



Ateliê de História

Palavras - chave:

Patrimônio cultural intangível.
Ferroviários. Representações.
Ramal do Paranapanema.

Resumo: Este artigo propõe um estudo sobre o patrimônio ferroviário no Brasil, num discurso que destaca o abandono dos trabalhadores (ex) ferroviários enquanto categoria de análise. Trata-se de uma produção histórica que privilegia os estudos culturais numa abordagem praxiológica, que considera a relação entre dominantes e dominados após as medidas neoliberais que levaram à privatização da ferrovia no governo de Fernando Henrique Cardoso em meados de 1990. Das memórias reveladas nas entrevistas dos (ex) ferroviários de Wenceslau Braz (PR) foram tomadas as bases para uma interpretação que buscou identificar possíveis representações sobre o período destacado. Representações, patrimônio cultural ferroviário, identidade e memória são conceitos teóricos principais desse trabalho. “Insegurança”, “invisibilidade”, “substituição pela informatização”, “abandono”, “desconsideração” são algumas das representações apresentadas por esta pesquisa, que apenas esboçam a intensidade que os estudos culturais podem significar ao propor uma narrativa que se prontifica a dar voz a essa classe operária representativa para a história do país.

O “ABANDONO” DOS TRABALHADORES (EX) FERROVIÁRIOS NO RAMAL DO PARANAPANEMA (PR): REFLEXÕES E REPRESENTAÇÕES SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL INTANGÍVEL DA FERROVIA

Eliane Netrebka Ramos ¹

Elizabeth Johansen ²

Celbo A. Ramos da Fonseca Rosas ³

INTRODUÇÃO

Ao participar de uma roda de conversas sobre a Memória Ferroviária em 2015, foi possível observar de forma muito palpável tudo aquilo que se lê e interpreta nos manuais teóricos que tratam da memória e aspectos da identidade de um grupo social. A falta de zelo do Estado, que deveria ser o protetor do patrimônio público, destaca-se quando se fala do patrimônio ferroviário no Brasil. Estações ferroviárias descaracterizadas e abandonadas são caminhos de uma história cobertos de mato e ferrugem que tendem a se perder no tempo. Com isso, abandonam-se também as práticas cotidianas construídas pelos ferroviários no exercício de suas atividades, como se esta classe de trabalhadores pudesse ser enterrada junto com os fatos que levaram ao desmantelamento do sistema ferroviário no Brasil.

Esse artigo privilegia o conceito de “Representações”, uma das bases da História Cultural, que pode ser pensado como um entendimento de que o presente é formado a partir de representações humanas construídas através de convenções sociais que o definem como uma realidade (CHARTIER, 1991). Sendo assim, com a proposta de apresentação de algumas memórias de trabalhadores ferroviários sobre a experiência do fim das atividades da ferrovia na cidade de Wenceslau Braz (PR), pretende-se uma viagem ao passado visando a compreensão de algumas representações compartilhadas por esses sujeitos históricos. Esses trabalhadores podem ser caracterizados pelo dinamismo que o trabalho da Rede oferecia, pois apesar de residirem neste município, realizavam atividades em outros pontos do Ramal do Paranapanema.

Tais recortes do passado são como fotografias do tempo que podem nos dar importantes elementos de análise sobre o que pensavam (e pensam) e o que sentiam (e sentem) a respeito da cassação da forma de como pertenciam a esse mundo do trabalho. Não se pretende discutir apenas uma série de fatos políticos e também econômicos que atingiram em cheio a vida e o destino dessa classe operária específica no Brasil, mas dar “(...) atenção sobre as estratégias simbólicas que determinam posições e relações e que constroem,

1 Formada em Licenciatura plena em História (UEPG). Especialista em História, Arte e Cultura (Nutead/UEPG). Mestranda do Programa de Pós-graduação em Geografia – Gestão do Território – UEPG. Acadêmica em Licenciatura em Geografia (UEPG). Email: linetrebka@hotmail.com.

2 Orientadora. Doutoranda em Geografia – Gestão do Território – UEPG. Mestre em História pela UFPR. Professora do Departamento de História da UEPG.

3 Orientador. Doutor em Geografia – Docente da Universidade Estadual de Ponta Grossa – UEPG – Departamento de Geociências.

para cada classe, grupo ou meio, um ser-percebido constitutivo de sua identidade” (CHARTIER, 1991, p. 184).

Em se tratando do estudo das representações procura-se uma análise a partir da leitura de Ortiz (1983) sobre a obra de Bordieu e sua sociologia praxiológica. Nesse sentido a relação entre os homens se dá na dimensão do poder, onde dominantes e dominados convivem numa hierarquia de poder, que não se limita somente ao poder do Estado, ocorrendo em outros níveis e atingindo os âmbitos objetivo e subjetivo.

A memória é pensada aqui como elemento essencial na constituição das identidades, considerando-se os diversos aspectos que envolvem seus estudos, como a seletividade, as relações de poder, o trabalho de enquadramento, esquecimentos, materialidades e imaterialidades (POLLAK, 1992). Sendo assim, “está dada a ordem de lembrar”, conforme afirma Monastirsky (2009, p. 325), pois o conhecimento sobre o próprio mundo torna-se importante para o reconhecimento do sujeito na sociedade.

Esse ensaio utilizou-se da metodologia oral em uma pequena amostra de (ex) ferroviários que trabalharam na região de Wenceslau Braz no Norte Pioneiro do Paraná⁴. São sujeitos que foram desligados de suas atividades possivelmente porque a empresa concessionária considerou inviável a manutenção das atividades na região. Portanto, este trabalho tem uma vertente social, considerando-se o processo histórico e as transformações culturais que impulsionam o movimento construtor e reconstrutor de identidades, constituindo-se assim uma discussão atual no campo da historiografia.

A partir desses pressupostos é possível refletir sobre a atual face do capitalismo, o neoliberalismo, que vem seqüestrar sonhos, experiências, trajetórias inteiras de gerações que se dedicaram à ferrovia. Um dos entrevistados afirma que “a ferrovia é a Rede Ferroviária e a América Latina Logística, a ALL. Então, o tempo da Rede Ferroviária mesmo que é

a essência dos trilhos (...)” (ENTREVISTADO Nº 1). Identifica-se um sentimento de negação quanto à atual empresa administradora do patrimônio ferroviário, como se a ALL também não fosse ferrovia. Esse sentimento é perceptível não só na frase acima, mas em diversos movimentos presentes, como no espaço virtual das redes sociais, onde os compartilhamentos públicos podem se configurar como novas fontes⁵.

