

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E DA TERRA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO GESTÃO DO TERRITÓRIO**

NISIANE MADALOZZO

**MEMÓRIA SOCIAL E CIDADE CONTEMPORÂNEA:
O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR**

**PONTA GROSSA
2015**

NISIANE MADALOZZO

**MEMÓRIA SOCIAL E CIDADE CONTEMPORÂNEA:
O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia - Mestrado em Gestão do Território da Universidade Estadual de Ponta Grossa, como requisito para obtenção do Título de Mestre.

Orientação: Prof.-Dr. Leonel Brizolla Monastirsky

**PONTA GROSSA
2015**

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

Madalozzo, Nisiane

M178 Memória social e cidade contemporânea:
o velho Centro Ferroviário de Ponta Grossa
- PR/ Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa,
2015.
182f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do
Território - Área de Concentração: Gestão
do Território: Sociedade e Natureza),
Universidade Estadual de Ponta Grossa.
Orientador: Prof. Dr. Leonel Brizolla
Monastirsky.

1.Patrimônio industrial. 2.Ferrovia.
3.Significado. 4.Ponta Grossa.
I.Monastirsky, Leonel Brizolla. II.
Universidade Estadual de Ponta Grossa.
Mestrado em Gestão do Território. III. T.

CDD: 363.69

NISIANE MADALOZZO

MEMÓRIA SOCIAL E CIDADE CONTEMPORÂNEA:
O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre na Universidade Estadual de Ponta Grossa, Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Ponta Grossa, 06 de Março de 2015.

Dr. Leonel Brizolla Monastirsky (Presidente)
UEPG

Dr. Alessandro Filla Rosaneli (Membro)
UEPR

Dra. Salete Kozel Teixeira (Membro)
UFPR

Dr. Almir Nabozny (Suplente)
UEPG

*À minha família de acadêmicos, por me
ensinar a sonhar cada vez mais alto.
Ao Henrique, por entender os momentos em
que a prioridade era realizar esse sonho.*

AGRADECIMENTOS

À Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado em Gestão do Território, por me permitir enriquecer minha formação acadêmica com uma experiência tão rica em um novo campo do conhecimento;

A todos os professores com quem tive contato durante o curso, por dividirem tanto conhecimento e por apontarem diversos posicionamentos e possibilidades;

Ao Dr. Leonel Brizolla Monastirsky, por ser, mais que um orientador, um amigo e uma inspiração. Por ser uma pessoa acessível, séria e comprometida. Por compreender meus anseios, minha personalidade, minhas inseguranças. E por ter mostrado, em oportunidades certas, que a vida não é só acadêmica – se fosse apenas isso, não haveria sentido em estudar o Patrimônio Cultural;

Aos professores Dra. Salete Kozel e Dr. Alessandro Filla Rosaneli, que prontamente se dispuseram a participar da banca, compartilhando experiências valiosas. Agradeço por todos os ensinamentos – os dos últimos encontros, mas também aqueles de longa data, desde 2010, na graduação em arquitetura na UFPR, que foram fundamentais para que eu escolhesse meus caminhos profissionais;

A meus pais Nelson e Josiane, irmãos Tiago e Vivian e ao Henrique. A eles não dedico palavras, porque não há suficientes para descrever o que sempre fizeram por mim;

Aos entrevistados Sra. Cirlei Milléo, Sr. Sérgio Siqueira, vó Déa Bachmann, tias Abegail Beninca e Cléa de Rose, que dedicaram horas do seu dia para dividir comigo um pouquinho de sua experiência de vida. A quem respondeu o questionário, pelos minutos de dedicação, pela reflexão e pela poesia que imprimiram a suas respostas emocionadas e enérgicas;

Aos pesquisadores auxiliares Bárbara de Carvalho Macedo, Brendo Francis Carvalho, Jessica Gislaíne das Neves e Maria Luciléia da Silva, pela ajuda com os

358 questionários, e ao arquiteto Renato Dombrowski, pelo auxílio com o tratamento de dados de mais de 5 mil questões respondidas e com a construção de gráficos e planilhas;

Aos pesquisadores Martha Raquel de Souza Batista, Iara Regina de Lima, Viviane Regina Caliskevstz, Elizabeth Johansen e Cristiana Ferreira Schilder pela inestimável contribuição acadêmica e, em especial, pela amizade;

Aos funcionários da Casa da Memória, em especial ao historiador Alan Fernando de Almeida, e da Casa Gomm – CPC SEEC, em especial ao historiador Aimoré Índio do Brasil Arantes, pela disposição e contribuição. Aos funcionários da Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa e do IPLAN, que se dispuseram a vasculhar arquivos passados, indicaram as melhores fontes e cederam informações para meu trabalho.

Aos integrantes dos Grupos de Pesquisa “Geografia e História: memória social e patrimônio cultural” e “Sociedade, Cultura e Natureza”, por tantas contribuições fundamentais para a finalização do trabalho;

E aos meus colegas de pós graduação, de trabalho e em especial àqueles amigos sempre presentes, fundamentais para o alcance de cada uma das minhas conquistas.

"Mas deixa eu te contar do trem".

Cirlei Milléo
(entrevistada em agosto de 2014)

RESUMO

Ponta Grossa é um município paranaense que, historicamente, teve seu desenvolvimento relacionado à localização geográfica privilegiada. A ferrovia foi um dos acontecimentos históricos que contribuiu significativamente para sua urbanização. O pátio ferroviário inaugurado na transição do século XIX para o século XX definiu as formas de ocupação da cidade e influenciou consideravelmente na mudança da percepção da comunidade local, no que toca à cosmopolitização pontagrossense, e na ideia de progresso a que esse centro urbano estava agora vinculado. Contudo, com o passar dos anos e a criação de um desvio ferroviário, com consequente retirada dos trilhos da área central da cidade, o antigo centro ferroviário tem se descaracterizado, ganhando novos elementos construídos e, consequente, mais significações. O objetivo dessa pesquisa é analisar a composição atual do antigo centro ferroviário de Ponta Grossa, a partir dos significados de seus elementos construídos para a sociedade pontagrossense. Coloca-se a hipótese de que nem todos os membros da comunidade reconhecem e atribuem importância ao histórico ferroviário do município ao vivenciar a paisagem do velho centro ferroviário. O trabalho divide-se em quatro capítulos. No primeiro, é realizada uma reflexão teórica a respeito dos conceitos e temas trabalhados para tratar do objeto de estudo. Discute-se, em especial, a ideia de lugar e o conceito de topofilia, considerados apropriados para tratar do centro ferroviário e da percepção. Em seguida, apresenta-se uma contextualização histórica e espacial do objeto. Metodologicamente, optou-se por fragmentar o centro ferroviário em dez elementos construídos, apresentados no terceiro capítulo. Essa decisão foi importante no sentido de viabilizar a coleta de dados, realizada por meio de questionários com respostas abertas e de entrevistas guiadas, com representantes de diferentes segmentos da população pontagrossense. No quarto capítulo, a metodologia utilizada para realizar as entrevistas é apresentada e, finalmente, os resultados são explorados. Conclui-se que a metodologia empregada foi adequada, permitindo à pesquisadora compreender o pensamento de pessoas com diferentes indicadores sociais a respeito do lugar de estudo. A valorização do histórico ferroviário da cidade mostrou-se relativa conforme o perfil do indivíduo, de acordo com o previsto; porém, houve mais reconhecimento da importância do patrimônio histórico que o esperado inicialmente. Também foi possível identificar, através da participação populacional com entrevistas com caráter aberto, a abundância de conclusões possíveis de obter através dessa forma de consulta à população, considerando-se, portanto, uma contribuição metodológica do trabalho.

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

ABSTRACT

Ponta Grossa is a Brazilian city that has historically had its development related to privileged geographic location. The railroad has been one of the historical events which contributed significantly for its urbanization. The railroad patio, unveiled in the transition from ninth to twentieth century, has defined the pattern of urban development, being influential to the perception of the local community as well, especially related to the cosmopolite idea of progress the city has been subjected to since then. However, with the further creation of a second railroad patio out of the central area and subsequent removal of rails, the old 'railroad center' has lost its characteristics, with new built equipment and consequent different significations related. The main goal of this research is analyzing the current composition of the area first known as Ponta Grossa railroad center, from the signification of its built elements for the native society. The hypothesis put is that not all members of the community that live in the city are able to recognize and attribute importance to the railroad heritage of Ponta Grossa by experiencing the former patio. The document is divided in four chapters. In the first one, theoretical consideration is exposed. Especially the concepts of local and topophilia are studied, for being appropriate to the object studied. Then, both spatial and historical contextualizing are offered. Methodologically, there has been fragmentation of the studied object into ten different built elements, which are presented on the third chapter. Such decision has been important as to make data treatment viable, it being realized threw surveys and interviews with open answers. Representatives of different social groups have been included. In the forth chapter, the interviewing methods are presented, as are the results. As a conclusion, the methodology applied has proven adequate, allowing to comprehend the thoughts of people with different social profiles about the former railroad patio. The valuating of railroad historic elements has shown relative to specific social profiles, as expected; there has been, however, more recognizing of the importance of historical heritage than previously expected. It was also possible to identify that, through massive participation of the community on open-answer types of survey, a substantial array of conclusions is possible – that being thus considered as methodological contribution for the academy.

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

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Área de estudo e elementos construídos que a compõem.	13
Figura 2: Diversidade dos elementos construídos que compõem a área de estudo .	14
Figura 3: Localização geográfica do Município de Ponta Grossa.....	31
Figura 4: Primeira área urbanizada em Ponta Grossa.	33
Figura 5: Antiga Catedral Sant'Ana (hoje demolida), em 1940 (data presumida).....	33
Figura 6: Evolução da área considerada central	35
Figura 7: Notícia de 03/06/1914.	36
Figura 8: Notícia de 08/06/1914.	37
Figura 9: Notícia de 11/06/1914.	38
Figura 10: Mancha urbana de Ponta Grossa e maiores áreas não edificadas.	45
Figura 11: Padrão de ocupação em quadras e a antiga faixa de domínio.	46
Figura 12: a partir do antigo leito da ferrovia, se observa o bairro operário.	47
Figura 13: Elementos construídos que compõem o antigo centro ferroviário.....	49
Figura 14: O Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas.....	50
Figura 15: O Pátio de Manobras da Ferrovia em 1910 (Data presumida)	51
Figura 16: A Estação Ponta Grossa em 1900 (Data presumida).....	52
Figura 17: Proposta de Jaime Lerner para a faixa de domínio.....	52
Figura 19: A Av. Vicente Machado corta o espaço do antigo Pátio.....	54
Figura 20: Localização das áreas protegidas no tombamento das Estações.....	55
Figura 21: Ed. Esperidião, único edifício permitido, por ser anterior à diretriz.	56
Figura 22: Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas.	57
Figura 23: A Praça do Fogo e o piso representando labaredas.	59
Figura 24: A Praça da Terra (playground) e a Praça da Água (superposte).	60
Figura 25: A Praça do Ar e o desenho de piso representando Rosa dos Ventos.....	60
Figura 26: Portais com vegetação separando as praças.	61
Figura 27: A passarela e o portal conectam a Praça do Ar às demais praças.	61
Figura 28: A Pista de Caminhada em utilização, em 2011.28	63
Figura 29: O Parque vem sendo bastante utilizado nos últimos anos.....	63
Figura 30: A lanchonete descoberta após retirada das tendas.	64
Figura 31: Área do Complexo Ambiental e da proposta de ampliação.....	65
Figura 32: Estação Ponta Grossa.	67
Figura 33: Estação Ponta Grossa em 1915 (data presumida).	69
Figura 34: Estação e Praça João Pessoa em 1931.	69
Figura 35: Estação Ponta Grossa em 1996 (Data presumida).....	71
Figura 36: Estação Ponta Grossa em mau estado de conservação.....	72
Figura 37: Show de Projeção na fachada da Estação em dezembro de 2014.....	72
Figura 38: Armazém de Cargas, hoje utilizado como Mercado da Família.	74
Figura 39: Armazém de Cargas em madeira, antes do incêndio de 1910.....	75
Figura 40: Armazém após a reconstrução, década de 1950 (data presumida).	75
Figura 41: Comparativo do Armazém em 1920 e atualmente.	77
Figura 42: Estação Paraná.....	78
Figura 43: Estação Paraná antes de 1899. O armazém ainda não existia.....	79
Figura 44: Estação Paraná registrada na época do tombamento, em 1990.	80
Figura 45: Estação Paraná em 1995, sendo restaurada.	81
Figura 46: Estação Paraná em 1995, sendo restaurada.	81
Figura 47: Inauguração da Casa da Memória após o restauro de 1995.	82
Figura 48: Locomotiva 250, em frente à Estação Paraná.	82

Figura 49: A Locomotiva 250 e a Casa da Memória Paraná, na Estação Paraná.....	83
Figura 50: Mau estado de conservação da Locomotiva 250.	84
Figura 51: Depredação dos vidros e esquadrias da Estação Paraná.....	84
Figura 52: O Terminal Central de Transporte Coletivo Urbano.	85
Figura 53: O Terminal Central antes da revitalização feita em 2012.	86
Figura 54: Falta de acessibilidade ao edifício do Terminal Central.	87
Figura 55: Avenida Vicente Machado e o acesso dos ônibus.	88
Figura 56: Condições precárias de permanência no interior do Terminal.	88
Figura 57: Shopping Center.	89
Figura 58: O Shopping Center antes da revitalização feita em 2010.	90
Figura 59: Ampliação do Shopping em direção ao Hospital 26 de Outubro.	90
Figura 60: Fachada sem permeabilidade visual em relação ao parque.	91
Figura 61: Centro de Comércio Popular.	92
Figura 62: Localização do Centro de Comércio Popular em relação ao Parque.	92
Figura 63: Croqui submetido para aprovação pela SEEC-CPC em 2002.	93
Figura 64: O edifício é próximo à Estação e muito chamativo.	94
Figura 65: Cobertura vista da antiga passarela.	94
Figura 66: Passarela sobre a Av. Vicente Machado.....	95
Figura 67: Localização das duas passarelas.....	95
Figura 68: O pátio e a passarela na época de funcionamento da ferrovia.	96
Figura 69: Guarda-corpo para impedir a travessia dos pedestres.....	97
Figura 70: Praça João Pessoa.	98
Figura 71: Aglomeração de pessoas na Praça em meados da década de 1920.	98
Figura 72: A praça durante a visita de Getúlio Vargas, em 1950.	99
Figura 73: Pessoas entre a praça e a Rua Fernandes Pinheiro, em 1930.	100
Figura 74: Casa da Mansarda aparece em foto de 1910.	101
Figura 75: Casa da Mansarda poucos meses antes da demolição, em 2014.	101
Figura 76: Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro.....	102
Figura 77: Localização do Hospital (cor) em relação ao Parque e ao Shopping.	102
Figura 78: O edifício principal do Hospital, já com anexos construídos.	104
Figura 79: Fachada externa e corredor de acesso à capela.	104
Figura 80: Interior da Capela do Hospital 26 de Outubro.	105
Figura 81: Primeira página do questionário online.	109
Figura 82: Exemplo de página do questionário sobre elemento construído.	111
Figura 83: exemplo de transcrição de respostas.....	114
Figura 84: Exemplo de gráfico de resultados absolutos para uma das questões....	116
Figura 85: Exemplo de gráfico de resultados absolutos por escolaridade para termos respondidos em uma das questões.....	117
Figura 86: Exemplo de gráfico de resultados relativos, de porcentagem de cada escolaridade para termos respondidos em uma das questões.	118
Figura 87: Gráficos de resultados das perguntas sociais.....	120
Figura 88: Gráfico de resultados da primeira pergunta – lugares preferidos.....	125
Figura 89: Gráfico de resultados dos elementos preferidos dentre os dez listados.....	126
Figura 90: Gráfico de resultados sobre a relação do lugar com a ferrovia.	128
Figura 91: escassez de vegetação em algumas áreas do Parque.	129
Figura 92: Má conservação da Estação Ponta Grossa.	132
Figura 93: Talude gramado em frente à Estação Ponta Grossa.	133
Figura 94: Espera para atendimento no Mercado da Família.	134
Figura 95: O Armazém e as várias portas do edifício.....	135
Figura 96: Estação Paraná (Casa da Memória)	136

Figura 97: Interior do Terminal Central de Transporte Coletivo.....	138
Figura 98: Carros estacionados e acesso ao Terminal na Praça João Pessoa.	139
Figura 99: Terminal Central, Estação Ponta Grossa e Praça ao fundo.....	139
Figura 100: Centro de Comércio Popular e seu entorno.	146
Figura 101: Passarela mais nova, feita sobre a Avenida Vicente Machado.....	147
Figura 102: Grande quantidade de degraus da passarela.	149
Figura 103: Praça em meados de 1940 e atualmente, com muitos carros.	151
Figura 104: Comércio irregular na Rua Fernandes Pinheiro.	153
Figura 105: Praça utilizada apenas por uma camada social.	154
Figura 106: Edifício do Hospital bloqueado pelos anexos e pelo <i>Shopping Center</i> .156	
Figura 107: Diversidade de estética dos elementos construídos	157

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	BASE CONCEITUAL.....	18
3	O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR	31
	3.1 O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO E OS ELEMENTOS CONSTRUÍDOS QUE O COMPÕEM	47
	3.1.1 COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS.....	50
	3.1.2 ESTAÇÃO PONTA GROSSA.....	67
	3.1.3 ARMAZÉM DE CARGAS.....	74
	3.1.4 ESTAÇÃO PARANÁ.....	78
	3.1.5 TERMINAL CENTRAL DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO	85
	3.1.6 SHOPPING CENTER	89
	3.1.7 CENTRO DE COMÉRCIO POPULAR.....	92
	3.1.8 PASSARELA	95
	3.1.9 PRAÇA JOÃO PESSOA.....	98
	3.1.10 HOSPITAL DA COOPERATIVA MISTA 26 DE OUTUBRO	102
4	PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO	107
	4.1 MÉTODOS UTILIZADOS PARA A CONSULTA À POPULAÇÃO E TRATAMENTO DE DADOS OBTIDOS	107
	4.2 PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO: RESULTADOS E REFLEXÕES	123
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	163
6	REFERÊNCIAS	168
7	APÊNDICES	182

1 INTRODUÇÃO

O sistema de transporte ferroviário teve um papel importante na urbanização brasileira. São muitos os exemplos de pequenos povoados que, com influência da chegada dos trilhos, se desenvolveram e se transformaram em centros urbanos de porte considerável. Por essa razão, muitas vezes os edifícios relacionados à ferrovia são os testemunhos mais antigos da história de uma cidade. Em determinado momento da história brasileira, porém, o interesse e o investimento nesse setor do transporte se reduziram, fato que se refletiu na perda de uma paisagem muito característica, em muitos casos envolvendo o abandono de edificações significativas.

Desde o início do seu povoamento, um dos motivos para que Ponta Grossa se desenvolvesse foi sua localização geográfica estratégica. Dos caminhos dos tropeiros às linhas férreas e rodovias a cidade se configurou em entroncamento de caminhos. Essa condição, aliada à sua topografia característica, contribuiu para determinar espacialmente os eixos de crescimento e para formar uma paisagem urbana peculiar. A linha férrea, originalmente disposta na periferia da cidade, acabou atraindo o crescimento do centro urbano, que foi se deslocando gradativamente para os arredores das Estações e demais equipamentos ferroviários, devido à concentração de atividades e edificações de apoio.

A Estação Ponta Grossa funcionou como terminal de passageiros e de carga. As linhas de passageiros foram as primeiras a serem desativadas, e, em 1980, também a passagem de carga pelo centro da cidade foi desviada para um novo pátio ferroviário na periferia. Com a retirada dos trilhos do centro de Ponta Grossa na década de 1980, as edificações remanescentes do antigo pátio de manobras tornaram-se o único testemunho da existência da ferrovia no local.

Por essa razão, a área do antigo pátio de manobras da linha férrea pode ser considerada um *lugar de memória* dentro da área urbana. Além de referenciar diretamente o sistema de transporte ferroviário, estratégico para o crescimento da cidade, determinados elementos ali construídos servem como símbolo de memória para a população. Até mesmo a paisagem dos Campos Gerais pode, a um observador mais atento ou com determinado conhecimento a respeito da história e memória de Ponta Grossa, levá-lo a lembrar o passado.

Nesse trabalho, é estudado um conjunto de dez elementos construídos (figura 1), que compõem o aqui denominado 'velho centro ferroviário de Ponta Grossa'. Esses elementos serão analisados separadamente, como escolha metodológica, para analisar o complexo objeto de estudo que ajudam a compor. Na área estudada, existem intervenções de diferentes temporalidades, estéticas e funções (figuras 2, 3 e 4). Um espaço antes completamente ferroviário, repleto de remanescentes históricos e, por isso, harmônico, ganha múltiplos significados conforme o tempo passa, tanto pela diversidade em sua composição formal quanto pelas possibilidades de interpretação que suscitam em cada um dos indivíduos que por ali transita. Trata-se de um lugar valorizado dentro da malha urbana, não apenas pelos seus significados, mas também, e principalmente, por se tratar de uma área plana na topografia acidentada da cidade, bem localizada por estar em um de cruzamento de grandes vias e de encontro dos principais serviços disponíveis em Ponta Grossa.

Figura 1: Área de estudo e elementos construídos que a compõem.



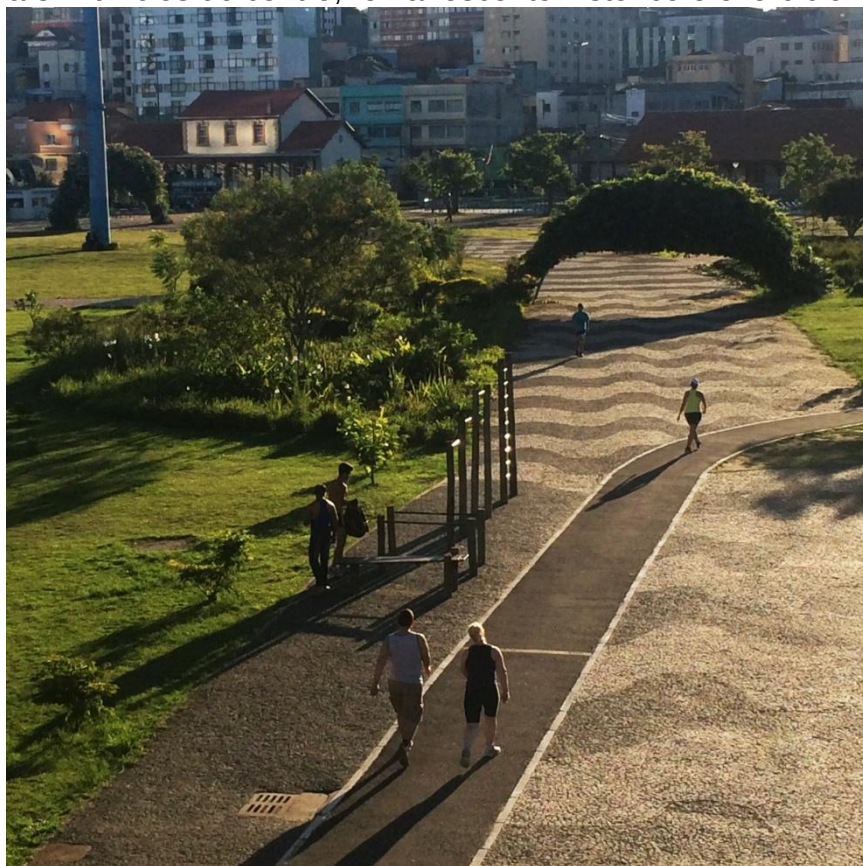
Fonte: autor, 2015.

Figura 2: Diversidade dos elementos construídos que compõem a área de estudo



Fonte: autor, 2015.

Figura 3: Edifícios do centro, remanescente histórico e exercício físico.



Fonte: autor, 2015.

Figura 4: Conflitos: elementos competem esteticamente e há excesso de veículos.



Fonte: autor, 2015.

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

Nesse trabalho, busca-se compreender a composição atual do velho centro ferroviário de Ponta Grossa, a partir dos significados de seus elementos construídos para a sociedade pontagrossense. Considera-se a hipótese de que parte do discurso das edificações remanescentes ferroviárias pode ter se perdido, para a população pontagrossense, como consequência das re-significações de um espaço antes inteiramente ferroviário. Questiona-se, assim, se essa classificação como *lugar de*

memória, plausível para determinados cidadãos (tais como cientistas, ex-ferroviários, usuários da ferrovia e pessoas que conviveram com a sua presença na cidade), é válida para a população que vivencia aquele espaço na atualidade.

Para Nora (1993), existe uma tendência à curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia. O interesse pela área do “velho centro ferroviário de Ponta Grossa” – ou seja, o pátio central da ferrovia e equipamentos lindeiros – se justifica por diferentes motivos, e o primeiro deles é justamente por se tratar de um espaço em que há remanescentes de outras épocas. É possível dizer que, ali, há um refúgio de memória para as pessoas que viveram ou conhecem essa outra época.

Outro motivo é que esse espaço abriga muita diversidade. Para Sennett, “a natureza de uma praça pública é a de mesclar pessoas e diversificar atividades (SENNETT, 1988). Isso, sem dúvida, acontece no lugar em questão, ainda que a variedade de públicos e atividades desenvolvidas no local tenha menos a ver com a qualidade do projeto daquele espaço e mais com a sua localização estratégica. Há pessoas de diferentes idades, com objetivos diversos e classes sociais variadas; há transeuntes, motoristas e aqueles que permanecem no local, em diferentes horários do dia. Sem dúvida, o local é vivido e comentado por vários segmentos da sociedade – o que gera curiosidade a respeito das impressões de cada grupo e de cada indivíduo em relação àquele espaço que ele conhece com mais ou menos detalhe.

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

Para atender aos objetivos propostos, são utilizadas diversas fontes de pesquisa bibliográfica. Em primeiro lugar, há necessidade de aproximação com conceitos pertinentes ao estudo do patrimônio ferroviário pontagrossense, envolvendo leituras e debates com pesquisadores de áreas afins. Além disso,

pesquisas em arquivos históricos com acervo de documentos escritos e imagético referentes ao objeto de pesquisa são pesquisados. Posteriormente, foram desenvolvidas pesquisas de campo, envolvendo a produção de fotografias, elaboração e aplicação de questionários e entrevistas, ora a todos os públicos, ora focados em um determinado perfil. Após a obtenção das respostas, foi necessário desenvolver um método de tratamento e leitura de dados, esse melhor descrito no corpo do trabalho devido à complexidade que se apresentou.

Cabe ainda colocar que esta pesquisa está integrada a trabalhos científicos de outros dois pesquisadores do Grupo de Pesquisa 'Geografia e História: Memória Social e Patrimônio Cultural', do Departamento de Geociências da UEPG – Universidade Estadual de Ponta Grossa, sob a coordenação do Professor Dr. Leonel Brizolla Monastirsky. Os trabalhos das pesquisadoras Martha Batista, acerca da utilização da fotografia como ferramenta para análise do espaço geográfico, e Iara Regina de Lima, sobre a memória social ferroviária da população idosa de Ponta Grossa, são complementares, agregando conhecimentos e enfoques variados a um tema geral: de como se configura a memória social dos pontagrossenses nos dias de hoje, a respeito do velho centro ferroviário da cidade.

2 BASE CONCEITUAL

O objetivo geral deste trabalho é analisar a composição atual do antigo pátio ferroviário de Ponta Grossa, a partir dos significados de seus elementos construídos para a sociedade pontagrossense. Para tanto, é necessário indicar os principais conceitos envolvidos nessa análise.

O conceito fundamental para a compreensão do objeto de pesquisa é *lugar*. Na delimitação espacial da pesquisa, é contemplado, essencialmente, o espaço do antigo centro ferroviário de Ponta Grossa. Há também relação com o pátio de manobras nos edifícios e demais elementos construídos que se localizam ao redor desse espaço – portanto, no tema aqui pesquisado, é o espaço do antigo pátio, hoje um parque denominado “Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas”, que funciona como aglutinador dos elementos construídos que com ele dialogam. Porém, mais do que um espaço dentro da cidade, mais do que uma área deixada vazia para servir de cenário para a vida urbana, define-se desde o início desse trabalho que o pátio da ferrovia pode ser interpretado como um *lugar*. Um espaço urbano que carrega, para diferentes expectadores, diferentes significados, referencia determinados hábitos, crenças, memórias.

No entanto, esse lugar não possui barreiras físicas que determinam seus limites ou o isolam do contexto ao seu redor. Faz-se necessário, portanto, compreender que existe uma *paisagem* integrada por esse e por outros lugares ou espaços. Neste trabalho, compreende-se a paisagem como aquilo que se mostra, o que se percebe. Lugar é uma delimitação escalar menor, mas não menor na intensidade de coisas que ali acontecem. Trata-se de dois conceitos dialéticos, no sentido que um pode aparecer no outro. Dessa forma, o centro velho é um lugar (que pode ser compreendido como “lugar de memória”). Existe a paisagem ferroviária nesse lugar e também além dele. Assim, a delimitação espacial é o espaço; acrescido de significado, lugar; o contexto é um determinado tipo de paisagem¹. Os elementos construídos que contribuem na composição desse lugar, e

¹ Se considerarmos a abordagem da paisagem na acepção da geografia cultural, a dimensão do significado caracteriza também a paisagem; no conceito de lugar, contudo, essa dimensão é ainda mais palpável devido ao reduzido alcance espacial daquilo que costumamos chamar de lugar. Ambos os conceitos poderiam ser utilizados para tratar do objeto de estudo; pareceu, contudo, mais

contribuem na atribuição de significados ao espaço urbano, serão aqui utilizados como método, para fracionar, didaticamente, a complexa tarefa de decifrar significados do lugar urbano para diferentes pessoas.

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

Macedo (1999) discute as alterações morfológicas do espaço ao longo do tempo. Essas alterações, que ocorrem fisicamente no terreno, nos fazem perceber que o espaço, notadamente o espaço urbano, é eternamente mutável: hora existe sol, hora está escuro; a florada das árvores varia conforme a estação do ano; os homens, dependendo do horário do dia, se encontram naquele espaço em maior ou menor quantidade e com atitudes e atividades variadas; edificações são demolidas para dar lugar a outras. Da mesma forma, a percepção daquele que vive determinado espaço também é modificada. Isso depende das mudanças externas que ele vê no ambiente – a percepção de um mesmo sujeito de dia ou à noite em uma praça central será significativamente alterada –, mas não exclusivamente delas. Um determinado membro da sociedade terá inúmeros motivos, em sua formação, gostos e experiência, para julgar de forma completamente distinta de seu contemporâneo um mesmo espaço público, por exemplo². O autor destaca que

apropriado ater-se à ideia de lugar imerso em uma unidade de paisagem que tem como referencial a linha férrea – é, portanto, mais ampla e espacialmente maior.

² No item 4.1 “MÉTODOS UTILIZADOS PARA A CONSULTA À POPULAÇÃO E TRATAMENTO DE DADOS OBTIDOS” ficará posto que na coleta de dados pessoais foram consideradas características tais como gênero, faixa etária, de renda e escolaridade, para haver a possibilidade de analisar as respostas dadas considerando cada um desses grupos. Porém, existem outras características, que

essa composição é dinâmica – portanto, instável: os elementos em questão estão em constante mudança; conseqüentemente, o conjunto composto por eles também se modifica ao longo do tempo (MACEDO, 1999).

O presente objeto de estudo é composto por camadas formadas ao longo do tempo, e concretizadas, muitas vezes, através da arquitetura dos edifícios e demais elementos construídos. Essa construção estratificada é característica do espaço urbano, e são, nesse caso, os elementos construídos (remanescentes materiais carregados de significados) os responsáveis por transformar tal espaço em um lugar. Passemos, contudo, a uma breve discussão a respeito do conceito de paisagem, buscando justificar a opção pelo conceito de lugar para trabalhar o pátio ferroviário central de Ponta Grossa.

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

Também para Duncan (1990), a paisagem urbana vai além de suas características materiais, colocando-se enquanto um sistema de significados. Na paisagem em questão, o edifício é tido como a unidade simbólica desse sistema proposto por Duncan. Se a paisagem estudada é composta, em grande parte, por elementos antrópicos – os elementos construídos –, e esses elementos são de épocas e estilos arquitetônicos diferentes, pode-se dizer que cada um deles funciona como legado de uma determinada sociedade. Nessa ótica, cada edifício carrega diferentes significados e tem uma carga de memória diferente.

Assim, tomando como exemplo aquilo que poderíamos denominar ‘paisagem ferroviária’ de Ponta Grossa, é possível delimitar um recorte espacial bastante extenso, ao longo de toda a área urbana, em que existem elementos como trilhos e dormentes, a porção livre de edificação correspondente à faixa de domínio da

são pessoais, que fazem cada indivíduo de um grupo ter uma percepção diferente do espaço, ainda que pertençam à mesma classificação de gênero, idade ou renda, por exemplo.

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

Neste caso, há uma aproximação com uma das ideias de Tuan (1980): o autor compreende que em determinadas situações cenário e paisagem podem ser compreendidos de forma análoga, sendo que a diferença é que a ideia de cenário remete sempre à ilusão, enquanto o termo paisagem refere-se à realidade. Salvo essa diferença, ambos se referem a uma determinada cena, ou ação, que tem por contexto de realização uma série de elementos morfológicos como pano de fundo. O autor sugere uma analogia entre teatro e vida cotidiana, aqui empregada tomando como exemplo a movimentação ferroviária que acontecia e deixou de acontecer no pátio central: no teatro, finda a cena, permanece o cenário. Ao observar apenas o cenário num palco sem vida, que vê o expectador? De quê lembra-se, e que sentimentos permanecem? Até que ponto quem não assistiu à peça consegue compreender seu tema, as emoções e tensões da história se tiver apenas acesso visual ao cenário remanescente no fundo do palco? Da mesma forma pode-se compreender os elementos construídos que restaram da época da ferrovia, permanecendo em cena no pátio central de Ponta Grossa; infere-se que nem todos os transeuntes tenham condições de reviver as emoções e sentimentos da época em que havia, ali, atividade ferroviária.

Considera-se, dessa forma, que o *lugar* estudado é delimitado e definido por uma série de elementos construídos – o pátio da ferrovia é rodeado por um plano de fachadas que definem onde começa e onde acaba aquele espaço livre –; é, portanto, compreendido como um *fragmento* dentro da *unidade de paisagem* que é a paisagem ferroviária, no compartimento pontagrossense.

Tuan (1980) cria o termo *topofilia* para definir um novo conceito dentro da Geografia Cultural. Segundo o autor,

Topofilia é o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico. Difuso como conceito, vívido e concreto como experiência pessoal (...); útil quando pode ser definida em sentido amplo, incluindo todos os laços afetivos dos seres humanos com o meio ambiente material. Estes diferem profundamente em intensidade, sutileza e modo de expressão” (TUAN, 1980, p.19).

O conceito de topofilia é especialmente útil no caso do lugar estudado nesse trabalho. É congruente com o posicionamento aqui defendido, pois considera com especial atenção a percepção individual (diferenciação da percepção de determinado fenômeno ou lugar ao apreciá-los por diferentes indivíduos) e à coletiva (a mesma diferenciação, mas entre grupos). Mais além, a ideia de topofilia compreende que a percepção não é apenas visual, mas sinestésica e emocional. Pode envolver a visão, o tato, todos os sentidos. O sentido da visão não comunica ao homem com a mesma riqueza que se consegue através de outros sentidos. Um ser que apenas observa é espectador; o que cheira, toca, ouve é envolvido como participante daquele lugar – e assim, por envolver o leitor, o lugar pode gerar topofilia. Mas, acima de tudo, a topofilia envolve os sentimentos. Para o autor, é difícil expressar os sentimentos que temos para com determinado lugar, mas são justamente esses sentimentos que, quando existem, têm condição de tornar a topofilia uma emoção extremamente forte. “Quando [*a topofilia em relação a um determinado lugar*] é irresistível, podemos estar certos de que o lugar ou o meio ambiente é o veículo de acontecimentos emocionalmente fortes ou é percebido como um símbolo (TUAN, 1980)”.

Assim, um lugar (ou ainda: elementos construídos que fazem parte desse lugar) podem ser considerados símbolos, ou seja, carregam um determinado discurso. Esse *discurso dos edifícios* pode ser interpretado de formas diferentes conforme o repertório individual, ou de cada grupo de indivíduos – dessa forma, um

lugar pode carregar uma narrativa (mais ou menos complexa conforme o tipo, quantidade e carga de cada elemento construído que pode ser considerado símbolo). O edifício e os outros elementos antrópicos, como o traçado das vias, jardins e monumentos, remetem a determinado momento histórico ou vivência: são elementos simbólicos. Compreende-se que o pátio central, por ser composto por camadas de marcas deixadas ao longo de uma sucessão de eventos, é composto, entre outros, por diversos elementos que podem ser vistos como símbolos; o pátio como um todo também tem sua narrativa.

É possível utilizar o conceito de semiótica, aplicado no campo da semiologia urbana. Pignatari (2003) define signo ou representame como coisa que substitui a outra, gerando um significado diferente conforme seja a percepção do leitor. Se um edifício, por exemplo, é formado de concreto e metal, mas representa, para o observador, um momento histórico de euforia e crescimento econômico devido à chegada da ferrovia na cidade, então pode-se utilizar o edifício enquanto representame do acontecimento histórico lembrado. É interessante destacar novamente a variação de significados e memórias alavancadas por um mesmo representame quando variam os leitores. Na descrição de Tuan,

um símbolo é uma parte que tem o poder de sugerir um todo: por exemplo, a cruz pela cristandade, a coroa para a monarquia, e o círculo para a harmonia e perfeição. Um objeto também é interpretado como um símbolo quando projeta significados não muito claros, quando traz à mente uma sucessão de fenômenos que estão relacionados entre si, analógica ou metaforicamente (TUAN, 1980, p.43.)

Nesse sentido, é notório que um edifício presente em um importante espaço público pode funcionar como símbolo, seja ele antigo ou novo. Se, por exemplo, a implantação de novo terminal modificou completamente um sistema de transporte coletivo, e isso significou para determinado indivíduo uma facilitação de acesso ao centro da cidade ou alguma melhora na sua qualidade de vida de forma geral, o edifício funciona para ele como um símbolo de uma mudança em sua vida. É possível, inclusive, que ele tenha o espaço onde o terminal foi alocado como um lugar topofílico, se ele sentir apropriação ou proximidade com aquele lugar. Cabe ainda colocar que, para outro indivíduo, que meramente passa em frente àquele prédio mas jamais utilizou o sistema de transporte, o edifício não simbolize absolutamente nada; ou, ainda, que signifique morosidade, aglomeração de pessoas

ou congestionamento, conforme seja a percepção cotidiana desse novo indivíduo ao transitar por ali. Sennett coloca ainda que a apropriação simbólica de um elemento é essencialmente cultural (SENNETT, 1988). Varia entre o estrangeiro e o visitante, entre indivíduos de diferentes círculos sociais, etc.

Para Mello (2007), a produção arquitetônica, especificamente, envolve produção de significado, independente da consciência ou intenção daqueles que dela participam. A arquitetura possui o potencial de transmitir determinadas mensagens. A apreensão das mensagens narradas pelo edifício, portanto, encontra-se tanto no potencial do significante (a obra em si) quanto na operação de recepção, evento complexo que à obra mescla o usuário, seu repertório e o contexto cultural e imediato da percepção. Reforça, assim, a ideia colocada acima de que indivíduos com repertórios variados e participantes de segmentos populacionais diferentes entre si terão apreensões diferentes das narrativas ou discursos de determinado elemento construído, ou de um conjunto de elementos.

Mello (2007) destaca ainda que “sem o leitor conseguindo interpretar e decodificar o discurso do edifício (...), o prédio em si perde parte de seu sentido”. Essa ideia pode ser aplicada para o recorrente problema dos edifícios históricos e sua preservação: perde-se parte do sentido da preservação desse elemento construído enquanto patrimônio cultural se ele não pode mais passar sua mensagem à sociedade. Se parte das pessoas, em Ponta Grossa, ao observar o edifício do Armazém de Cargas, acreditam que ele deveria ser demolido ou substituído, é por não enxergarem através desse edifício um discurso histórico relativo à época de apogeu da ferrovia. Porém, é ao utilizar um elemento concreto, construído, enquanto alavanca de uma torrente de lembranças relacionadas a um momento importante historicamente que se garante a salvaguarda de sensações, percepções e memórias que de outra forma seriam perdidas. Além disso, é estabelecida uma função fundamental para esse edifício: a partir do momento em que o mesmo é reconhecido como importante unidade de salvaguarda, a proteção desse edifício se torna mais urgente e justificada. Não se preserva um edifício devido a sua massa concreta: o que o faz ser considerado patrimônio é justamente a carga simbólica que ele carrega; por isso, a proteção do patrimônio histórico faz mais sentido quando se percebe com clareza que o edifício exerce uma importante função enquanto alavanca de memórias.

Pierre Nora debate especificamente os lugares de memória. Para o autor, “há locais de memória porque não há mais meios de memória. (...) Se habitássemos ainda nossa memória, não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares” (NORA, 1993). Pode-se compreender essa afirmação tratando do lugar de memória que é um conjunto arquitetônico histórico. Não vivemos mais o momento em que eram feitas edificações como aquelas; nosso cotidiano é completamente diferente daquele usual quando o centro histórico foi construído.

Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais. (...) Sem vigilância comemorativa, a história depressa os varreria. Mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de construí-los. Se vivêssemos verdadeiramente as lembranças que eles envolvem, eles seriam inúteis. E se, em compensação, a história não se apoderasse deles para deformá-los, transformá-los, sová-los e petrificá-los eles não se tornariam lugares de memória. É este vai-e-vem que os constitui: momentos de história arrancados do movimento da história, mas que lhe são devolvidos. Não mais inteiramente a vida, nem mais inteiramente a morte, como as conchas na praia quando o mar se retira da memória viva (NORA, 1993. p.7).

Esse ponto de vista, embora possa parecer pessimista ou ainda um dilema impossível de resolver, pode também ser interpretado como mais uma justificativa para a existência desses lugares que chamamos de memória: como não habitamos mais nossa memória, os lugares que a ela consagramos tornam-se extremamente importantes.

Para Tuan (1980), é certo que o edifício histórico e o novo não podem ser comparados no que toca à sua carga simbólica. O autor defende que o indivíduo tem a necessidade de perceber um edifício histórico sinesteticamente para que possa compreendê-lo:

Tem-se, algumas vezes, afirmado que o arranha-céu de aço e vidro é o equivalente moderno da catedral medieval. Realmente, afora a preferência vertical, as duas construções têm muito pouco em comum. Elas não exemplificam os mesmos princípios de construção, elas não servem para o mesmo uso e seus significados simbólicos são inteiramente diferentes. O arranha-céu moderno agrada amplamente a vista embora os diversos tipos de assoalhos provoquem mudanças nos estímulos táteis. Se há som, provavelmente é *musak*, que significa ser audível, mas não ouvido. Em contraste, a experiência do interior da catedral envolve a visão, audição, tato e olfato. Cada sentido reforça o outro, de modo que, juntos, esclarecem a estrutura e a substância do edifício todo, revelando seu caráter essencial (TUAN, 1980, p.29).

No lugar estudado nesse trabalho, há alguns elementos históricos: as estações de trem, o armazém de carga, o hospital ferroviário e uma praça. Há, também, elementos relativamente novos: um parque urbano, uma passarela metálica, um terminal de ônibus, todos da década de 1990; um *shopping center* e um centro de comércio popular construídos após o ano 2000. As memórias, sentimentos e sensações que cada um pode alavancar, considerando que todos podem funcionar como símbolos, serão bastante variados, mas, para um mesmo indivíduo, é coerente acreditar que as ideias provenientes da análise de todos os edifícios históricos tenham semelhanças entre si. Seria a comprovação da ideia de Tuan de que os edifícios históricos carregam uma mensagem particular. O autor afirma, ainda, que temos a tendência a absorver a realidade de forma extremamente ágil, efêmera, mas que quando há associação histórica – se há lembrança de fatos históricos que santificaram a cena, por exemplo – perdurará além do efêmero (TUAN, 1980). O mesmo acontece quando se combina o prazer estético com a curiosidade científica, o que justifica perfeitamente a escolha desse sítio para trabalho se o indivíduo que escolhe aprecia as marcas do passado. Para que mais pessoas interpretem um determinado lugar como lugar de memória e dele gostem e se apropriem, é necessário torná-las conscientes da trajetória daquele espaço: “a consciência do passado é um elemento importante no amor pelo lugar. (...) Para intensificar a lealdade, se torna a história visível através de monumentos (TUAN, 1980)”.

Nossa sociedade costuma valorizar mais o novo do que o antigo, mais o jovem do que o velho, mais o futuro do que o passado (NORA, 1993). Por isso os museus, arquivos, cemitérios, monumentos, etc são “marcos testemunhas de uma outra era, das ilusões de eternidade”, o que lhes traz um aspecto nostálgico, de piedade. Para o autor, portanto, não basta criar o monumento, mas trazer significado para eles através do conhecimento a respeito de sua trajetória. Mesmo um lugar de aparência puramente material, funcional, só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica.

Porque, se é verdade que a razão fundamental de ser de 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, é claro, e é 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 (NORA, 1993, p.16).

Assim, relacionando as ideias expostas acima – a abordagem cultural do espaço urbano, a especificidade da leitura do meio urbano para cada indivíduo, a carga simbólica especial quando relacionada a elementos construídos históricos –, fica clara a importância de determinados elementos concretos como ícones que se associam a outros conhecimentos, nesse caso ligados à história e à memória. A conservação desses elementos, portanto, é importante para que uma determinada narrativa não se perca – o que se comprova no caso do Centro Ferroviário de Ponta Grossa: quanto menos conservação, menos toponímia (e afeição) das pessoas em relação aos elementos construídos; conseqüente, menos uso e, portanto, menos oportunidades de observar e compreender seus discursos.

Com base na ideia de Cuche (1999) de cultura social e de cultura individual, compreende-se que o pesquisador que trabalha com a percepção e o discurso de determinados elementos no espaço (nesse caso, edifícios e espaços livres) precisa necessariamente se colocar de forma a considerar as percepções e impressões de cada um desses grupos culturais, ou segmentos sociais, de maneira homogênea. Não se pode assumir, de forma totalitária, a visão do pesquisador como modelo ou referencial único no trabalho, mas sim como um ponto de partida.

Assim sendo, pessoas diferentes compreenderão de forma variada o discurso de determinados elementos construídos no espaço – ou o discurso conjunto deles. Como se trata de um produto que considera as referências anteriores e contemporâneas que o observador tem, é uma criação social e, especialmente, individual –, relacionada não só aos fatos históricos mas também à memória daquele indivíduo. Uma ideia pertinente levantada por Rodrigues (2010) é de que a resposta do indivíduo àquele conjunto por ele lido pode não corresponder completamente à realidade: se o observador é nostálgico, pode haver mitificação – a memória do indivíduo é tendenciosa, e ele recorda apenas o lado positivo de uma experiência, ou vivência, que determinado espaço urbano evoca³.

No caso dessa pesquisa, em que se estuda um conjunto de elementos

³ Existe, ainda, a questão dos discursos impostos, como ordens estabelecidas: discursos institucionais ou midiáticos. São situações em que todos são impelidos a ter pensamentos semelhantes. Não se aprofundará, neste trabalho, a esse respeito, mas tal fato é incontestavelmente presente na nossa sociedade, em especial por emergir num sistema capitalista.

construídos em que figuram remanescentes ferroviários, frequentemente a memória do indivíduo será produto de uma criação social mitificada da ferrovia. A memória coletiva e individual a respeito da ferrovia em sua relação com a cidade é, comumente, uma leitura idealista e parcial da realidade vivida por essa sociedade (MONASTIRSKY, 2006): uma comunidade que admira os benefícios e o desenvolvimento econômico, facilitados pela chegada da ferrovia, provavelmente terá como memória uma noção distorcida da história, daquilo que realmente ocorreu naquele espaço determinado.

A mitificação aqui mencionada trata da impressão de progresso, conexão com o mundo e desenvolvimento que a ferrovia trouxe para a sociedade, nesse caso pontagrossense. O homem tem a tendência a valorizar o urbano e as novas tecnologias desde as primeiras cidades. Para Tuan, “entre os ritos e o esplendor arquitetônico, um homem, na cidade, mesmo humilde, tem algo que não tem o aldeão – a participação nas pompas de um mundo muito maior” (TUAN, 1980). Ponta Grossa, além de ter seu desenvolvimento econômico alavancado com a instalação da ferrovia, também era parte de uma rota internacional e tinha o operacional necessário para consertar locomotivas e vagões de toda a região sul e sudeste (como será abordado com mais profundidade no item 12 “O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR”). Assim, os pontagrossenses passaram a se sentir parte do progresso, conectados ao mundo e por isso importantes – até as notícias chegavam mais rapidamente a Ponta Grossa que a Curitiba, devido à presença da linha férrea. É perfeitamente compreensível a parcialidade da memória dos pontagrossenses que compartilharam desse momento de comoção social pela “chegada do progresso”, uma sociedade que vislumbrou a sensação de cosmopolitismo que as cidades conectadas à rede ferroviária viviam no Brasil no início do século XX.

A ideia de que a ferrovia trouxe o “desenvolvimento” para Ponta Grossa e de que o cotidiano das pessoas mudou bruscamente, de forma repentina, é equivocada. A ferrovia só foi implantada porque já havia no Paraná um corredor exportador com condições de expansão. A linha férrea foi, de fato, responsável por parte da mudança, mas não exclusivamente, como costumam acreditar as pessoas que viveram naquela época. Para Sennett, “o erro é maior do que o de não ver como uma condição de vida vai se infiltrando na outra: é o fracasso em entender a

realidade da sobrevivência cultural e os problemas que esse legado, como qualquer herança, cria em uma nova geração (SENNETT, 1988)". O importante é compreender que a mitificação existe e os motivos para isso; pode-se, consciente desse fato, levá-la a sério. Ou seja: até mesmo o encantamento de um indivíduo pela ferrovia, que pode levá-lo a emitir opiniões distorcidas da realidade, pode e deve ser considerado com seriedade, pois traz informações objetivas e subjetivas. Assim, questiona-se: se aquele espaço é para ser vivido por seres humanos, que interessa mais afinal: que o meio urbano reflita categoricamente a sua trajetória histórica, ou que referencie (ainda que de forma exagerada ou negligente) os pontos mais valorizados pelo cidadão de acordo com sua memória – por sua vez pessoal e notadamente imprecisa? A esse respeito, declara Nora (1993):

Memória, história: longe de serem sinônimos, tomamos consciência que tudo opõe uma à outra. A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações excessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, suscetível de longas latências e de repentinas revitalizações. A história é a reconstrução sempre problemática e incompleta do que não existe mais. A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente; a história, uma representação do passado. Porque é afetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam; ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censura ou projeções. A história, porque operação intelectual e laicizante, demanda análise e discurso crítico. A memória instala a lembrança no sagrado, a história a liberta, e a torna sempre prosaica (...) A memória é sempre suspeita para a história, cuja verdadeira missão é destruí-la e a repelir" (NORA, 1993. P. 3).

