

## DIACRONIA E SINCRONIA: AS MULTIDIMENSÕES ENTRE O TEMPO E O ESPAÇO NO TERRITÓRIO DA FERROVIA DO RAMAL DO PARANAPANEMA (PR)\*

### *DIACHRONY AND SYNCHRONY: THE MULTIDIMENSIONS BETWEEN TIME AND SPACE IN THE TERRITORY OF THE RAILROAD AT THE PARANAPANEMA BRANCH (PR)*

Eliane Netrebka Ramos<sup>1</sup>

Celbo Antonio da Fonseca Rosas<sup>2</sup>

#### Resumo

O texto evidencia as relações que se articulam pelos espaços da rede ferroviária no ramal do Paranapanema (PR) numa abordagem territorial, priorizando as relações multidimensionais entre o tempo e espaço. Esse ramal ferroviário inicia seu processo de territorialização no início do século XX, partindo do município de Jaguariaíva a Jacarezinho, nos limites da fronteira paulista. Em relação à dinâmica da ferrovia, consideram-se os movimentos estruturantes e processuais que alteram não apenas as formas e funções da ferrovia, mas as relações políticas, econômicas, sociais e culturais no decorrer das décadas de atividades ferroviárias na região. Ressalta-se o processo de desestatização da ferrovia na década de 1990, culminando na suspensão das atividades ferroviárias e na intensificação da desmantelamento do patrimônio ferroviário no ramal do Paranapanema. As reflexões apresentadas integram uma pesquisa de Mestrado, cujos dados foram obtidos entre 2016 e 2018 a partir da construção de uma rede de sujeitos que permitiram compreender as relações e a produção de territorialidades na rede ferroviária do recorte espacial delimitado. Metodologicamente, trata-se de uma apropriação conceitual que preza tanto os aspectos materiais, expressos nas rugosidades da ferrovia, quanto nos imateriais, cujas simbologias produzidas possibilitam compreender importantes elementos da relação entre sujeito e espaço. Analisando-se a dinâmica da ferrovia no recorte destacado, o texto propõe compreender essas relações sincrônicas e diacrônicas, justificando-se assim a afirmação de que através das territorialidades produzidas em múltiplas dimensões no tempo e no espaço forma-se o extenso território/rede, permitindo identificar e compreender elementos importantes do processo de patrimonialização cultural da ferrovia.

**Palavras-chave:** Ferrovia; Território; Diacronia e Sincronia; Ramal do Paranapanema.

#### Abstract

*The text evidences the relationships hinged by railroad network spaces at the Paranapanema branch (PR), in a territorial approach, prioritizing multidimensional relationships between time and space. This railroad branch starts its territorialization in the early 20th century, leaving from the town of Jaguariaíva*

\* **Artigo Original:** Recebido em 12/04/2021 – Aprovado em 13/05/2021.

<sup>1</sup> Professora, Licenciatura plena em História e Geografia, Mestre em Gestão do Território, Departamento de Geociências, Setor de Ciências Exatas e Naturais, Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), Ponta Grossa/PR, Brasil. e-mail: [linetrebka@hotmail.com](mailto:linetrebka@hotmail.com) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2378-6654>.

<sup>2</sup> Professor Doutor de graduação e Pós Graduação do Departamento de Geociências, Setor de Ciências Exatas e Naturais, da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), Ponta Grossa/PR, Brasil. e-mail: [celboantonio@uepg.br](mailto:celboantonio@uepg.br) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9342-3528>

*and arriving at Jacarezinho, near the São Paulo border. Regarding the railroad dynamic, we consider the structuring and procedural movements that alter not only the shapes and functions of the railroad but also the political, economic, social, and cultural relationships over decades of railroad activities in the region. Our focus lies on the privatization of the railroad in the 1990s, culminating with the suspension of railroad activities and the aggravation of the dismantling of railroad heritage at the Paranapanema branch. The reflections integrate a Masters dissertation, which gathered data in the 2016-2018 period by constructing a network of individuals that allowed us to understand the relationships and production of territorialities in the railroad network within the space delimitations. Methodologically, it is a conceptual appropriation that values both material aspects, expressed in the wrinkles of the railroad, and immaterial aspects, which produce symbols that enable us to understand important elements in the relationship between individual and space. Analyzing the railroad dynamic within the context, the text intends to understand these synchronous and diachronous relationships, thus justifying the statement that the territorialities produced in multiple dimensions in time and space shape the extensive territory/network, allowing to identify and understand important elements in the railroad's process of becoming cultural heritage.*

**Keywords:** Railroad; Territory; diachrony and synchrony; Paranapanema Branch.

## 1 Introdução

O objetivo desta reflexão é estabelecer uma relação entre aspectos sincrônicos e diacrônicos que permeiam os processos territoriais da ferrovia, evidenciando-se uma abordagem conceitual geográfica que privilegia a dinâmica dessa instituição. Os conceitos trabalhados pressupõem uma metodologia relacional, numa construção teórica baseada em autores que ressaltam importantes elementos priorizando a relação sujeito e objeto no tempo e espaço.

Os conceitos de diacronia e sincronia são aqui entendidos como pontos de vista de análise, trazendo possibilidades de compreensão mais ampla dessas relações construídas a partir da rede de multiterritorialidades. São os processos e os significados surgidos dessa trama. Para isso, entende-se sincronia e diacronia a partir da metodologia histórica que considera como os enredos e narrativas são compreendidas e apropriadas na construção dos saberes científicos, ou seja, uma forma de acessar, organizar, interpretar e até porque não, ressignificar, os fatos, as experiências e as percepções apresentadas durante esse trabalho.

Conforme Barros (2017), o viés diacrônico permite analisar um conceito considerando-se a sua capacidade extensiva nas diferentes situações históricas, através da linearidade em que os fatos foram se sucedendo no passado, e o viés sincrônico

trata da capacidade de se analisar amplamente os fenômenos, para além de uma determinada sociedade. Nessa análise em específico, considera-se relações diacrônicas as que envolvem os fatos e as percepções que integram os processos de territorialização e constituição do patrimônio ferroviário no espaço delimitado, e sincrônicas, desde os questionamentos presentes que estruturaram a pesquisa às amplas significações que compõem a instalação da ferrovia nas diferentes escalas, do local ao global.

A base empírica que permite fazer afirmações sobre a relação diacrônica e sincrônica que envolve os espaços da ferrovia é parte de uma pesquisa realizada nos espaços urbanos e rurais do ramal ferroviário do Paranapanema (PR) entre 2016-2018. Esse ramal manteve suas atividades ferroviárias entre a década de 1910 até 2001, havendo muitas referências ao seu papel na organização das cidades na região. A malha ferroviária desse ramal vai serpenteando a rodovia Parigot de Souza PR 092, adentrando pelos caminhos da cidade, cruzando e atravessando bairros urbanos e rurais. Do início do século XX e da constituição dessa rede técnica ao projeto de desestatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA – na década de 1990, o que se vem observando é um processo de desmantelamento de lugares da memória ferroviária, importantes elementos históricos e identitários.

