

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA  
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
DEPARTAMENTO DE TURISMO

HAYSSA KATTIA VIANA

O ESPAÇO URBANO DE PONTA GROSSA – PR E SEU PATRIMÔNIO  
CULTURAL: USOS DIVERSIFICADOS EM BUSCA DE UM FIM COMUM.

PONTA GROSSA  
2014

HAYSSA KATTIA VIANA

O ESPAÇO URBANO DE PONTA GROSSA – PR E SEU PATRIMÔNIO  
CULTURAL: USOS DIVERSIFICADOS EM BUSCA DE UM FIM COMUM.

Trabalho de conclusão de curso  
apresentado para a obtenção do título de  
Bacharel em Turismo da Universidade  
Estadual de Ponta Grossa, Área de  
Turismo.

Orientador: Prof. Me. Carlos Alberto Maio

PONTA GROSSA  
2014

HAYSSA KATTIA VIANA

O ESPAÇO URBANO DE PONTA GROSSA – PR E SEU PATRIMÔNIO  
CULTURAL: USOS DIVERSIFICADOS EM BUSCA DE UM FIM COMUM.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para a obtenção do título de bacharel  
na Universidade Estadual de Ponta Grossa, Área de Turismo.

Ponta Grossa, 18 de novembro de 2014.

Prof. Me. Carlos Alberto Maio- Orientador  
Mestre em História  
Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

Profa. Dra. Valéria Albach  
Mestra em Geografia  
Universidade Federal do Paraná

Profa. Dra. Graziela Scalise Horodyski  
Doutora em Geografia  
Universidade Federal do Paraná

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente a Deus, por me permitir ser capaz de escrever cada palavra presente neste documento.

Ao professor Orientador Carlos Alberto Maio, Professora Márcia Maria Dropa, e Professor Luiz Fernando de Souza por todos os momentos dedicados a mim e ao meu trabalho.

A todo o corpo docente do departamento de Turismo da UEPG, pois sem essa equipe não seria capaz de concluir essa pesquisa.

A arquiteta e urbanista Nisiane Madalozzo, e a engenheira civil Sara Helena Bobek por toda a contribuição.

A minha mãe Selma, por todos os momentos em que esteve presente durante essa jornada, peço desculpas pelos ataques de nervosismo, mas saiba que sem você nada disso seria possível.

Ao meu pai Samuel e a meus irmãos Giovanni e Henrique por todo o apoio.

Ao meu namorado Jeferson Milek por todos os incentivos e todo o apoio dedicado a mim.

A minha avó Teresa pelos almoços de domingo desestressantes. E ao meu avô Leonel, que mesmo sem saber esteve presente a todo tempo em meu pensamento.

As amigas, Ana Cristina Costa Siqueira, Ana Karolina de Mesquita Hirose, por toda a contribuição e apoio na realização da pesquisa.

E a todos os meus colegas de classe que compartilharam desse momento, e todos mais.

“A verdadeira viagem de descobrimento não consiste em procurar novas paisagens, mas em ter novos olhos”.

(Marcel Proust)

## RESUMO

Os estudos na área do turismo não se esgotam, e são necessários para entender as segmentações de mercado existentes, dentre estas encontra-se o turismo cultural. Essa modalidade de turismo compreende a atividade praticada com intuito de realizar o intercambio cultural, obtendo novos conhecimentos, informações e experiências. A cidade de Ponta Grossa possui história ferroviária, e derivada desta existem os patrimônios edificados presentes em seu espaço urbano. Tais bens podem ser trabalhados de forma a promover o turismo cultural. Buscou-se como objetivo geral conhecer a percepção do público que frequenta ou frequentou o espaço do Parque Ambiental em relação ao patrimônio Ferroviário (Estação Saudade) presente no espaço. Como objetivos específicos, buscou-se identificar junto à comunidade o grau de importância que o objeto de estudo representa para os mesmos, e procurar junto ao público, formas de utilização do patrimônio ferroviário de modo que possa ser utilizado e possa gerar renda aos moradores. A metodologia aplicada foi bibliográfica e documental, e eletrônica, e serviu para embasar teoricamente a pesquisa. Para atingir tais fatores, a metodologia foi construída por intermédio de aplicação de questionários *In loco* e online. Os questionários *in loco* foram aplicados a pessoas aleatórias que se encontravam presentes no Parque Ambiental. Já o questionário online foi divulgado via redes sociais, para que toda e qualquer pessoa pudesse ter acesso ao mesmo. A aplicação foi realizada no período de três meses, com início em abril e encerramento em junho de 2014. Em relação à tabulação, foi trabalhado o método de palavras-chave, elencando as declarações dos moradores de acordo com as mesmas palavras citadas ou com o mesmo sentido, formando grupos. Também foram elencadas algumas das declarações para ilustrar os números, tais declarações foram elencadas de acordo com os itens de cada grupo, com no mínimo uma declaração de cada grupo. A partir dos resultados encontrados trabalhou-se em propostas para se atender as necessidades do público em geral.

Palavras - Chave: Turismo; Ferrovia; Espaço.

## LISTA DE FIGURAS, IMAGENS, MAPAS E TABELAS

IMAGEM 1- ESTAÇÃO SAUDADE EM 2013 .....	33
IMAGEM 2 - VISTA AÉREA DO PARQUE AMBIENTAL .....	36
IMAGEM 3- PRAÇA DO AR: REPRESENTA O INVERNO COM A COR AMARELA .....	36
IMAGEM 4 - PRAÇA DA ÁGUA: REPRESENTA A PRIMAVERA COM A COR AZUL. ....	37
IMAGEM 5- PRAÇA DA TERRA: REPRESENTA O OUTONO COM A COR VERDE .....	37
IMAGEM 6 - PRAÇA DO FOGO: REPRESENTA O VERÃO COM A COR VERMELHA.....	37
IMAGEM 7- ÁREA DO PARQUE CENTRAL.....	39
IMAGEM 8 - FEIRA DA ESTAÇÃO .....	41
IMAGEM 9 - PAINÉS EXPLICATIVOS DO INSTITUTO BUTANTÃ.....	71
IMAGEM 10 - MUSEU FERROVIÁRIO DE JUÍZ DE FORA.....	72
IMAGEM 11 – MARIA FUMAÇA DE JUIZ DE FORA .....	72

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - CONHECIMENTO DE MORADORES E NÃO - MORADORES EM RELAÇÃO A ESTAÇÃO SAUDADE. ....	44
GRÁFICO 2 - MOTIVAÇÕES DA COMUNIDADE.....	45
GRÁFICO 3 - RELAÇÃO DE CIDADES.....	46
GRÁFICO 4 - MOTIVAÇÃO DOS VISITANTES.....	46
GRÁFICO 5- PERCEPÇÕES DE MORADORES – ONLINE .....	48
GRÁFICO 6 - PERCEPÇÕES DE VISITANTES - ONLINE.....	52
GRÁFICO 7 - SUGESTÕES DE VISITANTES - ONLINE .....	55
GRÁFICO 8 - SUGESTÕES DA COMUNIDADE - ONLINE.....	55
GRÁFICO 9 - MOTIVAÇÃO DOS MORADORES – IN LOCO.....	57
GRÁFICO 10 - RELAÇÃO DE CIDADES – IN LOCO .....	57
GRÁFICO 11- MOTIVAÇÕES DE VISITANTES – IN LOCO.....	58
GRÁFICO 12- PERCEPÇÃO DA COMUNIDADE EM RELAÇÃO AO COMPLEXO AMBIENTAL.....	60
GRÁFICO 13 PERCEPÇÃO DA COMUNIDADE EM RELAÇÃO À ESTAÇÃO SAUDADE.....	63
GRÁFICO 14 - PERCEPÇÃO DOS VISITANTES EM RELAÇÃO AO COMPLEXO AMBIENTAL.....	65
GRÁFICO 15 – PERCEPÇÃO DOS VISITANTES EM RELAÇÃO À ESTAÇÃO SAUDADE.....	67
GRÁFICO 16 - SUGESTÕES DA COMUNIDADE PARA A ESTAÇÃO SAUDADE – IN LOCO.....	68
GRÁFICO 17 - SUGESTÕES DOS VISITANTES PARA A ESTAÇÃO SAUDADE – IN LOCO.....	69



## **LISTA DE SIGLAS**

ALL- América Latina Logística

IPLAN- Instituto de Planejamento de Ponta Grossa

EMBRATUR- Instituto Brasileiro de Turismo.

MTUR – Ministério do Turismo.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	11
CAPÍTULO 1: TURISMO, PATRIMÔNIO CULTURAL E ESPAÇO URBANO.....	14
1.1 Turismo e patrimônio cultural .....	14
1.2 A Interpretação do patrimônio cultural, e a percepção.....	19
2. A FERROVIA – CONCEPÇÃO HISTÓRICA .....	26
2.1 A Ferrovia No Brasil .....	26
2.2 A Chegada dos Trilhos em Ponta Grossa.....	29
<b>CAPÍTULO 3: O ESPAÇO NOS DIAS ATUAIS – USOS E MELHORIAS .....</b>	<b>34</b>
3.1 O Parque Ambiental Gov. Manoel Ribas: Espaço urbano, cultural, e de lazer....	34
3.2 Parque Central – Uma nova proposta para o município de Ponta Grossa.....	38
<b>CAPÍTULO 4: ANÁLISE DAS PESQUISAS ONLINE E IN LOCO REALIZADAS COM A COMUNIDADE E VISITANTES .....</b>	<b>43</b>
4.1 Pesquisas Online - Moradores e Visitantes.....	43
4.1.1 Análises das percepções dos entrevistados online.....	47
4.1.2 Propostas e sugestões da comunidade e visitantes por meio online .....	54
4.2 Pesquisas in loco - moradores e visitantes .....	56
4.2.1 Análise das percepções dos entrevistados por meio da pesquisa in loco.....	59
4.2.2 Propostas e sugestões da comunidade por meio In Loco.....	68
4.3 Propostas e sugestões com base na análise feita com os entrevistados.....	70
4.3.1 Proposta 1 – Corredor da Memória, um museu de rua.....	70
4.3.2 Proposta 2 – O Museu Ferroviário .....	71
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	74
BIBLIOGRAFIA .....	75
APÊNDICES.....	77

## INTRODUÇÃO

O período ferroviário brasileiro teve seu início em meados de 1854 (SILVA 1954). Anteriormente os transportes de pessoas e mercadorias eram feitos por navios, carroções, ou carroças.

Com a chegada da ferrovia, a realidade dos transportes se inovou. As mercadorias levavam menos tempo para realizar um percurso. As localidades ficaram a menos tempo de distância, o que possibilitou as pessoas maiores deslocamentos, e o país subia mais um degrau em relação à modernidade. Com a expansão das linhas, a estrada de Ferro chegou a Ponta Grossa - Paraná, o que alavancou o desenvolvimento econômico local proporcionando a comunidade novos benefícios. Ao fim do ciclo ferroviário, restaram às lembranças, a troca de informações e o intercâmbio cultural derivado das questões sociais que promoveu.

Enfim, a modernidade deu continuidade, e os novos meios de transporte substituíram a ferrovia a qual entrou em decadência, deixando para a população apenas lembranças de uma época que influenciou parte significativa da sociedade. Tais lembranças podem estar alojadas na memória dos que presenciaram esse período, ou nos resquícios que foram deixados nas cidades, como é o caso do município de Ponta Grossa que apresenta em seu espaço urbano o antigo Parque Ferroviário constituído pelos prédios da Estação Paraná, do Barracão de Cargas e da Estação São Paulo-Rio Grande, ou como é conhecida popularmente, a Estação Saudade. Atualmente, o espaço onde se encontra o complexo ferroviário é conhecido como o Parque Ambiental Manoel Ribas, um espaço destinado à comunidade local.

Buscou-se como objetivo geral conhecer a percepção do público que frequenta ou frequentou o espaço do Parque Ambiental em relação ao patrimônio Ferroviário (Estação Saudade) presente no espaço. Como objetivos específicos, buscou-se identificar junto à comunidade o grau de importância que o objeto de estudo representa para os mesmos, e procurar junto ao público, formas de utilização do patrimônio ferroviário de modo que possa ser utilizado pelo público e possa gerar renda aos moradores.

Outra questão levantada é que a pesquisa visa trabalhar a Estação Saudade de forma que possa atender o morador, se constituindo num espaço

de lazer, recreação, ou informação. As propostas presentes no trabalho sugerem um uso que possa ser aproveitado pelos turistas que já estão na cidade e pela população local, pois é visível que o espaço onde o prédio se encontra possui proximidade com locais frequentados por pessoas em geral.

Tratando-se de um trabalho que envolve um espaço a ser utilizado pela comunidade e o bem patrimonial a ser trabalhado, é interessante estudar as percepções do público e também suas sugestões, tanto para o Parque Ambiental quanto para a estação Saudade. Para atingir tais fatores, a metodologia foi construída por intermédio de aplicação de questionários *In loco* e online. Os questionários *in loco* foram aplicados a pessoas aleatórias que se encontravam presentes no Parque Ambiental. Já o questionário online foi divulgado via redes sociais, para que toda e qualquer pessoa pudesse ter acesso ao mesmo. A aplicação foi realizada no período de três meses, com início em abril e encerramento em junho de 2014.

Em relação à tabulação, foi trabalhado o método de palavras-chave, elencando as declarações dos moradores de acordo com as mesmas palavras citadas ou com o mesmo sentido, formando grupos. Também foram elencadas algumas das declarações para ilustrar os números, tais declarações foram elencadas de acordo com os itens de cada grupo, com no mínimo uma declaração de cada grupo.

Para embasamento teórico, utilizaram-se autores que compreendem a área de turismo, patrimônio cultural, espaço urbano, e a concepção histórica do município de Ponta Grossa e da Ferrovia. Dessa maneira o estudo é dividido em três capítulos. O primeiro compreende a discussão inicial tratando-se de turismo e patrimônio cultural com as conceituações referentes aos mesmos e a elementos secundários. Também trata da questão comunidade e turismo, tratando ambos em conjunto e as questões de planejamento turístico e comunidade. Dentre os autores trabalhados é possível citar obras de Dias, Boullón (2002), Murta (2005), Barretto (2008).

No segundo capítulo tem-se uma recuperação histórica que retrata a concepção da ferrovia no Brasil até sua chegada em Ponta Grossa, além de um breve histórico do município desde sua formação. Assim, algumas das obras trabalhadas são de Monastirsky (2009, 2013), Dropa (1999), Silva (1954), Setti (2008), dentre outras.

Já no terceiro capítulo trabalha-se com a análise dos questionários aplicados *in loco* e online com comunidade e visitantes, analisando principalmente as percepções das pessoas em relação ao patrimônio cultural e ao espaço urbano em que ele se encontra. Também através das sugestões dos próprios entrevistados buscou-se trabalhar ideias de utilização para a Estação Saudade, de forma que seja possível a visita no local, e a disseminação de informações referentes à questão ferroviária na cidade, podendo atender as necessidades citadas pelos entrevistados. Também buscou-se sugerir formas de trabalhar com atividades comerciais no local que possam envolver a comunidade.

## **CAPÍTULO 1: TURISMO, PATRIMÔNIO CULTURAL E ESPAÇO URBANO.**

O patrimônio cultural e o turismo podem configurar-se em aliados, promovendo o intercâmbio cultural, pois ambos possibilitam ao visitante uma viagem no tempo mediante suas histórias. De acordo com Dias (2006), “A atividade turística tem natureza fundamentalmente cultural, pois se trata de um processo de interações contínuas entre as comunidades diferentes que ocupam espaços distintos”, com isso é possível analisar a importância dos bens culturais para o turismo, já que através deles existe a possibilidade da troca de informações sobre suas histórias, sua influência nas sociedades, etc.

A cidade de Ponta Grossa – PR é marcada pela presença da estrada de ferro em sua história. A ferrovia teve influência em diversas situações como, por exemplo, na sociedade pertencente à época, que aprendeu a conviver com a estrada de ferro, sendo assim influenciados diretamente ou indiretamente pela ferrovia. Também é possível levar em consideração à questão econômica que o ciclo da ferrovia teve para com a cidade, sendo um dos importantes ciclos na história do município.

A cidade conta com diversos bens patrimoniais decorrentes da estrada de ferro, os quais estão inseridos em seu espaço urbano. Destes bens, é possível destacar a Estação Roxo de Rodrigues, que percorria a linha São Paulo- Rio Grande, conhecida popularmente pelos habitantes como Estação Saudade.

Uma das formas de revelar a importância cultural que esses patrimônios possuem, é por meio do desenvolvimento da atividade turística local, sendo possível envolver a comunidade nesse processo e buscar formas de beneficiar a mesma.

### **1.1 Turismo e patrimônio cultural**

O deslocamento é uma atitude dotada pelos homens desde os tempos mais antigos, de início suas motivações eram a busca de melhores condições para se alimentar e viver. Segundo Barreto (2008), os deslocamentos desses homens são entendidos como migrações, já que estes permaneciam no local para onde se deslocavam. Porém, não é possível considerar esses deslocamentos como turismo propriamente dito, já que este necessita de diversos outros elementos para sua concepção, bem como infraestrutura, superestrutura, e não apenas o deslocamento.

Conforme Barreto (2008), com o decorrer dos anos as viagens tornaram-se mais frequentes, por meio de fatores como as construções de estradas, a invenção de transportes, cada vez mais eficientes, os meios de hospedagem, os estabelecimentos para alimentação, contribuições derivadas de diversos povos.

Além da motivação, diversos outros fatores são necessários para a realização da atividade, já que o turismo é constituído da prestação de serviços, não sendo possível excluir a relação de indivíduos.

O turismo é uma atividade que envolve pessoas, as quais utilizam seu tempo livre para realizar atividades ligadas ao lazer, ao intercâmbio cultural, e ao entretenimento. Também abrange pessoas que realizam atividades ligadas a negócios, eventos ou a saúde seja em seu tempo livre, ou não. Desse modo realizam o deslocamento do destino emissor até receptor. A ação de deslocamento de seus locais de residência advém da motivação que o indivíduo possui, originada através de desejos e necessidades a serem supridos. Esses fatores acarretam no deslocamento e conseqüentemente no turismo, e as motivações podem ser as mais variadas.