A filosofia empirista defende que a observação primária e o acompanhamento de campo são bastante importantes para uma compreensão abrangente do fenômeno. Para Feyerabend (1977), uma pesquisa científica precisa ser formada, necessariamente, por teoria e prática. Morin (1996) afirma que a ciência nunca apresentará o mundo de forma objetiva, por estar o seu método sempre relacionado a um ou mais observadores que têm presença e atividade influentes no seu próprio objeto de estudo. O autor ainda assegura que há necessidade de se considerar as respostas do campo em relação às teorias testadas, refutando nossas concepções primárias, por mais corretas que pareçam à primeira vista.

Nesse trabalho, é colocada a hipótese de que cada indivíduo, em seu segmento cultural, apresentará diferentes impressões sobre um mesmo elemento, conforme esse elemento desperte memórias especiais relativas àquele espaço

construído – mais ou menos relacionadas à função de ‘centro ferroviário’ daquele lugar conforme seja o grau de familiarização dos indivíduos questionados com esse dado histórico.

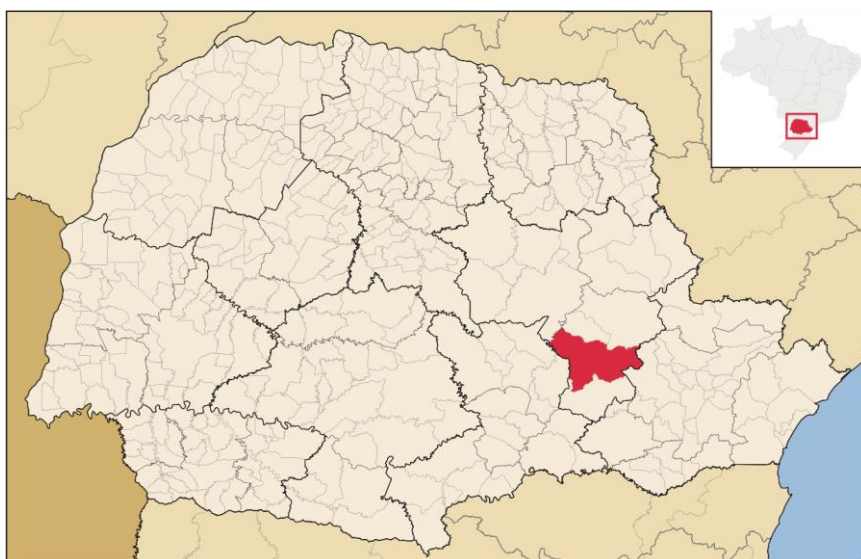
Para Tuan (1980), duas pessoas não vêem a mesma realidade, nem tampouco dois grupos sociais fazem exatamente a mesma avaliação do meio ambiente. O autor lembra que a própria visão científica está ligada à cultura – uma possível perspectiva entre muitas. Cada vez mais, existe uma quantidade desnorteadora de diferentes perspectivas, mas, se houver interesse, uma pessoa poderá entrar no mundo de outra, apesar das diferenças de idade, temperamento e cultura (TUAN, 1980). Ainda assim, o grupo social, por determinados padrões culturais, afeta fortemente a percepção e a atitude de seus membros, e é por esse motivo que, em geral, existe mais concordância dentro de um grupo social do que fora dele.

3 O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR

Localizada no segundo planalto paranaense, na região dos Campos Gerais, Ponta Grossa destaca-se no cenário turístico do sul do Brasil. Importante entrocamento rodoferroviário, a cidade tem suas raízes no tropeirismo, na pluralidade étnica e nos caminhos da estrada de ferro, símbolos históricos e marcos referenciais ainda presentes no cenário urbano de uma das mais importantes cidades brasileiras” (PMPG, 2015, p.1).

Assim é descrito o município de Ponta Grossa no site da Prefeitura Municipal: um cruzamento de caminhos. A localização geográfica de Ponta Grossa é tida como um dos maiores motivos para o desenvolvimento local, desde o fim do século XVIII.

Figura 3: Localização geográfica do Município de Ponta Grossa



Fonte: PMPG, 2015.

De forma geral, é de fundamental importância conhecer a localização e outras características espaciais e morfológicas de determinado espaço (tais como relevo, sistema viário, tipo de ocupação urbana, etc) para que se possa compreender com maior profundidade o objeto de estudo. Especificamente no caso de Ponta Grossa, a questão da localização geográfica teve e tem especial importância como estímulo ao desenvolvimento local. Associado a isto, faz-se necessário estudar também o contexto histórico do pátio ferroviário central, considerando que todo espaço geográfico é historicamente produzido. Didaticamente, nesse capítulo serão apresentados, separadamente, o contexto temporal e o contexto espacial do objeto de estudo em questão.

Os centros urbanos são, também, compostos por elementos construídos (edifícios, monumentos, espaços livres) de diferentes idades, estilos e funções. Esse é também o caso do trecho urbano analisado nesta pesquisa, o antigo pátio central da ferrovia que ocupou parte da área central da cidade de Ponta Grossa. Ao tratar de um espaço que teve sua conformação espacial vinculada a um evento marcante no passado –o funcionamento da ferrovia em Ponta Grossa –, faz sentido comentar, com brevidade, a trajetória histórica da ocupação da cidade, em especial relativa às modificações que a linha férrea oportunizou: a partir da linha do trem e da estação ferroviária, uma nova configuração do espaço urbano começou a surgir.

A linha férrea, no caso de Ponta Grossa, pode ter sido o elemento que lançou a nova malha urbana, mas ela não é, certamente, o único fator determinante de como o centro urbano se configura atualmente (LANDIM, 2003). Os processos de transformação da cidade têm velocidades e aspectos variados, e acontecem de forma constante e ininterrupta. Da mesma forma, ressalta-se que a série de alterações urbanas, relatadas abaixo, são produto de dinâmicas econômicas e políticas – na visão de Corrêa, o espaço urbano é tido como reflexo do modelo econômico capitalista (2003). A interface entre dinâmicas sociais e alterações espaciais, portanto, é inquestionável, mas o objetivo da contextualização abaixo é apenas situar o lugar de estudo temporalmente, com um relato mais sensível do que analítico. Assim, apresenta-se a trajetória desde a chegada da ferrovia em Ponta Grossa até a retirada da mesma e o tratamento de seus remanescentes; é também discutida brevemente a arquitetura industrial local e seu significado.

Antes, o povoado existente onde hoje encontra-se o município de Ponta Grossa era um cruzamento de caminhos indígenas. Depois, a mesma localidade integrou ou caminhos das tropas; mais tarde, converteu-se em importante entroncamento ferroviário. Hoje, além de manter da ferrovia, é ponto fundamental para a circulação rodoviária do sul do país – tanto por ser um entroncamento de escala regional, nacional e do Mercosul, quanto pela infraestrutura que oferece. Mais do que uma encruzilhada de caminhos, Ponta Grossa atuou e atua como uma encruzilhada de “culturas, povos e oportunidades de vivência” (MONASTIRSKY, 2009, p.1-3).

A ocupação urbana de Ponta Grossa, como em diversas outras cidades brasileiras, começou pela área ao redor do largo da Matriz. Os primeiros registros da região onde hoje se encontra o Município de Ponta Grossa, para além da presença

indígena, provêm dos viajantes castelhanos em trânsito para o Paraguai. No começo do século XVI, os jesuítas também passaram pela região, e, em meados do século XVII, os tropeiros chegaram ao segundo Planalto e começaram a povoar a região, já conhecida como Campos Gerais, devido à abundância de água e pasto (CHAMMA, 2007).

Figura 4: Primeira área urbanizada em Ponta Grossa.



Fonte: MADALOZZO, 2011.

Figura 5: Antiga Catedral Sant'Ana (hoje demolida), em 1940 (data presumida)



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

O povoado foi crescendo gradativamente. Segundo Fernandes (2003), em 1890, Ponta Grossa já era considerada polo dos Campos Gerais. Esse foi um dos motivos que fez com que a mesma tenha sido cogitada para receber a Estrada de Ferro, além, logicamente, da localização privilegiada e do cenário político favorável⁴. Como mercadorias já eram conduzidas para o litoral (via mulas e carroças) com passagem pelo povoado, havia mais um argumento para a implantação da Ferrovia de Paranaguá até Ponta Grossa (FERNANDES, 2003). Segundo Monastirsky (2006), quase 80% dos imigrantes paranaenses vieram para o Estado entre 1890 e 1934, período de implantação da ferrovia. Tanto os núcleos povoadores concedidos pelo Estado quanto as madeiras, com necessidade de mão de obra, foram

⁴ Nos diversos documentos constantes do processo de tombamento das estações de trem de Ponta Grossa (SEEC/CPC 04/90), aparecem algumas breves menções a esforços políticos no sentido de trazer a parada da ferrovia para esta e não outra localidade. Esse não é, contudo, o objetivo da breve contextualização histórica apresentada aqui.

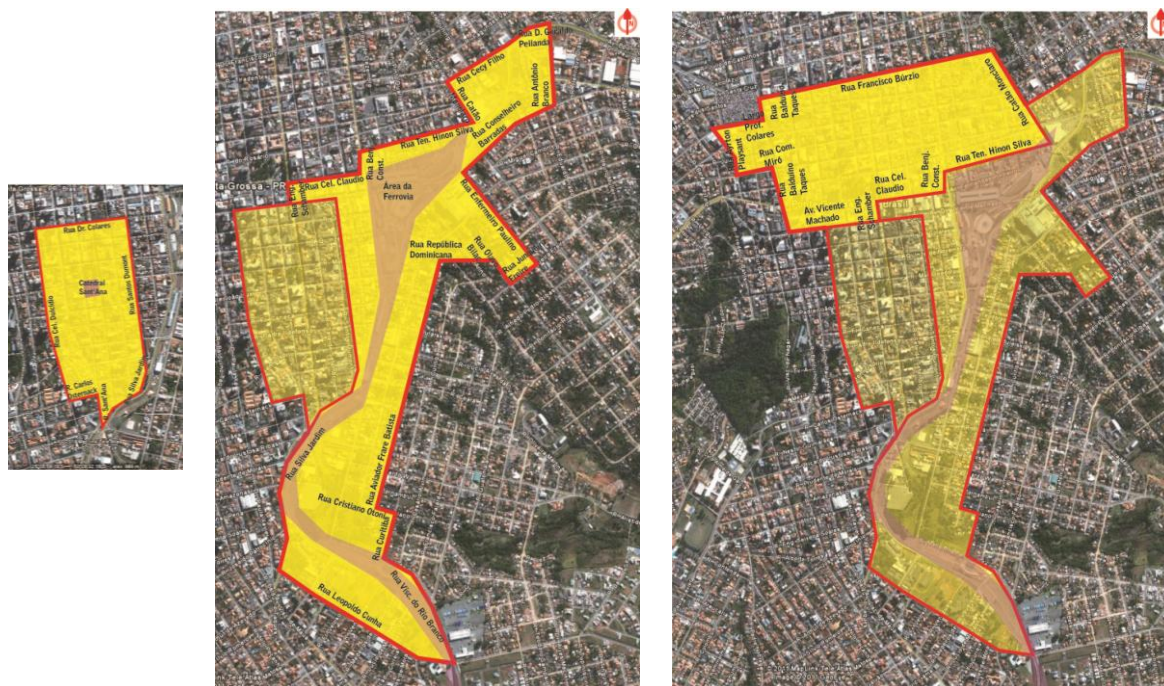
ocupados por esses imigrantes. Assim, a etnologia da região Sul se relaciona intimamente com a ferrovia, pois foi através dela que descendentes de outras nacionalidades começam a surgir no Paraná. Tanto as frentes de trabalho na implantação da ferrovia quanto o serviço operário no sistema já implantado eram bastante atrativos para todos esses grupos étnicos, que vieram posteriormente a compor nossa sociedade, o que, novamente, comprova a importância da linha férrea enquanto agente modificador da sociedade. Setti (2008) menciona que cidades eram criadas ao longo das linhas de trem, em todo o território nacional, e as ferrovias eram consideradas um símbolo de progresso e modernidade, já que permitiam encurtar distâncias e facilitavam a comunicação com os grandes centros (SETTI, 2008). A subsequente identificação do indivíduo com a realidade da sociedade, no momento em que o morador de uma cidade pequena sentia a evolução de todo o país através da chegada do “progresso” ao seu povoado, fez com que a sensação de participação social fosse totalmente satisfeita (MONASTIRSKY, 2009).

A estrada de ferro mudou também o cotidiano da vida humana nas cidades, pois alterou o modo de se apreender o tempo, pela rapidez com que a partir de agora era possível se locomover (PEREIRA, 2004). Modificou a face das cidades, a noção de tempo, pressa, pontualidade. A ferrovia representava a porta para o desenvolvimento, aproximava o Brasil das nações já desenvolvidas, reduzia as fronteiras, modificava qualquer espaço em que fosse implantada – fosse esse espaço urbano ou rural.

Quando a ferrovia chegou a Ponta Grossa, no ano de 1894, a cidade teve potencializada sua função como entroncamento viário, devido à sua localização. O modo de vida dos habitantes mudou consideravelmente. Foram construídas outras edificações de apoio, como hotéis, pensões, bares, restaurantes e lojas de varejo, alterando significativamente a composição daquele espaço. O padrão de urbanização também se alterou com a chegada da ferrovia: quando foi implantada, a linha férrea era periférica ao centro da cidade; poucas décadas depois, o centro se expandiu. Novos bairros surgiram, e aumentou a concentração de moradias e estabelecimentos comerciais perto dos trilhos. As ruas que levavam à Estação de trem foram as primeiras a se verticalizarem. Ocorreu a transferência daquilo que se considerava ‘centro’ da cidade: antes orbitava em torno da Matriz e da Rua XV de Novembro e com a chegada da linha férrea passa para a proximidade do Pátio

central. Na figura 6 abaixo, à esquerda está representada a localização do primeiro centro ocupado em Ponta Grossa, ao redor da Catedral; no centro, a área que recebeu edificações e equipamentos intimamente ligados à ferrovia; à direita, a área que passou a ser considerada central após a chegada da linha férrea⁵.

Figura 6: Evolução da área considerada central



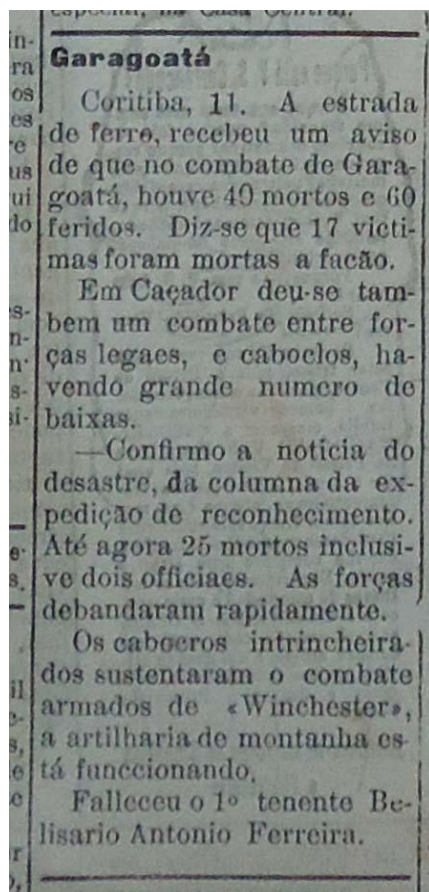
Fonte: MADALOZZO, 2011.

Outra forma de ilustrar o que significava a existência da linha férrea em Ponta Grossa é a frequência com que a ferrovia aparece registrada em notícias de periódicos da época. Algumas das notícias encontradas nos jornais locais de meados da década de 1910 e que fazem alusão à ferrovia foram reproduzidas abaixo. A primeira delas demonstra a importância que Ponta Grossa tinha como polo receptor de informações. Na nota, que informa a respeito de um combate em

⁵ No início da década de 2000, alguns membros do Conselho do Patrimônio Histórico de Ponta Grossa (COMPAC) delimitaram áreas urbanas com características importantes, que justificariam a preservação da paisagem local. A primeira dessas delimitações, denominada 'Centro de Origem de Ponta Grossa', abrange a Catedral de Sant'Ana e arredores; a segunda é a 'Área da Ferrovia' e a terceira, o 'Centro de Expansão', correspondente ao centro da cidade após a implantação da ferrovia. Embora tal demarcação não tenha sido utilizada pelo Conselho como instrumento para inventário ou tombamento de bens imóveis, o trabalho de pesquisa e demarcação dessas áreas (obtido em MONASTIRSKY, 2009) foi considerado bastante pertinente enquanto registro da espacialização das influências da ferrovia no centro urbano. Assim, esses recortes espaciais são utilizados como referência, ainda que não tenham sido convertidos em instrumento oficial de preservação paisagística através de lei.

Garagoatá⁶, a ferrovia é o veículo para a chegada da informação. Citando um trecho de uma notícia mais recente, de 1990, época da retirada dos trilhos do pátio central de Ponta Grossa,

Figura 7: Notícia de 03/06/1914.

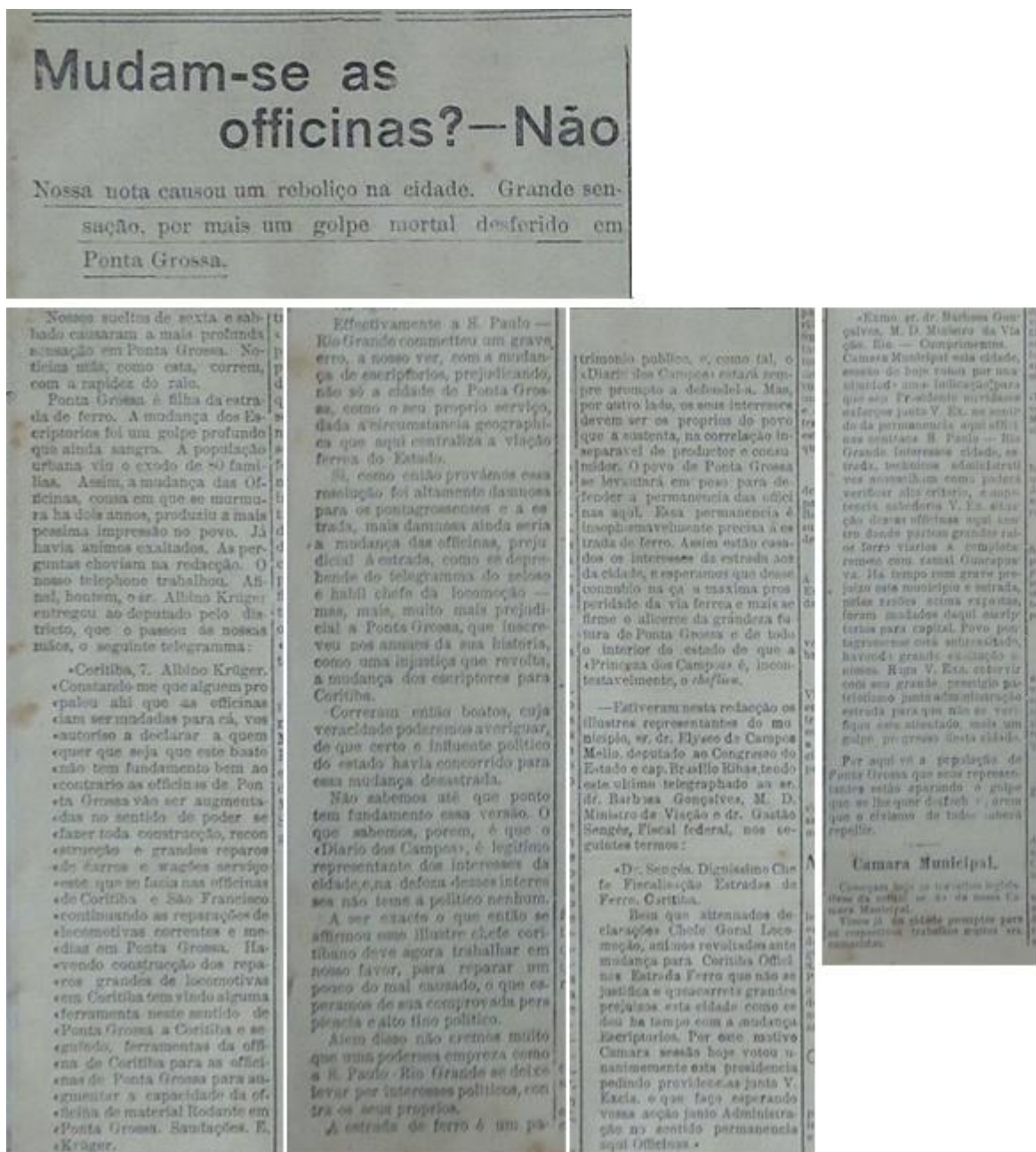


Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

⁶ Segundo edição especial do Jornal da Associação Brasileira de Imprensa, O reduto de Cararagoatá, Caragoatá ou Garagoatá foi o mais expressivo dos abrigos organizados na ocasião da Guerra do Contestado (a partir de 1912). Tratava-se de um povoado (cujo nome homenageava uma espécie de plantas da região) dominado pelo fazendeiro Elias de Moraes, depois nomeado “Comandante de Formado Caragoatá” (DERENGOSKI, 2009)

Outra comprovação da importância da linha férrea para a sociedade do início do século XX fica clara através da polêmica que determinadas decisões governamentais manifestavam na comunidade. Em algumas semanas de junho de 1914, houve uma série de notícias relacionados à possível remoção de locomotivas da unidade de Ponta Grossa para a capital Curitiba. Essa possibilidade gerou enorme comoção na sociedade, como ilustram as notícias de junho de 1914 (figuras 8 e 9):

Figura 8: Notícia de 08/06/1914.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Figura 9: Notícia de 11/06/1914.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

]

Foi especialmente após a edificação da Estação Ponta Grossa (em 1900) e a inauguração da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (em 1907) que o sentimento de proximidade e afetividade em relação à ferrovia intensificou, pois naquele momento o município passou a ser um importante ponto das rotas que iam desde o sudeste do Brasil até o Uruguai (SEEC/CPC 04/90).

A edificação da Estação Ponta Grossa, na época denominada Roxo de Rodrigues⁷, trouxe para o imaginário coletivo a ideia de que a cidade, antes isolada do restante do país e do mundo, agora estava conectada a ele, um sentido de pleno desenvolvimento e opulência. A arquitetura eclética, rica em ornamentos e luxo, contribuiu para que a mitificação da ferrovia acontecesse, a partir do momento em que esse sistema passou a integrar o cotidiano dos pontagrossenses.

A arquitetura da industrialização das cidades brasileiras aconteceu em duas principais frentes. Uma delas foi a arquitetura de obras industriais, produzidos com ferro fundido e outros elementos padronizados e produzidos em série especialmente na Inglaterra e trazidos ao Brasil. Nessa categoria se enquadram desde os trilhos de trem até as oficinas e muitos dos barracões de fábricas e paradas de trem por todo o Brasil (BONAMETTI, 2007). São edificações bastante simples e pouco ornamentadas considerando-se os parâmetros da época. A outra categoria engloba os edifícios ecléticos, como é o caso de muitas das estações e edificações de apoio à ferrovia – em Ponta Grossa, a Estação Paraná, a Estação Ponta Grossa e o Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro se enquadram nessa categoria de edifício. Ambos os estilos de arquitetura acontecem no Brasil desde meados do século XIX, com sua ocorrência estendida até cerca de 1945, quando começam a chegar as influências da arquitetura modernista ao país.

Segundo Bonametti (2007), a palavra *ecletismo* significa a atitude antiga de “formar um todo a partir da justaposição de elementos escolhidos entre diferentes sistemas”. Trata-se, na arquitetura, da justaposição de elementos construtivos e decorativos oriundos de diversas épocas e lugares. Fabris (1993) declara que os motivos para que a arquitetura eclética viessem a acontecer provêm da revolução industrial, época da ascensão da burguesia em busca do *status* social. Para a autora, há ainda uma relação profunda com a ideia difundida no iluminismo: a compreensão de cultura como conquista, uma necessidade de rever o passado, para fazer alusões a ele de forma mais adequada aos dias atuais. Os arquitetos da época, então, buscavam novos materiais e suas possibilidades, mas sem perder de vista os valores arquitetônicos do passado: é o que faz a modernidade da arquitetura eclética:

⁷ Originalmente, a Estação Central de Ponta Grossa era denominada de Estação Roxo Rodrigues. Posteriormente, recebeu do Sistema Ferroviário o nome Estação Ponta Grossa, e, em meados de 2000 (já desativada da RFFSA), teve seu nome trocado novamente pela Secretaria de Turismo da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa para “Estação Saudade”.

O que a atitude poliestilística do ecletismo denota não é apenas um fato artístico, mas uma nova organização social e cultural, que põe fim a toda e qualquer ideia de unidade para apontar para o múltiplo, o diversificado, para privilegiar o instável e o relativo em detrimento do absoluto e do eterno. Sua metodologia fundamental consiste na decupagem, na concepção da arquitetura como linguagem dotada de valores simbólicos e emotivos que deveriam ser transmitidos a todas as camadas da sociedade” (FABRIS, 1993, p.4).

Assim, a ideia é que a arquitetura represente e evidencie, em suas dimensões, formas e ornamentos, o ocupante de seu interior e seu *status* perante a sociedade. É por esse motivo, segundo a autora, que tanto se utiliza a decoração, a imitação de materiais (como no caso da pintura mimetizando mármore), a opulência nos ornamentos. Cabe ainda destacar que o passado revisitado nas obras brasileiras é um passado estrangeiro: o ecletismo, aqui, não busca reviver um passado de conquistas, como era o caso dos países europeus. No ecletismo brasileiro, toda tradição arquitetônica anterior dentro do país – o colonialismo, a arquitetura indígena, vernacular – sofre completa rejeição, e os espaços e edifícios ecléticos visam compilar aquilo de melhor que tenha sido produzido, fora dos limites brasileiros, em diferentes momentos históricos. “País mestiço que se sonha branco, país que começa a experimentar o processo industrial e já se crê plenamente moderno, o Brasil de fins do século XIX deseja romper de vez com o estatuto colonial, projetando-se integralmente num modelo econômico e cultural que lhe permitiria superar de imediato um passado com o qual não se identificava e que procura apagar, sem rodeios” (FABRIS, 1993).

Fabris também cita a mitificação da era industrial, ao mencionar a arquitetura de ferro. Por serem “fruto do progresso e da indústria”, os edifícios representam antes o aspecto técnico-funcional, com a arquitetura de ferro e voltada à funcionalidade, mas também o decoro e o ornamento. A autora utiliza ainda o exemplo da Estação da Luz, para discutir o fenômeno da produção em série de peças que viajam entre continentes para montar, no Brasil e em outros países da América Latina, cópias idênticas ou ao menos edifícios similares àqueles projetados para a Europa (FABRIS, 1993). Essa dependência que a arquitetura industrial brasileira apresenta em relação ao edifício estrangeiro é bem representada por Bonametti, quando o autor aborda a questão da modernidade brasileira e sua relação com o atraso cultural: para o autor, os brasileiros se inserem no mundo

moderno tardiamente e dependente de culturas exteriores ao nosso território, e é por isso que a arquitetura dos edifícios relacionados à linha férrea, grande símbolo da modernização do nosso país, segue a lógica da produção eclética (BONAMETTI, 2007).

O autor discute ainda a característica dos centros urbanos em geral enquanto repositórios de camadas históricas. Segundo ele,

a permanência e a renovação, inerentes à dinâmica da vida urbana, forçam a convivência de estilos, funções e idades das construções, o que reflete a pluralidade cultural das populações. A arquitetura eclética interpreta e acentua essa diversidade (BONAMETTI, 2007, p.3).

Essa ideia é perfeitamente coerente com a compreensão do pátio central da ferrovia em Ponta Grossa enquanto lugar de memória, sendo justamente a diversidade de que trata Bonametti o que poderia, hipoteticamente, permitir uma variedade de discursos, percepções e sentimentos ao transeunte: a pluralidade cultural dos habitantes do centro da cidade contemporânea versus a diversidade de estilos e idades nos elementos construídos ao redor de um espaço público aqui compreendido como lugar de memória.

Se já mencionamos anteriormente que a arquitetura eclética brasileira serve-se de elementos e referências internacionais, ignorando e mesmo negando a trajetória arquitetônica do nosso país, existe um aspecto bastante positivo do tipo de edificação aqui proposto: o aumento dos recuos e afastamentos das edificações em relação aos limites do terreno permite a criação de jardins (BONAMETTI, 2007). As praças pontagrossenses, projetadas também sob um olhar eclético, buscam referência nos passeios ajardinados das cidades europeias. Segundo Bonametti,

O hábito de passear e desfilar nos espaços públicos se consolidou como padrão cultural europeu, sendo exportado para a América. No Brasil se incorporou aos hábitos da população a partir de meados do século XIX” (BONAMETTI, 2007, p.6).

O autor coloca ainda como característica da época um novo tipo de apropriação desses espaços públicos: agora, essas praças transformam-se de espaços multifuncionais de articulação urbana para espaços meramente cenográficos para as atividades da elite – uma colocação que tem muita relação com a ideia de Tuan (1980) a respeito da paisagem dos centros urbanos enquanto

cenários da vida cotidiana. Em Ponta Grossa, a função de espaços públicos como as praças e largos também aparece, na época do apogeu da ferrovia, como exemplificado na memória da Sra. Cirlei Milléo⁸, moradora de Ponta Grossa há 69 anos:

Então, você podia ir numa praça e sentar, fazia o chamado “*footing*”, chegava um viajante, ficava ali uma hora, meia hora, as moças da época ficavam ali, namoravam e depois davam tchau. Aqueles romances que começavam ali de meia horinha. Houve casos de ir lá pra ver o povo passar. (...) Então, havia ali muito fluxo de gente. Tem gente que ia ali só pra ver o trem passar. Tinha gente que sentava, e não era velho, muita gente que não tinha o que fazer, eles sentavam ali,(...) os viajantes que vinham pelo comércio...” (MILLÉO, agosto de 2014).

Como conclusão e ilustração dessa ideia de que esses espaços centrais e relacionados ao cotidiano da linha férrea tinham em si efervescência de acontecimentos e relações entre indivíduos, transcreve-se aqui um relato retirado do processo de tombamento das estações de passageiro de Ponta Grossa (SEEC/CPC 04/90). Nele, é possível confirmar a ideia colocada no início desse capítulo, de que a ferrovia modificou de fato a maneira como a sociedade pontagrossense interpretava sua posição no mundo.

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

Voltando a discutir a ideia de modernidade relativa à industrialização, não é possível tratar da vinda da ferrovia para a cidade sem comentar que a industrialização e a chegada da ferrovia a Ponta Grossa fazem parte de um projeto de desenvolvimento em escala global. Segundo Feyerabend (1977), o poder e a

⁸ Cirlei Milléo foi uma das pessoas que contribuíram com suas memórias, em entrevista concedida no dia 19 de agosto de 2014 e transcrita na íntegra nos apêndices deste trabalho.

relação entre classes sociais ficam manifestos claramente no espaço: No caso do lugar analisado neste trabalho, o crescimento do poder econômico da elite fica impresso na área da Estação e, de forma geral, no centro da cidade de Ponta Grossa, e muito dessa percepção deve-se à existência de edifícios ecléticos, ornamentados, com jardins bem proporcionados. Um edifício funciona, portanto, como símbolo ou representante de determinado contexto histórico. A preservação de parte dessas edificações é necessária, para que haja a possibilidade de o transeunte absorver parte do discurso do conjunto de elementos – no caso dos edifícios ecléticos do lugar estudado, um discurso que trata dessa dinâmica global de industrialização, que faz parte de um projeto de modernidade e se constrói através de relações de poder entre classes e o espaço.

Com o desenvolvimento do transporte rodoviário e aéreo a partir da segunda metade do século XX, porém, o investimento no sistema ferroviário foi diminuindo em todo o país, bem como a quantidade de carga e o número de passageiros transportados pelo sistema. Devido à redução dos investimentos na ferrovia, o território nacional começou a se organizar de outra maneira, mas as instalações relacionadas à ferrovia não desapareceram. Resquícios como chaminés, edifícios, vias, cabos, trilhos, sinais de todo tipo, frequentemente abandonados, formaram uma nova paisagem, decadente, porém proveniente da promissora paisagem anterior (VIÑUALES, 2007). Apesar desse estado de abandono, o mito da ferrovia perdura até hoje no inconsciente coletivo, por tudo o que representou para a sociedade da época (MONASTIRSKY, 2009), em especial nas famílias que tiveram como ferroviários seus pais, avós, etc.

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

Em 1986, a administração municipal de Ponta Grossa começou a negociar o desvio do trecho da ferrovia que cortava o centro da cidade, tema esse que será tratado com mais profundidade no item 3.1.1 “COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS”. O desvio Ribas-Tibagi, assim, passou a ligar por

fora da cidade os dois extremos da linha que antes atravessava a sua porção central. Um novo pátio, na periferia da cidade, substituiu o pátio central (LUZ, 2006).

A decisão de remover os trilhos foi bastante questionada. Já em abril de 1990, quando tal ideia era ainda discutida, o jornal Gazeta do Povo publicou uma matéria a respeito da tendência daquela década em retirar a ferrovia do centro das cidades brasileiras, intitulada “Ferrovia sempre relegada a segundo plano – O Brasil à margem dos grandes países (GAZETA DO POVO, 22/04/1990). Contrariamente à celeridade dos gestores em remover os trilhos como medida para liberação do tráfego de veículos particulares, o periódico registra aquilo que, informalmente, seria lamentado pelos profissionais da área da engenharia pontagrossenses: que a remoção completa de remanescentes ferroviários talvez tenha significado a perda de uma oportunidade de aproveitamento do sistema sobre trilhos, além de um desserviço à memória ferroviária em Ponta Grossa.

Apresenta-se a seguir uma breve contextualização do pátio ferroviário de Ponta Grossa partindo da conformação topográfica, em escala municipal, até o edifício e suas relações com o entorno.

Como destacado anteriormente em relação a Ponta Grossa, a cidade se desenvolveu em um terreno com topografia acidentada. Esse fato, que era uma vantagem de Ponta Grossa enquanto ponto de conexão de caminhos pela visibilidade que proporcionava, reflete-se claramente na ocupação urbana atual do Município. A maioria dos vazios urbanos, na figura 10 destacados em vermelho, corresponde a áreas de fundo de vale, com declividade alta e pouca viabilidade para a construção de edificações e vias. Em amarelo, está indicada a área do pátio central:

Figura 10: Mancha urbana de Ponta Grossa e maiores áreas não edificadas.



Fonte: Google Earth, 2015; alteração: autor.

Como consequência, as vias de Ponta Grossa se desenvolveram prioritariamente em torno dos espigões do terreno, eixos radiais em relação ao centro da cidade. Esses eixos e a dificuldade de criar ligações interbairros são consequências da topografia característica de Ponta Grossa em escala municipal. As linhas férreas também se localizam sobre os espigões, devido à limitação dos trens em vencer grandes declives. Além desses espigões principais, de forma geral o traçado de Ponta Grossa foi concebido como uma série de quadrículas – vias paralelas e perpendiculares. As discontinuidades visíveis nas diversas malhas perpendiculares são, em sua maioria, áreas de fundo de vale – com exceção da área da ferrovia, mais plana.

A importância do antigo pátio de manobras da ferrovia como espaço livre central em Ponta Grossa é destacada ao percebermos, como colocado por Monastirsky (2006), que as áreas de lazer no perímetro urbano de Ponta Grossa resumem-se às poucas praças do centro, em geral relacionadas às igrejas locais.

Além dessas praças, os únicos espaços livres públicos são áreas de fundo de vale, pouco utilizadas para fins de lazer devido à sua grande declividade, e o antigo pátio ferroviário, mais plano e portanto com melhor potencial de aproveitamento nesse sentido.

Além de induzir uma nova direção para o crescimento espacial de Ponta Grossa, a implantação da ferrovia modificou o meio urbano intensamente, e também alterou a maneira de se olhar para esse meio. A faixa de domínio da ferrovia quebra o padrão reticulado das quadras. Mais do que isso: na escala do transeunte, a noção de mobilidade dada pela linearidade da linha férrea no terreno é facilmente percebida (figura 11).

Figura 11: Padrão de ocupação em quadras e a antiga faixa de domínio.



Fonte: autor, 2014.

3.1 O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO E OS ELEMENTOS CONSTRUÍDOS QUE O COMPÕEM

No capítulo anterior, foram defendidas diversas características da área da Estação que justificam sua compreensão como *lugar* dentro da área urbana de Ponta Grossa. Trata-se de um raro espaço livre, de grande importância como "respiro" em relação à área densa do centro da cidade, cobiçado também por se tratar de uma área grande e plana em meio ao centro com topografia acidentada; é uma área carregada de significações, diferentes conforme os muitos usuários e transeuntes que dele usufruem. Finalmente, é considerado lugar de memória por referenciar diretamente a ferrovia. Além de a vista a partir desse lugar permitir observar os bairros mais antigos de Ponta Grossa, o começo do caminho das tropas e a paisagem dos Campos Gerais (figura 12), o transeunte pode recordar-se da época da ferrovia naquele local através dos edifícios, monumentos e espaços projetados na transição entre o século XIX e o século XX e que ali permanecem, como remanescentes ferroviários.

Figura 12: a partir do antigo leito da ferrovia, se observa o bairro operário.



Fonte: 1

Porém, por se tratar de um trecho do meio urbano do centro de Ponta Grossa, é compreensível e esperado que haja determinadas transformações ao longo do tempo. A implantação de outros elementos construídos, tanto dentro da área do antigo pátio de manobras quanto nos arredores, é compreensível e de certa forma necessária. Foi a existência de elementos construídos de tantas épocas e estilos diferentes, porém, que levou à elaboração de uma hipótese: é possível que parte do significado das edificações remanescentes ferroviárias tenha se perdido, para a

população pontagrossense, a partir das re-significações de um espaço antes inteiramente ferroviário? Os significados e discursos dos elementos construídos que compõem aquele lugar variam conforme o indivíduo e seu contexto?

O lugar em questão é complexo e dele fazem parte ao menos dez elementos construídos de diferentes idades. Além desses elementos, presentes de forma concreta na paisagem urbana, aquele lugar é definido por questões sociais, econômicas, políticas. Toma-se por base a ideia da arquitetura (edificação) enquanto concretização possível de um determinado contexto, ou seja, um símbolo. É por isso que, como método operacional para compreender a opinião, as ideias e percepções de diferentes pessoas em relação ao velho centro ferroviário pontagrossense, optou-se pelo destaque de dez dos elementos construídos presentes no sítio, de forma a organizar a leitura daquele espaço pela população, bem como a apresentação das atividades ali envolvidas e transformações que ocorreram desde a sua edificação. É necessário, portanto, esclarecer que no presente capítulo a forma de apresentação, através dos elementos construídos, é meramente didática. O objeto de estudo, no entanto, é complexo, e a análise em separado não seria o suficiente para compreendê-lo – motivo pelo qual, no capítulo final dessa dissertação, os elementos serão novamente agrupados e as análises dos resultados obtidos serão realizadas considerando como objeto de estudo o velho centro ferroviário de maneira integral. Na figura 13, estão identificados os dez elementos construídos que integram o velho centro ferroviário:

Figura 13: Elementos construídos que compõem o antigo centro ferroviário.



Fonte: Google Earth, 2015; alteração: autor.

**1 – Complexo Ambiental
Governador Manoel Ribas**

2 – Estação Ponta Grossa

3 – Armazém de Carga

4 – Estação Paraná

**5 – Terminal Central de
Transporte Coletivo Urbano**

6 – Shopping Center

**7 – Centro de Comércio
Popular**

8 – Passarelas

9 – Praça João Pessoa

**10 – Hospital da Cooperativa
Mista 26 de Outubro**

3.1.1 COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS

Figura 14: O Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas



Fonte: Martha Batista, 2014⁹.

O Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, popularmente conhecido como Parque Ambiental, é um espaço público de lazer projetado para ocupar o espaço do antigo pátio de manobras da ferrovia. É um dos poucos espaços livres públicos do centro de Ponta Grossa, e pode ser considerado único lugar na malha urbana central com potencial para lazer e prática de esportes, devido à topografia plana e às suas dimensões.

Na página da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa na internet, o Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas está enquadrado como uma praça. Segundo o órgão, a infraestrutura disponibilizada abrange parque infantil, quadras poliesportivas, sanitários, árvores, monumentos, ponto de ônibus, pontos de táxi e campo de futebol. Para a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, a maior justificativa para a implantação do parque foi que “o local, esquecido por alguns anos, estava servindo de alojamento para indigentes, sendo um local perigoso e desvalorizado comercialmente, sendo assim, o Poder Público resolveu ativar a região” (PMPG: Entretenimento, 2010).

No site da Prefeitura, destaca-se ainda que o intuito do arquiteto que projetou o espaço não foi construir um parque ecológico, mas referir-se a elementos da natureza que são: a água, o fogo, a terra, e o ar, e por isso não possui árvores ou vegetação. Esse fato será explicitado adiante, com a citação do conceito do projeto do arquiteto Luiz Fortte Neto. O conceito do projeto é utilizada no site oficial da

⁹ Martha Batista é fotógrafa e pesquisadora do Grupo de Pesquisa que integra este trabalho, portanto, muitas das fotografias utilizadas nos trabalhos de pesquisadores do grupo são de sua autoria.

Prefeitura Municipal de Ponta Grossa como uma justificativa para a pouca quantidade de vegetação, sombra e arborização existentes no parque, o que, como ficará explícito no item 4 “PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO”, é uma das maiores críticas da população em relação a esse espaço de lazer. Desde meados de 2000, ações pontuais e constantes da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa vêm acontecendo no sentido de arborizar mais o espaço. Para que se compreenda a trajetória desse espaço, da compra da área pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa até o estado em que se encontra hoje, apresenta-se abaixo um levantamento cronológico em relação ao antigo Pátio de Manobras da Ferrovia São Paulo – Rio Grande.

Foi na gestão do prefeito Otto Santos da Cunha (1983 a 1988), que foram agilizadas as negociações com a Rede Ferroviária Federal. Ainda na mesma gestão, Cunha encomendou um projeto ao arquiteto Jaime Lerner, mas não conseguiu desenvolver as obras.

Figura 15: O Pátio de Manobras da Ferrovia em 1910 (Data presumida)



Fonte: 2

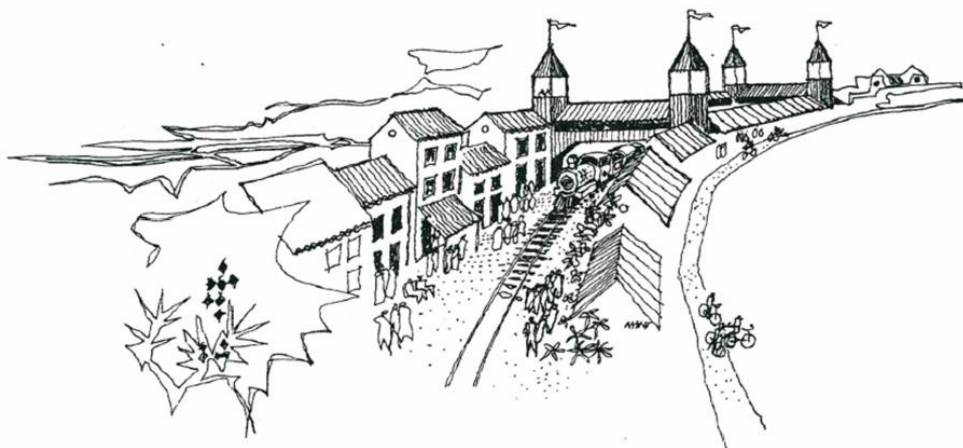
Figura 16: A Estação Ponta Grossa em 1900 (Data presumida)



Fonte: 3

Monastirsky (1997) apresenta os diferentes projetos elaborados para a ocupação dessa área da cidade. Segundo o autor, Lerner pretendia manter a maioria dos trilhos, trabalhando desenhos de piso e a concepção linear típica da ferrovia como ferramenta para manter a memória das locomotivas. No projeto, eram propostas edificações residenciais, de serviço, lazer e trabalho, de forma a estimular a diversidade de usos, públicos e horários¹⁰. (MONASTIRSKY, 1997).

Figura 17: Proposta de Jaime Lerner para a faixa de domínio.



Fonte: 4 1997.

¹⁰ Jaime Lerner defende esses conceitos ao longo de sua trajetória profissional e acadêmica, culminando com a publicação "Acupuntura Urbana" em 2003.

O projeto, apesar de extremamente bem aceito tanto pela população quanto pelos profissionais de áreas ligadas ao urbanismo, nunca foi executado. em 1989, a Secretaria de Planejamento, tendo em mãos o projeto elaborado por Lerner, optou por utilizar parte dos levantamentos desse projeto e por elaborar um novo plano de ocupação para a área, alegando que a manutenção dos trilhos seria negativa para Ponta Grossa¹¹.

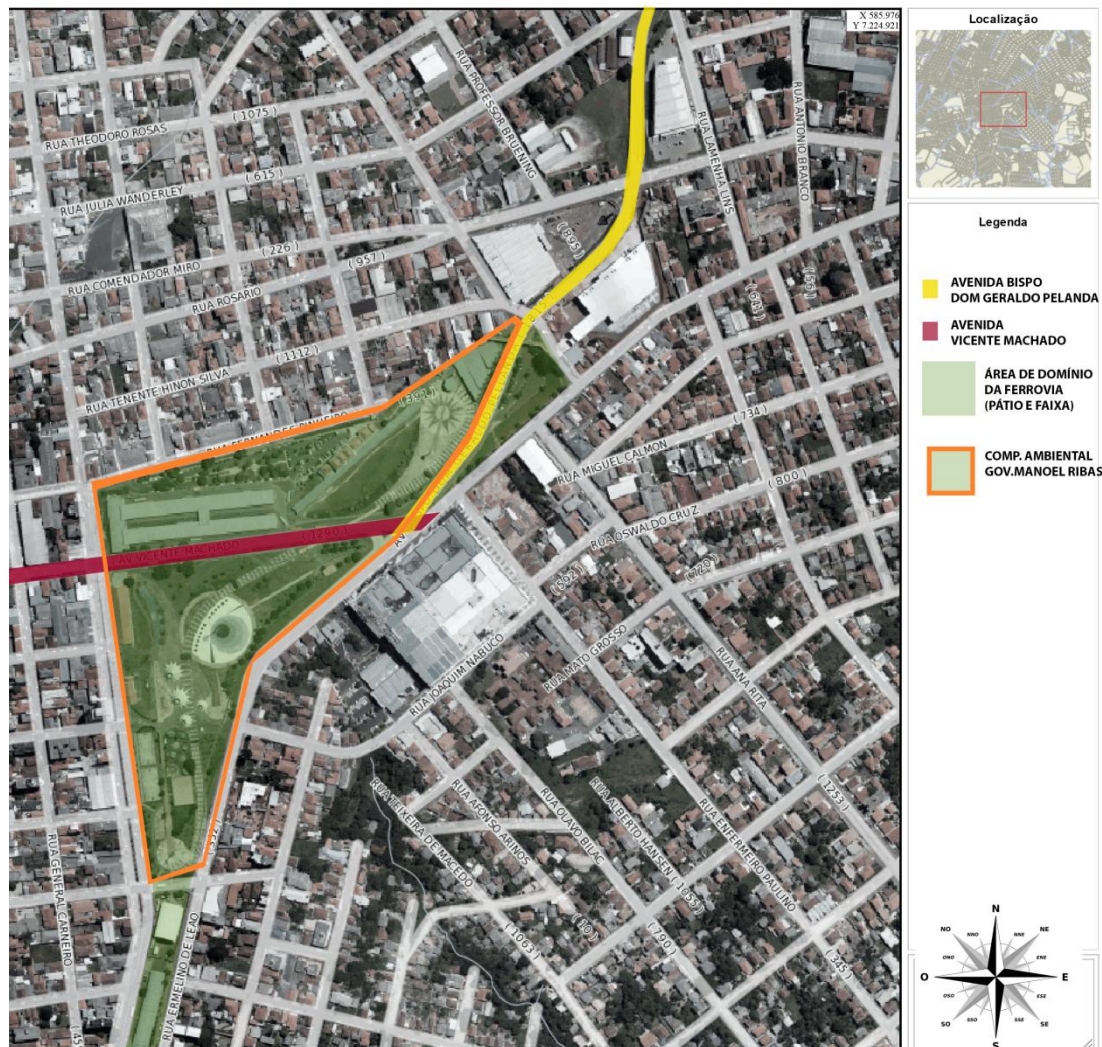
Em 1990, uma matéria da Gazeta do Povo que trata da tendência brasileira de retirar os trilhos do centro das cidades relata a discordância entre os membros da Associação dos Engenheiros da Rede Viação Paraná – Santa Catarina e o pronunciamento do prefeito Pedro Wosgrau Filho. Segundo o jornal, o mesmo haveria afirmado que “a enorme e horrorosa chaga que serpenteia no coração da cidade está extirpada”, o que foi interpretado como menosprezo em relação à classe ferroviária e às conquistas relativas ao transporte ferroviário, bastante significativo no desenvolvimento de Ponta Grossa (GAZETA, 22/04/1990).

Na gestão de Wosgrau, (1989 a 1992), os trilhos foram retirados do centro, deixando a área do pátio livre para, em 1990, abrigar a primeira Munchen Fest, a festa Nacional do Chopp Escuro de Ponta Grossa¹². Em seguida, uma série de alterações viárias passou a ser feita, com o prolongamento da avenida Vicente Machado, a criação da avenida D. Geraldo Pellanda e a Avenida dos Vereadores (PREFEITOS, 2010). A Avenida Vicente Machado também foi prolongada e passou a cortar o espaço do Pátio, dividindo o Parque em duas áreas (figura 19). Segundo Monastirsky (1997), a maior parte do Pátio Central seria ocupada por um *shopping center*, e seria construído também um terminal viário longo da rua Fernandes Pinheiro, além de um complexo hoteleiro.

