

# A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE WENCESLAU BRAZ/PR: UM ESTUDO SOBRE O DIREITO À MEMÓRIA

Eliane Netrebka Ramos <sup>1</sup>Elizabeth Johansen <sup>2</sup>

## INTRODUÇÃO

O historiador é um autor de inteligibilidades, haja vista que ele arma enredos, dá voz a silêncios e significados às coisas, analisa fatos, seleciona, escolhe, elabora de forma a apresentar versões que expliquem o presente a partir de interpretações do passado. Ainda, busca legitimar sua metodologia através de fontes reconhecidas.

O propósito dessa construção histórica é compreender uma parte da história recente de Wenceslau Braz, que surgiu da problemática envolvendo a destruição e a descaracterização do patrimônio ferroviário local. Os aspectos propostos nessa pesquisa foram se delineando a partir das considerações de Monastirskey (2006, p. 18) ao discutir as características que definem a Ferrovia como Patrimônio Histórico e Cultural, ou seja, a importância dessa instituição para a história local e o lugar que a memória ferroviária ocupa na discussão sobre a transformação do espaço da Antiga Estação Ferroviária.

Demczuk (2011, p. 43) discorre sobre como o patrimônio cultural representa a memória de uma sociedade, sendo esta composta por todos os bens (materiais e imateriais) com valor relevante para a comunidade. As características históricas, culturais ou naturais que servem como referências ao passado fazem com que sua preservação e valorização sejam de interesse para a sociedade atual. A autora afirma que as ferrovias fazem parte do patrimônio cultural das localidades onde elas se situam, por envolver uma série de elementos materiais e imateriais que formam um patrimônio próprio. Demczuk (2011, p. 58) destaca que representatividade, reconhecimento e valorização são elementos essenciais para se pensar um local enquanto patrimônio cultural. Em relação à Estação Ferroviária, as lembranças nos relatos das entrevistas, nos blogs, em obras memorialistas, nos símbolos municipais (bandeira e hino), nos vestígios e nas fotografias podem ser identificadas como elementos (materiais e imateriais) de referência do patrimônio ferroviário, constituindo-se, portanto, fontes históricas utilizadas nessa análise.

Ao serem pesquisadas as fontes históricas, pode-se perceber através das diversas fotografias obtidas nas redes sociais que o sentimento de pertencimento tornava-se visível nas memórias relatadas junto aos comentários. As fotos compartilhadas juntamente com as lembranças da ferrovia, precisamente da Estação, levantaram diversos relatos sobre memórias do local.

Uma parte importante desse trabalho dá-se a partir da construção de uma narrativa que visa esclarecer um período da história local recente. A carência de fontes escritas sobre a demolição da Estação Ferroviária e do processo de vandalismo que o espaço sofreu deixou uma incógnita nessa fase da história brasense a ser discutida. Na pretensão de se desenvolver uma narrativa capaz de esclarecer esses fatos buscou-se uma reconstrução a par-

<sup>1</sup> Graduada em Licenciatura em História pela UEPG/UAB. Email: linetrebka@hotmail.com

<sup>2</sup> Orientadora. Mestre em História pela UFPR, professora do Departamento de História e diretora do Museu Campos Gerais na UEPG.

tir de fotografias, vídeo e entrevistas orais.

De acordo com Pesavento (2006, p. 5), a importância das fontes para a história é determinante, pois não é possível ao historiador realizar seu trabalho sem os vestígios do passado, sem as marcas de historicidade. As fontes citadas tornaram-se, portanto, pilares na resolução do quebra-cabeça inicial, pois colaboraram para a compreensão sobre as razões da rápida desestruturação da área da Estação Ferroviária.

Esse artigo foi estruturado em seis sessões, sendo as três primeiras com o objetivo de apresentar ao leitor o papel da ferrovia na história do município e na formação de sua identidade. As fontes foram sendo apresentadas de forma a facilitar a intenção de uma leitura em que fique clara a importância da instituição para a comunidade local. Em seguida buscou-se apresentar em “A memória coletiva, a história oral e o direito à memória” a essência desse artigo, onde estão contidos os conceitos que embasam as principais metodologias utilizadas – fotografias e história oral – assim como o objeto de discussão desse trabalho – a cassação da memória ferroviária. Nas duas últimas sessões o intuito foi amarrar a discussão realizada previamente, discutindo-se o local enquanto lugar de memória e os interesses envolvidos na transformação do patrimônio ferroviário.

A importância da Rede Ferroviária como patrimônio da cidade e da região fica visível ao se analisar lembranças sobre o cotidiano das pessoas que um dia embarcaram ou desembarcaram na Estação de Wenceslau Braz, conforme descrito pelo memorialista Abib Calixto<sup>3</sup> (1986, p. 9-70):

Wenceslau Braz, considerada a cidade do entroncamento das linhas que vinham e partiam para Ourinhos; diariamente, às 22 horas, ali todos os que procediam do ramal de Barra Bonita apanhavam o comboio noturno, que seguia direto até Curitiba, chegando por volta de 12 horas do dia seguinte. Quando descíamos em Wenceslau Braz, era costume procurarmos as casas de nossos parentes, para ali ficarmos, das 11h30 até às 20 horas, aproximadamente (...) À noite, agora, tudo mudava, a escuridão cobria tudo, somente se podiam divisar os trilhos à frente da locomotiva, mal iluminada pelo enorme farol frontal da máquina, a silhueta da composição não passava de dezenas de janelas iluminadas deixando visualizar com dificuldade todos os carros. De quando em quando, cortinas de fagulhas eram

expelidas pela chaminé da locomotiva, que rasgava a noite até chegar na estação de Jaguariaíva. (...) Deixando Wenceslau Braz com destino a Curitiba, o trem parava nas seguintes estaçãozinhas: Calógeras, Egídio Piloto, Arapoti, Jackson Figueiredo e, em seguida, chegava à cidade de Jaguariaíva.

Esse trecho fala da aventura dos estudantes da região em suas viagens rumo a capital para cursar a Universidade, quando saíam de Barra Bonita (atual Ibaiti) e faziam um trajeto demorado até seus destinos. A Estação de Wenceslau Braz aparece como um ponto importante em suas memórias, certamente por representar um local que fez parte da história de suas formações e juventude. É possível identificar no texto a referência que Pollak faz sobre os acessos aos outros sentidos quando se resgata uma memória.

Pollak (1989, p. 11) observa as recordações pessoais e sua relação com os pontos de referência, destacando que a reorganização da memória abrange tanto os aspectos cognitivos quanto emocionais, ressaltando os outros sentidos, como “barulho, cheiros, cores”. Para o autor fica clara a importância das sensações para o ser humano, pois a memória não traz apenas a capacidade de pensar, mas de sentir também.

A antiga Estação Ferroviária inaugurada em 1919 foi transformada em praça pública na gestão 2008-2012, constituindo-se um lugar de lazer e festividades municipais. No entanto conservam-se na lembrança as transformações que sofreu com o tempo, como pode ser constatado através de uma comunidade na rede social Facebook<sup>4</sup>, onde pessoas postam e comentam fotos de locais históricos do município.

Sobre isso Pollak (1989, p. 9) discute ao tratar sobre “manter a coesão interna e defender as fronteiras daquilo que um grupo tem em comum”. O movimento das lembranças a respeito de um local pode ser visto como o ritual a que Nora se refere ao caracterizar os lugares de memória. O autor defende a ideia de templum como “recorte no indeterminado do profano, de um círculo no interior do qual tudo conta, tudo simboliza, tudo significa” (NORA, 1993, p. 27).

O autor continua, afirmando que o espaço se caracteriza pela ambiguidade que carrega: “um lugar fechado sobre si, sobre sua identidade (...) mas constantemente aberto sobre a extensão de suas

3 Abib Calixto é filho de imigrantes libaneses que chegaram à região de Pinhalão por volta de 1924. Em sua obra “Pinhalão: Memórias”, o memorialista desenvolve uma narrativa sobre a fundação e as características iniciais da cidade, citando em vários momentos do livro sobre as demais cidades vizinhas, como Wenceslau Braz. A obra torna-se, portanto, uma fonte histórica relacionada com a pesquisa por trazer trechos que discorrem acerca da importância da ferrovia e da Estação Ferroviária de Wenceslau Braz à região. Trata-se de um exemplar raro emprestado pelo Dr. Habib Calixto, primo do autor memorialista.

4 FACEBOOK. Amigos de Wenceslau Braz. Disponível em <<http://www.facebook.com/groups/353775894668224/>>. Acesso em: 08 ago. 2012.

significações" (NORA, 1993, p. 27). Nesse conceito de lugar de memória pode ser inserido o espaço da Estação Ferroviária, que apesar de sofrer transformações, evoca memórias sobre o passado ali vivido por ferroviários, passageiros e moradores vizinhos daquele local. Ressignificações vão sendo tecidas, assim como em todo monumento histórico e que contribuem para a discussão da problemática da transformação do local. Esses sinais deixados (vestígios, fotografias, lembranças) atraem a memória e a necessidade de se pensar sobre os fatos ocorridos, que abrangem o jogo de interesses dos detentores do poder das esferas federal, municipal e privada.