Com isso segundo Morgenroth, pode-se entender o turismo como:

Tráfego de pessoas que se afastam de seu lugar fixo de residência para deter-se em outro local com o objetivo de satisfazer suas necessidades vitais e de cultura ou para realizar desejos de diversas índoles, unicamente como consumidores econômicos e culturais. (MORGENROTH apud BARRETO, 2003, p 10).

Ainda nesse contexto, Dias (2006) afirma que a atividade turística é humana e envolve pessoas em todas as suas etapas, desde o deslocamento até a recepção no destino, a qual é feita pela comunidade local, que é diretamente influenciada pelo turismo, já que são estes os prestadores de

serviços que sustentam a atividade turística. E também são as mesmas pessoas que estão, a todo tempo, em contato com os recursos turísticos.

Desse modo é possível entender que a comunidade receptora é relevante para a atividade turística, já que é esta quem vai recepcionar e ter contato direto com o visitante. A comunidade está ligada ao destino receptor e por isso é interessante que seja envolvida no processo de desenvolvimento da atividade turística, de forma que possa se beneficiar do turismo, tanto em quesitos econômicos, como em relação à qualidade de vida do local onde habita, já que uma localidade só será favorável para o turista, quando for adequada para sua comunidade. Desse modo:

Um componente fundamental da atividade turística é a comunidade local, que, ao compreender a importância econômica dos turistas, pode tornar sua estada uma experiência mais acolhedora, de modo a influenciá-los a retornar e trazerem mais pessoas para viverem a mesma experiência. (DIAS, 2006, p.15)

Contudo, deve existir relação entre a comunidade e os recursos turísticos de um município. Tratando-se de bens históricos culturais presentes em uma localidade, a comunidade é automaticamente envolvida já que se trata da história e identidade de um povo.

Em relação aos recursos turísticos, é possível citar que os mesmos podem ser tanto naturais, como culturais (BARRETO, 2008), e podem vir a ser geradores de benefícios à comunidade local, dessa forma tratando-se de recursos culturais é possível apresentar o patrimônio cultural.

O conceito de Patrimônio tem origem francesa, e influenciou nas questões de preservação do patrimônio cultural brasileiro (BASTOS, 2012). Com isso, afirma que o conceito de patrimônio evoluiu ao passar de um tesouro artístico, a um recurso o qual pode ser trabalhado em benefício as pessoas. De início, eram considerados como patrimônios os bens de família, como heranças, posses, ou objetos valiosos. Durante a idade média, a ideia de patrimônio passou a ser associada a algo que se respeita e que é sagrado (DIAS, 2006).

Por intermédio de diversas ampliações e mudanças, foi possível entender que o patrimônio não se restringiria apenas a bens, mas também a elementos que tivessem ligação com as sociedades, bem como ligações culturais por meio de bens tangíveis ou intangíveis. Com isso o patrimônio



passa a ser entendido como “[...] todo o fazer humano, e não só aquilo que representa a cultura das classes mais afastadas, mas também o que representa a cultura dos menos favorecidos” (BARRETO, 2008, p. 10).

Todavia, entende-se que a palavra patrimônio passa a ser utilizada para os bens que possuem valores culturais, e não se restringe a apenas a bens materiais, mas as práticas culturais ou artísticas, o fazer saber das sociedades, as tradições e costumes. Além de transmitir às futuras gerações a história e o modo de vida de um povo. São elementos que possuem importância fundamental e por isso devem ser protegidos e lembrados.

O Patrimônio cultural histórico é, portanto, constituído através dos estratos do tempo, mas também pelos “olhares” do presente que, associados compõe diversos desdobramentos conceituais sobre ele e sobre o espaço em que está inserido. (MONASTIRSKY, 2009 p. 323 - 324).

Assim, o patrimônio cultural é um legado deixado por pessoas que fizeram parte do passado, e sua importância para a sociedade atual está em todo o conhecimento e informação que esta repassa, além de manter vivas as práticas culturais que, no presente são escassas. Consequentemente o patrimônio é constituído por pessoas do passado, e será lembrado por pessoas dos dias atuais, as quais participam da construção do patrimônio que será deixado as próximas gerações. Dessa forma Dias, define o patrimônio cultural atualmente como:

Conjunto de bens materiais e não materiais, que foram legados pelos nossos antepassados e que, em uma perspectiva de sustentabilidade, deverão ser transmitidos aos nossos descendentes, acrescidos de novos conteúdos e de novos significados, os quais, provavelmente, deverão sofrer novas interpretações de acordo com novas realidades socioculturais. (DIAS, 2006, p. 67).

Com isso, pode-se entender como bens materiais ou bens tangíveis, os objetos ou construções edificadas que tenham valor histórico para a sociedade, cidades históricas, museus, bens paleontológicos ou arqueológicos, entre outros. E como bens não materiais ou intangíveis, entende-se pelas práticas culturais como as danças, costumes, tradições, músicas, bem como conhecimentos transmitidos por antigas sociedades, costumes e tradições (DIAS, 2006).

Assim, além da possibilidade do patrimônio cultural ser trabalho junto ao turismo, ele envolve a comunidade diretamente e assim tratando-se de turismo a mesma deve ser envolvida.

Todavia, pode-se entender que existem diversas tipologias para o patrimônio cultural, já que o termo não se restringe apenas como intangível, mas também como: genético, ambiental, histórico, industrial. É dentro da ramificação “industrial” que se enquadra o patrimônio ferroviário, tanto material como o intangível (MONASTIRSKY, 2013) sendo este o objeto de estudo do presente trabalho.

Em relação à questão imaterial do Patrimônio Cultural Ferroviário, é necessário levar em consideração a memória e a influência no estilo de vida da sociedade, o saber fazer dos ferroviários, e a troca de informações e culturas devido à circulação de pessoas em uma cidade. Com isso, a memória devido a ligação que um cidadão possui com a época da ferrovia é de extrema importância para a preservação do bem patrimonial, já que isto acarreta no sentimento de pertencimento (MONASTIRSKY, 2013).

Assim, através de construções, tradições, costumes, documentos antigos, é possível fazer uma viagem de volta ao passado, conhecer e sentir e transmitir a história a qual permanecerá guardada na memória de um indivíduo. Dessa forma percebe-se a importância de se preservar um patrimônio, para que este seja repassado de geração em geração, é necessário que a comunidade conheça e entenda o valor de determinado bem patrimonial. Visto a importância da preservação desses bens é possível ressaltar que:

“Preservar não é só guardar uma coisa, um objeto, uma construção, um miolo histórico de uma grande cidade velha. Preservar também é gravar depoimentos, sons, músicas populares e eruditas. Preservar é manter vivos, mesmo que alterados, usos e costumes populares. É fazer, também, levantamentos de qualquer natureza, de sítios variados, de cidades, de bairros, de quarteirões significativos dentro do contexto urbano. É fazer levantamentos de construções, especialmente aquelas sabidamente condenadas ao desaparecimento decorrente da especulação imobiliária.” (LEMOS, 2006, p. 29).

Contudo, pode-se trabalhar o turismo como uma ferramenta de preservação, já que por meio dele é possível promover o patrimônio cultural. E para a comunidade, passa a ser um gerador de renda local. Após o momento em que a comunidade passa a conhecer e se apropriar do seu patrimônio local, os visitantes passarão a enxergá-lo com outros olhos.

Vendo que esse espaço está em contato com a comunidade e possui potencial para o turismo, é possível que o mesmo seja trabalhado através do

turismo cultural, pode ser considerado como “A busca pela participação em experiências culturais novas e profundas, sejam elas estéticas, intelectuais, emocionais ou psicológicas” (DIAS, 2006 p.40). O autor ainda coloca que o turismo cultural também pode ser considerado como as práticas destinadas a presenciar qualquer tipo de manifestação cultural, seja tangível, ou intangível (DIAS, 2006). Ainda é possível acrescentar que o patrimônio cultural é visto como a essência do turismo cultural.

Dessa forma, é possível afirmar que o turismo cultural pode trazer vários benefícios aos bens patrimoniais, tais como levantar fundos para aplicá-las na preservação, promover atividades e projetos para o envolvimento da comunidade no planejamento turístico fazendo com que ocorra conseqüentemente o reconhecimento desses bens dentro e fora da sua comunidade e também como um gerador de renda para a região.

## **1.2 A Interpretação do patrimônio cultural, e a percepção.**

Existem diversos fatores que influenciam no planejamento turístico, os quais não podem ser excluídos nesse processo, bem como a comunidade local. Quando o patrimônio cultural é colocado à disposição de um público com fins de turismo, não é possível excluir a interpretação por parte dos visitantes, e o envolvimento da comunidade.

Pode-se entender o ato de interpretar como a “comunicação de mensagens e emoções a partir de um texto, de uma partitura musical, de uma obra de arte, de um ambiente, ou de uma expressão cultural”. (MURTA. GOODEY 2005, p 13)

Em relação ao visitante, a interpretação se traduz como a informação necessária para a compreensão da importância de um bem histórico cultural. Além da experiência visual que o turista vive quando está em frente a um patrimônio, é necessário apresentar seus significados, e valores, e informações ocultas às quais atizam a curiosidade daquele visitante.

A informação também leva o conhecimento em relação à sociedade vinculada ao patrimônio e ao espaço. Já que se tratando do objeto de estudo

do presente trabalho, a relação com a sociedade faz parte do contexto histórico dos bens patrimoniais do município.

É possível colocar que, a interpretação visa estabelecer a comunicação efetiva com o visitante, mantendo importantes interfaces com o turismo, a preservação do patrimônio e o desenvolvimento cultural das comunidades locais (MURTA E ALBANO, 2005).

Ainda de acordo com as ideias dos autores citados, a interpretação bem trabalhada no planejamento turístico pode provocar no turista um sentimento de emoção, e na situação de globalização que a sociedade encontra-se atualmente, é necessário estimular novas formas de olhar, de ver e de apreciar por parte do visitante.

Em relação à comunidade receptora, a interpretação vem através do conhecimento, já que, um habitante que não conhece a história por de trás de um bem cultural, não se poderá compartilhar informações respeito desses bens. Assim, Murta e Albano sugerem o envolvimento da comunidade nas atividades desenvolvidas:

Nesse sentido, envolvendo desde o início a população do lugar, a interpretação pode ser um poderoso aliado do desenvolvimento local sustentável. Uma comunidade que não conhece a si mesma dificilmente poderá comunicar a importância de seu patrimônio, seja na interação com visitantes, seja na sensibilização das operadoras. [...] Deve também levar os moradores a (re) descobrir novas formas de olhar e apreciar seu lugar, de forma a desenvolver entre eles atitudes preservacionistas. (MURTA, ABANO, 2005 p. 11)

Com isso, a interpretação da comunidade para com o seu patrimônio depende principalmente do conhecimento em relação aos seus bens históricos, e muitas vezes esse conhecimento não existe, ou é escasso. Como consequência desse fato, os indivíduos sem conhecimento sobre um bem, não tem noção de sua importância e isso define seu comportamento para com o patrimônio, que pode provocar a degradação do bem.

Também, juntamente ao ato de interpretar está o ato de perceber. Inserido em um espaço, um indivíduo pode perceber fatores que mesmo sem nenhum meio interpretativo representam uma sensação, uma imagem que pode ou não estar ligada a questões culturais e históricas de um espaço, ou de um bem patrimonial.

O conceito de percepção deriva do latim *perceptio* e se refere ao de receber uma informação por meio dos sentidos, como a visão de uma imagem. E essa percepção acarreta em adquirir um conhecimento, compreender algo ou sentir vontade de compreender algo por meio do que se entende a primeira vista.

A percepção pode fazer referência a um conhecimento, a uma ideia ou à sensação interior que resulta de uma impressão material feita dos sentidos. Desse modo, por intermédio da percepção a informação é processada e forma a ideia pessoal de um elemento, ou seja: a percepção muda de acordo com o indivíduo que percebe.

Tratando-se do patrimônio cultural, todo indivíduo, antes de interpretar o patrimônio percebe algo do mesmo. Esta percepção pessoal é basicamente a imagem que um bem patrimonial passa, tanto para o turista quanto para a comunidade, e por meio disso é possível perceber que a interpretação, e a percepção andam juntas.

Contudo, a percepção é um fator pessoal que muda de pessoa para pessoa, e também, de visitante para morador, pois diferente da interpretação ela é involuntária e interfere na imagem do espaço. A percepção pode vir do contexto histórico que está implícito em um bem patrimonial, ou simplesmente da imagem que compõem o espaço.

Para o turismo, a percepção também irá interferir, seja de forma positiva ou negativa. Se a comunidade local não possui conhecimento em relação a um bem patrimonial, e o mesmo não recebe os cuidados necessários por parte das autoridades, a percepção que esse morador irá receber pode vir a ser de que aquilo não é importante, e isso irá afetar em suas atitudes para com o local.

Da mesma forma para o visitante, que quando se depara com o descuido para com o bem patrimonial por parte da própria comunidade, pode perceber apenas a falta de importância, e as questões históricas, ou culturais passam despercebidas.

Desse modo, a interpretação se faz necessária já que ela pode conduzir o morador e o visitante a perceber aquele bem de outra forma, a conhecer, a entender quem sabe, sua contextualização histórica, reviver a

memória, e relevar a importância que aquele bem teve, a utilização que o mesmo possuiu.

A comunidade deve entender Patrimônio como parte de sua história, e isso acarreta num sentimento de pertencimento. Conforme Monastirsky (2006), a história por de trás do patrimônio permite sistematizar o passado, e a memória oferece a compreensão dessas histórias através de fatos vividos e repassados, essa compreensão pode ser ou complementar ou diferenciada à história por apresentar laços, ou emoções e assim o sentimento de pertencimento social.

O ato de sentir o patrimônio implica na memória. Esta memória pode vir diretamente da vivência do indivíduo, ou indiretamente, como por exemplo, o trabalhador que frequentou todos os dias o espaço da ferrovia, o saber fazer que adquiriu, as lembranças da época, tudo isso acarreta num sentimento. Em consequência disso, a família que estava em contato indireto com a ferrovia acaba por configurar sua memória através dos fatos que viveu decorrente da época.

Conforme Monastirsky, (2006 p.24), a memória individual da comunidade constrói a memória coletiva.

O pertencimento cultural advém da referência que a memória individual encontra na história e na memória coletiva. A memória coletiva é formada pela convergência e aglutinação das várias memórias singulares – sem necessariamente haver equanimidade temporal – ao mesmo tempo em que transcende ao singularismo.

Assim, é possível unir a comunidade com seu patrimônio cultural, e consequentemente com o turismo. Para que haja o envolvimento da comunidade na atividade turística, esta necessita do conhecimento de seus bens culturais. Esse conhecimento influencia nas atitudes que um indivíduo possui para com seu patrimônio, desse modo se o bem patrimonial for importante para o cidadão, esse fato pode acarretar em um sentimento de pertencimento e até mesmo sentimento de orgulho por parte do indivíduo. Dessa forma, a comunidade pode ser inserida no planejamento turístico, e até mesmo contribuir para a preservação dos bens patrimoniais.

### 1.2.1 O espaço turístico e o turismo cultural.

O turismo é, além de um gerador de divisas e movimentações econômicas, uma forma de utilização de um espaço. Essa utilização pode trazer inúmeros benefícios a um atrativo turístico.

O uso de um patrimônio cultural pode ser o mais diverso possível, porém cada uso determina uma questão de interação. Se aquele bem tem potencial para o turismo é necessária a sua interação com o visitante e com a comunidade local.

Como já foi dito anteriormente, a comunidade local pode ser aliada com o planejamento da atividade turística, porém tratando-se do patrimônio cultural é interessante que os moradores tenham noção da importância desses bens, para que exista valorização do patrimônio cultural.

Desse modo, o uso que um bem recebe interfere até mesmo na distribuição de informações. A relação entre o turismo e o uso é que um deve contribuir para o mesmo.

No caso do parque ambiental em Ponta Grossa, os bens ferroviários presentes apresentam usos diversificados porém, ainda não são voltados para a atividade turística.

A estação Saudade atualmente encontra-se sem um uso específico, e isso dificulta o desenvolvimento da atividade turística no local. Desse modo, é necessário rever as questões de planejamento turístico necessárias para que este espaço urbano seja trabalhado como um espaço turístico.

Segundo Boullón, espaço turístico é considerado como:

Consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são a matéria prima do turismo. Este elemento do patrimônio turístico, mais o empreendimento e a infraestrutura turísticas, são suficientes para definir o espaço turístico de qualquer país. (BOULLÓN, 2002, p. 79).

Desse modo, o espaço em questão pode ser considerado como um logradouro, que são espaços abertos onde os indivíduos podem percorrer livremente. Assim, os bens patrimoniais presentes no espaço podem ser entendidos como marcos, sendo em questão objetos, artefatos urbanos ou edifícios que, pela dimensão ou qualidade de sua forma, destacam-se dos demais servindo como pontos de referência exteriores ao observador, (BOULLÓN, 2002). E assim pode-se entender a Estação Saudade como um marco.

Assim, uma forma de trabalhar o turismo nesse espaço é por intermédio do turismo cultural, devido as suas questões históricas e culturais. O Turismo cultural é uma forma de valorizar um bem, e semear a informação tanto para o visitante quanto para a comunidade. Também por meio do turismo cultural, é possível com que a preservação dos bens seja realmente valorizada já que este passa a ser um gerador de benefícios para a comunidade.

Especificamente no caso de Ponta Grossa, pode-se realizar o turismo ferroviário, considerado como “segmento que visa valorizar o passeio em ferrovias e a visitação em locais que contam a história desse meio de transporte” (DIAS, 2006 p.54). Assim existem diversos usos para que os bens patrimoniais da cidade possam ser trabalhados, especificamente o caso da Estação Saudade que atualmente se encontra sem uso.

Dessa forma, em relação ao espaço é possível afirmar que um dos pré-requisitos necessários para que exista a atividade turística é o espaço. Assim como afirma Boullón (2002), os atrativos turísticos, os empreendimentos, e a infraestrutura têm presença física e uma localização precisa no território. Desse modo, Santos (2006) coloca que o espaço é formado por um conjuntos de objetos organizados e utilizados segundo uma lógica.