Relatos produzidos durante o processo de investigação, verificados metodologicamente a partir

da análise de conteúdo e da história oral, expressam elementos que são trazidos por esse trabalho a partir de duas vertentes principais: as territorialidades (o produto da relação entre sujeito e o território) e o patrimônio da ferrovia (a relação de valorização cultural e identitária).

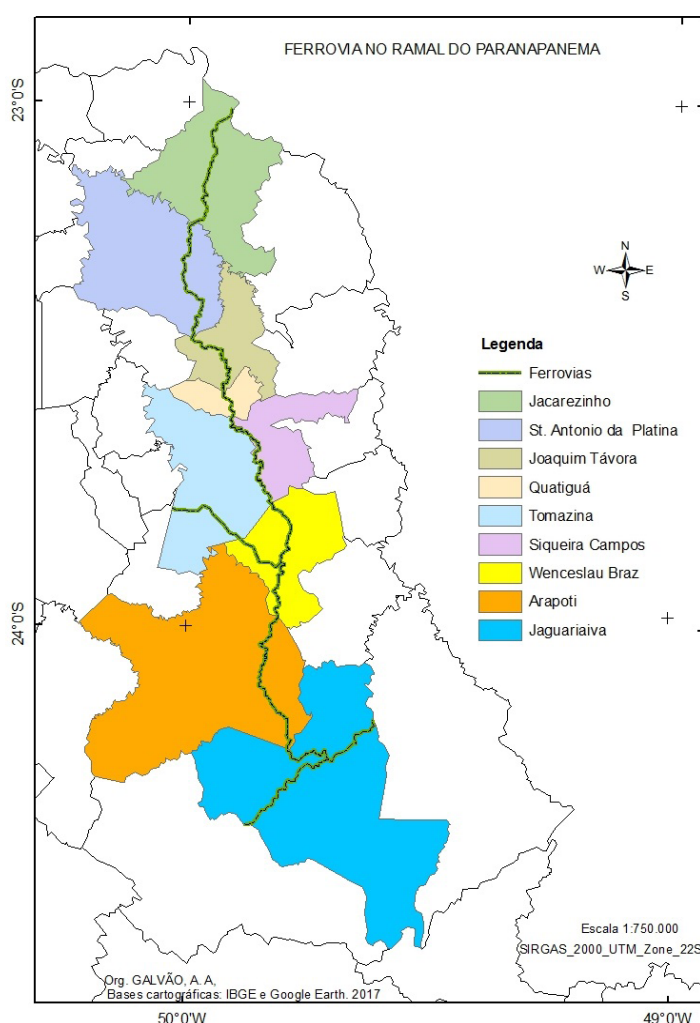
Um patrimônio cultural constituído a partir de sucessivos processos de territorialização, desterritorialização e reterritorialização. Um território dinâmico, fluido, o qual pode ser acessado diacrônica e sincronicamente, considerando-se que as (multi) territorialidades que permeiam os espaços da ferrovia podem significar um importante recurso metodológico para as análises dos patrimônios

culturais, pretensa e provocadamente um diálogo relacional e fenomenológico.

## 2 A dinâmica territorial do ramal do Paranapanema

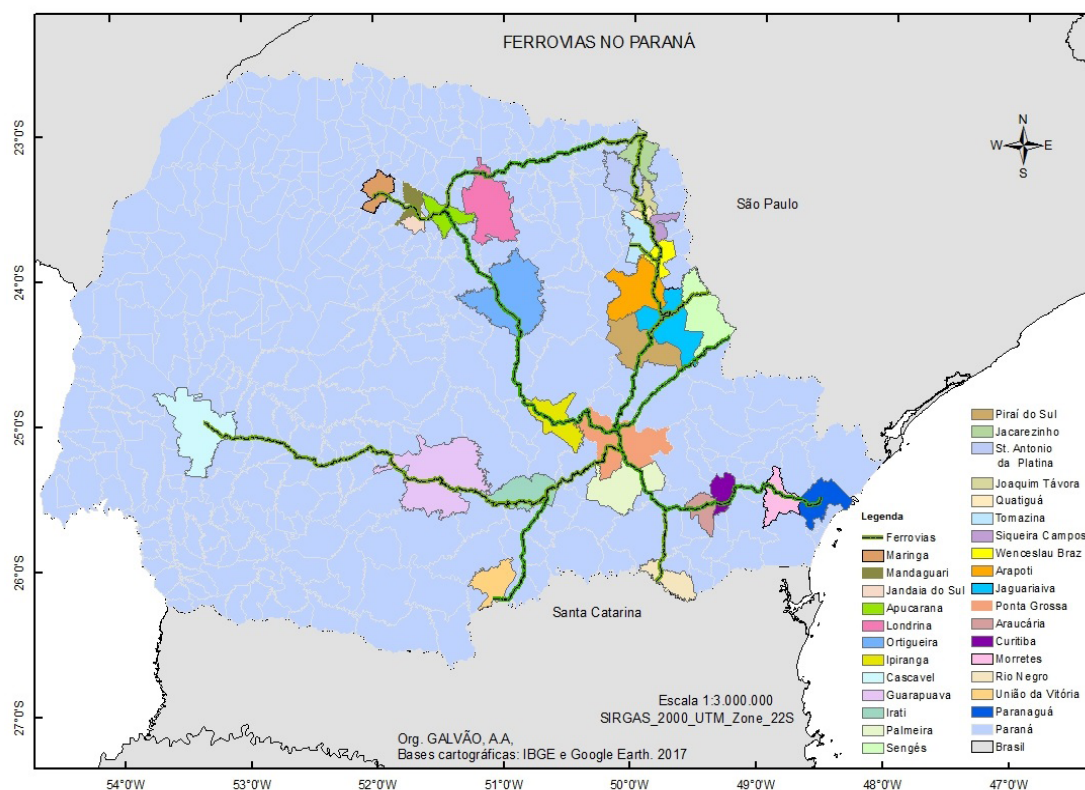
O ramal do Paranapanema é um trecho de malha ferroviária paranaense que perpassa os municípios de Jacarezinho, Santo Antônio da Platina, Joaquim Távora, Quatiguá, Tomazina, Siqueira Campos e Wenceslau Braz, localizados no Norte Pioneiro, e Arapoti e Jaguariaíva, localizados no Centro Oriental do estado, conforme pode ser verificado nas figuras 1 e 2. Para fins de análise de dados da pesquisa de campo, as entrevistas foram realizadas em Jaguariaíva, Arapoti e Wenceslau Braz.

Figura 1 – A ferrovia do ramal do Paranapanema - PR



FONTE: GALVÃO (2017a).

Figura 2 – O ramal do Paranapanema na malha ferroviária do Paraná



FONTE: GALVÃO (2017b).

A ferrovia do ramal do Paranapanema manteve suas atividades ferroviárias entre a década de 1910 até 2001, sendo que o fim das atividades ferroviárias provocou definitivamente a alteração da estrutura dessa atividade técnica da região. A delimitação do recorte temporal destaca assim os reflexos da decisão de suspensão das atividades ferroviárias sobre o patrimônio da ferrovia até à atualidade.