¹¹ Monastirsky cita uma matéria do Jornal Diário da Manhã, datado de 17 de junho de 1990, em que o Secretário de Planejamento Valfrido Martins declara que, “analisando o sistema ferroviário com utilização no transporte coletivo, constatou-se que se tratava de um transporte específico de grandes massas a grandes distâncias, concluindo que o número de passageiros era muito pequeno para justificar o custo da manutenção dos trilhos e que esses representariam um aumento da barreira física para a integração urbana”.

¹² Ainda no Governo Wosgrau, foi adquirido um terreno e construído o Centro de Eventos ‘Cidade de Ponta Grossa’, com projeto do arquiteto Luiz Forte Netto. As edições anuais da München Fest passaram então a acontecer no Centro de Eventos, de 1991 até os dias atuais. Fonte: PLANTÃO, 2015.

Figura 18: A Av. Vicente Machado corta o espaço do antigo Pátio.



Fonte: PMPG – Geoprocessamento Corporativo, 2015; alteração: autor.

Nesse mesmo ano de 1990, é inscrito o processo de tombamento Estadual das Estações de passageiros da estrada de ferro de Ponta Grossa (inscrição nº 100, processo nº 04/90). Consequentemente, são definidos parâmetros urbanísticos para a área envoltória imediata e para a área de paisagem urbana. No processo de tombamento (SEEC-CPC 04/90, 2014), definem-se:

ÁREA ENVOLTÓRIA IMEDIATA

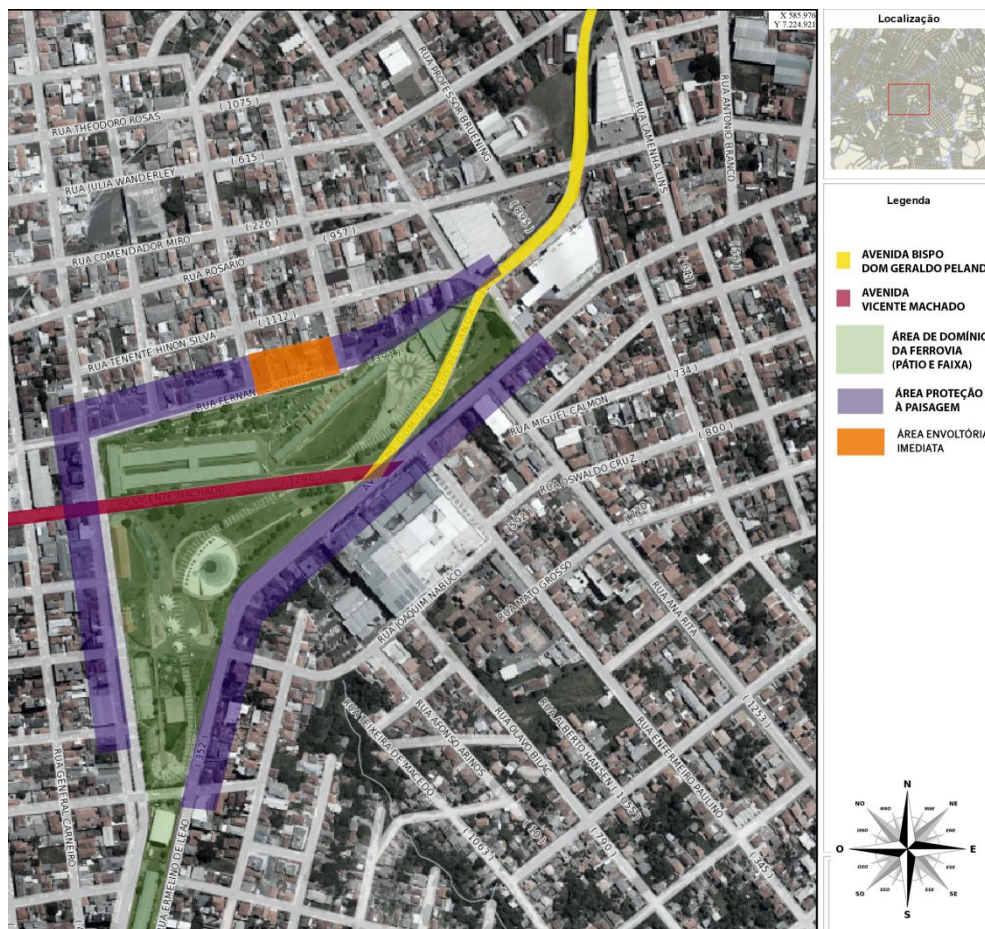
É aquela composta pelos pátios de manobra, contados até os 50 metros de distanciamento dos edifícios tombados.

E mais o conjunto arquitetônico composto pelo casario situado à rua Fernandes Pinheiro entre as ruas Ten. Pinto Duarte e 12 de Outubro, cuja volumetria deverá ser mantida; e Praça João Pessoa, frontal à Estação. Na rua Fernandes Pinheiro, as edificações deverão ser construídas sem recuo, no alinhamento predial.

ÁREA DE PAISAGEM URBANA

A rua Benjamin Constant entre as ruas Cel. Cláudio e a Marechal Deodoro, onde as novas edificações deverão ser executadas sem recuo, no alinhamento predial, e não deverão ultrapassar os 25m de altura, ressalvando-se o edifício de nº 18 na esquina da Rua XV de Novembro, já construído com altura superior à estabelecida. E aquela compreendida pela Rua Fernandes Pinheiro entre as ruas Ten. Pinto Duarte e Benjamin Constant. Pela rua Conselheiro Barradas entre as ruas Pe. João Lux e Cel. Catão Monclaro. Pelo prolongamento da rua Fernandes Pinheiro entre a 12 de outubro e a rua Cel. Catão Monclaro (SEEC/CPC, 1990, s.p.).

Figura 19: Localização das áreas protegidas no tombamento das Estações.



Fonte: PMPG – Geoprocessamento Corporativo, 2015; alteração: autor.

Figura 20: Ed. Esperidião, único edifício permitido, por ser anterior à diretriz.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Segundo o processo de tombamento, as intervenções propostas para as áreas descritas como “Envoltória Imediata” e “de Paisagem Urbana” devem se harmonizar com o conjunto ferroviário e todos os projetos devem ser aprovados pela Curadoria do Patrimônio Histórico e Artístico da Secretaria de Estado de Educação e Cultura do Paraná (CPC-SEEC). Foram ainda definidos parâmetros relativos à ocupação (recuos e altura) das edificações em terrenos lindeiros, à publicidade permitida e ao tipo de vedação indicado para novas edificações.

Monastirsky destaca a existência de projetos alternativos, elaborados por diferentes profissionais, dentre eles uma iniciativa de docentes de diferentes departamentos da Universidade Estadual de Ponta Grossa e uma proposta do Arquiteto Arlindo J. Kohlrausch para ocupar a área do Pátio de forma diversa daquela proposta pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. O projeto de Kohlrausch previa “o aproveitamento da infraestrutura das linhas férreas para o transporte de massa, com articulação ao transporte viário”, bem como a implantação de uma série de intervenções de caráter provisório, o que daria flexibilidade e possibilidade de renovação constante ao projeto (Monastirsky, 1997).

Mesmo assim, com críticas e questionamentos de diferentes segmentos da população em relação às decisões tomadas, na gestão do prefeito Paulo Cunha Nascimento (gestão de 1993 a 1997), é consolidada a construção do Complexo

Ambiental Governador Manoel Ribas (PREFEITOS, 2010), com contratação por carta convite do Escritório de Arquitetura Luiz Forte Netto, da cidade de Curitiba/PR.

Figura 21: Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas.



Fonte: autor, 2014.⁵

Monastirsky (1997¹³) teve a oportunidade de entrevistar uma das projetistas responsáveis pelo Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, a arquiteta Letícia Peret Antunes Hardt. O conceito do projeto é relatado por Monastirsky como segue,

“Segundo a arquiteta, a idéia inicial do projeto surgiu da característica represadora que os equipamentos da RFFSA, sobretudo as linhas férreas, determinavam ao avanço da cidade naquela direção. A cidade que com o crescimento urbano tem ocupado os espaços da natureza, afastando-a do homem, poderia ser contida com o resgate dos elementos naturais - inexistentes na área central de Ponta Grossa -, e que poderiam ser agrupados neste espaço aberto. Assim, o complexo ambiental surge como

¹³ Não foi encontrada outra fonte com o conceito do projeto para o Complexo Ambiental disponível na íntegra, motivo pelo qual a dissertação de Monastirsky foi largamente utilizada nesse item.

decorrência da trilogia cidade/natureza/homem, onde a cidade é representada pelas praças e suas funções; a natureza é representada pelos elementos naturais: ar, água, terra e fogo, que são valorizados pelas suas cores através das florações das árvores principais nas estações do ano; e o homem é representado pelos sentidos humanos: olfato, paladar, visão, tato e audição” (MONASTIRSKY, 1997).

No conceito do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, portanto, a única menção aos remanescentes da linha férrea é de uma conotação negativa, classificando os equipamentos da RFFSA como entraves ao desenvolvimento urbano. Não há sequer um comentário em relação à importância histórica dos equipamentos¹⁴. Esse conceito resultou em uma intervenção puramente tecnicista, preocupada com a formalização dos elementos naturais, através de praças secas e monumentos conceituais relativos a cada um deles. Propor essa categoria de espaço, que pode ser considerado mais contemplativo do que funcional ou aprazível para a realização de atividades ao ar livre, teve como consequência a série de críticas que os pontagrossenses fazem à falta de arborização e “vida” no Parque Ambiental, conclusão essa proveniente da extensa análise de resultados que será exposta no item 4.2 “PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO: RESULTADOS E REFLEXÕES”. A Prefeitura Municipal de Ponta Grossa opta por categorizar esse espaço como uma Praça Urbana e não Parque em sua página da internet, como comentado anteriormente. Paralelamente, porém, vem trabalhando paulatinamente no aumento da arborização e da disponibilização de equipamentos que têm aproximado o lugar de um Parque Urbano, que parece ser a real expectativa dos pontagrossenses.

Assim, de acordo com a descrição do projeto compilada por Monastirsky (1997),

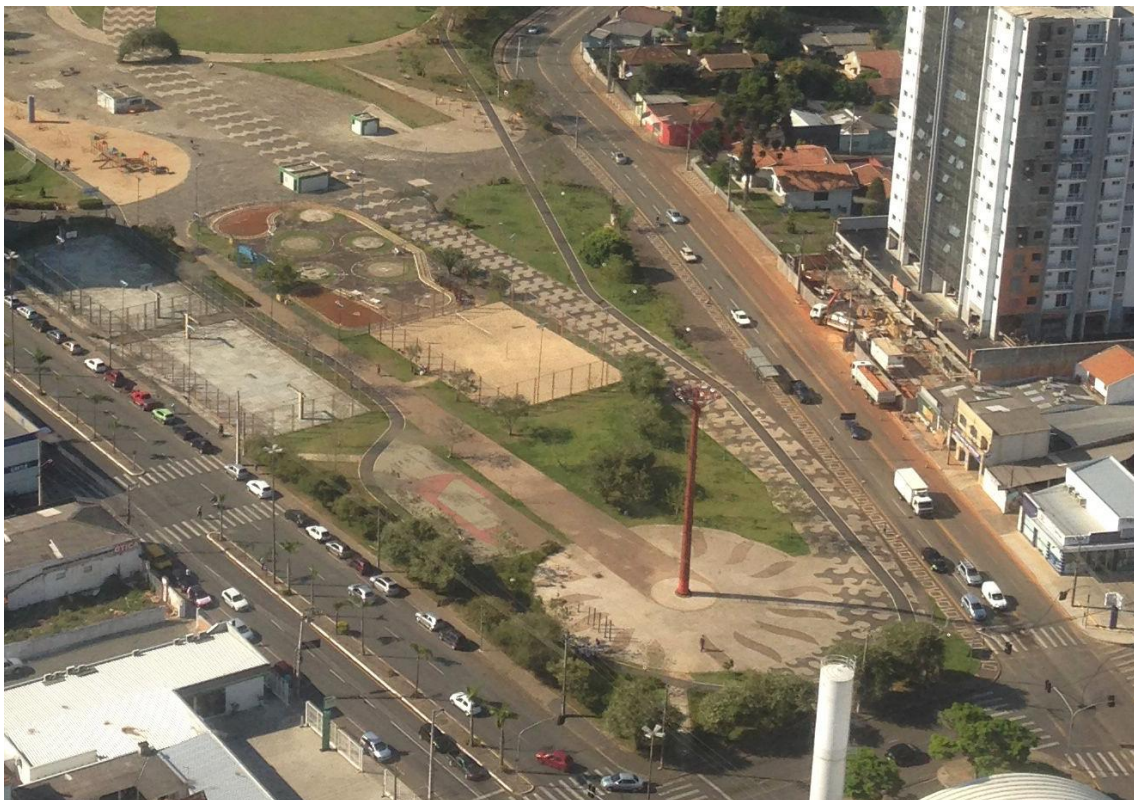
“O Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas é composto por quatro praças que possuem uma função básica cada uma. Cada praça do

¹⁴Essa não é uma característica exclusiva desse projeto. É recorrente que, no pensamento da década de 1990 em relação à preservação do patrimônio construído, os remanescentes industriais não sejam valorizados na mesma intensidade que itens mais antigos. Mesmo anos mais tarde, na década de 2010, ainda existem proporcionalmente poucos profissionais interessados na preservação de arquitetura industrial, notadamente ferroviária. Esse tema foi debatido no Encontro Internacional Arquimemória 4, na cidade de Salvador, BA, em maio de 2013, pelos profissionais participantes da única Sessão Temática com o tema de patrimônio industrial no horizonte de mais de 30 meses do evento.

Complexo possui a sua função, relacionando-se a ela um elemento natural, um sentido humano, uma cor característica e uma estação do ano. Um quinto sentido do homem: a visão, é representado pelo grande eixo de interligação entre todas as praças, que permite a visualização de todo o conjunto”.

Cada uma das praças tinha, relacionados a ela, um sentido, uma cor e um elemento da natureza. Embora o projeto original já tenha se descaracterizado ao longo dos anos, alguns desses elementos ainda são identificáveis (figuras 23 a 25):

Figura 22: A Praça do Fogo e o piso representando labaredas.



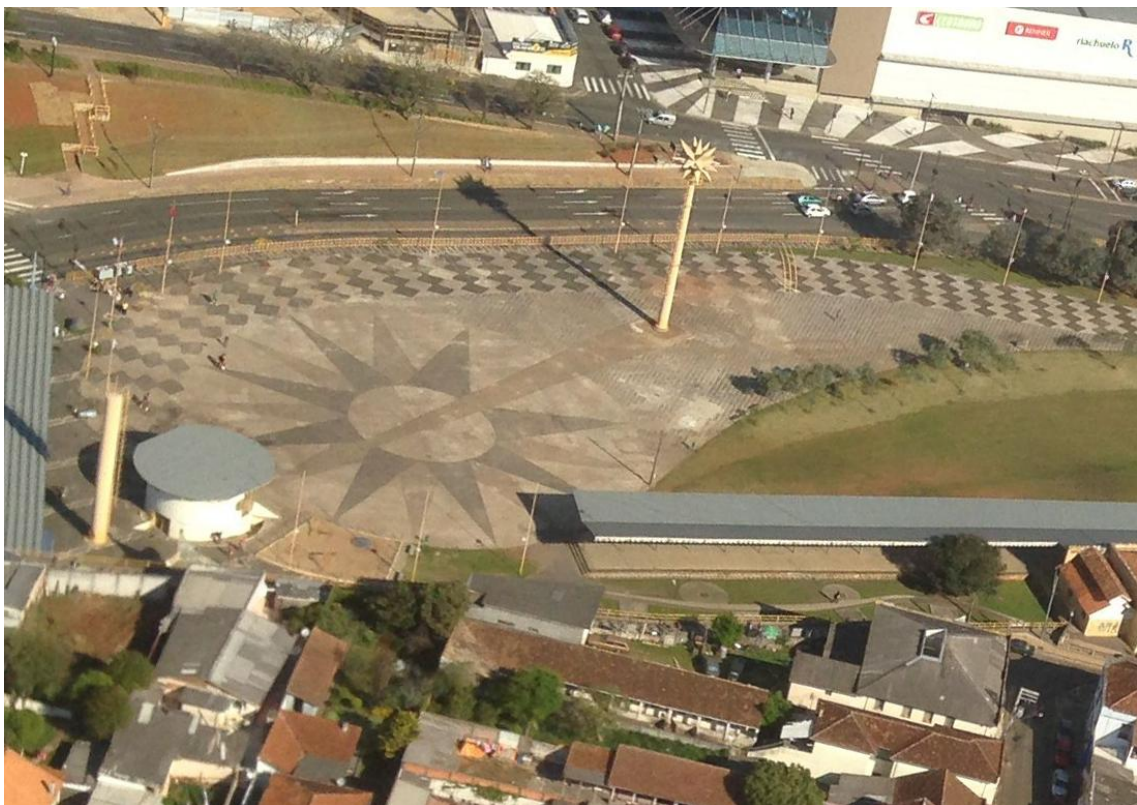
Fonte: autor, 2014.6

Figura 23: A Praça da Terra (playground) e a Praça da Água (superposte).



Fonte: autor, 2014.7

Figura 24: A Praça do Ar e o desenho de piso representando Rosa dos Ventos.



Fonte: autor, 2014.

Ainda segundo a conceituação do projeto,

“A praça do ar separa-se do restante do Complexo Ambiental pelo prolongamento da Avenida Vicente Machado - que era interrompida no quadro da RFFSA. A ligação da Praça do Ar com a Praça da Água é feita por uma passarela, em metal de cor amarela. Ao passear pelo Complexo Ambiental, o transeunte passará por portais que separam as praças entre si. Esses portais em arcos de metal e floridos possuem placas informativas a respeito da representatividade dos símbolos de cada praça e da harmonia e continuidade que o conjunto das praças dão ao Complexo” (MONASTIRSKY, 1997).

Figura 25: Portais com vegetação separando as praças.



Fonte: autor, 2015.

Figura 26: A passarela e o portal conectam a Praça do Ar às demais praças.



Fonte: autor, 2015.

Uma série de intervenções pontuais, tais como a implantação de mais árvores, de equipamentos para a prática de exercícios físico, etc, foram realizadas na primeira década de existência do parque. Em 2007 e em 2010, houve

intervenções massivas. Na primeira, houve reforço na arborização, retirada de uma das tendas, que estava em mal estado de conservação, e troca da lona das outras três estruturas (WOSGRAU, 2007). Na segunda intervenção houve implantação de vegetação pisoteável em diversos trechos que anteriormente eram pavimentados. Plantas ornamentais, árvores, pavimentação e mobiliário como bancos e lixeiras foram inseridos (SMP-PMPG, 2015). Segundo Barreto (2012), em 2010 a Prefeitura realizou uma consulta aos skatistas da cidade a respeito da instalação de obstáculos, e foram escolhidos aqueles no estilo ‘Skate Plaza’.

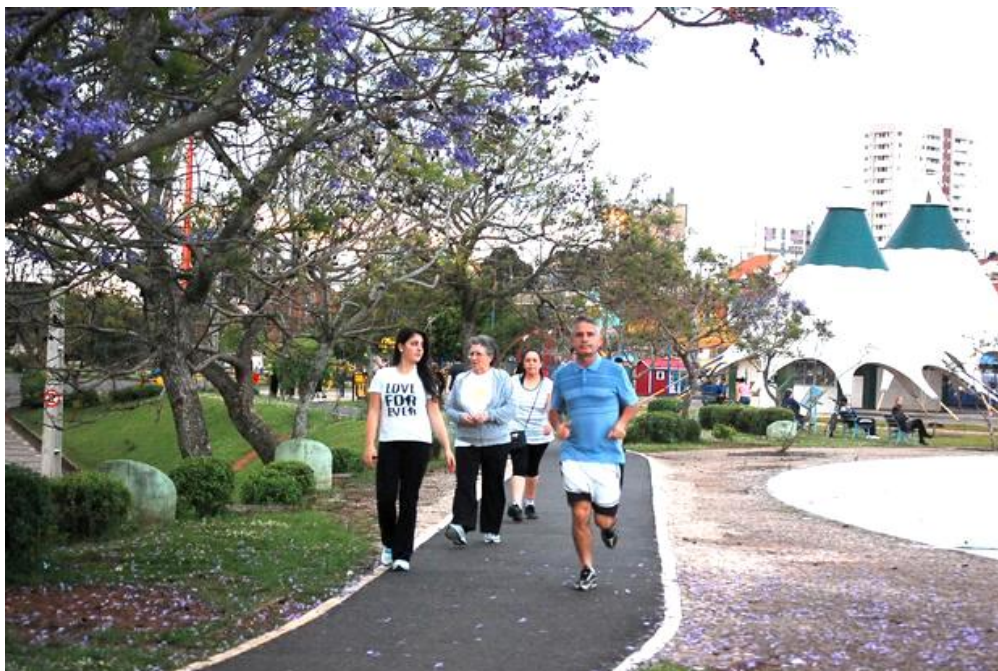
Figura 32: Pista estilo ‘Skate Plaza’, inaugurada em 2011.



Fonte: Barreto, 2012.8

De 2011 em diante, o Complexo vem recebendo intervenções e melhoramentos pontuais, relativos especialmente ao aumento da arborização. Em 2012, ocorreu uma segunda revitalização geral, com a criação de uma, pista de caminhada e instalação de aparelhos de ginástica ao ar livre. Esses equipamentos foram os responsáveis por significativa mudança de comportamento da população pontagrossense em relação ao parque, com aumento significativo de praticantes de esportes na área do parque. Essa apropriação levou à necessidade de cada vez mais intervenções, como o reforço na iluminação e na quantidade de bancos e lixeiras disponíveis (MUDANÇAS, 2011).

Figura 28: A Pista de Caminhada em utilização, em 2011



Fonte: Mudanças, 2011.9

Figura 27: O Parque vem sendo bastante utilizado nos últimos anos.



Fonte: autor, 2015.

Desde maio de 2014, quando a última das coberturas tensionadas existentes foi removida devido à degradação, o Parque, que já apresentava poucas áreas de

sombra, ficou ainda mais árido, e as mesas pertencentes à única lanchonete do espaço estão sujeitas às intempéries, como visível na figura 30.

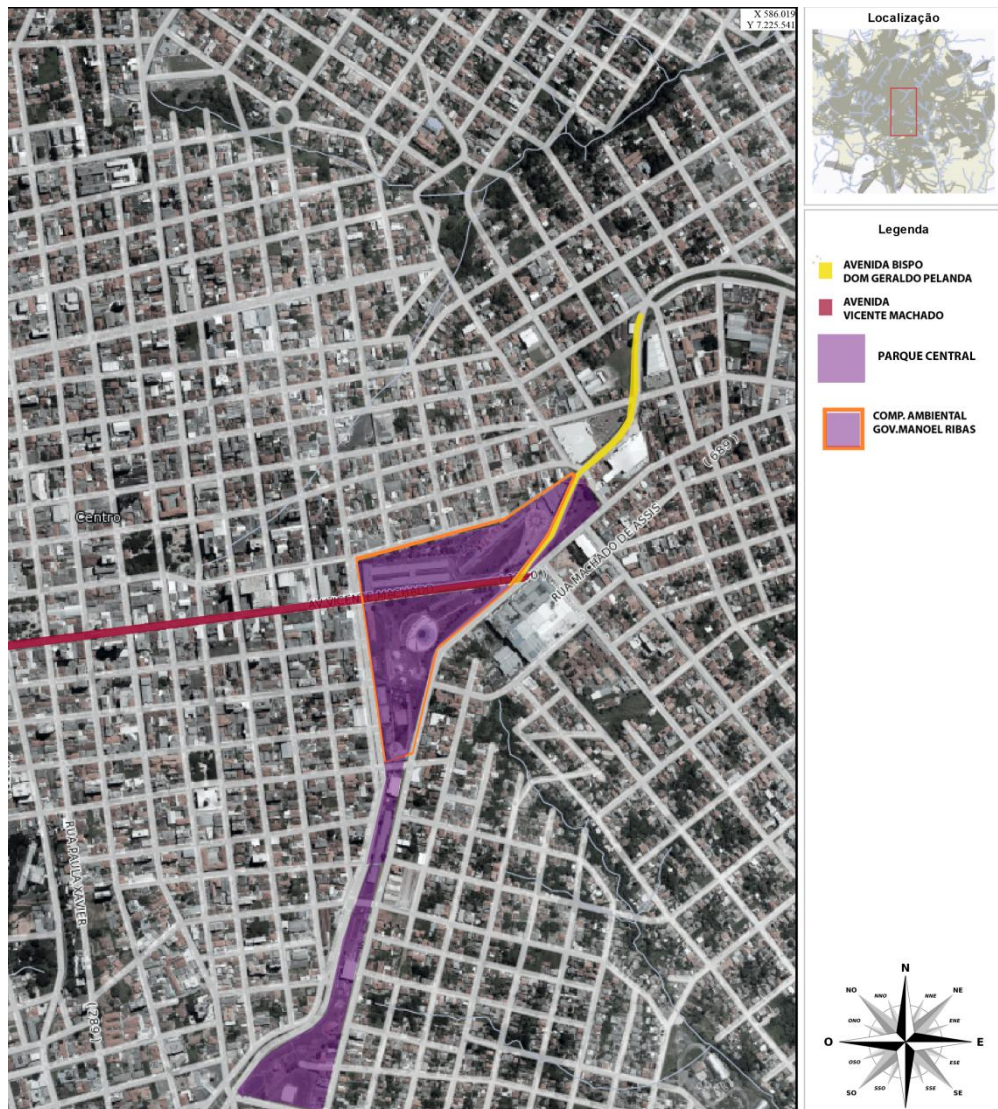
Figura 28: A lanchonete descoberta após retirada das tendas.



Fonte:autor, 2015.

Em setembro de 2014, foi divulgada pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa a informação de que o Complexo Ambiental será completamente reformado, sendo criado um parque denominado Parque Central (COMPLEXO, 2014). No site oficial do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN, está disponível para download o projeto conceitual do Parque, que deverá abranger uma área bastante superior àquela do Complexo Ambiental, como no esquema da figura 31 (PARQUE, 2014).

Figura 29: Área do Complexo Ambiental e da proposta de ampliação.



Hoje, muitas críticas são feitas ao Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, em especial relativas à escassez de vegetação e a comportamentos ilícitos recorrentes no Parque. (AR LIVRE, 2014). No item 4.2 “PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO: RESULTADOS E REFLEXÕES”, será possível observar como a população encara esse espaço.

3.1.2 ESTAÇÃO PONTA GROSSA

Figura 30: Estação Ponta Grossa.



Fonte: Martha Batista, 2014.

A respeito da denominação do edifício aqui chamado de Estação Ponta Grossa, é importante comentar que originalmente, ao ser inaugurada, a Estação foi denominada Roxo de Rodrigues, em homenagem ao presidente da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande. Alguns anos mais tarde (não há registro preciso), a estação do pátio central de Ponta Grossa foi rebatizada como Estação Ponta Grossa, e a pequena localidade de Jaboticabal recebeu o nome de Roxo Roiz, a mesma denominação sendo dada à *gare* já existente no povoado (ROXO ROIZ, 2011). Em 1997, na gestão do prefeito Jocelito Canto, foi aprovada pela Câmara Municipal de Ponta Grossa a denominação de “Estação Saudade” para a antiga estação passageiros da R.F.F.S.A , através da Lei Municipal nº 5811/97 (LEIS MUNICIPAIS, 2006).

A Estação Ponta Grossa e a Estação Paraná foram tombadas em conjunto pelo processo 040 do ano de 1996 pela Curadoria de Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná (SEEC/CPC 04/90). Em documento anexo ao processo de tombamento, encontra-se um relato da viagem de trem de Curitiba a Ponta Grossa em 16 de dezembro de 1899. Foi essa a data da inauguração da Estação Ponta Grossa, *gare* em estilo eclético edificada para atender aos passageiros da Companhia São Paulo – Rio Grande, que viria a

conectar o sudeste do Brasil ao Paraguai. Trechos desse relato estão transcritos a seguir, por conterem, mais do que uma descrição acurada do edifício à época, também as impressões do relator sobre o significado da existência daquele edifício na cidade de Ponta Grossa.

A *gare* de Ponta Grossa está perfeitamente aparelhada com todos os requisitos de uma estação de primeira classe. O edifício principal é de construção sólida, elegante e econômica. Tem duas fachadas, uma voltada para a Avenida Fernandes Pinheiro e outra para a via férrea, onde corre uma confortável *marquise* cobrindo a plataforma de embarque dos passageiros.

O comprimento do edifício, formado por três corpos, é de 25 metros e a largura de 13 metros. Tem dois pavimentos. No pavimento térreo, cujas entradas principais das duas fachadas estão no corpo central, acham-se installadas a agência, o telégrafo, a bilheteria, o armazém de bagagens e o depósito. Um vasto salão cujas divisões de bellíssima guarnição de madeira de pinho e imbuia, estylo manuelino, vão até meia altura do pavimento, liga aquellas entradas principais, ocupando toda a largura do edifício. Nos flancos desse salão estão collocadas as salas de espera para os passageiros de 1ª e 3ª classes.

Por uma larga, suave e bem lançada escada, construída dos mais resistentes e bellos especimens de madeira do Paraná, tem-se acesso ao pavimento superior do edifício. Neste estão estabelecidas optimas installações para o engenheiro fiscal, representante do Governo Federal, e para o Superintendente, representante da Companhia. São ellas perfeitamente idênticas e consistem em uma saleta de espera, salão de trabalho e reservado americano com tudo quanto é necessário.

Neste mesmo pavimento largas salas acham-se distribuídas para o tráfego, via permanente, locomoção, construção, secretaria e contabilidade. Existem dependências confortáveis e reservadas para os empregados em ambos os andares.

A mobília é simples, elegante e bem estabelecida para os fins em vista. É toda de imbuia e pinho do Paraná. Nesse edifício onde se nota muita luz, muito ar, água em quantidade, sente-se perfeita compreensão das necessidades de uma administração de estrada de ferro. Diante desse edifício acha-se construído um vasto armazém para mercadorias.

Tem esta estação central ao seu serviço um posto telegráfico completo, systema Morse, balanças, girador para locomotivas e wagons, depósito de combustível, caixa d'água, desvios completos etc, e está em completa communicação férrea com a estação da Estrada de Ferro do Paraná, podendo pois o tráfego mútuo entre estas duas estradas ser facilmente estabelecido, o que é de summa vantagem para ambas (SEEC/CPC, 1990).

A Estação Paraná serviu ao circuito estadual, sendo menor, mais antiga e de conformação muito menos ornamentada, enquanto a Estação Ponta Grossa. A segunda, de arquitetura eclética bastante trabalhada, caracteriza-se pela maior diversificação nos elementos decorativos (SEEC/CPC 04/90).

Figura 31: Estação Ponta Grossa em 1915 (data presumida).



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Figura 32: Estação e Praça João Pessoa em 1931.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Na época do tombamento, havia ainda peças de mobiliário original dentro do edifício. Foi relatada no processo, porém, a necessidade urgente de restauro, “conservando suas formas e traços pictóricos originais, preservando-se para as gerações futuras a compreensão cultural de uma época, daqueles que investiram no progresso para o desenvolvimento de um povo” (SEEC/CPC 04/90).

Na ocasião do tombamento, foram definidas orientações para a ocupação dos edifícios e das áreas envoltórias e imediatas dos mesmos, como seguem:

Manutenção integral dos dois edifícios tombados, com respectivas plataformas de embarque; qualquer intervenção nos edifícios deverá ser aprovada pela Curadoria do Patrimônio Histórico e Artístico.

Manutenção do edifício conhecido como terminal de cargas, no que diz respeito a sua volumetria, podendo sofrer alterações internas. A manutenção desse edifício é necessária pois o mesmo é importante componente do conjunto da Estação Paraná.

Criação de áreas livres em torno dos edifícios tombados de no mínimo 50 metros para resguardar a sua visualização.

Manutenção do talude da rua Fernandes Pinheiro, em frente à Estação.

Para a área do pátio de manobras, as novas edificações, guardado o distanciamento mínimo de 50 metros, não poderão ultrapassar a altura máxima da parede vertical (fachadas) do prédio tombado da Estação nova, ou seja, 12 metros de altura (SEEC/CPC, 1990).

Apesar do tombamento, o edifício se manteve em más condições de conservação por alguns anos. O restauro demorou a acontecer, e foi apenas em 1995 que a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa solicitou permissão para a execução do projeto de restauro da Estação e também da instalação definitiva da Biblioteca Pública Municipal “Professor Bruno Enei”. Ao longo dos anos seguintes, ocorre uma série de correspondências entre a esfera municipal e a estadual em busca de recursos para a realização das obras¹⁵. Em março de 2002, na mesma ocasião em que se viabilizou restauro, foi também implantada a Biblioteca Municipal Professor Bruno Enei no edifício da Estação Paraná, onde permaneceu até o final de 2012 (INAUGURA, 2012).

¹⁵ - Ofício nº 396/96-GP, de 07/05/1996, Endereçado ao Governador do Paraná Jaime Lerner, assinado pelo Prefeito de Ponta Grossa Paulo Cunha Nascimento, solicitando apoio financeiro;

- Protocolo nº 2.737.526-0, de 20/06/1996, endereçado à Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, solicitando firma de convênio no valor de R\$671.000,00 para Restauração da Estação e construção da Biblioteca;

- Ofício 3712-97/DA/CEA/SC, de 07/10/1997, Assinado pelo Deputado Estadual Péricles de Holleben Mello, requerendo envio de experiente ao Secretário de Estado da Cultura solicitando recursos financeiros para a restauração do edifício da Estação.

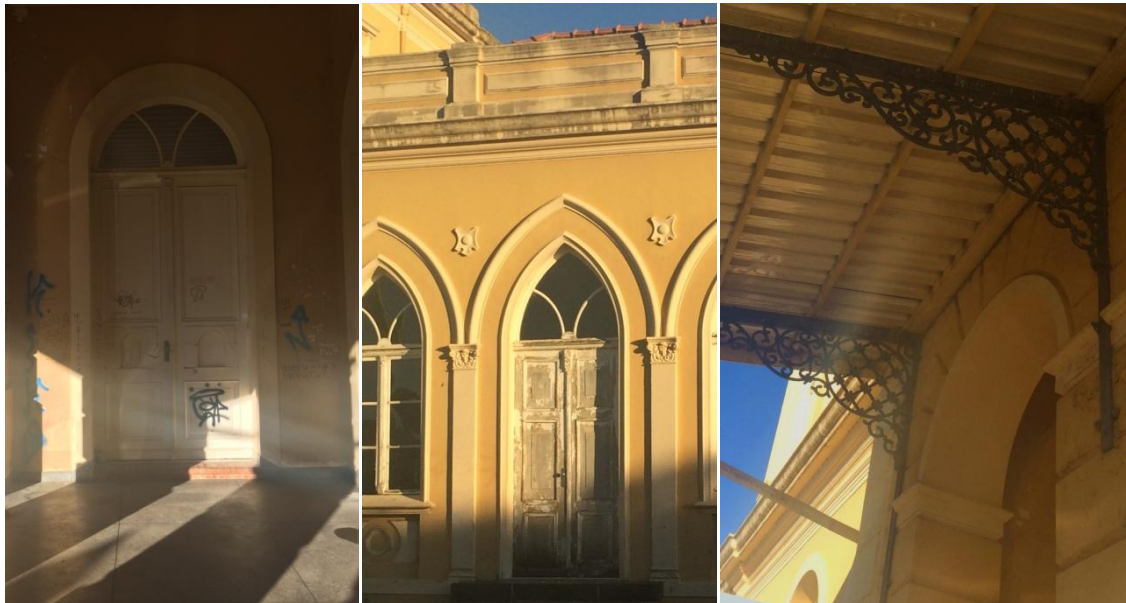
Figura 33: Estação Ponta Grossa em 1996 (Data presumida).



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Mais de uma década após o restauro, o edifício encontra-se novamente em mau estado de conservação (figura 36). Enquanto a reabilitação do edifício não acontece, os jornais locais vêm noticiando com frequência, até os dias atuais, atos de vandalismo, violência e uso de drogas nas imediações da Estação. As críticas à negligência do poder público municipal em relação à preservação do edifício continuam, cobrando uma nova restauração, prometida em 2013. (DEPOIS, 2014). Feiras e eventos variados têm acontecido na área externa do edifício, tais como eventos realizados no Natal de 2014 (figura 37), mas o prédio segue vazio e degradado.

Figura 34: Estação Ponta Grossa em mau estado de conservação.



Fonte: autor, 2015.

Figura 35: Show de Projeção na fachada da Estação em dezembro de 2014.



Fonte: autor, 2014.

Analisando o histórico da Estação Ponta Grossa, pode-se dizer que existe um ciclo, em que se alternam períodos de abandono e degradação do edifício com iniciativas de reparos emergenciais. Infelizmente, essa realidade não é exclusiva do edifício da Estação Ponta Grossa, sendo recorrente em todos os remanescentes ferroviários tombados do município. Os altos valores necessários para a elaboração de projeto de restauro adequado e execução do mesmo, aliados à falta de priorização dos investimentos nesse segmento e à burocracia existente estão levando, pouco a pouco, à destruição dos edifícios históricos do centro ferroviário de Ponta Grossa.

3.1.3 ARMAZÉM DE CARGAS

Figura 36: Armazém de Cargas, hoje utilizado como Mercado da Família.



Fonte:Martha Batista, 2014. 10

O Armazém de Cargas da ferrovia data de 1896, tendo sido construído como edificação de apoio à Estação Paraná, primeira estação de trens de Ponta Grossa. Em 1910, devido a um incêndio, o edifício original, construído em madeira, foi completamente reformado com uma intervenção em alvenaria (SEEC/CPC 04/90).

Figura 37: Armazém de Cargas em madeira, antes do incêndio de 1910.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Figura 38: Armazém após a reconstrução, década de 1950 (data presumida).



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Em 1990, por ocasião da inscrição das Estações Ferroviárias de Ponta Grossa no Livro do Tombo para processo de tombamento em nível estadual, foi definido que o edifício do terminal de cargas deveria ser mantido, no que diz respeito à volumetria do mesmo, mas sem restrições quanto à distribuição dos espaços internos. Segundo o processo de tombamento, a manutenção do armazém é importante como parte do conjunto arquitetônico da Estação Paraná (SEEC/CPC 04/90).

Em 1993, iniciaram as negociações para a implantação de centro de artes dentro do edifício do armazém (SEEC/CPC-012/96 – 05/03/1996). Esse projeto obteve muito sucesso e participação ativa da sociedade enquanto esteve vigente, por quatorze anos. No ano de 2007, aconteceu uma enorme polêmica envolvendo a intenção da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa em modificar o uso do edifício do Armazém, extinguindo a Estação Arte e implantando no local um Mercado da Família, programa de assistência social que visa aumentar o acesso da população carente a produtos de consumo indispensável. Durante os desfiles comemorativos do aniversário de Ponta Grossa (em setembro de 2007), estudantes da Universidade Estadual de Ponta Grossa fizeram uma manifestação contrária ao fechamento do espaço cultural. Apesar de questionamentos da população envolvendo investigação do Ministério Público e dos órgãos relativos à preservação do patrimônio, houve liberação à mudança de uso, pois o Conselho do Patrimônio Cultural e Artístico de Ponta Grossa – COMPAC – havia liberado a mudança de função do edifício, bem como as alterações internas necessárias, em reunião interna (SEEC/CPC – 24/10/2007)¹⁶.

Assim sendo, o armazém funcionou de 1996 a 2008 como “Estação Arte”, e atualmente continua tendo a função de Mercado da Família. Como visível na figura 41 abaixo, a volumetria do edifício não foi alterada, exceto pelos alambrados instalados ao redor da edificação no início da década de 1990 por motivos de segurança.

¹⁶ Na referida ata, anexa à resposta, percebe-se a discordância veemente de alguns dos membros em relação a essa proposta, que foi aprovada por 11 votos favoráveis contra 5 contrários.

Figura 39: Comparativo do Armazém em 1920 e atualmente.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014; Martha Batista, 2014.

3.1.4 ESTAÇÃO PARANÁ

Figura 40: Estação Paraná.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Segundo o processo de tombamento das Estações Ferroviárias do Pátio central de Ponta Grossa, a primeira Estação de Passageiros de Ponta Grossa foi inaugurada em 02 de março de 1894, pela Compagnie Générale des Chemins de Fer Du Paraná, concessionária de Curitiba-Paranaguá e prolongamento até Ponta Grossa (SEEC/CPC 04/90). A descrição do edifício constante do documento está reproduzida abaixo:

A edificação tem dois pavimentos e em sua construção sólida bastante proporcionada, guarda singular conjunto de elementos ecléticos. O segundo edifício de estação de passageiros, construído em 1900, considerada como estação de primeira classe, também com características arquitetônicas do ecletismo, segundo Edilberto Trevisan foi o ponto inicial da linha norte e da linha sul do trecho ferroviário Itararé-Uruguaí, justificando portanto a imponência deste edifício em relação ao primeiro que servia ao circuito estadual. Possui uma maior diversificação nos elementos decorativos e mantém ainda hoje, no seu interior, mobiliário original em madeira maciça (SEEC/CPC 04/90).

Figura 41: Estação Paraná antes de 1899. O armazém ainda não existia.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

No tombamento das Estações, ficou determinada a manutenção integral de ambas, com respectivas plataformas de embarque. Além disso, foi definida a criação de áreas livres em torno dos edifícios tombados de no mínimo 50 metros para resguardar a sua visualização, além de imposições relativas às alturas máximas, proximidade e estética de novas edificações no pátio de manobras e regulamentações para a proteção da área envoltória e da área de paisagem urbana das Estações, descritas no item 3.1.1 “COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS”.

Figura 42: Estação Paraná registrada na época do tombamento, em 1990.



Fonte: SEEC/CPC, 2014.

Em 1993, foi empossado o prefeito Paulo Cunha Nascimento, em cuja gestão foi realizada a restauração da Estação Paraná, em 2005, além da implantação da Casa da Memória Paraná, um projeto de autoria da Fundação Cultural da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, então Secretaria Municipal de Cultura de Ponta Grossa (PREFEITOS, 2010). O projeto de criação da Casa da Memória previa que as diversas atividades relativas à catalogação, investigação e proteção do acervo documental pontagrossense fossem desenvolvidas com a participação efetiva da Universidade Estadual de Ponta Grossa – Departamento de História. Após a restauração, que aconteceu em 1995, o projeto foi implantado, e segue em funcionamento até os dias atuais.

Figura 43: Estação Paraná em 1995, sendo restaurada.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Figura 44: Estação Paraná em 1995, sendo restaurada.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Figura 45: Inauguração da Casa da Memória após o restauro de 1995.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.11

Apesar de o edifício da Casa da Memória estar em constante manutenção e ter um uso bastante adequado ao contexto de edifício histórico, a partir de 2010 começou a haver por parte da população e da sociedade organizada preocupação em relação ao estado de conservação da Locomotiva 250 (figura 48), instalada em frente à Estação Paraná (LOCOMOTIVA, 2010).

Figura 46: Locomotiva 250, em frente à Estação Paraná.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Segundo dados do processo de tombamento da peça (COMPAC, 2013), a locomotiva

foi idealizada por Ewaldo Krüger, falecido em 1936. Alguns anos depois, seu filho Germano Krüger, junto com engenheiros e operários, adaptaram peças de uma locomotiva Mikado 2-8-2 para concretizar o sonho de Ewaldo. Em 1940, soava pela primeira vez o apito da 'Maria-Fumaça 250', que passaria a ser a queridinha dos funcionários da extinta Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Com exceção da caldeira, ela foi toda construída nas oficinas da empresa em Ponta Grossa, no bairro de Oficinas. Originalmente, a '250' era movida a vapor. Puxava de seis a oito vagões lotados de mercadorias, trafegando em linhas regulares de composições mistas (passageiros e cargas). Foi utilizada na construção da Estrada de Ferro Central do Paraná, que ligava Ponta Grossa a Apucarana, e substituída apenas em 1972 por máquinas a diesel, mais potentes. Permaneceu parada no pátio em Oficinas, junto à passagem de nível da Avenida Visconde de Mauá até o final dos anos 90, quando foi levada para exposição permanente no Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas (COMPAC, 2013).

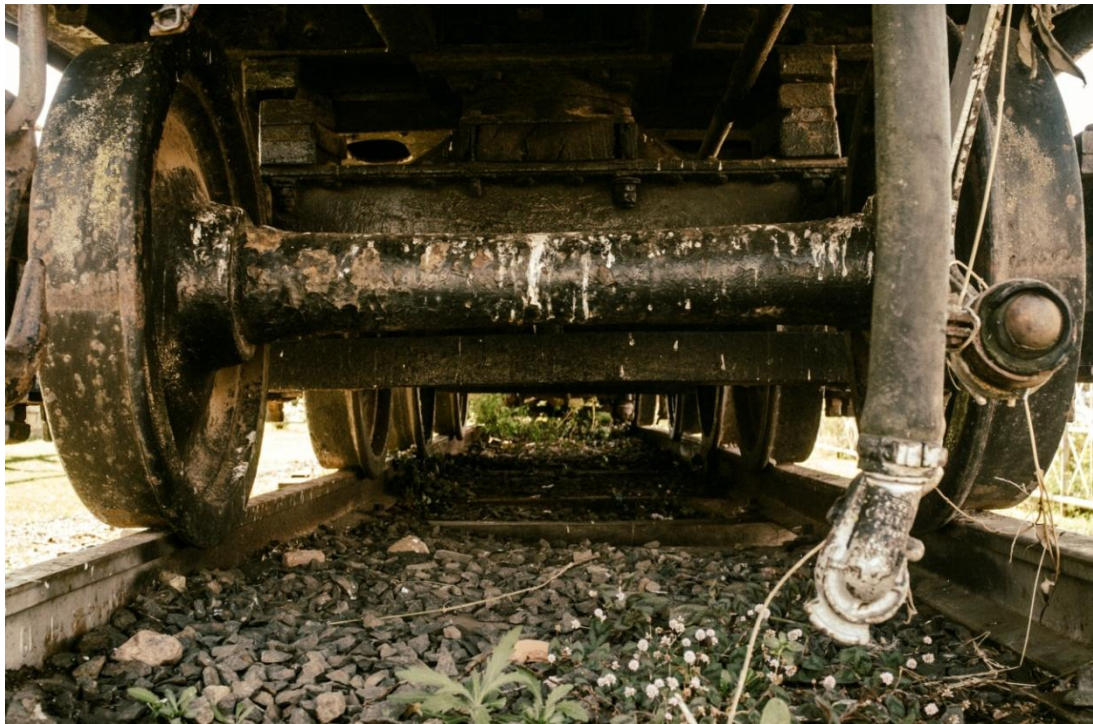
Hoje, tanto a Estação Paraná quanto a Locomotiva apresentam necessidade de restauro, pois ambas se encontram em estado de degradação (figuras 49 e 50). As paredes externas estão pichadas e os vidros nas janelas, quebrados. "O apelo pela restauração está na escadaria de madeira interna, que range a cada pisar, e nas paredes com marcas de infiltração" (INFILTRAÇÃO, 2015).

Figura 47: A Locomotiva 250 e a Casa da Memória Paraná, na Estação Paraná.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Figura 48: Mau estado de conservação da Locomotiva 250.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Figura 49: Depredação dos vidros e esquadrias da Estação Paraná.



Fonte: Martha Batista, 2014.

3.1.5 TERMINAL CENTRAL DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

Figura 50: O Terminal Central de Transporte Coletivo Urbano.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Localizado entre a Praça João Pessoa e a Avenida Vicente Machado, o Terminal Central de Transporte Coletivo, projetado em fins da década de 1980, foi construído para suprir a demanda por transporte coletivo no centro da cidade. É do governo de Pedro Wosgrau Filho a implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo Urbano, no qual, além do Terminal Central, também o Terminal de Oficinas e da Nova Rússia foram implantados de forma conjunta, tratando-se, portanto, do primeiro projeto de transporte coletivo urbano de Ponta Grossa (PREFEITOS, 2010).

De 1997 em diante, foram realizadas algumas obras internas no Terminal, tais como reformas de instalações sanitárias e ajustes na cobertura metálica do pátio. Desde 2003, os vendedores ambulantes foram regularizados e acomodados no novo Centro de Comércio Popular (item 3.1.7 “CENTRO DE COMÉRCIO POPULAR”); ainda hoje, porém, existem problemas relativos à grande quantidade de produtos contrabandeados e também em relação à concentração de vendedores na entrada do Terminal Central e na Rua Fernandes Pinheiro. Em julho de 2012, a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa iniciou obras de reforma do Terminal Central, com alterações na fachada (figura 53) e adaptações das calçadas e acessos para plena acessibilidade (OBRAS, 2012). Mesmo assim, em abril de 2013, o jornal Gazeta do Povo publicou uma nota classificando como ‘vergonhosa’ a acessibilidade ao

edifício, de grande circulação diária de pessoas. Na mesma nota, a assessoria de imprensa da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa informou que o Terminal estava novamente em obras e que dessa vez haveria as adaptações para acessibilidade (ENTRELINHAS, 2013).

Figura 51: O Terminal Central antes da revitalização feita em 2012.



Fonte: Klimek, 2010.12

No final do ano de 2014, a Câmara de Vereadores de Ponta Grossa colocou em votação e aprovou legislação para a regularização das PPP's – Parcerias Público-Privadas. Agora existe, no Município, mecanismo legal para que as operações de concessão de uso, como a tentativa de 2012, possam ocorrer. Porém, ainda não existe nenhum projeto para que o Terminal Central passe a ter essa modalidade de gestão (ESPAÇOS, 2015).

O Terminal Central, hoje, continua precário em relação ao acesso. Devido à concepção projetual, o pedestre é obrigado a subir uma série de escadarias para ter acesso à catraca e novamente descer um lance de escadas dentro do Terminal (figura 54). A estrutura metálica e as instalações de sanitários encontram-se em bom estado, embora haja pouca quantidade de sanitários para a demanda de passageiros.

Figura 52: Falta de acessibilidade ao edifício do Terminal Central.



