

Paisagem ferroviária e memória urbana

As rugosidades do bairro de Oficinas em Ponta Grossa (PR)

SESSÃO TEMÁTICA 4: DIMENSÃO HISTÓRICA E PATRIMONIAL DO PROJETO, DO
PLANEJAMENTO E DA GESTÃO DA PAISAGEM

Gabriela Kratsch Sgarbossa
Universidade Estadual de Ponta Grossa
E-mail: gsgarbossa@uepg.br

RESUMO

Este artigo analisa a formação da paisagem ferroviária do bairro de Oficinas, em Ponta Grossa (PR), com foco na influência da ferrovia na organização territorial e na permanência de elementos associados ao passado produtivo. A pesquisa adota o método da formação socioespacial e utiliza levantamento documental, revisão bibliográfica e análise comparativa entre fotografias históricas e contemporâneas. Os resultados indicam que o sistema ferroviário orientou a expansão urbana, a instalação de moradias e a consolidação de atividades sociais e produtivas vinculadas ao trabalho ferroviário. As imagens analisadas revelam a permanência de trilhos, edificações industriais, sinalizações e de equipamentos comunitários, configurando vestígios que testemunham a presença da ferrovia e sua contribuição para a construção do bairro. Observa-se, contudo, que parte desse legado encontra-se deteriorado ou ameaçado por transformações recentes, resultando na perda gradual de referências históricas e de vínculos identitários. Nesse contexto, reconhecer e interpretar tais elementos como expressões culturais contribui para evitar o apagamento de memórias relacionadas ao trabalho e reforçar a importância de práticas de preservação e valorização do patrimônio urbano.

PALAVRAS-CHAVE: memória do trabalho; vilas operárias; infraestrutura de transporte.

ABSTRACT

This paper examines the formation of the railway landscape in the Oficinas district of Ponta Grossa, Brazil, focusing on how rail operations shaped its territorial organization and on the persistence of elements associated with its industrial past. The research is based on the socio-spatial formation method and employs documentary research, literature review, and comparative analysis of historical and contemporary photographs. The results indicate that the railway system guided urban expansion, the establishment of worker housing, and the consolidation of social and productive activities associated with railway labor. The images reveal the persistence of tracks, industrial buildings, signaling devices, and community facilities, which act as material evidence of the railway's role in shaping the district. However, part of this legacy has deteriorated or is threatened by recent transformations, leading to the gradual loss of historical references and identity ties. Recognizing and interpreting these remaining elements as cultural expressions contributes to preventing the erasure of labor-related memories and reinforces the need for preservation strategies within the urban landscape.

KEYWORDS: Labor memory; workers' housing; transport infrastructure

1 INTRODUÇÃO

Ponta Grossa é um município paranaense que possui seu desenvolvimento marcado pela presença das ferrovias. A influência da ferrovia foi fundamental para o desenvolvimento de

Ponta Grossa, seja por seu viés econômico, ou por seu viés social, já que a ferrovia oportunizou a consolidação de Ponta Grossa como centro comercial, e viabilizou seu desenvolvimento industrial.

Essa articulação conduziu para que nas primeiras décadas do século XX Ponta Grossa se caracterizasse como um polo de relativa importância (Knebel, 2001). A ferrovia estimulou a transformação urbana da região central da cidade, a inserção do complexo ferroviário central nas margens da malha urbana consolidada conduziu à especialização das atividades de comércio e serviço e a transformação da paisagem urbana em seu entorno.

As estruturas ferroviárias são compreendidas por Roberto Lobato Corrêa (2017) como um dos principais agentes no processo de formação do espaço urbano, induzindo e condicionando a transformação espacial, ou produzindo de fato espaços urbanizados. Essa condição estimula a criação do bairro de Oficinas, que se configurava como área rural. Ao longo das décadas ocorre a transformação da paisagem, marcada pela presença da ferrovia. Em 1956 a Rede Viária Paraná – Santa Catarina constrói uma vila operária, nos arredores da Oficina com 46 unidades residenciais, para garantir moradia aos operários da ferrovia. Esses fatos contribuem para que esse bairro seja configurado por sua paisagem associada à ferrovia.

A influência da ferrovia é uma temática consolidada em Ponta Grossa, com pesquisas relacionadas especialmente nas áreas de História e Geografia (Caliskevstz, 2016). Muitas destas pesquisas enfocam a região central da cidade. No entanto, a influência da ferrovia em outras regiões do município ainda é pouco estudada. Assim, esse trabalho tem como objetivo discutir a formação da paisagem ferroviária no Bairro de Oficinas e identificar quais elementos constitutivos ainda são presentes.