Um projeto concebido em 1901, o ramal do Paranapanema tinha o objetivo de atingir o Vale do Rio Paranapanema. Após mudanças nos planos de traçado original, a construção foi iniciada pela companhia São Paulo - Rio Grande, através do Decreto nº 6.395 de fevereiro de 1907, prevendo uma extensão inicial de 106 quilômetros (WACHOWICZ, 1987). Em julho de 1911, o Decreto nº 8.815 aprova sua extensão à Colônia Mineira (atual município de Siqueira Campos) até o vale do rio Paranapanema. Dessa forma, a obra iniciada em 1912 partia de Jaguariaíva rumo à Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, ligando assim a Estrada de Ferro Paraná à

Sorocabana em Ourinhos no estado de São Paulo (KROETZ, 1985).

As relações entre o Estado e as empresas concessionárias estrangeiras responsáveis pela construção dessa estrada de ferro na região é evidenciada por Kroetz (1985, p.82-3), ao afirmar que em “(...) julho de 1924, o ramal do Paranapanema estranhamente passou a fazer parte da Estrada de Ferro do Paraná, de conformidade com a determinação expressa na Cláusula XVII do termo de revisão de contrato entre a União e a Brasil Railway Co”. Entre os interesses dessas empresas, que além de exploração da malha ferroviária, estavam possibilidades de extração madeireira, assim como a apropriação de terras devolutas concedidos pelo Estado (CARVALHO, 2010).

Em 1915, a ferrovia chegava à Cachoeirinha (atual município de Arapoti) e São José do Paranapanema (atual distrito de Calógeras), e em 1919 no povoado de Novo Horizonte (atual Wenceslau Braz), Barbosas e Colônia Mineira (atual Siqueira Campos). A partir de 1919, nota-se que o restante do percurso demorou



quase duas décadas para ser concluído, o que permite encontrar referências<sup>i</sup> a essa estrada de ferro como “a ferrovia dos desmaios” (SILVÉRIO; SILVA; SELONK, 2011; WACHOWICZ, 1987).

O fato é que em 1937, o trecho é finalizado com a Estação de Marques dos Reis (Distrito de Jacarezinho), às margens do rio Paranapanema e a poucos quilômetros de Ourinhos, no estado de São Paulo, concluindo-se assim a estrutura do ramal do Paranapanema (KROETZ, 1985; GIESBRECHT, 2014).

Na década de 1950, esse ramal passa a integrar a estatal RFFSA. Campos Neto, Pêgo Filho, Romminger, Ferreira e Vasconcelos (2010) explicam que o objetivo da instauração da RFFSA era investir no transporte de cargas e não de passageiros, sendo realizados cortes significativos de trechos considerados deficitários financeiramente.

Na década de 1990, o cenário de problemas em investimentos públicos na infraestrutura, resultado da redução da poupança pública e tendência de uma conformação ao modelo ideológico “centrado na reforma do Estado e na necessidade do incremento da eficiência global da economia que ora se instala no país” (MARQUES, 1996, p. 5), justifica o modelo neoliberal no país. A concessão da malha ferroviária brasileira era parte de um discurso federal que pregava a possibilidade da reestruturação ferroviária no Brasil.

Em 1992 o BNDS recomendou a privatização da RFFSA através do Programa Nacional de Desestatização (PND). O modelo de concessão do sistema ferroviário brasileiro foi posto em prática entre os anos de 1996 e 1998, resultando em seis malhas regionais, as quais obtiveram a concessão da malha ferroviária por 30 anos (BRASIL, 2018). Silveira (2003) destaca que a nova economia de mercado atraiu o interesse de grandes corporações econômicas em campos estratégicos do país.

Em 1997 a empresa privada América Latina Logística (ALL) obteve o direito de administrar e gerenciar o transporte ferroviário do ramal do Paranapanema no Paraná. A partir de 2006, a ALL incorpora a empresa Brasil Ferrovias e Novoeste Brasil, expandindo-se para as regiões do Centro-Oeste e São Paulo, tornando-se a maior empresa ferroviária do país (ANTF, 2021). Em 2001, alegando inviabilidade econômica, a ALL desativou as atividades ferroviárias do ramal, questionando as

características do trajeto e suas curvas, obsoleto na visão da concessionária (ALEIXO, 2015). Em 2015, a ALL conclui a fusão iniciada em 2014 com a empresa do Grupo Cosan (exportação de açúcar), passando à denominação Rumo S.A. (RUMO, 2017).

Os leilões iniciados em 1995 encerraram-se em 1998, transferindo-se os bens ativos operacionais e não operacionais da RFFSA às empresas concessionárias. A desestatização, no entanto, pode ser entendida como a intensificação e o acirramento de conflitos territorializantes, pois o fim do trabalho ferroviário levou esses lugares a transformarem-se em bens não operacionais, levando muitas estações ao abandono. A extinção da RFFSA foi decretada através da Lei 11.483 em maio de 2007 (PROCHNOW, 2014).

Dessa forma, é possível analisar historicamente o processo estrutural do modal ferroviário no Brasil, em seus processos de estatização e desestatização conforme os panoramas econômicos do sistema brasileiro (CAMPOS NETO; PÊGO FILHO; ROMMINGER; FERREIRA; VASCONCELOS, 2010). Trata-se de uma dinâmica permeada por ações alternativas entre o controle público ou privado na organização do transporte ferroviário no Brasil (CASTELLO BRANCO, 2008).

Essas ações alternadas e que refletem aspectos estruturantes e funcionais da ferrovia não são, na perspectiva desse trabalho, conclusivas na definição do território da ferrovia. Entende-se que esse território é, desde a sua constituição, apropriado pelos sujeitos de forma material e simbólica. Na perspectiva territorial, é possível destacar no ramal do Paranapanema alguns elementos dessa dinâmica, representando aspectos econômicos, sociais e culturais, e significando possibilidades de discussão sobre a constituição de um patrimônio cultural.

### **3 Um viés relacional acerca da dinâmica territorial da ferrovia**

A presença do homem na Terra é uma história da apropriação dos lugares, de forma que é possível dizer que o homem vem se territorializando desde o início dos tempos. Pode-se pensar o dinamismo do fenômeno humano, metamorfoseando os espaços habitados (ou não) através de ações e alterações, resultando em processos que se expressam de forma qualitativa e/ou quantitativa.

Santos (2014, p. 47) afirma que “o espaço do homem, tanto nas cidades quanto no campo, vai se tornando um espaço cada vez mais instrumentalizado, culturalizado, tecnificado e cada vez mais trabalhado segundo os ditames da ciência”. O movimento constante de ocupação nos quais vão sendo estabelecidas as relações sociais, econômicas, culturais e políticas indicam a trajetória na qual vai sendo delineado este texto, a partir de uma categorização teórica que busca contemplar a extensão dos estudos territoriais na ciência geográfica. Sobre a abordagem territorial na compreensão do objeto geográfico, e ressaltando-se o atual contexto histórico, acredita-se ser possível uma metodologia que

(...) possa subsidiar diretamente a efetivação de projetos de desenvolvimento que favoreçam a autonomia decisória das pessoas, a preservação do ambiente, a recuperação de espaços degradados, a valorização histórico-cultural e das identidades (...) (SAQUET, 2013, p. 47).

