

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

Bernardo Donasolo Machado

RELATÓRIO FINAL

PROGRAMA DE IC:

- PIBIC
- PIBIC Af
- PIBIC EM
- PIBITI

MODALIDADE:

- CNPq
- UFPR TN
- Fundação Araucária
- Voluntária

TÍTULO DO PLANO DE TRABALHO

Relatório apresentado à Coordenação de Iniciação Científica e Tecnológica da Universidade Federal do Paraná como requisito parcial da conclusão das atividades de Iniciação Científica ou Iniciação em desenvolvimento tecnológico e Inovação - Edital 2021

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Sartori Jabur .

Título do Projeto: O caminho do litoral para o interior: A Estrada de Ferro de Ponta Grossa.

CURITIBA

2021

Resumo

A ferrovia foi implantada no Brasil no século XIX, com objetivo de escoar as produções para exportação e ocupar o interior do território, mas trouxe também o ideal de desenvolvimento, modernização e progresso. Nesse contexto, Ponta Grossa se destacou como região em desenvolvimento e se tornou propícia para a construção da ferrovia. Dessa forma, a estrada de ferro teve uma importância significativa no crescimento econômico da cidade. O objetivo deste trabalho foi analisar a edificação ferroviária que está inserida no entroncamento ferroviário localizado no centro de Ponta Grossa, incluindo informações históricas, funcionais e construtivas, fazendo o recorte temporal compreendido entre a inauguração, em 1899, da Estação Ponta Grossa e a última ampliação da edificação, em 1941, o que corresponde à volumetria atual. Para isto, foram analisadas fotografias, plantas e o edifício em si e buscou-se compreender os processos históricos envolvidos na implantação da ferrovia em escala nacional, regional e finalmente municipal através da literatura. Para melhor compreensão da edificação em si foi elaborada uma maquete eletrônica, permitindo compreender os pormenores da edificação e gerar um documento que pode ser utilizado para pesquisas futuras. Além da maquete, como resultado do trabalho, foram identificadas as técnicas construtivas da edificação que, datadas do século XIX, envolvem o uso de rochas e cimento, e também a origem de alguns objetos da estrutura da estação, como os pilares de sustentação da sacada e os pilares da plataforma de embarque confeccionados a partir de trilhos de trem. Também foi produzida uma linha temporal da estação Ponta Grossa, focando nas ampliações posteriores, o que possibilitou observar as reformas pelas quais a edificação passou ao longo das décadas. Portanto, esta pesquisa possibilitou compreender os processos de transformação do edifício da estação ao longo do tempo, auxiliando no entendimento sobre o edifício e sua importância no contexto pontagrossense e paranaense.

Palavras chave: Ferrovia; Estação Saudade; Ponta Grossa.

Introdução

As ferrovias no Brasil têm um caráter muito importante na construção histórica brasileira e também na distribuição de pessoas e recursos tanto espacialmente quanto temporalmente, sendo uma tecnologia que caminha junto com aspectos históricos, políticos, econômicos e sociais. Porém, com o desuso das estruturas ferroviárias, se torna imprescindível o estudo e a conservação do patrimônio ferroviário brasileiro. No Paraná, os caminhos de ferro ajudaram a escoar a produção de erva mate para os países da América do Sul e trouxeram grande desenvolvimento econômico para o estado. Em Ponta Grossa a ferrovia corroborou para o crescimento da cidade tanto econômico quanto urbano. E assim criou-se uma mitificação em torno dessa tecnologia. O maior símbolo dos significados que tangem a ferrovia na cidade é a Estação Saudade.

Assim, o presente trabalho de iniciação científica tem como objetivo desenvolver uma pesquisa sobre o patrimônio ferroviário, focando mais especificamente na Estação Saudade que se localiza no entroncamento ferroviário que é formado pela conexão das linhas São Paulo - Rio Grande e Ponta Grossa - Paranaguá.

Dessa forma se faz necessário o entendimento dos processos pelos quais a Estação Saudade passou no decorrer do tempo, levando em consideração os aspectos históricos, funcionais e construtivos da edificação.