Mas em relação aos interesses e representações dos ferroviários, Monastirsky (1997, p. 52 apud PETUBA, 2005, p. 7) reflete sobre

(...) a "mitificação" do Pátio Central da RFFSA, destacando-se toda a rede de significações, memórias e disputas políticas em torno desse espaço cravado no coração da cidade e que, consequentemente, deixam entrever projetos diferenciados de cidade em disputa.

Nesse sentido é possível refletir sobre as memórias sociais que permeiam o "mundo ferroviário". As leituras realizadas na obra de Petuba a respeito das memórias dos ferroviários permitem identificar elementos sobre o modo de ser ferroviário na comunidade ferroviária de Wenceslau Braz. Sobre a mitificação do espaço, Petuba (2005, p. 7) discorre sobre as memórias formadas em torno da ferrovia em diversas situações, tanto nos momentos de conflitos quanto nas realizações estabelecidas.

O processo de descaracterização e transformação da Antiga Estação Ferroviária em Espaço de Lazer Chico Ferreira<sup>5</sup> em Wenceslau Braz teve início a partir do final da década de 1990, quando houve a desestatização da RFFSA ao capital privado. A concessão foi dada à atual América Latina Logística (ALL) que com sua resolução de desativação do trecho resultou no abandono do local da estação. Porém, não podemos esquecer que o processo de desintegração do patrimônio foi iniciado pela União, através de leilões de casas e outros bens imóveis, além da demolição da construção de madeira da Estação Ferroviária.

5 Chiquinho Ferreira era um jovem filho de uma família tradicional de comerciantes do município que havia morrido naquele ano (2011) vítima de um acidente de carro. Em questionamento sobre o porquê da homenagem, o Prefeito Municipal argumentou em entrevista à autora no dia 08/03/2014, ter sido devido ao resultado de uma enquete realizada próxima a data da inauguração do local, justificando-se que o jovem tinha muitos amigos e que seria uma forma de conformar a família que se encontrava muito abalada.

6 Joaquim Gil é um memorialista do município. Professor de História aposentado e um dos fundadores do "Colégio Estadual Professor Milton Benner", criado por decreto em 13/04/1954.

Em 2011 foi inaugurado o Espaço Chico onde outrora fora a Estação Ferroviária, permanecendo, no entanto, alguns vestígios da presença dos trens, como a rampa da plataforma, os trilhos, algumas placas e outros resquícios materiais. Apesar de descrever esse processo de transformação, o objetivo central desse trabalho não se detém a discutir sobre as circunstâncias que levaram aos fatos, mas a pensar o lugar reestruturado enquanto um "lugar de memória" e às percepções dos ferroviários sobre aquela área.

Para Monastirsky (2006, p. 94) os espaços e equipamentos ferroviários podem ser lidos como lugares de memória ao relacionarmos as experiências das pessoas que se identificam com o local. O autor discute que mesmo ao sofrer transformações, os espaços continuam carregados de significados que evocam a história de um grupo.

Vendo o espaço transformado enquanto "lugar de memória", o objetivo desse artigo é estabelecer um diálogo com fontes, literatura e a problemática levantada no sentido de refletir sobre o "Direito à memória", não apenas do grupo social dos ferroviários, mas visando valorizar a incontestável importância da ferrovia enquanto elemento da identidade brasense, comprovado pelas diversas fontes analisadas nesse trabalho.

## **Wenceslau Braz e sua relação histórica com a ferrovia**

Wenceslau Braz é uma pequena cidade com aproximadamente 19.500 pessoas, situada no Norte Pioneiro do Paraná e fundada em 1935. A história de fundação do povoado confunde-se com a da chegada da Estrada de Ferro em 1918, quando é inaugurado o ramal da Rede Ferroviária Federal – Ramal Paranapanema km 70 – transformando a realidade da região (PREFEITURA DE WENCESLAU BRAZ, 2013).

De acordo com Gil<sup>6</sup> (1998, p. 4-9), em 1915 deu-se o povoamento da atual cidade de Wenceslau Braz, quando o agricultor Joaquim Miranda, radicado em São José da Boa Vista, resolveu juntamente com sua família estabelecer residência a 21 km de Tomazina.

A área que compreende o município de Wenceslau Braz é resultado de uma doação que o Dr. Alfredo Penteado e sua mulher no ano de 1915 fizeram para a comarca de Tomazina. Essa área compreendia 20 alqueires nas mediações do km 70 do ramal de Jaguariaíva a Ourinhos, à margem direita do Rio Natureza. Em 1917, o local era denominado “Novo Horizonte”.

Em 1919 foi inaugurada a Estação Ferroviária favorecendo o desenvolvimento da comunidade. Nessa época, o povoado era “Brazópolis” e em 1920, a partir dos esforços de Felipe Miguel de Carvalho, é elevado à categoria de Distrito Judiciário.

Através da Lei Estadual nº 2.645, de 10 de abril de 1929, a localidade passou a ser chamada Wenceslau Brás, em homenagem ao presidente que havia impulsionado o desenvolvimento da estrada de ferro e trazido o progresso à região, o Presidente Venceslau Brás Pereira Gomes (1914-1918) (IBGE, 2013). Isso pode ser comprovado analisando-se a primeira estrofe do hino do município:

Do grande brasileiro  
Que te empresta o nome  
Ao ardor do pioneiro  
É preciso que se some  
A luta e o valor  
De um povo capaz  
Que com honra e destemor  
Constituiu Wenceslau Braz.

Outro vestígio da importância da ferrovia para a história da fundação do município pode ser verificada na referência que se faz na bandeira da cidade, onde pode ser observado o desenho do trem em alusão a um dos elementos da identidade brazense.



Figura 1 – Detalhe da bandeira de Wenceslau Braz/PR

7 Decreto-lei nº 88/1938.

8 Pesquisa autorizada conforme Ofício Circular nº 231/2011 em 10/11/2011 e comunicada à solicitante em 05/03/2012. A pesquisa nas dependências da SME ocorreu em 19/03/2012.

As fotografias constituem importantes fontes de análise para essa pesquisa, pois os vários registros demonstram as transformações que vieram ocorrendo através do tempo. Na figura 2 pode ser observada uma das fotografias mais antigas da cidade, datada da década de 1920 e encontrada numa rede social, provavelmente referente a alguma reportagem publicada sobre o município. Trata-se de uma fotografia preto e branco, cujo enquadramento destaca as primeiras construções de madeira no local aonde foi inaugurada em 1º de Janeiro de 1919 a Estação Ferroviária (em destaque). Trata-se de uma foto tirada de longe e onde pode ser percebido o início da cidade de Wenceslau Braz, que nessa época pertencia à Comarca de Tomazina.

O ângulo da fotografia 3 apresenta uma visão que demonstra a opulência da Estação. Nessa imagem em preto e branco da década de 1920 podem ser observados detalhes da construção original características das estações espalhadas pelo Brasil.



Figura 2 – Foto antiga da Estação no início da década de 1920  
Fonte: SITE FACEBOOK – História e Informações: Histórias Paranaenses. Disponível em <<https://www.facebook.com/historiapananeense/photos/a.545443525490514.129318.545393885495478/545584648809735/?type=1&theater>>



Figura 3 - A Estação na década de 1920  
Fonte: SITE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/wbras.htm>>

O trecho abaixo é exemplo de referência que discute a chegada da ferrovia na cidade, onde se afirma que a instalação da Estação e a ideia de um progresso eminente atraíram muitas pessoas, contribuindo assim para o desenvolvimento da região.

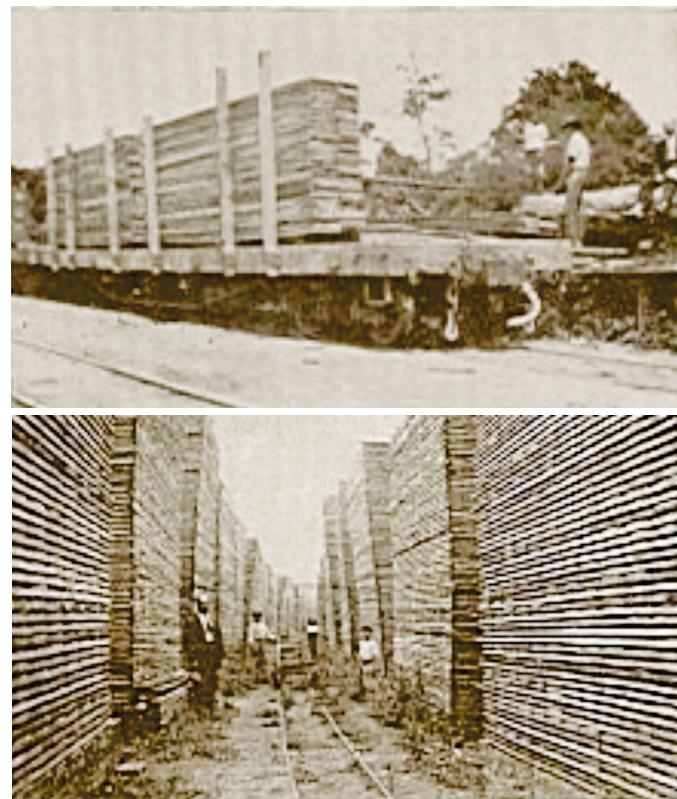
Nesse mesmo ano (1915), com a aproximação do traçado da ferrovia denominada Ramal do Paranapanema, naquele mesmo local, iria situar-se o quilômetro 70 do referido Ramal e que seria sede de um acampamento de serviços de construção ferroviária. A notícia desse evento atraiu novos moradores. Os primeiros a chegarem foram: Jorge Merége Chuery, Afonso Ribas e Felipe Miguel de Carvalho (PREFEITURA MUNICIPAL, 2013).