A valorização histórico-cultural sugerida por Saquet (2013) é só uma possibilidade dos estudos territoriais, e ao estudar o patrimônio cultural ferroviário sob esse viés espera-se buscar compreender a relação entre o sistema e as ações (SANTOS, 2006) que formam os espaços geográficos da ferrovia. Trata-se de um olhar atencioso sobre a inseparabilidade entre objeto e ação, necessariamente em um fazer geográfico relacional.

Uma análise histórica foi realizada no sentido de compreender elementos importantes da implantação da ferrovia no país, a qual permitiu observar aspectos que podem favorecer entender a dinâmica territorial da ferrovia brasileira. Entre os autores que colaboraram para a reflexão histórica destacam-se: Del Priore; Venâncio (2010); Rosas (2002); Silveira (2003); Castello Branco (2008); Gabler (2015); Marques (1996); Prochnow (2014); Vencovsky (2006); Stampa (2011);

A análise sobre a atual configuração da ferrovia no Brasil, a partir dos aspectos que explicam desde a sua chegada ao país ao atual estágio de organização da malha ferroviária, permite oferecer um ponto de vista sobre os processos (que são históricos) e que permearam as transformações ocorridas na ferrovia (verificáveis sob suas formas, estruturas e funções) (SANTOS, 2014). As resoluções políticas, que

teriam sido influenciadas por condições econômicas ou ideológicas e que se instituem ao sistema, são elementos importantes na definição da estrutura do objeto técnico. Segundo Santos (2014), essa condição envolve aspectos naturais e sociais que se projetam sobre as formas e as funções do objeto analisado.

Santos (2006) afirma que a eleição dos eventos define os momentos da história dos quais consideramos importantes para compreender a relação entre as práticas que constituem os sistemas de ações. No caso deste trabalho, considera-se ser importante destacar o marco da desestatização do sistema ferroviário no Brasil e as respectivas consequências sobre o patrimônio ferroviário no país intensificado na década de 1990.

A ferrovia, enquanto um objeto técnico (e isso vale para todos os objetos técnicos), só produz significados a partir da significação humana (SANTOS, 2006). Existe, portanto, uma realidade relacional do espaço, em que:

O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável, de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento (SANTOS, 2014, p. 30).

Esse movimento sugere uma dinâmica que se expressa em conformidade com a sociedade de uma determinada época. Sendo assim, estudar a trajetória do transporte ferroviário no Brasil a partir daquilo que Santos sugere em seu método geográfico em quatro elementos indispensáveis (estrutura, processo, forma e função), contribuiu para a categorização conceitual elaborada para esse trabalho.

A lógica é bastante simples, e por isso afirma-se o viés relacional, no sentido de uma análise que é diacrônica ao se construir os sentidos da constituição, transformações e os interesses a respeito da ferrovia e sincrônica, de forma que todos os fatos estão inseridos em lógicas globalizantes (o desenvolvimentismo e política da valorização dos

automóveis ou o neoliberalismo, por exemplo, que aqui não serão discutidos por questões práticas) e na forma como foram reverberados os reflexos das ações nas próprias condições dos lugares da ferrovia, cada uma com suas determinadas funções e condições de preservação ou não.

Retomando o raciocínio, a sucessão de práticas territorializantes constituiu no decorrer do tempo um patrimônio cultural, que em seu processo dinâmico “sofre” constantemente ações que se refletem nos estados de preservação dos bens da ferrovia. Essas oscilações são percebidas pelos sujeitos, produzindo comportamentos que alimentam o ciclo geográfico das relações entre a natureza, homem e sociedade. É importante considerar que os padrões espaciais não mudam apenas aspectos morfológicos, mas também funcionais, ou seja, os espaços permitem que novos objetos sejam criados sobre novas formas e ainda adquirindo novas funções. “Em outras palavras, quando há mudança morfológica, junto aos novos objetos, criados para atender a novas funções, velhos objetos permanecem e mudam de função” (SANTOS, 2006, p. 62).

#### 4 “Territorializar-se”...

Raffestin (1993) afirma que um processo de territorialização é um fenômeno que se dá a partir da apropriação concreta ou abstrata, como, por exemplo, a partir de uma representação. Dessa forma, um território é constituído a partir dos sujeitos sociais e das relações de poder que se instituem, caracterizam e representam a categoria de análise território. Ressalta-se o entendimento de que a construção territorial é estipulada por um conjunto de práticas e de conhecimentos, sintetizando determinados códigos que são compartilhados por uma determinada sociedade. Conforme observado e afirmado por Haesbaert (2011), o espaço é uma expressão dimensional da sociedade e o território é “uma abordagem sobre o espaço que prioriza ou que coloca seu foco (...) na dimensão política ou de realização das relações de poder” (HAESBAERT, 2011, p. 23). E ainda,

(...) o território envolveria, portanto, não somente um controle físico, material, mas também um controle/poder simbólico, através, por exemplo, da construção de identidades territoriais.  
(...) O território deve ser abordado

dentro de um amplo *continuum* desde os territórios de caráter mais material-funcional até aqueles com maior carga simbólica (no seu extremo, embora muito raro, territorialidades sem território, poderíamos dizer, porque podem permanecer restritas ao campo das representações espaciais (HAESBAERT, 2011, p. 23-24).

A ideia de *continuum* citada permite pensar sobre transformações ocorridas no território da ferrovia, além de metodologias que favoreçam e explorem as relações diacrônicas e sincrônicas resultantes no patrimônio ferroviário constituído. Considera-se, portanto, tanto os lugares quanto as existências humanas instituídas, assim como as formas efetivadas através das técnicas e dos discursos sociais produzidos, permitindo assim observar as relações que se dão tanto aos meios materiais quanto simbólicos (CLAVAL, 1999). Portanto, a ação “territorializar-se” está sempre permeada por uma relação de poder, que concreta e simbólica é uma questão de controle do espaço, e consequentemente dos processos sociais, existindo “territorializados que desterritorializam por uma reterritorialização sob seu comando e desterritorializados em busca de uma outra reterritorialização, de resistência e, portanto, distinta daquela imposta pelos seus desterritorializadores” (HAESBAERT, 2016, p. 259).

É uma conjectura sobre como as relações de poder referentes à ferrovia podem adotar sentidos diversos, refletindo aspectos importantes da construção desse território-rede da ferrovia, e que se repercute através das diversas territorialidades produzidas. Pode parecer complexo, mas ao mesmo tempo é preciso pensar que se tem um espaço que se configura por fixos e por fluxos, no qual fixos são “instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens” e fluxos, que “são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo” (SANTOS, 2014, p. 86).

Conforme observado durante a pesquisa histórica realizada para este trabalho, com a modificação dos fluxos, já que as relações foram se modificando, houve alterações nas configurações territoriais, tanto em suas materialidades quanto nas suas simbologias. A organização dos fixos da ferrovia repercute tanto nos espaços das cidades quanto de alguns bairros rurais próximos aos trilhos que a partir daquela inovação técnica foi deixando marcas, materiais e

imateriais, considerados elementos culturais dos municípios, ou seja, um patrimônio cultural.

A partir da observação realizada, o processo analítico considera os dois componentes que formam o espaço e que podem ser analisados diacronicamente: i - a configuração territorial (fixos), os elementos naturais e artificiais de um dado território; ii - a dinâmica social (fluxos) ou o conjunto de relações presentes em uma sociedade (SANTOS, 2014).