Fonte: Martha Batista, 2014.13

Um dos problemas graves da implantação desse Terminal é a impossibilidade de expansão do mesmo, por se localizar entre importantes vias centrais e edifícios tombados. Além disso, o acesso dos ônibus acontece pelo lado esquerdo da Avenida Vicente Machado, o que dificulta a operação de saída dos ônibus, que precisam cruzar diversas faixas de rolagem para transitarem pela faixa direita.

Figura 53: Avenida Vicente Machado e o acesso dos ônibus.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Além disso, a conformação do Terminal como uma edificação sem paredes, apenas alambrados, e pé direito bastante alto, faz com que o ambiente esteja constantemente frio. Os passageiros que aguardam o transporte ficam sujeitos às intempéries e existe pouco mobiliário (figura 56).

Figura 54: Condições precárias de permanência no interior do Terminal.



Fonte: autor, 2015.

3.1.6 SHOPPING CENTER

Figura 55: *Shopping Center*.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Em 2003, foi inaugurado um centro comercial de mais de setenta mil metros quadrados em frente ao Parque Ambiental. Segundo a página virtual do Shopping Palladium, trata-se do único *shopping center* de proporções regionais instalado na cidade de Ponta Grossa (ESTRUTURA, 2011). De fato, o *shopping center* funciona como um dos grandes atrativos de lazer em Ponta Grossa, tendo modificado significativamente o seu entorno no que se refere ao fluxo de veículos e também à valorização imobiliária nas edificações lindeiras. Desde a implantação do centro comercial, houve uma mudança significativa no uso das edificações das quadras adjacentes, com grande aumento de imóveis de uso comercial e de serviço e queda na quantidade de edifícios residenciais¹⁷. Em 2010, foi realizada uma grande reforma (figura 58) em que novas lojas se instalaram e a metragem quadrada do edifício subiu de 45 mil para 77 mil metros quadrados, além da alteração completa das fachadas (SHOPPING, 2010). Na configuração original, cerca de 50% do terreno era ocupado pelo edifício, hoje ampliado para 100% do terreno (figura 59).

¹⁷ Informação proveniente de trabalho realizado em sala de aula na disciplina de Planejamento Urbano I, do sétimo período da graduação em Arquitetura e Urbanismo das Faculdades Ponta Grossa, no primeiro semestre de 2014.

Figura 56: O *Shopping Center* antes da revitalização feita em 2010.



Fonte: Klimek, 2010.

Figura 57: Ampliação do *Shopping* em direção ao Hospital 26 de Outubro.



Fonte: Google Earth, 2015; imagens de 2007 e 2013.

O edifício possui quatro pavimentos, sendo um deles subsolo. É possível perceber, observando a volumetria do centro comercial, que o partido arquitetônico utilizado não teve por objetivo estabelecer relação visual entre o *shopping center* e Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas ou a edificação histórica do antigo

Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro. Não há permeabilidade visual em nenhuma das fachadas (figura 60).

Figura 58: Fachada sem permeabilidade visual em relação ao parque.



Fonte: autor, 2015.

3.1.7 CENTRO DE COMÉRCIO POPULAR

Figura 59: Centro de Comércio Popular.



Fonte: Martha Batista, 2014.

O centro de comércio popular de Ponta Grossa, também conhecido como “*Paraguaizinho*”, está localizado próximo à Estação Ponta Grossa, entre o prolongamento da Rua Fernandes Pinheiro e a Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda (figura 62).

Figura 60: Localização do Centro de Comércio Popular em relação ao Parque.

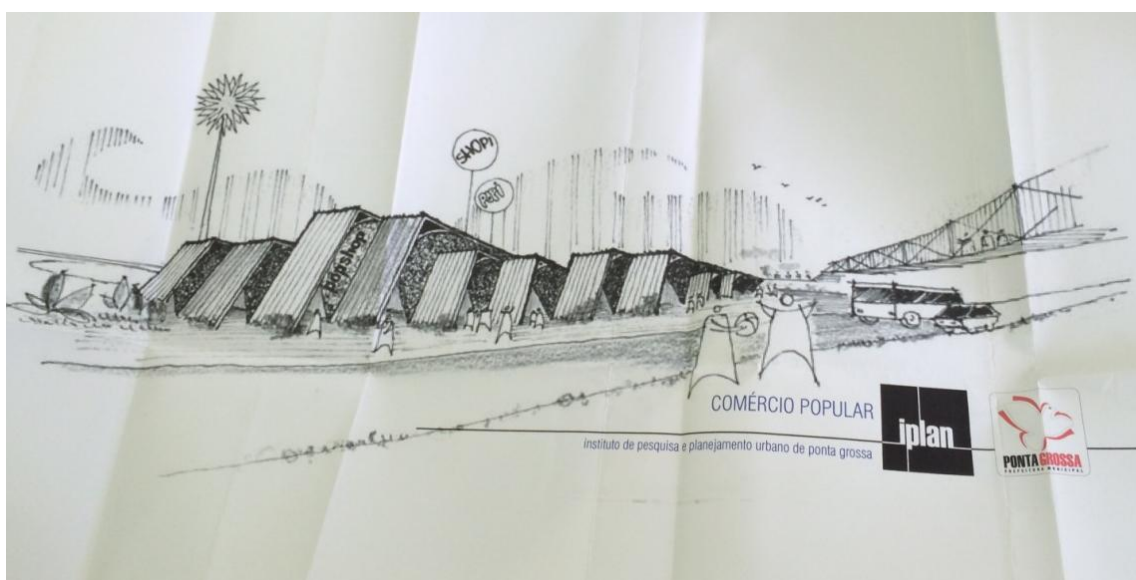


Fonte: PMPG – Geoprocessamento Corporativo, 2015; alteração: autor, 2015.

Em 1991, quando do tombamento das Estações Ferroviárias do Pátio central de Ponta Grossa, foi exigido que, como área de entorno das edificações históricas, a Praça João Pessoa tivesse seu traçado e características mantidos (SEEC/CPC 04/90, 1990.). Na época, havia a feira de produtos hortifrutigranjeiros e também barracas de comércio popular, conhecidas como o “Paraguaizinho”. Em fevereiro de 1999, foi divulgada a eminente abertura de licitação para a construção de uma nova sede para os comerciantes de produtos importados. Segundo a notícia, o ‘Paraguaizinho’ seria transferido para a Praça do Ar, parte do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas (SEEC/CPC, 1999)

Foi apenas em 2003, porém, que o projeto do arquiteto Roque Sponholz foi inaugurado, na gestão de Péricles de Holleben Mello, após ter a aprovação da Curadoria de Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná. Destaca-se que, no croqui apresentado para a aprovação do projeto (figura 63), não são representados as cores e materiais reais, tampouco é notório que essa edificação seria instalada em um ponto onde obstruiria a Estação Ponta Grossa. No desenho, só aparecem elementos mais recentes, como a passarela e os superpostes do Complexo Ambiental.

Figura 61: Croqui submetido para aprovação pela SEEC-CPC em 2002.



Fonte: SEEC/CPC, 2014.

Recentemente, a Associação dos vendedores solicitou à Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa análise para reforma do

espaço. Dentre as alegações, os associados solicitaram uma solução para a falta de segurança e as altas temperaturas dentro do edifício, além de reivindicarem sanitários próprios (SMP-PMPG, 2015).

O Centro de Comércio Popular é uma edificação marcante, que atrai a atenção dos transeuntes da área da ferrovia. A cor azul forte é visível de grande distância (figura 64). Além disso, a partir da passarela que parte do prolongamento da Rua Fernandes Pinheiro, existente desde a época da ferrovia, a visual que se tem do edifício é a cobertura de telha metálica (figura 65).

Figura 62: O edifício é próximo à Estação e muito chamativo.



Fonte: autor, 2015.

Figura 63: Cobertura vista da antiga passarela.



Fonte: autor, 2015.

3.1.8 PASSARELA

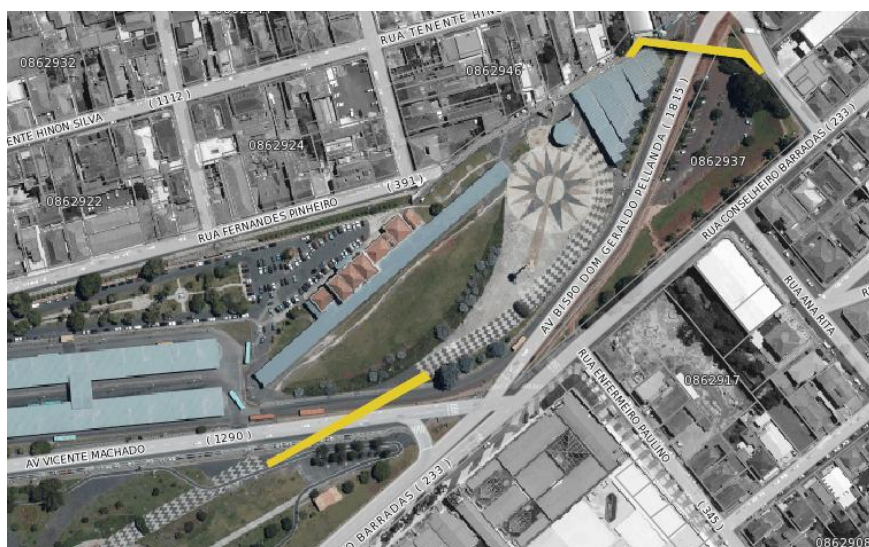
Figura 64: Passarela sobre a Av. Vicente Machado.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Na área do antigo pátio de manobras da ferrovia, hoje existem duas passarelas metálicas para a travessia de pedestres (figura 67). Uma delas existe desde a época em que os trilhos ainda passavam no local em que hoje passa a Avenida Bispo Dom Geraldo Pellanda e servia para possibilitar a travessia segura dos pedestres desde a Rua Conselheiro Barradas até a Rua Fernandes Pinheiro, do outro lado do pátio ferroviário (figura 68).

Figura 65: Localização das duas passarelas.



Fonte: PMPG – Geoprocessamento Cooperativo, 2015; alteração: autor, 2015.14

Figura 66: O pátio e a passarela na época de funcionamento da ferrovia.



Fonte: 15asa da Memória Paraná, 2014.

Nota: não foram encontradas referências precisas a respeito da data de construção dessa passarela. Contudo, supõe-se que tenha sido construída no início da década de 1980, de acordo com relatos orais.

A outra passarela faz parte do projeto do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas, e foi implantada em 1996. Segundo uma das arquitetas responsáveis pelo projeto, Letícia Peret Antunes Hardt, a passarela foi implantada com o objetivo de conectar a 'Praça do Ar' à 'Praça da água', de forma a manter a continuidade no eixo que conecta um lado a outro do parque, ao atravessar a Avenida Vicente Machado (MONASTIRSKY, 1997). Porém, em relação à aparência das passarelas, não fica claro, num primeiro olhar, que se tratam de duas passarelas de idades diversas, devido à estética escolhida no projeto do segundo equipamento e ao acabamento idêntico em ambas, com pintura na cor amarelo.

A passarela antiga, que conecta a Rua Fernandes Pinheiro à Rua Conselheiro Barradas, é mais utilizada que a construída posteriormente. Muitos dos pedestres preferem atravessar a Avenida Vicente Machado nas faixas de travessia, ou mesmo entre os veículos enquanto os mesmos estão acumulados aguardando o tempo do semáforo. Para inibir esse tipo de travessia arriscada, foram instaladas barreiras nas laterais da via exclusiva para ônibus na Avenida Vicente Machado (figura 69).

Figura 67: Guarda-corpo para impedir a travessia dos pedestres.



Fonte: autor, 2015.

3.1.9 PRAÇA JOÃO PESSOA

Figura 68: Praça João Pessoa.



Fonte: Martha Batista, 2014.16

Em diversas cidades do Brasil, em frente às estações ferroviárias, foram criados espaços de convivência, de práticas sociais e manifestações. No Município de Ponta Grossa, esse papel foi da praça em frente à Estação Ponta Grossa (LUZ, 2006). O Coronel Vítor Antônio Batista, empossado em setembro de 1924, construiu o espaço, denominando-o Praça Munhoz da Rocha (figura 71). Em 1930, o prefeito Jorge Becher mudou seu nome para 'Praça João Pessoa' (PREFEITOS, 2010).

Figura 69: Aglomeração de pessoas na Praça em meados da década de 1920.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

No processo de tombamento das Estações, ficaram definidos critérios de proteção que envolvem não apenas as edificações em si, mas também a área envoltória imediata e a área de paisagem urbana, para assegurar as visuais desses edifícios e garantir a harmonia em todo o espaço do antigo pátio de manobras central da ferrovia. Na ocasião, (SEEC/CPC 04/90), a Praça João Pessoa foi enquadrada como área envoltória imediata, tendo, portanto, que respeitar determinados critérios, como a limitação à publicidade, a proibição de obstrução dos edifícios tombados e consequente orientação para que a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa removesse da Praça João Pessoa os vendedores ambulantes que costumavam montar suas barracas de produtos importados no local. Em 1999, foi divulgado o investimento de R\$300 mil reais na obra do novo Centro de Comércio Popular, que foi inaugurado em 2003 dentro da 'Praça do Ar' do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas (SEEC/CPC, 1999).

É possível perceber, em fotografias históricas, a importância da praça como local de encontro de pessoas (figura 72), organizações cívicas e recepções de viajantes ilustres que chegavam à cidade (autoridades, artistas etc). Além da Praça, a Rua Fernandes Pinheiro, que tem uma cota elevada em relação ao pátio e à praça, também costumava abrigar os transeuntes em dias de evento ou de curiosos que observavam a chegada e saída dos viajantes (figura 73). Por isso, imóveis situados na Rua Fernandes Pinheiro também estão protegidos pela legislação do tombamento.

Figura 70: A praça durante a visita de Getúlio Vargas, em 1950.



Fonte: Casa da Memória Ponta Grossa, 2014.

Figura 71: Pessoas entre a praça e a Rua Fernandes Pinheiro, em meados de 1930.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Até os dias atuais, as intervenções em imóveis do trecho passam pela apreciação e aprovação da CPC/SEEC, como o caso do imóvel localizado no número 82 da Rua Fernandes Pinheiro, conhecida como Casa da Mansarda, ou Camarinha (SEEC/CPC 05/2014 – 10/02/2014). Apesar da orientação dada pela CPC/SEEC ao proprietário no sentido de preservar a volumetria e a fachada do imóvel, meses depois da consulta o edifício foi demolido (figuras 74 e 75) sem permissão do Conselho do Patrimônio Cultural e Artístico de Ponta Grossa ou alvará de demolição expedido pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa (COMPAC, 2014). Esse exemplo aponta as dificuldades em cumprir com o estabelecido pelos órgãos de proteção ao patrimônio construído – possivelmente por falta de incentivos tais como utilização de potencial construtivo de imóveis tombados.

Figura 72: Casa com Camarinha aparece em foto de 1910.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Figura 73: Casa com Camarinha, poucos meses antes da demolição, em 2014.



Fonte: autor, 2013.

3.1.10 HOSPITAL DA COOPERATIVA MISTA 26 DE OUTUBRO

Figura 74: Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro.



Fonte: Martha Batista, 2014.

O antigo Hospital da Cooperativa Mista 26 de outubro localiza-se na Rua Joaquim Nabuco, nº 59, próximo ao Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas (figura 77), e foi tombado na esfera estadual no ano de 2005, pela Curadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado e Cultura do Paraná.

Figura 75: Localização do Hospital (cor) em relação ao Parque e ao Shopping.



Fonte: autor, 2014.

Segundo o histórico constante do processo de tombamento do Hospital (SEEC/CPC – 25/03/2002¹⁸), a “Associação de Socorros do Pessoal de Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande”, mais tarde rebatizada de “Associação Beneficente 26 de outubro” e finalmente “Cooperativa Mista 26 de Outubro Ltda”, foi fundada em 26 de outubro de 1906 por cerca de cem funcionários da Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. A Associação abrangia os Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e iniciou suas atividades com serviços de contabilidade, armazéns e controle social. Em 1931, houve a inauguração do Hospital 26 de Outubro, considerada uma das melhores casas de saúde da América Latina na época. A edificação teve como médicos personalidades de renome para a sociedade pontagrossense, tais como Dr. Paula Xavier, Dr. Francisco Búrzio e Dr. Joaquim Loyola.

O edifício possui dois pavimentos, com embasamento saliente e pórtico na entrada principal. A edificação é de estilo eclético, decorada com uma modulação rígida de elementos verticais em relevo, cimalhas e frisos. Na entrada principal, há uma escada com três degraus de mármore, e acima dela, no piso superior, uma varanda embutida no pórtico, encimado por um frontão com um relógio. Os edifícios laterais são menos elaborados, todos térreos e com cobertura de quatro águas, com telhas francesas e beirais e marcados com frisos horizontais.

¹⁸ O histórico apresentado aqui foi compilado de dois documentos constantes do processo de tombamento do imóvel (SEEC/CP, 2002), sendo ambos produzidos pela Fundação Cultural da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. O primeiro documento é de autoria da pesquisadora Daniele Pereira da Silva e da supervisora Elizabeth Johansen, e o segundo, de autoria de Ana Paula Baars. Ambos são citados aqui por haverem informações complementares em um e outro, embora não houvesse carimbo para comprovar a origem e data exata de cada um dos documentos.

Figura 76: O edifício principal do Hospital, já com anexos construídos.



Fonte: Casa da Memória Paraná, 2014.

Além do complexo descrito, existe ainda uma capela, no fundo do terreno, conectada ao edifício principal por um corredor coberto. A fachada externa da capela, embora cortada pelo corredor, apresenta um frontão sinuoso como numa influência barroca, culminando em uma pequena torre central com uma cruz metálica (figura 79). Nas laterais há uma modulação de elementos verticais estruturais em relevo intervalando os vitrais em arco ogival.

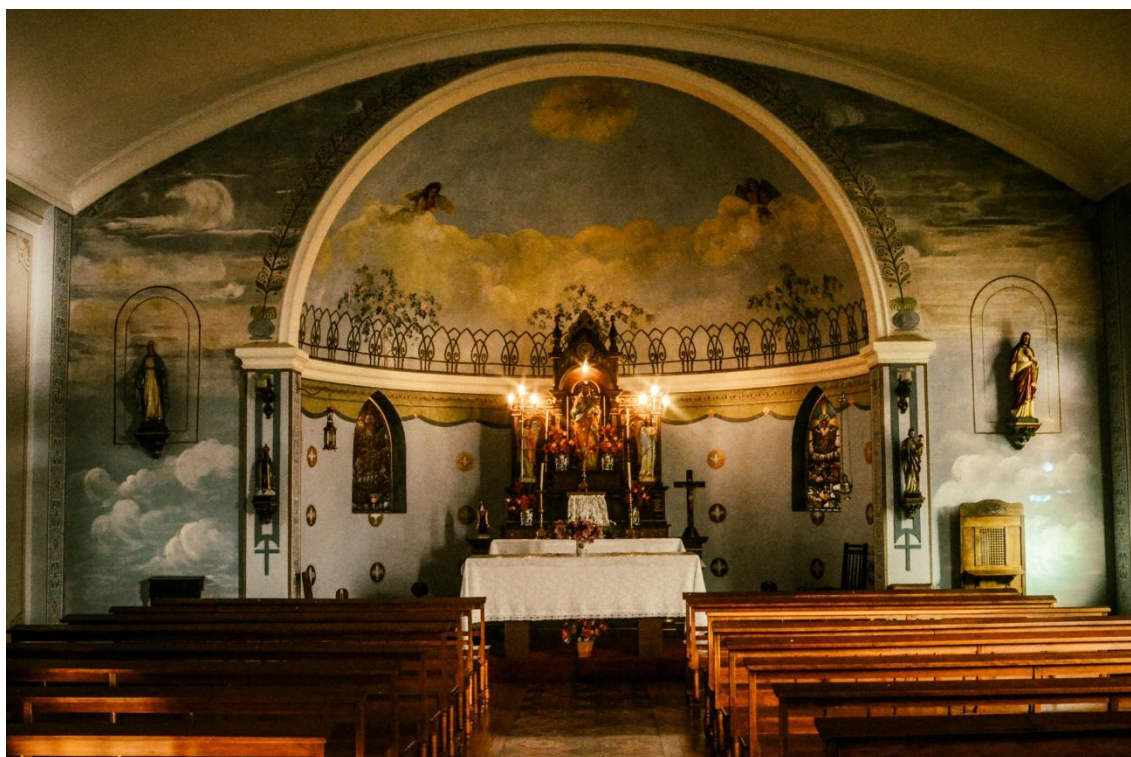
Figura 77: Fachada externa e corredor de acesso à capela.



Fonte: autor, 2015.

Em seu interior, existem diversos adornos de autoria de Paulo Wagner, artista alemão que residiu em Ponta Grossa por mais de cinquenta anos. Há sobre um altar um céu com anjos, além de 14 quadros de gesso (Via Sacra) e nove imagens de santos, sendo 3 no altar (figura 80). Em 1956, em homenagem ao cinquentenário da cooperativa, foram colocados vitrais com representações de santos. O piso interno é de *parquet* trabalhado, os bancos são de madeira e há também um harmônio antigo.

Figura 78: Interior da Capela do Hospital 26 de Outubro.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Em 1991, as atividades do Hospital 26 de Outubro foram finalizadas, e, com a aquisição do imóvel pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, o edifício passou a abrigar o Centro de Assistência Social à Criança e Adolescente, fundado em 13/06/1973 para promover assistência social à população (PREFEITOS, 2010). Hoje, no local, denominado “Centro de Ação Social”, estão também as sedes do Serviço de Obras Sociais – S.O.S. –, a Fundação de Promoção e Proteção às Pessoas com Deficiências de Ponta Grossa – PROMOVER –, ambos vinculados à Secretaria Municipal de Assistência Social, e a Associação dos Deficientes Físicos de Ponta Grossa. O prédio foi tombado em nível municipal pelo Conselho do Patrimônio Cultural e Artístico de Ponta Grossa – COMPAC –, em 2002, e pela

Curadoria de Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná – CPC-SEEC – em 2005 (PRÉDIO, 2010). No Centro de Ação Social, são desenvolvidos cursos profissionalizantes, em escolas cabelereiro, malharia, acolchoaria, costura, pintura em tecido e bordado a máquina. O fato de o edifício pertencer ao conjunto de edifícios ferroviários de Ponta Grossa colaborou para que o tombamento estadual do mesmo fosse considerado pertinente, bem como o fato da utilização do mesmo ter permanecido semelhante à original (SEEC/CPC, 2002).

A iniciativa “Sherlock Holmes Cultura”, apresentada anteriormente, está em busca de peças de acervo pertencentes ao Hospital 26 de Outubro, tais como relógios de parede, instrumental médico, entre outros (PEDIDO, 2014). Ainda não existe na cidade um museu do Hospital, embora haja algumas peças armazenadas no subsolo do próprio edifício (PRÉDIO, 2010).

4 PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO

Um dos pontos de partida deste trabalho é a ideia de que, ao trabalhar com um determinado objeto de estudo, não se pode considerar apenas um ponto de vista, e que a percepção desse objeto será tão próxima à realidade quanto mais houver opiniões sendo levadas em consideração. Assim, nesse item, o objetivo é analisar o significado de dez elementos construídos presentes atualmente no antigo pátio ferroviário de Ponta Grossa, bem como do conjunto por eles formado, para representantes de diferentes segmentos da sociedade.

Para tanto, serão apresentados os métodos utilizados para a consulta à população e posterior tratamento dos dados. Em seguida, as respostas dadas pelos entrevistados serão apresentadas e analisadas, buscando compreender os significados dos elementos construídos e também daquele lugar como um todo para os cidadãos pontagrossenses.

4.1 MÉTODOS UTILIZADOS PARA A CONSULTA À POPULAÇÃO E TRATAMENTO DE DADOS OBTIDOS

Para Bauer e Gaskell (2004, p. 73), a entrevista é “um processo social, uma interação ou um empreendimento cooperativo em que as palavras são o meio principal de troca” entre entrevistado e entrevistador. A partir desse método de pesquisa, pode-se compreender as narrativas com mais profundidade, relacionando as falas de diversos atores. Ainda segundo Bauer e Gaskell (2004), a entrevista em profundidade é uma alternativa adequada quando o principal objetivo é, através de abordagens biográficas, compreender e reconstruir ações passadas – precisamente o caso aqui tratado.

Os autores colocam ainda que “a maior parte da pesquisa quantitativa está centrada ao redor do levantamento de dados (*survey*) e de questionários”, porém “A mensuração dos fatos sociais depende da categorização do mundo social. As atividades sociais devem ser distinguidas antes que qualquer frequência ou

percentual possa ser atribuído a qualquer distinção” (BAUER E BASKELL, 2004, p. 17). Defende-se, portanto, que a pesquisa qualitativa é um caminho coerente para a análise que se apresenta nesse trabalho.

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

Foram realizadas duas formas diferentes de abordagem à população. O primeiro tipo de consulta ocorreu através de preenchimento de um questionário online (disponível na íntegra no Apêndice A) elaborado em ferramenta Google Survey (figura 81). Esse dispositivo permite a elaboração de formulários com questões objetivas ou abertas, adição de imagens e *links*, sendo flexível para permitir ao pesquisador obter dados e informações variadas a respeito do objeto de estudo escolhido. O formulário é, então, elaborado em arquivo *online*, e pode ser divulgado para preenchimento através do compartilhamento do link que dá acesso a ele.

Figura 79: Primeira página do questionário online.

Edit this form

Pesquisa sobre o Centro de Ponta Grossa

Pesquisa desenvolvida para moradores do Município de Ponta Grossa

Dentro da área urbana de Ponta grossa, que lugar você considera mais importante ou você mais gosta?

Em relação ao centro da cidade, marque os três equipamentos que você considera mais importantes ou que você mais gosta.

- ☐ Parque Ambiental
- ☐ Estação Ponta Grossa (Estação "Saudade")
- ☐ Armazém de Cargas (Estação "Arte")
- ☐ Estação Paraná (Casa da Memória e locomotiva)
- ☐ Terminal Central de Transporte Coletivo Urbano
- ☐ Shopping Palladium
- ☐ Shopping Popular ("Paraguaizinho")
- ☐ Passarelas metálicas para pedestres
- ☐ Praça João Pessoa (Praça da frente da Estação Ponta Grossa)
- ☐ Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro (sede da Secretaria Municipal de Assistência Social)

Ainda em relação a essa área da cidade, você percebe uma relação clara com a ferrovia?

☐ Sim

☐ Não

Fonte: autor.

Nota: o questionário completo encontra-se no Apêndice A.

Também através dessa ferramenta é permitido ao pesquisador gerar versões para impressão do questionário, visualizar as respostas em tempo real e gráficos prévios, elaborados pelo mecanismo sem nenhuma filtragem de respostas.

Destaca-se, aqui, que a análise quantitativa (número de respondentes de cada gênero, faixa etária ou de renda, por exemplo) serve, nesse caso, para auxiliar na análise subjetiva das respostas abertas, colaborando na caracterização das respostas de cada entrevistado. A análise subjetiva da pesquisa qualitativa é apoiada pelos dados numéricos levantados; é por isso que o foco dos resultados apresentados nesse trabalho refere-se às conclusões mais relevantes das análises qualitativas.

No caso da pesquisa aqui apresentada, o questionário deveria permitir ao entrevistado liberdade para expressar quaisquer ideias que viessem à mente em

relação a cada um dos temas abordados, como os elementos construídos e o conjunto por eles formado. Por esse motivo, a grande maioria das questões foi elaborada para preenchimento aberto pelo questionado. Para evitar a indução de respostas, não foram colocadas questões com alternativas para escolha, exceto nas perguntas relativas ao perfil do entrevistado e na questão que apresenta os dez elementos construídos do lugar e pede para que o leitor aponte os três mais importantes.

A primeira pergunta foi a respeito do lugar preferido ou considerado mais importante pelo usuário, sem indução de resposta, no perímetro urbano de Ponta Grossa. As perguntas seguintes direcionaram o pensamento do questionado para um lugar específico de Ponta Grossa – o antigo centro ferroviário. Nesse tipo de pergunta, uma fotografia foi utilizada como forma de esclarecer ao entrevistado o elemento construído em questão (figura 82). Não foi colocado mínimo ou máximo de caracteres por questão, deixando o participante livre para colocar apenas uma palavra-chave ou escrever textos mais longos a respeito de cada um dos temas questionados. O questionário foi disponibilizado em uma fase de testes, em que foi divulgado a poucas pessoas com o objetivo de identificar a necessidade de ajustes para a versão final do mesmo.

Figura 80: Exemplo de página do questionário sobre elemento construído.

Edit this form

Pesquisa sobre o Centro de Ponta Grossa

Parque Ambiental



Qual a primeira coisa que você pensa sobre o Parque Ambiental?

Estação Ponta Grossa (Estação "Saudade")



Qual a primeira coisa que você pensa sobre a Estação Ponta Grossa (Estação "Saudade")?

Fonte: autor, 2014.17

Nessa primeira consulta, pequenos ajustes foram feitos, em especial em relação à redação das questões e das imagens escolhidas. Como a maioria dos entrevistados respondeu com textos curtos, não foi criada nenhuma limitação

relativa ao tamanho das respostas. O questionário foi então disponibilizado para público geral. O link do mesmo foi compartilhado em redes sociais e também enviado para pessoas e entidades com atividades variadas, buscando deter o maior alcance possível para uma ferramenta de pesquisa através da internet. Assim, o questionário foi divulgado na comunidade acadêmica, para as Associações de Moradores dos Bairros, para os conselhos das Secretarias Municipais, dentre outros.

Finalizada essa etapa de divulgação massiva, foram extraídos resultados parciais, com uso da ferramenta *Google Analytics*, vinculada à *Google Survey*, para gerar gráficos e tabelas com todas as respostas dadas, as palavras mais mencionadas e o perfil dos participantes até então. Naquele momento, já haviam sido registradas 175 respostas (em agosto de 2014). Percebeu-se, no entanto, que havia necessidade de seguir com o mesmo tipo de pesquisa, mas perseguir um público que até então fora pouco presente no grupo que teve acesso ao questionário: aquelas com menor acesso à rede, identificadas nos índices da pesquisa como as pessoas com escolaridade inferior ao ensino médio e/ou com baixa renda. Essas, portanto, foram o foco do segundo período de pesquisas.

Para garantir que a comunidade com essas características aproximadas participaria das entrevistas, optou-se por imprimir os questionários e entrevistar pessoalmente indivíduos que se encaixassem naquele perfil. Para tanto, foi necessário o auxílio de pesquisadores auxiliares¹⁹, que foram responsáveis por grande parte das entrevistas realizadas nos meses de setembro a dezembro de 2014. Ao final desse período, o número de respostas chegou a 358. O total corresponde à soma das respostas digitadas por participantes que tiveram acesso ao questionário através da internet e das respostas obtidas pelos pesquisadores auxiliares em campo e digitalizadas por eles posteriormente, na mesma ferramenta *Google Survey*.

A conclusão é que a utilização do formulário *online* é viável e prática. A imensa maioria dos usuários respondeu ao questionário com seriedade, mesmo respondendo à distância e sem obrigatoriedade de cadastrar número de documento oficial ou endereço IP do computador utilizado. Foram eliminadas apenas três participações por apresentar respostas inapropriadas. Das 358 participações, foram

¹⁹ . Os acadêmicos da graduação em Geografia da UEPG Bárbara de Carvalho Macedo, Brendo Francis Carvalho, Jessica Gislaine das Neves e Maria Luciléia da Silva, além do arquiteto e urbanista Renato Dombrowski, realizaram mais de 100 das entrevistas feitas pessoalmente, além de terem digitalizado cada uma delas no questionário online para possibilitar a contabilização.

consideradas válidas 328. Foi devido a essa filtragem manual que a elaboração de gráficos, tabelas e todas as análises da pesquisa a partir de então foram realizadas sem o apoio da ferramenta *Google Analytics*, utilizando o *software Excel* a partir de então.

A planilha gerada pela ferramenta online foi editada, primeiramente, para eliminar as respostas inválidas, sendo assim consideradas aquelas incompletas (em que menos de 90% das perguntas foi respondida) ou inadequadas. Em seguida, houve conferência das respostas relativas ao perfil social. Como exemplo, preenchimentos como 'ensino médio incompleto' foram substituídas por 'ensino fundamental completo', considerando, assim, apenas os graus de formação completa para nivelar os participantes. Outros ajustes dessa natureza foram feitos nas questões sociais.

É nas questões abertas que a análise mais detalhada foi feita. Inicialmente, todas as respostas foram lidas, sendo destacadas algumas das respostas completas. Em seguida, todas as respostas dadas foram transformadas em palavras-chave, viabilizando, assim, a contagem de menções a determinados temas através do *software Excel*. Isso permitiu a geração de gráficos e tabelas de leitura clara. Reforça-se, aqui, a consciência de que apenas uma análise qualitativa não seria o suficiente para analisar as respostas dadas, cheias de subjetividades e sutilezas compreensíveis apenas em análise individual e quantitativa. Porém, somando as duas formas de leitura de respostas, foi possível melhor compreensão daquilo que os entrevistados buscaram expressar ao serem questionados: foi possível, para uma mesma questão, ter a leitura qualitativa das respostas abertas e a contabilização e gráfica fácil de compreender da organização quantitativa através das palavras-chave. Para a fase de análise quantitativa de resultados, inicialmente, todas as respostas foram transcritas em palavras-chave correspondentes, como exemplificado na figura 83:

Figura 81: exemplo de transcrição de respostas.

O que poderia ser diferente nesse espaço?	O que poderia ser diferente nesse espaço?
Uso das edificações ferroviárias, mais equipamentos relativos ao parque (arborização, bancos, playgrounds, vendedores ambulantes regulamentados, feiras), melhora da infraestrutura do parque, algum uso noturno para os edifícios, os empreendedores ao redor (Palladium etc) adotarem parte do parque.	EQUIPAMENTOS; INFRAESTRUTURA
Lazer com muita segurança: bicicleta, caminhada, voley, pic- nic, barzinhos , Aproveitar as edificações históricas que existem e fazer "Cafés" culturais (como o café do Museu Paranaense: café mais cultura!). Relembrar a história da cidade. expor fotos das belezas naturais de PG... Mudara a "cara" do local para um ambiente aprazível que incentive a cultura...	EQUIPAMENTOS;PRESERVAÇÃO_ VALORIZAÇÃO_HISTÓRICA; ALIMENTAÇÃO; DIVERSIDADE_DE_HORÁRIOS; DIVERSIDADE_DE_USOS
As edificações antigas bem preservadas e ser um espaço bastante amplo.	PRESERVAÇÃO_VALORIZAÇÃO_HISTÓRICA
Me incomoda um pouco o fato do Shopping ter dado "as costas" pro Edifício Histórico.	SHOPPING_CENTER_ESCONDE_HOSPITAL
Exatamente uma ideia eu não tenho, mas diria que são representações importantes de Ponta grossa, que se acumularam na área central e consequentemente uma ofuscando a outra, porém não sei se essa ideia condiz.	CONFLITO_ENTRE_EDIFICAÇÕES

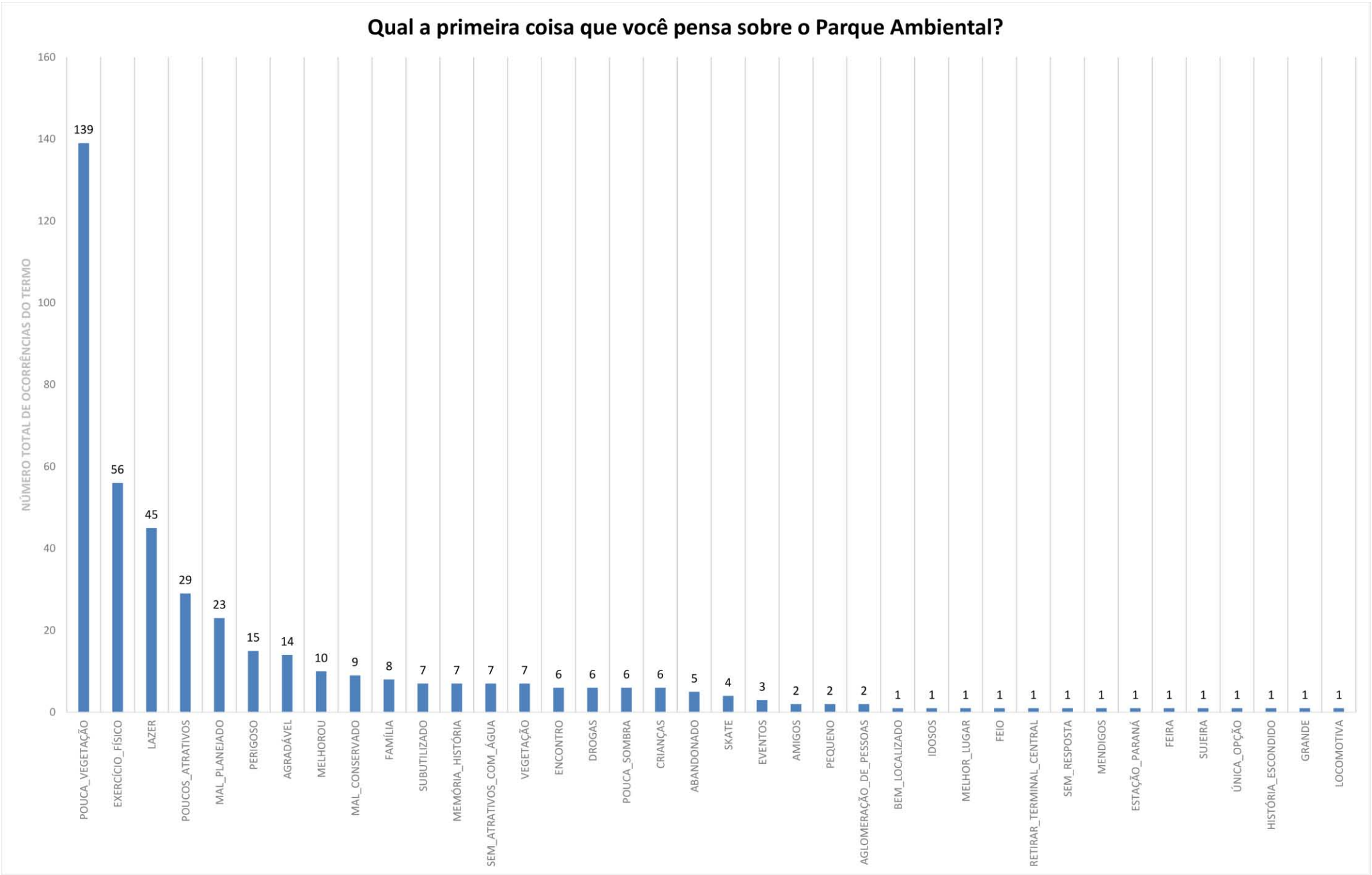
Fonte: autor, 2015.

Nota: a planilha completa está disponível em pasta online. Para instruções de acesso, consultar apêndices.

Nesse momento, foi necessário compatibilizar todas as palavras-chave, eliminando os homônimos, eliminando os espaços entre palavras de expressões que precisavam ser compreendidas software como grupos. Após uma série de ajustes, foi composto um índice com sistema de codificação de bases de dados para que fosse possível montar gráficos indicativos do número de menções de cada resposta. Os cruzamentos relevantes foram selecionados, e gerados gráficos considerando a questão e sua relação com os dados do perfil social do entrevistado (faixa etária, de escolaridade, renda, etc).

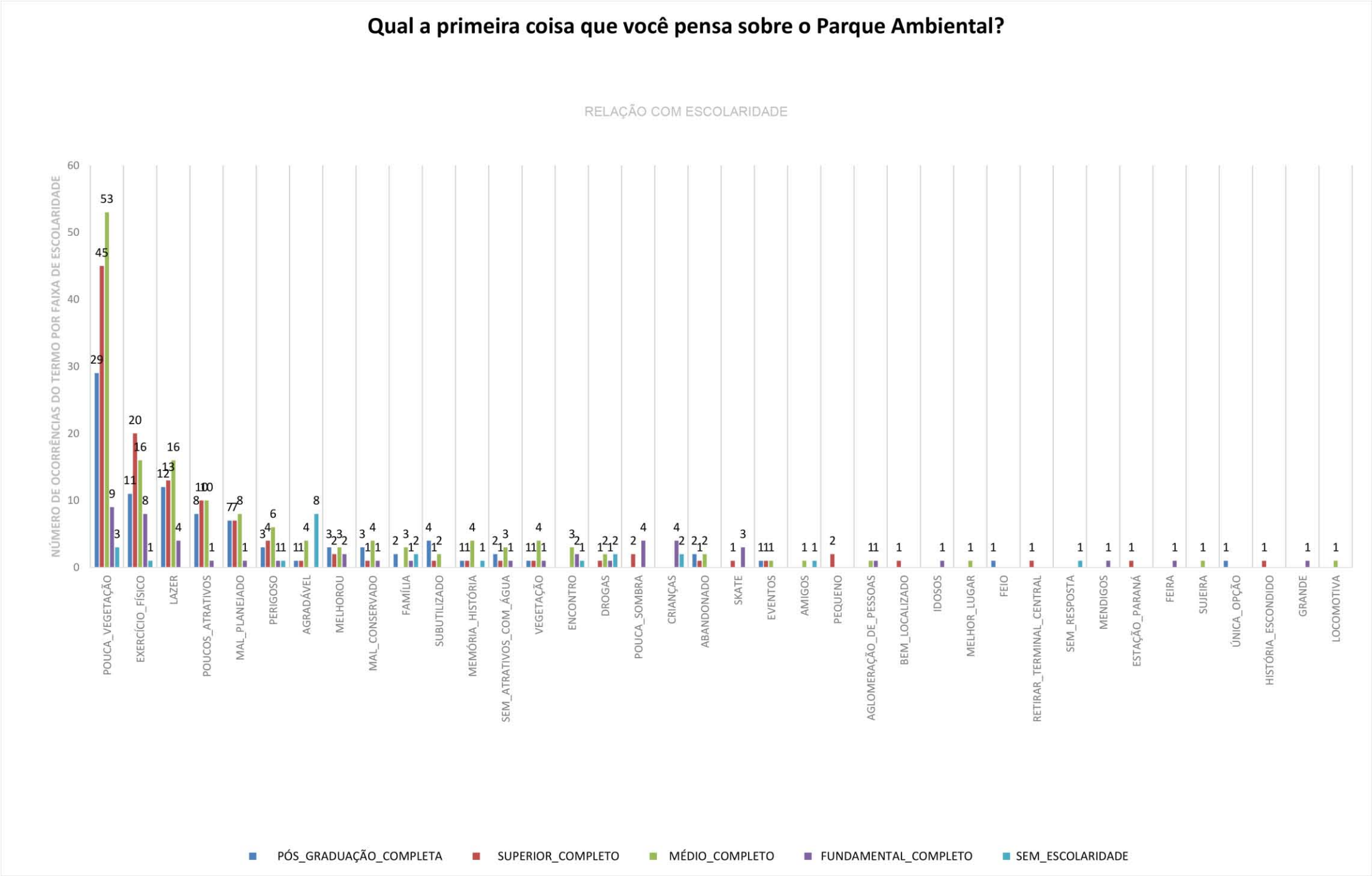
Cabe uma observação a respeito dos cruzamentos. No gráfico principal por questão (figura 84), é considerado o número de menções de uma mesma expressão. Porém, não foi entrevistado o mesmo número de pessoas de cada faixa etária, por exemplo. Assim, decidiu-se, ao longo do processo de análise, gerar gráficos de porcentagem dentro de uma mesma classificação social. Por exemplo: na pergunta “Qual a primeira coisa que você pensa a respeito do Parque Ambiental?”, houve 139 menções à pouca vegetação existente no local. Em relação à escolaridade, 45 pessoas com pós graduação completa mencionaram a falta de vegetação, contra apenas 3 menções provenientes de pessoas sem escolaridade (figura 85). Porém, com o número absoluto de menções, a interpretação do dado pode ser distorcida, e é esse o motivo pelo qual foi gerado o gráfico de porcentagens (figura 86). Os 45 indivíduos pós-graduados que responderam “pouca vegetação” correspondem a 49% dessa faixa de escolaridade, enquanto os 3 entrevistados sem escolaridade que responderam o mesmo correspondem a 21% dessa faixa. Essa é apenas uma forma de exemplificar e justificar a elaboração de todos os gráficos – 144 ao total. A análise de todos eles foi necessária para que se percebesse que, na maioria das vezes, existe pouca variação entre classes sociais, faixas etárias, etc. Os casos que fogem dessa regra geral – ou seja, aqueles com grande variação de respostas de acordo com a característica social do sujeito – foram destacados; no geral, contudo, é possível compreender a percepção da população analisando unicamente o gráfico mais simples, o de menções para cada termo por pergunta.

Figura 82: Exemplo de gráfico de resultados absolutos para uma das questões.



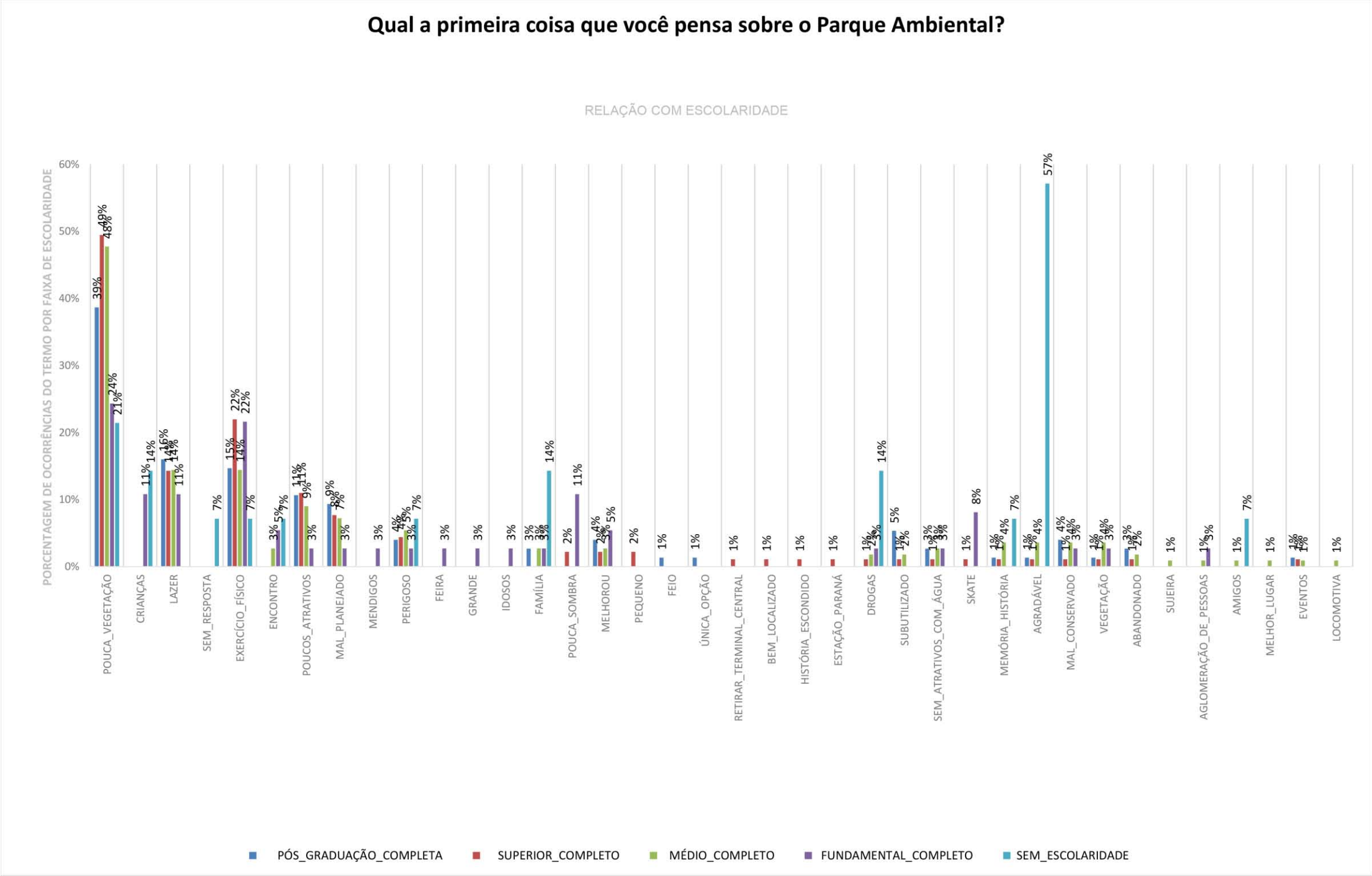
Fonte: autor, 2015.18

Figura 83: Exemplo de gráfico de resultados absolutos por escolaridade para termos respondidos em uma das questões.



Fonte: autor, 2015.

Figura 84: Exemplo de gráfico de resultados relativos, de porcentagem de cada escolaridade para termos respondidos em uma das questões.