A análise da paisagem de um bairro ferroviário constitui uma via para compreender a materialidade do espaço urbano como expressão das relações históricas entre técnica, tempo e sociedade. Sob a perspectiva de Milton Santos (2023[1996]), a paisagem é entendida como o conjunto visível de formas espaciais, resultado acumulado das ações humanas e das técnicas que se sucedem ao longo do tempo, enquanto as rugosidades correspondem às formas herdadas de períodos anteriores que permanecem no presente, condicionando novas práticas e usos do território. Assim, ao identificar as rugosidades que evocam a memória ferroviária do bairro busca-se revelar como o passado técnico e produtivo ainda se manifesta na configuração atual do espaço urbano.

O método que fundamenta o desenvolvimento desta pesquisa se relaciona ao processo de Formação Socioespacial, estabelecido por Milton Santos (2017:1978). A aplicação deste método se justifica por possibilitar espacialização dos processos históricos no espaço urbano. Para atingir o objetivo proposto foram realizados levantamentos documentais que apresentassem dados sobre a ferrovia em Ponta Grossa e levantamentos bibliográficos relacionados aos conceitos de paisagem urbana e memória, a fim de discutir como o sistema ferroviário produz as paisagens.

Em seguida, o levantamento de fotografias históricas da região, realizado em acervos públicos e privados, permitiu a compreensão dos elementos de paisagem que caracterizam a origem ferroviária do bairro e a comparação com fotografias atuais demonstram aqueles que permaneceram no espaço, assumidos aqui como rugosidades.



Thomaz (2012) destaca que o uso de fotografias em pesquisas nesse sentido vai além do uso ilustrativo, mas se torna um instrumento de análise, ao permitir a compreensão e datação dos elementos modificadores de uma paisagem. Os elementos foram mapeados para demonstrar sua extensão no espaço do bairro.

Assim, este artigo apresentará a seguinte sequência: inicialmente serão apresentados os referenciais teóricos que sustentam essa pesquisa. Posteriormente será discutido a influência da ferrovia para o desenvolvimento do bairro de Oficinas em Ponta Grossa, e sua articulação com a formação da paisagem urbana. Finalmente serão discutidos quais elementos constitutivos permanecem, buscando identificar as rugosidades que compõem a paisagem. A análise contribui para o reconhecimento das paisagens ferroviárias como patrimônio cultural e para a valorização de memórias urbanas invisibilizadas pela modernização do território

2 PAISAGEM, MEMÓRIA E FERROVIA

Milton Santos (2025[1988]) aponta que a paisagem pode ser entendida como natural ou artificial, sendo que o confronto do homem com a natureza, a partir de suas relações culturais, políticas e técnicas resultam na produção humana e consequentemente, na produção do espaço. Neste sentido, a paisagem seria a reprodução das forças produtivas, materiais e imateriais.

O autor também a conceitua como um palimpsesto, sendo construída a partir de acréscimos e substituições. Assim, as heranças provenientes de diversas técnicas e diversos períodos históricos se materializam no espaço e condicionam a organização da paisagem. Deste modo, os elementos físicos que compõem a paisagem expressam o resultado do trabalho corporificado em objetos culturais, sendo possível datar as paisagens a partir destes objetos.

A paisagem pode ser compreendida então como a materialização de um instante da sociedade, e sendo componente do domínio do visível, a sua percepção se relaciona com um processo seletivo de seleção, na qual a realidade é observada de maneira distinta para cada observador, sendo necessário ultrapassar a barreira do aspecto para reconhecer seu significado. Neste sentido, o espaço seria a matéria trabalhada por excelência, condicionante das atividades humanas, impondo às coisas um conjunto de relações, em constante evolução (Santos, 2021[1978]).

Complementarmente, Milton Santos (2021[1978]), p.173) apresenta o conceito de rugosidades como “o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem, incorporado ao espaço.”. As rugosidades demonstram a coexistência de tempos históricos diferentes no mesmo espaço, heranças materiais e funcionais do passado que resistem aos novos modos de produção. Podemos então interpretar a ideia de rugosidade como os vestígios históricos que revelam o modo de produção do espaço, mostrando os lugares como resultados da acumulação sucessivas de técnicas e práticas sociais.

O espaço pode ser compreendido como uma totalidade dinâmica, resultado da interação entre objetos e ações, estruturas e práticas. A paisagem se articula como a expressão



visível desta totalidade, apresentando a forma que o espaço assume em um determinado momento histórico e as rugosidades são dos traços de tempos anteriores que permanecem na paisagem e que demonstram o processo de acumulação desigual do tempo no espaço. A noção de espaço então tem caráter histórico, técnico e social, pois mesmo que se renove continuamente, ainda conserva as marcas do passado que condicionam seu presente e prefiguram seu futuro.

A partir de Ulpiano Bezerra de Meneses (2002) também é possível assimilar a paisagem como um fato cultural, indo além da ideia de paisagem como um fragmento do espaço. A paisagem seria então produto e vetor das formas de como a sociedade se produz e reproduz historicamente e objeto de conhecimento histórico. Esse conhecimento seria transmitido por pistas materiais que permitam reconhecer seu caráter histórico, conduzindo ao entendimento de sua formação geomorfológica e social.