Dessa forma o estudo trata-se do espaço urbano, o qual é definido como espaço Artificial, devido a este possuir características que integram a presença do homem. Assim pode ser compreendido como:

Inclui aquela parte da crosta terrestre em que predomina todo tipo de artefatos construídos pelo homem. Sendo sua expressão máxima a cidade, também leva o nome de espaço urbano. Nele, tudo o que existe foi feito pelo homem. Todas as formas são inventadas por ele, e quando aparece algum elemento natural (flores, plantas e árvores) sua função é decorar o ambiente [...] (BOULLÓN, p.78 2002.)

Também, devido ao fato da influência do homem no espaço, e a memória cultural que o mesmo possui, é possível classificar que o espaço urbano do Parque Ambiental é também um espaço cultural, o qual pode ser definido como:

Parte da crosta terrestre que, devido à ação do homem, teve modificada a sua fisionomia original. Para destacar que o espaço cultural é consequência do trabalho do homem, voltado ao acondicionamento do solo e suas necessidades. (BOULLÓN, p.78, 2002).



Todos os prédios derivados da rede ferroviária em Ponta Grossa estão presentes especificamente no Parque Ambiental Manoel Ribas, o qual é um espaço de passagem para diversos pontos do município.

Desse modo a utilização do espaço para o turismo pode trazer benefícios para a cidade, além de que através da atividade turística os bens patrimoniais são trabalhados e passam a ser consumidos pelos visitantes, bem como o espaço em questão, configurando-se em um espaço turístico.

Para Boullón (2002), o espaço turístico é consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos, que são a matéria prima do turismo. Assim é importante tratar o espaço como um local onde seja possível haver troca de relações e informações, articulando todos os fatores presentes no processo de desenvolvimento da atividade turística.

## **2. A FERROVIA – CONCEPÇÃO HISTÓRICA**

Tratando-se de um trabalho que relaciona a história da ferrovia com a sociedade de uma determinada localidade, é necessário levantar o envolvimento dos dois fatores dentro da história.

A estrada de ferro não apenas teve influência nas questões econômicas das cidades onde esteve presente, mas também na vida dos cidadãos. As relações que as mesmas possuíam com a modernidade influenciaram o estilo de vida das pessoas. A ferrovia era uma representação de desenvolvimento para o povo, pois aproximava tudo e todos com rapidez.

Desse modo, todos os envolvidos no sistema ferroviário eram tidos como uma classe trabalhadora estimada, já que o transporte de cargas, pessoas e principalmente de informação foi acelerado; a integração de povoados, cidades e regiões foi facilitada (MONASTIRSKY, 2010).

No decurso dos estudos de Silva (1954), é possível fazer uma linha do tempo do crescimento da estrada de ferro no Brasil e também de sua decadência consequente das novas formas de transportes que seguem com a modernidade.

### **2.1 A Ferrovia No Brasil**

A concepção histórica da ferrovia no Brasil tem início desde a produção cafeeira, em meados de 1840, quando o café era o principal produto de exportação brasileiro. Na Europa, o crescimento da revolução industrial causou a divisão internacional do trabalho, dessa forma a necessidade de mão de obra nas indústrias fez com que a agricultura perdesse em parte sua importância. Desse modo, os países que ainda não estavam em uma fase tão elevada de industrialização passaram a fornecer matéria prima e alimentos aos países industrializados.

Contudo, a expansão desses países consistia em investimentos nos países periféricos, bem como empréstimos aos governos, ou no auxílio à

construção de serviços de infraestrutura, como as ferrovias (DROPA, 1994). Sendo possível afirmar que as Estradas de ferro da América Latina são oriundas desses períodos.

Desse modo, quando o Brasil aumentou sua produção de café dentre outros produtos, demandou um sistema de transporte rápido e moderno tanto para que as produções não estragassem ou esvaissem.

Sendo assim ferrovia foi implantada no Brasil no ano de 1854, era considerada um símbolo de modernidade, pois permitia a realização de viagens consideradas de longas distâncias em tempo inferior ao que eram habitadas. Também permitiam o transporte de mercadorias de forma mais rápida, evitando que as mesmas se esvaissem.

O sistema ferroviário alterou todo o estilo de vida do brasileiro bem como a paisagem urbana local. A chegada da ferrovia no Brasil influenciou na sociedade brasileira principalmente durante a primeira metade do século XX devido ao trabalho na ferrovia, as novas informações, as imigrações, e a troca de culturas. O trem era para a população um novo meio de transporte, uma nova fonte de trabalho e investimentos. Sua implantação contribuiu economicamente para o país, influenciando nos processos de urbanização e industrialização do Brasil. (MONASTIRSKY, 2006).

Segundo Silva (1954), o período ferroviário brasileiro percorreu os anos de 1854 a 1952, sendo estes divididos em cinco períodos; De início compreende-se como a primeira estrada de ferro do Brasil a estrada de ferro de Mauá, cujo nome oficial era Estrada de Ferro de Petrópolis, construída pela Imperial Companhia de Navegação a Vapor, e inaugurada em 30 de abril de 1854. Logo em 1870 já existiam cerca de 744km de ferrovias, distribuídas nos estados do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, São Paulo e Minas Gerais .

Estas estradas de ferro tinham como principal função, servir de complemento à navegação. As primeiras ferrovias do país eram de pequenas extensões, fazendo a ligação entre o porto e cidades interioranas e não formavam uma rede integradora. Porém, contribuíram de forma significativa para o início da formação da infraestrutura do país, além de contribuírem para avanço dos grandes centros urbanos econômicos (MONASTIRSKY, 1997).

No segundo período determinado por Silva (1954), entre os anos de 1871 e 1890 foram construídas novas linhas férreas as quais subsidiavam os

portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Novas linhas surgiram por todo o país, até 1875, foram construídas estradas em várias regiões no País que completou 718 km de linhas. As principais eram a Estrada de Ferro D. Pedro II e a São Paulo Railway Company (DROPA, 1999). E assim já em 1889 existiam por volta de 9583 km de ferrovias.

No ano de 1889 houve a primeira solicitação do trecho para o engenheiro João Teixeira Soares, em maio de 1893 um decreto transferiu a concessão para um grupo de belgas e franceses que formavam a companhia Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande. Esta conectava os estados no Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso com os países da Argentina e Paraguai. (KROETZ, 1985).

Entre os anos de 1891 a 1910, o terceiro período de Silva (1954), novos acontecimentos englobam a história da ferrovia. Já no início do século existiam por volta de 14915,5 km de estradas de ferro no Brasil, e não parou por aí. Foram construídos novos trechos por todo o país. Nesse período, Brasil e Bolívia firmaram o tratado de Petrópolis para a construção da ferrovia Madeira-Mamoré.

Nesse mesmo período deu-se início a construção da linha férrea entre São Paulo e Rio Grande do Sul. Esta estrada de ferro ligou diversos estados: Rio de Janeiro a Curitiba, Porto Alegre, Santana do Livramento e Montevidéu. (SETTI, 2008), considerando que fazia a ligação do Brasil como Uruguai, sendo que a cidade de Ponta Grossa fazia parte deste percurso.

Entre os anos de 1911 e 1930 que compreendem o quarto período de SILVA (1954), as linhas que já existiam aumentaram de forma significativa, e novas linhas surgiram no centro-oeste e nordeste. Em 1922, a extensão total do sistema era de 29.341 km, e em 1930, o número chegava a 32.478 km.

O último período acontece durante anos de 1931 a 1952. No início desse período, o Plano Geral de Viação Nacional determinou que as linhas a construídas a partir desse momento seriam apenas as que conectariam trechos isolados (SILVA, 1954). A conexão inter-regional passa a ser valorizada porque os pequenos e novos centros urbanos passam a ter ligação com os grandes centros urbanos. Assim, é possível afirmar segundo Monastirsky (2010, p.20) que “a ferrovia uniu o Brasil ao mundo desenvolvido”.

## **2.2 A Chegada dos Trilhos em Ponta Grossa.**

No município de Ponta Grossa, a chegada dos trilhos marcou um período de desenvolvimento econômico da época, além de afetar a comunidade que passou a usufruir da ferrovia e utilizá-la como meio de trabalho, ou locomoção e influenciou a concepção social no município.

Situada no segundo planalto paranaense, Ponta Grossa teve origem devido ao ciclo do Tropeirismo, porém é possível afirmar que foi a ferrovia que possibilitou um desenvolvimento econômico significativo no município.

A cidade possuía duas linhas férreas, a que fazia ligação a Paranaguá passando por Curitiba, e a linha São Paulo - Rio Grande, desse modo duas Estações subsidiando os trilhos.

### **2.2.1 Breve histórico do município de Ponta Grossa.**

As terras que atualmente pertencem ao estado do Paraná pertenciam a Capitania de São Vicente no Século XVI, pois nessa época a região abrigava diversos exploradores europeus em busca de madeira de lei. Os primeiros registros do território onde atualmente encontra-se a cidade de Ponta Grossa se dão a partir do século XVI durante as expedições espanholas nos Campos Gerais que percorriam desde o litoral catarinense até o Paraguai, em Assunção (DRABIK, 2006).

Durante o mesmo século, existem registros de que os jesuítas, em missão de catequização dos indígenas também passaram pela região. Já durante os anos de 1640 e 1722 houve a busca pelo ouro (DRABIK, 2006). Foi neste mesmo período que se deu início a colonização do Estado do Paraná, pelos jesuítas espanhóis e colonos que fundaram a Vila de Paranaguá.

A descoberta de Ouro em 1646 na Bahia de Paranaguá atraiu imigrantes portugueses para o Estado. Porém, a expectativa dos portugueses em relação a exploração não foi atendida, já que a quantidade de ouro era muito pequena em relação ao restante do país. Dessa forma, a exploração diminuiu especialmente com a descoberta de ouro em Minas Gerais. Apesar do ciclo do ouro não ser a base da economia paranaense, foi este quem deu início ao povoamento do estado (MONASTIRSKY, 1997).

O crescimento da exploração do ouro em Minas Gerais demandou diversos recursos, bem como gado e equinos que eram criados em abundância na região do Rio Grande do Sul. Desse modo, um novo caminho foi aberto para o transporte desses animais que daria acesso de Viamão (Rio Grande do Sul) até Sorocaba (São Paulo) onde os mesmos seriam comercializados, e este caminho ficou conhecido como o Caminho do Viamão.

Desse modo, em meados do século XVII deu-se início ao tropeirismo na região. Estes viajantes, vindos do Rio Grande do Sul iam em direção a Sorocaba no Estado de São Paulo para realizar o comércio de gado. Dessa forma, atravessavam o estado do Paraná durante seu percurso. Em 1730 este caminho foi batizado como Estrada Geral do Continente Sul.

Esses viajantes, os chamados tropeiros demandavam cuidados, tanto para eles mesmos quanto para os animais que carregavam. Desse modo, a região dos Campos Gerais era favorável devido a abundância de pastos e água.

Durante o seu percurso pelos Campos Gerais, ao se aproximarem da região onde atualmente encontra-se Ponta Grossa, observaram um capão de grade diâmetro o que passou a ser um ponto de referência que significava que poderiam descansar em breve, e assim ficou conhecido como o Capão da Ponta Grossa. Durante essas pausas para descanso, os tropeiros casavam-se com moças da região e constituíam famílias, necessitando adquirir terras naquele local. Desse modo o espaço povoou-se, e a região passou a ser conhecida pela exportação do gado (DRABIK, 2006).

Nesta região, um oratório construído pelos jesuítas dedicado a Santa Bárbara foi transformado em capela, e assim o povoado cresceu. As famílias passaram a enterrar seus mortos no cemitério da capela, e também a realizar casamentos e batizados quando existia a presença dos monges Jesuítas no local (CHAMMA, 2007). Já em fevereiro de 1792 a Câmara municipal da Vila de Castro decidiu elevar a condição de Bairro de Ponta Grossa, logo após a independência do Brasil o bairro foi elevado a Freguesia de Sant'Ana de Ponta Grossa em 15 de setembro de 1823.

Assim, foi escolhida a colina mais alta da região para abrigar a capela de Sant'Ana, o motivo da escolha foi uma antiga cruz de madeira fixada pelos Jesuítas. Mais tarde, foi construída a Matriz de Sant'Ana em taipa de pilão.

Logo, com a divisão do município de Castro em distritos, Ponta Grossa se tornou o 4º distrito. Nesse momento o comércio passou a crescer de forma significativa, e em 1855 a freguesia elevou-se a categoria de vila e então a município. (CHAMMA, 2007).

### 2.2.2 A Ferrovia em Ponta Grossa

Com a chegada da estrada de ferro no Paraná, a grande demanda de carga fez com que a estrada da Graciosa não fosse o suficiente para suprir as necessidades da época, e percebeu-se a necessidade de implantar a ferrovia. Sendo assim 1885 foi inaugurada a estrada de ferro que fazia a ligação de Curitiba a Paranaguá.

No interior do Estado, produtos como erva mate e madeira eram transportados em estradas precárias, desse modo os produtos acabavam se esvaindo. Faz-se necessário um meio de transporte mais veloz, e assim a estrada de ferro ligando Ponta Grossa a Curitiba é construída, e para abrigá-la é inaugurada a estação Paraná em 1894.

Alguns anos após é construído o Barracão de Cargas anexo à estação. Com isso os produtos vindos de outras cidades do estado, chegavam até Ponta Grossa em carroções e depois eram transportados até Curitiba através do trem. (DROPA, 1999).

Em 1896 teve início a construção de uma nova linha, que partiria de Ponta Grossa, fazendo ligação norte/sul, Itararé a Uruguai. A cidade foi escolhida para ser o ponto inicial dessa linha, devido ao fato de já estar ligada a Curitiba, e conseqüentemente a Paranaguá. Com isso, em 1900 é inaugurada a segunda estação da cidade, Estação da estrada de ferro São Paulo - Rio Grande cujo nome oficial é Estação Roxo Rodrigues, porém atualmente é conhecida popularmente pelos habitantes como estação Saudade.

A Estação Saudade, e a linha São Paulo - Rio Grande, foram importantes marcos para o município, já que Ponta Grossa passou a ser considerada o maior entroncamento ferroviário do sul do país. Em outras palavras a cidade fazia a ligação com diversas linhas. Também é preciso citar que, devido à construção dessa linha férrea muitos imigrantes foram

incentivados a mudar-se para a cidade, para trabalhar com mão de obra nas construções. (MONASTIRSKY, 2009).

O município passou a abrigar pessoas de diversas cidades vizinhas devido à oferta de trabalho que a ferrovia proporcionava. Desse modo a ferrovia passou a fazer parte do dia a dia da comunidade local, porém com o aumento do número de pessoas e veículos a dificuldade de locomoção incomodou a sociedade pontagrossense. E em 1960 os trilhos foram desativados do centro da cidade.

Em 1990, os edifícios que atendiam a rede ferroviária foram tombados pela Curadoria do Patrimônio Histórico Cultural do Paraná. Tais prédios compunham um dos mais frequentados espaços urbanos do município.

É possível perceber que o ciclo da ferrovia teve sua importância para a cidade de Ponta Grossa. Apesar da desativação dos trilhos no centro da cidade, os prédios ferroviários estão presentes no espaço urbano Pontagrossense, sendo um dos locais mais frequentados pela comunidade.

Além de toda a questão econômica, a ferrovia também influenciou em questões sociais, sendo uma delas a imigração. Houveram diversos fluxos de imigração para o Brasil influenciados por questões diversas, bem como a necessidade de mão de obra para a construção de estradas de ferro. Em Ponta Grossa, a construção da linha São Paulo - Rio Grande foi uma das causas da imigração. Conforme Monastirsky (2006), vários núcleos foram estabelecidos no Paraná pelas companhias ferroviárias para trabalhar com a mão de obra na construção de trilhos e estações no Paraná, além das atividades que eram exercidas junto às madeireiras ao longo dos trilhos. Assim, 79,43% do contingente de imigrantes vieram para o Paraná durante o período de implantação da estrada de ferro.

Todavia, a influência da ferrovia em Ponta Grossa se divide em diversas searas. Em relação à influência na sociedade, é possível ressaltar a vivência do pontagrossense durante essa época. A questão do saber fazer do ferroviário, a melhoria da qualidade de vida para alguns, dentre diversos outros fatores, o contato dos cidadãos com os imigrantes, e também toda a questão que a influência econômica apresentou.

Atualmente, todos os prédios da rede ferroviária encontram-se no centro de Ponta Grossa, no espaço do complexo Ambiental Manoel Ribas que



é um dos locais frequentados pela comunidade, além de possuir uma localização privilegiada, pois permite a passagem para diversos trechos da cidade.

Desde o ano de 2004, o prédio funcionou como sede da biblioteca municipal de Ponta Grossa, e nesse período o prédio já sofria com vandalismo. No ano de 2013, a biblioteca municipal deixou o prédio, que está até o momento abandonado, sem uso algum. Na imagem 1 é possível perceber a estação Saudade em dias recentes, com pichações e abandonada.

### **IMAGEM 1- ESTAÇÃO SAUDADE EM 2013**



Fonte: Diário dos Campos, 2013.

Devido a esse fato, a depredação aumentou e o vandalismo se tornou frequente tanto dentro do prédio, quanto fora. Além da destruição por parte de vândalos o prédio também sofre com infiltrações e até o momento não existe previsão de ocupação do prédio nem de restauração.

### **CAPÍTULO 3: O ESPAÇO NOS DIAS ATUAIS – USOS E MELHORIAS**

Após a retirada dos trilhos o espaço que abrigava a rede ferroviária passou por diversos estudos para implantação de um novo projeto, sendo implantada a proposta do arquiteto Luiz Forte Netto, que se constituía no Parque Ambiental Governador Manoel Ribas, o qual foi inaugurado em 1996.

Após a implantação, o Parque passou por mudanças que acarretaram na descaracterização do projeto inicial. Diversos acontecimentos foram responsáveis por esses fatos, tais como o vandalismo, e o próprio tempo.

Dessa forma, o Parque demandou melhorias, e novos projetos foram trabalhados sendo que nos dias atuais o Parque Ambiental começa a passar por uma revitalização, compondo o Parque Central como será visto nesse capítulo.

#### **3.1 O Parque Ambiental Gov. Manoel Ribas: Espaço urbano, cultural, e de lazer.**

Após a retirada dos trilhos do centro da cidade, nos anos 80, o espaço deixou de possuir um uso definitivo, e com isso passaram a ser discutido propostas de uso para o local. Os empresários, apoiados pela Prefeitura Municipal, desejavam o aproveitamento da região para usos comerciais, já outros argumentavam que a área deveria ser equipada de forma a ser utilizada pela população (MONASTIRSKY, 2010).