Pesavento (2004, p. 73) afirma que é possível “elevar a escala de interpretação a um plano mais amplo e distante, para além do espaço e do tempo, pensando na circularidade cultural ou na difusão dos traços e significados produzidos pelos homens em todas as épocas”. Dependendo da forma como o historiador relaciona-se com suas fontes, o passado é explicado a partir de temáticas presentes, que podem ser desde questionamentos amplos, antropológicos, até detalhes singelos do cotidiano de um pequeno grupo local, onde as pequenas coisas quando somadas conseguem descrever um panorama maior.

Trata-se de um estudo qualitativo e uma abordagem fenomenológica, que segundo Roesch (2006, p. 123) “parte da perspectiva de que o mundo e a ‘realidade’ não são objetivos e exteriores ao homem, mas socialmente construídos e recebem um significado a partir do homem”. O recorte espacial localiza-se no trecho do Ramal do Paranapanema, onde em 2001 a concessionária América Latina Logística (ALL) suspendeu suas atividades ferroviárias de transporte de carga (GIESBRECHT, s/d).

Na sessão “Um patrimônio abandonado” é abordada a abrangência do patrimônio ferroviário numa concepção de que os ferroviários pertencem a categoria de patrimônio intangível (CALISKEVSTZ, 2011). São discutidos dessa forma a relação entre o abandono do patrimônio material e o imaterial sob uma perspectiva de luta entre os diversos interesses na dinâmica do capitalismo e do projeto da ferrovia.

Em “A questão da memória e identidades” mantém-se a discussão sobre os patrimônios ao se relacionar o processo de construção de representações à sua efetividade na identidade do grupo. Dessa

4 A interpretação das fontes orais desse trabalho baseou-se em dados coletados em 2014 durante o Trabalho de Conclusão de Curso que analisou transformações ocorridas no espaço da Estação Ferroviária em Wenceslau Braz (PR). As entrevistas obtidas revelaram diversos aspectos sobre a percepção dos ex-ferroviários em relação ao espaço transformado, constituindo assim um material que possibilita uma infinidade de leituras sobre o tema.

5 Nas redes sociais é possível verificar traços da memória ferroviária no processo de compartilhamento de fotografias sobre a presença da ferrovia nas diversas cidades brasileiras. Em <http://getepolitica.org/ocs/ANAIS.pdf> é possível verificar uma breve discussão sobre a relação espaço e tempo, em que a dinâmica espacial é analisada através de comentários dos sujeitos, sendo, portanto, possível observar, e refletir, sobre a construção de territorialidades ferroviárias no espaço virtual. Dessa forma, considera-se a importância de se construir novas metodologias e novos aportes teóricos na discussão de temáticas referentes ao Patrimônio Cultural Ferroviário.

forma, a memória é vista como conceito e também como metodologia de análise, cujo objetivo é articular os fatos ocorridos na percepção das fontes orais às ações ocorridas no processo de privatização. Outra abordagem metodológica é uma leitura a partir de elementos característicos da contemporaneidade, onde fluidez e efemeridade são determinantes na produção de invisibilidades (NOGUÉ; ROMERO, 2006).

A última sessão “Algumas memórias, algumas representações” propõe-se a ilustrar ideias diante da exposição de memórias do período pós privatização. A proposta é de um esboço mesmo, já que existe a intencionalidade desta pesquisa na continuidade e alargamento de amostra de dados para futuros trabalhos. No entanto, buscou-se estabelecer algumas metáforas, numa narrativa que visa apresentar as representações relacionando determinadas imagens tidas como tradicionais às concepções sobre a forma como o capital privado se relacionava ao patrimônio tanto material quanto imaterial da ferrovia.

Patrimônio cultural, representações, identidades, ações neoliberais e memórias são alguns dos conceitos utilizados nessa discussão que visa o que Hall (2005) propõe sobre a relação tempo e espaço nos sistemas de representação. Envolver os elementos acima propostos é um dos desafios desse trabalho que considera a relevância da configuração e as transformações ocorridas na relação espaço e tempo. O ponto de partida de todo esse raciocínio é o de que a ideologia neoliberal levou à efetivação da privatização que se refletiu nas relações de trabalho e sociais dos (ex) ferroviários. Objetiva-se construir uma versão histórica que reflita também a importância desse grupo para a identidade do município de Wenceslau Braz e que, através da Nova História Cultural, isso possa ser feito de forma a destacar o papel crítico que o historiador pode (e deve) desempenhar na sociedade atual.

2. UM PATRIMÔNIO ABANDONADO

Muitos pesquisadores já escreveram sobre a forma como o patrimônio ferroviário foi transformado e abandonado após o processo de transferência do capital estatal para o capital privado no Brasil. São lugares de memória caracterizados como desqualificados a um pertencimento à nova ordem implementada no Brasil que remodelou a malha ferroviária assim como o destino de milhares de traba-

lhadores ferroviários.

Zambello (2003) traz alguns símbolos despertados pela ferrovia, observados nas transformações ocorridas, na constituição e no desenvolvimento econômico de diversas cidades brasileiras. O autor destaca a forma como vão sendo construídas as relações sociais dos sujeitos pertencentes à ferrovia, além de discutir a preservação da memória ferroviária como forma de evidenciar e de valorizar a identidade do grupo. Discorre também sobre as oscilações políticas que ditaram o destino da ferrovia brasileira e que se refletem na formação da identidade ferroviária, diante do longo processo de interferência que os grupos de poder dominantes vêm exercendo sobre esse grupo social no decorrer da história da ferrovia no Brasil.

Durante a história do país essa classe trabalhadora já enfrentou outros momentos complicados, mas pelo que parece dessa vez as coisas tomaram uma dimensão mais intensa que pode significar a extinção de uma profissão deveras simbólica numa região em que a história da ferrovia vem coincidir com a história do desenvolvimento de tantas cidades ali fundadas.

Os (ex) ferroviários e seus familiares da região do Norte Pioneiro do Paraná viram no decorrer do tempo mais que a decadência de um meio de transporte, mas transformações que em determinado momento tornaram-se uma realidade desconcertante. Conforme verificado na fala do entrevistado nº 1

Quando eu entrei em 89, mesmo assim já tinha menos ferroviário, mas nós tínhamos na época mais de 300 funcionários aqui. Que era o pessoal da mecanizada, eles saíam na segunda-feira pro trecho com o trem da mecanizada, era em torno de 8 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. Movimentava muito o comércio e eles ganhavam razoavelmente bem. Então eu achava que jamais ia acabar a rede né? Sempre, desde que eu entrei eu ouvi falar dizer: ‘Ah! Porque vai privatizar’, ‘isso não acontece, não vai acontecer’, e por fim acabou acontecendo, infelizmente!