O autor também explica que a paisagem é uma representação do pertencimento ao espaço, a necessidade humana de inserir sua trajetória biográfica em um eixo temporal e espacial. Neste sentido, é partir do uso que se podem perceber quais são os significados mais profundos da paisagem, e pela sua capacidade de fixação de identidades, a continuidade de valores e funções e os vínculos afetivos com o espaço é que se encontram os referenciais para o reconhecimento de um valor cultural excepcional.

Evidencia-se como a lógica da paisagem como conhecimento histórico proposta por Meneses (2002) se articula com a ideia de rugosidades proposta por Milton Santos (2021[1978]). Ambos os autores se aproximam na compreensão da paisagem como registro histórico e cultural, mas de maneiras distintas, enquanto Santos enfatiza o processo técnico e espacial, Meneses reforça a dimensão simbólica e identitária. Além disso, Maurício Abreu (1998) destaca que a memória só é plenamente estruturada quando é ancorada no tempo e no espaço.

Deste modo, entende-se que a cidade é um elemento importante para a manutenção das memórias coletivas, garantindo-para que essas não se percam no tempo. Abreu (1998) reflete que muitas memórias coletivas se perderam com a evolução da sociedade, e que os vestígios do passado presentes na paisagem são fragmentos ligados às estruturas de poder. Assim, o resgate e o registro destas memórias coletivas são significativos por oportunizarem o senso de identidade para as próximas gerações.

Historicamente, o impacto das ferrovias foi fundamental para a transformação das paisagens urbanas, com o estabelecimento de novos bairros, padrões de urbanização, adoção de novas linguagens arquitetônicas alinhadas à ideia de modernidade, bem como de novas tecnologias da construção civil, o que consequentemente constitui uma paisagem específica, classificada como ‘paisagem ferroviária’. (Passarelli, 2006). Esse conceito também se articula com o conceito de paisagem histórica da produção, estabelecido por Salomão e Schicchi (2024, p.108) como um “conjunto apreensível de elementos socioespaciais que permitem demarcar e revelar a relação entre produção, território e sociedade”.

Tanto Passarelli (2006) quanto Salomão e Schicchi (2024) destacam as questões associadas às ditas ‘paisagens menores’, presentes em núcleos urbanos de menor porte, relacionadas a uma escala intra-urbana, com características modestas, conformadas no



entorno de estações periféricas ou oficinas, que transcendem a noção de centro ou conjunto histórico. Em ambos os casos, as autoras destacam que apesar de sua importância histórica e cultural, seus vestígios são fragmentados e pouco expressivos frente a aqueles oficialmente reconhecidos como patrimônio cultural.

Essas questões se articulam com a paisagem do bairro de Oficinas, em Ponta Grossa. O bairro que surge articulado à ferrovia, se constituiu como uma paisagem da produção, por incorporar uma gama de atividades que dava suporte ou era suportada pela atividade ferroviária. Além disso, se estabelece como uma paisagem menor, por ser relacionada com atividades de produção, e marcada pela presença de edifícios modestos, se não pelo tamanho, pelas características arquitetônicas e tecnológicas.

Deste modo, na próxima seção será abordado como a ferrovia constitui o espaço e consequentemente a paisagem do bairro, e, a partir do conceito de rugosidades, serão apresentados os elementos da paisagem que ainda permitem o reconhecimento da área como uma paisagem ferroviária.

3 FERROVIA E PAISAGEM URBANA EM OFICINAS

Ponta Grossa foi integrada ao sistema ferroviário do Paraná no ano de 1894, com a inauguração da Estação Paraná, estação terminal da Estrada de Ferro Paraná (EFPR), que visava a integração do interior com o litoral. Posteriormente, em 1900 é inaugurada a Estação Roxo de Rodrigues, ponto intermediário da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG). Em 1906 a EFSPRG inaugura um grande complexo industrial, em uma região periférica ao tecido urbano consolidado, que visava a produção e manutenção de vagões, dormentes e locomotivas.

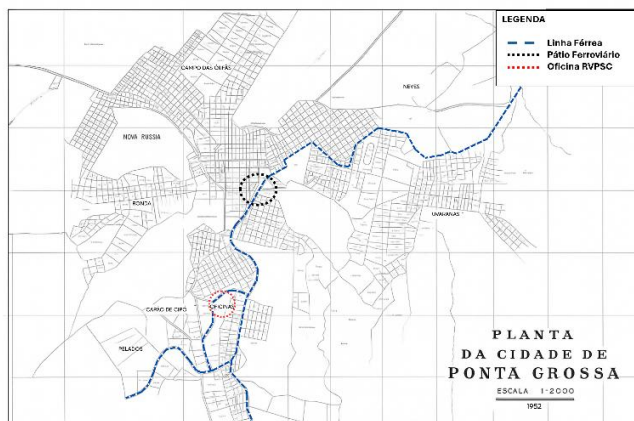
Esse equipamento conduziu à formação do Bairro de Oficinas, tendo em vista que a Oficina demandava um volume de trabalhadores que existiu a abertura de loteamentos urbanos que visavam suprir a necessidade de moradia dos novos ferroviários. Complementarmente, a própria empresa ferroviária promoveu a construção de moradias operárias para seus funcionários, induzindo a formação do espaço e a transformação da paisagem (Waldmann, 2020). As imagens abaixo (figuras 1 e 2) demonstram a evolução da mancha urbana pontagrossense, pós instalação da ferrovia.