O “Setenta”, como era chamada essa localidade, era então uma referência ao marco da ferrovia, considerando-se o marco zero em Jaguariaíva.

Você sabe que quando foi fundada a ferrovia, a cidade, o nome de Wenceslau Braz era outro né? Não era Wenceslau Braz, era km 70, porque, porque o pátio, o km 70 ele vinha bem no pátio de Wenceslau Braz. Eu sei certinho onde é o marco, era pra baixo de casa ali, entre a Estação e o barracão de oficina de máquina, era o marco 70 contando de zero de Jaguariaíva pra cá. O km zero é bem no pátio de Jaguariaíva, daí começa a turma 1, aquele tempo não tinha a equipe mecanizada, eram turmas, de Jaguariaíva até Wenceslau Braz tinha 7 turmas, por isso tem a Turma 7. A turma 8 era aqui embaixo perto do IBC (...) (Entrevistado nº 1)

Existem vários blogs e sites empenhados na discussão, na pesquisa e na troca de informações sobre a história da ferrovia no Brasil. O site “Estações Ferroviárias” traz uma série de fotografias e outras fontes relativas à história do Ramal do Paranapanema. Essa fonte apresenta-se como uma importante referência para a análise das fontes fotográficas encontradas sobre a presença ferroviária em Wenceslau Braz/PR. Ressalte-se que as informações encontradas puderam ser comparadas aos relatos obtidos junto às fontes orais, que frisaram a participação da ferrovia no desenvolvimento da cidade.

Giesbrecht (ESTAÇÕES, 2013) discute sobre a relação do início da ferrovia com o comércio madeireiro: “A estação de Wenceslau Braz foi inaugurada em 1919. Nos anos 1920, saía dali o desvio da Serraria Maluf, que seguia para uma madeireira próxima à estação”, conforme podem ser verificadas nas fotografias na sequência:



Figuras 4 e 5-

Os trilhos do desvio da Serraria Maluf no início do século XX. Fonte: SITE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/wbras.htm>>

A Serraria Maluf, em atividade até os dias de hoje, pode ser considerada uma das empresas mais antigas da cidade de Wenceslau Braz, e conforme pode ser percebido nas fotografias, movimentou grande quantidade de madeira que era comercializada no Paraná e São Paulo. Gil (1998, p. 52) afirma que na década de 1910 existiam várias serrarias na região, sendo portanto, a principal atividade econômica da região nesse período.

O autor discute como a chegada da ferrovia foi fator determinante no desenvolvimento populacional e econômico da cidade.

Mas foi com o advento da ferrovia, que esta região iria se tornar um polo estratégico e econômico, com trens que demandavam as cidades vizinhas fortalecendo o comércio local e até mesmo regional. (...) Como curiosidade: o carvão extraído era transportado em pequenos caminhões da época aos vagões ferroviários, tudo manualmente. (...) é de se registrar que a mina carbonífera foi a primeira a ser explorada no Estado do Paraná. (...) A referida mina está localizada na Fazenda Santa Cruz, distante quatro quilômetros do centro da cidade, tendo sido desativada, talvez em razão do fraco teor de carvão<sup>7</sup> (GIL, 1998, p. 49-50)

<sup>7</sup> O memorialista Professor Joaquim Gil esclarece que os dados acerca dos primórdios da história do município foram obtidos a partir de entrevista com o Sr. Garibalde Andraus, que compartilhou suas memórias sobre aspectos do desenvolvimento econômico do município, onde a madeira, o carvão, o abacaxi, o café e a agricultura eram atividades econômicas que prevaleciam.

Gil (1998, p. 49) afirma que a chegada da Rede Ferroviária foi essencial na estruturação e desenvolvimento do município, trazendo empregos e favorecendo a economia local. A construção de casas, o campo Ferroviário e o Clube Ferroviário, onde muitos bailes, saraus e festas diversas aconteceram, também podem certamente ser descritos como locais importantes para a memória da cidade.

Conforme Horta (2005, p. 221 apud FERREIRA e JOHANSEN, 2010, p.14-15), o conhecimento acerca dessa relação entre ferrovia e a cidade é significativo dentro dos conceitos de Educação Patrimonial, como uma oportunidade de transmissão e de apropriação através do conhecimento das particularidades locais. Lembranças comuns, fatos que ficaram guardados e que identificam a integração de pessoas em torno da ferrovia. Compreende-se que estão interligados a fatores econômicos, políticos, sociais e culturais na história do município e que permanecem na memória da população local.

### **Wenceslau Braz, a ferrovia e as fotografias**

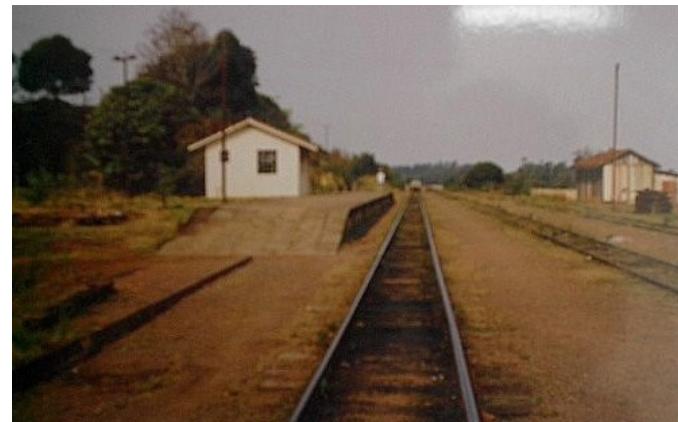
A ferrovia está entrelaçada com a história do município. Mesmo nas pessoas que não fazem parte especificamente do grupo ferroviário podem ser percebidas algumas lembranças que envolvem a ferrovia. As relações econômicas, culturais e sociais tecidas no decorrer do tempo entre os ferroviários e a comunidade assegura caracterizar o espaço da Estação Ferroviária como Patrimônio Histórico e Cultural de Wenceslau Braz.

A ideia de pertencimento que a ferrovia desperta na comunidade pode ser percebida através do resultado das pesquisas orais realizadas, assim como em descrições encontradas sobre a história do município, como em obras memorialistas, nos comentários das fotos antigas da Estação em redes sociais e em blogs sobre a ferrovia, como citado abaixo por Giesbrecht, que resume o destino da Estação:

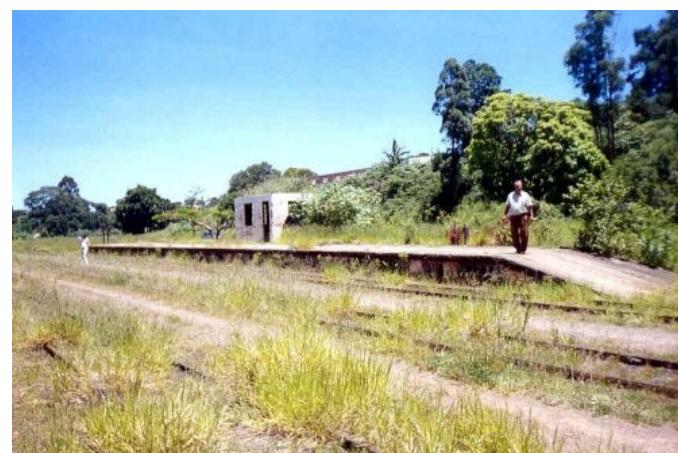
Como tantas outras, a estação original, de madeira, não existe mais e uma mais recente, bem menor e mais acanhada, foi erigida em cima dos alicerces antigos. Curiosamente isto aconteceu já nos anos 1990, bem após a retirada dos trens de passageiros. Pelas fotos abaixo, em 1990 ela ainda era de madeira; em 1998, já outra, de alvenaria. Qual teria sido o motivo da mudança? Esta “nova”, por sua vez, está totalmente depredada, restando só as paredes em pé. Pelo grande pátio vazio e abandonado, existem restos esparsos de construção, entre eles um poço de inspeção de locomotivas (GIESBRECHT, 2013).