Pode-se pensar na indissociabilidade entre as representações produzidas ao fim das atividades ferroviárias e o desmonte do patrimônio ferroviário, pois os relatos obtidos fazem referência à trajetória de transformação dos espaços da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) ao processo de transferência das responsabilidades das atividades ferroviárias e

as consequentes decisões que foram atingindo a classe trabalhadora.

Segundo Serpa (2005), é possível apropriar-se da noção de redes de relações sociais no processo de construção das representações sociais e na configuração dos espaços geográficos.

(...) espaços de representação não são estáticos, ora se contrapõem, ora se justapõem, ora imbricam-se num campo de forças, que estabelecem uma relação tensional entre vivência e experiência, entre percebido e vivido, entre percepção e cognição (SERPA, 2005, p. 228).

Para Zambello (2003) a ferrovia carrega a ideia de progresso e refletir sobre o fim do trabalho ferroviário é uma forma de preservar as experiências de trabalho de várias gerações de ferroviários. Nesse sentido o estudo da memória e das representações busca não apenas conceitos para uma discussão teórica, mas também uma abordagem metodológica do referido objeto de estudo. Sobre a ideia de que a ferrovia constitui “o fator” de desenvolvimento local há a consciência de que a ferrovia provavelmente não é a única determinante nesse processo, caso contrário o trabalho do pesquisador seria extremamente limitado à repetição de um discurso. Ao falar sobre a resistência ao determinismo tecnológico, Luz (2006) apresenta a forma como as tecnologias foram pensadas durante muito tempo como centrais nos processos ao se desconsiderar o papel das sociedades. A autora recomenda combater o determinismo tecnológico que exalta a ação majoritária das redes em um determinado espaço marginalizando o papel dos sujeitos.

A ferrovia mesmo descaracterizada está na imaterialidade que comporta os sujeitos a que a ela se sentem pertencentes. Ao capital social que possibilitou que essa rede funcionasse durante décadas cabe a reivindicação ao direito de expressão sobre seus sentimentos a respeito do assunto. Referente à constituição desse capital social, Ortiz (1983), ao explicar a teoria de Bordieu e o conceito de campo, esclarece-o como espaço onde se dão as relações de poder. Distribuição desigual, posições sociais bem definidas, o ter e o ser, quem não tem e quer ser, isso é o Capital social, onde dominantes e dominados digladiam-se no domínio do maior capital social.

Portanto, propõe-se uma análise dialética em que se critica as medidas capitalistas, mesmo

que a ferrovia seja um exemplo de um projeto meticulosamente capitalista. Warnier (2000) nos alerta a ver a ferrovia como símbolo de uma modernidade aliada aos interesses do capital e que, portanto, deve ser pensada a partir de um olhar que exceda a um romantismo exacerbado. Seria possível imaginar o capitalismo engolindo uma criação símbolo da modernidade? Uma alegoria talvez, já que se trata de uma realidade ocorrida em outras regiões do Brasil, conforme cita Maia (2009, p. 145) ao referir-se ao processo de privatização da ferrovia e seu reflexo para os trabalhadores.

(...) momento de expansão do capitalismo, que está sendo chamado de globalização, de onde o Estado brasileiro - principalmente durante os governos de Collor e Fernando Henrique Cardoso, adotando explicitamente uma postura neoliberal - tirou suas justificativas de privatização e flexibilização das relações trabalhistas.

Mas conforme sugerido anteriormente, os trabalhadores (ex) ferroviários são vistos como elementos do patrimônio cultural intangível da ferrovia. O conceito de patrimônio deste trabalho ampara-se na ideia de pertencimento legitimado por uma trajetória histórica e de representatividade social, que sinalizam à necessidade de preservação de “valores” materiais e imateriais importantes a um grupo social de uma determinada região. Essa apropriação se dá por pensar a intencionalidade enquanto produção cultural dos grupos sociais no tempo, o que nos permite recortar os patrimônios como lugares ou saberes resultantes da experiência do homem e que assumem significados que remetem a valores identitários, de sentimentos de pertencimento, de herança a ser preservada e comunicada a gerações futuras sobre a história de um lugar (FUNARI; PELEGRINI, 2006).

Impossível pensar em história sem uma delimitação espacial. Nessa discussão busca-se em Monastirsky (1997; 2006) a teoria que retrata alguns dos pontos de destaque desta proposta. Para Monastirsky (2006) a ferrovia é um patrimônio cultural e sendo assim deve ser discutida e pensada em práticas que reflitam sobre a importância de sua preservação para as gerações futuras, assim como o valor das memórias produzidas pelos lugares e pelos sujeitos que se identificam com a ferrovia.

3. A QUESTÃO DA MEMÓRIA E IDENTIDADES

Segundo Cucho (1999, p. 176-177), o conceito de identidade social está ligado ao conjunto de conexões de um sistema social, permitindo que um sujeito se reconheça como parte de um grupo social ou não, ou ainda, que seja reconhecido pela sociedade como pertencente a determinado grupo, portanto não depende exclusivamente de uma ação individual. Existe um processo de inclusão e de exclusão ao mesmo tempo, de definição de sua posição em um determinado conjunto social.

Para Cucho (1999, p. 182) “se a identidade é uma construção social e não um dado, se ela é do âmbito da representação, isto não significa que ela seja uma ilusão que dependeria da subjetividade dos agentes sociais”. Não se trata então de propor uma narrativa apelativa em que os ferroviários são meras vítimas de um sistema, pois os processos de mudanças sociais são intrínsecos à trajetória humana. Falar da identidade ferroviária significa lembrar que por mais que se objetive o futuro existem certas coisas que precisam ser respeitadas e não simplesmente apagadas da história dos lugares. Assim como as constituições dos lugares de memória que são importantes para o sentimento de unidade dos grupos (MONASTIRSKY, 2009; NORA, 1993).

Existem estudos sobre a memória e as formas como se dá a sua formação e como ela se comporta, mas que a caracterizam como uma busca no espírito sobre uma imagem do passado (POLLAK, 1989; 1992). A memória é uma evocação do passado, carregada de representações do decorrer do tempo e das experiências vividas, alterando-se os significados de acordo com a percepção do presente.