Além dos espaços residenciais, um conjunto de atividades comunitárias e de lazer é estabelecido, um fato comum a muitos empreendimentos desta tipologia (Inoue, 2021). A Avenida Visconde de Mauá, antiga estrada rural, é convertida em uma importante artéria viária. Equipamentos como o Estádio Germano Krüger, a Capelania, Clube Homens do Trabalho, Cine-Teatro Pax, e a Escola Jesus Divino Operário são estabelecidos por incentivo e investimento da ferrovia, visando ofertar práticas de lazer aos funcionários e oportunizar a formação de futuros trabalhadores.

Os elementos constituídos nesse momento se alinham ao conceito de paisagens menores da produção, pois, mesmo que o complexo de oficinas fosse de grandes proporções, sua construção foi feita utilizando madeira de araucária, no sistema construtivo de tábua e mata-junta. Essa tecnologia construtiva é considerada tradicional no contexto paranaense (Batista, 2007; Zani, 2013), sendo encontrada em uma diversidade de programas

arquitetônicos. O custo do material, consideravelmente mais baixo que outras tecnologias à época, oportunizaram para que muitas edificações fossem construídas em madeira.

Figura 1: Planta de Ponta Grossa em 1936 Figura 2: Planta de Ponta Grossa em 1952



Fonte: Acervo Casa da Memória, 2025

A paisagem urbana do bairro de Oficinas pode ser interpretada como uma paisagem menor ferroviária, expressão que designa aquelas porções da cidade formadas a partir de atividades produtivas e marcadas por edificações de caráter funcional, tecnológico e cotidiano. Diferente das paisagens monumentais do centro histórico, essas paisagens revelam a vida do trabalho e a técnica incorporada ao espaço, constituindo, conforme Rossi (2001[1966]), artefatos urbanos portadores de memória. Em Oficinas, os equipamentos erguidos pela ferrovia estruturaram uma paisagem modesta em escala, mas de grande relevância cultural, cuja materialidade traduz a relação entre técnica, tempo e sociedade, tal como discutido por Milton Santos (2023[1996]).

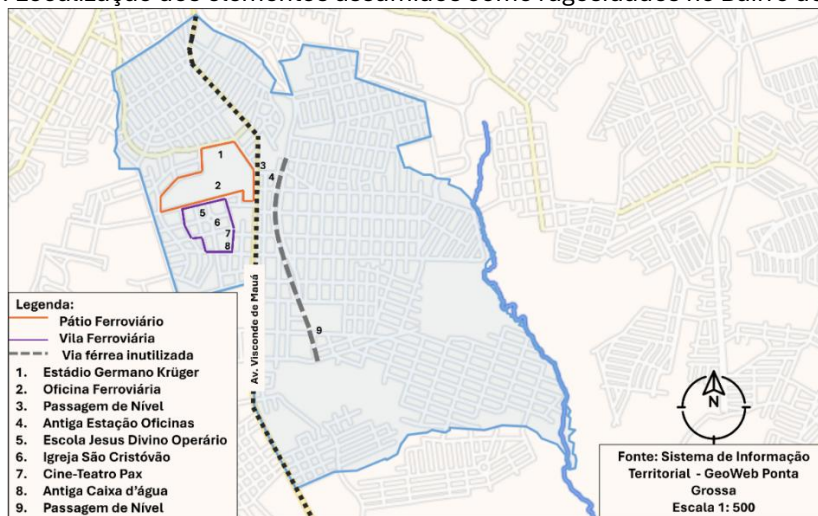
A partir dos percursos de reconhecimento, foi produzida a figura 3 demonstrando a localização dos elementos remanescentes da presença ferroviária no Bairro de Oficinas, assumidos neste trabalho como as rugosidades na paisagem. Nota-se que dentre os elementos identificados existem edifícios industriais, áreas institucionais, equipamentos de lazer e elementos de infraestrutura ferroviária e urbana. Os remanescentes encontrados se situam nos arredores do antigo pátio ferroviário.

Observa-se que os elementos de caráter industrial e de infraestrutura ferroviária se concentram no entorno imediato do eixo ferroviário, enquanto as vilas operárias e estruturas sociais se articulam a partir dele. Essa disposição reforça o caráter hierárquico e funcional da paisagem ferroviária original, evidenciando sua persistência na configuração urbana contemporânea.