RVPSO: Estação Wenceslau Braz - 1987 - Nilson Rodrigues



Fonte: ACERVO ABPF PARANÁ. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/fotos/wencbraz98.jpg>>



Fonte: DOUGLAS RAZZABONI. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/fotos/wencbraz031.jpg>>

A descrição de Giesbrecht foi feita no período em que o lugar encontrava-se abandonado, antes da construção do “Espaço Chico”. A questão da transformação do local da Antiga Estação Ferroviária em praça envolve uma série de discussões sobre a preservação da memória ferroviária. Nesse processo de discussão, as fotografias têm um papel muito importante, muito além da ilustração, pois conforme afirma Mauad (1996, p. 5) as fotografias são narrativas que geram memórias, são “marcas da existência das pessoas conhecidas e dos fatos ocorridos”. As fotografias têm a capacidade de nos servir como referência de um passado, como modelo de comparação de como era e como é agora, carecendo sempre da conscientização de que se trata de uma fonte que deve ser contextualizada, exigindo um olhar crítico do historiador.

No entanto, entre o sujeito que olha e a imagem que elabora há muito mais que os olhos podem ver. A fotografia – para além de sua gênese automática, ultrapassando a ideia de *analogon* da realidade – é uma elaboração do vivido, o resultado de um ato de investimento de sentido, ou ainda uma leitura do real realizada mediante o recurso a uma série de regras que envolvem, inclusive, o controle de um determinado saber de ordem técnica (MAUAD, 1996, p. 3).

As diversas fontes fotográficas obtidas para essa discussão foram organizadas numa série a partir do método descrito por Mauad, pretendendo-se estabelecer uma ordem cronológica que facilite a contextualização. Foi possível encontrar uma longa série sobre o espaço em questão, desde 1920 até os dias atuais, onde podem ser percebidos diversos elementos culturais e sociais que devem ser interpretados dentro de seus respectivos espaços temporais.

Existem regras de leitura dos textos visuais que são compartilhadas pela comunidade de leitores. Tais regras não são geradas espontaneamente; na verdade, resultam de uma disputa pelo significado adequado às representações culturais (...). Portanto, se a cultura comunica, a ideologia estrutura a comunicação e a hegemonia social faz com que a imagem da classe dominante predomine, erigindo-se como modelo para as demais (MAUAD, 1996, p. 9).

As fotografias vêm como textos visuais capazes de demonstrar a importância do local para a história local. Reforçam a ideia do espaço enquanto Patrimônio Cultural pelo poder de despertar a sensibilidade e a memória coletiva.

A figura 9 é um exemplo de uma leitura que possibilita reconhecer o espaço enquanto lugar de sociabilidades. Podem ser encontradas diversas fo-

tografias que demonstram a importância da área como local de encontro das pessoas durante a história brazense, como as diversas situações e eventos políticos, sociais e culturais em que a sociedade se reunia em torno da Estação e que certamente produziram muitas memórias.



Figura 9 - Festa na Estação com a chegada da 1ª locomotiva a diesel em 1963.

Fonte: NILSON RODRIGUES. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/wbras.htm>>.

Portanto, as fotografias são uma ferramenta muito útil para o historiador ao se trabalhar com Patrimônio Histórico e Cultural, sendo possível perceber as transformações ocorridas e a relação da comunidade local com o espaço. Nesse estudo as fotos possibilitaram perceber diversos elementos culturais e particularidades históricas, além de tornarem possível compreender as etapas ocorridas no processo de descaracterização e transformação do local da Estação Ferroviária.

### Ferrovia: elemento da identidade brazense

Além das discussões já propostas sobre a certificação da ferrovia enquanto Patrimônio histórico e cultural de Wenceslau Braz, é preciso que seja esclarecido o conceito de identidade utilizado nesse trabalho. Denys Cuche esclarece que identidade tem a ver com um processo consciente de compreender-se, ao passo que cultura é algo que pode ocorrer inconscientemente. Para o autor, “a identidade social de um indivíduo se caracteriza pelo conjunto de suas vinculações em um sistema social (...) permite que um indivíduo se localize em um sistema social e seja localizado socialmente” (CUCHE, 1996, 177). O autor continua

Se a identidade é uma construção social e não um dado, se ela é do âmbito das representações, isto não significa que ela seja uma ilusão que dependeria da subjetividade dos agentes sociais. A construção da identidade se faz no interior de contextos sociais que determinam a posição dos agentes e por isso mesmo orientam suas representações e suas escolhas. Além disso, a construção da identidade não é uma ilusão, pois é dotada de eficácia social, produzindo efeitos sociais reais. (CUCHE, 1996, p. 182)

Essa construção social de que Cuche trata torna-se chave na interpretação dessa pesquisa. Primeiro, ao analisar o papel que a ferrovia desempenhou em toda a história de fundação e desenvolvimento de Wenceslau Braz, assim como em tantos outros lugares do Brasil. Segundo, na discussão sobre a casação do direito à memória, onde foi possível identificar em diversos momentos do trabalho com a metodologia da história oral depoimentos que descrevem esse sentimento de unidade em torno do grupo dos ferroviários. Quanto à consciência do valor enquanto patrimônio local é interessante analisar o que o entrevistado nº 2 disse:

Então, a ferrovia na verdade é o início de Wenceslau né? Foi a ferrovia. Hoje na Câmara lá a gente comenta, os mais antigos falam que muitos daqueles, dessas pessoas que ajudaram, contribuíram para o progresso da cidade, com o desenvolvimento vieram de trem, os turcos (...). Eles vieram de outros países e desceram de trem e “e aqui que eu vou constituir a minha família e eu vou cuidar da minha vida” (...) é o começo da história né? Aqui quando eles foram construir o ramal ferroviário, foi quando começou a cidade que começaram a vir aqui aqueles trabalhadores, tudo começou (...) e outra coisa, quando eu entrei em 89, mesmo assim já tinha menos ferroviário, mas nós tínhamos na época mais de trezentos funcionários aqui. Que era o pessoal da mecanizada, eles saíam na segunda-feira pro trecho com o trem da mecanizada, era em torno de oito vagões e chegava o final de semana, na sexta feira eles vinham. Então, final de semana eles tavam aqui na cidade, né? Gastando. Dia de pagamento eles ganhavam aquele dia livre pra eles vir receber o pagamento e sair na cidade fazer compra.

Por outro lado, sobre o sentimento de união do grupo, o entrevistado nº 1 afirmou:

(...) pra mim é a mesma coisa que uma família, sabe? A gente era bastante unido (...). E a gente dormia em vagão, tinha vagão cozinha, a gente comia no vagão (...). Depois do jantar nós fazia um joguinho de carta e ia até umas hora da noite. Era gostoso, era muito... dá pra lembrar até hoje sabe? Porque se você conversar com um ferroviário, pode conversar com dez ferroviários, um longe do outro, eles vão falar a mesma coisa. E outra coisa, a Rede era uma mãe, porque não se pagava um grande salário, mas era certinho. No 5º dia útil saía e o dinheiro tava na

conta, o pagamento de todo mundo (...). Então, pra nós na nossa cidade era muito valioso porque o comércio girava em torno da ferrovia né? Eu mesmo posso falar do comércio porque eu trabalhei muito tempo na rede paralelo com o bar né? Então chega o sábado, tudo os meus amigos ferroviários tava lá, então eu ganhei dinheiro com eles (...). Os bailes que tinham... O Ferroviário... Eu participei da diretoria do clube muitas vezes, fui membro da diretoria, comandei bailes, e era divertido, baile do ferroviário tinha nome sabe? Então tudo isso era gostoso pra nossa cidade sabe? Era gostoso.

Cuche (1996, p. 177) explica que identidade envolve todo um grupo social, representando uma inclusão e uma exclusão ao mesmo tempo, pois permite que sejam identificados dentro dos seus respectivos grupos. A identidade é uma construção social, é como uma maneira de categorização social, de acordo com as diferenças culturais. Dessa forma pode-se caracterizar a ferrovia enquanto elemento da identidade local pensando-se no grupo dos ferroviários, mas também no seu importante papel na formação e desenvolvimento do município, que envolve toda a comunidade.

É possível fazer a apropriação de Demczuk (2011, p. 8-12) sobre o reconhecimento da ferrovia enquanto elemento identitário. A autora discute que na ferrovia podem ser identificados diferentes elementos considerados como patrimônio material e imaterial. Nessa pesquisa podem ser destacados como patrimônio material os resquícios como: os trilhos, as placas, a rampa e imaterial: as representações, expressões, conhecimentos e práticas sociais. Para Demczuk é possível perceber na história de vida das pessoas essa relação de pertencimento e reconhecimento do patrimônio ferroviário.

Isso fica claro ao analisarmos as memórias dos ex-ferroviários em relação à transformação do lugar. O processo de demolição da estrutura de madeira, de desativação do trecho, de destruição, abandono e descaso nos anos que se seguiram à desestatização feriram o “ser ferroviário”, no sentido de que foi como se algo lhes fosse tirado, algo que para eles era como um patrimônio particular. De acordo com Monastirsky

Os antigos ferroviários, mais do que os atuais, sentem-se proprietários do patrimônio ferroviário. Não no sentido de que são cidadãos e por isso “donos” das coisas do Estado, mas do ponto de vista de serem verdadeiramente responsáveis por toda a grandiosidade material e histórica da rede ferroviária, ou seja, agentes diretos da sua funcionalidade (MONASTIRSKY, 2006, p.106).