Após algumas discussões, no ano de 1990 foi aprovado o projeto de implantação do Parque Ambiental Governador Manoel Ribas inaugurado em 1996, e com isso foram várias as críticas apresentadas sobre o novo projeto, principalmente em relação a indiferença que o projeto tinha com a questão ferroviária.

Apesar da preservação dos prédios do complexo ferroviário, não é possível ligar estes com os elementos presentes no Parque Ambiental. Porém, por mais questionável que seja, o Parque é um produto resultante de vários projetos. Dentre esses projetos é possível destacar quatro: o do arquiteto Jaime Lerner; o do Prefeito engenheiro civil Pedro Wosgrau Filho; o projeto implantado, do arquiteto Forte Netto; e um projeto discutido em alguns círculos

da sociedade especialmente ligados à Universidade Estadual de Ponta Grossa, apresentado pelo arquiteto Arlindo J. Kohlrausch (MONASTIRSKY, 2010).

O projeto de Jaime Lerner previa o aproveitamento de toda a faixa ocupada pela ferrovia, dessa área seria construído moradias e serviços. Os trechos mais largos seriam utilizados para habitação coletiva, e as antigas estações de trem seriam pontos interligados por um veículo sobre trilhos de baixa velocidade e frequência, que faria um trajeto perpendicular cruzava a cidade.

Porém, o objetivo da prefeitura era criar um projeto apenas para a área do pátio de manobras, já que havia interesse em construir um Shopping Center nas proximidades. Dessa forma, surge a ideia de um segundo projeto apresentado pelos engenheiros da prefeitura. Foi prevista a construção de um terminal de transporte coletivo de um Shopping Center. Devido ao fato dos prédios da rede terem sido excluídos da proposta, o projeto foi recusado após muita pressão de parte da comunidade. (MONASTIRSKY, 2010).

O terceiro projeto, do arquiteto Luiz Forte Netto segundo Monastirsky (2010, p.28),

Apresenta como ideia central romper com a característica represadora que os equipamentos da RFFSA, sobretudo as linhas férreas, determinavam ao avanço da cidade naquela direção. A cidade, que com o crescimento urbano tem ocupado os espaços da natureza, afastando-a do homem, poderia ser contida com o resgate dos elementos naturais - inexistentes na área central de Ponta Grossa -, e que poderiam ser agrupados neste espaço aberto. Assim foi implantado um parque ambiental com quadras esportivas, lâminas d'águas e espaços para circulação e eventos da cidade (feiras, shows, etc).

Desse modo, a região do Parque Ambiental abrangeria todo o pátio da rede ferroviária como é possível ver na imagem a seguir.

**IMAGEM 2 - VISTA AÉREA DO PARQUE AMBIENTAL**

Fonte: Google Earth

O espaço passou a ser constituído de praças: praça do ar, praça da água, praça do fogo, praça da terra, as quais possuíam determinados monumentos que representam elementos da natureza, de acordo com o Programa de qualificação profissional e social para o setor turístico de Ponta Grossa (2007). Nas figuras a seguir é possível perceber essa questão:

**IMAGEM 3- PRAÇA DO AR: REPRESENTA O INVERNO COM A COR AMARELA**

Fonte: panoramio.com

**IMAGEM 4 - PRAÇA DA ÁGUA: REPRESENTA A PRIMAVERA COM A COR AZUL.**



Fonte: visãodeponta.blogspot.com

**IMAGEM 5- PRAÇA DA TERRA: REPRESENTA O OUTONO COM A COR VERDE**



Fonte: spert.com.br

**IMAGEM 6 - PRAÇA DO FOGO: REPRESENTA O VERÃO COM A COR VERMELHA.**





Fonte: magpogo.com

Ainda, como mencionado anteriormente, houve um quarto projeto, do arquiteto Arlindo J. Kohlrausch –,que tinha como objetivo principal aproveitar a estrutura das linhas férreas para o transporte coletivo, sendo interligado ao terminal central de ônibus, devido à proximidade com a Estação Paraná.

O arquiteto defendia que as vias como um todo poderiam atender 60% da população, já que a antiga ferrovia cortava três grandes bairros. Com o projeto de complementação com o transporte coletivo, o sistema seria ampliado para o Distrito Industrial, o Campus Universitário e até mesmo áreas fora do perímetro urbano, como o Parque Estadual de Vila Velha e a represa do Alagado.

Porém, apesar da proposta ter grande aceitação parte da população e de muitos profissionais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, projeto não participou da licitação (MONASTIRSKY, 2010).

### **3.2 Parque Central – Uma nova proposta para o município de Ponta Grossa**

A região central do município de Ponta Grossa foi palco de acontecimentos lembrados até a atualidade, as quais compõem o contexto histórico da cidade. Não apenas o parque ferroviário faz parte dessa história

mas desde seus campos por onde chegavam os tropeiros a localidade antes mesmo de conceber-se como cidade.

A nova proposta do IPLAN – Instituto de Planejamento de Ponta Grossa, apresentada em setembro de 2014, engloba grande parte da área central da cidade inclusive o Parque Ambiental e os prédios históricos que o constituem. O Parque Centra abrangerá desde a Praça Barão do Rio Branco e a Rua Fernandes Pinheiro até as proximidades da região do Complexo Cultural Giovanni Pedro Masini, como é possível perceber na imagem a seguir.

### IMAGEM 7- ÁREA DO PARQUE CENTRAL



Fonte: IPLAN – Instituto de Planejamento de Ponta Grossa

O projeto apresenta diversas propostas, dentre elas a revitalização do mobiliário urbano do Parque Ambiental, e também uma mudança na aparência do local, sendo que o projeto prevê torna-lo característico da ferrovia.

Além disso, também apresentam a necessidade do vazio na cidade, e a necessidade de espaços de lazer. Contudo oferecem soluções para tais fatos,

como reformulação de toda a área destacada na imagem 1, dando a população novas formas de lazer e entretenimento.

Em relação à questão ferroviária, desde as pistas para caminhada até as lanchonetes remeterão a época. No projeto é possível perceber esta preocupação em caracterizar a área onde foi o antigo parque ferroviário, como tal. Para isso, tais ações são propostas, como o caminho para passeio, que remeterá aos trilhos de trem, além dos equipamentos como lanchonetes, instalações sanitárias, vestiários, bancas de revistas, módulos policiais, serem instalados em Containers fazendo referência aos vagões de trem. (IPLAN, 2014). Os containers são materiais de fácil instalação, também abrange questões de segurança, pois possuem maior resistência.

As opções de lazer que o projeto oferece tanto para a área do Parque Ambiental, quanto o Parque central inteiro são inúmeras, dentre elas estão espaços para eventos podendo estes serem feiras, atividades culturais, e apresentações diversas. Além das ciclovias, área para passeio e área de corrida, oferece também playgrounds infantis, equipamentos para alongamento e ginástica, quadras de esportes diversos, pista de skate, equipamentos de ginástica para pessoas com necessidades especiais, fontes que servirão até para recreação, dentre diversos outros fatores.

Por intermédio de transcrições *Ipsis Literis* foi captado o discurso da arquiteta e urbanista Nisiane Madalozzo, membro da equipe do IPLAN – Instituto de Planejamento de Ponta Grossa, órgão responsável pela elaboração do projeto “Parque Central” com o objetivo de buscar informações relacionando o novo projeto com a atividade turística, sendo possível assim articular e suas sugestões e observações com as sugestões de uso para a Estação Saudade. O primeiro questionamento a arquiteta foi: O Projeto acarretará benefícios ao turismo na cidade?

Não se tratará necessariamente de um atrativo para quem vem de fora como primeira opção, mas hoje a pessoa que mora em de Ponta Grossa não sabe onde fica seu centro histórico, nem todo pontagrossense sabe que se trata de um centro histórico ou ferroviário. Então se ele não sabe não vai fazer propaganda para quem é de fora. Então se vem alguém de fora vem à cidade e quer conhecer um lugar legal, as pessoas levam para comer torta em Carambeí, ou em um atrativo natural da cidade. Então o projeto visa oferecer um lugar para atrair todos os públicos da comunidade local por isso nossas intervenções abrangem desde atrativos para idosos, crianças, adolescentes, pessoas com necessidades especiais, e de todas as classes sociais, como por exemplo, será mantido o



restaurante popular, mas também haverá uma lanchonete diferenciada. Então essa é a intenção clara ter vários públicos atendidos no mesmo local, o que funcionará com consequência, pois a cidade terá um lugar legal para visitar, e para a comunidade local fará toda a diferença (MADALLOZZO, 2014).

Percebe-se através destas palavras que a cidade demanda um local onde a comunidade possua formar de entretenimento onde seja possível passar seu tempo, e desse modo compartilhar da experiência com os demais. É interessante a citação sobre a cidade de Carambeí, devido à questão gastronômica que a cidade já representa, e que atrai o público. No caso de Ponta Grossa e da Estação Saudade, uma das formas de entretenimento que pode ser aproveitada e mantida é a Feirinha da Estação que acontece todos os sábados e reúne artesãos (as), produtores (as) dentre outros membros da comunidade local. Tal feito além de manter a comunidade e o visitante no local por mais tempo, faz com que o mesmo possa interagir e conhecer mais sobre as questões culturais do município.

#### **IMAGEM 8 - FEIRA DA ESTAÇÃO**



Fonte: Prefeitura de Ponta Grossa, 2014.

O segundo questionamento á arquiteta foi em relação ao turismo cultural no local com base na questão ferroviária da cidade.

Não é só importante como fundamental, por que a minha percepção que tem se confirmado é que existe afetividade de boa parte da população com aquela área, nem sempre devido a ferrovia mas por diversos outros locais, como pelo terminal central, pelo shopping, pelo paraguaizinho. Então cada um desses locais traz uma atratividade,

poucas pessoas gostam do local pela ferrovia. Então devemos aproveitar essa circulação para mostrar essa importância. Afinal deve-se conectar patrimônio material e imaterial com a educação. Já temos o patrimônio material evidente, mas que discurso ele passa? O discurso da ferrovia é falado num código que as pessoas precisam entender, mas elas não tem esse conhecimento, a Estação não é o suficiente para passar o seu discurso. Então a educação e a atividade cultural, painéis ajudarão a fazer com que as pessoas entendam (MADALLOZZO, 2014).

Percebe-se que trabalhar a questão ferroviária no Parque Central é um dos objetivos do projeto além de tantos outros. O parque acolhe a ferrovia nos mínimos detalhes para evidenciar que aquela área foi palco de acontecimentos históricos ligados aos trens. Em relação às informações, o projeto também visa informar sobre o local, através de painéis explicativos, que servirão de informação tanto para a comunidade, quanto para os turistas.

Assim, o projeto parece ser apto a atender os visitantes e comunidade, através do planejamento de opções de lazer, recreação e interação entre a comunidade, bem como infraestrutura adequada.

## **CAPÍTULO 4: ANÁLISE DAS PESQUISAS ONLINE E IN LOCO REALIZADAS COM A COMUNIDADE E VISITANTES**

Após o levantamento realizado sobre os temas propostos, e as discussões acerca dos mesmos é possível relacionar a teoria com o estudo de caso de Ponta Grossa, por intermédio dos questionários aplicados a respeito da Estação Saudade e do Espaço urbano apresentado. No total foram realizados 300 questionários, 200 por meio online e 100 *In loco*.

Os 100 questionários *in loco* foram aplicados a pessoas aleatórias presentes no espaço do Parque Ambiental, e os 200 questionários online foram divulgados via redes sociais podendo ser respondido por toda e qualquer pessoa que possuísse acesso a mesma.

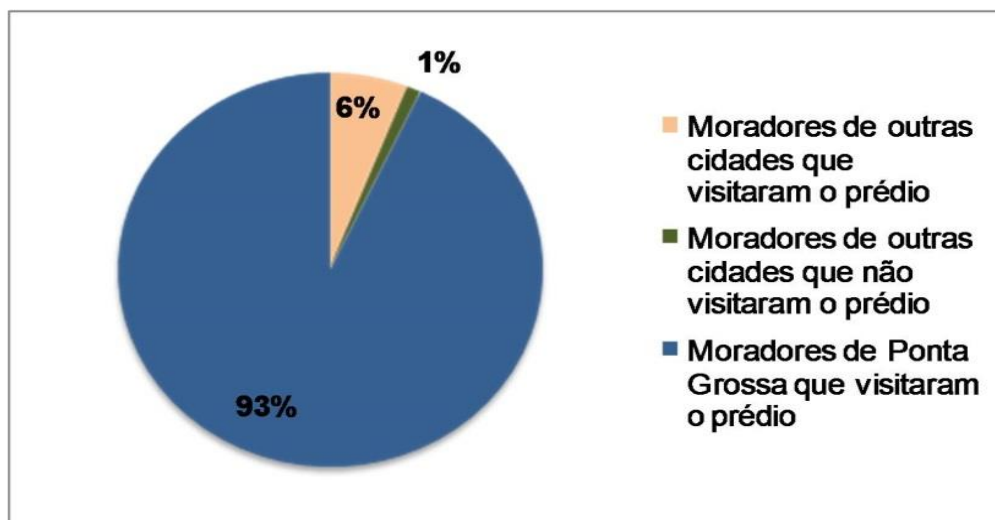
Estes questionários foram realizados com a comunidade, e visitantes. Na forma online, foram coletadas respostas de pessoas de diversas cidades do Paraná e de outros estados. Estas pessoas foram questionadas a respeito das motivações que conduziram a visitar o local e sobre a percepção que tiveram do ambiente e patrimônio contido no espaço citado.

A tabulação foi realizada por método de palavras chave, reunindo em um mesmo grupo as declarações que possuíam palavras repetidas ou com mesmo sentido, sendo possível assim filtrar as respostas.

### **4.1 Pesquisas Online - Moradores e Visitantes**

Em relação às pesquisas online, das 200 realizadas 20 são de visitante. Todos os moradores já visitaram a estação Saudade, como é possível perceber no gráfico a seguir. A pequena porção que não conhece pessoalmente o local são apenas não moradores. Percebe-se que da porção de visitantes, apenas 1% nunca visitou a estação Saudade, porem conhecem por outros meios . Tal fato é possível ser observado no gráfico 1 a seguir.

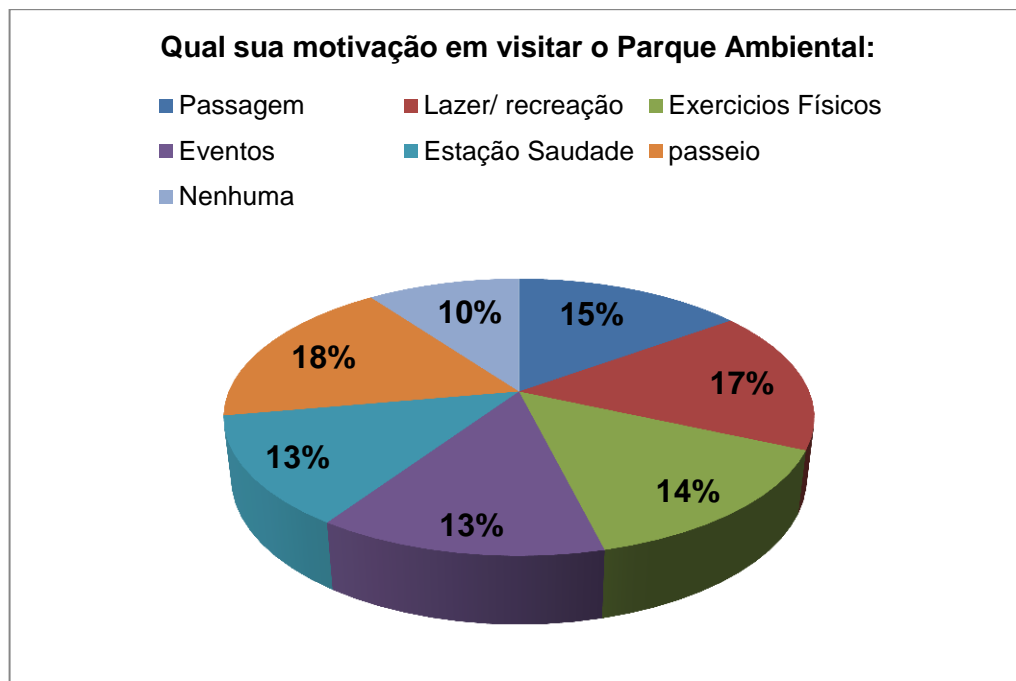
**GRÁFICO 1 - CONHECIMENTO DE MORADORES E NÃO - MORADORES EM RELAÇÃO A ESTAÇÃO SAUDADE.**



Fonte: Autora.

Das 180 pessoas que compõem a comunidade local, as motivações apresentadas em frequentar o local são as mais diversas. Percebe-se que o principal motivador é apenas o ato de passear, em seguida vem questões relacionadas ao lazer e recreação, e em terceiro é o fato de o Parque ser um espaço de ligação o que acarreta na passagem entre o local. Também não pode ser desconsiderado o número de pessoas que frequentam o local para realização de atividades físicas, percebe-se que é um número relevante na pesquisa. Desse modo supõem-se que se aumentadas as opazações de lazer, e prática de atividades físicas no local esse número tende a aumentar.

## GRÁFICO 2 - MOTIVAÇÕES DA COMUNIDADE

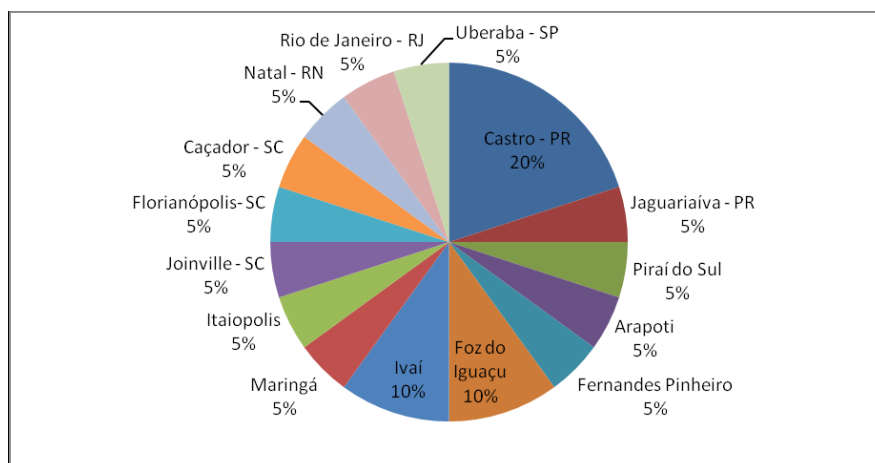


Fonte: Autora.