A pesquisa seguiu com o levantamento de fotografias históricas que abrangessem a região. As imagens foram tratadas como documentos espaciais, seguindo Thomaz (2012), que aponta a fotografia como instrumento de análise e não mera ilustração. A interpretação foi conduzida a partir de critérios formais, técnicos e simbólicos da

paisagem, considerando permanências, ausências e ressignificações detectáveis entre registros históricos e contemporâneos.

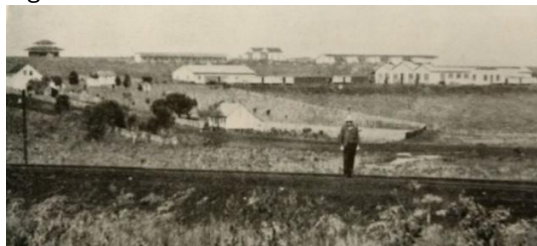
Figura 3: Localização dos elementos assumidos como rugosidades no Bairro de Oficinas



Fonte: GeoWeb Ponta Grossa, adaptado pela Autora, 2025

O primeiro elemento de análise é o pavilhão das Oficinas Ferroviárias, a partir da linha férrea. A imagem histórica (Figura 4) evidencia uma paisagem marcada pela simplicidade material e pela baixa densidade de ocupação, revelando um território ainda rural que passa a ser tecnificado pela ferrovia. A construção em madeira no sistema tábua e mata-junta constitui-se como expressão das técnicas disponíveis ao operariado e, conforme Santos (2021[1978]), transforma-se em “paisagem incorporada ao espaço”, convertendo-se em rugosidade funcional que condicionou o desenvolvimento do entorno.

Figura 4: Vista da Linha Férrea em 1906



Fonte: Petroski, 1965

Figura 5: Vista da Linha Férrea em 2025



Fonte: Autora, 2025

Na imagem atual (Figura 5), as oficinas permanecem fisicamente presentes, porém ocultas pela urbanização densa. Esse fenômeno indica uma mudança de legibilidade da paisagem: a presença da ferrovia deixa de ser dominante visualmente, mas continua como lastro simbólico e espacial. A permanência dos trilhos no parque urbano caracteriza-se como rugosidade ressignificada, ou seja, um objeto técnico que perde a função produtiva e adquire função patrimonial e paisagística. Essa ressignificação confirma o argumento de Meneses (2002) de que a paisagem funciona como suporte de pertencimento e como eixo de transmissão cultural, mesmo quando deslocada de seu uso original.

O segundo elemento de análise refere-se à antiga Estação Oficinas (figura 6), uma das estações intermediárias da linha férrea. A estação em madeira, tipologia repetida em

ramais menores da RVPSC, representa uma paisagem menor da produção (Passarelli, 2006; Salomão; Schicchi, 2024), caracterizada pela modéstia arquitetônica, escala reduzida e função eminentemente utilitária. O caráter não monumental reforça o vínculo com o cotidiano do trabalho ferroviário, e não com práticas de poder ou representação, alinhando-se à noção de memória da produção e não da monumentalidade.

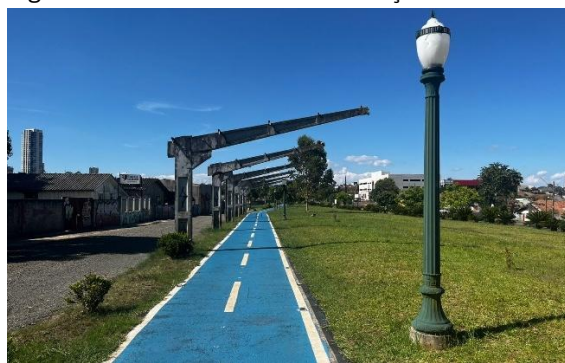
O desaparecimento da edificação original e sua substituição por estruturas de concreto pré-moldado (Figura 7) evidencia uma descontinuidade técnica, porém não espacial: o traçado e o sítio mantêm a lógica ferroviária. Essa permanência espacial, ainda que destituída de sua forma arquitetônica original, demonstra a coexistência de tempos desiguais no mesmo lugar confirmando a definição de rugosidade de Santos (2021[1978]) como tempo histórico incorporado ao espaço. A ruína parcial nesse sentido, constitui não apenas perda material, mas apagamento seletivo da memória operária, reforçando a crítica de Abreu (1998) sobre os silenciamentos produzidos pelo urbanismo moderno.

Figura 6: Vista da Estação Oficinas, 1980



Fonte: Estações Ferroviárias, 2020

Figura 7: Remanescentes da Estação



Fonte: Autora, 2025

Nas imagens a seguir (figura 8 e 9) é possível notar a transformação referente à passagem de nível localizada na Avenida Visconde de Mauá. A imagem mostra a composição, a “Maria Fumaça 250”, produzida nesta oficina, a locomotiva histórica registrada na imagem, foi produzida nesta oficina e está retirada de circulação operacional e é exibida em caráter patrimonial e demonstrativo, após sua aposentadoria formal das atividades ferroviárias. Nota-se ainda a presença de um conjunto de dispositivos de sinalização ferroviária composto por um sinal luminoso, uma placa de advertência “PARE, OLHE, ESCUTE” e um sinal sonoro.