## E observado nas palavras do entrevistado nº 1

(...) foi antes de 99, foi logo que passou pra ALL já não correu mais trem aqui. Daí foram depredando tudo. Você sabe o que que mais eu sinto? Porque quando eu era ferroviário, que eu trabalhava na ferrovia, se eu levasse um pedacinho de trilho cortado, um filezinho pra pôr num toco pra eu limpar a sola do sapato eu tinha que explicar porquê. Porque senão dava sindicância. E depois que aconteceu isso acabaram com tudo o que tinha num fizeram nenhuma sindicância qualquer, não correram atrás de nada, invadiram os terrenos que você sabe, ali tudo é invadido. Ali embaixo e ali nunca deu nada, nunca deu nada. Isso aí é o que mais dói pra gente. A carpintaria, nossa! O estoque de ferramenta que tinha (...) ninguém sabe pra onde isso foi. As equipes mecanizadas tinham estoque de colchão de espuma pra beliche, não sei pra onde foi isso, então o que mais dói pra gente é isso aí.

Contrastando-se a pesquisa de Monastinsky e o depoimento da fonte citada acima é possível afirmar que existe uma relação entre a deterioração do patrimônio ferroviário e um sentimento latente nos ferroviários de privação tanto do patrimônio material quanto do perigo de que a memória ferroviária não seja devidamente preservada.

(...) Então tem ali uma lembrança, no Espaço Chico ali, tem uma lembrança de quem realmente viveu a história da ferrovia, sabe? O que que foi aquele espaço. Eu sei, quem trabalhou ali sabe, mas muitos não sabem, muitos vão ter um pouquinho da noção a partir do momento que, dos documentos, de fotos, de história mesmo que, contadas ali, sem isso não vai ter. E logo, logo, é aquilo que eu falei pra você, o tempo passa né? Logo, logo ninguém mais vai se interessar por isso, né? E jamais vão dar valor pra isso, infelizmente né? (Entrevistado nº 2).

Através desse discurso justifica-se a necessidade do cuidado constante com a memória ferroviária e com a instituição de projetos (políticos e ou intelectuais) que tratem de conservar e disseminar a importância do grupo na história do município nas futuras gerações.

## A memória coletiva, a história oral e o direito à memória

A memória faz parte da história, isso é certo entre os historiadores de hoje. É buscada na oralidade de seus relatos ou nos documentos escritos, e o trabalho do historiador é construir significados a partir de suas revelações, bastando cumprir seu objetivo de perseguir uma verdade provisória, aceitável (PE-SAVENTO, 2006, p. 6-7).

Segundo Pollak (1992, p. 2), retomando Halbwachs, a memória é um “fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações, mudanças constantes”. Toda memória é coletiva, pois sempre envolve mais que as lembranças individuais, ela é resultado de um movimento de rememoração que reconstrói um passado influenciado por suas percepções no presente.

Nessa pesquisa a história oral tem um papel muito importante, como metodologia de análise das memórias dos sujeitos envolvidos no processo histórico do objeto de estudo. O seu valor é crucial para se pensar as lacunas do processo de descaracterização da área da Antiga Estação e a consequente transformação do espaço. Para isso foram realizadas duas entrevistas com ex-funcionários da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.), que trabalharam na instituição nos períodos anterior e posterior à concessão, sendo um deles atual vereador da cidade e o outro aposentado como ferroviário. Também foi entrevistado o representante máximo do poder municipal, o prefeito Sr. Athayde F. dos Santos, que contribuiu para a compreensão sobre as decisões políticas que envolveram o processo.

Pollak (1992, p. 8) defende a validade das fontes orais a partir da questão de que se a memória é construção social, as fontes também são. Sobre a metodologia oral, Pollak fala de “coleta de representações”, “história de vida” e da “abertura dos campos de pesquisa”. A abertura de fontes que trouxe um novo olhar à produção historiográfica traz possibilidades de dar vozes aos diversos sujeitos sociais, antes desvalorizados frente às versões oficiais da história. Pollak (1992, p. 10) discute como a história oral possibilita novas histórias e novas cronologias. Nesse trabalho, os relatos obtidos através da metodologia oral foram centrais na questão da organização cronológica dos fatos e dos atos das relações de poder que envolveram o espaço patrimonial ferroviário desde a privatização até a construção da praça.

Buscou-se também através da metodologia da história oral identificar o sentido de pertencimento do local da Estação enquanto patrimônio cultural e histórico. Os relatos mostram o que representava ser ferroviário, o sentimento de orgulho, de estabilidade, de status enquanto grupo social. Isso pode ser verificado nas histórias de vida que estão repletas do reconhecimento do quanto a ferrovia era importante na vida desses sujeitos sociais. Um exemplo é o relato do entrevistado nº 2 quando questionado sobre sua relação com a ferrovia:

(...) Meu avô foi ferroviário, meus tios, então eu tinha bastante parente, bastante ligação com a rede ferroviária. Na verdade eu nasci na beira de linha, eu nasci em Serradinho em 68 (...) mas eu vim pra Wenceslau com três meses de vida. Tenho uma história toda dentro da ferrovia (...) e fui morar na Vila Formosa, naquela primeira rua ali onde mora a Vilela hoje, a rua, é, Rua Souza Naves, depois fui morar lá pra baixo do grupinho e meu avô era agente de Estação... ele veio do Serradinho pra cá e aposentou aqui, então muitas vezes ele subia lá, às vezes pra, pra complementar alguma coisa, pra assinar alguma coisa e eu ia junto com ele, então eu ficava ali na plataforma. Então, eu fiquei aqui, até os meus 10 anos ali embaixo, vendo o trem, o misto, o pic que falava, aquele tempo ainda tinha o trem de passageiros né, que circulou se não me engano, acho que funcionou até 75, o trem de passageiros. Então, nossa, era aquela gentarada, gostoso, eu viajei de trem ali! (...) Chegava a Maria Fumaça, tava todo mundo lá.

Quando se resgata a importância do patrimônio ferroviário enquanto monumento histórico de Wenceslau Braz, mais precisamente o espaço da Antiga Estação, pretende-se defender, apesar da descaracterização e da transformação do espaço, o direito à memória do povo brazense, em relação ao papel que a instituição tem na história da cidade e enquanto elemento identitário da sociedade.

Esse trabalho pretendeu dar voz não apenas ao grupo dos ferroviários, mas também à questão da necessidade de se discutir o papel desse elemento da identidade brazense na sociedade atual. Trata-se da história recente de Wenceslau Braz, mas uma discussão relevante se considerarmos a crise de paradigmas que o mundo contemporâneo vem experimentando devido às rápidas transformações ocorridas em todo o planeta, levantando muitas questões que envolvem tanto a identidade individual quanto dos diversos grupos sociais (FREIRE; PEREIRA, 2012, p. 121).

Maia (2003, p. 39) apresenta uma discussão relevante a esse trabalho ao tratar que todos os grupos humanos têm direito à memória. Defende-se que a preservação do patrimônio histórico, artístico e natural carrega o testemunho das gerações passadas e que é o veículo através do qual pode ser transmitido às gerações futuras um passado de momentos que “jamais serão revividos”, mas que em resposta a questionamentos do presente são sempre revisitados.

“Não se entenda por preservação apenas o ato de tombamento, preservar é conservar a memória (...). A apropriação da frase de Maia (2003, p. 40) é válida ao tratar da importância da conservação da

memória ferroviária, considerando-se que o espaço da Estação não pode mais retomar suas características originais, desde a demolição da construção de madeira. Quanto a isso não foi possível averiguar sobre as razões que levaram à decisão da demolição da velha Estação, no entanto, o entrevistado nº 2, que trabalhou durante anos como agente de estação, esclarece:

Trabalhei na Estação mesmo, aqui na Estação Ferroviária. Aquela grande era padrão de todas elas daqui. É, eu entrei em 89, daí ficou nesse padrão, a mesma Estação ali até 94. Em 94 eles desmancharam a Estação e construíram daí, pequena ali, de alvenaria. (...) tinha só a sala pra atender ali na Estação, a sala, uma cozinha e um banheiro, era, nossa! Bem pequena mesmo. Então em 94 foi construído isso aí e funcionou até o final de 96. No início de 97 já houve a privatização e no dia 27/02 fechou aqui, em Wenceslau, e eu fui pra Ourinhos.

Esse processo de descaracterização pode ser verificado nas figuras 6, 7 e 8 que demonstram as transformações ocorridas no espaço da Estação Ferroviária de Wenceslau Braz/PR.

O depoimento do entrevistado nº 2 nos leva a analisar que o senso comum de que a descaracterização começou após a privatização da ferrovia em Wenceslau Braz é equivocado. Com o fechamento desse trecho foi intensificado o processo de agressão ao patrimônio da Estação, mas fica claro que houve uma série de decisões ainda no âmbito federal que levaram à deterioração desse patrimônio, como a venda das casas e as consequentes reformas pelos novos donos descaracterizando-as do padrão da Rede. Devem ser citados também os leilões realizados, como do prédio do Clube Ferroviário que ao ser adquirido foi transformado em “Estação Clube Bar”. A velha e saudosa Estação de madeira foi derrubada ainda sob a direção federal e em 1994 foi construída uma pequena estação que funcionou por apenas três anos.