Outro fator que tem levado a comunidade a frequentar o local é a realização de eventos e atividades comerciais e culturais que acontecem no decorrer da semana, ou no mês. Um exemplo a ser citado é a Feirinha da Estação que passou a acontecer em 2014.

Em relação aos visitantes, foi possível receber resposta de 20 pessoas, de cidades diferentes e até mesmo de outros estados. No gráfico a seguir é possível perceber essa relação de visitantes. Foi possível abranger pessoas de 15 cidades diferentes como é possível ver no gráfico 3.

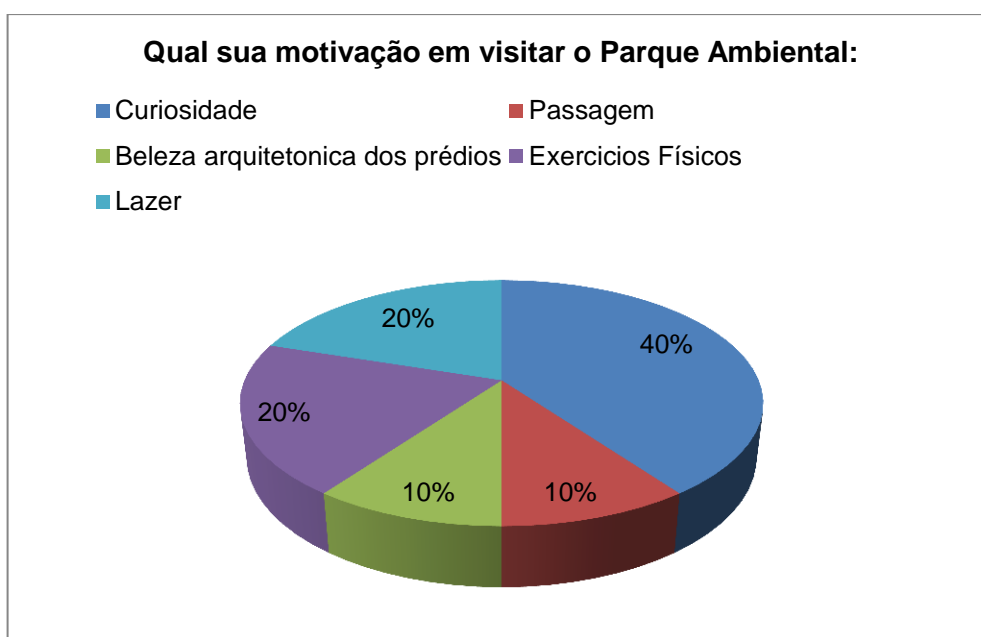
### GRÁFICO 3 - RELAÇÃO DE CIDADES



Fonte: Elaborado pela autora.

Entretanto, as motivações dos visitantes para frequentar o local são menos variadas, mas é possível perceber que se assemelham ao que foi citado pela comunidade.

### GRÁFICO 4 - MOTIVAÇÃO DOS VISITANTES



Fonte: Autora

Dos visitantes, 40% foram motivados pela curiosidade em conhecer o local, percebe-se que citam o fato de não existir informações sobre os prédios históricos no espaço, e também em relação aos monumentos referente aos elementos das praças do Parque. Também com os mesmos valores está a busca por lazer e exercícios físicos, como as caminhadas. Em seguida está a motivação por conhecer prédios históricos e a passagem obrigatória pelo local.

A construção arquitetônica do prédio da Estação Saudade é um dos atrativos que leva o não morador a passar pelo local, porém o fato de a mesma estar temporariamente fechada para visitação faz com que a pessoa apenas passe pelo local e o veja de fora, sem permanecer por mais tempo.

Percebe-se novamente a o uso do local para prática de atividades físicas, fator que também motiva a comunidade a visitar o local. Percebe-se que tal informa o deixa evidente questão “Bom para a comunidade, bom para o turista”, sendo que se o aspecto evoluir o número de visitantes tende a aumentar. Tal fato apresenta-se para a maioria das questões.

Em rela o a questão de preserva o do prédio, todos os entrevistados afirmaram acreditar na importância desse ato. Tal fator reflete-se em suas sugestões que serão tratadas em breve.

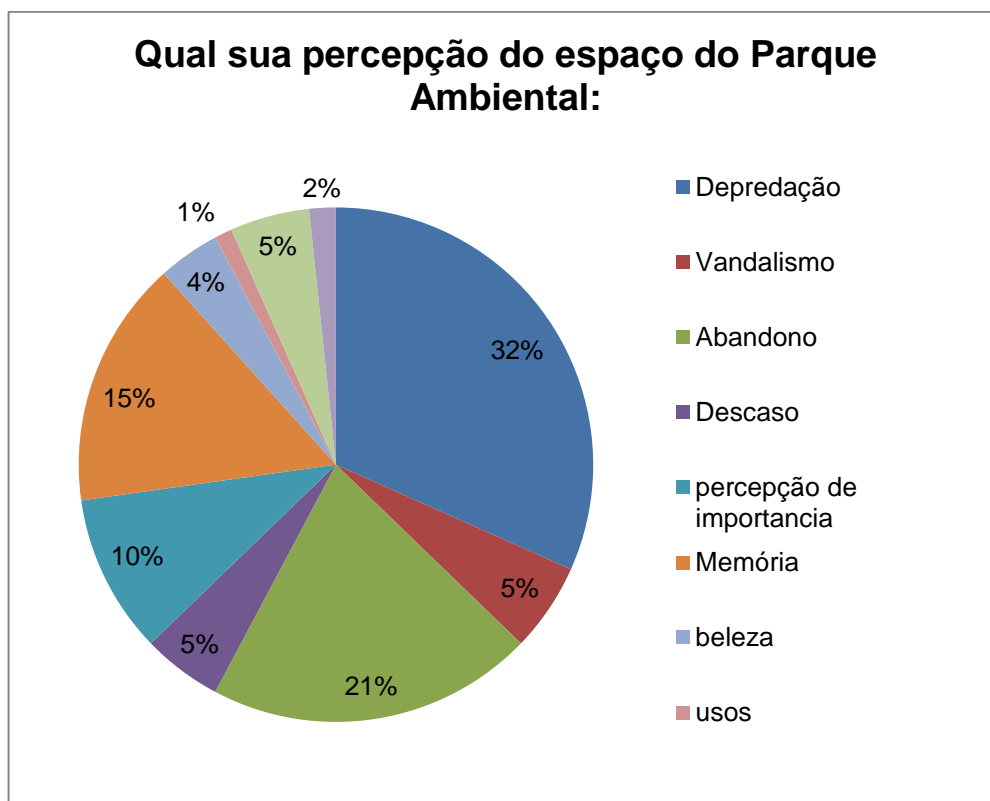
#### 4.1.1 Análises das percep es dos entrevistados online.

Através das pesquisas realizadas por meio eletr nico, dos 200 entrevistados, 180 são moradores da cidade de Ponta Grossa. Destes, existem opiniões diversas a respeito do espaço e do patrimônio cultural presente no mesmo, através de algumas das frases de tais entrevistados   possível entender a visão que os cidad es têm, e a diversidade destas visões.

Em rela o aos moradores, quando questionados a respeito de sua percep o sobre o espaço onde visitaram e o patrimônio presente no mesmo, nota-se que existem diversos aspectos que afetam negativamente a visão dos moradores. Em primeiro lugar percebe-se que a depreda o   a principal questão, citada por 32% da comunidade. Tal palavra se refere   Esta o Saudade e ao fato de que a mesma não apresenta um uso onde possa ser aproveitada pela comunidade. Conseqüentemente existe abandono, que

acarreta em atitudes de vandalismo, degradação, depredação e desvalorização. Como é possível perceber no gráfico 5.

**GRÁFICO 5- PERCEPÇÕES DE MORADORES – ONLINE**



Fonte: Autora

Nota-se a preocupação dos moradores com a estrutura da Estação Saudade tanto interna quanto externa, bem como a necessidade de restauração. Também percebe-se que 5% da população cita o vandalismo como causa dos maus danos, além de deixar propício a falta de segurança no local.

Porém, o que causa o vandalismo por parte da própria comunidade local? Pode-se entender que é uma prática realizada apenas por diversão, já que existem pessoas que não possuem conhecimento ou noção dos impactos negativos que podem causar, tanto nos patrimônios culturais quanto naturais. De certa forma, é possível citar que a falta de conhecimento é um dos motivos que gera tal atitude obviamente não sendo o único motivo e também a única



solução. Falta de conhecimento impede o indivíduo de possuir qualquer sentimento em relação a um objeto, ou a um local.

Dessa forma, existe a necessidade de dois tipos de educação: o conhecimento dos bens patrimoniais (história), porque aquele bem tem necessidade de preservação? E o porquê preservar (educação patrimonial). Porém, não é tão simples assim inserir o conhecimento de um bem patrimonial num indivíduo já com uma ideia formada e impor-lhe tais mudanças. No caso da Estação Saudade e do Parque Ambiental, é necessário existir interação com a comunidade primeiramente no espaço e com o Prédio, já que o turismo só pode acontecer a partir do momento que os bens possam ser usufruídos.

Através dessa análise, é possível perceber que a interpretação é necessária não apenas para os visitantes, mas também para a comunidade, já que ela influencia na percepção do morador ou não morador.

Outra questão citada nas declarações é a memória, que aparece em 15% das frases. Esse vínculo que os cidadãos apresentam é também o que causa incomodo ao ver o prédio no estado atual.

É possível perceber que estas pessoas também receberam o conhecimento por parte dos familiares. A sensação de nostalgia que aquele espaço e aqueles bens causam a este indivíduo, faz com que exista um sentimento positivo em relação ao espaço, ou seja, de pertencimento.

Assim como Monastirsky (2006) ressalta, o conhecimento sobre a ferrovia como patrimônio cultural sustenta-se principalmente através da memória, podendo ela ser coletiva ou individual. E assim através da memória individual forma-se a coletiva, a qual pode ser trabalhada através de histórias e conhecimento, já que os indivíduos se lembram do que é importante para um grupo, e no caso de Ponta Grossa a ferrovia influenciou uma parte significativa da população, seja em questões econômicas ou sociais. Desse modo é possível entender que, a memória passada para as novas gerações é uma forma de apresentar a importância de determinados bens patrimoniais.

Percebe também que dos entrevistados 11% que percebem a importância do prédio devido ao conhecimento histórico que possuem, e nestas mesmas pessoas é evidente o sentimento de perda.

Existem também os que enxergam potencial no local sendo 1% dos entrevistados, e estes sugerem usos para a Estação Saudade, como o Museu

Ferroviária, e também a transformação do Parque Ambiental num parque temático da ferrovia. Apesar de o número ser relativamente menor comparado a outras questões citadas, deve ser levado em consideração, pois significa que existem ideias para o prédio vindas da própria comunidade.

Através de algumas das frases é possível perceber estes fatos, sejam eles positivos ou negativos.

### QUADRO 1 – DECLARAÇÕES DE MORADORES - ONLINE

<p>É muito bonito e importante. Nasci aqui, cresci, e vivo aqui com meus filhos. Ainda peguei o final da época das linhas dos trens que passavam por ali, lembro que tinha que esperar o trem passar para atravessar e sair do bairro para o centro. É uma marca na história de Ponta Grossa. Meu pai e minha mãe contam histórias sobre ela Maria Fumaça, deve ter sido incrível e maravilhoso viver naquele tempo”. ( ENTREVISTADO 1)</p>
<p>“ Parque ambiental precisando de um paisagismo. Já a antiga estação ferroviária, como sendo um patrimônio histórico, necessita ser restaurada e ser usada como museu ou espaço para feiras de artesanato local.” (ENTREVISTADO 2).</p>
<p>“O Centro Histórico Parque Ambiental é um marco da história da cidade de Ponta Grossa como referencial histórico da ferrovia que foi um dos maiores responsáveis pelo crescimento e desenvolvimento da cidade. O local já estava em processo de deterioração antes de deixar de ser a biblioteca pública, porém atualmente a situação está crítica. Os elementos arquitetônicos estão em processo de extravio e as pichações estão destruindo o local.” (ENTREVISTADO 3).</p>
<p>“O local deveria ser melhor preservado, pois a memória de nossa história está naquele lugar. Os cidadãos de PG não dão a devida importância ao conjunto de prédios e nem a antiga Maria Fumaça. A pouca divulgação da Casa da Memória, e falta de um uso Histórico dos prédios adjacentes não remete a importância que tiveram na construção e desenvolvimento de nossa história. Para os jovens é apenas um lugar velho....” ( ENTREVISTADO 4).</p>
<p>“Abandono, sou filha de ferroviário, e a minha lembrança daquele lugar é muito linda, meu pai trabalhava ali, partia dali para suas viagens, e queria que fosse mantida a memória do lugar...” ( ENTREVISTADO 5).</p>
<p>“Descaso com o patrimônio e até visto por outras pessoas. Certa vez levei duas amigas que moram no RS até o parque e elas se mostraram fascinadas com a construção e acharam uma pena estar no estado que está.” ( ENTREVISTADO 6).</p>
<p>“O parque deveria ser montado com a temática das ferrovias, valorizando esse patrimônio histórico da cidade. Felizmente restam algumas lembranças concretas, como a "Maria Fumaça" exposta, mas deveria ser feito novo planejamento em com o tema ferrovias, pois é um patrimônio cultural da cidade.” ( ENTREVISTADO 7).</p>
<p>“O parque é um espaço com um grande potencial turístico mas que esta</p>

abandonado pelo poder público, esse espaço poderia ser melhor utilizado. Percebi também muita depredação da estação, um patrimônio de tanta importância jogado fora.” ( ENTREVISTADO 8).

“A percepção que tive, foi que aqueles patrimônios poderiam já estar restaurados, pois são uma grande característica histórica cultural, é a marca da evolução da cidade, e não deveriam estar no estado em que estão, pois a maior parte deles esta se deteriorando e quando os turistas e ate mesmo os moradores locais chegam naquelas proximidades, a impressão que se tem é de total abandono dos órgãos públicos naquele lugar, pois passa nos a sensação de um lugar abandonado onde seu público são vândalos e traficantes.” (ENTREVISTADO 9).

No caso do entrevistado 1, é possível perceber que a memória da época esteve presente na geração passada, transferida através de histórias e causos. Também é vivida pelo entrevistado que demonstra perceber o descaso com o prédio. Ao observar as declarações 2 e 3, onde destacam-se novamente as questões da falta de preservação e da alta degradação do local, é possível perceber que existe a preocupação em relação ao espaço, e o desejo para que o local possa ser restaurado e utilizado para fins culturais e até mesmo para o turismo.

Nas declarações dos entrevistados 5 e 6, é possível perceber novamente as questões da memória e da informação. A escassez de conhecimento sobre a história do local nos jovens preocupa de forma que um dia a memória do local desapareça. Percebe-se novamente a memória individual e o sentimento de pertencimento, que torna a falta de preservação um fator desmotivador.

Também, na entrevista 7, percebe-se que pessoas podem se interessar pelo prédio, e sentir curiosidade sobre o patrimônio ferroviário de Ponta Grossa. Porém, a falta de cuidados com o prédio da estação São Paulo-Rio Grande demonstra o descaso que existe de parte da cidade para com a história local.

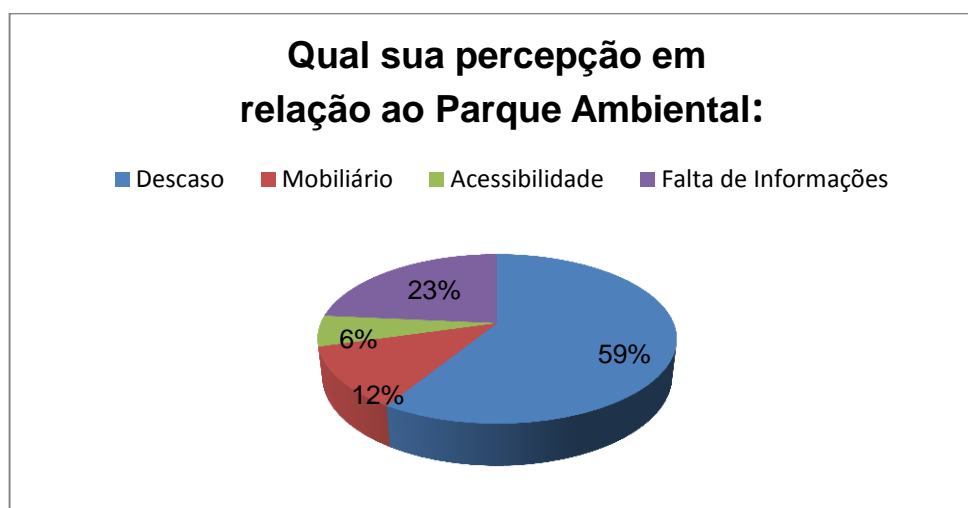
Na palavra do entrevistado 8, a sugestão de uso do espaço em si para a ferrovia, tratando da história do local transformando-o completamente para a história ferroviária local. Já nas palavras dos entrevistados 9 e 10, percebe-se que também existe a preocupação com o turismo. Não apenas com o potencial

que o local possui, mas também com a imagem que os visitantes têm do local devido a preservação inadequada.

Após a análise dos moradores, tratando-se de um espaço onde se pretende trabalhar o turismo é necessário levar em conta também a opinião do não morador.

Dessas 20 pessoas, 17 conhecem a estação e já visitaram e 3 apenas conhecem e não visitaram, desse modo não responderam a questão. Das 17 pessoas que visitaram o local quando questionadas sobre sua percepção do espaço e do patrimônio levantaram principalmente a questão do descaso com 59% das declarações. No gráfico 6 é possível perceber essa predominância.

### GRÁFICO 6 - PERCEPÇÕES DE VISITANTES - ONLINE



Fonte: A autora.