Metodologicamente falando, o trabalho com a memória deve ser criterioso, respeitando-se suas características. Ela é uma ressignificação do passado e de uma coletividade social, pois toda memória é coletiva, já dizia Halbwachs (1990), que seleciona através de determinadas relações de poder o que se deve lembrar e o que deve cair no esquecimento.

O estudo da memória aqui está amparado pela História Oral, que ao dar voz aos diversos sujeitos históricos vem democratizar a produção histórica. Verena Alberti (2004) colabora nesse sentido, pois apresenta diversos elementos a serem estimados para o uso dessa ferramenta. A autora afirma que a pesquisa histórica oral é como “qualquer pesquisa com documentos”, já que as significações são resul-

tantes dos questionamentos feitos a essas fontes, cabendo ao historiador “retirar o depoimento de sua inércia silenciosa e de iniciar um diálogo em que se alternam as informações que ele nos dá e as perguntas que lhe fazemos” (ALBERTI, 2004, p. 114).

As sociedades estão em constante movimento e consequente transformação, assim pode-se considerar a existência de um processo de construção e de disputa de identidades como algo conflitante, resultando do embate imposto pelas ideologias dominantes que determinam o que seria o “aceitável” e “ideal” para uma sociedade. Mas conforme discute Hobsbawm (2013, p. 21)

Mito e invenção são essenciais à política de identidade pela qual grupos de pessoas, ao se definirem hoje por etnia, religião ou fronteiras nacionais passadas ou presentes, tentam encontrar alguma certeza em um mundo incerto e instável dizendo “Somos diferentes e melhores do que os outros”.

As “invenções” citadas pelo autor podem ser pensadas como uma forma de luta dos grupos sociais diversos para manter seu reconhecimento de classe, pois “todos os seres humanos, coletividades e instituições necessitam de um passado, mas apenas ocasionalmente o passado é revelado pela pesquisa histórica” (HOBSBAWM, 2013, p. 369-370).

Hall nos diz que vivemos um tempo em que as identidades tendem à fragmentação e não são estáticas, favorecendo a produção de muitos conflitos identitários. É preciso lembrar que o grupo dos ferroviários durante décadas representaram a coesão de um grupo amparado nas relações de trabalho que se irradiavam para outros aspectos de suas vidas. A presença dos ferroviários nas cidades extrapolou os lugares da ferrovia, refletindo-se em relações com a sociedade em geral, especificamente na produção e reprodução do capital.

O texto de Nogué e Romero (2006) traz uma reflexão interessante ao se pensar no processo de criação de invisibilidades que se instaurou nas últimas décadas no planeta. Nessa discussão a invisibilidade produzida é tomada como mecanismo metodológico para a análise dos fenômenos que abordam as consequências da pós-modernidade (ou Segunda Modernidade, ou outras designações, quem sabe!) a partir do enfraquecimento dos Estados Nações em relação aos interesses do capital.

A invisibilidade como um aspecto que pode ser interpretado nesta discussão como o descarte de décadas de atividades diante da insistente renova-

ção que é própria do capitalismo, numa região que se tornou inviável aos interesses da concessionária por não atender aos requisitos mais efetivos de lucratividade. Invisibilidade também pela forma com que foi realizado todo o processo de encerramento, tanto a partir das aposentadorias compulsórias ofertadas aos trabalhadores quanto pelo processo de demissão que se sucedeu nos anos subsequentes à privatização. Invisibilidade ainda pela forma como os lugares da ferrovia ficaram suscetíveis ao abandono e a ação do tempo.

O cessar das atividades trouxe o abandono de inúmeras estações, símbolos da presença da ferrovia nas cidades, mas também o desinteresse sobre como os (ex) ferroviários e seus familiares assimilariam os fatos ocorridos. De uma hora para outra nem Estado nem concessionária se sentiam responsáveis pelo capital humano da ferrovia. E são essas representações o principal interesse dessa pesquisa.

O patrimônio tangível foi então abandonado, as políticas em escala local trataram de camuflar os indícios da presença ferroviária com a transformação do espaço da Estação de Wenceslau Braz em Praça de Lazer, que apesar de manter os trilhos e a rampa da plataforma, em mais nada faz referência às décadas de histórias e mais histórias ali vivenciadas (RAMOS; JOHANSEN, 2014). Lembrando ainda que outras referências do patrimônio ferroviário local foram sendo desintegradas e tiveram suas funções alteradas com a privatização.

Alguns exemplos na cidade de Wenceslau Braz são: o Clube Ferroviário, as casas da Rede, os terrenos à margem do pátio da estação que foram sendo ocupados e que constituem objetos para outras discussões sobre a produção de invisibilidades que pode ser associada às discussões patrimoniais. Essas invisibilidades referidas se dão ainda à forma como se abandonou também a classe ferroviária da localidade. O fim de uma profissão se relaciona aos aspectos imateriais de um patrimônio, por isso os saberes-fazer e as tradições compartilhadas pelo grupo precisam ser evidenciados, já que os aposentados e os idosos da cidade naturalmente vão desaparecendo com o passar do tempo.

O apagamento suscitado pelas transformações na configuração dos espaços da cidade de certa forma atinge a projeção desses sujeitos na comunidade ao serem produzidas brumas sobre aquilo que não tem mais relevância à sociedade. De uma maneira mais direta e provocadora, será que o interesse por esses trabalhadores se dava apenas ao retorno que

representava à cadeia da circulação do capital? Por que conforme indicado pelo entrevistado 1, o número de ferroviários vinha diminuindo de maneira considerável assim como a sua participação na economia local: “quando eu entrei em 89, mesmo assim já tinha menos ferroviário, mas nós tínhamos na época mais de 300 funcionários aqui”.

Conforme Caliskevstz (2011, p. 126-127)

(...) o patrimônio não deve deixar de ser compreendido enquanto uma ferramenta do poder público, principalmente no campo nacional, em que o desenvolvimento de uma identidade nacional atrelada ao patrimônio representa uma força política essencial na defesa do território. Sua difusão está atrelada e dependente das nuances e interpretações que o patrimônio apresenta e as interferências postas em curso por instituições que regulam o processo de escolha, preservação e uso, sempre baseados em leis, normas e decretos que direcionam os artefatos escolhidos para a preservação.