Na imagem contemporânea observa-se que a linha férrea foi retirada após o fim das atividades do complexo na região, e a antiga locomotiva removida. No entanto, a presença dos dispositivos de sinalização atua efetivamente como rugosidade, lembrando a existência da linha férrea naquele local. A imagem também apresenta os edifícios que compõem as oficinas, reforçando a utilização de técnicas vernaculares para a construção dos edifícios.

Na imagem atual (Figura 9), o desaparecimento da ferrovia e a permanência dos dispositivos de sinalização ampliam sua potência como marcadores de memória. A retirada dos trilhos converte o artefato técnico em ruína simbólica, tornando-o rugosidade desfuncionalizada, mas altamente evocativa. Esses elementos operam como aquilo que

Meneses (2002) chama de “pistas materiais”, ou seja, objetos que convocam a interpretação histórica e que permitem a leitura cultural da paisagem. Assim, os sinais tornam-se “vestígios do pertencimento”, condutores de sentido para a memória coletiva, mesmo sem exercer função operacional.

Figura 8: Passagem de nível, 1980



Fonte: Acervo Norberto Ribas Lopes

Figura 9: Passagem de nível, 2025



Fonte: Autora, 2025

No caso da vila ferroviária, destacam-se como marcos referenciais a Igreja São Cristóvão, antiga capelania da RVPSC e a Escola Jesus Divino Operário. No caso da Igreja (Figura 10) inicialmente sua construção era singela, uma capela de alvenaria, planta retangular, fachada frontal marcada pelo acesso em arco ogival e um óculo no frontão, cobertura em duas águas e a presença de um campanário separado.

Ao longo dos anos a igreja é ampliada, com sua capela primitiva sendo utilizada para a composição do átrio do novo edifício (figura 11). A imagem também mostra a transformação da praça em frente à igreja, que recebe um projeto paisagístico, com calçamento, canteiros, *playground* e mastros para as bandeiras da república, do estado e do município. Atualmente poucas transformações são vistas nesta região, nota-se que os mastros foram removidos, e a imagem 12 revela o processo de transformação do entorno, já que novos edifícios em altura podem ser visualizados.

Figura 10: Capelania, 1950



Fonte: Acervo Eliete Pereira

Figura 11: Capelania, 1960



Fonte: Acervo Escola Jesus Divino Operário

Figura 12: Capelania, 2025



Fonte: Autora, 2025

Tanto a Igreja, quanto à Escola tinham caráter de elemento disciplinador nos projetos de vilas ferroviárias (Inoue, 2021), contudo no caso das escolas a ideia de modernização também estava atrelada. Essa ideia se reflete na forma dos edifícios, que embora tivessem plantas retangulares e formas simples, também eram dotados de grandes pátios, salas de

aula bem ventiladas e corredores abertos. Na figura 13, tomada a partir da igreja, é possível ver a escola logo após sua construção, com os blocos separados, sendo o bloco à direita destinado para o auditório. Esse espaço era dedicado também para o uso comunitário, sendo utilizado pelo pároco como o primeiro cinema da região.

Nesta imagem também é possível observar o espaço destinado à praça, ainda sem qualquer ocupação. Na figura 14, notam-se mudanças significativas, a escola é ampliada e recebe um muro, que visa a melhoria do controle do acesso dos alunos. Atualmente (figura 15) são poucas as transformações no espaço, a praça segue com um desenho semelhante, apenas com a substituição dos mobiliários, enquanto a escola mantém-se com as mesmas características.

Figura 13: Escola em 1956



Fonte: Acervo Escola Jesus Divino Operário

Figura 14: Escola em 1970



Fonte: Acervo Escola Jesus Divino Operário

Figura 15: Escola em 2025



Fonte: Autora, 2025

Capelania e Escola foram concebidas como elementos disciplinares das vilas ferroviárias (Inoue, 2021), organizando o cotidiano e reforçando vínculos produtivos. A ampliação da igreja (Figuras 11 e 12), mantendo a capela original como átrio, materializa o processo de acumulação temporal descrito por Santos (2021[1978]): elementos antigos são incorporados à nova forma, como camadas sobrepostas do espaço.

No caso da escola (Figuras 13 - 15), a permanência do nome, da malha edificada e do desenho do pátio revela a memória do trabalho como fator de identidade urbana. A introdução posterior de muros intensifica o controle disciplinar, reafirmando sua historicidade funcional. Esse vínculo simbólico confirma a premissa de Meneses (2002): mais que objetos arquitetônicos, são referenciais identitários, pois ancoram memórias coletivas e perpetuam narrativas de pertencimento territorial associadas ao operariado.