Assim, entende-se que a degradação, a falta de uso na estação Saudade afetam diretamente a visão que as visitantes têm da cidade como um todo, tal acontecimento passa a impressão de descaso com o município inteiro.

Percebem-se também sugestões em relação ao mobiliário do espaço do Parque Ambiental como iluminação, bancos, e também formas de acessibilidade.

### QUADRO 2 – DECLARAÇÕES DE VISITANTES - ONLINE

“O descaso do poder público, e da sociedade, tanto para a área de integração, quanto para o patrimônio. Pois a cidade de ponta grossa é muito falha em relação aos cuidados de

espaços patrimoniais, não visa a interação passado presente, se atem ao moderno, deixando de lado sua história.” ( ENTREVISTADO 1 – CASTRO PR)
“Sou apaixonado por prédios históricos, porém, o Patrimônio Ferroviário de Ponta Grossa, dentre dezenas que conheço, merece cuidado, atenção, preservação e muito carinho.” (ENTREVISTADO 2 – CASTRO PR)
“Percebi que existe um certo descaso com o valor que esse Patrimônio representa para Ponta Grossa e até mesmo para o Paraná, e com relação ao Parque Ambiental.(ENTREVISTADO 3– ARAPOTI PR ).
O espaço apresenta pouca preocupação com a acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida além de não existirem árvores e locais para descanso e lazer. Quanto ao Patrimônio Ferroviário, este se apresenta seu exterior depredado e sujo. (ENTREVISTADO 4- FERNANDES PINHEIRO- PR)
Que o mesmo poderia ser mais conservado, e que poderia haver totens, cartazes, contado mais sobre a história do lugar. (ENTREVISTADO 4–IVAÍ PR)
Praticamente um descaso com a memória da cidade de Ponta Grossa...Ponta Grossa é o maior entroncamento ferroviário do Brasil e muito de sua história está ligada a ferrovia. O que a prefeitura municipal fez com o antigo parque ferroviário, foi algo muito triste.(ENTREVISTADO 5 – CURITIBA-PR)
Degradado e com pouca explicação a cerca dos prédios presentes no local, quero dizer o seguinte: estive lá e para mim tanto faz ter ou não aquele prédio, ele não remete ser importante pelo estado que está, não há nada por lá que diga o que foi o prédio e nem sua importância para a cidade. ( ENTREVISTADO 6 - RIO DE JANEIRO – RJ)

Fonte: Autora

Como explica Dias (2006), a conservação e valorização do Patrimônio não apenas tem uma função de proteção ao bem tombado, mas também para com a cidade e a imagem que a mesma pretende oferecer, tanto para cidadão quanto para visitantes. O autor também ressalta que:

Deve-se potencializar os aspectos ligados ao conhecimento dos significados patrimoniais, a sua correta conservação e a sua permanente valorização que remete a um benefício comum. ( DIAS, 2006, p.91).

Além da questão da preservação, nota-se que os visitantes se incomodam pela falta de informações a respeito do local.

Desse modo, é preciso levar em consideração as questões de educação patrimonial. Explicar a história através dos bens patrimoniais tanto para visitantes quanto para a comunidade, promover a educação patrimonial

por meio do turismo é uma das ferramentas que seriam indicadas nesse caso. Trabalhar o espaço para mostrar sua história a visitantes e comunidade. A interpretação do patrimônio advém da valorização e da preservação. A inclusão da comunidade é interessante já que a mesma é reconhecida pelos visitantes como a produtora do conhecimento, dos atrativos oriundos da significação cultural, protagonista na reinvenção da cotidianidade, respeitando-se o imaginário, as crenças, entre outros. (Murta e Albano, 2005).

Novamente, nota-se que a falta de preservação desvaloriza a importância dos prédios históricos para os visitantes, já que a percepção de que os mesmos têm é que se não é importante para a comunidade local, então não é importante para ninguém.

#### 4.1.2 Propostas e sugestões da comunidade e visitantes por meio online

Através das sugestões dadas pela comunidade, percebe-se que a principal ideia que os mesmos têm é a de um museu ferroviário, que conte a história ferroviária da cidade no próprio prédio. Alguns até citam o exemplo de Curitiba, com o museu ferroviário do shopping Estação.

Percebe-se também que a preocupação com a restauração do prédio não deixa de aparecer, e alguns até mesmo citam o uso do local para o turismo, com roteiros históricos culturais. Mas, o mais importante para os entrevistados é que o prédio tenha um uso.

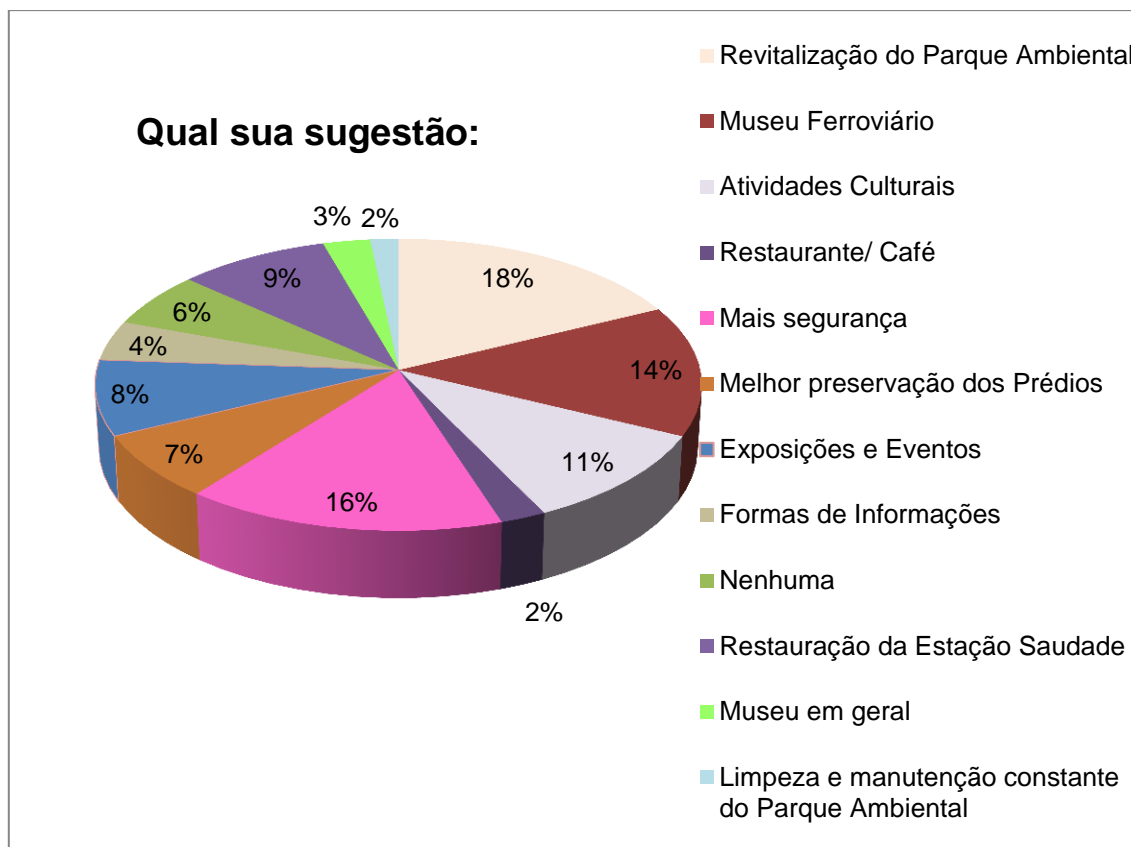
Os usos sugeridos pela comunidade entrevistadas são diversos: Museu ferroviário, um local para restauração (cafés, restaurantes), locais para aulas, e oficinas culturais gratuitas. É importante ressaltar também que, além de sugestões de uso para o prédio, percebe-se a necessidade de melhora da infraestrutura em geral do Parque Ambiental, iluminação e segurança por exemplo.

Outra sugestão levantada pelos mesmos é que existam materiais autoexplicativos para o local. Nos gráficos a seguir é possível conferir as sugestões de ambos os grupos: moradores e visitantes.

**GRÁFICO 7 - SUGESTÕES DE VISITANTES - ONLINE**

Fonte: Autora.

**GRÁFICO 8 - SUGESTÕES DA COMUNIDADE - ONLINE**



Fonte: A autora.

Percebe-se a necessidade de uso da Estação Saudade, principalmente com fim de Museu ou local para atividades culturais Também a questão de segurança para que sejam evitados casos de vandalismo dentre outros desentendimentos causados por consumo de drogas ou bebidas alcoólicas no local.

Também a sugestão por mais eventos no local é evidente, sendo esta uma ação que pode acontecer durante todo o ano, mesmo já existindo um museu ou outro uso para Estação.

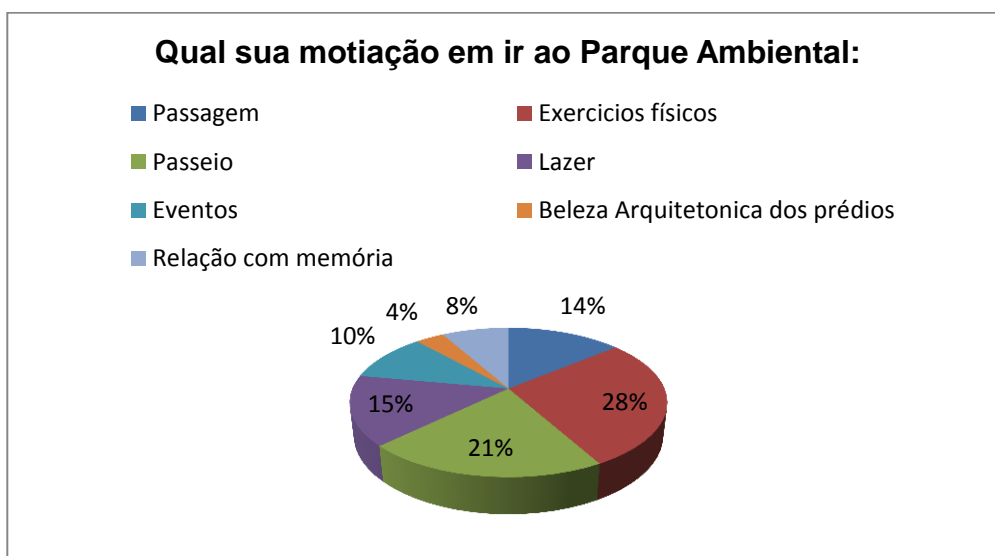
#### 4.2 Pesquisas in loco - moradores e visitantes

Das 100 pesquisas realizadas com as pessoas no espaço do Parque Ambiental, 14 são visitantes. Analisando primeiramente os questionários dos 86 moradores é possível perceber que a maior parte da população reconhece a importância da preservação dos prédios, já que apenas 7% são contra esse ato.



Em relação à motivação dessas pessoas em visitar o Parque Ambiental percebe-se algumas semelhanças com as respostas obtidas na pesquisa online. Destacam-se o uso do espaço para o lazer, atividades físicas, passeio, e também com os eventos que ocorrem no local. Constam as seguintes informações:

### GRÁFICO 9 - MOTIVAÇÃO DOS MORADORES – IN LOCO

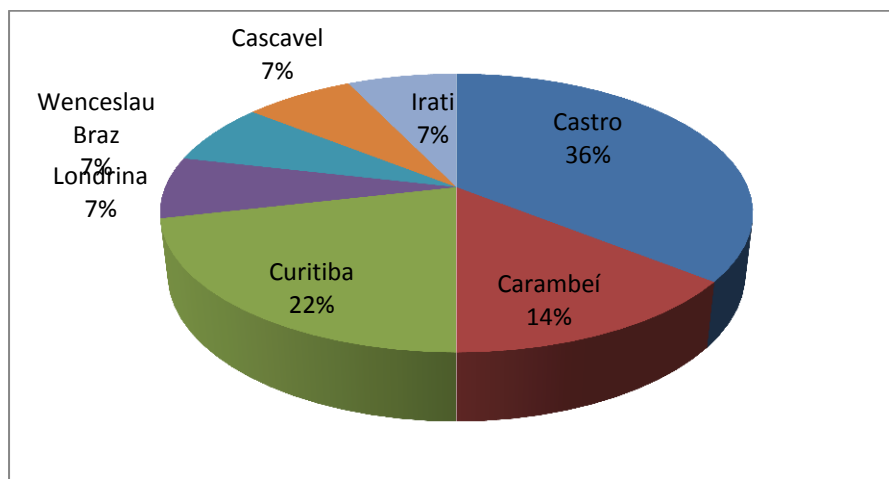


Fonte: Autora.

Percebe-se que o mais citado pelos moradores é a prática de exercícios físicos, fator já citado anteriormente nas pesquisas online. O uso das pistas de caminhada e dos equipamentos de alongamento tornam-se os principais motivadores e também para utilizar o local como forma de passeio. Outra questão mencionada é a motivação relacionada à memória ou sentimento em relação ao local devido à presença ferroviária, citado por 8% das pessoas e também a beleza arquitetônica do prédio da Estação Saudade citado por 4% das pessoas.

Em relação aos visitantes, foram obtidas respostas de 14 pessoas 7 cidades diferentes do estado sendo estas as seguintes

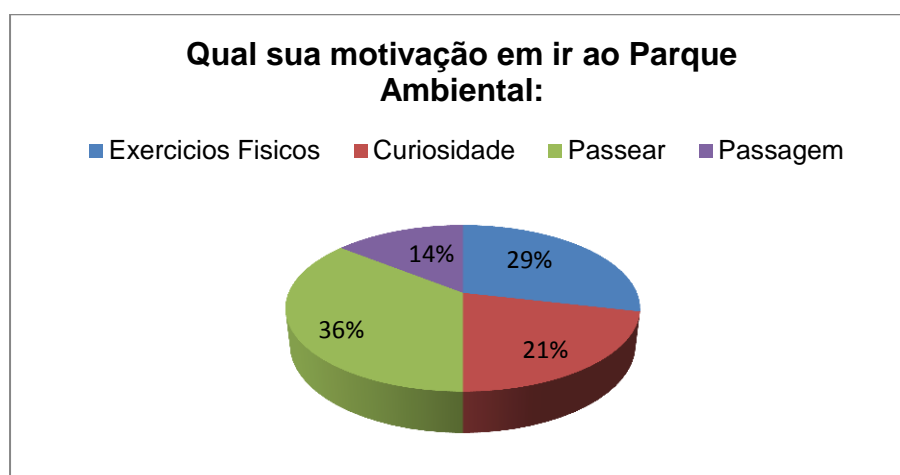
### GRÁFICO 10 - RELAÇÃO DE CIDADES – IN LOCO



Fonte: Autora.

Percebe-se um maior número de visitantes da cidade de Castro-PR, Curitiba-PR, e Carambeí-PR. Já às motivações dos mesmos a freqüentar o local não diferem significativamente do que foi apresentado pela comunidade.

#### GRÁFICO 11- MOTIVAÇÕES DE VISITANTES – IN LOCO



Fonte: Autora.

Dos 14 entrevistados, 36% vão até o local para passear e 29% para praticar atividades físicas no local. Percebe-se desse modo que a principal motivação tanto de comunidade quanto de visitantes em freqüentar o local é para passeio e realização de atividades físicas. Outra questão é que o local faz parte do percurso dos cidadãos, bem como dos não moradores que precisam passar pelo local para chegar a outros.

Tal ato pode ser considerado negativo a primeira vista, mas na verdade é uma vantagem que o espaço possui, pois acaba reunindo um número relativo de pessoas todos os dias que possuem o Parque Ambiental como parte de seus percursos, tornando mais visível toda atividade que possa ocorrer no local bem como toda forma de lazer e recreação.

#### **4.2.1 Análise das percepções dos entrevistados por meio da pesquisa in loco.**

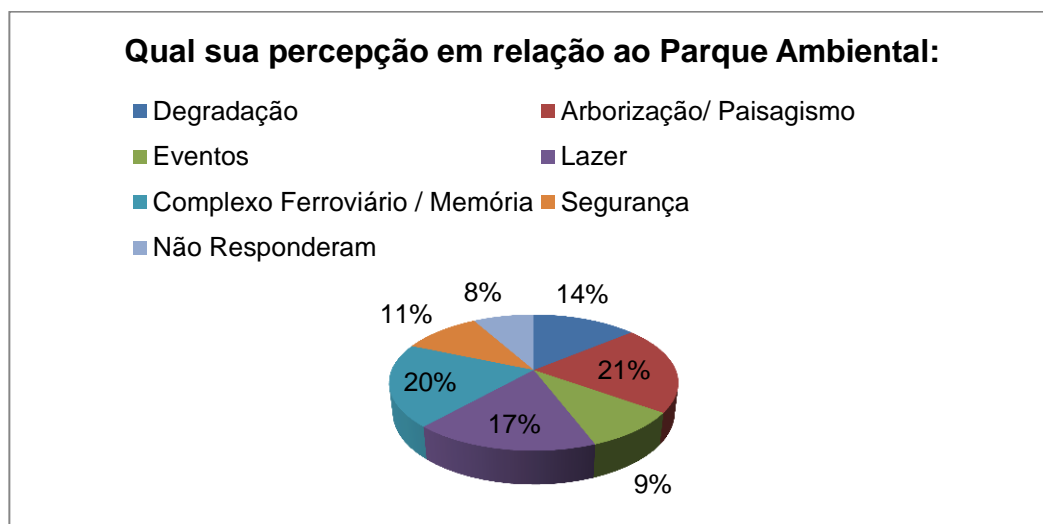
Nas pesquisas realizadas no espaço do parque ambiental, foi possível perceber um maior envolvimento da comunidade que é quem mais frequenta o local. Dos 100 questionários aplicados, 14 não são de moradores.

Porém, através das respostas recebidas tanto da comunidade, quanto dos visitantes percebe-se que, em contato direto com o local as pessoas demonstram um maior sentimento em relação ao Patrimônio ali presente, principalmente pela estação Saudade e sua degradação. Também é possível perceber que a degradação do Complexo Ambiental a qual aumentou no decorrer dos anos é também um dos principais citados.

Porém através da análise, realizada em dois grupos, sendo de moradores e visitantes, percebe-se que os visitantes ao presenciarem o local demonstram interesse pela história ferroviária por trás dos prédios, e o quanto a falta de informação influencia a visão dessas pessoas.