Nogué e Romero (2006) tratam ainda da efemeridade e intangibilidade produzidas pela Pós-modernidade, que no caso da ferrovia desperta à ideia de uma volatilidade em que a matéria prima dos trilhos – o ferro – não estaria de acordo com o projeto da atual fase do capitalismo no país, pois se vive numa época em que tudo tende a ser mais leve e feito para durar por um breve período. Uma observação específica ao recorte temporal apresentado, mas que pode ser verificada em muitas outras regiões do Brasil após o processo de privatização da ferrovia. Seria a ferrovia em nosso país, e consequentemente os ferroviários “tradicionais” (aqueles pertencentes a uma Rede que durante décadas interligava grandes e pequenas cidades do país) que nos vêm à mente como seres de um tempo bucólico muito remoto, uma alusão a um passado ultrapassado?

4. ALGUMAS MEMÓRIAS E ALGUMAS REPRESENTAÇÕES

Segundo o entrevistado nº 2, “coração é uma peça também que tem no trem. É placa de apoio de jacaré, placa de apoio é uma placa que eles batem de apar assim com um parafuso pra apoiar quando o trilho entra assim lá, ligar”. Muito apropriado pensar em uma peça com esse nome ao se pensar nas diversas relações com os trilhos, que mesmo estáticos indicam a ideia de movimento, que apesar de terem sido calados os apitos dos trens na cidade toda vez que se olha para os trilhos somos remetidos a imaginar que por alguma razão ali eles se encontram,

testemunha ocular do tempo, especialmente para os ferroviários.

A ligação com os trilhos que mantinha a rede funcionando é percebida através dos relatos dos ferroviários e da história oral, significando um privilégio ao historiador a busca por essas fontes e suas percepções sobre os fatos históricos, num momento da História humana onde se faz necessário parar e tentar compreender o nosso papel no mundo. Um relato oral pode contar uma história por um viés bem interessante e dessa forma despertar novas inquietações ao pesquisador⁶. Por exemplo, perceber a Rede Ferroviária como importante referência direta ao papel da instalação das turmas na constituição atual de muitos bairros rurais dos municípios da região.

(...) 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, tinha, era a turma 8 ali e a turma 9, é na Turma 9 mesmo, o Bairro Turma 9, o 10 já é lá em Barbosa, pra frente de Barbosa e a 11 depois de Siqueira e assim. E a última do meu tempo era a turma 12, a turma 14 era de Joaquim Távora e daí tinha a 15, a 16, a 17 e ia até vinte e poucos lá em Marcos dos Reis (...) (ENTREVISTADO Nº 2)

Petuba (2005), Monastirsky (1997; 2006), Zambello (2005) e Caliskevstz (2011) apresentam contribuições para a percepção de vários elementos comuns que favorecem a análise das representações sobre a identidade ferroviária nos “bons tempos” da ferrovia⁷, assim como nos momentos conflitantes dessa classe social. Ser ferroviário era uma profissão que lhe conferia um determinado status, as pessoas se sentiam importantes em pertencer ao quadro de funcionários da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), a ponto que em muitos casos era uma ocupação profissional que passava de pai para filho. Nas memórias dos ferroviários muitas vezes é possível perceber a relação de parentesco e de amizade que os unia em torno da ferrovia. Por vezes, o ingresso na carreira de ferroviário era motivada pelos familiares, até porque representava certa estabilidade, remunerações

em dia, plano de aposentaria e outros benefícios.

Meu avô foi ferroviário, meus tios, então eu tinha bastante parente, bastante ligação com a rede ferroviária (...) eu nasci na beira de linha, eu nasci em Serradinho em 68 (...) eu vim pra Wenceslau com 3 meses de vida. Tenho uma história toda dentro da ferrovia. (...) casei com filha de ferroviário, ela é neta de ferroviário, e em 89 daí quando surgiu a oportunidade de fazer um concurso da rede, foi o último que teve (...) (ENTREVISTADO Nº 1)

As pesquisas realizadas por Petuba (2005) refletem sobre as “histórias” contadas que podem nos trazer elementos representativos dos trabalhadores ferroviários. A autora discorre sobre o papel da ferrovia na constituição do espaço urbano da cidade de Ponta Grossa, assim como nas redes sociais e de trabalho estabelecidas naquele território. A aproximação aos conceitos de Petuba (2005) está na intenção de se apropriar da memória dos (ex) ferroviários locais e situar possíveis elementos identitários citados pela autora no seu *locus* de pesquisa, como a formação de uma elite operária, seus status e privilégios, auto reconhecimento da importância de seus cargos na sociedade (em que a ferrovia atuava na cidade), suas ações e relações vivenciadas em seus cotidianos, etc.

A rede social que os trabalhadores do recorte espacial desta pesquisa mantêm é percebida em vários trechos das entrevistas. O entrevistado nº 1 fala sobre os contatos periódicos com seus colegas:

(...) recebi a visita de um grafista da Rede, que trabalhou comigo em Curitiba. Tá até hoje lá ainda, lá na CCO e ele é filho do seu J. B., ali, um ex-funcionário também. E o J., o J. D. B. já tem 26 anos de ferrovia, ele tava contando pra mim. E o pai dele trabalhou 40 anos.

É, hoje em dia eu até fico preocupado assim, isso quando falece alguém dos ferroviários, quando sempre... esses dias atrás fui ali na Capela, era o Seu João, chamava ele de João Mané, o Seu João Manuel de C., ali do km 10, uma pessoa muito antiga que trabalhou muitos anos né? Então sempre quando a gente se encontra assim os ferroviários tem muita história, né?

6 Conforme explicado anteriormente as fontes utilizadas nesse trabalho foram produzidas em 2014. Diante da necessidade de uma reflexão que abarcasse além do âmbito material da ferrovia, foram buscadas nos relatos possíveis representações sobre o patrimônio imaterial ferroviário.

7 Ao se utilizar a expressão “bons tempos da ferrovia” não significa dizer que conflitos não existiram e que todos os indivíduos que integravam a Rede (RFFSA) só têm experiências positivas para compartilhar com o historiador. Usa-se essa expressão em referência ao saudosismo presente nas falas dos sujeitos, no sentido de que mesmo em tempos de dificuldades havia a estabilidade em relação ao emprego, diferente dos trabalhadores que pertencem ao capital privado a partir da concessão da malha ferroviária. Trata-se de uma análise materialista, mas não meramente economicista, considerando-se a relação trabalho que se irradia para os demais âmbitos da vida humana.

O entrevistado nº 2 apresentou uma série de fotos e algumas apostilas técnicas sobre as atividades ferroviárias, descrevendo detalhadamente aspectos específicos de sua profissão, assim como indícios sobre manter contatos com colegas do grupo.