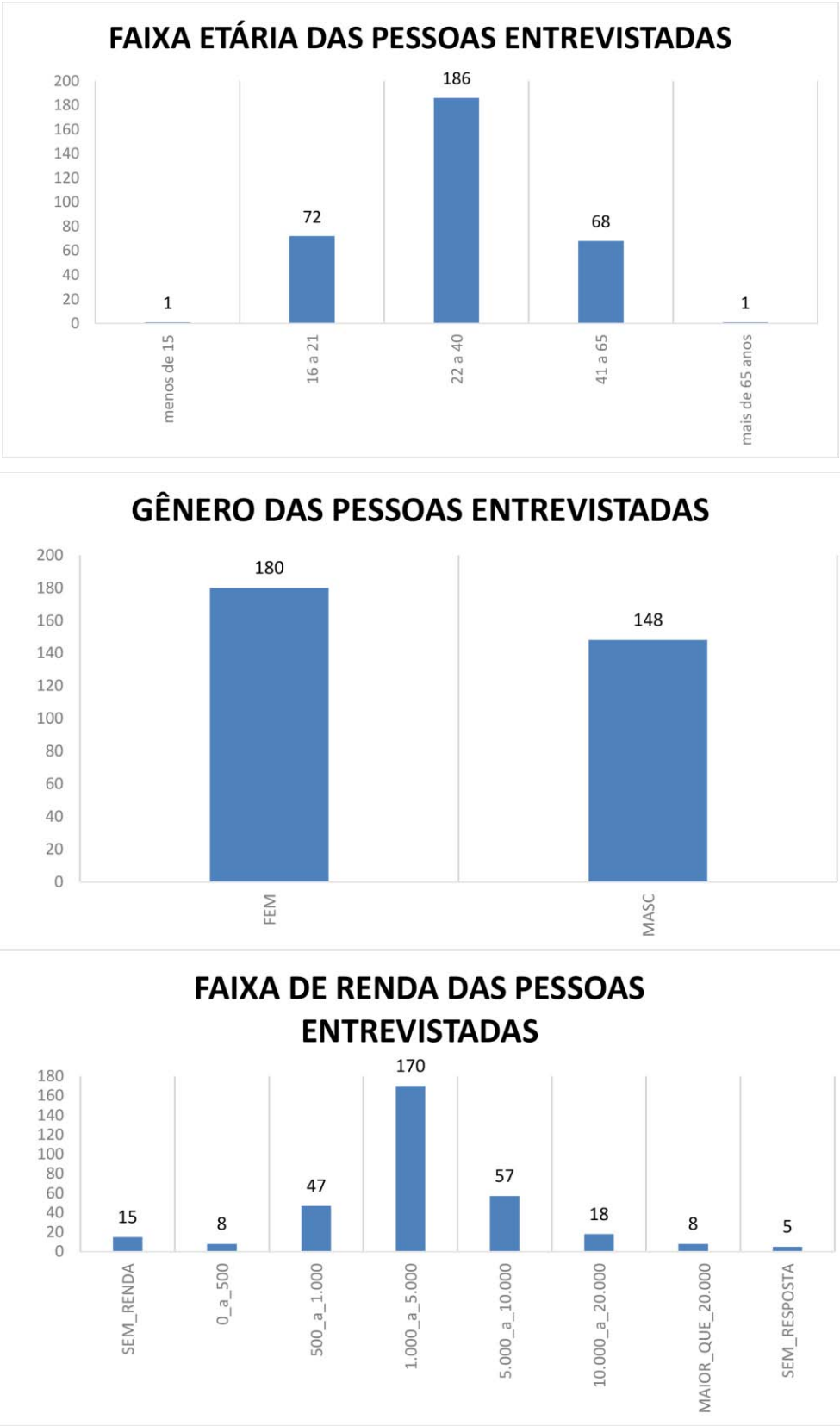
Fonte: autor, 2015.

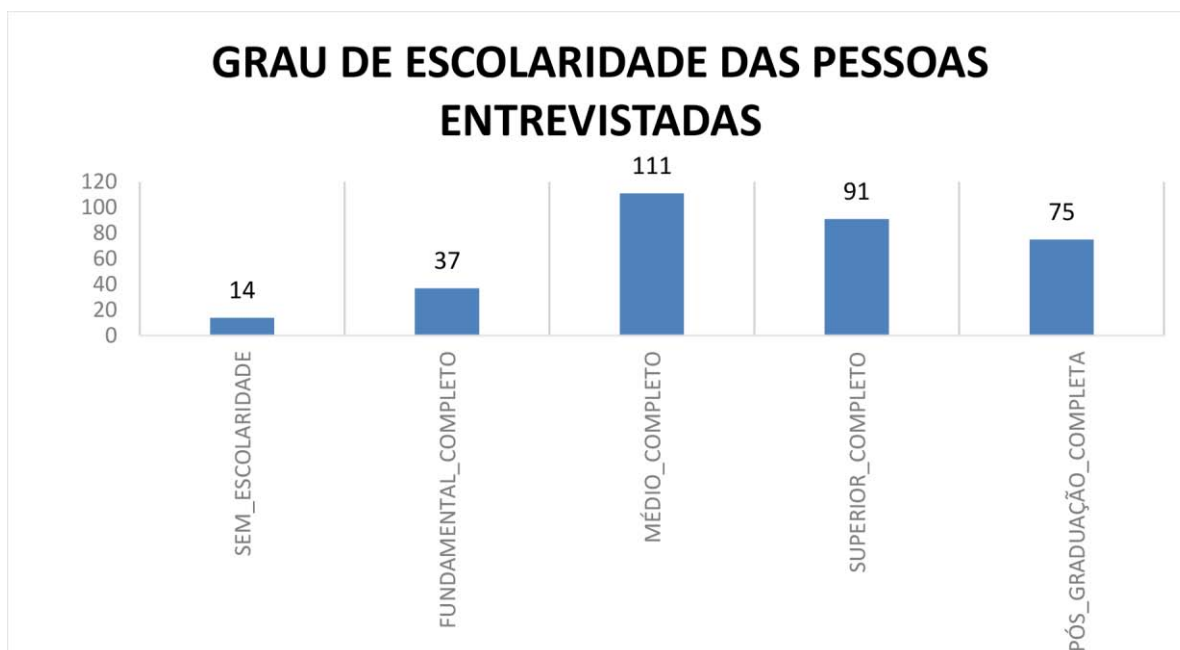
Destaca-se, ainda, que cada pessoa poderia mencionar quantos termos quisesse; assim, não é possível somar porcentagens ou números absolutos em busca de um total. A quantidade de termos por pessoa aconteceu de acordo com os temas abordados na resposta. Além disso, os gráficos precisam ser lidos em conjunto, pois cada forma de apresentação de dados tem um viés de compreensão. É por isso que essa análise minuciosa não é apresentada detalhadamente, e sim o produto da leitura de cada um dos gráficos e da relação entre os mesmos²⁰. Reforça-se, ainda, que, ao agrupar respostas semelhantes (e não idênticas) sob uma única palavra chave, parte da subjetividade da resposta pode ter se perdido; é por isso que, no item 4.2, não são apresentados os resultados quantitativos puros, e sim, a conclusão da pesquisadora após combiná-los com a leitura subjetiva das respostas completas.

O horizonte de pessoas alcançadas na pesquisa por questionários, como comentado anteriormente, foi bastante amplo. Após a segunda fase de entrevistas, foi alcançada uma faixa da população com renda e escolaridade inferiores à anterior. Porém, ainda assim, a maioria dos entrevistados tem renda familiar entre R\$1000 e R\$5000 mensais, e a maior parte dos indivíduos tem o ensino médio completo. É por isso que a análise comparativa entre valores absolutos e relativos foi tão importante. Apesar de não ter havido condições de obter respostas da mesma quantidade de pessoas para todas as faixas etárias, de renda ou escolaridade (Figura 87), essa disparidade não influenciou em boa parte das respostas. E, nos momentos em que houve disparidade, esta foi identificada através do comparativo entre gráficos de números absolutos e gráficos de porcentagens. Considera-se, portanto, que o possível viés da pesquisa foi identificado e levado em consideração na leitura dos dados e na interpretação das respostas, sendo assim irrelevante para o alcance dos objetivos desse trabalho – de compreender os significados e a percepção dos pontagrossenses a respeito do antigo centro ferroviário de Ponta Grossa.

²⁰ No apêndice F, estão disponíveis os gráficos absolutos, ou seja, de menção total de cada termo para cada uma das perguntas, independente de faixa etária, gênero, renda ou escolaridade. Os gráficos relativos, tabelas e planilhas abertas em formato Excel, com memoriais de cálculo, estão disponíveis em: <<http://tinyurl.com/NM-2015-DISSERTACAO>>, como descrito nos Apêndices. Isso deve-se ao fato de haver mais de 150 gráficos gerados e das inúmeras possibilidades de trabalhar com os dados, havendo acesso à planilha aberta.

Figura 85: Gráficos de resultados das perguntas sociais.





Fonte: autor, 2015.

Para que fosse possível se aproximar mais do público que tem algum tipo de relação direta com o transporte ferroviário – idosos, ex-moradores da área ao longo da ferrovia, ex-trabalhadores ferroviários, etc –, foram realizadas também algumas entrevistas informais, abertas. Considera-se, aqui, que outros autores já trabalharam com a comunidade ferroviária de Ponta Grossa e, portanto, não foi realizado um grande número de entrevistas desse gênero²¹. O objetivo foi compreender melhor o que significaram os eventos descritos no item 3 “O VELHO CENTRO FERROVIÁRIO DE PONTA GROSSA – PR” para a população que viveu aquele momento. As contribuições dessas pessoas foram valiosas para complementar ideias que foram mencionadas nos questionários – especialmente porque através do questionário não foram alcançados idosos acima de 65 anos, que foi justamente o público alvo das entrevistas abertas. Dessa forma, um tipo de consulta à população funcionou como complemento ao outro. Trechos de algumas das entrevistas serão apresentados no item 4.2 “PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO: RESULTADOS E REFLEXÕES” de forma combinada, pois considera-se que essa é a forma mais rica e interessante de interpretar a grande quantidade de informações coletada.

²¹ O trabalho da pesquisadora Iara R. Lima, mencionado na Introdução deste trabalho, é um dos estudos focados na população idosa e ferroviária.

Para que haja acesso a toda a riqueza de informações coletadas, e devido à grande quantidade de gráficos, tabelas, cruzamentos e planilhas gerados ao longo de toda a pesquisa, optou-se por criar um banco de dados virtuais. Não seria prático, para um pesquisador que por ventura quisesse utilizar os dados obtidos, basear-se em planilhas impressas, dada a enorme quantidade de tratamentos e de tabelas e gráficos dinâmicos, criados para resolver todas essas questões da interpretação mencionadas acima. Dessa forma, a planilha Excel, a transcrição de todas as entrevistas e ainda outros materiais utilizados nessa pesquisa e considerados de interesse públicos (tais como fotografias e documentos históricos, notícias atuais utilizadas, etc) foram salvos em pasta de arquivos online permanente²².

²² A pasta poderá ser acessada pelo link <<http://tinyurl.com/NM-2015-DISSERTACAO>>, conforme descrito nos Apêndices deste trabalho.

4.2 PERCEPÇÃO E MEMÓRIA SOCIAL A RESPEITO DO VELHO CENTRO FERROVIÁRIO: RESULTADOS E REFLEXÕES

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

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

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

O resultado dessa questão foi surpreendente. Embora já houvesse expectativa em relação à conexão que as pessoas estabelecem com o Parque Ambiental (como coloquialmente se costuma referir ao Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas), a quantidade de pessoas que mencionou esse lugar como aquele que mais apreciam ou consideram mais importante na cidade foi muito acima do esperado. Das 328 pessoas entrevistadas, 94 citaram espontaneamente o Parque Ambiental. O segundo item mais citado foi o centro da cidade, com apenas 16 menções. Claramente, o Parque, que foi construído sobre o pátio central (como descrito no

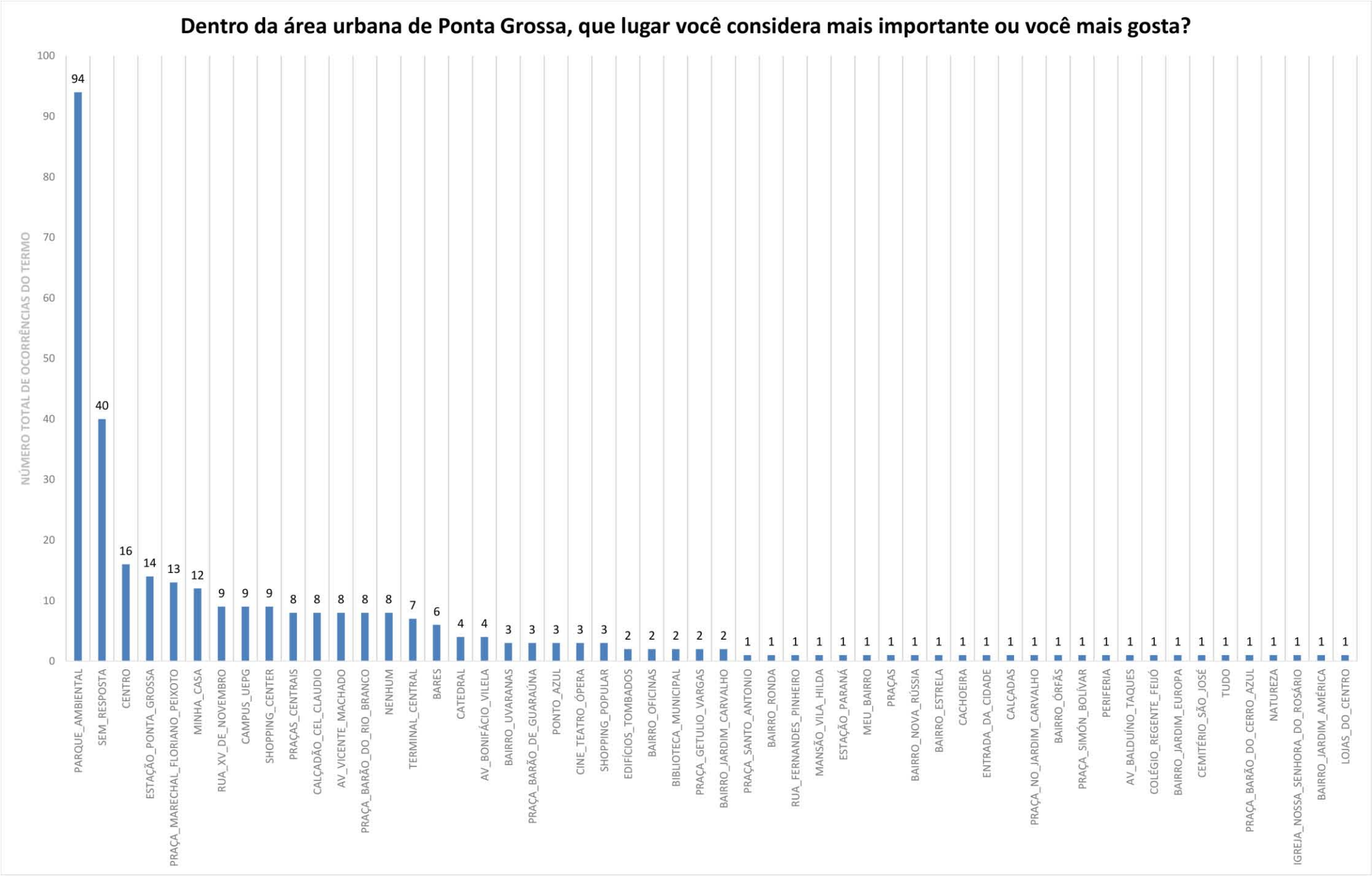
item 3.3.1”COMPLEXO AMBIENTAL GOVERNADOR MANOEL RIBAS”, é importante para as pessoas, embora haja muitas críticas a ele, como veremos adiante.

Vale comentar que outros equipamentos que fazem parte do centro histórico ferroviário, como a Estação Ponta Grossa, o *Shopping Center*, o Terminal Central e o Centro de Comércio Popular também foram citados. Na figura 88, pode-se observar os resultados completos dessa questão. Para esse questionamento, não houve diferenças expressivas conforme idade, renda, gênero ou escolaridade.

A questão seguinte já aproximava o entrevistado do objeto de estudo. Dez elementos construídos que fazem parte da área do antigo centro ferroviário pontagrossense foram listados, e os três mais significativos deveriam ser destacados. Novamente, o Parque Ambiental aparece em primeiro lugar com 223 menções. Os cinco primeiros equipamentos citados são o Parque, a Estação Ponta Grossa, o *Shopping Center*, a Estação Paraná e o Terminal de Transporte Coletivo Urbano (figura 89).

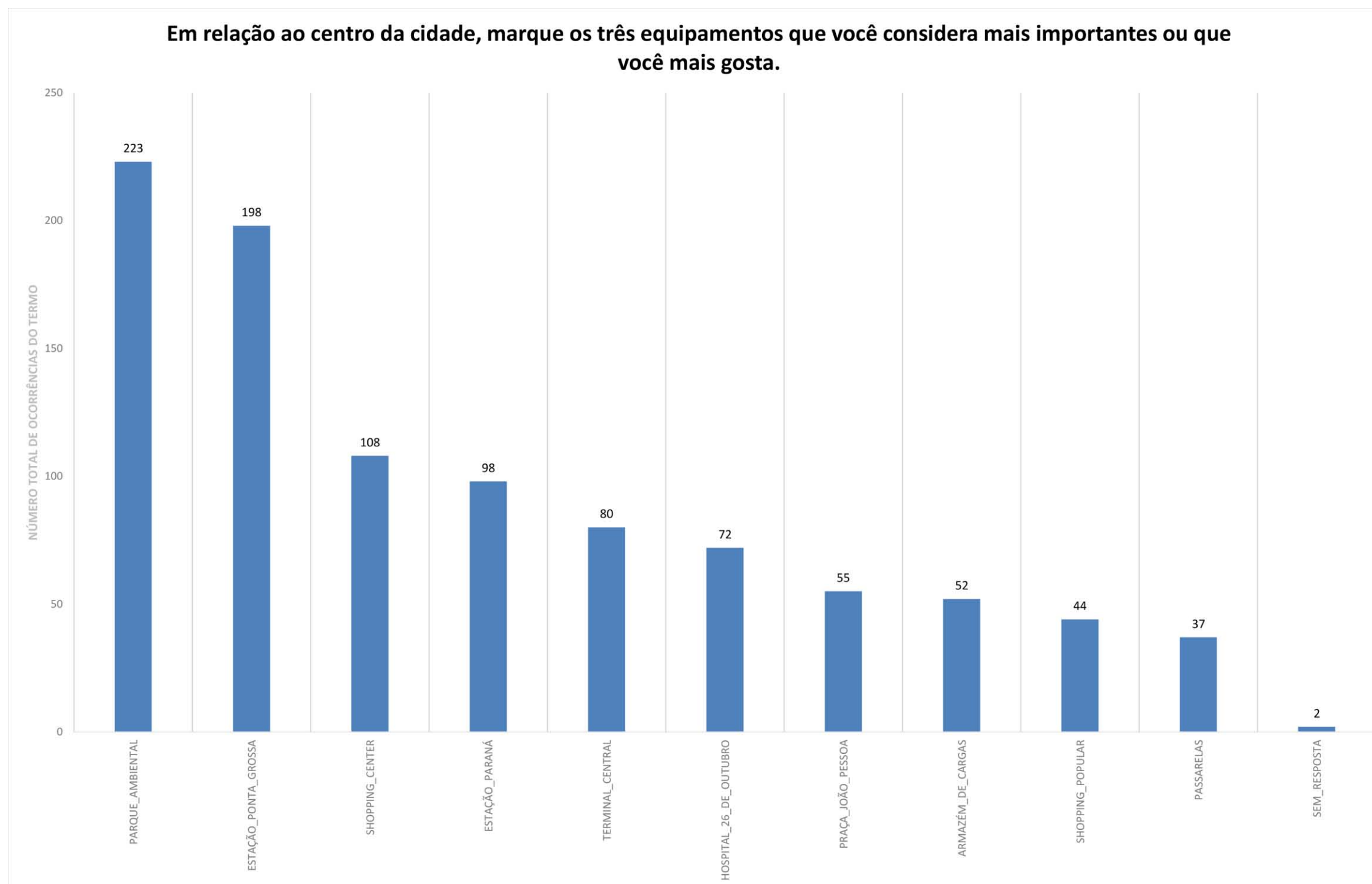
É interessante observar que os elementos construídos mais citados não são todos análogos: nem todos são edificações, nem todos são históricos, nem todos espaços livres, ou todos públicos. Cada um deles é atrativo por um motivo, o que ficará mais tangível na medida em que se observa o que foi mencionado pelos entrevistados a respeito dos mesmos. O público que elege cada um deles também tem suas particularidades. O *Shopping Center* é preferência das faixas etárias jovens, o que não é difícil de comprovar em uma visita ao lugar: existe grande quantidade de adolescentes visitando aquele edifício. Mas os elementos históricos (Estações, Hospital 26 de Outubro e Praça João Pessoa) foram escolhidos pela população acima de 40 anos de idade. Também são as pessoas com renda e escolaridade mais altas que escolhem os elementos relacionados à ferrovia. Até o presente momento, se confirma a hipótese de que pessoas que vivenciaram a época da ferrovia no apogeu julga o centro histórico um lugar de memória, considerando-o importante e agradável.

Figura 86: Gráfico de resultados da primeira pergunta – lugares preferidos.



Fonte: 19autor, 2015.

Figura 87: Gráfico de resultados dos elementos preferidos dentre os dez listados.

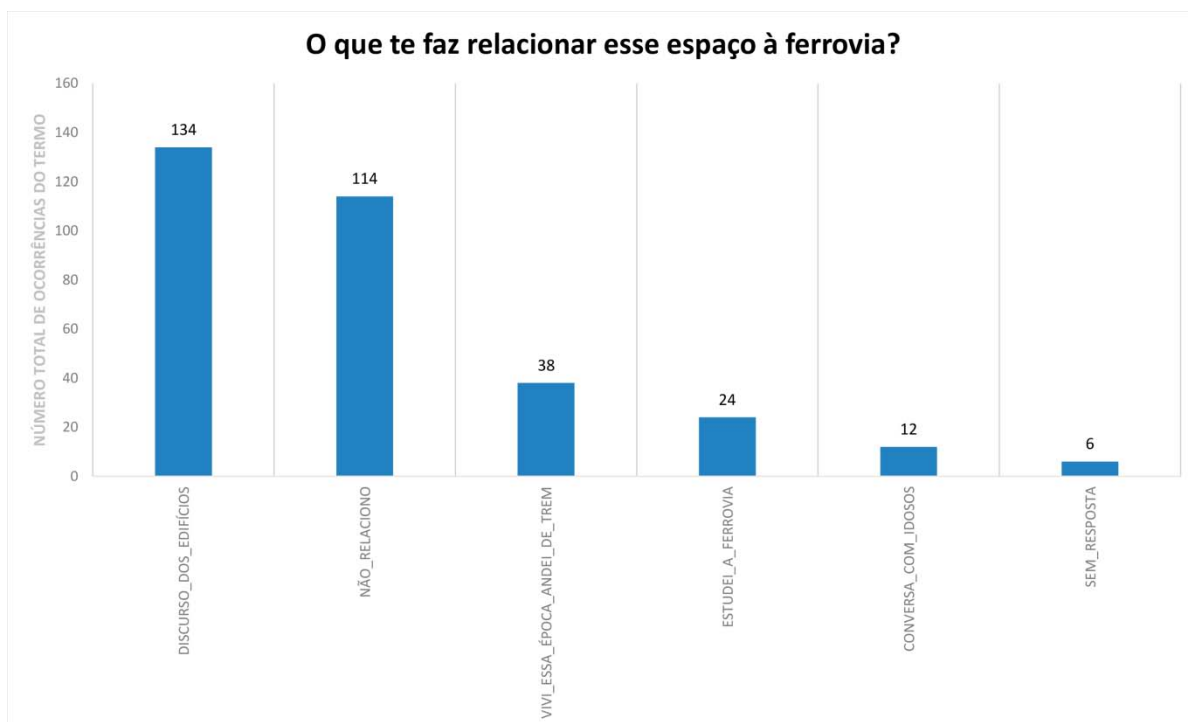


Fonte: autor, 2015.

Ainda assim, o Parque Ambiental é o elemento mais homogêneo quanto à preferência de diferentes classes sociais, de gênero ou renda. Uma ideia de Tuan (1980), que pode ser utilizada aqui como um dos motivos pelos quais existe tanta topofilia em relação ao chamado Parque Ambiental – mesmo que tanto se destaquem os problemas desse mesmo espaço nas respostas seguintes –, é o fato de se tratar de um espaço livre, público, de grandes dimensões. Na leitura de Tuan, a praça pública espaçosa funcionaria como um respiro em meio ao caos urbano, em que o ser humano pode desenvolver “seu potencial de homem livre (TUAN, 1980, p.50). Isso favoreceria a apropriação do Parque pela população, independente de seu perfil socioeconômico.

A população também foi questionada se a ferrovia lhes parecia claramente presente naquele lugar, e mais de 65% das pessoas foram afirmativas (figura 90). Das respostas afirmativas, 134 atribuem às características da arquitetura, à existência da locomotiva ou a outro elemento construído essa compreensão histórica. Ou seja, o discurso dos edifícios é eficiente em informar mais da metade da população questionada sobre o histórico daquele lugar. A tendência é que quanto menor a renda familiar e a escolaridade, menos o indivíduo reconhece esse traço histórico – a não ser na população mais velha.

Figura 88: Gráfico de resultados sobre a relação do lugar com a ferrovia.



Fonte:autor, 2015.

Ainda em relação à escolaridade, anteriormente foi comentado que os equipamentos históricos eram escolhas da população com maior escolaridade – em geral, pessoas com nível superior ou pós graduação completa. O mesmo se nota aqui: dentre os que citaram os estudos como motivo pelo qual têm a percepção clara da participação da ferrovia no lugar, a grande maioria é de pós-graduados. Também fica perceptível que pessoas com menor escolaridade apresentam mais dificuldade em compreender a relação através da simples observação dos edifícios. Não há condições de comprovar, a partir unicamente da pesquisa realizada, o motivo pelo qual grande parte das pessoas com menor renda desconhecem a história daquele lugar. Porém, nas visitas a campo, em bairros afastados do centro, onde grande quantidade de pessoas com baixa renda e baixa escolaridade foi abordada, parte deles comentou que desconhece ou nunca frequentou edifícios como a Estação Ponta Grossa e a Estação Paraná. A maior parte das pessoas nessa classificação conhece bem apenas dois dos edifícios históricos – o Armazém de Cargas e o antigo Hospital da Cooperativa Mista de 26 de Outubro –, mas devido ao seu uso: ambos abrigam, hoje, órgãos de assistência social, e são, portanto, frequentados por famílias de baixa renda e escolaridade, como será discutido adiante.

Depois dos questionamentos gerais sobre o centro ferroviário, questionou-se a primeira ideia lembrada por cada um dos entrevistados a respeito dos dez elementos construídos. Essa foi uma forma de abordagem interessante que permitiu extrair da população sentimentos de nostalgia em relação a atividades e usos que deixaram de existir, indignação em relação à qualidade de determinados espaços e à falta de serviços de manutenção, segurança, etc. Percebeu-se, acima de tudo, que, ao ser questionada sua opinião, o cidadão tem enorme tendência a sugerir alterações, mais além de simplesmente expressar aprovação ou descontentamento.

Na descrição do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas (Item 3.3.1), percebe-se que o objetivo do projeto implantado em 1996 não era, necessariamente, criar um espaço de lazer com muitas áreas permeáveis e vegetadas. Ao longo do tempo, devido às numerosas críticas em relação à pouca quantidade de vegetação, em especial de árvores, o parque vem sendo gradativamente arborizado. Ainda assim, a falta de vegetação é o que a comunidade cita com mais veemência a respeito do parque (figura 91).

Figura 89: escassez de vegetação em algumas áreas do Parque.



Fonte: autor, 2015.

É notória a indignação dos usuários ao tratar desse tema. A pergunta feita não envolve necessariamente as modificações desejadas ou os problemas

encontrados no lugar. Foi questionada a primeira coisa que se pensa em relação ao parque, e 139 pessoas mencionaram, às vezes com ironia, a falta de árvores. V²³. (2014), por exemplo, descreve que “de ambiental o parque não tem nada. Poderia se chamar parque “*cimental*”, e essa afirmação não é feita apenas por ele. Em geral, pessoas com maior escolaridade mencionam com mais veemência esse problema, enquanto os comentários de pessoas sem escolaridade não são tão críticos a esse respeito. 57% dos indivíduos sem escolaridade descrevem o lugar como agradável, contra apenas 1 a 4% de cada uma das demais faixas de escolaridade.

Muitas pessoas mencionam que o parque é um ponto de encontro de grupos para praticar exercícios físicos e outras atividades de lazer. B. (2014) declara que o Complexo Ambiental é um local no qual há necessidade de se programar para ter lazer. Em discussão com um grupo de mulheres com crianças que foi abordada no centro de Ponta Grossa para responder ao questionário, falta infraestrutura para o lazer. Há descontentamento em relação à pouca área com sombra, à falta de lixeiras, de bancos – o que justificaria o comentário sobre a “preparação” que precisa ser feita para ir até o parque.

Existem menções à memória em algumas das respostas: “Local de recreação, esporte, lazer e memória” (X., 2014). J.P. (2014) menciona a viagem que fazia com a família de Ponta Grossa a Mallet como a lembrança mais vívida em relação ao Parque Ambiental. O interessante é que, mesmo sem citar a proteção ao patrimônio histórico, ou termos como memória e história em nenhum ponto do questionário, esses termos aparecem com relativa frequência, mesmo quando a pergunta feita não é diretamente relacionada a um edifício histórico. Quem vivenciou a época da ferrovia continua relacionando aquele lugar àquelas memórias, ainda que ele se modifique significativamente ao longo do tempo e as marcas passadas estejam cada vez menos evidentes.

Pode-se utilizar a fala de Cirlei Milléo, entrevistada em agosto de 2014, para exemplificar o sentimento de perigo e insegurança expresso por 15 pessoas como principal pensamento relativo ao Parque Ambiental.

²³ Todos os entrevistados estão identificados apenas por suas iniciais. As respostas completas de cada um estão disponíveis em pasta online, como descrito nos Apêndices deste trabalho, também com a identidade protegida.

Não tem nem comparação. hoje mesmo que você vá pra lazer, ou vá pegar um livro e ler, você está passível de ser assaltada, ali não dá. A estação ferroviária era uma mistura, mas não havia aquela segregação de sociedade, de raça, de nada. Havia mistura de gente (MILLÉO, 2014).

No caso da Estação Ponta Grossa, a questão da memória e história fica muito mais evidente nos comentários, como no caso de A. (2014), que classifica o edifício como “Uma construção belíssima, carregada de simbolismos”. Há 84 menções a fatos históricos ou a lembranças, e algumas delas carregam um tom nostálgico, especialmente quando se trata de filhos e netos de ferroviários, o que é surpreendentemente frequente nas respostas dos pontagrossenses. A maioria das vezes são mencionados por adultos e idosos. 43% das pessoas de 41 a 65 anos de idade falam de fatos históricos, sendo a média geral de 20% dos questionados.

Em todas as faixas de escolaridade, existe menção ao passado quando se trata desse edifício. Contudo, provavelmente pelo menor acesso à informação, na população com menor escolaridade, cita-se a existência do trem, enquanto a população mais graduada cita muito mais fatos históricos (37% dos pós-graduados relembram fatos históricos, contra uma média de 23% dos demais).

A partir dessa questão, e perceptivo também nas questões seguintes, algumas das falas são emocionadas. Percebe-se a nostalgia em afirmações como a de C.N. (2014): “Meu pai era maquinista. Esse prédio faz parte da minha vida” e a frase citada por T.N. (2014) chega a ser poética: “Lembro do trem, das portas abertas. Hoje elas vivem fechadas”. Hoje, o edifício está sem uso, desde a transferência da Biblioteca Municipal para um prédio novo (ver item 3.1.2 ESTAÇÃO PONTA GROSSA).

Essa realidade é bastante marcante para a população entrevistada. 62 pessoas o classificam de abandonado; 54 relembram que está mal conservado e 47 condenam a subutilização do mesmo. Nas entrelinhas, aparecem questões sociais, como a violência que ocorre ali, o fato de haver uso de drogas nos arredores e a quantidade de moradores de rua que utilizam a marquise do prédio como abrigo. Para T.M., “Está mal cuidada, abandonada. Virou abrigo de cachorros e mendigos, também abandonados”.

A própria população faz a relação entre a falta de uso e a degradação. O edifício está pichado, com vidros quebrados (figura 92). Para E. (2014), enquanto não houver uso, essa realidade não vai mudar: “a população precisa gostar dela

para preservar”. Há algumas pessoas mais veementes, classificando-a de ‘inútil’, ‘caindo aos pedaços’. Novamente, destaca-se aqui a importância dessa leitura subjetiva das respostas. Através delas, é notório que a população não apenas constata determinadas realidades, como julga incorreto o fato de o edifício estar sem uso – existe consciência da importância do edifício e, em especial, do seu potencial.

Figura 90: Má conservação da Estação Ponta Grossa.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Cabe aqui um comentário a respeito dos conflitos que essa edificação tem com o Terminal Central. Apesar de a Estação estar bastante próxima ao Terminal e estar visualmente separada do Parque Ambiental e do restante do conjunto ferroviário, houve poucos comentários em relação ao entorno. No entanto, ao opinarem sobre o Terminal Central, essa relação apareceu mais, e é por esse motivo que o tema será tratado mais adiante.

Ao conversar com idosos, se percebe a nostalgia que a área da Estação e arredores causa. Idosos, dentre eles três irmãs, foram entrevistadas²⁴, e apresentam cada qual sua lembrança em relação à infância e adolescência na beira da ferrovia:

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

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

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

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

Figura 91: Talude gramado em frente à Estação Ponta Grossa.



Fonte: autor, 2015.

²⁴ Déa Bachmann, Cléa de Rose e Abegail Beninca foram entrevistadas no dia 20 de agosto de 2014. Moraram na frente da linha férrea, no bairro de Uvaranas, e o marido de Abegail, Ely Beninca, foi telégrafo da Rede Ferroviária.

Nas respostas a respeito do antigo Armazém de Cargas, percebe-se claramente o descontentamento da população em relação ao uso atual, como Mercado da Família (figura 94), em comparação ao uso anterior, como Centro Cultural. 70 pessoas mencionam que deveria haver outro uso, sendo que a grande maioria menciona usos culturais como o ideal para o edifício. Muitos relembram a existência da Estação Arte com nostalgia: “Gosto do local, mas precisava de uma reforma visual, ser mais atrativo. Quando oferecia cursos e tudo mais, era um lugar excelente, e gostaria que tivesse mais divulgação” (C., 2014).

Figura 92: Espera para atendimento no Mercado da Família.



Fonte: Martha Batista, 2014.

Por outro lado, existe um grupo que está bastante satisfeito com a existência do programa assistencialista em um edifício bem localizado. Parte dos entrevistados que têm baixa renda familiar dizem que, somado ao antigo Hospital Ferroviário, é um lugar que presta serviço satisfatório para suas famílias, sendo, portanto, o edifício melhor utilizado de todo o conjunto. A expressão “comida barata” é mencionada por 13% dos entrevistados que declararam não ter renda, contra apenas 4% das pessoas com renda familiar de R\$500 a R\$1000 mensais e 1% dos que recebem de

R\$1000 a R\$5000 mensais. A importância social desse programa é inegável; contudo, muitas pessoas consideram que aquele não é o melhor lugar para tal atividade – indo de acordo, portanto, com a reação negativa que a população teve ao finalizarem-se as atividades da Estação Arte (ver item 3.1.3 “ARMAZÉM DE CARGAS”).

Parte das pessoas que se mostram contrárias ao uso atual apresentam, também, suas opiniões quanto ao potencial para aquele edifício. Novamente se percebe a mesma atitude: questionados o que vem à cabeça de primeira, as pessoas costumam opinar nas alterações desejáveis, mais do que apenas constatar a existência do problema.

Cada porta daquelas poderia se transformar em uma pequena loja, já que a esquina tem grande potencial econômico (D., 2014).

O Armazém de Carga podia ser dividido pra vários artesãos, tem várias portas (figura 95). Já falei algumas vezes isso e nunca me deram ouvido. E a Estação [Ponta Grossa] tinha que ser um museu ferroviário, tirar os artesãos dali da plataforma onde eles ficam nos sábados e colocar eles na Estação Arte. Mas tem que restaurar né (DE ROSE, 2014).

Figura 93: O Armazém e as várias portas do edifício.



Fonte: autor, 2015.

Outra colocação interessante é relativa à relação entre a implantação do Parque Ambiental e o abandono do Armazém. Para L. (2014), foi o Parque que o

tirou da história da ferrovia, fazendo com que hoje, muitos passem por ali e não imaginem o que foi aquele lugar. A memória e a história são mencionados por apenas algumas pessoas, que relembram a partida dos grãos pelo sistema ferroviário, ou mesmo a venda a granel de azeitonas, que acontecia em grandes tachos na frente do Armazém. Finalmente, é mencionado o desconhecimento por parte da população em relação ao edifício. Algumas pessoas dizem desconhecer o uso atual desse edifício e também da Estação Paraná, ao lado, questionando se são abertos ao público.

Em relação à Estação Paraná, 66 pessoas mencionam fatos históricos ou informações da memória própria ou propagada por sua família. Para M.M. (2014), a Estação Paraná representa o “retrato de uma época que trouxe muito desenvolvimento a Ponta Grossa”. Siqueira, entrevistado em agosto de 2014, relembra que quando trabalhou no pátio central, entre 1984 e a desativação da ferrovia, a Estação Paraná ainda funcionava como escritório e os armazéns ainda eram utilizados. Contudo, muitas pessoas mencionam o mau estado de conservação do edifício (56 menções) e o abandono (45) (figura 96). Aparentemente, poucas pessoas conhecem de fato a função do edifício como Casa da Memória. M. (2014) declara que “Nem sabia o nome deste lugar. Prédio velho mal acabado e sem utilidade”, e P. (2014): “Existe?! sem expressividade”.

Figura 94: Estação Paraná (Casa da Memória)



Fonte: Martha Batista, 2014.

De fato, 20 pessoas dizem que deveria haver mais divulgação em relação à função do edifício.

Decrépita, subutilizada. Quem entra naquilo? Para ver o quê? É um prédio mumificado pelo seu simbolismo. Só funciona como registro arqueológico, o que é uma pena. Sem gestão e sem vida, pode ter o mesmo destino da Estação Saudade (E.C., 2014).

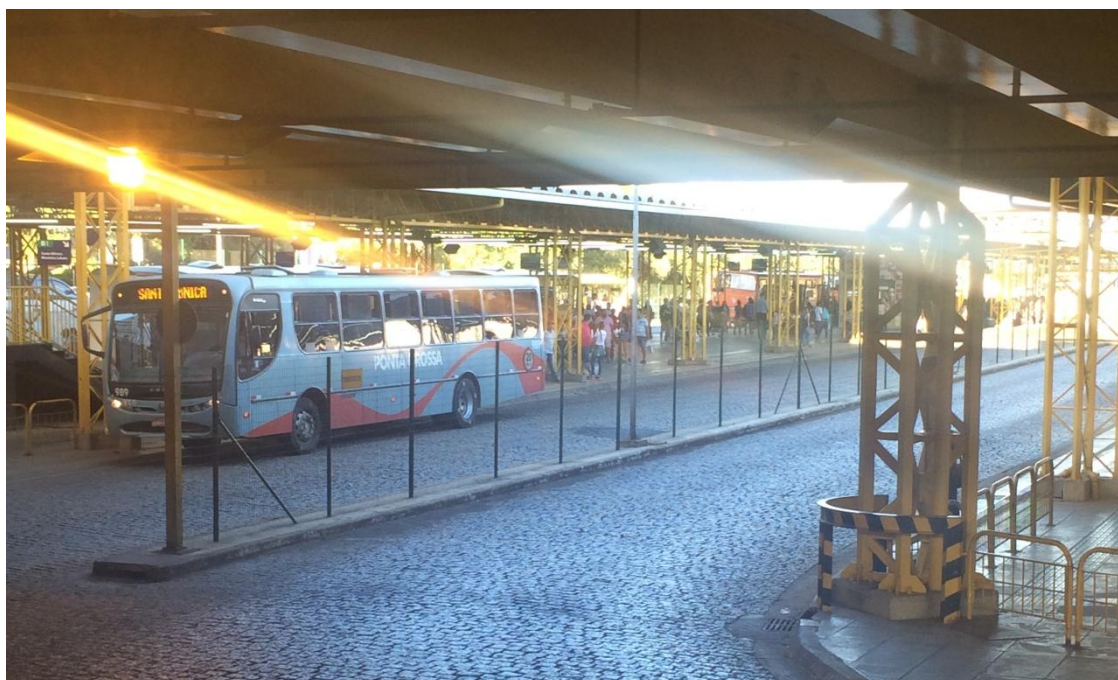
Quase ninguém sabe o que o local atende e o que oferece ao público (V., 2014).

As pessoas que conhecem o rico acervo que existe ali (19 menções) acreditam que o uso é adequado: “É preciso que continue sendo um espaço de memória, centralizando as informações sobre todo o complexo ao redor. Preservado constantemente” (A.R., 2014). “É a efetivação da teoria de que para ser preservado, o patrimônio arquitetônico tem que ter uma utilização prática. Nesse sentido, a Casa da Memória faz jus ao nome e à finalidade a que se destina!” (J., 2014) 17 pessoas mencionam a Locomotiva 250, que fica à frente do edifício, em geral com comentários nostálgicos sobre a infância e a curiosidade em relação ao transporte ferroviário.

Nos comentários sobre a Estação Paraná, são citados muitos termos diferentes. Esse é um dos motivos pelos quais é difícil analisar se a faixa etária, a renda ou o gênero, por exemplo, influenciam no tipo de observação escrita. Termos como “trem”, “nostalgia”, “arquitetura bonita” são mais citados pela faixa de adultos acima dos 41 anos, mas a discrepância não é muito grande em números absolutos pela grande variedade de palavras citadas.

Em relação ao edifício que abriga o Terminal Central de Transporte Coletivo Urbano, o termo mais mencionado é a falta de conservação do edifício. A última reforma foi finalizada há menos de dois anos; contudo, termos relativos à estética e à condição do edifício somam 129 menções.

Figura 95: Interior do Terminal Central de Transporte Coletivo.



Fonte: autor, 2015.

Há pessoas que mencionam o sistema de transporte coletivo como um todo, considerando que a posição do terminal central representa, hoje, empecilho para que o trânsito do centro da cidade seja reformulado, além da qualidade do serviço deixar a desejar. Dentre todas as dez edificações, o Terminal Central é a que recebeu mais comentários negativos, sobre os mais variados aspectos. A respeito da aglomeração de pessoas causada pelo terminal, parte das menções foi negativa, mas houve comentários afirmando que “a grande circulação de pessoas deixa um aglomerado de história e atrativos” (L., 2014). É, assim, também uma construção de memória, mesmo que se trate de um edifício mais novo que seus antecessores ferroviários. Como o Terminal Central já tem mais de 20 anos de existência, certamente carrega determinada quantidade de memórias e funciona, para uma parcela da população – ainda que pequena – como um símbolo. O Terminal é considerado necessário, fundamental, para 28 pessoas. Mesmo assim, muitas vezes o comentário em relação à sua importância vem acompanhado de crítica: “É feio, mas funciona” (D., 2014); “Não gosto de estar lá, mas preciso usá-lo todos os dias”(M.W., 2014).

O conflito existente entre o Terminal Central, a Praça João Pessoa e a Estação Ponta Grossa foi mencionado por poucas pessoas. “Não se pode continuar escondendo a praça João Pessoa e sua importância histórica” (H.Z.,2014). Para A.A. (2014), o Terminal “não deveria estar no meio do centro histórico da cidade, pois descaracteriza a área, que deveria ser exclusiva da Estação Ponta Grossa, a Casa da Memória, o Armazém de Cargas” (figura 99).

Figura 96: Carros estacionados e acesso ao Terminal na Praça João Pessoa.



Fonte: autor, 2015.

Figura 97: Terminal Central, Estação Ponta Grossa e Praça ao fundo.



Fonte: Martha Batista, 2014.

A ideia de que o terminal funciona como bloqueio visual entre os diferentes equipamentos ferroviários é mencionada também por MILLÉO (2014):

O terminal é uma má colocação, porque construíram num lugar que tinha que ser preservado. A Alma de Ponta Grossa está ali. Não podia ter posto ele ali. Aquela fachada feia, é desumano, porque a pessoa entra correndo e sai correndo. Foi retirado o melhor tempo de Ponta Grossa, da época de Ponta Grossa tradicional. Para a sociedade tradicional, ali foi o início do que Ponta Grossa é hoje. O homem destrói aquilo que ele nunca mais vai reconstruir. Nunca mais (MILLÉO, 2014).

Algo inesperado que foi constatado após a leitura das respostas é a quantidade de pessoas que reclamam do som alto da rádio do Terminal Central. Embora pareça algo banal, houve diversas menções à poluição sonora, que, segundo um dos entrevistados, é tão desagradável que o faz desistir de utilizar o terminal quando possível. Independente do exagero dessa colocação, se recuperarmos a ideia de que o lugar em que estamos é apreendido de maneira sinestésica (TUAN, 1980), concluiremos que o Terminal, para as pessoas que têm essa percepção, se torna desagradável e negativo a partir da percepção de um sentido que geralmente não consideramos com a mesma intensidade que a visão. Da mesma forma, locais em que há mau cheiro tendem a ser evitados, mesmo que sejam perfeitamente funcionais e esteticamente belos. Infere-se, daí, a importância em considerar sempre as informações de todos os sentidos, pois uma impressão negativa em um dos sentidos pode significar uma impressão ruim do objeto como um todo.

Algumas considerações devem ser feitas ainda a respeito das variações de percepção de acordo com o gênero e a renda familiar. Em questões relativas à escolaridade e à idade, as diferenças foram irrelevantes. As mulheres, proporcionalmente, se atêm mais às características do edifício em si: precariedade, estética ruim, má conservação. Cada um desses termos é citado por 13% a 16% das mulheres entrevistadas e por apenas 3% a 8% dos homens questionados. Ao mesmo tempo, os homens são mais críticos em relação ao sistema de transporte como um todo, citando muito mais que as mulheres os temas relativos ao congestionamento, à má localização, etc. Essa é outra inferência que não pode ser confirmada apenas com os questionamentos dessa pesquisa, mas provavelmente as mulheres têm a percepção mais aguçada para a escala do edifício e são mais exigentes nesse aspecto do que os homens, enquanto eles têm uma noção mais acurada da relação do edifício com a cidade ao redor. É uma das únicas edificações em que a diferença entre as opiniões femininas e masculinas foi relevante.

Finalmente, vale fazer um breve comentário a respeito das diferenças de respostas quando comparadas as faixas mais altas de renda familiar (a partir de

R\$10000,00 mensais) com as menores (sem renda ou de 0 a R\$500,00 mensais). Cerca de 41% das classes mais ricas declaram que consideram o terminal inadequado quanto à sua localização, enquanto esse tema é raramente abordado dentre os mais pobres (8%). O mesmo acontece para a menção ao congestionamento: 25% dos ricos consideram que o terminal central tem relação com os congestionamentos no centro da cidade, mas apenas 5% das classes com menor renda declaram o mesmo.

É possível interpretar esses dados de duas maneiras. A primeira é considerar que a noção do contexto em que esse edifício se localiza é mais clara para as classes mais favorecidas. Sennett (1988) menciona que o cosmopolitismo, no sentido de experiência da diversidade na cidade, é mais palpável para as classes de maior renda, que têm condições de ir e vir livremente. As classes mais pobres se locomovem com o intuito de trabalhar e, ocasionalmente, ir ao centro da cidade para fazer compras e resolver outros problemas desse tipo. Pode-se inferir, daí, que os congestionamentos e conflitos viários oriundos da implantação do terminal naquele terreno não sejam tão visíveis para determinado grupo de pessoas.

Contudo, a classe rica utiliza muito menos o sistema de ônibus pontagrossense. Embora isso não tenha sido expresso claramente pelos usuários nessa pesquisa, o simples fato de que as críticas ao interior do edifício não foram citadas por membros das classes de maior renda é indicativo de que essas pessoas não utilizam, ou ao menos não com frequência, o sistema. Há um grande número de menções à rádio com o som alto, aos banheiros mal conservados, às poças, ao vento e ao frio pelas classes mais baixas. Mas, no que se refere ao terminal considerado incômodo, inadequado e ao desejo de removê-lo dali, trata-se de uma exclusividade dos ricos que, talvez por não utilizarem os ônibus, não percebiam a importância atual do Terminal Central no modelo de transporte existente hoje.

Assim como no caso do Terminal Central de Transporte Coletivo Urbano, quando questionadas a respeito do *Shopping Center*, as pessoas tendem a mencionar muito mais informações e opiniões a respeito das atividades vividas dentro do edifício e características internas do mesmo do que discorrer a respeito do exterior ou do contexto do edifício. Isso é uma observação interessante quando comparada à atitude em relação aos elementos construídos históricos: neles, por haver um uso menos divulgado ou, ainda, por não haver uso, os entrevistados se

atêm muito mais à aparência externa e ao estado de conservação de cada edificação.

O consumo e o lazer são as primeiras coisas lembradas pelas pessoas. Além disso, 45 entrevistados consideram que o *Shopping Center* é um dos poucos atrativos do centro da cidade. Algumas delas fazem essa afirmação em tom de reclamação, e, em ao menos cinco ocorrências, julga-se que é devido à má conservação e falta de atrativos dos espaços públicos. Essa ideia é mais frequente conforme a escolaridade do indivíduo, o que leva a concluir que a exigência do consumidor em relação ao que se encontra como atividade de lazer varia conforme a escolaridade – que, nessa pesquisa, está bastante vinculada à renda familiar. A. (2014) declara que

Infelizmente eu vejo como uma das únicas opções de lazer NO CENTRO da cidade de Ponta Grossa. Temos vários espaços, mas a população não sabe dar o devido valor aos bens que o Poder Público lhes dá (A., 2014).

Essa é a única menção ao poder público, considerando toda a pesquisa, em que existe certa distribuição de responsabilidade entre a esfera pública – responsável pelos investimentos nos serviços e espaços públicos – e a população, que, como sugerido pelo entrevistado, deveria ter também responsabilidade sobre aquilo que lhe é oferecido. Ao longo da pesquisa, acontece com grande frequência a crítica à conservação e à falta de atrativos nos espaços públicos. Porém, não existe a noção de que a coisa pública é de propriedade de todos e, portanto, de responsabilidade geral. A ideia de apropriação – de considerar determinado espaço como seu, como parte da sua realidade – parece estar cada vez mais distante.

Para Sennett (1988), é à medida em que o ser humano chega ao ideal da democracia, de interpretar todos à sua volta como “outros-iguais-a-si-mesmo” que o homem passa a

confiar os negócios públicos às mãos de burocratas e funcionários de Estado, que poderiam cuidar dos interesses comuns (isto é, iguais). As questões atraentes da vida teriam então cada vez mais um caráter psicológico, na medida em que os cidadãos, confiando no Estado, abandonassem suas preocupações com o que estivesse ocorrendo fora do âmbito da intimidade (SENNETT, 1988, p.48).

Para o autor, o grau de risco emocional que o homem está disposto a correr se reduz gradativamente; para tanto, as atividades da intimidade são profundamente

valorizadas e aquilo que acontece do lado externo da casa de cada cidadão passa a ser responsabilidade 'do poder público'. Na pesquisa, pôde-se observar que, conforme a renda do indivíduo seja melhor, a tendência é que aumente o nível de exigência para que esse indivíduo frequente e elogie os espaços públicos ao seu redor.