Por intermédio das falas dos moradores enquanto estão no Complexo Ambiental, nota-se que os mesmos demonstram um sentimento de perda em relação à estação Saudade, devido a sua degradação. Também é possível perceber que os cidadãos demonstram a necessidade de revitalização do Parque Ambiental, que com o tempo sofreu diversas modificações que fogem do seu real propósito. Porém, novas modificações como a pista de caminhada é um incentivo para a comunidade frequentar o local além de ser uma forma de lazer que o espaço oferece. Também alguns eventos que passaram a acontecer no local em 2014 agradaram a população. Com base no gráfico a seguir é possível analisar que 20% das pessoas que frequentam o espaço percebem a questão ferroviária no mesmo.

## GRÁFICO 12- PERCEPÇÃO DA COMUNIDADE EM RELAÇÃO AO COMPLEXO AMBIENTAL



Fonte: Autora.

Das 86 frases recolhidas, 21% citam a questão da arborização no local, evidenciando que a falta de árvores, jardins e toda a questão de paisagismo local afeta diretamente a frequência em que as pessoas vão ao Parque para a prática do lazer. Também percebe-se a falta de conhecimento da comunidade em relação ao significado que os monumentos possuem, e qual o significado do nome Complexo Ambiental. A falta de tais informações faz as pessoas ligarem o termo “ambiental” diretamente à questão natural, deixando em evidência que a falta de informações, matérias explicativas realmente faz diferença tanto para com a comunidade e até mesmo visitantes.

Também, em relação a questões de degradação, 14% dos entrevistados relataram sua insatisfação em relação à manutenção tanto da estrutura (bancos em mau estado, postes sem lâmpadas, caçadas desgastadas), quanto à questão dos monumentos no local, já que alguns que compunham o projeto arquitetônico já não existem e outros estão em péssimo estado.

Percebe-se também que, das frases recolhidas 9% pessoas ressaltam a questão dos eventos que acontecem no local, sugerindo que os mesmos

poderiam acontecer mais vezes na semana, como uma forma de entretenimento para a comunidade.

Também nota-se que a pista de caminhada, bem como a pista de skate são formas de prática de lazer que agradam parte da comunidade, sendo estes elementos citados por 17% pessoas. Outros fatores que agradam a comunidade são os prédios da rede ferroviária, porém a depredação da Estação Saudade causa uma visão negativa do local. Dos entrevistados 20% citam que a estação Saudade (Estação São Paulo Rio Grande), é um prédio atraente bem como os demais prédios, sendo que estes os remetem a nostalgia quando frequentam o espaço, porém destacam a falta de cuidados, e de uso para a Estação Saudade bem como a necessidade de uma restauração no prédio. Dos demais entrevistados, 11% responderam que sentem a necessidade de mais postos policiais e mais segurança pois percebem o local como perigoso em alguns momentos do dia, também citam que o vandalismo que acontece nos prédios históricos principalmente a estação Saudade e a Maria Fumaça poderiam ser evitados de tal forma. De todos os entrevistados apenas 8% responderam que não possuem nenhuma percepção do espaço.

Assim observando algumas das frases recolhidas é possível perceber em poucas palavras tais fatos.

### QUADRO 3 - DECLARAÇÕES DA COMUNIDADE SOBRE O PARQUE AMBIENTAL – IN LOCO

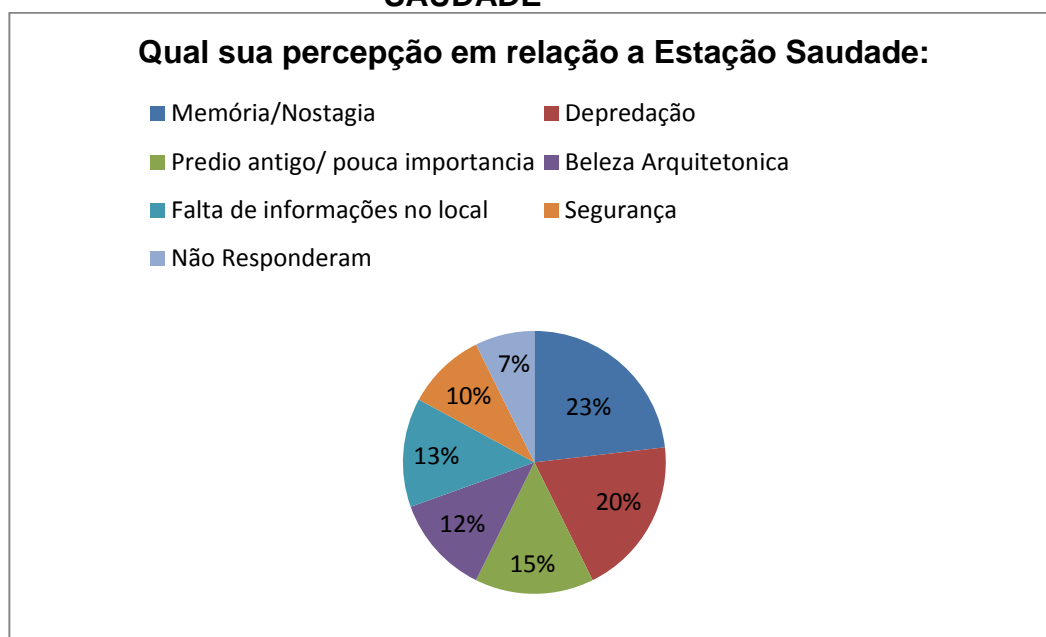
<i>“É legal, mas tem estado muito perigoso.”</i>
<i>“Percebo o descaso, não só com o Parque Ambiental mas também com a Estação. Os monumentos estão desaparecendo aos poucos, como as tendas, as piscinas, tudo tinha um significado agora está pela metade.”</i>
<i>“ Percebo as estações, me lembro de quando era criança quando ainda existiam trens, meu pai sempre me trazia para ver os trens. Ele conta que vinha buscar seus parentes na Estação[...].”</i>
<i>“É um bom lugar para lazer. Pena que a Estação está tão destruída.”</i>
<i>“É o pouco que temos em Ponta Grossa para um domingo à tarde. Venho no paraguaizinho, no shopping e já passamos por aqui. Agora com a feirinha tenho vindo mais vezes.”</i>
<i>“É um espaço bom, está melhorando aos poucos por que estão surgindo novas opções de lazer.”</i>
<i>“Percebo que o espaço está bem descuidado, totalmente descaracterizado.”</i>

É possível notar que, atividades como a feirinha que teve início em 2014, atraem mais pessoas para o local. Dessa forma, tais atividades culturais que possam atrair as pessoas é também uma forma de utilização do espaço para o turismo.

Em relação à percepção do prédio histórico da Estação São Paulo-Rio Grande foi possível perceber uma diferença de percepções que variam de acordo com a idade dos entrevistados: os mais jovens possuem uma opinião mais superficial, vem o prédio como algo antigo, muitas vezes bonito, não conhecem muito sobre sua história. Os mais velhos já possuem uma maior ligação: alguns trabalharam na ferrovia, outros possuíam parentes que trabalharam, ou que participaram de viagens, que mudaram de cidade devido à ferrovia. Percebe-se dessa forma a memória que muitos revivem ao estar no local, o sentimento de pertencimento que a memória acarreta.

Como é possível perceber no gráfico a seguir, existe a preocupação com a depredação do prédio o que demonstra que parte da comunidade possui preocupação em reação ao bem patrimonial bem como a preocupação em relação à segurança e a um uso para o prédio

### GRÁFICO 13 PERCEPÇÃO DA COMUNIDADE EM RELAÇÃO À ESTAÇÃO SAUDADE



Fonte: Autora.

Dos 86 entrevistados, 23% responderam que sua percepção em relação à Estação Saudade os remete a nostalgia, já que possuem memórias relacionadas aos prédios, como o fato de terem pais ou avós que trabalharam na ferrovia, ou vivenciaram a época do final das linhas de trem, ou ouviam histórias dessa época.

Desse modo, tratando-se de depredação, 20% dos entrevistados citaram a questão da má conservação da Estação Saudade, demonstrando que tal fato remete os mesmos ao descaso. Também citam as pichações, vidros quebrados, dentre diversas ações de vandalismo, inclusive a falta de segurança. Além da estrutura precária bem como as infiltrações, cupins, madeiras e paredes necessitando de restauração.

Tratando-se da segurança, 10% das pessoas citaram questões como: vandalismo evidente até mesmo em horários de grande circulação, consumo de bebidas alcoólicas no local, brigas, dentre outros fatores. Dessa forma, é possível analisar que a depredação do prédio remete à comunidade a falta de segurança.

Percebeu-se também que, a falta de informações sobre os Prédios Históricos influencia na visão da comunidade. Dos entrevistados, 13% citaram

a falta de informações no local alegando não saber qual o valor histórico que o prédio representa.

Relacionado à falta de informação que parte da comunidade possui informação, 15% pessoas citaram que percebem a Estação Saudade como um prédio antigo, sem cuidados e sem importância. Percebe-se novamente que a questão de degradação influencia a visão dos demais, bem como demonstra a importância que o prédio tem para a cidade, demonstrando para muitos que tal Patrimônio é apenas um prédio velho.

Por fim, 12% das pessoas citaram a beleza do prédio como sua percepção e apenas 7% pessoas não perceberam nada em relação ao prédio.

Novamente é possível perceber na tabela 3 algumas das frases que revelam que a Estação São Paulo - Rio Grande demanda usos e cuidados.

#### **QUADRO 4 – DECLARAÇÃO DOS VISITANTES EM RELAÇÃO À ESTAÇÃO SAUDADE – IN LOCO**

<i>“Sempre achei muito bonito o prédio, porém nunca entendi o porquê do seu significado, só sei que está totalmente abandonada”.</i>
<i>“É triste ver nossa história desaparecendo dessa forma.”</i>
<i>“Meu avô era ferroviário, conheço parte da história daqui pelo que ele me contava. Mas está muito destruído, é triste.”</i>
<i>“Desde criança queria saber pra que serve este prédio, só sabia que era a biblioteca.”</i>
<i>“Não imagino este lugar sem a estação, é o pouco que nossa cidade tem de seu.”</i>
<i>“É uma pena o descaso, não só com a Estação Saudade, mas também com a Maria Fumaça. Deveriam fazer alguma coisa, colocar mais policiais pra cuidar do local. Se restaurarem vão destruir de novo.”</i>
<i>“Não percebo nada, acho que não deveria existir a Estação, não tem utilidade nenhuma para a cidade”.</i>
<i>“Eu sempre achei a estação linda. Agora dá pra ver que está bem mal cuidada. Não entendo por que fazem isso. Deveria ter mais segurança no local para não estragarem mais.”</i>

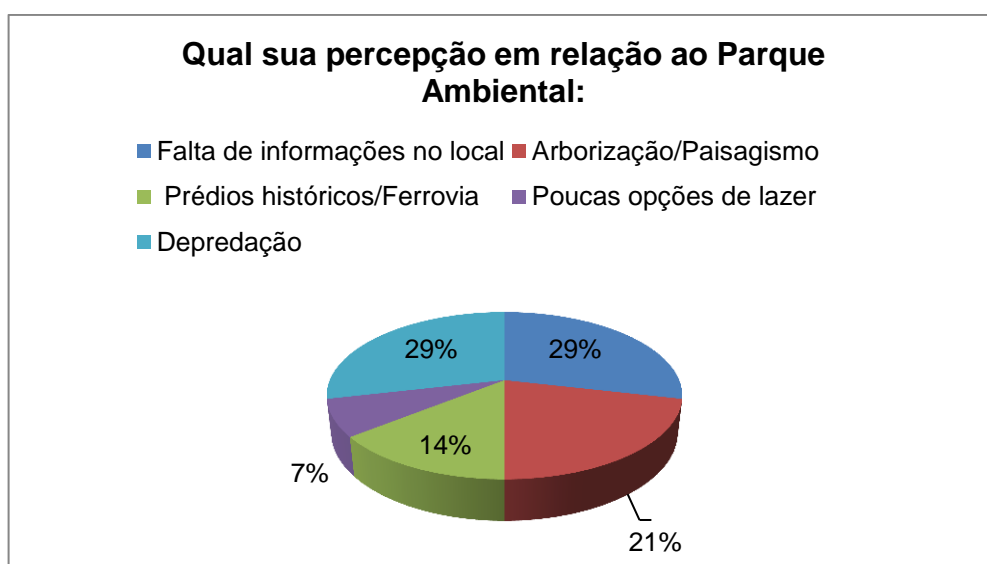
Em relação às questões respondidas por visitantes nota-se ainda que a depredação do espaço e a falta de informações sobre os monumentos relacionados ao Complexo Ambiental são os principais citados. Também observa-se novamente que as pessoas relacionam o nome “Ambiental” com



questões relacionadas a natureza, e a falta de informações no local não as faz perceber qual o real significado do nome e dos monumentos.

Dos 100 entrevistados In Loco, 14 são visitantes. Como é possível perceber no gráfico a seguir, as questões mais levantadas pelos entrevistados são a falta de informações do Complexo Ambiental e dos prédios históricos, a arborização e paisagismo, a depredação tanto do Complexo Ambiental como dos prédios históricos, e também mais opções de lazer.

#### GRÁFICO 14 - PERCEPÇÃO DOS VISITANTES EM RELAÇÃO AO COMPLEXO AMBIENTAL



Fonte: Autora.

Dos entrevistados, 29% percebeu a falta de informações no local, já que não havia nenhuma explicação sobre os prédios históricos nem mesmo sobre os monumentos do complexo ambiental. A necessidade de informações por parte dos visitantes sugere que os mesmos apresentaram curiosidade. Porém, não houve forma da mesma deixar de existir.

Outra questão levantada é a Arborização do local, situação que também faz com que as pessoas critiquem o nome “ambiental” já que o parque possui poucas árvores. Assim, 21% pessoas criticaram a falta de árvores, jardins, comparando tal fato ao nome do local. Dessa forma percebe-se novamente que a falta de informação muda a percepção principalmente dos visitantes, que podem vir a se interessar por algum monumento.

Também, é possível perceber que os visitantes também se interessam pelos prédios históricos, dos entrevistados 14% se questionaram a respeito da Estação Saudade e citaram que percebem a questão ferroviária pois já possuíam um conhecimento.

Também é possível perceber que os visitantes percebem a degradação tanto dos prédios históricos quanto do Complexo ambiental em si. Dos entrevistados, 29% citaram essa questão. Por fim também nota-se que existe ainda a percepção em relação ao lazer deixando evidente as poucas opções disponíveis, questão citada por 7% dos entrevistados. Tais fatos são percebidos novamente no quadro a seguir:

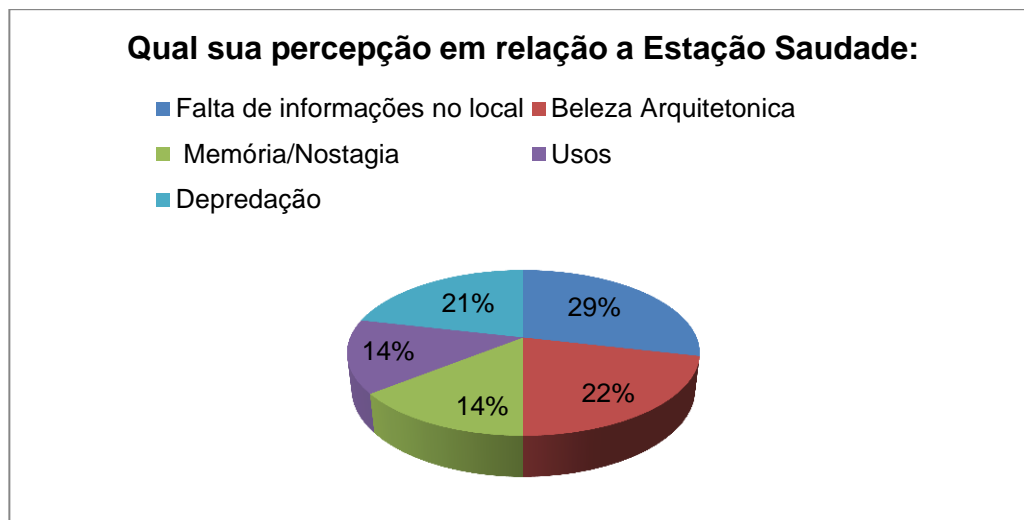
#### **QUADRO 5 – DECLARAÇÕES DE VISITANTES AO PARQUE AMBIENTAL – IN LOCO**

“É um espaço bom para lazer, mas poderia ser melhor trabalhado.”
“Queria saber por que tem esses monumentos. Não tem nenhuma explicação , achei curioso.”
“É um bom espaço para lazer, para prática de exercícios. Queria saber a história desse local, dos prédios antigos. Não tem nenhuma explicação.”
“Não entendo por que chamam de Parque Ambiental, pois de ambiental não tem nada, está mais para “concreta””.
“É um local muito interessante da cidade, poderia ter mais atividades apenas.”

Em relação à percepção dos não-moradores sobre o patrimônio ferroviário no local é possível notar ainda a questão da memória em alguns visitantes. Memória esta passada de pai para filho através de histórias.

No gráfico a seguir percebem-se diversas questões ressaltadas pelos visitantes principalmente no que diz respeito à degradação dos bens. Também é evidente novamente o quanto as pessoas sentem a falta de informações, além de um uso para o bem patrimonial em que seja possível interagir comunidade e visitantes, com a Estação Saudade.

## GRÁFICO 15 – PERCEPÇÃO DOS VISITANTES EM RELAÇÃO À ESTAÇÃO SAUDADE



Fonte: A autora

Desse modo é possível analisar que dos entrevistados, 29% perceberam a falta de informação no local mostrando o significado do prédio histórico e qual sua história. Também 22% pessoas foram atraídas pela beleza arquitetônica do prédio, e 14% pessoas remeteram o mesmo a sua memória pois já ouviram histórias de seus familiares sobre o local. Porém também nota-se novamente a questão da depredação do prédio que é o que mais chama a atenção dos visitantes sendo que 21% pessoas notaram essa primeira questão ao ver os prédios.

E por último com 14%, existe a percepção de que o prédio não possui nenhum uso, e necessita de um para que possa ser realmente aproveitado tanto por comunidade quanto visitantes. Na tabela 2, é possível perceber algumas das declarações.