Esse aqui é a da ALL, esse aqui eu consegui com um amigo meu que trabalha lá na ALL, não é do meu tempo, isso aqui já é estudo atual. Esse aqui é manutenção de equipamento de via. Aqui ó, aqui eu trabalhei com esse cara aqui, esse aqui é o engenheiro geral da oficina de Curitiba, eu cheguei a trabalhar com ele, Carlos Alberto R., era o chefe geral da Oficina.

E o entrevistado nº 1 afirma que “(...) ferroviário aqui, ferroviário em qualquer lugar. E quando você saía assim, ‘Ah! Esse é ferroviário’, pronto! Era um grupo unido”. Numa análise sociológica pode-se até pensar em Goffman (1983) e sua teoria dos atores que incorporam seus papéis na sociedade. É possível que o fato de décadas de tradição histórica do trabalho ferroviário tenha impedido de se enxergar as mudanças gradativas que vinham ocorrendo desde o fim do transporte de passageiros, da diminuição do quadro de efetivos, da transferência da residência para outra localidade? Eram medidas então que vinham do governo federal, mas que foram potencializadas a partir da transferência para o capital privado. Um papel estritamente incorporado que é tido como uma realidade convicta, como poder ser verificado na fala do entrevistado nº 2: “Porque se você conversar com um ferroviário, pode conversar com 10 ferroviário, um longe do outro, eles vão falar a mesma coisa”.

São particularidades que definem a identidade ferroviária e que podem ser observadas além das relações de trabalho, mas nas relações familiares, na economia da cidade, na constituição dos lugares de lazer e esporte, nas agremiações diversas as quais pertenciam esses trabalhadores (PETUBA, 2005). Muito mais que a relação com a máquina e a intimidade com os trilhos são as redes sociais de uma vida e sentimentos em comum, da estabilidade e do orgulho de ser ferroviário que muitas vezes se estendiam ao desejo de que os filhos ingressassem pela mesma carreira. Conforme relata o entrevistado nº 2: “eu acredito que se existisse a ferrovia pra nossa cidade aqui, hoje, talvez os meus filhos fossem ferroviários, porque eles cresceram ali, em cima dos trilhos, junto com a gente”.

A razão em se discutir as representações dos ferroviários sobre os fatos que culminaram com o fim das atividades ferroviárias em muitas localidades bra-

sileiras está em se apropriar daquilo que Hobsbawm (2013) dizia quando discute sobre as funções sociais e políticas do historiador. Isso ficou evidente ao se analisar os principais elementos da identidade do recorte temporal dessa proposta de pesquisa, onde se destaca o papel da ferrovia no seu processo de fundação e desenvolvimento local (RAMOS; JOHANSEN, 2014).

A necessidade de um movimento engajado na produção de conhecimento histórico que busque compreender o universo dos ferroviários, e que pode ser pensado a partir do estudo das representações sociais, significa refletir os acontecimentos locais situando-os num contexto mais amplo, para aquilo que Chartier (2011, p. 42-43) chama de “Glocal”:

Em seu modo, portanto, a consciência de globalidade entre os atores históricos determina a de seus historiadores. Isso explica por que uma possível prática de história global foca na passagem entre mundos distantes, culturas diferentes e várias religiões, e por que outra reconhece as conexões que amarram até as situações mais locais a interdependências distantes, mesmo se os atores históricos não tinham uma clara percepção delas. A união inseparável do global e do local levou a propor-se a noção de “glocal”, que, embora não elegante, aponta precisamente ao processo através do qual referências compartilhadas e modelos impostos, textos, e mercadorias circulando em uma escala global eram e são apropriados em um lugar e tempo específico (TRADUÇÃO LIVRE).

Existem vários artigos que tratam dos reflexos das ações neoliberais no destino da ferrovia no Brasil, que vem abalar não só as relações de trabalho, mas os diversos aspectos da vida desses trabalhadores. Assim como Maia (2009), que discute a relação identidade ferroviária e as “histórias” desses sujeitos sociais diante das ações do governo Fernando Henrique Cardoso, responsável pela efetivação de um longo processo de transferência de responsabilidades do governo federal para o capital privado.

Insegurança! Possivelmente essa foi uma das primeiras sensações diante da expressiva onda de demissões e outras decisões que se efetivaram no cotidiano desses trabalhadores. A decisão de se modificar a forma de conduzir as atividades é relatada pelo entrevistado nº 1

Nós éramos aqui de Jaguariaíva até Ourinhos, até Marcos dos Reis em 27 agentes de Estação, os... perdão, 29, dos 29 ficaram só 7. Sabe, 22 eles mandaram embora assim da noite pro dia, mandaram pessoal de via permanente tudo (...) como que funcionava, pra você soltar um trem daqui pra Siqueira Campos (...) era o seletivo que a gente falava e o magneto, sabe? O aparelho magneto tinha o sinal de chamada, chamava Siqueira, Siqueira atendia e eu pedia o POD, que era a autorização de tráfego daqui lá.

Aí ele autorizava, porque não vinha trem nenhum, ele autorizava ir até lá na Plataforma. Nós dois daí, tanto aqui em Wenceslau como ela lá Siqueira ia pro aparelho seletista que chamava o grafista em Curitiba e pedia autorização lá, dando ciência pro gráfico. Então soltava o trem. Então eu, particularmente achava que jamais ia acabar os agentes de Estação porque tinha que ter, ter esse controle de circulação (...) Só que, o que aconteceu, com a privatização eles implantaram o GPS. Então, esse, essa autorização eles faziam direto com a cabine da locomotiva, com o grafista em Curitiba.

Outra questão analisada nos relatos é em relação aos critérios que definiram as decisões sobre o encerramento das atividades nessa região, referindo-se à estruturação da malha viária específica que significava menor lucratividade, justificando dessa forma o viés teórico e dialético empreendido até o momento.

Então eu argumentava com eles o seguinte, que se fechasse aqui e acontecesse um acidente lá, ia travar o trecho, como que daí, ia atrasar as mercadorias e as cargas. Mas eles achavam que não, que se eles tivessem lá o suporte de estruturação da via só lá, ia ser mais fácil pra empresa. Eles iam conseguir investir mais lá. Os trilhos são melhores lá. Então, uma locomotiva aqui na época, ela transportava, 3 locomotivas que andava triplex, as três locomotivas aqui no ramal nosso puxava 24 vagões. Essas mesmas 3 locomotivas lá, na central, ela puxava 80 ou 90 vagões. Então eles perdiam em percurso que era mais longo, mas eles ganhavam em quantidade de vagões que eles transportavam né? (ENTREVISTADO Nº 2).