Nessa perspectiva, destaca-se o atual contexto pós-moderno, no qual os territórios podem ser reconhecidos para além de fronteiras estabelecidas, quando conformados essencialmente a partir de aspectos identitários e referências espaço-simbólicas. Para Hall (2005, p. 71), “todas as identidades estão localizadas no espaço e no tempo simbólicos”. Hall (2005) afirma que vivemos um tempo em que as identidades tendem à fragmentação e não são estáticas, favorecendo a produção de muitos conflitos identitários. Basta lembrar que o grupo dos ferroviários durante décadas representaram a coesão de um grupo amparado nas relações de trabalho que se irradiava para outros aspectos de suas vidas, extrapolando os lugares da ferrovia, refletindo-se em relações com a sociedade em geral, especificamente na produção e reprodução do capital.

Haesbaert (2016, p. 280) considera que “territorializar-se significa também, hoje, construir e/ou controlar fluxos/redes e criar referências simbólicas num espaço em movimento, no e pelo movimento”. Ou seja, é preciso compreender o território da ferrovia a partir da ideia de um movimento, não um movimento qualquer, meramente funcional, mas a partir dos significados e expressividades construídos sobre essa instituição. “Um significado determinado para quem o constrói e/ou para quem dele usufrui” (HAESBAERT, 2016, p. 281).

Assim como em Saquet (2013, p. 49), entende-se que um território “é substantivado, material e imaterialmente, por sujeitos, grupos e classes sociais que estão em constante interação, conflitos e disputas”, sendo tais processos as territorialidades, enquanto interações efetivadas diacrônica e sincronicamente. O território é, nessa perspectiva, produto da territorialização; constituído dialeticamente pelas relações sociais e que envolvem tanto elementos concretos, materiais, quanto simbólicos.

Haesbaert (2016, p. 281) destaca que territórios “não são unidades homogêneas ou ‘todos’”, ao

contrário, são passíveis de gerar configurações diversas. Os territórios, em movimento constante, permitem relacionar-se às redes, pois quando se entende o território sob uma perspectiva diacrônica e sincrônica, é possível evidenciar o dinamismo e às tantas perspectivas de conexão (HAESBAERT, 2016). No contexto desta pesquisa, tem-se então, elementos resultantes dos processos empíricos, representados pelas materialidades (concretudes produzidas pela presença ferroviária e observadas durante a investigação) e imaterialidades (territorialidades e memórias produzidas durante o processo de pesquisa).

Como essas relações sociais não são estáticas, para Saquet (2009, p. 86), os territórios e as territorialidades se justapõem em redes, havendo “redes nos territórios e territórios em redes”, sendo “múltiplos, históricos e relacionais”.

Há, em cada território, tempos históricos e tempos coexistentes (ritmos) presentes, em unidade, a mesma unidade da relação espaço-tempo e da relação ideia-matéria. Pela nossa concepção, há rompimento das delimitações e áreas; sobreposições; uma miríade de atores e redes sociais; movimento do e no território; movimento entre os territórios; transtemporalidade e transescalaridade; unidade entre sociedade e natureza. Unidade que se traduz, sucintamente, na vida, na atuação e na territorialização dos homens (SAQUET, 2009, p. 86-87).

Baseia-se, dessa forma, na compreensão de elementos, se não conclusivos, mas importantes, da constituição do patrimônio ferroviário no ramal do Paranapanema, associando-se, a partir de concepção teórica resultada de pesquisa bibliográfica, as memórias e algumas percepções de diversos sujeitos que viveram e ou ainda vivem próximo aos lugares que fazem referência à presença da ferrovia.

## 5 Ferrovia: território e patrimônio

A abstração de movimento que a ferrovia, mesmo inativa, oferece ao se examinar os espaços atravessados pelos trilhos é um aspecto a ser destacado da relação entre o campo e a cidade. Esse movimento pode ser percebido através do estudo de



fontes imagéticas, lidas enquanto signos e símbolos, capazes de registrar as transformações ocorridas nos diversos lugares em que a ferrovia se fez presente, além obviamente, através da percepção e da memória das fontes entrevistadas.

(...) Portanto, o exercício de patrimonializar é também o exercício de historicizar. Um patrimônio não fala por si, sua mudez exige um interlocutor, individual ou coletivo, que traduza seus signos e símbolos e o insira num contexto narrativo. Em troca, o patrimônio descortina o passado, seus sinais nos permite entender fatos, contextos, trajetórias, permanências e rupturas, o antes, o durante e o depois (FURTADO, 2015, p.45).

Choay (2001) explica que o conceito de patrimônio, originalmente, está atrelado à ideia de “estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo”, que ao ser requalificado permite entender patrimônio histórico como uma expressão que “designa um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias, constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objetos que se congregam por seu passado comum” (CHOAY, 2001, p. 11). Não se trata apenas de construções antigas, mas de uma série de aspectos a serem considerados. Ou seja, um patrimônio cultural compõe-se “pelo conjunto das edificações tombadas, a composição da paisagem urbana, as relações sociais deste espaço e as significações do patrimônio e da memória social” (BURDA; MONASTIRSKY, 2011, p. 118).

Portanto, coletividade e patrimônio são ideias associadas. Funari e Pelegrini (2006, p. 9) afirmam que o conceito de patrimônio ao evoluir do individual para o coletivo nos leva a considerar que “a coletividade não é uma simples soma de indivíduos, assim como o todo não é uma mera junção das partes”. Essa coletividade seria resultado de um processo de constituição de “grupos diversos, em constante mutação, com interesses diversos e, não raro, conflitantes” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 10). Nessa concepção existiria uma relação entre a apropriação coletiva dos espaços, em suas múltiplas territorialidades, e a instituição, a partir de interesses diversos daquilo que se caracteriza como patrimônio ou não.

Choay (2001, p. 212) destaca ainda que o conceito de patrimônio histórico e cultural pauta-se na ideia

de reconhecimento de algo como “mais-valia de interesse, de encanto, de beleza, mas também da capacidade de atrair, cujas conotações econômicas nem é preciso salientar”. Ressalta-se assim, aspectos antagônicos numa sociedade capitalista entre o retorno econômico que os lugares preservados podem representar. O que nos leva a refletir sobre de que maneira esses espaços da ferrovia, nas atuais formas em que se apresentam, poderiam adquirir funções que as manteriam dentro da lógica capitalista.

Uma das formas de se analisar esses fatores e sua relação com o social é a partir da Geografia Cultural. Claval (2007) defende que os estudos da Geografia Cultural são relevantes ao atual contexto histórico em que vivemos, fazendo-se necessário uma discussão sobre a mundialização da cultura e suas consequências, refletindo-se sobre um contexto em que “as técnicas tornaram-se demasiadamente uniformes para deter a atenção; são as representações, negligenciadas até então, que merecem ser estudadas” (CLAVAL, 2007, p. 50).