O último elemento desta análise é a Rua Franco Grilo, importante via que conecta a Vila Ferroviária a outros bairros. Inicialmente sua caracterização era residencial, com a presença das unidades habitacionais construídas pela RVPSC (Figura 16). É possível observar as casas construídas em madeira, utilizando técnicas construtivas vernaculares, a ausência de pavimentação e diferenciação entre passeio e leito carroçável na imagem.

Atualmente (figura 17), a via possui outra configuração, as casas dos ferroviários pouco a pouco foram substituídas por casas de alvenaria, e o perfil da via foi alterado de via residencial para via comercial. Ocorreu a pavimentação asfáltica e a construção de passeios, que contribuíram para essa mudança de usos.

A substituição progressiva das moradias ferroviárias em madeira (Figura 16) por casas em alvenaria (Figura 17) sinaliza um processo de homogeneização urbana e erosão da paisagem operária, apagando testemunhos técnicos e materiais que caracterizam a vila

ferroviária. Como destaca Abreu (1998), a modernização frequentemente elimina memórias não monumentalizadas, sobretudo aquelas relacionadas ao trabalho.

Figura 16: Vista da Rua Franco Grilo, 1956



Fonte: Acervo Eliete Pereira

Figura 17: Vista da Rua Franco Grilo, 2025



Fonte: Autora, 2025

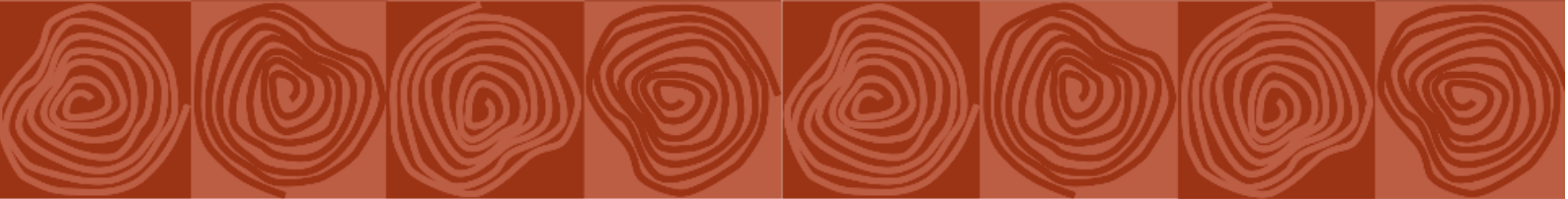
Ainda assim, a rua mantém rugosidades espaciais: o traçado viário e o parcelamento original persistem, permitindo a leitura da paisagem ferroviária mesmo sem suas edificações típicas. Essa permanência do desenho urbano confirma que a memória espacial não reside apenas nos objetos, mas no modo como a técnica organizou os usos do território, conforme propõe Santos (2023[1996]).

A partir das imagens analisadas foi possível identificar as principais tipologias que configuram a paisagem ferroviária. A presença, mesmo que discreta, de trilhos e sinalizações contribui para a percepção da conformação histórica desta região. Com relação à escola e à igreja, embora sua arquitetura singela não apresente visualmente alguma relação com a empresa ferroviária, o nome da escola, associada ao operariado, e o padroeiro da igreja, considerado o padroeiro dos trabalhadores ferroviários, apresentam a relação com a memória ferroviária de modo indireto.

No caso das unidades habitacionais, evidencia-se que sua presença ainda caracteriza a região como vila operária. Contudo, a adoção do material, considerado popular pela população, aliado aos grandes terrenos, tem promovido a progressiva substituição destas unidades, e com ela, a perda do referencial histórico da região.

O caso mais simbólico é o da oficina ferroviária: o abandono do pátio e dos edifícios reflete o descaso com um dos principais símbolos da presença ferroviária no bairro. A Oficina que promoveu a ocupação da região, e que simboliza a ideia de urbanidade, atualmente se configura como uma rugosidade fragilizada, sujeita a processos de deterioração física e de apagamento simbólico. Seu estado de ruína não representa apenas perda material, mas a erosão de uma memória operária, construída a partir das relações de trabalho e sociabilidade que organizaram o território.

Tal processo evidencia o que Abreu (1998) reconhece como silenciamento das memórias não monumentalizadas, sobretudo aquelas associadas a grupos populares e a atividades produtivas. Nesse sentido, a oficina deixa de ser um artefato técnico plenamente reconhecível e passa a atuar como vestígio negligenciado, cuja presença sutil na paisagem somente pode ser interpretada por meio da leitura crítica das rugosidades, conforme propõe Santos (2021[1978]). Trata-se, portanto, de um patrimônio em estado liminar: resistente o bastante para testemunhar o passado, mas vulnerável ao risco de



invisibilização e perda definitiva, caso não sejam adotadas estratégias de preservação e de reconhecimento cultural.