Outros trechos tratam do processo de informatização do sistema, provocando demissões e acabando com muitas funções. Há referências também à exploração e sucateamento do sistema a partir das medidas administrativas que atingiram o patrimônio material e imaterial da ferrovia. Conforme pode ser verificado na fala do entrevistado nº 1 que trabalhou ainda na ALL por algum tempo após a privatização.

(...) ela diminuía a produção e o transporte, eles chegavam pra mim e falava assim: 'Olha, nós temos que cortar 4 maquinistas em Apucarana, 4 no Iguaçu, 2 ali... e eu tinha que definir esses nomes. (...) Daí nós também fomos informatizando aquela escala de trens, a escala dos maquinistas e a dos trens. E daí um belo dia eles contrataram 4 trainees pra treinar ali com a gente. E a gente sempre comentava, nós quatro, que eles iam desligar a gente, iam ficar com os quatro.

Ainda, sobre a relação produtividade e manutenção da malha ferroviária na região:

(...) 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.

Então qual que era o compromisso da ALL, era manter o traçado em condições de tráfego ferroviário tá? 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. Você tá entendendo? O que que acontece, eles têm que manter limpo, teoricamente, manter limpo. Eles passavam aqui antes, aqui, meio assim com frequência um trenzinho com 4 ou 5 vagões que chama-se 'capina química', né? 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. Então se passa um motor ele tá em condições de tráfego ferroviário (ENTREVISTADO Nº 1).

A fonte nº 2, que trabalhou por 15 anos na RFFSA e aposentou-se na transição dos capitais, não concorda sobre a inviabilidade da manutenção das atividades na região.

(...) eu acredito que quem pegou essa concessão aí, ele tá enxugando, tá sugando, porque você vê, um traçado desse nosso aqui que transportava 5 trens de 25 vagões diário, transportando cada vagão 60 toneladas seja de combustível ou grão, você veja, quantas carretas deixaria de andar nessa rodovia aí. E não falando da quantidade de emprego que ia dar, deixou de dar, em Wenceslau quando existia a Residência aqui tinha mais de 200 empregados ferroviários entre administração e serviço braçal.

(...) ali que chega onde eu quero, o meu pensamento, a empresa que pegou a concessão, a empresa estrangeira, ela vai só no filé, ela não investe em manutenção e a contenção, o gasto deles aí o mínimo possível. Eles querem saber só do lucro porque o transporte ferroviário é o mais barato do mundo, não tem! Você pode pesquisar, fora do país, na França, no Japão e lá o transporte coletivo também né?

Que não se esgotem as possibilidades de análise, pois aqui foram apresentadas percepções vindas de sujeitos que deixam claro o orgulho de pertencerem a essa classe de trabalhadores, que mesmo representada por uma amostra singela de um universo considerável de sujeitos, expressam algumas representações que aqui apresentadas têm a intenção de provocar reflexões sobre o estado em que se encontra o patrimônio cultural (material e imaterial) da ferrovia em muitos lugares do país.

CONSIDERAÇÕES

Concluir um texto que discuta patrimônio está sempre atrelado à uma necessidade de se despertar novos olhares à causa da preservação de materialidades e imaterialidades sugeridas por essa temática. A abordagem teórica metodológica buscou no estudo das representações sociais e da memória os pontos de destaque para uma discussão que refletisse sobre o possível “abandono” de um dos aspectos imateriais do patrimônio ferroviário na região, os trabalhadores (ex) ferroviários.

Sugestivamente em um olhar fenomenológico, o objetivo proposto foi analisar através da metodologia oral as percepções desses trabalhadores sobre o fim das atividades ferroviárias na região do Ramal do Paranapanema (PR), podendo representar o fim de uma classe de trabalhadores (não se desconsiderando os atuais trabalhadores da ferrovia, mas no sentido de uma classe construída historicamente com um papel de visibilidade social a partir da implantação dos trilhos até a administração da RFFSA). Para isso foram interpretadas duas entrevistas, em que a fonte nº 1 representa um sujeito em transição do capital da RFFSA para a concessionária, portanto tendo vivenciado duas realidades de culturas organizacionais diferentes. A fonte nº 2 representa uma experiência em que, apesar do benefício da aposentadoria compulsória, foi possível visualizar de perto as rápidas transformações pelas quais a classe trabalhadora dos ferroviários foi atingida.

Em ambos os casos verificou-se a existência de sentidos e sentimentos específicos que legitimam a união do grupo, o que favorece a ideia da força identitária ferroviária presente até os dias de hoje, mesmo após quase duas décadas do fechamento do ramal pela concessionária. Todo o discurso foi produzido a partir de um olhar dialético e praxiológico, que tratou de apresentar indícios de uma luta entre dominantes e dominados na história da ferrovia no Brasil, que podem ser sentida tanto no campo material quanto imaterial.

De forma alguma se esgota o objeto de análise, mas foi possível estabelecer algumas representações que podem colaborar para o estudo sobre o patrimônio ferroviário. “Insegurança”, “invisibilidade”, “substituição pela informatização”, “abandono”, “desconsideração”, são representações que revelam sentimentos bem distantes daquela “tradicional” concepção do ferroviário vivenciada antes

dos planos de desestatização da RFFSA.

A negação às ações da concessionária, a insistência em se manter o grupo unido através de redes sociais (virtuais ou não), a disposição orgulhosa em falar sobre a ferrovia, podem ser vistas como manifestações de resistência diante do fato de que pertencem a uma classe trabalhadora praticamente extinta na região. Pelo menos da forma como era vista, já que hoje em dia a informatização no setor é uma realidade, as casas ferroviárias foram substituídas por edificações mais modernas, as estações foram abandonadas em sua maioria e os trilhos permanecem apenas como indícios de que um dia o trem passou por aqui.

Certamente que nem tudo vivido no decorrer das décadas foi um mar de rosas, mas não há como relacionar o abandono do patrimônio imaterial sem considerar o abandono do patrimônio material. O contexto deste recorte espacial pode ser identificado em outras regiões brasileiras, por isso o interesse no destaque a esse importante aspecto do patrimônio cultural ferroviário, que envolve saberes e terminologias próprias próximas de serem enterradas pelo processo de invisibilidades produzido sobre esses sujeitos. Sendo assim, a busca pelas memórias produzidas vai de encontro ao fato de que historiador tem o privilégio de revisitar o passado ao construir outras versões da história, tornando-se intermediários dos sujeitos sem voz oficial, registrando-se dessa forma uma parcela ínfima daquilo que pode ser trazido à tona sobre o assunto.