Esse fato torna-se um ponto crucial nessa discussão, pois preenche uma lacuna importante na história da ferrovia em Wenceslau Braz. Em relação ao sentimento de identificação ao patrimônio ferroviário que teria sido tirado dos ferroviários em todo o processo de descaracterização foi possível perceber que em todas as memórias analisadas a culpa é atribuída à Concessionária e não ao poder público. Conforme pode ser observado no relato do entrevistado nº 2

Nós éramos aqui de Jaguariaíva até Ourinhos (...) nós éramos em 27 agentes de Estação, perdão, 29,

dos 29 ficaram só 7 (...) com a privatização eles implantaram o GPS. Então, essa autorização eles faziam direto com a cabine da locomotiva, com o grafista em Curitiba. Então eles acabaram, destituíram com as Estações, com os agentes, centralizaram. (...) Quando eu falo de ferrovia, porque a ferrovia é a Rede Ferroviária e a América Latina Logística, né, a ALL. Então, o tempo da Rede Ferroviária mesmo que é a essência mesmo dos trilhos, né? Não hoje, hoje você fala em ALL eu penso assim que não existe aqui em Wenceslau, que acabou o transporte (...).

**A contestação da atribuição à Concessionária América Latina Logística (ALL) do fim do modo de ser ferroviário de certa forma está ligada à implantação da informatização que teria transformado a empresa “mãe” em uma empresa capitalista que visaria apenas o lucro. O modelo neoliberal que trouxe essa realidade à estatal RFFSA é percebido pelos ferroviários apenas a partir do momento que esta passa ao capital privado. Eles não reconhecem que o processo de transição iniciado em 1995 começou a delinear de certa forma o desmantelamento do patrimônio ferroviário.** De acordo com o blog da RVPSC<sup>8</sup> sobre a história das ferrovias no Brasil

O processo de desestatização da RFFSA foi realizado com base na lei nº 8.987/95, (Lei das Concessões). Esta lei estabeleceu os direitos e obrigações para as partes envolvidas no processo de concessão, definindo ainda, o princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários.

É preciso deixar claro que esse artigo não pretende discutir os motivos das decisões da ALL. Esse trabalho concentrou-se a analisar uma relativa percepção captada nos relatos orais sobre uma empresa privada que ao administrar o patrimônio que teoricamente “pertencia” aos ferroviários representa perigo à memória ferroviária.

Então qual que era o compromisso da ALL, era manter o traçado em condições de tráfego ferroviário. E agora o que que é condições de tráfego ferroviário, ali não especifica se é passar um trem com 80 vagões, com 24, ou passar um motor. (...) eles têm que manter limpo. Eles passavam aqui antes, aqui, meio assim com frequência um trenzinho com 4 ou 5 vagões que chama-se capina química. Jogam aqui aquele veneno, limpam a beira da linha. Hoje eles não têm mais condições de passar com esse trenzinho aqui e então eles tão passando a capina química com um motor. (...) Um contrato mal feito, sabe? E eles tão mantendo isso. A ferrovia hoje, com o tanto que ela arrecada, o tanto que ela ganhou, ela continua funcionando exatamente como há 10 anos atrás

quando eu saí. Eu cansei de bater de frente quando eu fazia as escala das maquinistas, com os diretores, porque eu sempre falava isso pra eles, enquanto eles faziam escala de máquinas, de locomotivas, de vagões, eu fazia de pessoas (Entrevistado nº 2).

A Estação Ferroviária era um ponto de referência dos ferroviários e da história local. Demolir as paredes de madeira tão características das construções da RFFSA foi como tirar o reforço visual tão caro à lembrança de um local. Defende-se que as pessoas precisam conhecer sua história, mas diante dos acontecimentos que transformaram o espaço da Estação Ferroviária local as gerações futuras correm o risco de ficar sem conhecer o papel da ferrovia na formação histórica do município.

Sobre o enquadramento dessa memória, Pollak (1989, p. 10) esclarece que “os rastros desse trabalho de enquadramento são os objetos materiais”, que há “memória guardada e solidificada nas pedras”. O entrevistado nº 2 demonstra isso, pois afirma que nem gostava mais de ir para aqueles lados da cidade após a extinção da Rede. De acordo com o autor trata-se de como o apelo visual mexe com os “sentimentos de filiação e de origem” (POLLAK, 1989, p.10).

### **Espaço Chico: lugar da memória ferroviária em Wenceslau Braz/PR**

“A memória que dita e a história que escreve” (NORA, 1993, p. 24).

A frase de Pierre Nora é ideal ao se pensar na importância da memória no processo de reconstrução histórica. Nesse trabalho especificamente, o valor atribuído às memórias dá-se de forma especial, já que é possível analisar memórias em todas as fontes históricas.

O que diferencia um lugar de história de um lugar de memória é a propriedade que este tem em atrair através de uma espécie de ritual, de uma simbologia, os elementos de um grupo em torno de si. Ao mesmo tempo é um espaço material, simbólico e funcional e precisa ser imaginado dentro de uma aura simbólica (NORA, 1993, p. 21).

Pensando esse conceito em relação ao espaço delimitado dessa pesquisa, pode-se analisar a antiga Estação Ferroviária enquanto um lugar de memória.

<sup>8</sup> Disponível em <[http://rvpsc.blogspot.com.br/2012/04/breve-historico-das-ferrovias-no-brasil\\_9954.html](http://rvpsc.blogspot.com.br/2012/04/breve-historico-das-ferrovias-no-brasil_9954.html)>. Acesso em: 13 mar. 2014.

Seguindo o raciocínio de Pierre Nora, ele é material porque constitui um espaço físico e porque guarda resquícios da presença da ferrovia no local, como a rampa da plataforma, os trilhos, placas, chave de mudança de trilhos, etc. O espaço é simbólico e funcional por hipótese, pois garante a cristalização da lembrança e sua transmissão.

O que caracteriza um lugar como de memória é o ato de rememoração em torno de si, pois ele precisa ser conjurado, ser requisitado por uma lembrança (NORA, 1993, p.22). A conjuração de um espaço de memória depende de um “jogo de memória e da história”, que a partir de uma vontade da memória, de uma intenção em torná-los passíveis de serem lembrados faz a interação com a história.

Nora (1993, p. 22) afirma poeticamente que são “(...) lugares mistos, híbridos e mutantes, intimamente enlaçados de vida e de morte, de tempo e eternidade; numa espiral do coletivo e do individual, do prosaico e do sagrado, do imóvel e do móvel”. O autor continua:

Porque, se é verdade que a razão fundamental de ser um lugar de memória é parar o tempo, é bloquear o trabalho do esquecimento, fixar um estado de coisas, imortalizar a morte, materializar o imaterial para prender o máximo de sentido num mínimo de sinais, é claro, e é por isso que os torna apaixonantes: que os lugares de memória só vivem de sua aptidão para a metamorfose, no incessante ressaltar de seus significados e no silvado imprevisível de suas ramificações (NORA, 1993, p. 22).

A Estação passa a ser um lugar de memória depois que foi modificada, mesmo após perder suas características físicas e passar por tantas agressões. Os trilhos fazem referência e a rampa lembra que ali fora um lugar de vivências e significados diversos durante décadas na história da cidade. Nora (1993, p. 23) afirma que ao perder sua funcionalidade um lugar histórico passa a ser um lugar de memória. A Estação Ferroviária foi “derrotada” pelos interesses diversos, mas persiste enquanto lugar de memória porque carrega significados que podem ser extraídos daquele local. Esse retomar de significados que a historiadora pretende despertar nessa pesquisa com a busca de fontes e significados eleva a Estação a um lugar de memória de Wenceslau Braz.

Os questionamentos levantados pela pesquisa (interesses diversos, nome da praça, falta de projeto de recuperação adequado ou de um programa de tombamento) podem representar a intenção de memória e reavivamento de um ciclo da memória ferroviária (NORA, 1993, p. 24).

Em relação à transformação do espaço percebeu-se que não existe contestação em relação à construção da praça, no entanto surgem alguns questionamentos em relação à nova denominação do local.

Num certo ponto, já que tava abandonado eu achei que não foi mal. Sabe por quê? Ali deixou de ser ponto de droga (...) ficou bonito, porque ficou mesmo, tá na vista, ficou uma área de lazer pro povo caminhar, que tava fazendo falta aqui, porque nosso espaço era pequeno e eu acho que foi valioso, foi muito bom, foi uma iniciativa muito boa por parte do prefeito. (...) como foi dito antes, não tem nada a ver o nome da praça. Porque tem tantas memórias importantes aí e foi esquecido. E não é por puxar a brasa pro meu lado, mas, o meu primo merecia ter o nome. Ele foi o Segundo Residente local aqui, foi LB8 quanto tempo. A maioria dos selecionados, empregados da época passou por ali nas mãos dele e ele hoje é falecido, podia levar o nome dessa praça, né? Ninguém lembrou. Não porque ele era meu parente, mas, e outros ferroviários que deixou a sua camisa ali, que vestiu a farda da Rede por quantos anos ali (Entrevistado nº 1).