Monastirsky (2006) ressalta que como os espaços são historicamente construídos, são passíveis de serem entendidos a partir de suas funcionalidades e das significâncias encontradas nos patrimônios culturais, os quais carregam intrinsecamente pontos de vista que associam tanto o passado quanto o presente. O acesso ao passado (memórias) e ao presente (percepções) empreendido por esta pesquisa permitiu identificar nos sujeitos o sentido de patrimônio. O reconhecimento a partir do sujeito aparece em muitos dos relatos obtidos por esta pesquisa, em alguns casos de forma discreta, outras em verdadeiras campanhas pró-preservação dos bens e da memória ferroviária.

## 6 As multidimensões no tempo e no espaço

A compreensão do processo de territorialização da ferrovia no ramal do Paranapanema requer um exercício de abstração, como pensar a organização do território da ferrovia a partir da relação campo-cidade. Por trás do patrimônio ferroviário que se expressa por seu caráter de urbanidades, e, portanto, em seus nós (inicialmente instalados nos espaços rurais), eram instaladas equipes especializadas para a manutenção de trecho da malha ferroviária, sendo esses locais denominados “turmas”. Logicamente havia as estações, que partindo do município de Jaguariaíva, um centro comercial próspero no início do século XX, seguia em direção à divisa com o estado de São Paulo no município de Ourinhos.

Alguns povoados e outros municípios foram surgindo e/ou se reterritorializando ao longo do caminho, institucionalizando-se como novos municípios num jogo de interesses que se dava em escalas diversas.

A própria noção de espaço quando visualizado a partir das transformações ocorridas no tempo (e nas consequentes desterritorializações e reterritorializações) pode revelar multidimensões e apropriações. A forma como o território da ferrovia constituído em rede, vista não apenas como um meio de transporte, mas como uma rede de sujeitos, tanto no passado como no presente, revela-se em multidimensões. O patrimônio constituído e ancorado no sentimento de identificação com o passado, portanto, é multidimensional. Multidimensões, portanto, são aqui entendidas, como as complexidades e os vários aspectos que foram observados nas tramas e nas territorialidades expressas pelos sujeitos.

É importante destacar ainda que em meio às percepções sobre os estados atuais desses espaços, destacam-se projeções de memórias que atribuem significações aos espaços vivenciados. Processos de patrimonialização ou não, é possível caracterizar esses comportamentos como territorialidades, integrando uma rede de diversos elementos representados por vestígios materiais e imateriais. Analisar as multidimensões das histórias de

relações de poder é uma proposta que destaque as territorialidades expressas nos diferentes locais observados, que perpassam o tempo e o espaço. Não apenas sobre as grandes decisões que influenciaram os processos maiores a nível global, federal, estadual e municipal, mas também nas expressividades geradas a partir das escalas dos sujeitos.

Resultado de uma rede técnica, o território/rede da ferrovia no ramal do Paranapanema produziu e ainda produz vestígios que nos permite afirmar que ao longo do tempo e dos espaços foi sendo constituído um patrimônio cultural, percebido pela sua presença até os dias de hoje na paisagem em diferentes estados de conservação e funcionalidades. Assim como a rede técnica foi se espalhando reticularmente pelos espaços em seus nós e suas linhas, entre seus fixos e fluxos, foi configurando-se uma rede que é histórica, envolvendo, portanto, uma diversidade de sujeitos e grupos sociais e influenciando as relações econômicas, políticas e culturais. Nas cidades ou nas “turmas” em que a ferrovia se instalou, uma classe operária significativa criou raízes, vivenciou o cotidiano do trabalho árduo ferroviário, sociabilizou-se e marcou o seu espaço na história dessas localidades. Essas sociabilidades podem ser verificadas em muitas fotografias antigas, muitas delas inclusive compartilhadas em redes sociais e blogs sobre o patrimônio ferroviário, conforme ilustram as figuras 3, 4 e 5.

Figura 3 – A estação ferroviária de Wenceslau Braz na década de 1920



FONTE: Estações Ferroviárias (2019).

Figura 4 – Situação de abandono da Estação Ferroviária de Arapoti



FONTE: Notícias de Arapoti (2013).

Figura 5 – A “Estação Cidadã” em Jaguariaíva - PR



FONTE: Os autores (2018).

A memória e o patrimônio ferroviário são, sob a perspectiva relacional, um par dialético que compõe e sustenta as relações conflitantes que se dão entre o jogo das lembranças e dos esquecimentos. São conflitos que persistem atualmente nas relações que as pessoas têm em relação com esse patrimônio constituído. Dessa forma, quando nessas múltiplas territorialidades esse território/rede da ferrovia é lembrado com saudades, reconstituído em suas rugosidades materiais ou pelos recursos das lembranças ou ainda é percebido pelos interesses

na escala mais próxima a esses lugares da ferrovia nos autoriza afirmar que esse patrimônio pode ser analisado a partir tanto de territorialidades do passado como do presente.

Nas tabelas 1, 2 e 3 são apresentadas algumas percepções sobre as transformações ocorridas no patrimônio ferroviário, de forma a evidenciar alguns elementos multidimensionais entre o tempo e o espaço que permeiam a ferrovia. Para isso utilizou-se a metodologia da História oral.

Tabela 1 – Percepções sobre as formas e funcionalidades da ferrovia

Entrevista	Localidade	Trecho do relato
Entrevista nº 1	Wenceslau Braz	<i>“Antes tinha ordem ali! Essa praça mesmo aí, essa praça parece que foi pior ainda. A polícia vem aí, mas não adianta, a corintiana vem aí, mas não adianta!”</i>
Entrevista nº 6	Wenceslau Braz	<i>“Mas se os trilhos fossem tirados poderia ter uma rua ali e os carros não precisavam dar a volta lá por baixo. Porque quando foi feita a Praça foi fechada a passagem de carro ali, e daí as pessoas tem que dar uma baita volta!”</i>
Entrevista nº 8:	Wenceslau Braz	<i>“Se as instituições liberassem a ocupação assim os terrenos seriam ocupados ordenadamente”.</i>
Entrevista nº 17	Wenceslau Braz	<i>“Nós não temos mais a estação, a gente tinha que tomar aquilo<sup>3</sup> ali como patrimônio histórico, fazer um acervo, um museu ali”.</i>
Entrevista nº 18	Wenceslau Braz	<i>“(…) eu faço muita caminhada ali no espaço Chico e converso sempre com as pessoas, que moram ali na linha do trem. É um espaço legal que eles fizeram ali.”</i>
Entrevista nº 26	Arapoti	<i>“(…) a antiga Casa da Cultura tinha setores da administração municipal funcionando, e a Prefeitura incentivava aulas de desenho, pintura (nos vagões ao lado da estação), eventos de dança etc..”</i>
Entrevista nº 28	Arapoti	<i>“Como a Casa Da Cultura ficou abandonada todo esse tempo ela virou um mocó! Aí, a piazada e a meninada que usam drogas acabaram ocupando aquilo lá como um lugar de encontro pra droga, distribuição, pra uso, e daí tinha os vagões do lado, que também foram utilizados para o mesmo fim”.</i>

FONTE: Os Autores (2018).