Além disso, o *Shopping Center* é um dos elementos construídos que tem uma das mais interessantes relações entre grupos de idades, rendas e escolaridades variadas. Parte da população reclama da aglomeração de pessoas (R., 2014: "Multidões vazias"), lamentando a quantidade de jovens que frequentam aquele espaço. Outros gostam justamente do fato de encontrar os amigos com facilidade no local.

Finalmente, existe uma parcela dos entrevistados que discorre a respeito da arquitetura do edifício e de sua relação com o entorno imediato: "Por que não tem janelas e conversa com o entorno? (R.D., 2014)", "A arquitetura não combina com a história da área onde está localizado (V., 2014)". Esse comentário, no entanto, é muito mais frequente em faixas de renda elevadas (28% dos entrevistados que têm renda familiar entre R\$10000 e R\$20000) do que nos demais estratos (neles o número varia entre 0 e 4%).

Figura 99: Não existe permeabilidade visual entre o *Shopping* e o parque.



Fonte: autor, 2015.

É ainda dentro da realidade das classes mais favorecidas que o conflito com o Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro aparece. Nove pessoas mencionam que o Hospital ficou “escondido” ou “isolado” do conjunto ferroviário após a construção do *Shopping Center*; todas, no entanto, são de pessoas com pós graduação, ensino superior ou no mínimo ensino médio completo. Parece irônico que a população que mais visita o *Shopping Center* – jovens de renda média-baixa – nunca tenha ouvido falar do Hospital Ferroviário ou mesmo declare que não o conhece, apesar da proximidade física entre os dois edifícios.

A questão da classe aparece em diversos dos comentários. Para um dos entrevistados,

Centro comercial e de lazer, onde quem pode pagar desfruta de uma vasta variedade de lazer e alimentação e artigos diversos. Já para a camada popular, esse prédio não condiz com seu poder de compra e acaba por ser apenas um local de "dar de comer aos olhos (C., 2014).

Se existe, então, uma camada da população que visita pouco o edifício, por não ter poder de compra para consumir o que lhe é oferecido, existe a realidade das pessoas que não conhece ou não frequenta o lugar pelo mesmo motivo. Dentre essas pessoas estão aquelas com baixa renda e baixa escolaridade – 29% das pessoas com essas características respondeu que não poderia opinar com muita propriedade a respeito do prédio do *Shopping Center* por não conhecê-lo bem.

Mais uma vez, faz-se um paralelo com uma ideia de Tuan (1980). Para o autor, quando se experencia a cidade, “(...) as suas experiências estão ligadas a lugares que embora sejam fisicamente diferentes, tendem a uma posição social similar (TUAN, 1980, p. 287)”. Nem todos conhecem o *Shopping Center*, mas toda a população conhece o parque. Da mesma forma, alguns não se sentem seguros para visitar a praça João Pessoa, enquanto outros gostam imensamente daquele lugar, e essa percepção está ligado ao poder econômico da população.

O Centro de Comércio Popular também é conhecido pelo consumo por 70 pessoas. Uma grande quantidade dos entrevistados considera a existência do edifício algo bom – seja pela boa localização, pela facilidade de acesso a produtos que em outras lojas seriam mais caros ou porque a população enxerga, ali, uma oportunidade de fonte de renda. A estética do edifício só é mencionada por uma parcela pequena dos questionados.

A grande maioria das pessoas que considera o “Paraguaizinho”, como é conhecido, um lugar bom é de pessoas com renda e escolaridade baixos. 57% dos que responderam que gostam dali são pessoas sem escolaridade, e esse número desce gradativamente conforme a escolaridade aumenta, chegando a apenas 8% de pós-graduados que interpretam o Centro de Comércio Popular como algo positivo.

Certamente, essa discrepância ocorre porque a população com mais poder de compra (como mencionado antes, no horizonte dos entrevistados escolaridade e renda são diretamente proporcionais) não sente necessidade de recorrer ao “Paraguaizinho” para ter acesso às mercadorias que deseja. Muitas pessoas, de todas as classes sociais, citam a má qualidade de alguns produtos, mas para uma parcela da população isso pouco importa: é através desse tipo de produto que as pessoas com menor renda conseguem acessar itens de consumo. Como diz um dos entrevistados, “Comprar algo que seria caro demais no *shopping*” (G., 2014).

Assim, há 55 menções para o fato de que os produtos são baratos ali, mas também 60 pessoas que condenam aquela atividade comercial, considerando-a uma ilegalidade por haver contrabando envolvido. Os que pensam assim são, em sua maioria, as pessoas com maior escolaridade: de 23% de pós-graduados com esse ponto de vista, o número cai para apenas 3% dos entrevistados sem escolaridade. A parcela mais rica, com renda familiar superior a R\$10000,00, não apenas desgosta da atividade ou do edifício, mas é eloquente em colocar seu ponto de vista contrário ao que J.M. (2014) chama de “ilegalidade autorizada” “É falta de respeito com o cidadão que paga seu imposto, ou você tem regra ou não, deixar essas pessoas trabalharem com esse tipo de produto é afronta social!!” (W., 2014)

Finalmente, há aqueles que comentam o edifício esteticamente e a sua relação conflituosa com o contexto em que está, mas, somados, são apenas 37 os que tratam de algum desses temas – comparado aos muitos que comentam a atividade do edifício em si. Cabe também aqui a observação feita em relação ao *Shopping Center*: Aparentemente, para esses edifícios bem sinalizados e divulgados, a aparência externa é apenas mais uma de suas características, enquanto, nos edifícios históricos, é ela o ponto mais discutido.

Dos que mencionam a estética do edifício, a maioria o considera feio ou incoerente no contexto em que está. “Estrutura feia. Faz lembrar o Paraguai não apenas pelo barato custo dos produtos’ (G., 2014). Outro entrevistado descreve o

Centro de Comércio como “Um apêndice azul no meio da praça amarela” (J., 2014), o que poderia ser interpretado como uma afirmação neutra, apenas uma constatação, não fossem as outras críticas do mesmo questionado: “Estrutura feia. Faz lembrar o Paraguay não apenas pelo barato custo dos produtos” (J., 2014).

A opinião de que há incoerência na decisão por essa forma, cor e tipologia arquitetônica (figura 100) é citada por 9 pessoas, que acreditam que “Sua arquitetura não tem nada a ver com a estação de trem” (J., 2014). Finalmente, para ilustrar o pensamento dessas pessoas, transcreve-se abaixo um trecho da entrevista com Cirlei Milléo (MILLÉO, 2014):

É como o Paraguaizinho que tem ali. Tinha que ficar vazio. Abre o espaço que era dele! Eu tinha vontade de contar pro povo que o que eles têm... é a coisa mais linda. Por que é que Ponta Grossa não pode continuar esse espaço que foi feito pra pessoas? (MILLÉO, 2014).

Figura 98: Centro de Comércio Popular e seu entorno.



Fonte: autor, 2015.

Questionados a respeito das passarelas, é interessante perceber que boa parte das pessoas não faz distinção entre a passarela nova e a velha, parecendo acreditar que ambas foram feitas ao mesmo tempo, por se referir sempre às duas como um conjunto. Contudo, as menções nostálgicas a acontecimentos na infância sempre são endereçadas à passarela que conecta à Rua Fernandes Pinheiro, e a

maior parte das críticas é relativa ao pouco uso da passarela que cruza a Avenida Vicente Machado, atribuído, em geral, ao posicionamento inadequado das mesmas.

Figura 99: Passarela mais nova, feita sobre a Avenida Vicente Machado.



Fonte: autor, 2015.

Assim, 131 pessoas classificam aquela passarela como subutilizada. O interessante é que as pessoas se dividem entre aqueles que culpam o poder público, declarando que elas não são utilizadas porque estão em local inadequado (17 menções) ou devido à falta de acessibilidade (12 menções), e as que consideram que falta conscientização das pessoas no sentido de começar a utilizar mais esse equipamento.

Mesmo as pessoas que falam da necessidade da passarela (37 pessoas) ou da segurança que ela proporciona (38 pessoas), em geral, fazem comentários que mesclam críticas à sua estética, posição ou conservação e reconhecimento da necessidade do aparelho:

Acho seu desenho estranho, porém, muito útil numa rua de grande movimento. Não sei dizer se as pessoas a usam com consciência (R., 2014).

Horível. Poderia ter uma plástica mais interessante, ser mais convidativo, assim os pedestres não andariam tanto na rua pra atravessar do parque para a estação, gerando menos acidentes e tudo mais. Poderia ter mais sentido com o espaço e o parque, e enfim, é muita falta de um arquiteto, de um BOM arquiteto! (C., 2014).

Como nas outras questões, há muitas colocações irônicas ou agressivas, demonstrando a irritação das pessoas ao lembrarem que o equipamento existe. “Por favor tire esse espantalho daí!” (J., 2014). Das pessoas que pensam dessa forma, considerando a passarela uma intervenção feia e incoerente, novamente existe a tendência da classe com maior escolaridade ser mais crítica: a estética é criticada 20% dos pós-graduados contra apenas 3% das pessoas com ensino fundamental e nenhuma sem escolaridade.

Pessoas de todas as faixas de renda, idade, escolaridade e de ambos os gêneros desaprovam a posição onde a passarela fica, sendo um total de 17 menções a isso. “Não acho que aquele seja o fluxo principal dos pedestres... Seria mais útil se cruzasse a R. Ermelino de Leão” (F., 2014); “Do nada para o nada” (L., 2014). Considerando ainda as 12 pessoas que destacam a grande quantidade de degraus como um obstáculo não só às pessoas com deficiência, mas a todos os usuários, pode-se dizer que a passarela é considerada inadequada por boa parte dos entrevistados (figura 102). Como comentado anteriormente: mesmo quando se enaltece a segurança que ela proporciona, esse elogio é acompanhado de uma crítica:

Em se tratando de segurança, é um ótimo equipamento, porém não se dá acesso às pessoas que têm algum tipo de deficiência (C., 2014).

Tenho preguiça de subir. É bonita, mas é tanta escada que prefiro esperar e atravessar na rua (T.M., 2014).

Figura 100: Grande quantidade de degraus da passarela.



Fonte: autor, 2015.

Finalmente, há aqueles que acreditam haver incoerência entre a passarela e os demais equipamentos e edificações dos arredores, mas são apenas representantes das mais altas faixas de salário que pensam dessa forma (22% deles contra 0 a 5% das demais faixas). Algumas pessoas lembram curiosidades a respeito da utilização das passarelas: o uso pelos fotógrafos e pelo público que assiste aos shows realizados no Parque; a tradição de pendurar um boneco de Judas na passarela nos Sábados de Aleluia, as tentativas de suicídio que já aconteceram ali.

De uma forma ou de outra, por essas poucas observações, percebe-se: até mesmo na passarela renegada pela população, já começa a existir apropriação e memória social.

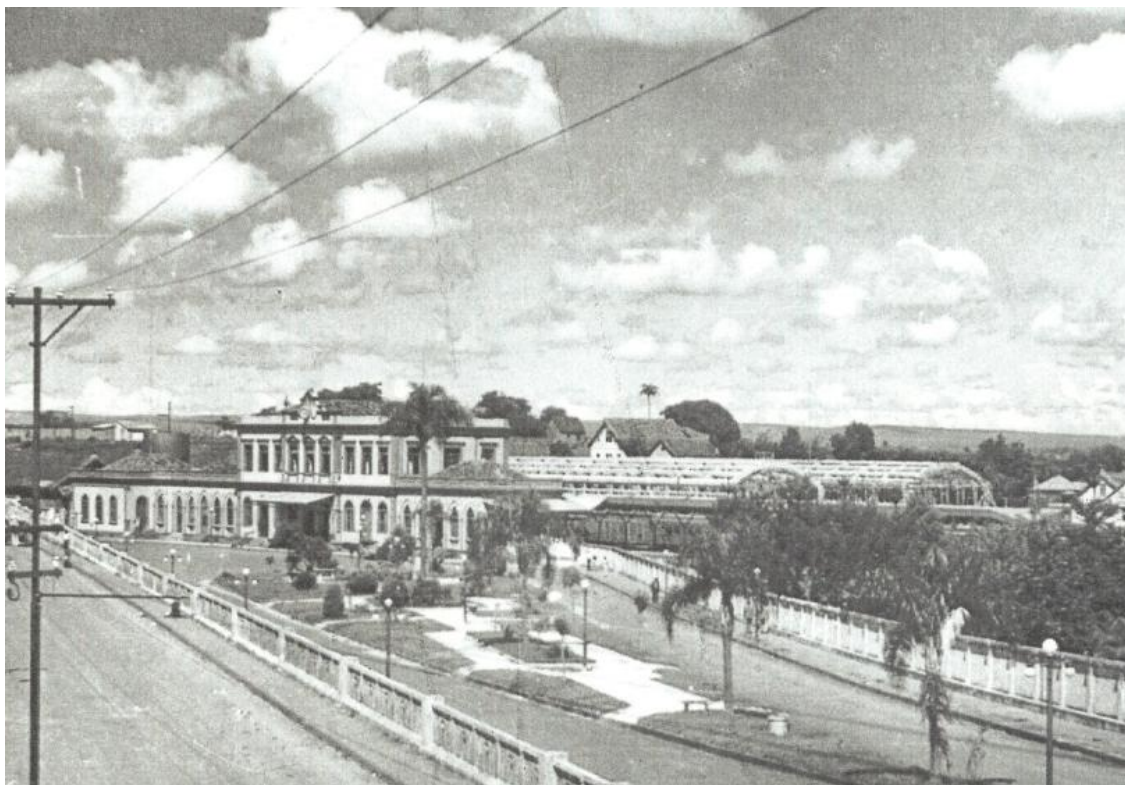
A respeito da Praça João Pessoa, E.H. (2014) declara:

Linda praça, encravada num dos pontos mais feios de Ponta Grossa. Condenada pelo Terminal Central, está isolada do Complexo Ambiental (que deveria ser a sua continuação óbvia). Tem ainda o azar de servir como

fim-de-trilha e estacionamento. Não funciona como praça, funciona como endereço, o que talvez seja o pior que pode acontecer a um espaço desses... (E.H., 2014).

O trecho acima resume o que a população pensa a respeito da praça – todos os itens mencionados estão acima: sua beleza, o conflito com o Terminal Central, a grande quantidade de veículos estacionados, a falta de atrativos e consequentemente de uso (figura 103). É surpreendente a quantidade de respostas comentando que o entrevistado não conhecia o local, ou não sabia que era uma praça, ou ainda que não compreende por que um lugar como aquele não tem mobiliário ou quaisquer atrativos que estimulem a permanência do passante. Destaca-se a quantidade de pessoas que a consideram bonita (figura 103) – são 67, sendo a segunda maior recorrência o termo ‘subutilizado’.

Figura 101: Praça em meados de 1940 e atualmente, com muitos carros.



Fonte: autor, 2015.

Essa opinião está exemplificada nas seguintes respostas:

Tão linda, mas não sabia que tinha nome, escondida em meio ao caos, esconde muito, muito mais que sua beleza, esconde, histórias, memórias e vidas, guarda em cada canto uma característica do ser ponta-grossense (J.A., 2014).

Bonita e bem cuidada, porém sem atrativos que façam com que as pessoas permaneçam no local (G., 2014).

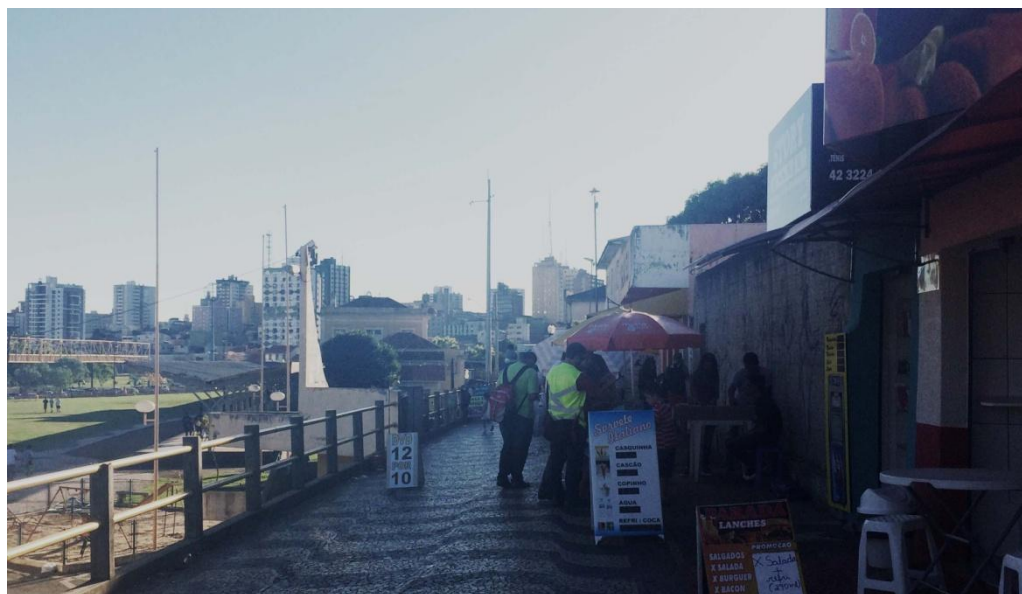
Por quê nunca caminhei com calma por ela? Mal sei descrever se me perguntarem. (S., 2014).

Boa parte das respostas que envolvem termos como “isolada”, “escondida” e “marco” são provenientes da faixa etária mais velha. Fica claro o carinho que essas pessoas têm pela praça, considerada por alguns usuários como uma “ilha” (C., 2014) escondida pelo Terminal Central. Dezesesseis pessoas acham que o Terminal prejudica a visualização da praça e é isso que compromete sua valorização enquanto espaço urbano. Muitos citam também o comércio da Rua Fernandes Pinheiro (figura 104) como um motivo para a praça ser pouco utilizada.

A Rua Fernandes Pinheiro tem um histórico de degradação, pelo que se extrai das entrevistas feitas às pessoas que lembram o local quando ali havia a linha férrea. Siqueira (2014) descreve que

já era degradado antes. Desde a época do trem de passageiro, com exceção ao cantinho onde tinha o hotel, o restante já era degradado. E já era assim antes na Hinon Silva também. Era um local de meretrício, drogas, etc. (SIQUEIRA, 2014).

Figura 102: Comércio irregular na Rua Fernandes Pinheiro.



Fonte: autor, 2015.

Porém, até mesmo aquela área degradada é capaz de suscitar nostalgia, como no evento lembrado por Cirlei Milléo – os jogos do “Fantasma”, o Operário Ferroviário Esporte Clube²⁵:

Eu fui morar num edifício, que da janela do meu quarto dava pra você ver a estação. Agora, a coisa que eu achava mais lindo era o dia que o Operário jogava em Paranaguá, ia e voltava de trem, aquela multidão ali, era a coisa mais linda, um espetáculo! Eu não podia ligar o rádio porque eu tinha de estudar. Mas eu ficava de olho pela janela no bar, e quando uma bandeira fazia assim... eu sabia que era gol. Era uma coisa bacana! Tinha os desfiles de carro por ali... Ali era centro. Fazia aquela volta ali. Ali onde agora é o calçadão, o pessoal dava a volta na quadra ali. Era a coisa mais linda você ver o povo voltando, principalmente quando o Operário ganhava (MILLÉO, 2014).

Apenas a população mais rica descreve a praça como perigosa. Atribuem essa sensação ao entorno dito “desagradável” da Rua Fernandes Pinheiro, e citam as drogas, traficantes, prostituição e desocupados. Enquanto isso, cidadãos com renda familiar mais baixa citam que gostam de permanecer naquele local: enquanto C. (2014) descreve a Praça João Pessoa como “A praça dos desocupados (figura 105)”, G.W. (2014) descreve que sempre fica no local “para encontrar alguém que vá chegar pelo Terminal Central”.

²⁵ Operário Ferroviário Esporte Clube é uma agremiação esportiva da cidade de Ponta Grossa, no estado do Paraná, fundada a 1 de maio de 1912, sendo o segundo clube mais antigo do estado em atividade. Fonte: CLUBE (2012).

Figura 103: Praça utilizada apenas por uma camada social.



Fonte: autor, 2015.

É um dos retratos mais discrepantes, de toda a pesquisa, considerando renda e percepção de um lugar. Pode-se utilizar a ideia de Tuan (1980) para compreender esse fenômeno, em que a classe média é muito crítica aos espaços e dificilmente se apropria de um espaço público com a mesma agilidade que a população de baixa renda.

as pessoas da classe média urbana são muito seletivas no uso se espaço (...). Seu sentido de lar tem limites rígidos. Para uma pessoa da classe média, o lar pode se estender até o gramado ou jardim pelo qual ele paga imposto, além daí, o espaço é impessoal. Assim que põe o pé na rua, ela se sente em um lugar público que pouco lhe pertence. Para um homem da classe operária é permeável o limite entre a sua casa e o seu meio ambiente imediato (TUAN, 1980, p.295).

Finalmente, Sennett coloca que a pessoa estranha é tida como uma figura ameaçadora (SENNETT, 1988). De fato, os “desocupados” a que se refere um dos entrevistados nada mais são do que pessoas, também, porém desconhecidas daquele que os classifica assim. Nota-se que as esferas em que normalmente circulam os “ricos” e os “pobres” – os lugares frequentados por cada um – raramente podem ser misturadas sem causar desconforto a um e a outro.

Assim como no caso da Estação Ponta Grossa, o tema ‘memória e história’ foi o mais recorrente nas respostas dos entrevistados. Foram 62 menções, claramente crescentes conforme a idade e conforme o nível de escolaridade das

peessoas. Outro ponto interessante é que diversas pessoas relembram fatos sobre o edifício quando funcionava como Hospital: há pessoas que nasceram nesse hospital e têm uma relação afetiva com ele; outras declaram que, para elas, o prédio referencia os fatos históricos da época de sua edificação.

Lindo esse prédio, nasci nesse hospital, aliás nasci e me criei ai, pois sempre morei do lado do hospital. Amo esse prédio, faz parte da minha vida (C.N., 2014).

A Rede Ferroviária Federal, além de ser uma excelente empresa, trouxe muitos benefícios. Um deles foi o Hospital 26 de Outubro e o outro a Cooperativa (M.M., 2014)

Acho ele bem bonito, parece que sua estrutura, por si só já nos conta sua história” (L.S., 2014).

O uso como sede de um órgão governamental que presta assistência social a famílias de baixa renda é considerado, pelas entidades de proteção ao patrimônio, algo positivo na preservação do edifício. Dentre as pessoas entrevistadas a respeito, as que mais citam essa função do edifício são as que têm menor escolaridade e renda, partindo de 50% das pessoas sem renda a apenas 7% das pessoas de faixas de renda mais elevadas. Alguns dos entrevistados chegam a condenar o uso, considerando-o incorreto: “Assistência social, não traz nada para a cultura da cidade” (W., 2014). Mais uma vez, fica clara a diferença de percepção do elemento construído conforme o leitor: para as pessoas que precisam do auxílio, pouco importa o edifício, e sim a ajuda conseguida dentro dele: M.S. (2014) o descreve como “Um lugar de bons corações”; para quem nunca adentrou o prédio por não precisar de assistência, sobra a espacialidade do prédio para ser analisada. Como mencionado no parágrafo anterior, a idade do questionado também influencia no quanto ele percebe de beleza e carga histórica do edifício, independente de sua renda.

De forma análoga ao antagonismo Terminal Central x Praça João Pessoa, é inquestionável que existe desarmonia entre o *Shopping Center* e o Hospital Ferroviário. Se alguns dos entrevistados já mencionavam esse conflito quando questionados sobre o Shopping Center, nesse ponto da pesquisa, ainda mais pessoas criticam a construção dos edifícios novos – tanto o centro comercial quanto o anexo modernista do Hospital. 58 pessoas consideram que o prédio está isolado ou escondido.

Quem teve a ideia de por aquela 'caixa branca gigante' para esconder esse hospital? (F., 2014).

Ficou escondida atrás do *shopping* (E., 2014)

Figura 104: Edifício do Hospital bloqueado pelos anexos e pelo *Shopping Center*.



Fonte: autor, 2015.

Ironicamente, o grupo que mais frequenta o *Shopping Center* – os jovens com idade entre 16 e 21 anos – é o que menos conhece o Hospital. 17% deles não identificou, observando a foto, o edifício próximo ao qual se encontram com os amigos frequentemente. Finalmente, cabe uma observação curiosa: alguns consideram o prédio assustador, como uma casa mal-assombrada. Estaria esse fato relacionado à pouca familiaridade das pessoas de classe média com o interior do prédio?

Visualmente falando, parece um local mal assombrado. Tanto por fora, quanto no seu interior. Na sua parte externa, a visão que eu tenho é de uma casa no meio da neblina, devido suas cores "apagadas", e na parte interna tem a aparência de ser "frio e sombrio", considerando o pé direito alto, há muitos detalhes em madeira escura, e o ranger das madeiras enquanto subimos as escadas lembra uma casa de filme de terror (A., 2014).

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

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

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

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

Figura 105: Diversidade de estética dos elementos construídos



Fonte: autor, 2015.

Existem pessoas que discordam, considerando que “antiguidades devem estar expostas num determinado espaço assim como os modernos atuais devem ter espaços próprios” (L.L., 2014), mas é a minoria. Por outro lado, diversas pessoas

mencionam a necessidade de a mistura ser harmônica (71 pessoas), e frisam que hoje essa harmonia não acontece, ou seja, há conflitos.

Finalmente, vale exemplificar, através da resposta de um dos entrevistados, a conexão entre os elementos construídos listados e o Parque Ambiental, que, enquanto espaço livre, poderia servir como conector entre todos os elementos construídos que ali existem. Para M.V. (2140), não há coerência entre o parque e algumas das novas edificações ali colocadas, e, somando-se a isso a pouca quantidade de árvores, o nome “parque” parece não fazer sentido. Essa ideia é compartilhada por Sérgio Siqueira²⁶, uma das pessoas entrevistadas pessoalmente devido a seu vínculo com a Rede Ferroviária por muitos anos. Siqueira acredita que

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

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

Surpreendentemente, o termo “patrimônio²⁷” apareceu em todas as faixas de escolaridade de forma bastante expressiva: variou de 21% a 38%, das pessoas sem escolaridade às pós-graduadas. Também foi reforçada, nas respostas a esse questionamento, a lucidez de boa parte das pessoas em relação à forma correta de manter um edifício preservado – através do uso:

Acredito que não adianta manter uma edificação simplesmente pelo seu valor histórico. Dar uma nova função a um edifício é valorizá-lo e manter a arquitetura viva.

²⁶ Sérgio Ricardo Vinholes Siqueira foi entrevistado em 19 de agosto de 2014, contribuindo com suas memórias a respeito do período em que trabalhou na seção de Controle Operacional dos trens em Ponta Grossa, de 1984 a 2003. A entrevista está transcrita na íntegra no apêndice B deste trabalho.

²⁷ Ao criar palavras-chave a partir de respostas abertas, logicamente houve substituição de termos análogos, como “nostalgia” e “melancolia”, por exemplo. No entanto, em relação ao termo “patrimônio”, foram mantidas apenas as menções com essa exata palavra, com o objetivo de verificar quantas pessoas conhecem e utilizam esse conceito de maneira corriqueira. Outros termos foram agrupados sob palavras-chave como “preservação” e outras, dependendo do caso.

Trazer novos equipamentos serve como atrativo para o espaço, e essa mistura de usos cria uma variação de público que gera usos em diferentes horários. Dessa forma o público se sente mais seguro por sempre ter alguém por perto” (V.S., 2014).

Finalmente, foi questionado às pessoas o que elas acreditavam que deveria ser diferente na área de estudo, com todos os elementos construídos estudados. Como comentado anteriormente, mesmo em perguntas nas quais não era perguntado explicitamente, houve sugestões de alterações, novos usos, mudanças que o entrevistado gostaria que ocorressem relativas a cada elemento analisado. Após opinarem sobre cada um dos elementos, parece ter havido muita reflexão por parte dos entrevistados, e itens que nas primeiras perguntas apareceram em pouca quantidade agora ganharam um peso maior.

Isso aconteceu com a questão da preservação e valorização histórica, que ganhou importância na mentalidade das pessoas entrevistadas. Para 95 delas, essa é a primeira coisa a modificar naquele lugar, e 20 pessoas reforçam a necessidade de dar um uso aos edifícios históricos. Algumas falas, em especial, ilustram diversos pontos levantados pelas pessoas nessa última etapa:

Da forma como estão organizados esses equipamentos, tornam essa área feia, transmitem uma sensação desagradável. Penso ainda que seria muito difícil modificar a atual organização do espaço urbano nessa área, mas valeria o investimento, porque a paisagem é muito mais que o visto, ela desperta os outros sentidos humanos, os sentimentos, as emoções... (F., 2014).

Esse espaço deveria por si só contar a história da cidade. Mostrar a importância dos locais e fazer referências históricas (D., 2014).

A falta de arborização e de vegetação em geral é citada por muitas pessoas, confirmando assim o manifestado por muitos desde o início do questionário. Somando aqueles que mencionam ‘natureza’, ‘árvores’ e ‘sombra’, são 143 pessoas que gostariam de melhoras nesse aspecto. O termo sombra, no entanto, em parte das menções não é necessariamente vinculado à existência de vegetação. A demanda por sombra perto dos equipamentos do parque e de alguns dos edifícios aparece em diversos pontos das entrevistas feitas.

43 pessoas declaram que gostariam que houvesse mais atrativos culturais naquele lugar, tanto na forma de eventos quanto em novos usos para os edifícios. L.L. (2014) afirma que gostaria de “vivenciar a região dos campos gerais e sua sociedade em termos culturais, gastronômica e botânica”. Além da parte cultural,

equipamentos e mobiliário são citados por 38 pessoas como intervenções necessárias em todo o espaço que abrange os 10 elementos construídos, ou seja, a área Parque Ambiental e arredores:

A distribuição de equipamentos e mobiliário urbano. A construção de uma identidade arquitetônica de luminárias a bancos e a criação de uma continuidade - ou seja, superadas as interrupções naturais (rua, avenida, desnível) de modo mais suave. Ou harmônico (E.H., 2014).

Diversos entrevistados citaram a necessidade de mais segurança (37 menções), o que parece razoável considerando a quantidade de pessoas que mencionaram o perigo como um problema em momentos anteriores. Destaca-se ainda a preocupação de 12 pessoas a respeito da conscientização da população, reforçando a ideia, já mencionada, de que a apropriação e a valorização do centro histórico pelos usuários é tão importante quanto as iniciativas públicas de intervenções para que haja de fato melhora no lugar.

Como conclusão sobre essa fase de entrevistas e questionários, há diversos pontos a comentar. Um deles é a escolha, nesse trabalho, de entrevistar apenas com pessoas moradoras de Ponta Grossa, ou que mudaram-se daqui mas conhecem bem o lugar em questão. Conclui-se que essa escolha foi acertada, e que se comprovou a ideia de Tuan (1980) de que a postura e opinião do nativo é muito mais contundente, profunda e complexa que aquela do visitante. Para o autor, essa opinião somente pode ser expressa refletindo-se sobre “comportamento, tradição local, conhecimento e mito” (TUAN, 1980, p.96). O estranho, em contrapartida, poderia vir a ser superficial. Não há dúvida de que a análise e reflexão dos pontagrossenses questionados foi profunda e suficiente para a melhor compreensão daquele lugar pela autora.

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

Em relação aos elementos construídos antigos e aos novos, pôde-se perceber uma tendência. Em edifícios relativamente novos, as pessoas mencionam muito mais informações e opiniões a respeito das atividades vividas dentro do mesmo do que apontam a respeito do exterior ou do contexto do prédio. Já nos elementos construídos históricos, por haver um uso menos divulgado ou, ainda, por não haver uso, os entrevistados se atêm muito mais à aparência externa e ao estado de conservação de cada edificação.

A respeito da relação entre os diversos elementos construídos aqui estudados, havia uma expectativa no sentido de confirmar o aparecimento de conflitos entre as edificações e espaços, e compreender qual o impacto dessas disparidades. Após a leitura de todas as respostas e compreensão da opinião dos entrevistados, a conclusão é que há, de fato, fragmentação; se essa fragmentação não existisse, a maior parte das pessoas acredita que todos os espaços teriam sua utilização potencializada.

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

Talvez, através da reativação do espaço livre, intersticial aos elementos construídos ao seu redor, seja possível modificar o comportamento atual das pessoas, que envolve muito mais a passagem do que a permanência. Favorecer a

permanência naquele lugar contribuiria para a preservação dele próprio – consequentemente, de seu discurso e memória.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

SOBRE OS OBJETIVOS E HIPÓTESES

Ao finalizar o trabalho, pode-se dizer que o objetivo principal, “Analisar a composição atual do antigo pátio ferroviário de Ponta Grossa, a partir dos significados de seus elementos construídos para a sociedade pontagrossense”, foi atingido. Através da metodologia utilizada, foi possível compreender o pensamento da população pontagrossense (de diferentes idades, faixas de renda, escolaridade, etc) a respeito do lugar de estudo, bem como os significados e ideias que cada um dos elementos construídos desperta no imaginário coletivo e individual.

O centro ferroviário de Ponta Grossa é, inegavelmente, um *lugar* para boa parte da população. Isso fica claro ao perceber a quantidade de pessoas que consideram aquele um dos melhores ou mais importantes pontos do Município. Contudo, nem todos têm uma relação afetiva com o lugar pelo mesmo motivo: as significações variam de pessoa para pessoa e, em alguns pontos, para cada grupo ou segmento social.

A hipótese colocada no início desse trabalho era de que parte do discurso das edificações remanescentes ferroviárias poderia ter se perdido, para a população pontagrossense, como consequência das re-significações de um espaço antes inteiramente ferroviário, sendo classificação como *lugar de memória* plausível apenas para uma parte da enorme diversidade de pessoas que o conhece e frequenta. Essa hipótese também foi confirmada: existem aqueles que não têm uma conexão especial com o lugar apenas por sua trajetória histórica, e sim por outros motivos – atividades realizadas ali, grupos de frequentadores, falta de opção, etc.

Contudo, foi surpreendente, para a pesquisadora, a quantidade de menções ao passado identificadas nas falas dos questionados. ‘Memória’, ‘história’, ‘discurso’, ‘patrimônio’, ‘preservação’, ‘saúde’. Termos que se esperava encontrar em quantidade em apenas algumas das análises foram constantes em todo o trabalho, apontando, talvez – e com boa dose do otimismo peculiar do pesquisador – que ainda haja maneiras de trazer para o centro do convívio dessa população o gosto pelo patrimônio ferroviário pontagrossense.

A ideia de que existe fragmentação, desarmonia, ruído na conformação espacial do centro ferroviário de Ponta Grossa demonstrou-se, mais do que uma leitura parcial, algo presente na percepção de boa parte das pessoas que ali circulam. Os usuários do Parque Ambiental ficam completamente desconectados visualmente daquele que foi um dos espaços de maior convívio social durante o apogeu da ferrovia, e isso é conscientemente percebido por parte deles. Se houvesse mais harmonia entre os elementos construídos, talvez os discursos de alguns deles pudessem ser melhor compreendidos pelos cidadãos, que muitas vezes caminham depressa para acessar algum dos equipamentos dos arredores.

Quanto à metodologia empregada, houve plena adequação para cumprir os objetivos, excetuando-se, talvez, detalhes que teriam permitido uma leitura ainda mais ampla dos dados²⁸ Quando foi elaborado o questionário, a opção pelas respostas abertas foi feita intencionalmente, acreditando que as respostas escritas pelo próprio entrevistado seriam mais alinhadas com seu pensamento do que se ele precisasse escolher dentre alternativas. Em alguns casos, especialmente naqueles referentes aos elementos históricos, essa expectativa foi superada: é notório o prazer do questionado em escrever a respeito de uma época que ele viveu, sobre a qual ouviu falar ou que admira. Da mesma forma, é possível perceber a indignação ou revolta quando o entrevistado está descontente com algo, pela veemência na pontuação e nos termos escolhidos para se expressar. Essa complexidade do questionário aberto foi, portanto, fundamental para que a percepção das pessoas ganhasse uma dimensão mais realista e interessante.

Em relação à relevância do trabalho no âmbito da Gestão do Território, tanto academicamente quanto para a gestão pública desse Município, não há dúvidas de que se trata de uma contribuição considerável. A metodologia empregada no trabalho, por ter se provado adequada e suficiente, poderá ser replicada e

²⁸ Em relação às faixas de renda utilizadas para balizar a resposta, teria sido mais adequado desmembrar, em duas, uma das faixas: aquela que abrange de R\$1000 a R\$5000 mensais acaba por abarcar pessoas muito diferentes, eliminando, assim, parte das descobertas que poderiam ser feitas com um cruzamento de dados mais preciso. Nessa faixa, estão famílias em situação precária, em que ambos trabalham recebendo um salário mínimo e com filhos sob sua responsabilidade; estão também, contudo, jovens adultos de classe média que recebem R\$5000,00 por mês para seu próprio sustento. Assim, se houvesse duas faixas nesse intervalo (por exemplo, de R\$1000 a R\$2500 e de R\$2500 a R\$5000) e também a informação sobre a quantidade de pessoas que vivem com aquele valor – o rendimento per capita –, certamente haveria enriquecimento dos resultados e outras particularidades de cada grupo social poderiam, eventualmente, ter sido descobertas.

reelaborada para outras pesquisas semelhantes. Ainda: a disponibilização de dados, tratados e originais, para pesquisadores em formato de arquivo aberto, permitirá outras abordagens e leituras provenientes da mesma entrevista – sem dúvida, algo viável e desejável, considerada a enorme quantidade de informações que ainda pode ser extraída, especialmente se vier a acontecer como iniciativa de pesquisadores com outras preocupações, formações e curiosidades.

No que toca à aplicação prática, há mais de uma possibilidade aberta por esse trabalho. Uma delas foi a elaboração de uma compilação completa de todos os documentos disponíveis em arquivos físicos e digitais a respeito de pelo menos cinco elementos construídos de inegável importância para a cultura pontagrossense: Estação Ponta Grossa, Estação Paraná, Armazém de Carga, Praça João Pessoa, Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro. Chega-se ao final desse trabalho com um dossiê relativo a cada um desses elementos edificadas, e ainda com todos os registros disponíveis sobre reformas, alterações, denúncias, manifestações relativas à preservação desses e dos outros elementos construídos no local. Esse material poderá ser amplamente utilizado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN, do qual a pesquisadora participa desde maio de 2013, e a partir desse órgão disponibilizado para quaisquer secretarias, organizações e pessoas que tenham interesse nas informações completas (nem todas disponibilizadas nessa dissertação por haver dados irrelevantes para o objeto aqui apresentado, mas todas registradas em ordem cronológica).

A utilização dos resultados dessa dissertação pelo IPLAN vai muito além. Muito do que foi percebido e registrado nas pesquisas (de documentos públicos, entrevistas e questionários) demonstra um ciclo de falta de informação, interesse ou conhecimento por parte do poder público para viabilizar a preservação do patrimônio cultural e dos espaços e edifícios públicos. Espera-se utilizar todos esses resultados de forma a modificar a relação entre poder público e academia. Colocam-se abaixo algumas das principais constatações ao longo do trabalho que podem ser trabalhadas pelos órgãos interessados em modificar o modelo de gestão pública que, claramente, é falho e incompleto.

- 1) Pouco se faz, pouco se publica.

Ficou claro que a população está sempre descontente com aquilo que lhe é oferecido. Desconsiderando o desinteresse e a falta de participação popular espontânea na gestão de melhores espaços, tema esse tratado no corpo do trabalho, e levando em conta apenas as colocações da população sobre esse lugar dentro da cidade de Ponta Grossa, é possível afirmar, com certeza, que, além de haver poucos projetos de sucesso, os poucos que existem e funcionam não estão sendo corretamente divulgados. Poucas pessoas conhecem as funções dos edifícios históricos ou os eventos que ali ocorrem. Investir em publicidade confirma-se quase tão importante quanto investir nos projetos em si.

2) Sem uso, a degradação é implacável.

Não são apenas os estudiosos da preservação de patrimônio arquitetônico que dizem: a população entrevistada tem esse fato claro em sua percepção. Sem utilização dos espaços e equipamentos, sejam eles históricos ou não, a tendência é a decrepitude e a ruína, e essa tendência é acumulativa. Um edifício vazio vira palco de atividades ilícitas; essa, por sua vez, afastam a maior parte das pessoas, aumentando o espaço vazio – e assim por diante. Novamente: viabilizar o uso de todos os espaços vai além de construir o suporte físico para determinadas atividades; é necessário comunicar, informar, divulgar cada intenção, e, assim, multiplicar os usuários e transformá-los, também, em repetidores daquilo que acontece num determinado lugar.

3) A agressividade provém da falta de conhecimento.

A fala dos entrevistados é transparente – por trás das expressões utilizadas, percebe-se ternura, nostalgia, descrença, irritabilidade. Para quem trabalha com patrimônio histórico, é doloroso ouvir palavras agressivas sobre os edifícios: “inútil!”, “decrépita!”, “isso existe??” “pra que serve??”. Sem conhecimento, não há respeito; sem respeito e apropriação, nenhum projeto se manterá.

- 4) As pessoas gostam de sugerir soluções e podem ser muito coerentes. Quanto elas querem.

Em muitos dos casos, em que se solicitava um breve comentário da pessoa sobre determinado assunto, parte das pessoas apresentam, também, suas opiniões quanto ao potencial para aquele edifício. As pessoas gostam de informar as alterações desejáveis, mais do que apenas constatar a existência do problema. É necessário repensar como funcionam nossas políticas de planejamento participativo – sem desconsiderar, no entanto, que provavelmente boa parte das pessoas que se dispuseram a dar ideias não participam de nenhum mecanismo existente para contribuir com a gestão do município em que vivem. A culpa é do modelo de gestão ou da cultura de isenção de responsabilidade sobre aquilo que é público?

6 REFERÊNCIAS

BIBLIOGRÁFICAS

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

BARRETO, A. A. **O discurso carismático e a rotinização do carisma na Skate Plaza do Complexo Ambiental Governador Manoel Ribas - Ponta Grossa – PR**. Ponta Grossa, 2012. Dissertação (Mestrado Em Ciências Sociais Aplicadas) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2012. Disponível em: <http://www.bicen-tede.uepg.br/tde_arquivos/3/TDE-2012-09-24T153654Z-622/Publico/Adriano%20Albuquerque%20Barreto.pdf> Acesso em: 02 dez. 2014.

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

BONAMETTI, J. H. **A arquitetura eclética ea modernização da paisagem urbana brasileira**. Revista científica/FAP, p. 24-36, 2007. Disponível em: <http://www.fap.pr.gov.br/arquivos/File/RevistaCientifica1/JOAO_HENRIQUE_BONAMETTI.PDF>. Acesso em: 20 dez. 2014.

CHAMMA, G. V. F. **Os Campos Gerais: Uma Outra História**. Santa Maria: Pallotti, 2007.

CORRÊA, R. L. **Introdução à geografia cultural**. Bertrand Brasil, 2003.

CUCHE, D; PEREIRA, M. S.; GANDRA, F. **A noção de cultura nas ciências sociais**. 1999.

DUNCAN, J. **The city as text: the politics of landscape interpretation in the Kandy Kingdom**. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

FABRIS, A. Arquitetura Eclética no Brasil: o cenário da modernização”. **História e Cultura Material. Anais do Museu Paulista**, n. 1, 1993. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v1n1/a11v1n1.pdf>> Acesso em: 08 jan. 2015.

FERNANDES, J. C. **Das colinas do Pitangui**. Ponta Grossa: Gráfica Planeta, 2003.

FEYERABEND, P. **Contra o Método**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977.

LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista**. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/up000009.pdf>>. Acesso em: 14 out. 2014.

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

MACEDO, S. S. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo: QUAPÁ, 1999.

MACHINSKI, F. **“Memórias” e Patrimônio Arquitetônico em Ponta Grossa – PR: Subsídios para sua Salvaguarda**. P.115-167 In: SAHR, C. L. L. (org). A paisagem como patrimônio cultural: Campos Gerais e matas com araucária no Paraná. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2010.

MADALOZZO, N. **Intervenção na Paisagem Ferroviária de Ponta Grossa – PR**. Curitiba, 2006. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Ciências Tecnológicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

MELLO, R. B. **A cultura da crença: uma reflexão sobre o espaço simbólico e o simbolismo na arquitetura religiosa**. São Paulo: 2007. Disponível em:

<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16138/tde-19092007-143534/publico/DISSERTACAO.pdf>>. Acesso em: 10 ago. 2014.

MONASTISKY, L. B. **Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA. em Ponta Grossa (PR).** Dissertação de Mestrado. Florianópolis: UFSC/CFH/PPGGeo, 1997. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/111954?show=full>> Acesso em: 10 jan. 2015.

_____. **Ferrovia: Patrimônio Cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR).** Florianópolis: UFSC, 2006.

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

NORA, P. **Entre memória e história: a problemática dos lugares.** Les lieux de mémoire, (pp.28 – 42), 1984. Tradução: Yara Aun Khoury, 1993. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/viewFile/12101/8763>> Acesso em: 10 dez. 2014.

PEREIRA, D. M. M. **A próxima estação: trabalho, memória e percursos dos trabalhadores aposentados da Ferrovia.** Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp018998.pdf>> Acesso em 14 fev. 2014.

PIGNATARI, D. **Informação, Linguagem, Comunicação.** São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

PONTA GROSSA. **Lei Municipal nº 5811/97**, de 4 de janeiro de 1984. Denomina de “Estação Saudade” a antiga estação da R.F.F.S.A., localizada na Praça João Pessoa, de propriedade do Município. Disponível em: < http://camara-municipal-da-ponta-grossa.jusbrasil.com.br/legislacao/416408/lei-5811-97?ref=topic_feed> Acesso em: 02 fev. 2015.

RODRIGUES, M. S. **A contribuição do patrimônio cultural na qualidade visual da paisagem urbana**. Disponível em:

<http://www6.ufrgs.br/propur/info/Mirian_Sartori_Rodrigues.pdf> Acesso em: 14 out. 2014.

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

SETTI, J. B. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2008.

SILVA, J. M. P.; MANETTI, C.; TÂNGARI, V. Compartilhamentos e Unidades de Paisagem: Método de Leitura da Paisagem Aplicado à Linha Férrea. **Paisagem e Ambiente**, n. 31, p. 61-80, 2013.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Zahar, 1993.

TUAN, Y. Topofilia. **São Paulo: Difel**, 1980.

VIÑUALES, G. **Olhares sobre o patrimônio industrial**. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.091/182>> Acesso em: 16 ago. 2014.

NOTÍCIAS (WEB)

Ao AR LIVRE e no centro. Crítica PG, 13/10/2014. Disponível em: <<http://criticadepona.com/2014/10/13/ao-ar-livre-e-no-centro/>> Acesso em: 12 dez. 2014.

CLUBE. Operário Ferroviário, 2012. Disponível em: <<http://www.operarioferroviario.com.br/o-clube>> Acesso em: 12 dez. 2014.

COMÉRCIO ambulante em torno do Terminal Central será retirado. PMPG, 29/04/2009. Disponível em: < <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/6297>> Acesso em: 20 dez. 2014.

Ponta Grossa COMPLETA 180 anos. Paraná Online, 12/09/2013. Disponível em: <<http://www.parana-online.com.br/colunistas/ana-paula-inacio/10741/PONTA+GROSSA+COMPLETA+180+ANOS>> Acesso em: 20 dez. 2014

COMPLEXO Ambiental será reformulado. Diário dos Campos, 18/09/2014. Disponível em: <<http://www.diariodosc campos.com.br/geral/2014/09/complexo-ambiental-sera-reformulado/1196639/>> Acesso em: 13 dez. 2014.

CORAIS realizam apresentações de Natal em Ponta Grossa. Cultura PG, 02/12/2014. Disponível em: <<http://culturapg.com.br/site/acao-cultural/segmentos-novidades/musica/809-corais-realizam-apresentacoes-de-natal-em-ponta-grossa>> Acesso em: 14 dez. 2014.

DEPOIS de um ano de promessa, Estação Saudade continua abandonada. Diário dos Campos, 16/02/2014. Disponível em: <<http://www.diariodosc campos.com.br/cidades/2014/02/depois-de-um-ano-de-promessa-estacao-saudade-continua-abandonada/940243/>> Acesso em: 14 dez. 2014.

DERENGOSKI, P. R. Canudos e Contestado: nossas duas guerras santas. **Jornal da ABI**. Rio de Janeiro, RJ. V.344. p.23-24. Ago. 2009. Disponível em: <http://issuu.com/abi1908/docs/2009__344_agosto> Acesso em 10 jan. 2015.

ENTRELINHAS. Gazeta do Povo, 08/04/2013. Disponível em: <[http://www.gazetadopovo.com.br/colunistas/conteudo.phtml?id=1361092&tit=Atenc](http://www.gazetadopovo.com.br/colunistas/conteudo.phtml?id=1361092&tit=Atenc%20ao-ciclistas-) ao-ciclistas-> Acesso em: 12 dez. 2014.

ENTRETENIMENTO. PMPG, 2010. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/entretenimento>> Acesso em: 05 jan. 2015.

ESPELHO d'água é aterrado para paisagismo. Diário dos Campos, 04/04/2012. Disponível em: <<http://www.diariodosc campos.com.br/cidades/2012/04/espelho-dagua-e-aterrado-para-paisagismo/987514/>> Acesso em: 14 dez. 2014.

ESPAÇOS dos terminais de PG são subutilizados. A Rede, 24/01/2015. Disponível em: <http://arede.info/ponta_grossa/espacos-dos-terminais-de-pg-sao-subutilizados/> Acesso em: 25 jan. 2015.

ESTAÇÃO Saudade pode receber verba do Estado. Diário dos Campos, 20/04/2013. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/14405>> Acesso em: 12 dez. 2014.

ESTRUTURA. Palladium Ponta Grossa, 2011. Disponível em: <www.palladiumpontagrossa.com.br> Acesso em: 05 jan. 2015.

GM apreende adolescentes com crack no centro. A Rede, 14/02/2014. Disponível em: <http://arede.info/ponta_grossa/gm-apreende-adolescentes-com-crack-centro/> Acesso em: 12 dez. 2014.

Ponta Grossa INAUGURA nova sede da Biblioteca Municipal. PMPG, 10/12/2012. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/node/13374>> Acesso em: 14 dez. 2014.