As fotografias revelam que a paisagem ferroviária de Oficinas sobrevive de forma fragmentada, ressignificada e, em alguns casos, ameaçada. Suas rugosidades não se limitam à materialidade monumental, mas se expressam nas pequenas unidades produtivas, nos sinais de controle, na forma urbana e nas práticas de identidade coletiva. Trata-se, portanto, de uma paisagem menor da produção, cujo valor cultural reside na memória operária e não em atributos estéticos ou grandiosos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da paisagem do bairro de Oficinas demonstrou que a ferrovia exerceu papel central na construção urbana de Ponta Grossa, definindo usos do solo, atraindo atividades produtivas e estruturando sociabilidades vinculadas ao trabalho técnico-industrial. Ao comparar fotografias históricas e contemporâneas foi possível observar como o sistema ferroviário originou formas específicas de ocupação, articulando produção, cotidiano e construção material, configurando uma paisagem marcada pela técnica e pelo operariado.

Os trilhos remanescentes, os armazéns, as oficinas, os dispositivos de sinalização, as moradias operárias e os equipamentos sociais revelam que o passado ferroviário permanece inscrito no território. Ainda que fragmentada, essa paisagem expressa o modo de vida que impulsionou a urbanização do bairro, evidenciando a relevância cultural de elementos que não se destacam pela monumentalidade, mas pela sua ligação com a vida cotidiana e com as práticas produtivas.

No entanto, parte significativa desse legado encontra-se sob risco de desaparecimento físico e simbólico. A deterioração das oficinas, o abandono do pátio ferroviário e a substituição de antigas moradias indicam a progressiva perda de referências que vinculam o lugar à memória do trabalho. Esses processos revelam um tensionamento entre o desenvolvimento urbano recente e o patrimônio material e imaterial que caracterizou a formação do bairro.

Diante desse cenário, reconhecer a paisagem ferroviária de Oficinas como patrimônio urbano significa valorizar uma memória frequentemente invisibilizada: aquela que narra a construção da cidade a partir da experiência operária. A documentação, interpretação e difusão desse acervo espacial tornam-se fundamentais para que essa memória não permaneça restrita a vestígios, mas seja incorporada como componente ativo da identidade local. Assim, o bairro de Oficinas deixa de ser apenas um registro do passado para assumir potencial de referência cultural e educativa, contribuindo para a valorização do patrimônio ferroviário como parte da história que continua estruturando o território de Ponta Grossa.

AGRADECIMENTOS

A autora agradece à CAPES pela bolsa concedida.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício. Sobre a memória das cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, ano III, n. 4, 1998.
- BATISTA, Fábio Domingos. **A tecnologia construtiva em madeira na região de Curitiba: da casa tradicional à contemporânea**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade Federal de Santa Catarina (Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Florianópolis, 2007.
- CALISKEVSTZ, Viviane Regina. A produção da geografia cultural da UEPG (PR) sobre o patrimônio cultural ferroviário. **Geografia e Pesquisa**, v. 10, n. 1, 2016.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios**. São Paulo: Editora Contexto, 2017. p. 41–52.
- KNEBEL, Rosemeri Leane. Belle époque ponta-grossense: imigração, ferrovia, sétima arte e música. In: DITZEL, Carmencita de Holleben Mello; LÖWEN SAHR; Cicilian Luiza. **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2001
- MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. A paisagem como um fato cultural. In: YÁZIGI, Eduardo Abdo (org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002. p. 29-64.
- PASSARELLI, Silvia Helena. Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana. In: **Exacta**. São Paulo. V.4, N.2. p. 363 – 373. Jul – dez, 2006.
- PETROSKI, José. **Paranaguá - Curitiba: oitenta anos de ligação ferroviária**. Edição comemorativa. [S.l.]: RFFSA, 1965.
- ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. 2. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2001.
- SALOMÃO, Rafaela Casagrande; SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. As paisagens (da produção) menores: ferrovia e indústrias no centro urbano de Rio Claro (São Paulo). In: Maria Cristina da Silva Schicchi; Enrique Larive López; Ana Paula Farah; Eduardo Romero de Oliveira. (Org.). **Paisagens históricas da produção na Ibero-América**. Cultura, patrimônio e infraestruturas no território. 1ed.Campinas/Bauru: Splendet/Cultura Academica, 2024, v. 7, p. 106-131.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 8. ed. São Paulo: Edusp, 2023 [publicação original de 1996]
- SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2025 [publicação original de 1988]
- SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2021 [publicação original de 1978]
- THOMAZ, Tatiana dos Santos. Geografia e fotografia: relação entre paisagem, espaço e imagem In: **Espaço e geografia**. Brasília, vol. 15, nº2, 2012
- ZANI, Antônio Carlos. **Arquitetura em madeira**. Londrina: Eduel; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2013.