Nora (1993, p. 28) afirma que “o interesse pelos lugares onde se ancora, se condensa e se exprime o capital esgotado de nossa memória coletiva ressalta dessa sensibilidade”. Pensando-se em qual sensibilidade o autor se refere, chegou-se à conclusão que se trata da habilidade própria que está no trabalho do historiador, que percebe os conflitos, que investiga e que busca nas memórias a relação entre as histórias vividas e as problemáticas do presente.

### **O conflito de interesses, o patrimônio e sua relação com a memória**

A ideia de patrimônio está relacionada com o sentimento de pertencimento, de algo herdado e que, portanto, deve ser preservado para as gerações futuras. Esse artigo retoma os conceitos de Funari (2006) sobre patrimônio e utiliza-se das discussões acerca da trajetória histórica da ideia de Patrimônio, assim como questões sobre as concepções atuais sobre as problemáticas patrimoniais.

Compreender os conceitos de patrimônio e memória é um dos passos essenciais para a discussão proposta nesse artigo. Patrimônio envolve a ideia de pertença e de certa forma também sobre as práticas de preservação, que apesar de não ser o foco desse trabalho, têm a ver com os interesses de grupos do poder que determinaram as transformações no espaço da Antiga Estação. Sobre o processo

de interferência de interesses em patrimônios históricos e culturais na América Latina, Funari (2006, p. 34) discorre:

Os antigos núcleos latino-americanos, apesar da heterogeneidade dos contextos históricos, sociais, políticos e urbanos que enfrentam, atualmente deparam-se com problemas comuns, tais como privatizações de espaços públicos, degradação do patrimônio cultural, precária qualidade de vida (...) As deficiências no âmbito da sustentabilidade dos processos sociais, econômicos, ambientais, culturais e institucionais, a crescente agressão ambiental, a destruição e descaracterização do patrimônio edificado e urbanístico têm resultado em situações catastróficas para as sociedades latino-americanas.

Os bens materiais constituem as construções, lugares, cidades, acervos, documentos, etc., enfim tudo aquilo que é visível e que faz parte da história de um povo e guardam tradições, costumes, valores, etc. Já os imateriais, são aqueles que, devido a sua natureza intangível são somente percebidos através da imaginação e através de instrumentalização material, como as festas, os saberes, formas de expressão, lugares de sociabilidade. Conforme Ferreira e Johansen (2010, p. 32), patrimônio é “composto pelas vivências, pelas práticas sociais, pelas construções cotidianas materiais e imateriais, de uma multiplicidade de tipos que compõem uma mesma sociedade”.

Ao se pensar o objeto de estudo desse artigo procurou-se analisar tanto os elementos materiais quanto os imateriais que formam esse patrimônio. Nesse sentido, é possível refletir sobre os interesses políticos e econômicos citados por Funari (2006, p. 42-56) que determinaram o destino do patrimônio histórico e cultural no Brasil.

Para Pollak (1989, p. 10) a credibilidade política depende da coerência em seus discursos ao defender medidas que acabam interferindo nas transformações ocorridas nos espaços geográficos. A ideia do progresso, da solução que a privatização representava na época e em toda a movimentação da mídia em torno do assunto acabou legitimando o discurso do governo federal de que a transferência para o capital privado seria a melhor solução para o transporte ferroviário. No entanto, a responsabilidade pela integridade do patrimônio ferroviário é da União, assim como afirma Maia (2009, p. 151): “à estatal couberam as funções de fiscalizar os bens arrendados e preservar seu patrimônio histórico,

cultural e artístico.”

A autora reafirma que houve um período, a partir de 96, de uma campanha maciça para que a sociedade aprovasse as medidas. É possível perceber essa afirmação na reportagem da *Veja*<sup>9</sup> de 1996, onde o autor escreve supondo que a privatização traria recursos para resolver o problema da sucateada malha ferroviária. Nesse raciocínio vendia-se a ideia de que o capital privado traria investimento para fazer com que a glória da ferrovia retornasse. No entanto Maia defende que, na realidade o que “ocorreu foi a redução de investimentos em áreas primordiais como as oficinas e a desativação de ramais sem a análise dos custos sociais provocados por tais ações” (2009, p. 151).

Isso é perceptível na fala do entrevistado nº 2 em relação aos investimentos da concessionária:

(...) mas infelizmente, e então, eles estão remendando e que nem, quando eu ainda tava na ALL, ele contratou, eles compraram umas máquinas africanas, né? Vieram aqui tiveram depois todo um trabalho de, que tiveram que trocar a estrutura de rodeiro, tudo, porque não cabia nos trilhos nossos né? E rodam por aí, mas tá tudo meio sucateado.

O estado de abandono do local da antiga Estação após a desativação da estação em 1997 permaneceu até 2011. O vídeo de Celso Felizardo Junior produzido em 2008, encontrado no canal *Youtube* foi resultado de um trabalho da disciplina de Telejornalismo da Faculdade Fanorpi de Santo Antonio da Platina. A fonte “Abandono da Antiga Estação Ferroviária de Wenceslau Braz (PR)<sup>10</sup>” é uma produção amadora, feita com uma câmera cybershot, onde através do recurso visual é possível fazer uma volta ao passado e quase tocar nos trilhos tomados pelo mato. Fica visível a sujeira, a depredação, o abandono e a reação das pessoas entrevistas pelo acadêmico em relação ao local.

Quanto à decisão da prefeitura em interferir na situação, ficou óbvio que os interesses políticos estavam mais focados na questão de estética do local e na regularização de suas dívidas junto à União do que propriamente preocupados com a restauração da memória ferroviária. Por mais que exista a consciência de que se trata de parte da história do município, a disposição do local no centro da cidade foi fator principal para que o governo municipal

9 COMEÇA a Revolução nos trilhos. Acervo Digital Revista *Veja*, ed. 1435, 13 mar. 1996, p.88-89..Economia&Negócios..Disponível em:<<http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>. Acesso em: 14 jun. 2013.

10 A importância dessa fonte é pela capacidade que o vídeo oferece em possibilitar uma visão dramática, mas real sobre a situação. O vídeo encontra-se no endereço <<http://www.youtube.com/watch?v=51ZgvbbWKJ4>>. Acesso em 15 nov. 2013.

tomasse atitudes de intervenção no espaço da Antiga Estação. Como pode ser percebido na fala do Entrevistado nº 2:

(...) ali foi uma questão assim de estética. Eu acredito né? Então tinha a dúvida, com a rede, com a União e em contrapartida o município, ele não podia ter as certidões para desenvolver outros projetos sociais e ele tinha que dar um jeito de resolver. Ele não tinha R\$ 1.200.000,00 e ir lá e comprar e “agora é meu e eu faço o que eu quero”. Então nessa negociação houve a necessidade de fazer alguma coisa em troca para o bem social. Então, o que que aconteceu, bom, “nós vamos fazer um investimento barato ali e deixamos bonito, tamo fazendo a parte social e não tem como a União vir (...)

Apesar de ter sido inaugurada como “Espaço de Lazer Francisco Eduardo V. Ferreira” – Espaço Chico – em referência à importância da família para a história do município, o entrevistado nº 3 afirma que existem planos para a inauguração da Praça dos Ferroviários, no centro desse espaço.

E já pensando na questão dos próprios ferroviários, nós estamos com um projeto que, e devemos terminar esse ano, que é a Praça dos Ferroviários, dentro do Espaço Chico, então daí vai ter a Praça dos Ferroviários (...). No primeiro momento a gente achou que o nome soava bem também sabe? Espaço Chico, é um nome que soava bem, mas foi na realidade com a intenção de homenagear uma família que foi um dos desbravadores daqui, desde o Seu Lazinho, o Chico, como eu já te disse, é uma pessoa séria na cidade, então foi uma maneira que a gente pensou em homenagear como se homenageia alguém com uma rua, ou uma praça e a gente achou que essa era uma opção que se poderia fazer. Mas, em momento algum a gente esqueceu da questão dos ferroviários, então já tem uma pequena pracinha que não é o que a gente quer, a gente tá com um projeto aí de se fazer uma coisa bem diferente ali, sabe? Bem diferente pra que a gente possa daí, inclusive ter a pracinha dos ferroviários que é pra homenagear daí no caso todos os ferroviários, sem citar nomes. Porque na verdade Wenceslau se desenvolveu através dela, né? Da ferrovia.

A análise sobre os interesses envolvidos certamente continuaria a cada olhar que fosse lançado às fontes coletadas para esse trabalho. Dentro do prisma escolhido para esse trabalho foi possível colocar em prática os conhecimentos adquiridos durante a formação dos estudos históricos, onde os diferentes tempos históricos abordados falaram de história passada, da problemática presente (a preservação da memória) e dos projetos futuros (promessas ou não) que continuarão a definir o destino dessa parte do patrimônio histórico e cultural da ferrovia em Wenceslau Braz/PR.