Tabela 2 – Relação da memória aos lugares da ferrovia

Entrevista	Localidade	Trecho do relato
Entrevistado nº 14	Calógeras	<i>“Faz 58 anos que nós moramos aqui, desde a época que passava os trens. Como a gente viajava lá, lá pra Wenceslau, lá pra Arapoti, Jaguariaíva, Ponta Grossa, Curitiba (...)”.</i>
Entrevistado nº 25	Wenceslau Braz	<i>“Morava naquela rua que vai no Chico ali, segue, ali era tudo da Rede. Essa rua aqui da praça, ali nessa rua que tinha na beira da praça era tudo ferroviário, tanto tinha casa do lado de baixo quanto do lado de cima, tudo era da Rede, inclusive meu sogro morava numa dessas casas”.</i>
Entrevistado nº 30	Arapoti	<i>“(...) dentro da estação onde era a Casa da Cultura foi muito bom (...) tinha varias fotos antigas; uniformes, muitos registros que ficaram na memória.”</i>
Entrevistado nº 37	Arapoti	<i>“Um espaço rico em lembranças, mas infelizmente nossa Casa da Cultura que era a estação ferroviária foi queimada propositalmente no ano passado”.</i>
Entrevistado nº 42	Jaguariaíva	<i>“A cooperativa 26 de outubro era o mercado dos ferroviários. Comida muito boa, açúcar, arroz, tudo em sacos de 60 quilos”.</i>
Entrevistado nº 48	Jaguariaíva	<i>“Nós temos, por exemplo, aqui, a nossa diretora de educação (...) ela conta que o avô quando passava, e eles moravam no bairro São Roque, e ali o trem faz aquela envergadura pra pegar a ponte de metal pra seguir rumo à estação lá. E daí diz que eles ficavam, escutavam, o tchi tchi do trem, o avô apitando pra eles darem tchau!”</i>
		<i>“(...) Reuniu um monte de ferroviário pra entregar a estação cidadã, a prefeitura fez um ato lá, pra família do homenageado, do seu Durvalino, daí o Aguinaldo botou tanto o barulho da máquina da Maria Fumaça quanto o apito; só gente chorando!”</i>

FONTE: Os Autores (2018).

Nos processos sociais dessa classe operária, muitos lugares foram sendo instituídos como sede de atividades econômicas (o trabalho que gerava renda, as Cooperativas Mistas), de lazer (os clubes sociais), de esporte (os clubes esportivos), da saúde (os hospitais 26 de Outubro). Some-se a esses aspectos a estrutura montada para o trabalho ferroviário, como as estações, oficinas e barracões, as vilas operárias e outras propriedades dessa instituição. O cotidiano e a relação desses espaços na configuração urbana

ao restante da sociedade são verificadas nas relações de amizade, comerciais e culturais e expandem o universo de vivência dos sujeitos em relação à rede ferroviária. Ou seja, a ferrovia foi vivenciada por pessoas diversas e seus traços ficaram registrados nas memórias, trazidas pela experiência própria ou por tabela (NORA, 1993).

Tabela 3 – Referências ao reconhecimento do patrimônio ferroviário

Entrevista	Localidade	Trecho do relato
Entrevistado nº 1	Wenceslau Braz	<i>“(…) antes era um patrimônio muito bem cuidado, minha filha, de primeiro, mas agora! Não tem nem comparação”.</i>
Entrevistado nº 14	Calógeras	<i>“Que judiação você viu? Arrancarem aquelas pedras tudo dali, e coisa e tal”.</i>
Entrevistado nº 17	Wenceslau Braz	<i>“O primeiro ponto de partida seria retomar o prédio da 8ª Residência. Nós não temos mais a estação, a gente tinha que tomar aquilo ali como patrimônio histórico, fazer um acervo, um museu ali. E ali contar a história do município”.</i>
Entrevistado nº 22	Wenceslau Braz	<i>“Nossa, quando acabou, não passou mais trem. Logo fechou, a estação ficou tempo daí. Faz pouco tempo que foi demolida, ficou ali! Esse armazém que eu tô falando, também demorou, mas fechou depois. Foi fechando, foi acabando tudo. Foi muito triste aqui!”</i>
Entrevistado nº 28	Arapoti	<i>“O acervo que tinha nela foi tirado e levado pra essa outra casa que eu falei, que era a sede da fazenda Capão Bonito, que também tá correndo o risco de acontecer a mesma coisa”.</i>
Entrevistado nº 29	Arapoti	<i>“O espaço foi queimado. Uma pena, pois se tratava de um patrimônio histórico importante para nossa cidade”.</i>
Entrevistado nº 37	Arapoti	<i>“O ponto positivo são as lembranças em que as pessoas que vivenciaram essa época, também por serem pontos turísticos e históricos que enriquecem a cultura da cidade”.</i>
Entrevistado nº 49	Jaguariaíva	<i>E que nada mais justo, quando a gente pensou em resguardar naquele espaço uma sala para a memória ferroviária. Nada melhor que contar isso! Porque o prédio por si só é a maior peça a ser admirado, é o maior patrimônio, é um monumento!</i>

FONTE: Os Autores (2018).

As histórias contam como os municípios cresceram às margens da estação. De vilas ou a partir das “Turmas”, alguns desses lugares hoje são núcleos urbanos, pequenos, interioranos, em que facilmente se encontra alguém que tem algo a falar sobre os tempos da ferrovia, porque o pai, o tio, alguém da família do amigo foi ferroviário. Dessa forma, as territorialidades obtidas são diversas, porque a forma como esses sujeitos se relacionam aos espaços ferroviários dependem das experiências ou da

localização dessas pessoas em relação aos trilhos, enquanto moradores, trabalhadores, transeuntes ou apenas cidadãos desses municípios. No sentido de explicitar algumas dessas territorialidades foram selecionadas algumas palavras representadas na figura 6.

Figura 6 – Nuvem de palavra representando algumas das territorialidades observadas na análise da pesquisa, 2021.



FONTE: Os autores (2021)

As territorialidades observadas no decorrer do estudo nos permitem identificar algumas das formas como os sujeitos se relacionam com o patrimônio da ferrovia, não sendo estáticas, pois entende-se que representam o movimento diacrônico e sincrônico que permeia não apenas o momento em que os dados foram coletados, mas tanto elementos da memória das pessoas ouvidas na coleta das informações, quanto aos usos e desusos pelos quais passam (e passaram) os espaços da ferrovia no ramal do Paranapanema.

## 7 Considerações finais

Analisando-se as relações entre o sujeito, considerando-se estrutura, processo, função e forma, foi possível identificar reconhecimento ao patrimônio, ou indícios de consciência identitária quanto à importância cultural da empresa ferroviária. Por outro lado, os sentimentos expressos que nos permitem analisar os estados de conservação da ferrovia, relacionando-se às funcionalidades, não é percebida da mesma forma por todos os sujeitos.

A partir de pares relacionais, território e rede, patrimônio e memória e relação campo e cidade, surgiram elementos que trazem indicações acerca das relações multidimensionais entre tempo e espaço. As percepções dos sujeitos, coletadas a partir de entrevistas e da História Oral, reverberaram

os processos ocorridos (que são diacrônicos e sincrônicos) através do tempo e dos espaços observados.

Considera-se, portanto, algumas das territorialidades que se destacam como relações dos sujeitos ao território/rede da ferrovia, discutidas no decorrer do texto conforme foram sendo constituídos os diferentes contextos, mas genericamente, indicam que têm relação às práticas de utilização dos espaços, ou melhor dizendo, às funcionalidades.