Assim, ao estudar as representações dos trabalhadores ferroviários sobre um possível “abandono” do patrimônio intangível da região, busca-se uma produção histórica cultural narrativa que entende a produção do conhecimento como uma representação. Narrativa literária, histórica e pretensamente sociológica – e aqui se encontra o grande desafio dessa análise – onde as fontes se caracterizam como os sujeitos de baixo. Cientes daquilo que Cearteau (1982) discorre sobre as verdades provisórias, diante das reflexões sobre o papel do capitalismo na sociedade contemporânea, portanto praxiológica, o papel do historiador e das ciências humanas é visto como aquele que tenta compreender a realidade e desnaturalizar os processos de submissão impostos pelo avanço do capital na sociedade.

Portanto, fez-se um esforço em se pensar na questão da relação dominante e dominados, que dessa forma pode ter um canal de representativi-

dade, ao se avançar em estudos patrimoniais que discutam o patrimônio ferroviário, valorizando-se tanto os lugares de memória ferroviária quanto o patrimônio vivo que permanece fiel ao ideal mítico que a ferrovia representa.

AGRADECIMENTOS: À Capes, por possibilitar recursos para o aprofundamento das pesquisas sobre o Patrimônio Ferroviário na Região do Ramal do Paranapanema (PR).

FONTES ORAIS

ENTREVISTADO Nº 1:

ANTÔNIO, L. A. [Entrevista]. **Entrevista concedida a Eliane Netrebka Ramos** na cidade de Wenceslau Braz (PR), em 17 fev. 2014.

ENTREVISTADO Nº 2:

MESQUITA, L. C. [Entrevista]. **Entrevista concedida a Eliane Netrebka Ramos** na cidade de Wenceslau Braz (PR), em 22 mar. 2014.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, V. **Ouvir contar**: textos em história oral. Rio de Janeiro: Ed. FGV 2004.

CALISKEVSTZ, V. R. O ferroviário como patrimônio cultural intangível. **TerraPlural**, v. 5, n. 1, jan./jun. 2011, pp. 121-136. Disponível em <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/tp/article/view/2725/2390>>. Acesso em 15 out. 2015.

CERTEAU, M. de. **A Escrita da história**. Tradução de Maria de Lourdes Menezes. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.

CHARTIER, R. O mundo como representação. **Estudos Avançados**, v. 5, n. 11, jan./abr. 1991. pp. 173-191. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S010340141991000100010&script=sci_arttext. Acesso em 06 dez. 2015.

_____. History, Time, and Space. **Republic of Letters**, v. 2, nº 2, mar. 2011. Disponível em <http://arcade.stanford.edu/rofl/history-time-and-space>. Acesso em 01 jun. 2015.

CUCHE, D. **A noção de cultura nas ciências sociais**. Bauru: EDUSC, 1999.

FUNARI, P. P.; PELEGRINI, S. C. A. **Patrimônio Histórico e Cultural**. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

GIESBRECHT, R. M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Estado do Paraná RVPSC – Ramal do Paranapanema. Disponível em <<http://www.estacoes-ferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/ramparanap.html>>. Acesso em 26 jun. 2016.

GOFFMAN, E. **A representação do eu na vida cotidiana**. Petrópolis: Vozes, 1993.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. Tradução de Laurent León Schaffter. Paris, Presses Universitaires de France, 1968.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade** – 10ª Edição. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

HOBSBAWN, E. **Sobre História**. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

LUZ, C. E. **Rede e região** – desmistificação do determinismotecnológico: o caso da linha férrea Ponta Grossa - União da Vitória nos Campos Gerais/Mata de Araucária (PR). Curitiba, 2006. 169 fls. Dissertação (Mestrado em Geografia). Setor Ciências da Terra. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2006.

MAIA, A. C. N. Memória (s) e identidade (s) nos trilhos: história de ferroviários em tempos de neoliberalismo. **Locus: Revista de História**, v. 15, n. 1, 2009, pp. 143-152. Disponível em <<http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/333.pdf>>. Acesso em 10 nov. 2015.

MONASTIRSKY, L. **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

_____. Espaço urbano: memória social e patrimônio cultural. **TerraPlural**, v. 3, n. 2, jul./dez. 2009, pp. 323-334.

NOGUÉ, J.; ROMERO, J. Otras geografías, otros tiempos. Nuevas y viejas preguntas, viejas y nuevas respuestas. In: NOGUÉ, J.; ROMERO, J (orgs.). **Las otras Geografías**. Valencia: Ed. Tirant La Blanch, 2006. pp.15-50.

NORA, P. Os lugares de Memória, uma outra história. **Proj. História** 10. São Paulo, v. 10, dez. 1993. Disponível em < <http://www.pucsp.br/projetohistoria/downloads/revista/PHistoria10.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2014.

ORTIZ, Renato. **Bordieu: sociologia**. São Paulo: Ática, 1983.

PESAVENTO, S. Correntes, campos temáticos e fontes: uma aventura da História. In: PESAVENTO, S. **História & História Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

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, abr./ mai./ jun., pp. 1-14, 2005.

POLLAK, M. Memória, Esquecimento, Silêncio. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, pp. 3-15.

_____. Memória e Identidade Social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, pp. 200-212.

RAMOS, E. N.; JOHANSEN, E. A estação ferroviária de Wenceslau Braz: um estudo sobre o direito à memória. **Ateliê de História**, v. 2, nº 1, 2014, pp. 23-38. Disponível em <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/ahu/article/view/6525/4386>. Acesso em 20 mai. 2015.

ROESCH, S. M. A. **Projetos de estágio e de pesquisa em Administração**. São Paulo: Atlas, 2006.

SERPA, A. Por uma geografia das representações sociais. **OLAM – Ciência e Tecnologia**. Rio Claro/ SP, vol. 5, nº 1, mai., 2005, pp. 220-232.

WARNIER, J. P. **A mundialização da Cultura**. Bauru: EDUSC, 2000.

ZAMBELLO, M. H. **Ferrovia e memória: estudo sobre a vida social e o trabalho dos antigos ferroviários da vila industrial de Campinas**. In: ANPUH – XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – João Pessoa, 2003. Disponível em <http://anais.anpuh.org/?p=17771>. Acesso em: 27 jun. 2015.