INFILTRAÇÃO e vandalismo danificam bens ferroviários no Paraná. Globo, 20/01/2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pr/campos-gerais-sul/noticia/2015/01/infiltracao-e-vandalismo-danificam-bens-ferroviarios-no-parana.html>> Acesso em: 20 jan. 2015.

JUIZ susta contrato com Polloshop. Diário dos Campos, 26/10/2011. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/cidades/2011/10/juiz-susta-contrato-com-polloshop/998835/>> Acesso em: 13 dez. 2014.

KLIMEK, Rafael. **Ponta Grossa**. Panoramio, 2010. Disponível em: <http://www.panoramio.com/user/77112?comment_page=1&photo_page=1> Acesso em: 08 jan. 2015.

LIVROS contaminados estão mal armazenados. Diário dos Campos, 19/02/2014. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/cidades/2014/02/livros-contaminados-estao-mal-armazenados/940084/>> Acesso em: 13 dez. 2014.

LOCOMOTIVA 250 - Até quando ela irá resistir? Crítica PG, 21/11/2010. Disponível em: <<http://criticapg.blogspot.com.br/2010/11/locomotiva-250-ate-quando-ela-ira.html>> Acesso em: 12 dez. 2014.

Estação Saudade sob MONITORAMENTO Constante. Diário dos Campos, 12/01/2014. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/policia/2014/01/estacao-saudade-sob-monitoramento-constante/942718/>> Acesso em: 12 dez. 2014.

MUDANÇAS no Parque Ambiental chamam a atenção da população. Diário dos Campos, 20/10/2011. Disponível em <<http://www.diariodoscamos.com.br/cidades/2011/10/mudancas-no-parque-ambiental-chamam-a-atencao-da-populacao/999411/>> Acesso em: 20 dez. 2014.

OBRAS no Terminal Central são iniciadas. Diário dos campos, 03/07/2012. Disponível em:

<<http://www.diariodosc campos.com.br/cidades/2012/07/obras-no-terminal-central-sao-iniciadas/982162/>> Acesso em: 14 dez. 2014.

Ponta Grossa OFERECE poucas opções de lazer para a população. Diário dos Campos, 25/01/2015. Disponível em:

<<http://www.diariodosc campos.com.br/cidades/2015/01/pg-oferece-poucas-opcoes-de-lazer-para-a-populacao/1264647/>> Acesso em: 25 jan. 2015.

PARQUE AMBIENTAL recebe melhorias. PMPG, 29/12/2010. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/10083>> Acesso em: 12 dez. 2014.

PARQUE Central. IPLAN, 09/10/2014. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/19474>> Acesso em: 20 dez. 2014.

PEDIDO de Natal. Diário dos Campos, 18/12/2014. Disponível em: <<http://www.diariodosc campos.com.br/variedades/2014/12/pedido-de-natal/1248059/>> Acesso em: 12 dez. 2014.

Ponta Grossa terá um POLLOSHOP em 2012. Gazeta do Povo, 16/10/2011. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?id=1181040>> Acesso em: 13 dez. 2014.

PONTA GROSSA. PMPG, 2015. Disponível em: <<http://pontagrossa.pr.gov.br/pontagrossa>> Acesso em: 12 dez. 2014.

PRAÇA João Pessoa terá Estacionamento Regulamentado. Diário dos Campos, 14/01/2014. Disponível em: <<http://www.diariodosc campos.com.br/cidades/2014/01/praca-joao-pessoa-tera-estacionamento-regulamentado/942598/>> Acesso em: 20 dez. 2014.

PRAÇAS: lazer ou alvo de vândalos. Diário dos Campos, 27/10/2007. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/cidades/2007/10/pracas-lazer-ou-alvo-de-vandalos/1099978/>> Acesso em: 14 dez. 2014.

PRÉDIO da Associação Beneficente 26 de Outubro. PMPG, 2010. Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/predio-da-associacao-beneficente-26-de-outubro>> Acesso em: 20 dez. 2014.

PRÉDIOS Históricos devem ser vistoriados. Diário dos Campos, 22/01/2013. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/cidades/2013/01/predios-historicos-devem-ser-vistoriados/968959/>> Acesso em: 20 dez. 2014.

PREFEITOS da História de Ponta Grossa. Plantão da Cidade, 2010. Disponível em: <<http://www.plantaodacidade.com.br/novo/prefeitos>> Acesso em: 08 jan. 2015.

PREFEITURA busca empresa para revitalização da Estação Saudade. Diário dos Campos, 14/06/2013. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/cidades/2013/06/prefeitura-busca-empresa-para-revitalizacao-da-estacao-saudade/957443/>> Acesso em: 13 dez. 2014.

ROXO ROIZ. Estações Ferroviárias, 2011. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-tronco/roxoroiz.htm>> Acesso em 08 jan. 2015.

Ponta Grossa ganha 'SHERLOCK Holmes Cultura'. Diário dos Campos, 27/06/2014. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/variedades/2014/06/ponta-grossa-ganha-sherlock-holmes-cultura/928418/>> Acesso em: 12 dez. 2014.

SHOPPING Palladium inicia obras de ampliação. Diário dos Campos, 26/10/2010. Disponível em: <<http://www.diariodoscamos.com.br/economia/2010/10/shopping-palladium-inicia-obras-de-ampliacao/1034914/>> Acesso em: 14 dez. 2014.

TOMBAMENTO da Maria-Fumaça será na Segunda. Diário dos Campos, 23/11/2013. Disponível em:

<<http://www.diariodosc Campos.com.br/geral/2013/11/tombamento-da-maria-fumaca-sera-na-segunda/946124/>> Acesso em: 13 dez. 2014.

WOSGRAU entrega primeira etapa de projeto de arborização. PMPG, 05/06/2007.

Disponível em: <<http://www.pontagrossa.pr.gov.br/node/2604>> Acesso em: 20 dez. 2014.

DOCUMENTOS CONSULTADOS EM ARQUIVO PÚBLICO

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Processo 040/90. Ofício nº 040/90-SMP de 25/01/1996 anexando projetos do Complexo Ambiental.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Relatório sobre a Estação Ponta Grossa proveniente da Regional de Ponta Grossa do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA – PR). 02/09/1993.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Solicitação de intervenção do MP-PR-PG por parte do DCE-UEPG quanto à preservação de uso do Armazém de Cargas da ferrovia. 9/10/2007.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Parecer do MP-PR-PG quanto à preservação de uso do Armazém de**

Cargas da ferrovia. 24/10/2007. Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Histórico do Hospital da Cooperativa Mista 26 de Outubro. 25/03/2002.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Comunicado proveniente da Fundação Cultural de Ponta Grossa a respeito de obras de manutenção e conservação da Estação Paraná. 29/09/2004.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Projeto cultural para a criação da 'Estação Arte' no edifício do antigo Armazém de Carga da Ferrovia. 1993.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Processo 04/90. Processo de tombamento das Estações de Passageiros de Ponta Grossa. 1990** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Consulta a respeito de imóvel localizado no número 82 da Rua Fernandes Pinheiro. 10/02/2014.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Solicitação de liberação de recursos para a restauração da Estação Ponta Grossa. 295/02 – 04/04/2002.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Solicitação de liberação para a realização de obras emergenciais na Estação Ponta Grossa. 893/99 – 08/09/1999.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Matéria sobre reformas na Estação Ponta Grossa. GAZETA DO POVO, 03/07/1999.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Matéria sobre construção de nova sede para o Centro de Comércio Popular de Ponta Grossa. DIÁRIO DA MANHÃ, 20/02/1999.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Edital para restauração do Armazém de Cargas. 012/96 – 05/03/1996.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Comunicado proveniente da SEEC/CPC para o MP-PR em relação ao**

estado de conservação da Estação Ponta Grossa. 023/99 – 26/05/1999.

Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Orientações relativas à restauração de bens móveis. 033/11-CPC – 30/06/2011.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Questionamentos em relação ao impacto da mudança de uso do edifício do Armazém de Cargas da ferrovia. 086/07 – 26/09/2007.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Informativo relative ao uso da Estação Ponta Grossa como Museu Ferroviário. 31/2011/COMPAC – 15/06/2011.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

SEEC/CPC. Arquivo dos bens tombados. Processo de tombamento das Estações Ferroviárias de Passageiros de Ponta Grossa - PR. Processo nº 040/90. Caixas nº 100 a 104. **Solicitação de intervenção da SEEC-CPC por parte do DCE-UEPG quanto à preservação de uso do Armazém de Cargas da ferrovia. 9.621.678-5 – 21/09/2007.** Acessado por Nisiane Madalozzo. Curitiba, 21 de novembro de 2014.

ENTREVISTAS

BACHMANN, Déa. **A ferrovia em Ponta Grossa** [ago. 2015]. Entrevistador: Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa: UEPG, 2014. Gravação em arquivo digital extensão mp3.

BENINCA, Abegail. **A ferrovia em Ponta Grossa** [ago. 2015]. Entrevistador: Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa: UEPG, 2014. Gravação em arquivo digital extensão mp3.

DE ROSE, Cléa. **A ferrovia em Ponta Grossa** [ago. 2015]. Entrevistador: Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa: UEPG, 2014. Gravação em arquivo digital extensão mp3.

MILLÉO, Cirlei. **A ferrovia em Ponta Grossa** [ago. 2015]. Entrevistador: Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa: UEPG, 2014. Gravação em arquivo digital extensão mp3.

SIQUEIRA, Sérgio. **A ferrovia em Ponta Grossa** [ago. 2015]. Entrevistador: Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa: UEPG, 2014. Gravação em arquivo digital extensão mp3.

SMP-PMPG, Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. **Obras e projetos relativos aos arredores do Parque Ambiental** [nov. 2015]. Diversos entrevistados. Entrevistador: Nisiane Madalozzo. Ponta Grossa: UEPG, 2014. Anotação.

7 APÊNDICES

Por haver muito material pesquisado e produzido que se considera interessante e possivelmente útil também para pesquisas posteriores, optou-se por compor os apêndices físicos deste trabalho apenas com as informações mais relevantes para a plena compreensão da dissertação;

Assim, seguem, nas páginas seguintes:

APÊNDICE A – Modelo de questionário disponibilizado online

APÊNDICE B – Transcrição de Entrevista Aberta:

Sr. Sérgio Ricardo Vinholes Siqueira – 19/08/2014

APÊNDICE C – Transcrição de Entrevista Aberta:

Sra. Cirlei Milléo – 19/08/2014

APÊNDICE D – Transcrição de Entrevista Aberta:

Sra. Abegail Beninca, Sra. Cléa de Rose e Sra. Déa Bachmann
– 20/08/2014

APÊNDICE E – Palavras para guardar

Da riqueza de trabalhar com entrevistas abertas.

APÊNDICE F – Resultados dos questionários: Gráficos absolutos

Foi composto um segundo registro de apêndices em pasta *online*, disponível através do *link* <<http://tinyurl.com/NM-2015-DISSERTACAO>>. Nessa pasta, são encontrados planilhas, gráficos, tabelas; fotografias, documentos históricos digitalizados; fontes bibliográficas utilizadas na elaboração deste trabalho, dentre outros. Através dessa ação, busca-se democratizar o acesso à informação e incentivar que outros pesquisadores prossigam no estudo desse tema e no hábito de compartilhar as informações – por vezes raras – encontradas e produzidas, de forma acessível e gratuita.

APÊNDICE A – Modelo de questionário disponibilizado online

**APÊNDICE B – Transcrição de Entrevista Aberta:
Sr. Sérgio Ricardo Vinholes Siqueira – 19/08/2014**

SR. SÉRGIO RICARDO VINHOLES SIQUEIRA, 58 ANOS

Pesquisadores acompanhantes: Iara R. Lima e Renato Dombrowski

S: Quando eu comecei a trabalhar aqui, a linha para Guarapuava ainda passava pelo centro da cidade. A linha na verdade o pessoal falava que era um estigma da cidade, que dividia a cidade em dois, de um lado tinha o centro, e do outro o lado mais baixo da cidade, havia apenas duas passagens em nível onde se conseguia fazer a transposição.

N: Em que época era isso?

S: Em 1986 mais ou menos. 1986 ainda existia a passagem pela cidade, a Estação Ponta Grossa ainda era uma estação, ainda havia o tráfego de trens; o CCO, Centro de Controle Operacional ainda funcionava, as oficinas ainda existiam ali em cima, onde foi feita a primeira Munchen Fest. A Estaçãozinha, a Paraná, na época ainda funcionava como escritório. E toda aquela área onde eram os armazéns. Era tudo utilizado pela ferrovia. E depois a cidade passou por toda aquela transformação, em função de terem feito o desvio Ribas-Cara-Cará. Aí foi tirado tudo dali. Mudou radicalmente a operação e mudou radicalmente a paisagem da cidade. Isso em que ano mais ou menos... 1991-1992. A gente morava onde hoje é o Terminal. E foi quando começaram a desmanchar pra fazer o Terminal que a gente saiu dali.

N: E de onde vocês são?

S: A Gabi nasceu aqui, mas eu sou de Arroio Grande, RS.

N: Você veio pra cá quando?

S: Cheguei aqui em 1984. Andava muito de trem. Parte do serviço que fiz era supervisão operacional. Serviços de manutenção que você precisa ficar acompanhando. Dentro do Centro de Controle você vê todo o licenciamento, de onde que os trens vêm, pra onde é que vão, com que carga estão, etc. Mas você tem que acompanhar os maquinistas, ver como eles estão se portando. Aqui em Ponta Grossa, por exemplo, tínhamos um problema seriíssimo com as passagens em nível. Nós tínhamos muitas passagens em nível, então tinha que conscientizar, mandá-los buzinar muito antes de chegar aos cruzamentos, pra não pegar ninguém... O pessoal tem uma visão distorcida do que é o trem. Talvez pela política do governo adotou, de beneficiar rodovia e não ferrovia como os outros países, mas a população não vê o trem como um meio favorecedor da economia, e sim com algo

que está atrapalhando a sociedade. Buzinar atrapalha, passar o trem atrapalha, não é? Em outros países, buzina, o pessoal passa, todo mundo feliz...

N: É legal você ter comentado isso de como a comunidade vê o trem, porque essa época que você viveu era uma época em que você tinha total relação com a ferrovia e de repente não tinha mais, foi levado pra longe.

S: É, em parte, né? Foi levado um pedaço, o pedaço que passava pelo centro da cidade.

N: Você continuava envolvido com a ferrovia depois desse momento, né? Mas aí você não morava mais perto?

S: A gente foi lá pra Uvaranas, do lado do pátio de manobras. Trabalhei lá muito tempo. Sempre teve problemas, não digo conflitos, mas problemas com a comunidade. Por ene motivos. O trem pára, seja por um problema técnico, por um problema de segurança, qualquer coisa: você está atrapalhando a comunidade, você não permite que ela cruze o trilho, que passe de um lado pro outro. Mas em relação ao centro da cidade a gente parou de ter esses problemas. Porque antes era muito difícil iniciar a montagem do trem. Apesar de o pátio ser grande, tido cercado, sempre, sempre tinha gente passando. Ficava muito difícil de você garantir a segurança, e evitar atritos. Sempre que dava um acidente, era horrível. E a culpa era do trem, mesmo se você tentasse explicar que não. Essa é uma das razões pelas quais buzina-se muito antes da passagem. Um trem desse porte leva uns 1000m pra conseguir parar. Então imagina pegar um carro pequenininho no cruzamento.

N: Até quando trabalhou?

S: Aqui saí em 2003 ou 2004. Fui pra ALL na privatização, fiquei 5 anos, saí. Fui pra Vale do Rio Doce, e agora estou na Vale mas fora do Brasil. Trabalho com ferrovia numa empresa vinculada à vale. Mesmos problemas, relação com comunidade continua.

N: Em que país você está?

S: Moçambique, na África.

N: E a relação com a comunidade é parecida?

S: É pior. É pior porque eles tiveram 15 anos de conflito, poucos anos de paz e um pouco desenvolvimento, só que a geração que está lá não conhece um trem de carga, um trem pesado, que custa a passar... Eles conhecem só o trem de passageiros, e lá pelo fato cultural, não quero denegrir a imagem do país, mas a

carência cultural é muito grande, qualquer evento que magoe alguém, uma batida, um atropelamento, um esbarrão em alguém ou algo mais sério como um vagão descarrilar, as casas estão do lado da ferrovia, como era aqui, a gente teve um problema muito sério em conscientizar e retirar. Porque existe um limite entre a via e o uso, mas lá não, lá as pessoas fazem muito perto mesmo. E não são casas como a gente imagina, são choupanas. Só que se você atinge uma pessoa, você atinge o grupo todo. Aqui lá no Periquitos talvez vocês tenham ouvido falar que se juntava uma turma, fazia o trem parar, uns abriam o vagão lá atrás pra roubar o farelo. Isso veio com recorrência, recorrência, e não tinha como controlar, porque virava uma turba e você tinha que sair com o vagão vazando e parar em outro lugar pra fechar. E tinha que sair porque se ficasse parado lá era um, era dois, era três vagões... e aí você não saía mais. São mundos diferentes, aqui a gente não tinha uma reação tão grande em relação ao acidente. Lá é mais um tribalismo mesmo, você não consegue nem atender a pessoa. Se você pegar e atender, você se responsabilizou. E o povo é muito reativo, mas é tudo informal.

R: Esse processo das casas surgirem ao longo da ferrovia é similar lá e aqui, ou já havia a vila e a ferrovia chegou depois?

S: É similar, tem dois momentos. Apesar de a ferrovia ser um divisor, a ferrovia nos seus áureos tempos era um aglutinador. Tudo ia evinha por ela, o pessoal queria ficar perto. Num segundo momento, era a ferrovia lá no Cará-cará, o desvio, e não tínhamos mais o problema de ter gente muito perto, não era uma área muito desejada. Agora, lá, o pessoal ficou sabendo que a ferrovia ia passar, da noite pro dia apareceram as casas. Como é um país socialista, a posse de terra não é sua, você acaba construindo onde quer. Aqui não, nosso maior problema era a invasão da faixa de domínio pelas casas. Vai puxando a cerca mais um pouquinho, e quando viu invadiu a faixa de domínio.

N: Você comentou um pouco dessa visão interna, de como era a relação de quem estava trabalhando com a comunidade. Em geral as pessoas comentam que a estação era um encontro social, pra ver o trem. O que você comenta a respeito?

S: Quando comecei a trabalhar já não tinha mais o trem de passageiro. Então aquela movimentação social, aquilo de levar a pessoa pegar o trem, que hoje se transferiu pra rodoviária, ou aeroporto, não existia mais. Eu lembro, muito tempo

atrás, porque meu avô era ferroviário. As famílias inteiras iam olhar o trem na Estação, se despedir de alguém ou receber alguém. 50.000, 70.000 habitantes, a chegada do trem era um acontecimento. Tem aquela da chegada do Getúlio Vargas. Era marcante, mas eu já não lembro, não era na minha época.

A paralisação do serviço ferroviário no Brasil, de passageiro, na minha opinião aconteceu por dois motivos. Primeiro que as nossas ferrovias foram construídas no tempo “do epa”, no tempo do burro pra transportar material, cavando com picareta, e elas ficaram obsoletas. Eram ferrovias que acompanhavam as curvas de nível, fazendo muita curva, com baixa velocidade... então elas ficaram obsoletas. Esse é um ponto. Precisavam ser modernizadas e não foram. O segundo ponto é a política: em um determinado o governo adotou, assumiu que deveria investir em rodovia – alguém deve ter ganho muito dinheiro. Com isso vieram as fábricas, um monte de veículos, um monte de rodovias, e as ferrovias ficaram esquecidas. Tem um erro estratégico monstruoso do país, que você vê no resto do mundo inteirinho, um incentivo ao transporte por ferrovias. Para passageiros em geral é subsidiado, ou também pra transporte de carga. Tudo bem, a gente não tem neve, inverno rigoroso, comparado com EUA, com Rússia, com Canadá, onde a ferrovia é essencial. Mas a gente podia ter uma ferrovia transportando bem, portos secos fazendo intercâmbio, a gente teria muito menos caminhões nas rodovias, teria muito mais gente empregada em outros setores. Talvez um pouco mais de equilíbrio, menos ocorrência de acidentes em estradas. Podíamos ter um transporte de passageiros eficiente. Se a ferrovia daqui até Jaguariaíva tivesse sido conservada, modernizada, a gente poderia ter transporte daqui até Jaguariaíva de trem. Não digo trem como o trem de carga, mas algo tipo o veículo leve sobre trilhos, ou mesmo um trem de passageiros mais rápido. Mas aí tem aquela discussão, que não tem demanda, e isso e aquilo. Demanda se faz. Tem demanda pra rodovia, então teria pra ferrovia. Foi uma opção, e se perdeu um elo histórico. Você não conseguiria hoje criar tudo isso de novo, porque você não consegue mais colocar a ferrovia onde ela estava. Não se em mais acesso ao centro da cidade... perdeu né? Diferente dos outros países em que você tem acesso à cidade, um caminho que te permite entrar e sair rapidamente, não atrapalhar ninguém.

N: É uma questão de optar pela modernização de um mesmo sistema e não da substituição de um sistema pelo outro, né?

S: Exato, exato.

N: E isso que, na verdade, vem a ser exatamente o meu objeto de estudo, é o entorno imediato do pátio central. O que estou estudando é o que as pessoas sentem, lembram, qual sua relação com os elementos construídos ali em volta.

S: Uma das passarelas é original, a outra nova né.

N: Isso! O que queria te perguntar, se você lembra, é que na época da retirada dos trilhos houve um debate, houve uma discussão com algumas das ideias do que fazer com aquela área. Uma das propostas era a vila de ofícios e a manutenção da linha de passageiros. Mas optou-se pelo Parque Ambiental. O que você acha disso?

S: Não, não lembro disso... não lembro realmente. Pra nós que trabalhamos na ferrovia, a ligação que temos com a passarela, com os edifícios, é diferente da relação de quem nunca trabalhou, quem não tem vínculo. Seja pra pegar uma carga lá, acredito que pra eles foi muito melhor sair. Pra gente, melhorou muito pra cidade, mas acho que a gente perdeu muito também. A ferrovia na verdade dividia a cidade realmente, ela não deixava a cidade crescer para o lado de Olarias. Era uma cidade de um lado da ferrovia e outra cidade de outro lado. Me parece que a decisão pelo Parque Ambiental foi mais pra conseguir conectar com o pessoal de Uvaranas, ali pela Dom Geraldo Pellanda. Mas apesar de ter sido bom pra cidade, eu acho que foi um erro. Podia-se ter hoje, sim, uma linha que sairia daqui do centro e iria até o Cará-Cará. Estava tudo pronto. Podia fazer uma rua ao lado, jardins, parques, como em países da Europa, e ainda assim ter transporte, saindo do centro, fazendo toda a volta. Tranquilamente. Em nada impediria ter tudo o que tem hoje; só que faria ao lado. Ia ter passagem de nível, ia ter sinais, mas funcionaria. Eu colocaria uma linha de ida e volta no Cará-Cará, do terminal que existe ali perto da Fiat até a Estação. Poderia até ter integração com os dois modais, do trem com o ônibus. E a mesma coisa serviria pra Uvaranas. A linha estava pronta, a coisa estava pronta ali.

É opção. Eu acho um erro. A Dilma fez uma declaração esses tempos a respeito de mudanças no sistema, você pegar um trem aqui e ir até o nordeste... mas eu não sei se hoje é viável pelo custo. Começar tudo de novo. O trem de alta velocidade que era pra sair não saiu.

R: Você comentou no início que havia apenas duas passagens de nível. Onde elas ficavam?

S: Você tinha passagem de nível onde hoje é aquela loja de materiais ali, o Balaroti, ali era a entrada do pátio, e tinha outra lá no fim do Parque Ambiental, onde é o Restaurante Popular. Apesar de ser vinte anos atrás, claro que o movimento não é esse que tem hoje, mas era um conflito. Acumulava cinco, sete, dez carros ali, e o trem manobrando. Quando era nos horários de pico, manhã ou de tardezinha, a gente já orientava os maquinistas: pelo amor de deus, não me vão fazer nada de manobra esse horário, deixa o povo passar.

N: Você mencionou que a ferrovia dividia a cidade em duas. Você acha que grandes avenidas, rodovias, como a Ernesto Vilela, por exemplo, não acaba funcionando como um divisor também, às vezes?

S: Sim e não, porque ela é um meio pra fazer essa ligação. Mesmo que ela funcione como divisor, você tem como transitar nela, né. A ferrovia não. Você vinha de Uvaranas, a única passagem de nível antes dessa que eu falei da entrada do pátio, era aquela ali onde tem o chafariz, ou você passava ali ou só lá onde hoje é o Balaroti. E a linha era mais alta do que ela é hoje, mais alta em relação à rua. E ali também na Pellanda, a gente via, as casas que existiam ali, algumas presentes até hoje, você percebia claramente que era um bairro antigo, que não desenvolveu, diferente de outros bairros da cidade. Diferente do que é hoje, que está crescendo e se desenvolvendo.

R: E tinha algum comportamento específico que você se lembra da comunidade ao longo da linha de trem? Por exemplo, a recomendação de fechar a janela, ou sair da janela, pra proteger das pedras que o pessoal jogava.

S: Aqui a gente tinha esse tipo de problema também. Se você pegar ali na região da Souza Naves, você tem rampa dos dois lados. Então o trem fazia muito barulho. Três ou quatro trens passavam à noite. Imagina, você dormindo, ele sobe daqui, baixa. 10 a 15 minutos fazendo barulho. Daí 1h30, e vinha outro. E é inviável suspender o trem à noite. Eram dois problemas, um era o barulho, o pessoal revoltado apedrejava o trem mesmo. Outro problema é que tinha um ponto de venda de drogas. A gente tinha problema até com tiro. Porque era muita luz, como o trem subia lentamente, porque era subida, a luz do trem ficava iluminando as pessoas, e aí a gente recebia muito tiro, não pra machucar ninguém, mas pra apagar a luz, era impressionante.

N: E da comunidade, essa visão mais encantada com o trem, positiva, era só com o trem de passageiro. Com o trem de carga em geral era apenas essa relação mais hostil?

S: Só a relação hostil. Só tem relação de parceiro quem realmente utilizava o transporte para se beneficiar, mas a população em geral não tinha essa relação. A coisa era tão crítica que ali naquele viaduto da Souza Naves, o pessoal amarrava tijolo, amarrava pedra, no viaduto, pra bater na locomotiva. Frequentemente tinha que mandar o pessoal da segurança pra verificar, pra olhar isso.

N: E como uma última coisa, eu não sei, andando ali pela área, você acha que é perceptível a relação do trem para as pessoas que não são da época da ferrovia, o que você pensa do espaço como ele é hoje, e das sensações e mensagens que ele passa?

S: Eu acho que ficou tudo longe uma coisa da outra. A forma como foi construído o parque, eu não sou arquiteto, mas a forma como foi construído não ajuda a integrar. Tem muito espaço aberto. As coisas ficaram muito longe uma da outra. Aí, pra complicar, você tem uma rua no meio. Super movimentada. Pra complicar você tem um Terminal, você não consegue passar de um lado pra outro. Você precisaria utilizar a passarela. Mas se você observa ali, a passarela quase não é utilizada. A outra é usada, porque era caminho da cidade, do centro, para o outro lado da cidade. Talvez o lado “de baixo” ali, onde fica a pista de caminhada, talvez ali vem sendo mais utilizado, mas o outro você não vê utilização, exceto pelo paraguazinho ali.

N: A própria Praça João Pessoa fica meio abandonada. Eu não sei se você lembra de como era, se havia feira, se era movimentado...

S: Não. Eu não lembro de ter feira ali. Lembro que a pracinha era bonitinha, toda cuidada, mas não lembro de feira.

N: E a Rua Fernandes Pinheiro, o que você lembra do passado daquela rua?

S: Já era degradado antes. Desde a época do trem de passageiro, com exceção ao cantinho onde tinha o hotel, o estante já era degradado. Depois aquelas lojas, a Dez e Quinze, por exemplo, foram avançando, e talvez tenha recuado um pouco o problema. O problema ficou lá na Hino Silva. E já era assim antes na Hino Silva também. Era um local de meretrício, drogas, etc.

N: Muito devido à relação com a estação?

S: Talvez no passado, por ter os passageiros, mas mesmo após a retirada, aí já não era em função da Estação. Aí já não sei explicar por que é que ficou naquela região ali. Tradição, era próximo do centro.

R: E com relação ao volume de carga que transitava, o volume foi aumentando, reduzindo?

S: Até a época que eu estava, sempre houve acréscimo de carga. Mas assim, o grande volume de carga é agrícola. Ou insumos, ou produto agrícola mesmo. Bem depois é que foi começar a coisa do container, e frigorífico, a coisa de importação. Cimento mais em Pinhalzinho mesmo, teve uma época em que teve também de produto perigoso, mas depois abandonaram.

I: Como que você sentiu que a população reagiu com a retirada dos trilhos ali do centro?

S: A gente perdeu o contato com a população depois que retirou. A gente passou a operar do outro lado que não havia população. A gente saiu perdeu o contato. O atrito, o convívio foi muito mais com a PMPG, com quem estava fazendo as obras de fato. A rede em si não viveu mais esse período com a população. E na época que convivia, a gente não vivia o lado que as pessoas gostavam do trem, que achavam interessante, nostálgico. A gente só vivia a ligação perguntando o que tinha acontecido, falando que o trem tava parado, e saía ligando pro pessoal, “tira esse trem daí”, era só reclamação, o lado conflituoso mesmo.

**APÊNDICE C – Transcrição de Entrevista Aberta:
Sra. Cirlei Milléo – 19/08/2014**

DONA CIRLEI MILLÉO, 77 ANOS

Pesquisador acompanhante: Iara R. Lima

N: A senhora morou sempre aqui em Ponta Grossa?

C: Eu vim para Ponta Grossa com 9 anos, em 1946, quando eu vim aqui para Ponta Grossa.

Nos anos 30 houve o chamado estado novo, o período de ditadura no Brasil. Meu pai era um homem que tinha uma certa opulência, mas uma família numerosa. O mundo tinha saído da 1ª Guerra e aquilo trouxe muita consequência, muitas doenças, chamadas de peste. E meu pai faliu. Quanto eu nasci, eu já nasci na falência, e nós fomos obrigados a vir para Piraí, por motivos financeiros. Em Piraí ficamos um certo tempo. Meu pai tinha um “armazém” e ali nós curtimos o tempo da 2ª Guerra Mundial, que você pode entender como a Guerra foi na Europa, mas a repercussão que teve no Brasil... Espaço geográfico era muito distante, mas o psicológico e o econômico estavam dentro da porta da sua casa: aquele racionamento de tudo, o medo, o medo até de conversar porque você via até no brasileiro seu irmão, você podia ver um inimigo, era uma fase difícil.

Meu pai, dentro daquele armazém, não dava para sustentar a família toda. Ele trabalhava numa indústria. Não indústria como a gente vê hoje. A gente diz indústria porque havia beneficiamento de arroz, de milho, etc. Daí quando esse senhor que era dono da indústria procurou Ponta Grossa, que era o centro maior, era uma metrópole na época! Ele chamou meu pai para ser o gerente das indústrias Tupã. Era uma indústria onde hoje tem o ed. Esperidião, tinha umas barraquinhas, eles tiravam casca de arroz, beneficiavam arroz, faziam farinha de milho, ...

E nós morávamos, se você sair lá do terminal e vier na Comendador Miró, bem naquela esquina que pega a Benjamin Constant, eu morava duas casas pra cá, hoje já não existe mais. E naquelas duas casas pra cá, no quintal onde hoje tem o mercadão era o “Buraco Quente”, porque eles jogavam lixo ali.

O buraco era uma cratera de lixo e passava aquela mesma água, aquele mesmo córrego lá do Cine Império, passava no fundo da minha casa, e ali dava muito agrião e muito copo de leite por causa da umidade e ali era um buracão de lixo, e quanto nós viemos em 46 começaram a fazer o aterro, a tampar o buraco. Se você for mexer ali você acha petróleo.

As farmácias que existiam, quando criança ali... Naquele tempo criança, com 9 anos eu era criança. Hoje, minha neta tem 14 anos e tem uma tecnologia invejável, que eu não entendo, de verdade. Naquele tempo criança brincava de roda e as famílias tinham mais tempo de conversas, hoje a televisão não deixa. Você chega tem novela.

N: Então a senhora viveu completamente em função da ferrovia? Pelo que eu estou entendendo, a indústria que seu pai gerenciava usava parte da ferrovia para transportar os grãos.

C: Também, mais era para suprir o comércio interno, que vendia para os armazéns. Era farinha de milho, era quirera, era canjica, era arroz, era feijão), era pra suprir mais o comércio.

Agora, o único meio de transporte da época era a estrada de ferro. Existia o trem de passageiro, era aquele com 1ª classe (que era o mais caro), 2ª classe e tinha até a 3ª classe. Como hoje tem no avião, tinha a divisão de classe social. E existia o misto, era aquele trem que era metade carga (carregamento) e a metade era passageiros. Esse trem, ele sofria muito atraso, porque tinha que descarregar o vagão.

Eu viajei muito de trem. Existiam estradas, mas não existiam carros, muito pouco, não era como é hoje. Não havia ônibus de transporte. De vez em quando você achava carona na cabine de algum caminhão. As estradas eram de chão batido, quando atolava punham corrente. Então, uma viagem daqui para Piraí, que era o caminho que a gente fazia, onde a família mora, não é que mora.... Tinha aqueles “fordão”. Uma viagem daqui para Piraí levava um tempão. Então quando era criança, para ser mais viável, a gente viajava de trem. Não era só eu, era a comunidade inteira. Essa estação que está ali, que hoje em dia parece que já passou tanto, se ela pudesse contar a história da vida, ela ia ver aquela multidão que ia no transporte. O trem atrasava... atrasava...

Usava-se o telegrafista, naquele tempo o telefone era tão difícil. Você fazia o seguinte, queria fazer uma ligação, também não era difundido. Chegava assim e fazia uma ligação, a moça dizia: (eu achava tão bacana: “telefonista!”). você pedia o número: “quero ligar para Castro”. “Qual é o número?” Você dava o número. Ela parava um segundo e dizia: “Daqui a 3 horas”. daí você ficava 3 horas perto do telefone esperando do lado do telefone. Então o que se usava? Era o telégrafo. O

telégrafo era rápido demais. e na época era muito difundida a arte do telegrama, muitas vezes para dar parabéns pelos aniversários, pelos casamentos e muitas vezes para noticiar as mortes das pessoas, digamos criou uma outra imagem que chama: “Contar que morreu”.

Mas deixa eu te contar do trem.

Você ia nas estações e cada parada em estações, existia aquelas lenhas, porque era Maria Fumaça. Menina de deus! Dava um enjoo de estômago! E com lenha e também tinha caixa d’água. O cheiro de fumaça era terrível. Não é o trem de hoje que é diesel, né? Eu tinha um tio muito malandro que fingia que tava dormindo, não havia o que acordasse.

Eu fui morar num edifício, que da janela do meu quarto dava pra você ver a estação. Agora, a coisa que eu achava mais lindo era o dia que o Operário jogava em Paranaguá, ia e voltava, aquela multidão ali, era a coisa mais linda, um espetáculo! Que pena que naquele tempo não tinha celular pra tirar foto. Eu tinha que arranjar um fotógrafo. Era a coisa mais linda você ver o povo voltando, principalmente quando o Operário ganhava.

E nos hotéis que os viajantes vinham... Tinha o Casimiro. E na rua de trás, na Híon Silva, tinha o Davi Hotel, que era mais chique, que hoje seria de mais estrelas. Ele não era um hotel tão grande, mas só ia ali quem tinha mais dinheiro.

N: O que eu queria saber da senhora é viajou bastante tempo de trem, que idade a senhora tinha quando passou a ser só de carga? O que se perdeu?

C: Eu sempre tive problemas de ossos, eu ia pra Castro fazer tratamento, e para Castro eu comecei a viajar com 5 anos, e até então, a gente morava em Curiúva e de Curiúva pra cá a gente viajava de carroça. Essas coisas não deviam ter acabado. Eu viajei assim de trem mais ou menos até os 15, 16 anos.

N: Daí parou de ter passageiro no centro, né?

C: Parou porque... o trem continuou viajando, mas daí não era tão assediado mais. Ele foi parando aos poucos. O que eu acho fantástico no trem é que não houve parada brusca. Era tão intenso que foi diminuindo... diminuindo... e foi gradativo... até que ele sumiu.

N: E por que a senhora acha que começou a diminuir?

C: Por causa das construções de estradas de rolagem, e havia a vulgarização do automóvel, meio de transporte que julgavam mais rápidos. Porque o trem é mais

econômico. Economicamente ele representava, mas daí você tem que entrar no capital estrangeiro. Aqueles que estavam fabricando petróleo, jorrando na América do Norte, na Europa, eles tinham que ter alguém pra usar. O Henry Ford, que inventou o carro, o automóvel, e aquilo foi vulgarizando, e pra pôr um carro na estrada, um meio de transporte como o carro, o ônibus, ele precisava de estrada, boas estradas. O que é uma boa estrada? Pra esse fluxo de carros tinha que ser o asfalto. Então começaram a asfaltar as estradas, começaram a modernizar, e agora você vê o que você vê hoje. E o trem ficou esquecido. Hoje já faz parte da história. Hoje tem muito pouco. Hoje é mais carga, e assim mesmo tem muito caminhão que faz transporte, navio, etc.

N: E ali no centro da cidade, porque quando tinha a estação funcionando, todo mundo ia olhar o trem, era um pouco de encontro, né?

C: Pois as pessoas iam até namorar lá.

N: Eu queria que a senhora contasse um pouco como era isso.

C: Você conhece ali a nossa estação, era uma época bacana, não tinha tanto medo, tinha muito respeito, as famílias eram mais estruturadas. Então, você podia ir numa praça e sentar, fazia o chamado “*footing*”, chegava um viajante, ficava ali uma hora, meia hora, as moças da época ficavam ali, namoravam e depois davam tchau. Aqueles romances que começavam ali de meia horinha. Houve casos de ir lá pra ver o povo passar. Outro ia vender pamonha, ia vender pastel. Pastel era o que mais se vendia na estação, sabe? E as moças iam ali, e os rapazes, e conversavam com quem tava viajando e dali surgiam amizades e uma coisa mais séria, mais sincera do que hoje... ah... Hoje vocês sabem como que é. Então, havia ali muito fluxo de gente. Tem gente que aí ali só pra ver o trem passar. Tinha gente que sentava, e não era velho, muita gente que não tinha o que fazer, eles sentavam ali, e tinha também na época que eu tinha 10 anos, não tinha táxi, tinha charrete, que fazia transporte, levava pro hotel, todo chique. E as pessoas vinham ali, os viajantes que vinham pelo comércio. Por causa do Hospital Santa Casa, já era mais central as coisas.

N: A senhora lembra do hospital ferroviário, dele funcionando como hospital?

C: O Hospital 26 de Outubro era um dos hospitais mais famosos que tinha, muito bem cuidado pela cooperativa. Quem chegava ali, o ferroviário tinha um atendimento! não só o ferroviário, as pessoas que precisassem. Era um hospital que

assim hoje... pena que tudo acaba na vida! aquilo ali... havia um atendimento, que hoje vou dizer “VIP”. Os médicos, gente interessada, médicos que tem profissão, a vocação no coração, que hoje em dia não existe mais. Hoje você chega e tem um computador, e o computador pra mim, ele gargalha, mas não sorri, enquanto ele não sorrir pra mim, não vale. Então o que que dá? Se o ser humano, cada um é cada um, muitas vezes uma doença.. É psicológica... Hoje a gente passou a ser um número impessoal. A gente hoje não tem mais identidade. Naquele tempo o Hospital 26 de Outubro era de renome, era um orgulho de Ponta Grossa, sabia?

N: E vinha gente de fora pra tratar aqui?

C: Principalmente ferroviário, e havia um tratamento humanizado, isso eu sei porque eu tive 2 irmãos ferroviários. Teve um que trabalhou, se aposentou e morreu em Maringá. O outro saiu e foi trabalhar no Estado, mas é por isso que eu sei dele. Ia muito no sentido de família e gente de ferroviários, principalmente dessas redondezas dali, era cheio de gente. Ponta Grossa mudou muito.

N: Quando foi retirado os trilhos e foi feito isso que tem agora, o parque. O que a senhora acha de como está hoje? Dá pra andar e lembrar-se do trilho ou não tem mais nenhuma relação?

C: Não tem nem comparação. Hoje em dia, você veja: hoje fizeram aquele parque ambiental, eu não sei se a humanidade mudou ou os costumes mudaram, porque hoje você nem pode, você tem que estar num lugar daquele, mesmo que você vá pra lazer, ou vá pegar um livro e ler, você está passível de ser assaltada, ali não dá. A estação ferroviária era uma mistura, mas não havia aquela segregação de sociedade, de raça, de nada. Havia mistura de gente, tinha aquelas pessoas folclóricas, aquelas pessoas que iam ali, que servia de chacota, mas mesmo sendo chacota era saudável. Falar isso é um paradoxo, mas é verdade. Tinha o xerife que ia lá com a indumentária dele.

Nós escrevemos um livro, na época que eu dava aula em Uvaranas, um *best seller*, ali você vai achar um pouco da estrada de ferro, até da época do Getúlio Vargas passou por aqui, só que aquilo eu gostaria que você vesse.

N: Como é o nome do livro?

C: Você não vai achar, na época foi dado na Montes, foram vendidos todos os livros e as escolas adotaram, mas eu acho aqui, eu te empresto. Tem toda uma parte que você pode usar. Agora que eu lembrei que fala dos tipos folclóricos, você vai ver de

cada um que era daquelas redondezas. Por exemplo, tinha a Mariazinha, que fazia ponto lá. Eram pessoas queridas da época, todo mundo conhecia. Por exemplo a nossa rua aqui, a rua Laurentino Deco Fagundes. Ele era delegado. No meu tempo, na época que eu trabalhava aqui em Ponta Grossa, ele era o delegado, então o povo conhecia. São pessoas que passaram pela vida da gente e fizeram história. Assim como esses tipos folclóricos.

Eu escrevi o livro com Maria José Bastos Martins, vou te emprestar.

N: Hoje sobre o terminal, o lugar em que o terminal fica localizado, o que a senhora acha disso?

C: Você sabe que o terminal é uma má colocação, porque construíram num lugar, que ali tinha que ser preservado, não como uma história, mas que o pouco continuasse a ter alma. A Alma de Ponta Grossa está ali. Se você sabe o fato isolado, vamos pensar no tombamento histórico. Você entrar numa casa tombada, é uma coisa isolada. Mas pra quem viveu ali, é outra história. No caso do terminal, não podia ter posto ele ali. Pra quem viveu aquela época, não podia ter colocado ele ali. Aquela fachada feia, vamos dizer, é desumano, porque a pessoa entra correndo e sai correndo. Foi retirado os melhores tempos de Ponta Grossa, da época de Ponta Grossa tradicional. Para a sociedade tradicional, ali foi o início do que Ponta Grossa é hoje. O homem destrói aquilo que ele nunca mais vai reconstruir. Nunca mais.

N: a Senhora pensa que, se retirássemos o Terminal, o que precisaria pra tentar trazer de volta a conexão de todo o lugar, a memória das pessoas?

C: É utopia dizer que vai voltar, né? Mas se tirar o terminal ali, arrumar aquelas ruas, encher de flores, colocar bancos na praça. Algo não ostensivo, nada pra chamar atenção, mas apenas pra que a pessoa saiba valorizar o que já está ali, para o bom pontagrossense poder valorizar. É a mesma coisa que limpar a casa. Não tem que construir nada ali. Só deixar arrumadinho. Não deixa a depredação chegar ali. É como as tendas, não gosto daquelas tendas.

N: Elas são chamativas né?

C: Tinha que ser mais neutra. É como o Paraguaizinho que tem ali. Tinha que ficar vazio. Abre o espaço que era dele! Sabe, é pecado, mas tenho inveja dos países europeus que preservam o que é deles. Eu tinha vontade de contar pro povo que o que eles têm... é a coisa mais linda. Por que é que Ponta Grossa não pode continuar

esse espaço que foi feito pra pessoas? Limpar, fazer uma coisa maravilhosa, não estragar o que tem.

N: O que a senhora lembra da Rua Fernandes Pinheiro?

C: Além de ser uma rua extremamente concorrida – Ponta Grossa era uma cidade que recebia muita gente, sabe? O que vinha de pessoas de fora, logicamente que vinham ou na busca de comércio, ou de médicos, hospital, ou os viajantes que negociavam, vinham trazer produtos... Os que vinham trazer as cargas... Era uma rua diferente do que é hoje, respeitável... era chique, sabe?

N: E tinha restaurantes, hotéis?

C: Tinha, tem o hotel Casimiro, que me parece que perdura ali, que era muito bacana... bar, padaria... Tinha um bar lá, não me lembro o nome, mas quando o Operário jogava fora de Ponta Grossa. Bom, eu morava ali perto. Eu não podia ligar o rádio porque eu tinha de estudar, quando era criança. Criança não, meninotinha assim sabe? Eu não podia ligar o rádio, mas eu ficava de olho pela janela no bar, e quando uma bandeira fazia assim... eu sabia que era gol. Era uma coisa bacana! Tinha os desfiles de carro por ali... Ali era centro. Fazia aquela volta ali. Ali onde agora é o calçadão, o pessoal dava a volta na quadra ali. Eram os trajetos de político, tudo por ali. E tinha aquela outra estaçãozinha ali que era a sucursal.

As pessoas que tinham posse andavam de litorina. Era como uma cópia do trem, só que sofisticado. Só rico andava. Eu como criança, veja bem, eu era bem criança, mas uma imagem que nunca vou esquecer, é do Bento Munhoz da Rocha numa litorina.

N: Ele desceu aqui em Ponta Grossa?

C: Sim, ele fez comício aqui. Hoje não existe mais essas coisas, mas na época existia. Outra coisa fantástica da época, lembro disso, eu vi o Getúlio Vargas de trem! Passar por Ponta Grossa, fazer comício no Renascença. Pena que não tirei foto, você vai achar que é mentira. Mas Ponta Grossa é a Capital Cívica do Paraná. Foi ele quem disse isso, porque estava todo o povo lá, na época da Revolução de 30. Mas eu o vi não nessa época, pois eu nasci em 1937. Eu o vi quando ele veio pra fazer comício lá na praça.

Os ricos comiam no vagão restaurante. E eu que não era rica comia o Sortido, sabe o que é? É o PF de hoje. O Prato feito. Nossa, mas que comida boa! Não sei se era eu que era criança e tinha fome, mas como era bom!

N: E a senhora costumava viajar pra onde?

C: Castro, geralmente Castro. A minha viagem mais longa era Castro e Piraí. Internacional, hahaha. Eu gostava tanto de Castro. Mas como as coisas mudam né? Agora não acho mais bonito. Deve ser porque as pessoas que eu visitava lá já não estão mais. Deve ser por isso.

N: A senhora foi na Fernandes Pinheiro, na Hinon Silva, hoje em dia? Qual a sua opinião? A senhora achava chique antes né?

C: Olha, agora eu passo só de táxi, ou de carro, só às vezes. É como era antes, bem movimentado, mas eu não sei mais o que tem ali. Estou sendo sincera, não sei dizer, eu passo muito pouco ali. Dá medo de passar agora.

N: Quando retiraram a ferrovia, o que a senhora sentiu?

C: Bom, eu gosto da tradição. Podia ter tido carro, mas que a ferrovia continuasse, não com aquela intensidade, é claro... mas a ferrovia hoje é folclore, sabe? Quando o pessoal vai ali pra Paranaguá, pra andar de trem, fazer turismo, aquela ferrovia é folclore. Não é como o trem que nós conhecemos no dia-a-dia, que era uma necessidade premente nas nossas vidas. Hoje em dia é só pra apssear, mas não aquele trem que a gente usava por necessidade, era do cotidiano, era tão normal... quanto é você andar de carro hoje. Você já entra, já sai, já faz tudo automático.

N: A senhora lembra da época que ainda tinha trilho mas não tinha mais trem de passageiro, só carga?

C: Sim, lembro!

N: E qual que era a diferença? Tinha menos movimento? O pessoal ia lá olhar o movimento, ou não ia mais?

C: Quando mudou a “necessidade” do meio de transporte ser no trem, a sociedade já tinha mudado. Porque a sociedade cresce junto... a gente vai deixando as coisas pra trás, não é saudosismo, mas eu gostaria que vocês tivessem vivido aquilo. Vocês perderam de viver uma coisa muito legal. Não é que eu estou com saudades, mas eu sou “melhor que vocês”, hahaha. Porque eu lembro mais coisas que vocês, e não é só lembrar, porque eu vivi intensamente, sabe? A vida que nós tivemos, as emoções que nós tivemos, dificilmente vocês vão encontrar. O mundo hoje é muito diferente. Não pense que mudou pra melhor. Facilitou a vida, mas estamos esquecendo do congraçamento. De sentar lá na estação e conversar como nós estamos agora. E a gente ia perguntar informação na estação. E os moços que

trabalhavam lá, era uma gente que não tinha estudo, nem nada, mas eram muito educados, tratavam a gente muito bem, pacientemente, educadamente. A gente ia perguntar do trem se estava atrasado e eles respondiam, 'ah, o trem pra Piraí, Castro, Jaguariaíva, Joaquim Murtinho, atraso: três horas'. E quando chegava o trem era aquela alegria. Agora, os de passageiro, aí era mais rápido, e parava pouco em estação sabe. Só pra abastecer. Abria, saía aquela fumaceira... Mas agora quando era o misto...! Eu tinha uma irmã que andava muito devagar, sabe? E minha mãe apelidou ela de misto. "Ô misto!". Pára em qualquer parte, pára ali pra falar com a vizinha: "O misto tá vindo!". O trem misto parava em toda parte porque tinha que descarregar. Mas era mais barato, filha! Mas era vagaroso. Não podia acelerar um pouco. Mas era muito humanizado. Muito mais do que hoje é um ônibus ou é um avião. Eu gostaria que o povo entendesse isso, não é saudosismo, mas eles eram muito humanos, muito gente, sabe como? As pessoas que trabalhavam, as que viajavam. Hoje você chega, o motorista na porta do ônibus, você mostra a passagem e pronto. É muito impessoal, nem te olham. Não conversam. Naquele tempo não: você não via uma pessoa neurastênica, que ia atrasar, não tinha muito o que fazer. Mas os trabalhadores da estação explicavam, sabe? Não tinha nem arma pra ficar bravo, você não tinha porque culpar a pessoa, assim como eles não te respondiam mal, tipo 'tá com pressa vá a pé'. Não era assim. Hoje todo mundo está... nós criamos deuses. Ninguém é maior ou menor do que ninguém, não devíamos criar deuses, mas era diferente, na época era. Mudou muito, mudaram os conceitos, mudou a educação – a educação no trânsito! Um trem não podia podar o outro, sabe? Não é como hoje no trânsito. Naquela época você sabia esperar. A pessoa tinha paciência, uma viagem era uma viagem, hoje uma viagem é um trauma. Uma tensão nervosa. Na época não, sabia que era duas horas, três horas...