### QUADRO 6 – DECLARAÇÕES DE VISITANTES EM RELAÇÃO A ESTAÇÃO SAUDADE – IN LOCO

*“Não sei o que significa, mas está bem destruída.”*

*“Meus pais são Ponta-grossenses, sempre me falaram que meus avós andavam de trem aqui, agora dá a impressão de um prédio fantasma.”*

*“A Estação é linda, pena que está tão mal cuidada. Deveriam restaurar e trabalhar melhor as*

*atividades culturais, fazer feirinhas mais dias da semana.”*

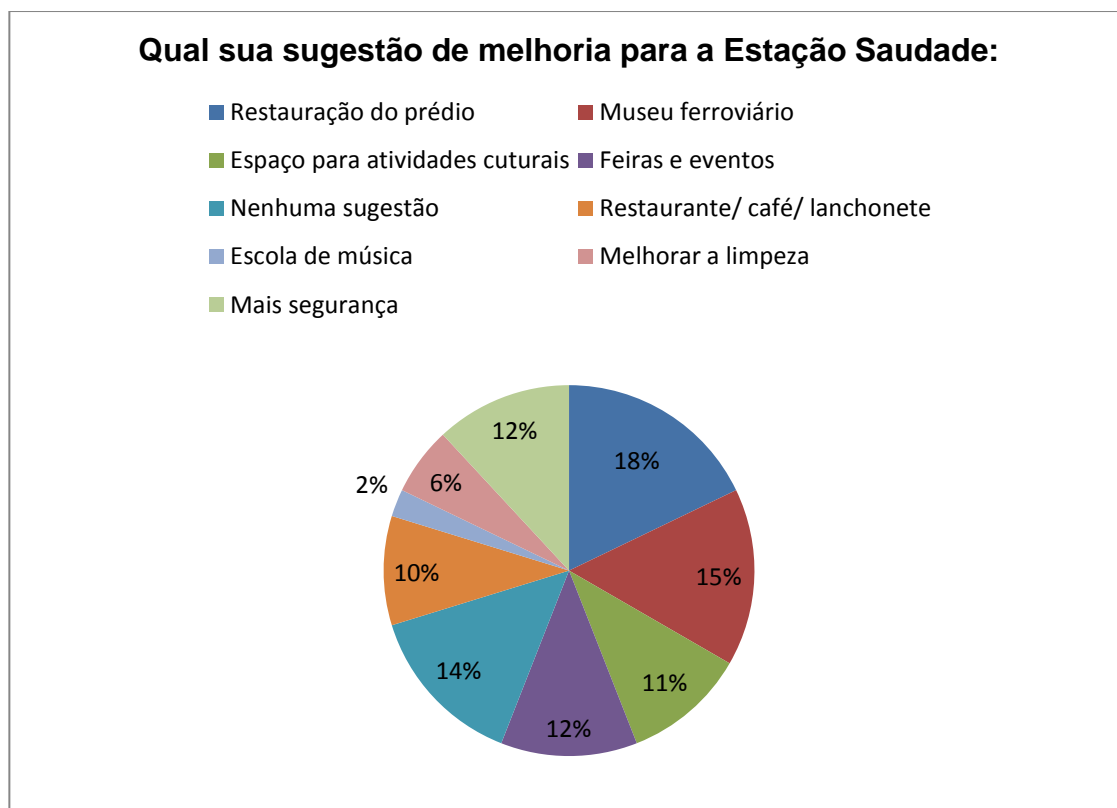
*“Percebo o descaso com a história da cidade, Ponta Grossa cresceu devido à ferrovia. Deviam dar mais importância a história.”*

*“É um prédio muito interessante e bonito, mas deveria ter alguma explicação sobre sua história eu fiquei curiosa.”*

#### 4.2.2 Propostas e sugestões da comunidade por meio In Loco.

Por intermédio das sugestões verificadas na pesquisa in loco, percebe-se que tanto os não moradores quanto a comunidade falam sobre a necessidade de restauração do prédio. Também fica evidente o apelo por um uso, sendo que as sugestões são as mais diversas.

#### GRÁFICO 16 - SUGESTÕES DA COMUNIDADE PARA A ESTAÇÃO SAUDADE – IN LOCO

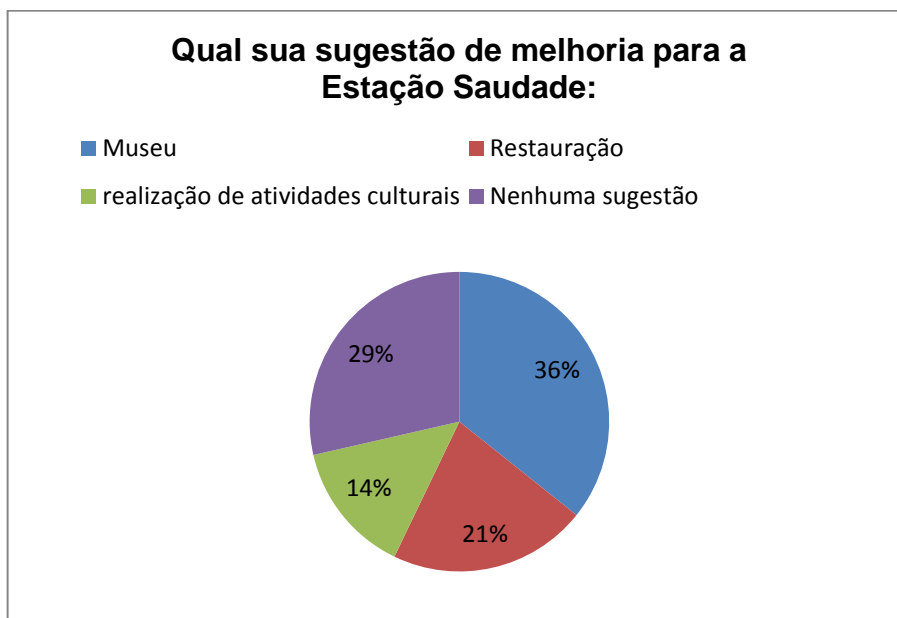


Fonte: Autora.

Verifica-se no gráfico 16, que 12% dos entrevistados sugerem melhorias na segurança do local tanto para evitar ações de vandalismo, quanto para diminuição da criminalidade. Percebe-se que das sugestões recebidas, 10% foram referentes a transformar o prédio num restaurante, ou lanchonete para uso da comunidade. Já , outros 15% sugerem a criação de um museu ferroviário.

Em relação aos visitantes a diversidade de sugestões é menor, no gráfico 17, percebe-se que 36% sugerem que a Estação abrigue um museu, fato interessante para o prédio já que seria uma forma de disseminar a informação a respeito da história local. Outra questão levantada novamente é a necessidade de restauração, presente na declaração de 21% dos visitantes. A sugestão de o local ser utilizado para realização de atividades culturais aparece na declaração de diversos entrevistados tanto online quanto in loco, sendo que neste gráfico chegam a ser 14% dos entrevistados.

**GRÁFICO 17 - SUGESTÕES DOS VISITANTES PARA A ESTAÇÃO SAUDADE – IN LOCO**



Fonte: Autora

Tais propostas podem ser implantadas no local de forma que ele passe a ser utilizado pela comunidade. Porém nem todas são viáveis, de forma que o prédio não comportaria. Transformar o espaço em um museu é de fato uma ação interessante, podendo existir a prática de atividades culturais no espaço da mesma forma.

### **4.3 Propostas e sugestões com base na análise feita com os entrevistados.**

A partir das análises realizadas, percebe-se que uma das formas para que a degradação na Estação São Paulo - Rio Grande diminua, é a utilização. Além desse fato, tanto a comunidade quanto os visitantes necessitam de conhecimento e informações sobre o local, e também há a necessidade da educação patrimonial.

Assim, foram elencadas três sugestões: uma sugestão para o espaço do parque ambiental, e duas sugestões de utilização do prédio.

#### **4.3.1 Proposta 1 – Corredor da Memória, um museu de rua.**

Os museus de rua são uma forma de mostrar ao visitante e a comunidade a importância de determinado espaço. No caso do Parque Ambiental, seria proposto um corredor que atravessaria todo o parque contando a história da ferrovia na cidade através de painéis explicativos e ilustrativos.

Uma forma de envolver a comunidade nesse projeto seria trazer os próprios moradores para confecção dos painéis. Artistas visuais, historiadores, professores, turismólogos, poderiam ser responsáveis pelas informações desse corredor.

Um bom exemplo de painéis explicativos compondo um corredor da memória é que acontece no Instituto Butantã, como observa-se na imagem 3.

**IMAGEM 9 - PAINÉIS EXPLICATIVOS DO INSTITUTO BUTANTÃ**

Fonte: /www.panoramio.com

Estes materiais teriam como objetivo levar o conhecimento sobre a história ferroviária no espaço até as pessoas que estiverem presentes no mesmo espaço, e se interessarem em conhecer mais sobre os bens patrimoniais. Desse modo informaria tanto a comunidade local quanto visitantes.

Pode-se entender como um modo de informar as pessoas da importância dos bens, já que o conhecimento é necessário para que possa existir qualquer sentimento de valorização em relação a um bem.

#### 4.3.2 Proposta 2 – O Museu Ferroviário

O Museu Ferroviário não trata apenas da história do patrimônio material que são os prédios do complexo ferroviário, mas também da questão imaterial. Um museu da ferrovia e dos ferroviários, um museu da comunidade que habitava Ponta Grossa na época da Ferrovia.

Essa proposta pretende mostrar a história das pessoas e da ferrovia, através de objetos e documentos que sejam interessantes para tais histórias. Trabalha-se também, tanto na proposta 1 quanto na proposta 2 a questão da informação e da interpretação patrimonial, que será feita tanto pelos visitantes quanto pela comunidade.

Um exemplo é o Museu Ferroviário de Juiz de Fora, instalado na sede da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, inaugurado em agosto de 2003. O

museu é administrado pela prefeitura Municipal de Juiz de Fora, e seu acervo conta com cerca de 400 itens diversos.

### **E MARIA FUMAÇA**

#### **IMAGEM 10 - MUSEU FERROVIÁRIO DE JUÍZ DE FORA**



#### **IMAGEM 11 – MARIA FUMAÇA DE JUIZ DE FORA**



Fonte: [www.pjf.mg.gov.br](http://www.pjf.mg.gov.br) e [www.revistaferroviaria.com.br/](http://www.revistaferroviaria.com.br/)

Percebe-se que a Estação é um espaço propício para o museu ferroviário já que é um local histórico da ferrovia. Assim, o espaço pode além de abrigar o museu oferecer atividades culturais e eventos a população, podendo dar continuidade a feirinha que já ocorre no local e também a exposições de arte, e atividades recreativas como a pintura.

Percebe que existem diversos usos com possibilidade de ser implantado no local, o interessante é que estes usos sejam feitos para promover o conhecimento da comunidade e visitantes sobre a história ferroviária Pontagrossense, e também trabalhar com a educação patrimonial.



Pode ser interessante aliar a Universidade Estadual de Ponta Grossa com o projeto, que seria mantida pela mesma, aliando áreas da universidade relacionadas como por exemplo o Departamento de Turismo, e Departamento de História da Universidade. Também pode ser apoiado pela Fundação Municipal de Cultura e Fundação Municipal de Turismo para promoção de exposições de arte e artesanato, oficinas e eventos.

#### 4.3.3 Sugestão 3 – Loja de artesanato/souvenir, e feira.

Além do museu, o prédio também poderia abrigar um espaço com fins comerciais, podendo ser venda de artesanatos e souvenirs atividade que o prédio comporta, pois não demanda grandes modificações em sua estrutura.

Além desse fato, pode ser mantida e ampliada a Feira da Estação, de forma que possam ser comercializados além de artesanatos, souvenirs e produtos manuais, alimentos típicos da região.

Como a Feira da Estação aconteceria anexo ao museu e a loja interna, e já é promovida pela Fundação Municipal de Turismo o trabalho pode ser feito em conjunto com a Universidade Estadual de Ponta Grossa servindo também como objeto de estudo de pesquisas da Universidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao estudar um espaço público, percebe-se que a comunidade é o principal aliado para que o local permaneça em boas condições. Os moradores de uma cidade demandam espaços de lazer, recreação, onde seja possível realizar atividades diversas, sejam estas com crianças, jovens, adultos, idosos, pessoas com necessidades especiais dentre a população em geral. Essas atividades permitem um contato direto, uma interação entre comunidade e espaço público.

Tratando-se do espaço estudado em Ponta Grossa, percebe-se a carência de tais equipamentos, tanto no contexto de mobiliário quando em relação a equipamentos para recreação e formas de lazer. Também, apesar de estar apontado nas pesquisas de um dos maiores motivadores de visitas ao Parque ambiental ser a realização de atividades físicas, o local possui apenas uma pista de caminhada que é usada tanto para corridas quanto passeio. Também nota-se a ausência de ciclovias no local outro fator necessário em um espaço destinado à comunidade.

Percebe-se que espaço estudado demanda diversas melhorias para que a população possa usufruir adequadamente, bem como os visitantes. Porém, considera-se que tais mudanças podem ocorrer futuramente. Em relação à Estação Saudade, o prédio demanda restauração, usos, e cuidados para que possa existir interação com a comunidade local, e também apresentar formas de traduzir o seu discurso para os que a vêm de fora.

Por intermédio das pesquisas aplicadas foi possível deixar em evidencia tais necessidades e apresentar propostas para as mesmas, contudo, nem todas as questões aplicadas foram utilizadas no trabalho, buscou-se otimizar as questões com maior relevância para o objetivo do trabalho, e de forma direta buscar os resultados.

Por fim, o espaço apresenta visitação de pessoas de outras cidades, e para que o turismo seja trabalhado com base na história ferroviária demanda tais melhorias e manutenções a longo e curto prazo para evitar maiores degradações.

**BIBLIOGRAFIA**

BARRETO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. 13ª ed. rev. e atual. – Campinas: SP – Papyrus, 2008.

BULLÓN, R. C. **Planejamento do Espaço Turístico**. Bauru- SP: EDUSC, 2002.

CASTRO, R. W; MONASTIRSKY, L. B. **O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano**: reflexões sobre a preservação e os usos, In: XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina: Reencuentro de saberes territoriales latino americanos. 14º Ed, 2013 Lima, Perú.

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

DIAS, R. **Turismo e Patrimônio Cultural**, recursos que acompanham o crescimento das cidades. São Paulo: Saraiva, 2006

DRABIK, A. **Nova Visão da Nossa História**. Curitiba: Imprensa Oficial, 2006.

DROPA, Márcia Maria. **A memória do patrimônio histórico tombado em Ponta Grossa- Paraná**. Dissertação de Mestrado, 1999.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

KROETZ, L. R. **As estradas de ferro do Paraná: 1880 – 1940**. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 1985.

LEMOS, C. **O que é Patrimônio Histórico**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

MONASTIRSKY, L. B. **Ferrovia: Patrimônio Cultural**, Estudo Sobre a Ferrovia Brasileira a partir da Região dos Campos Gerais (PR). Florianópolis – SC, 2006.190. Tese ( Doutorado em Geografia) , Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.

MONASTIRSKY, L.B. **Espaço Urbano: Memória Social e Patrimônio Cultural**. Revista Eletrônica Terra Plural: Publicação da Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, v.3 n°2, p. 323-334, 2009. Disponível em <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/tp/article/view/1193> > Acesso em: 30.abr.2014.

MONASTIRSKY, L. B. **Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da R.F.F.S.A. em Ponta Grossa**. Florianópolis: UFSC, 1997.

MONASTIRSKY, L. B. **Velhos trilhos: transporte de massa e o patrimônio**

**cultural ferroviário.** Disponível em:

< [http://cbitmetrorec.gov.br/monografia/2010/monografias/monografia\\_03.pdf](http://cbitmetrorec.gov.br/monografia/2010/monografias/monografia_03.pdf) >  
Acesso em 18 de maio de 2014.

MONASTIRSKY, L.B. et al. **Proposta de critérios para o Plano de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural e Paisagístico.** Ponta Grossa: Não publicado. 2009.v

MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina. **Interpretar o Patrimônio, um exercício do olhar.** Belo Horizonte: editora UFMG, 2005.

SANTOS, Milton. **Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

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

SILVA, M. M. F. **Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954).** In: **Centenário das ferrovias brasileiras.** Rio de Janeiro: Serviço gráfico do IBGE, 1954.

Prefeitura Municipal de Ponta Grossa – PR. **Programa de Qualificação Profissional e Social para o Setor Turístico de Ponta Grossa.** Prefeitura Municipal de Ponta Grossa – PR, 2007.

## APÊNDICES

### PESQUISA IN LOCO.

1. Sexo
- masculino
- feminino
2. Idade
- 15 a 20
- 21 a 30
- 31 a 40
- 41 a 50
- 50 a 60
- + de 60
3. Profissão:
4. Cidade
- Ponta Grossa
- outras : qual ?
5. Qual a motivação de viagem?
- Visita Familiar.
- Estudos
- Negócios
- Eventos
6. Quantos dias permanecerá na cidade?
7. Se Hospedou em:
- Hotel
- Pousadas
- Casa de parentes
- Casa própria
- não se hospedou
- Outros
8. Qual o motivo da visita ao Parque Ambiental?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
9. Qual sua percepção em relação ao espaço urbano em que está presente?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
10. Qual sua percepção em relação ao patrimônio cultural (Estação Saudade) no espaço?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
11. Qual sua opinião em relação a Estação Saudade ? Se acha importante ou não, se acha que deve ser preservado ou não, entre outros.
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
12. Sugestões sobre o atrativo:
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

PERGUNTAS 5, 6 E 7 APENAS SE A RESPOSTA 4 FOR 'OUTRAS'

## PESQUISA ONLINE

1. Idade
2. Qual sua Profissão?
3. Qual sua cidade?
4. Conhece a estação Saudade em Ponta Grossa - PR ?
5. Já Visitou o Parque Ambiental De Ponta Grossa, onde o prédio está presente?
6. Acha Importante a Preservação dos Prédios?
7. Quando esteve presente no espaço do Parque Ambiental, qual foi sua percepção em relação ao Espaço, e ao Patrimônio Ferroviário presente?
8. Qual foi sua motivação em visitar o Parque Ambiental?
9. Qual sua sugestão sobre o lugar?