## Considerações finais

Refletir sobre as transformações ocorridas no espaço da antiga Estação Ferroviária de Wenceslau Braz/PR desencadeou uma série de questionamentos que envolveram conceitos de memória coletiva, preservação patrimonial e identidade. Assim como nos apresenta Le Goff, tornou-se imprescindível pensar o espaço da Antiga Estação Ferroviária enquanto monumento da história local a ser analisado, enquanto documento/ monumento (LE GOFF, 1990, p. 549).

Essa desconstrução em torno do local, que também se constitui uma importante fonte histórica, desencadeou a percepção da imensidão de lembranças e memórias que pairam sobre a Antiga Estação Ferroviária. As fontes imagéticas e orais apresentaram-se repletas de capacidades de análise que podem ir além do espaço delimitado nesse artigo.

Levantou-se a partir dessas reflexões a percepção de que o estudo da memória coletiva é um objeto muito caro ao pesquisador das ciências humanas e sociais. Através de coleta de fontes intermediada pela história oral que possivelmente aliada a uma pesquisa quantitativa mais aprofundada, as possibilidades de construções sobre a temática tornam-se interessantíssimas. Pensar nas transformações históricas e geográficas sofridas pelos patrimônios ferroviários em todo o território brasileiro pode resultar em narrativas capazes de demonstrar vários aspectos que podem abranger relações de poder, interesses diversos, representações, práticas de preservação, questões identitárias, etc.

Esse artigo constitui-se, após um ano de pesquisas e aprofundamentos teóricos, um trabalho que deve ser visto como um ponto inicial para pesquisas futuras. Ficou claro, portanto, que os objetivos propostos foram esclarecidos ao construir uma narrativa capaz de explicar como se deu o processo de transformação de parte do patrimônio histórico e cultural de Wenceslau Braz/PR. Buscou-se também estabelecer um diálogo objetivo que tratasse do valor da ferrovia para a identidade local e da necessidade de se manter um discurso sobre o direito à memória. O Espaço Chico permanece onde reinou durante décadas a Estação Ferroviária da cidade e as lacunas foram preenchidas, sendo possível compreender como as decisões federal, municipal e da Concessionária decretaram o destino de parte importante da história local.

Mas como afirma Pollak (1989, p. 8), a memória se mantém após ser solidificada, se reorganizando

para as gerações futuras. Ela está viva e é solícita, pois mesmo permanecendo muitas vezes soterrada por uma imposição do poder oficial ela pode se manifestar quando invocada. Essa relação pode ser verificada nesse artigo ao ser destacada a importância da memória na análise proposta, que através das diversas fontes utilizadas e uma análise atenciosa revelaram indícios importantes para o resultado final.

Esperou-se com a narrativa desenvolvida valorizar o significado das vivências, dos encontros e desencontros ocorridos através do tempo, dos destinos traçados e das relações tecidas em torno dos “trilhos” e dos lugares que formam o patrimônio ferroviário. Não se pode simplesmente enterrar a presença da ferrovia na história da cidade com a transformação do espaço da Estação Ferroviária, já que ali continua sendo um monumento da cidade. Um lugar de memórias.

### Fontes Orais

Entrevistado nº 1: Sr. Luiz Carlos Mesquita trabalhou na RFFSA de novembro de 1985 a março de 1997, como condutor de linha. Entrou no programa de aposentadoria compulsória oferecida pela RFFSA durante o processo de extinção da companhia. Entrevistado pela autora em 22/03/2014.

Entrevistado nº 2: Sr. Luiz Alberto Antônio é ex-ferroviário e vereador da cidade de Wenceslau Braz desde 2008. Testemunhou de perto o processo de extinção da RFFSA. De família de ferroviários colaborou com esse trabalho ao apresentar suas memórias sobre o modo de ser ferroviário, o processo de descaracterização da área da Antiga Estação e as ações políticas da criação da Praça Chico Ferreira. Entrevistado pela autora em 17/02/2014.

Entrevistado nº 3: Sr. Prefeito Athayde Ferreira dos Santos. Governa o município desde 2008, sendo criado no seu primeiro mandato (2011) o Espaço de Lazer Chico Ferreira. Colaborou para essa pesquisa, no sentido de que deu esclarecimentos a respeito das decisões políticas e sobre a homenagem feita com a criação do local. Segundo depoimento, apresentou proposta de criação da Praça dos Ferroviários dentro do espaço como forma de referenciar a presença da ferrovia e do grupo dos ferroviários na história local. Entrevistado pela autora em 08/03/2014.

### Referências

- CALIXTO, A. **Pinhalão**: memórias. Curitiba, 1986.
- COMEÇA a Revolução nos trilhos. **Acervo Digital Revista Veja**, ed. 1435, 13 mar. 1996, p. 88-89. Economia&Negócios. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>. Acesso em: 14 jun. 2013.
- CUCHE, D. Cultura e Identidade. In: \_\_\_\_\_. **A noção de cultura nas ciências sociais**. Bauru: EDUSC, 1999, p. 175-200.
- DEMCZUK, P. G. **Ferrovia e turismo**: reflexões sobre o patrimônio cultural ferroviário em Iratí (PR). 2011, 109 fls. Dissertação (Mestrado em Geografia). Gestão do território, Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2011. Disponível em <[http://bacen-tede.uepg.br/tde\\_busca/arquivo.php?codArquivo=643](http://bacen-tede.uepg.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=643)>. Acesso em: 12 fev. 2014.
- FACEBOOK. **Amigos de Wenceslau Braz**. Disponível em: <<http://www.facebook.com/groups/353775894668224/>>. Acesso em 08 ago. 2012.
- FERREIRA, A. R.; JOHANSEN, E. **Oficina de História IV**. Ponta Grossa: UEPG / NUTEAD, 2010.
- FREIRE, D.; PEREIRA, L. L. História Oral, Memória e Turismo Cultural. In: MURTA, S. M.; ALBANO, C. (orgs). In: **Interpretar o patrimônio**: um exercício do olhar. Belo Horizonte: EFMG, 2012, p. 121.
- FUNARI, P. P.; PELEGRI, S. C. A. **Patrimônio Histórico e Cultural**. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.
- GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil. Wenceslau Braz, PR**. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramparanap/wbras.htm>>. Acesso em: 15 mar. 2014.
- GIL, J. **Wenceslau Braz: origens e formação**. Secretaria de Estado da Cultura, Governo do Paraná. Curitiba, PR. 1998, p. 79-80.
- LE GOFF, J. Documento/Monumento. In: \_\_\_\_\_. **História e Memória**. Tradução de Suzana Ferreira Borges. São Paulo: Editora Unicamp, 1990, p. 535-549.

- MAIA, A. C. N. **Memória(s) e Identidade(s) nos trilhos: História de Ferroviários brasileiros em tempos de neoliberalismo.** Locus: revista de história, Juiz de Fora, v. 15, n. 1, p. 143-152, 2009. Disponível em <<http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/333.pdf>>. Acesso em: 24 mar. 2014.
- MAIA, F. A. **Direito à memória:** o patrimônio histórico, artístico e cultural e o poder econômico. Revista Movendo Ideias, Belém, v. 8, p. 39-42. Junho/2003. Disponível em [http://www.nead.unama.br/site/bibdigital/pdf/artigos\\_revistas/214.pdf](http://www.nead.unama.br/site/bibdigital/pdf/artigos_revistas/214.pdf). Acesso em: 29 set. 2012.
- MAUAD, A. M. **Através da Imagem:** fotografia e história interfaces. Tempo, Rio de Janeiro, vol. 1, n. 2, 1996, p. 73-98.
- MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia:** Patrimônio Cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006, 190 fls. Tese (Doutorado em Geografia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006. Disponível em: <<http://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/89405/233942.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 14 jun. 2013.
- NORA, P. **Os lugares de Memória, uma outra história.** In: \_\_\_\_\_. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. Proj. História 10. São Paulo, v. 10, dez. 1993. Disponível em <<http://www.pucsp.br/projetohistoria/downloads/revista/PHistoria10.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2014.
- PARANÁ. Cidades. IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=412850&search=parana|wenceslau-braz|infograficos:-historico>. Acesso em: 14 mar. 2014.
- PESAVENTO, S. J. **Palavras para crer.** Imaginários de sentido que falam do passado. Nuevo Mundo, Mundos Nuevos. Debates, 2006. Dossiê História Cultural do Brasil. p. 1-9. Disponível em [www.nuemundo.revues.org/1499](http://www.nuemundo.revues.org/1499). Acesso em: 23 jul. 2012.
- PETUBA, R. **Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa:** escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940-2000). Fênix: Revista de História e Estudos Culturais, vol. 2, n. 2, abril/ maio/ junho, p. 1-14, 2005.
- POLLAK, M. **Memória, Esquecimento, Silêncio.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15.
- \_\_\_\_\_. **Memória e Identidade Social.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.
- PREFEITURA Municipal de Wenceslau Braz. **Histórico.** Disponível em <<http://www.wenceslaubraz.pr.gov.br/municipio.jsf>>. Acesso em: 15 mar. 2014
- SANTOS, F. L.; DENIPOTI, C. **Orientação de Trabalho de Conclusão de Curso.** Ponta Grossa: UEPG/NUTEAD, 2012.