N: A senhora acha que deveria ter um museu?

C: Um museu da estrada de ferro? Eu acho que deveria ter um lugar aberto a visitação. Se isso acontecer, se fizerem esse museu, faça uma coisa: escreva histórias. Ponha para o povo ler. Não ponha lá, 'tem uma maçaneta lá, do trem tal'. E nós com isso? Escreva, ponha lá, o povo gosta de ler, reviver uma história, mas não reviver só os pedaços da história. Quer por lá um objeto? Pois conte a história da fulana com o objeto. Conte uma história, escreva, encha os prédios de história, com letras grandes pro povo ler.

**APÊNDICE D – Transcrição de Entrevista Aberta:
Abegail Beninca, Cléa de Rose e Déa Bachmann – 20/08/2014**

SRA. ABEGAIL BENINCA, 86 ANOS

SRA. DÉA BACHMANN, 83 ANOS

SRA. CLÉA DE ROSE, 76 ANOS

N: Queria saber o que vocês lembram. Vocês chegaram a andar de trem?

A: Andamos bastante. Ia devagarinho, íamos até Curitiba de trem.

D: O Roxo Roiz a gente pegava lá na Estação. Íamos até Roxo Roiz conhecer a família do Ely.

C: A gente ia pra Curitiba, depois pra Paranaguá. A gente ia na Estação só quando ia pegar o trem, mesmo. Às vezes tinha manifestação, dias de comício.

A: Nós tínhamos um tio que trabalhava no vagão restaurante.

C: Uma coisa que lembro bem era que na frente da estação naquele gramado, do lado da escada, tinha escrito “Seja Bem Vindo” em raminhos verdes. E ali onde tem o terminal tinha várias residências, mas não era pra todo mundo, era pro pessoal da ferrovia mesmo. Eu lembro também que chovia, e a época que nós íamos pra Morretes, e onde tinha Chuva, eles jogavam casca de laranja.

A: Eu só me lembro quando eu passava perto da Estação, namorava ele, ficava na segunda janela da última pra dar tchau pro Ely quando a gente namorava.

C: Eu lembro que ali no armazém tinha os tambores enormes com azeitona, coisas assim, pra vender.

N: Quando o tio Ely começou a trabalhar. Ele era telegrafista, né? Vocês moravam perto da ferrovia?

A: Não, sempre moramos longe. Morávamos em Uvaranas e ele trabalhava aqui na Estação Central.

N: E o que vocês lembram da época em que resolveram retirar o trecho central?

C: A gente ficou triste. Mas não lembro de nenhum movimento tentando impedir.

A: A gente morava perto da linha do trem, lá no bairro, eu e a Déa íamos encontrar namorados, íamos namorar lá na linha.

C: Eu já lembro de outra coisa. Lembro que o tem passava e, erradamente, o maquinista jogava lenha porque a minha mãe fazia fogueira. Ele era amigo da família, ele dava lenha pra nós. Ele apitava toda vez quando chegava perto da passagem. Essa da lenha eu lembro.

D: A gente colocava preguinho na linha pra fazer faquinha e brincar de boneca.

C: Era escondido, mas ficava bonitinha.

N: O que vocês acham da Fernandes Pinheiro hoje em relação ao que era antes?

C: Continua a mesma porcaria.

A: Aqueles barzinhos de baixa categoria, sempre foi assim. A mulherada que ia beber ali.

C: O lado feio de Ponta Grossa. E continua assim.

N: E o Hospital ferroviário?

A: Minhas duas filhas nasceram no 26 de Outubro.

C: Eu trabalhei lá no Hospital, na época do Jocelito, no S.O.S.

N: O Shopping funciona como um bloqueio entre o Hospital e os outros edifícios.

C: Mas o *shopping* foi um sinal de modernidade, então não teve comoção como em relação à retirada dos trens.

N: Quando vocês pararam de ir pra Curitiba de trem e passaram a ir de ônibus, foi indiferente, ou algo mudou? Era melhor, pior?

D: Era mais divertido ir de trem.

C: Não era asfalto pra Curitiba. Mas de trem levávamos quase 5h até Curitiba. Era viagem pesada, tinha que levar lanche.

N: Por que o trem era mais divertido:

D: Ficavam comendo laranja, banana, dentro do trem. Tinha o vagão restaurante.

C: Ah, uma vez eu sofri quase um acidente no trem. Agora me lembrei. Quando eu morava em São Borja e eu fui de trem, nós íamos de trem, fui de trem com as crianças passear, estávamos na cabine. E eu estava lá e descarrilou o trem. O único vagão que ficou em pé foi o nosso, que era o último. Olhei pela janela, aquele estrondo, só vi os vagões virando. O nosso inclinou mas voltou, não chegou a tombar. Nossa, foi um susto.

N: Era só de passageiro ou era o misto?

C: Era o misto.

D: O só de passageiro era mais rápido. Eu lembro da fumaça.

C: E quando a gente ia pra Paranaguá que tinha o túnel! A fumaça entrava toda, o pessoal deixava aberta a janela.

N: Tem muita coisa que não está boa no parque ambiental. O que vocês veem que seria o ideal pro Parque Ambiental? Sobre o uso das edificações, o que vocês acham?

C: Já que estão aproveitando eu acho que está bom, o armazém ali. O que acho errado é que tem muita coisa fechada e sem uso, nem que seja um uso cultural. O Armazém de Carga podia ser dividida pra vários artesãos, tem várias portas. Já falei algumas vezes isso e nunca me deram ouvido. E a Estação tinha que ser um museu ferroviário, tirar os artesãos dali e colocar eles na Estação Arte. Mas tem que restaurar né.

APÊNDICE E – Palavras para guardar
Da riqueza de trabalhar com entrevistas abertas.

Cirlei Milléo: Quando mudou a “necessidade” do meio de transporte ser no trem, a sociedade já tinha mudado. Porque a sociedade cresce junto... a gente vai deixando as coisas pra trás. O mundo hoje é muito diferente. Não pense que mudou pra melhor. Facilitou a vida, mas estamos esquecendo do conagraçamento. De sentar lá na estação e conversar como nós estamos agora. E a gente ia perguntar informação na estação. E os moços que trabalhavam lá, era uma gente que não tinha estudo, nem nada, mas eram muito educados, tratavam a gente muito bem, pacientemente, educadamente. hoje todo mundo está... nós criamos deuses. Naquela época você sabia esperar. A pessoa tinha paciência, uma viagem era uma viagem, hoje uma viagem é um trauma.

Cirlei Milléo: Outra coisa fantástica da época, lembro disso, eu vi o Getúlio Vargas de trem! Passar por Ponta Grossa, fazer comício no Renascença. Pena que não tirei foto, você vai achar que é mentira. Mas Ponta Grossa é a Capital Cívica do Paraná. Foi ele quem disse isso, porque estava todo o povo lá, na época da Revolução de 30. Mas eu o vi não nessa época, pois eu nasci em 1937. Eu o vi quando ele veio pra fazer comício lá na praça, em 1950.

Cirlei Milléo: Os ricos comiam no vagão restaurante. E eu que não era rica comia o Sortido, sabe o que é? É o PF de hoje. O Prato feito. Nossa, mas que comida boa! Não sei se era eu que era criança e tinha fome, mas como era bom!

Cirlei Milléo: A gente ia perguntar do trem se estava atrasado e eles respondiam, ‘ah, o trem pra Piraí, Castro, Jaguariaíva, Joaquim Murtinho, atraso: três horas’. E quando chegava o trem era aquela alegria. Agora, os de passageiro, aí era mais rápido, e parava pouco em estação sabe. Só pra abastecer. Abria, saía aquela fumaceira... Mas agora quando era o misto...! Eu tinha uma irmã que andava muito devagar, sabe? E minha mãe apelidou ela de misto. “Ô misto!”. Pára em qualquer parte, pára ali pra falar com a vizinha: “O misto tá vindo!”. O trem misto parava em toda parte porque tinha que descarregar. Mas era mais barato, filha! Mas era vagaroso. Não podia acelerar um pouco.

Cirlei Milléo: A ferrovia hoje é folclore, sabe? Quando o pessoal vai ali pra Paranaguá, pra andar de trem, fazer turismo, aquela ferrovia é folclore. Não é como o trem que nós conhecemos no dia-a-dia, que era uma necessidade premente nas nossas vidas. Hoje em dia é só pra passear, mas não aquele trem que a gente usava por necessidade, era do cotidiano, era tão normal... quanto é você andar de carro hoje. Você já entra, já sai, já faz tudo automático.

Cirlei Milléo: É como o Paraguaizinho que tem ali. Tinha que ficar vazio. Abre o espaço que era dele! Sabe, é pecado, mas tenho inveja dos países europeus que preservam o que é deles. Eu tinha vontade de contar pro povo que o que eles têm... é a coisa mais linda. Por que é que Ponta Grossa não pode continuar esse espaço que foi feito pra pessoas? Limpar, fazer uma coisa maravilhosa, não estragar o que tem.

Cirlei Milléo: O que eu acho fantástico no trem é que não houve parada brusca. Era tão intenso que foi diminuindo... diminuindo... e foi gradativo... até que ele sumiu.

Cirlei Milléo: É utopia dizer que vai voltar, né? Mas se tirar o terminal ali, arrumar aquelas ruas, encher de flores, colocar bancos na praça. Algo não ostensivo, nada pra chamar atenção, mas apenas pra que a pessoa saiba valorizar o que já está ali, para o bom pontagrossense poder valorizar. É a mesma coisa que limpar a casa. Não tem que construir nada ali. Só deixar arrumadinho.

Você sabe que o terminal é uma má colocação, porque construíram num lugar, que ali tinha que ser preservado, não como uma história, mas que o pouco continuasse a ter alma. A Alma de Ponta Grossa está ali.

Siqueira: Mas apesar de ter sido bom pra cidade, eu acho que foi um erro [retirar a ferrovia do centro]. Podia-se ter hoje, sim, uma linha que sairia daqui do centro e iria até o Cará-Cará. Estava tudo pronto. Poderia até ter integração com os dois modais, do trem com o ônibus. E a mesma coisa serviria pra Uvaranas. A linha estava pronta, a coisa estava pronta ali.

Siqueira: As nossas ferrovias acompanhavam as curvas de nível, fazendo muita curva, com baixa velocidade... então elas ficaram obsoletas. Precisavam ser modernizadas e não foram. O segundo ponto é a política: em um determinado o governo adotou, assumiu que deveria investir em rodovia – alguém deve ter ganho muito dinheiro. Foi uma opção, e se perdeu um elo histórico. Você não conseguiria hoje criar tudo isso de novo, porque você não consegue mais colocar a ferrovia onde ela estava. Não se em mais acesso ao centro da cidade... perdeu né? É uma questão de optar pela modernização de um mesmo sistema e não da substituição de um sistema pelo outro.

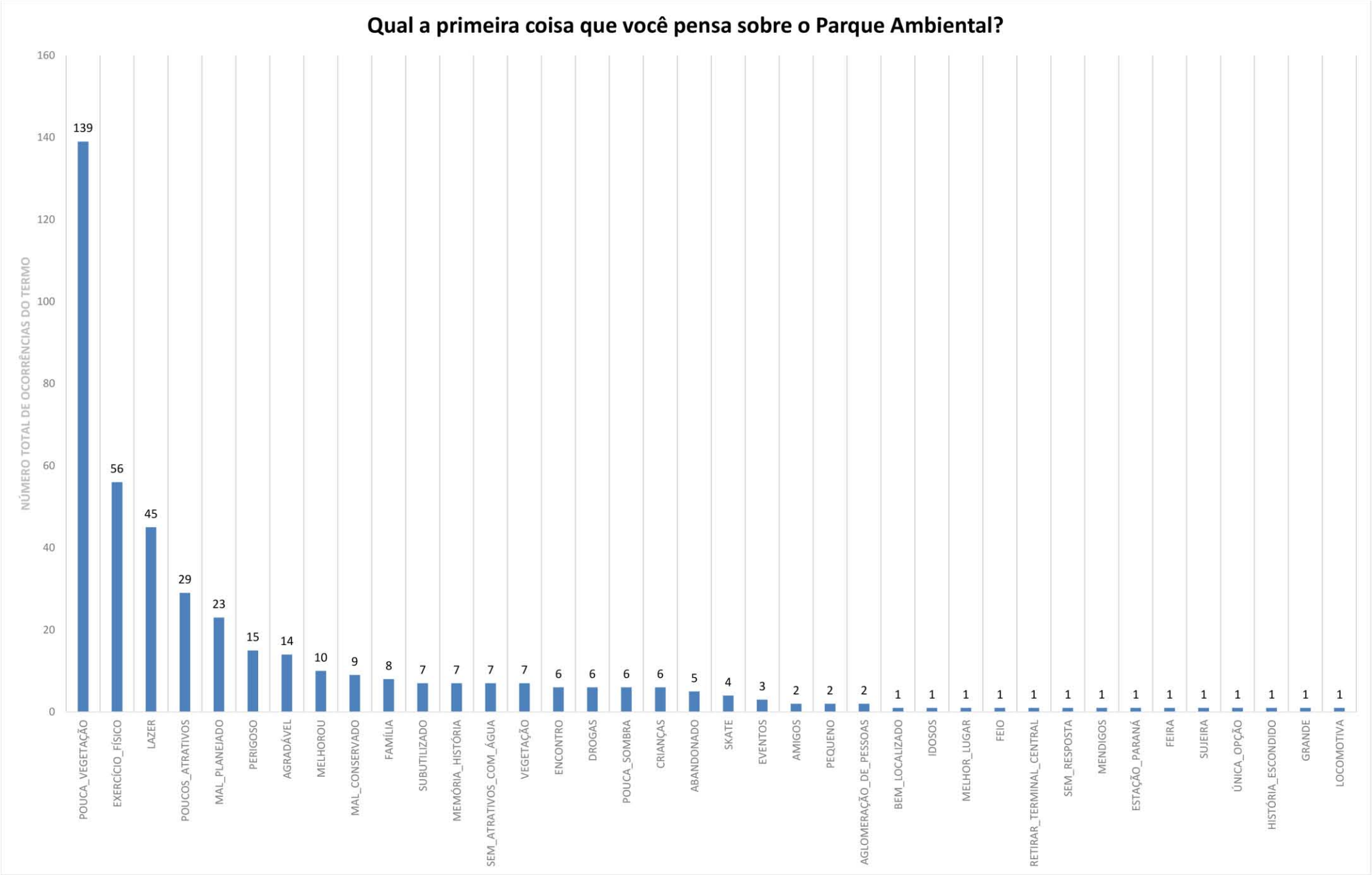
Abegail: A gente morava perto da linha do trem, lá no bairro, eu e a Déa íamos encontrar namorados, íamos namorar lá na linha.

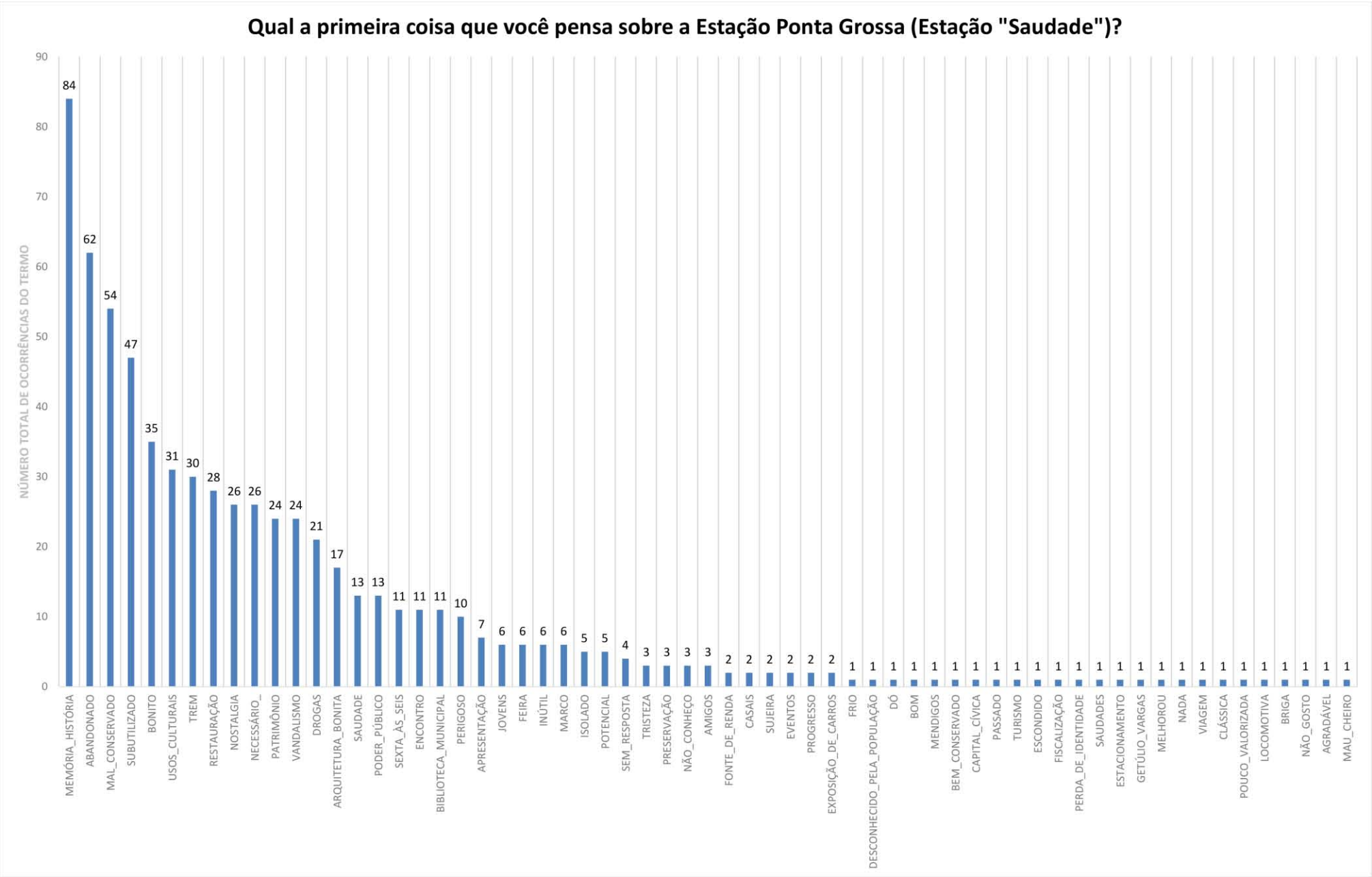
Cléa: Eu já lembro de outra coisa. Lembro que o trem passava e, erradamente, o maquinista jogava lenha porque a minha mãe fazia fogueira. Ele era amigo da família, ele dava lenha pra nós. Ele apitava toda vez quando chegava perto da passagem. Essa da lenha eu lembro.

Déa: A gente colocava preguinho na linha pra fazer faquinha e brincar de boneca.

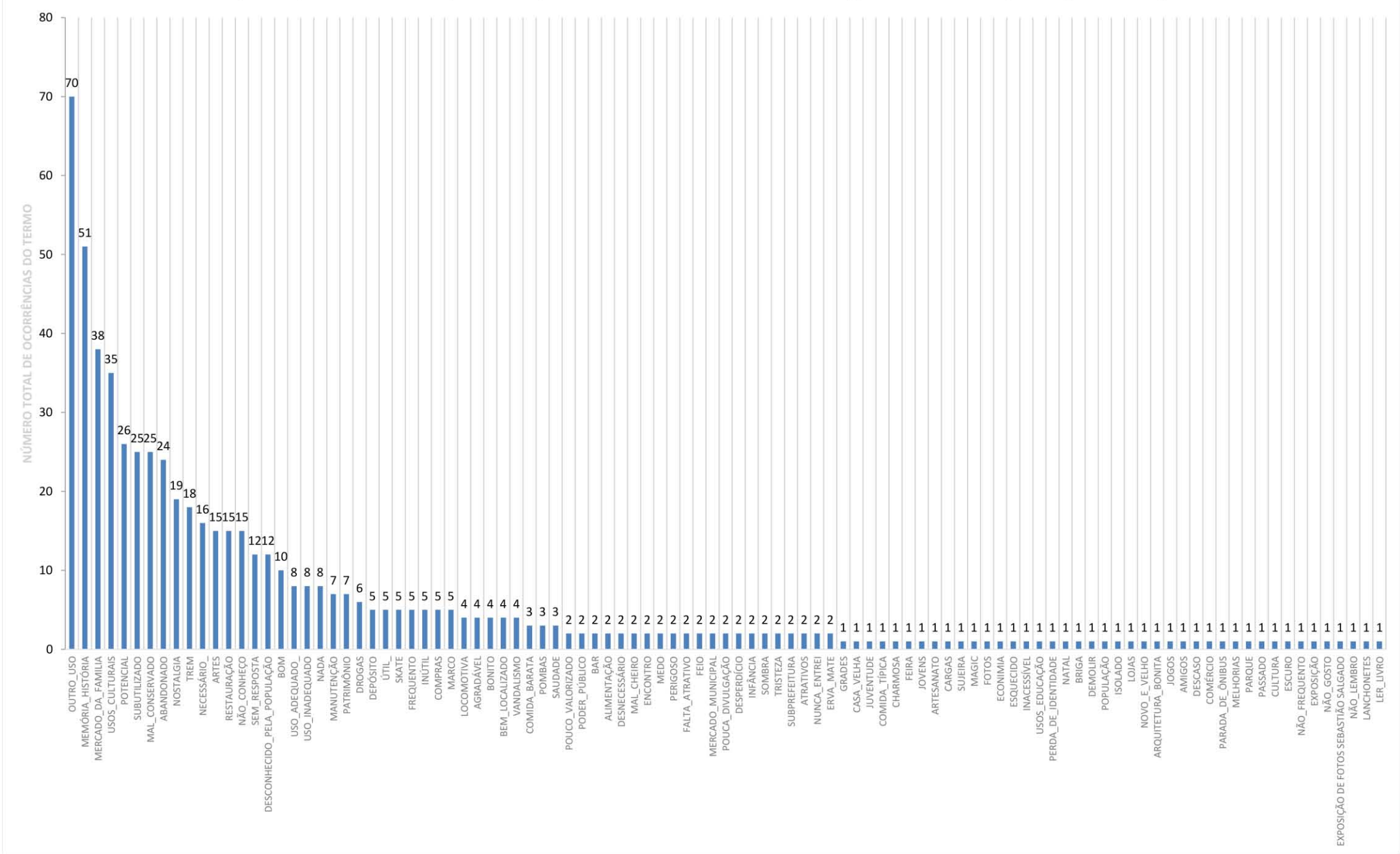
Cléa: Era escondido, mas ficava bonitinha.

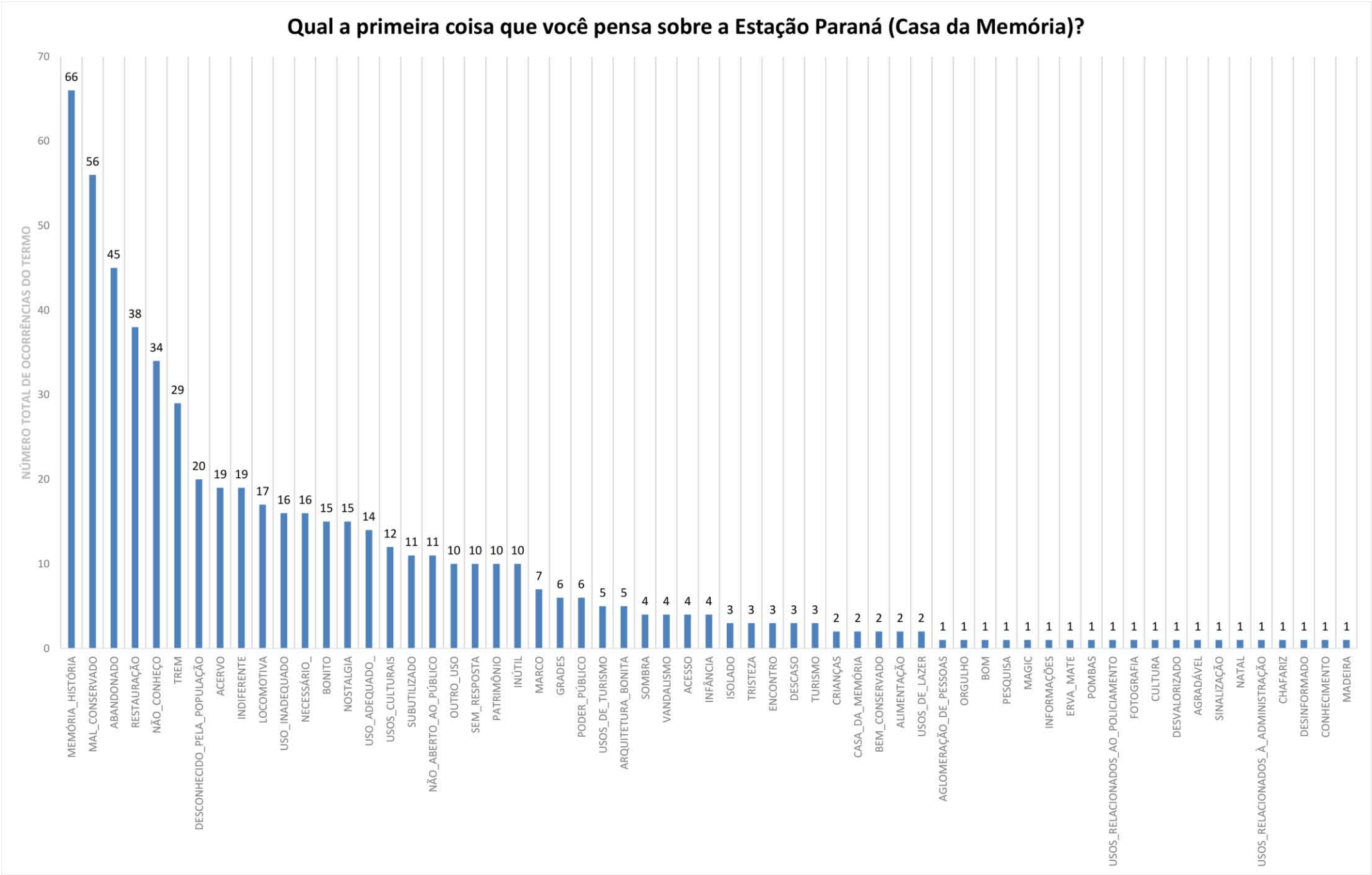
APÊNDICE F – Resultados dos questionários: Gráficos absolutos
gráficos relativos, tabelas e planilhas com memoriais de cálculo
disponíveis em: <<http://tinyurl.com/NM-2015-DISSERTACAO>>

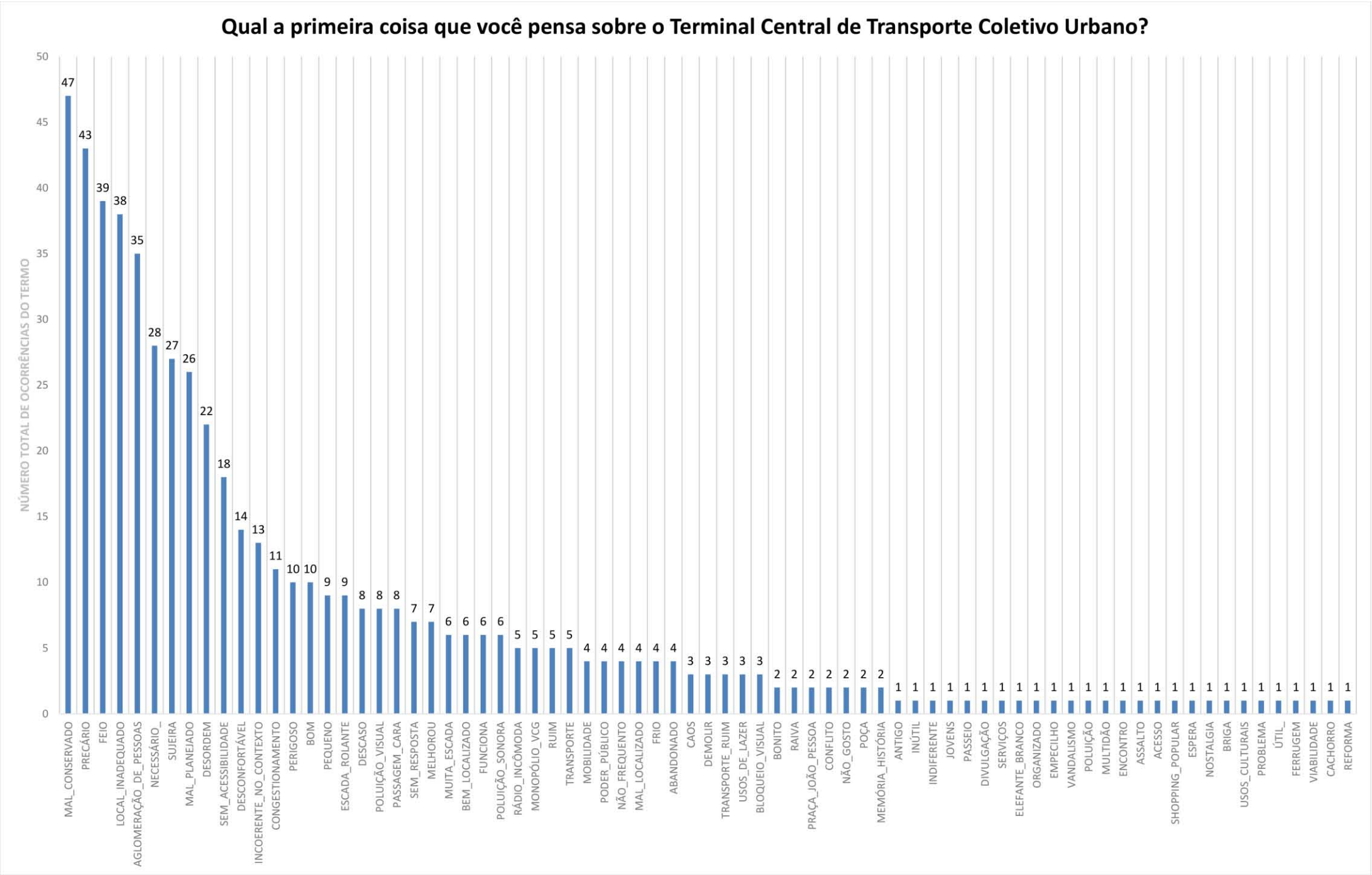


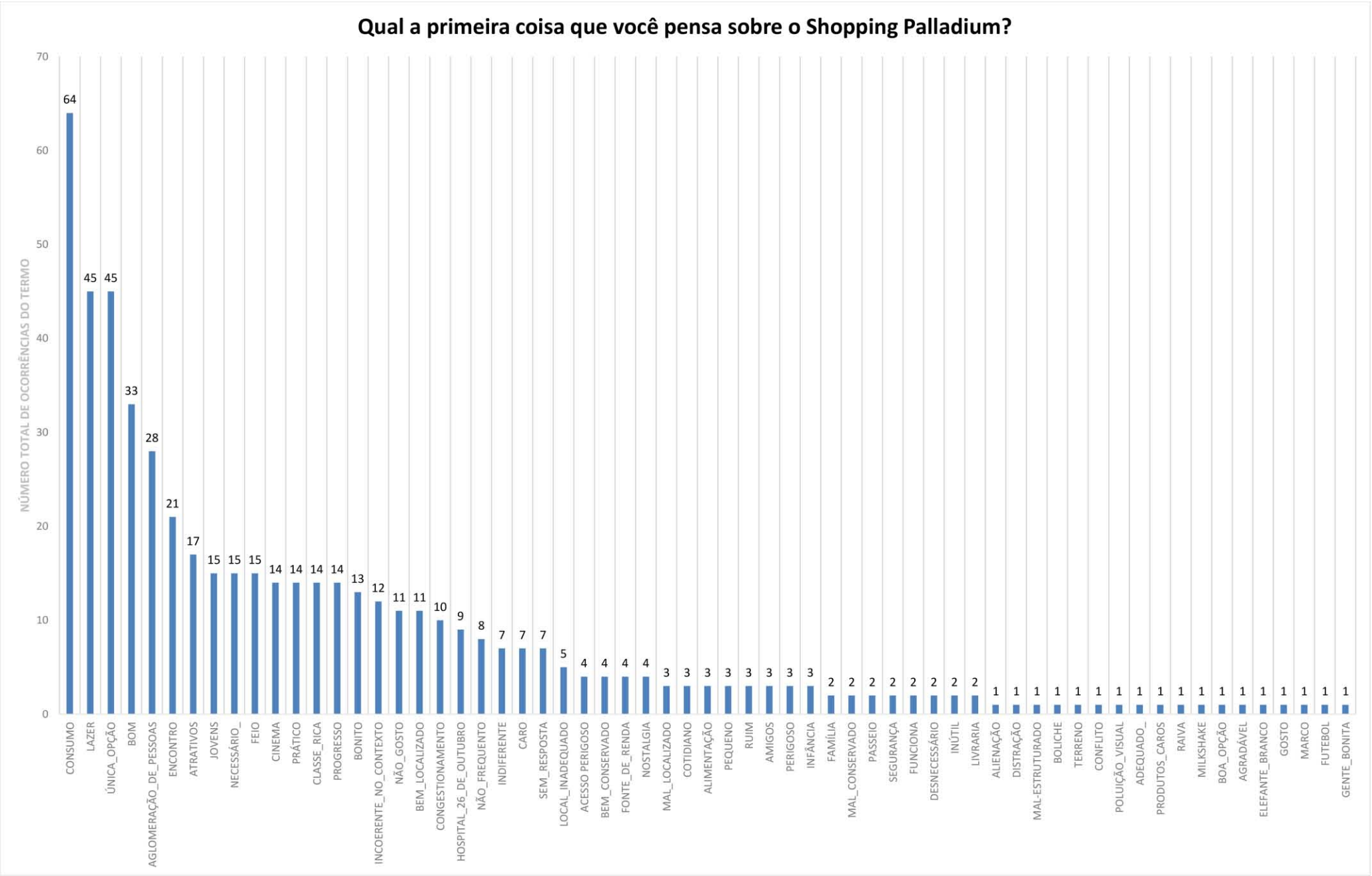


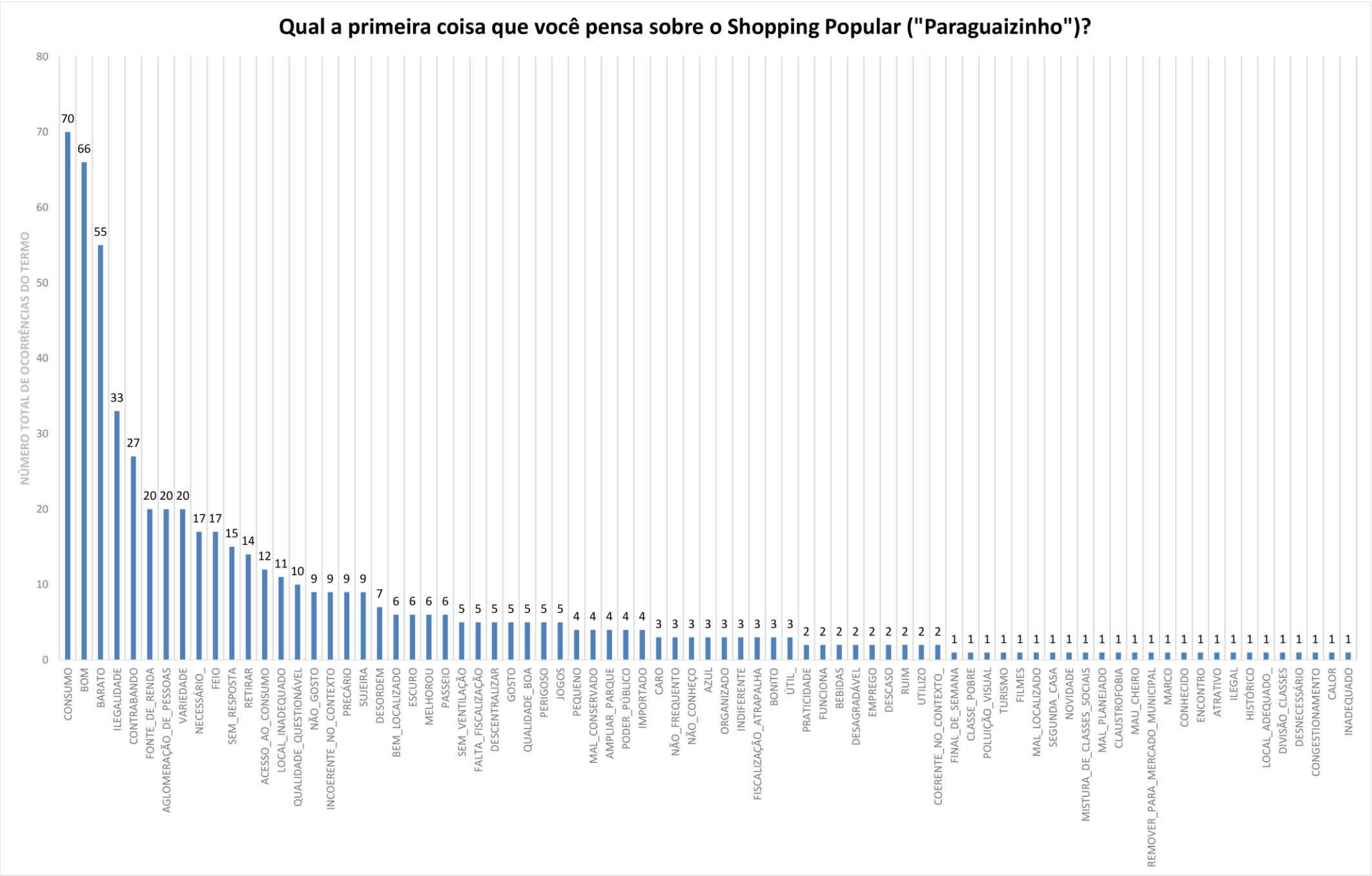
Qual a primeira coisa que você pensa sobre o Armazém de Cargas da Ferrovia ("Estação Arte")?

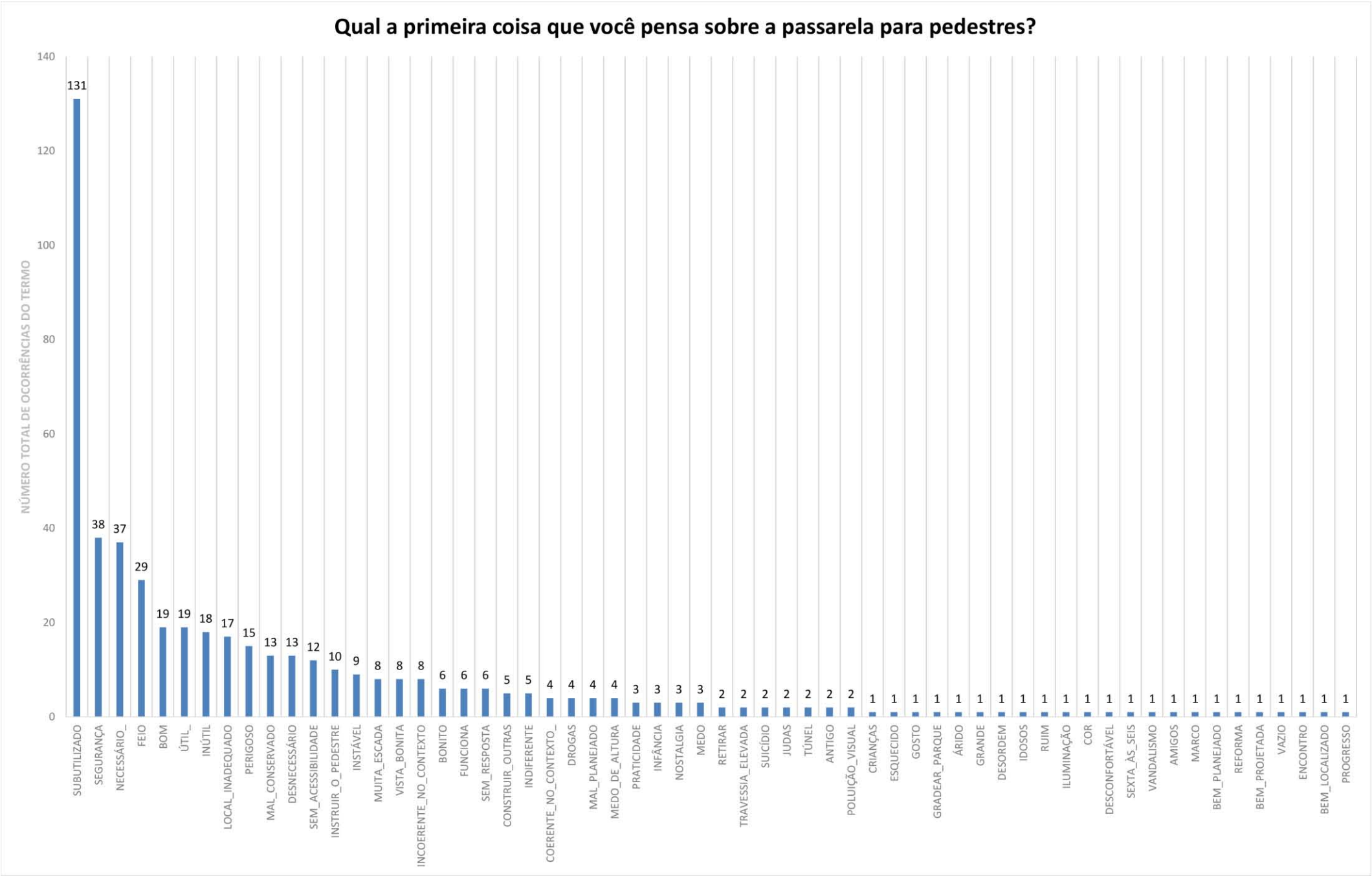


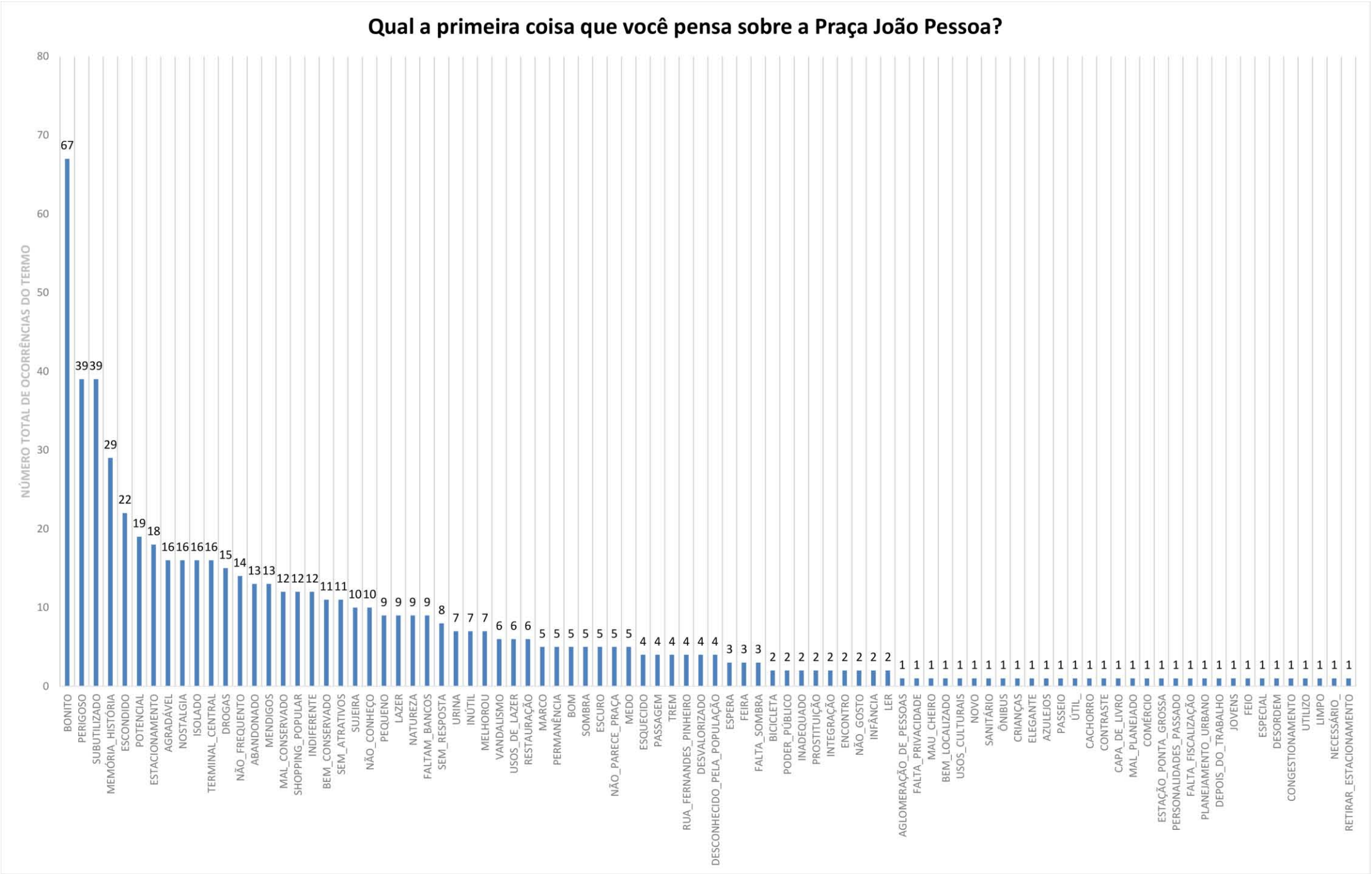




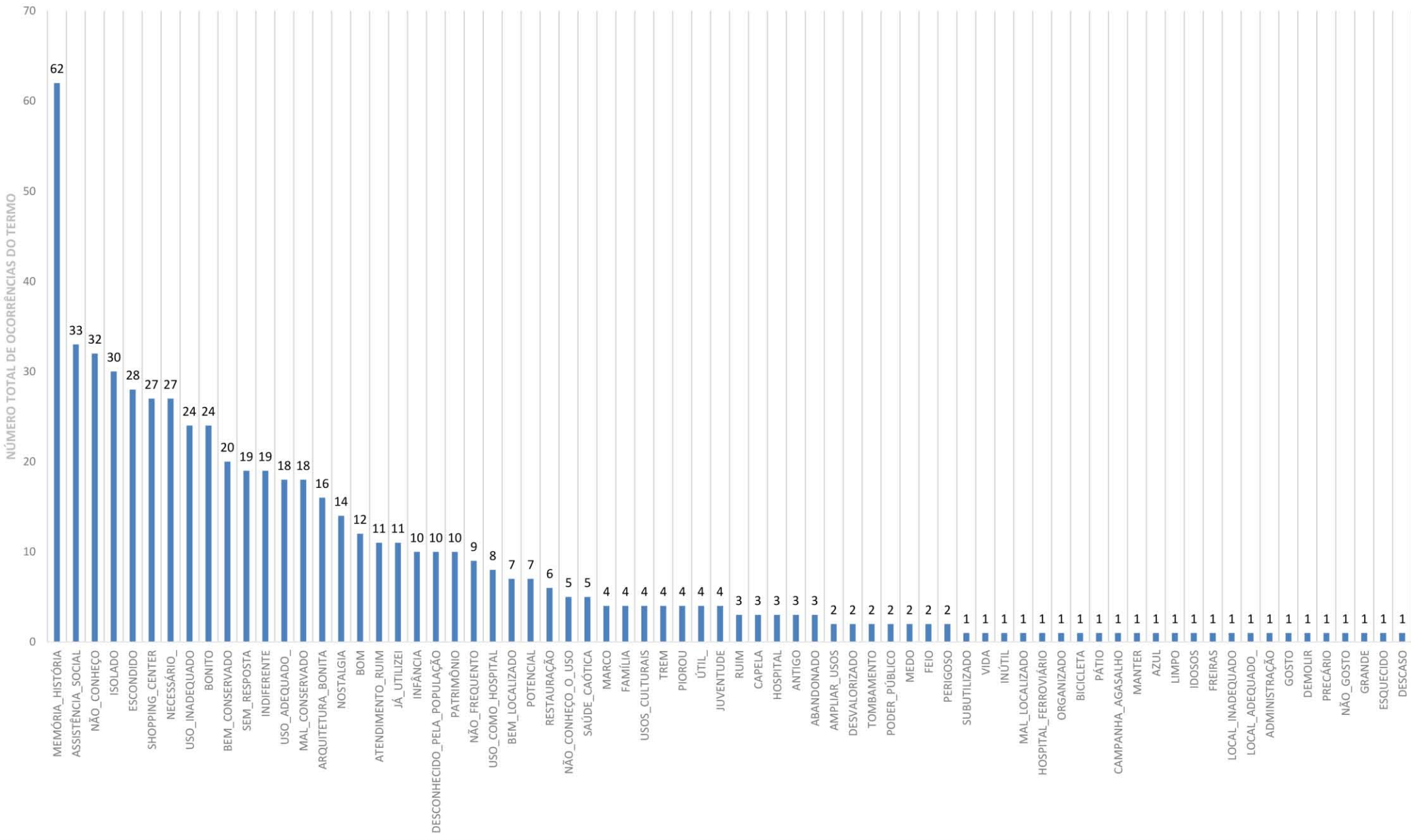








Qual a primeira coisa que você pensa sobre o Hospital da Cooperativa Mista 26 de outubro (sede da Secretaria Municipal de Assistência Social)?



Novamente a respeito do centro da cidade, uma área que abrange todos os dez equipamentos acima: o que você pensa a respeito da existência de equipamentos novos e antigos, juntos, num mesmo espaço?