Sendo assim, este trabalho representa um ensaio das primeiras conexões entre o objeto de estudo e o aprofundamento teórico na Geografia que iriam conduzir a pesquisa, permitindo vivenciar e apreender os significados do que seria na prática o conceito de território e os seus desdobramentos – territorialidades, territorializações, desterritorializações, reterritorializações e múltiplos territórios.

## Referências

ALEIXO, Lucas. Linha férrea: problema no Paraná, abandono na região. **Folha Extra**. Edição eletrônica, 29 jul. 2015. Disponível em <<https://www.folhaextra.com/linha-ferrea-problema-no-parana-abandono-na-regiao/>>

ANTF. Associação Nacional dos trabalhadores ferroviários. **Histórico**. Disponível em <<https://www.antf.org.br/historico/>>

BARROS, José d'Assunção. Os conceitos na história: considerações sobre o anacronismo. **Ler História**, v. 71, p. 155-180, 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **A Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima RFFSA**. 2018. Disponível em <[https://www.antf.org.br/wp-content/uploads/2017/01/rffsa-mt-jose\\_francisco\\_cruz.pdf](https://www.antf.org.br/wp-content/uploads/2017/01/rffsa-mt-jose_francisco_cruz.pdf)>

BURDA, Naomi A.; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Perspectiva geográfica sobre o patrimônio arquitetônico da cidade da Lapa, PR. **Urbe**. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), v. 3, n. 1, p. 115-123, jan./jun. 2011.

CAMPOS NETO, Carlos Alvares da Silva; PEGO FILHO, Bolivar; ROMMINGER, Alfredo Eric; FERREIRA, Iansã; VASCONCELOS, Leonardo Fernandes Soares. Gargalos e demandas de infraestrutura ferroviária e os investimentos do PAC: mapeamento IPEA de obras ferroviárias. Texto para discussão nº 1465. **IPEA – Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada**. Governo Federal. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Rio de Janeiro, 2010.

CARVALHO, Miguel Mundstock Xavier de. **Uma grande empresa em meio à floresta: a história da devastação da floresta com Araucária e a Southern Brazil Lumber and Colonization (1870-1970)**. 2010, 300 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2010.

CASTELLO BRANCO, José Eduardo Saboia. **A segregação da infraestrutura como elemento reestruturador do sistema ferroviário de carga no Brasil**. 2008, 209 f. Tese (Doutorado em Ciências - Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

CLAVAL, Paul. O Território na Transição da Pós-Modernidade. **GEOgraphia** – Ano 1 – No2 – 1999. p. 7-26.

CLAVAL, Paul. **A Geografia cultural**. 3. ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 2007.

DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Renato. **Uma breve história do Brasil**. São Paulo: Planeta do Brasil, 2010.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Ramal do Paranapanema**. 2019. Disponível em <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-ramalparanap/wbras.htm>>

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro, Zahar, 2006.

FURTADO, José Geraldo Esquerdo. **História e Memória entre ruínas: o patrimônio ferroviário de Além Paraíba**. 179 fls. 2015. Tese (Doutorado em Memória Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2015.

GABLER, Louise. **Estrada de Ferro de D. Pedro II. Coordenação Geral de Gestão de Documentos** – Coded. MAPA – Memória e Administração Pública Brasileira. 22 jun. 2015. Disponível em <<http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/317-estrada-de-ferro-d-pedro-ii>>

GALVÃO, Adriana. **A ferrovia do ramal do Paranapanema** – PR. Escala 1:750.000, 2017a.

GALVÃO, Adriana. **O ramal do Paranapanema na malha ferroviária do Paraná**. Escala 1: 3.000.000, 2017b.

GIESBRECHT, Ralph. M. **A ferrovia que virou shopping**. Curitiba, PR, 2014. In: Blog do Ralph Giesbrecht. 31 mar. 2014. Disponível em: <<https://blogdogiesbrecht.blogspot.com/search?q=A+ferrovia+que+virou+shopping>>

HAESBAERT, Rogério. O território e a nova desterritorialização do Estado. In: DIAS, Leila. C.; FERRARI, M. (Orgs.). **Territorialidades humanas e Redes sociais**. Florianópolis: Insular, 2011. p. 19-37.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 10. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná: 1880-1940**. 262 f. 1985. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

MARQUES, Sérgio de Azevedo. Privatização do sistema ferroviário brasileiro. **Texto para discussão nº 434**. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 1996. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1935/1/td\\_0434.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1935/1/td_0434.pdf)>



MONASTIRSKY, Leonel B. **Ferrovia: Patrimônio Cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR)**. 190 f. 2006. Tese (Doutorado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

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

NOTÍCIAS DE ARAPOTI. **Abandono: antiga estação ferroviária é o terror da vizinhança**. Arapoti, 26 ago. 2013. Disponível em: <<https://noticiasdearapoti.blogspot.com/2013/08/>>

PROCHNOW, Lucas Neves. **O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação**. 2014, 177 f. Dissertação (Mestrado 213 Profissional) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Editora Ática. 1993.

ROSAS, Celso A. da Fonseca. **A cafeicultura no contexto da agropecuária no extremo noroeste paulista**. 220 f. 2002. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2002.

RUMO. **Marcos históricos**. Disponível em <http://ri.rumolog.com/ptb/historico>. Acesso em 05 jun. 2017.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Edusp, 2014.

SAQUET, Marcos Aurelio. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Orgs.). **Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 73-95.

SAQUET, Marcos Aurelio. Por uma abordagem territorial: continuando a reflexão. In: \_\_\_\_\_. **Estudos territoriais na ciência geográfica**. São Paulo: Outras Expressões, 2013. p. 47-74.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 454 f. 2003. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SILVÉRIO, Herbert Alves; SILVA, Jovana Nunes da; SELONK, Marcus José Takahashi. **“Ferrovia dos desmaios”**: Memória histórica, tombamento e atuais discussões acerca da Estação Ferroviária de Jacarezinho (PR). In: XI CONGRESSO DE EDUCAÇÃO DO NORTE PIONEIRO JACAREZINHO. **Anais...** UENP – Universidade Estadual do Norte do Paraná – Centro de Ciências Humanas e da Educação e Centro de Letras, Comunicação e Artes 2011. Jacarezinho, 2011. p. 17-27.

STAMPA, Inez. **Nos trilhos da privatização: ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão**. São Paulo: Annablume, 2011.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas**. 167 f. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **Norte Velho, Norte Pioneiro**. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1987.

---

<sup>i</sup> Wachowicz (1987) atribui a demora à conclusão dessa estrada de ferro ao fato de o governo federal construir a partir de 1920 o sub-ramal Rio do Peixe, partindo da estação de Wenceslau Braz rumo à exploração carbonífera do Rio do Peixe. De acordo com Giesbrecht (2017) a partir desse sub-ramal havia as estações de linha: Wenceslau Braz (1922); Cerradinho (1922); Tomazina (1922); Pinhalão (1924); Japira (1925); Ibaiti (1925); Artur Bernardes (1940); Eusébio de Oliveira (1943); Lysímaco Costa (1948).