Para compreender estes processos, a pesquisa parte do entendimento histórico nos níveis nacionais, regionais e municipais do campo do patrimônio ferroviário. Para então, analisar os dados coletados, que são fotografias encontradas nos acervos municipais e também na internet. A análise destes documentos se deu de forma a entender a sua cronologia, visto que a maioria das fotografias não constavam datas, o que gerou uma linha cronológica apresentando as reformas e ampliações pelas quais a estação passou. Também foram estudados objetos, que num primeiro momento poderiam ser originais da estação, buscando sua fabricação e origem.

Outra forma de análise, que visava compreender os elementos da edificação, foi a construção de uma maquete eletrônica baseada nas elevações, plantas e fotografias encontradas.

Revisão Bibliográfica

O sistema de locomoção por trilhos já existia em meados do século XVI, construído em estruturas de madeira. Na Inglaterra, em meados do século XVIII, após a Revolução Industrial, em um contexto de consolidação da indústria têxtil e desenvolvimento da indústria siderúrgica, a ferrovia surgiu. Em seu início eram utilizados vagões tracionados por animais e, conforme a indústria se desenvolveu, os investidores passaram a ter mais recursos para investimentos a longo prazo e em tecnologias que vão para além da produção fabril diretamente e se referem à logística de transporte de matéria prima e mercadorias (FINGER, 2013).

Com o passar do tempo, outros países iniciaram seu processo de industrialização, e o mercado interno siderúrgico da Inglaterra foi se esgotando pela maior oferta em relação à demanda, desta forma, o país começou a exportar estes produtos. Assim houve uma expansão das exportações para mercados internacionais. Um dos países que fazia parte deste mercado era o Brasil, que acabara de ser independente de Portugal e tinha sua economia dependente da Inglaterra.

Portanto a implementação da ferrovia no Brasil se torna possível, como aponta Anna Eliza Finger (2013, p.31):

“No Brasil, percebemos uma clara relação entre essa conjuntura internacional e a implantação de sua malha férrea. As relações comerciais mantidas com a Inglaterra desde o período colonial tornavam o país um dos alvos preferenciais da indústria britânica, sendo interessante observar que apesar de já existirem propostas para a construção de ferrovias no Brasil desde a década de 1830 (quase simultaneamente à estruturação da malha ferroviária britânica), foi apenas a partir de 1850, quando a Inglaterra mais precisava de um mercado consumidor, que foram editadas as leis e criadas as condições que tornaram viável os investimentos estrangeiros no país, como a adesão ao “padrão ouro”, a promulgação do Código Comercial (1849), a criação de Sociedades Anônimas (1850), e a reforma bancária (1853), que atraíram capital estrangeiro sobre o qual o Governo brasileiro oferecia taxas de 5% de juros como garantia, tornando o país extremamente no atrativo para investimentos. Nesse contexto, em 1852 foi publicada também a Lei no 641, que oferecia vantagens como isenções e garantia de juros sobre o capital investido às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em

construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do país, e deflagrou o processo de construção de ferrovias no Brasil."

Como apontado pela autora, já havia a intenção de construir uma ferrovia na década de 1830, porém isso só ocorreu devido a entrada de capital estrangeiro no país, dada a facilitação por parte do Governo Brasileiro. Como explica Luceno e Laroque:

"Em 1835, a equipe do regente Diogo Antônio Feijó iniciou os estudos de instalação de um sistema ferroviário brasileiro, coincidindo com o primeiro surto ferroviário europeu. Em 31 de outubro de 1835, foi promulgada a primeira lei ferroviária como única alternativa rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café. Ela tinha por meta a construção de um sistema que ligasse a Capital do Império às Províncias de Minas Gerais, da Bahia e de São Paulo, bem como estender a linha até o Rio Grande do Sul." (LUCENO e LAROQUE, 2009, p 89).

Assim a implementação da ferrovia no Brasil ocorreu através de interesses políticos que orientaram a construção de acordo com conveniências gerais e particulares. Sendo estes interesses do governo público, como forma de integralização nacional e ocupação do interior, e também do interesse privado representado na forma da produção rural para exportação, seja do café ou da erva-mate, denotando assim uma ligação muito íntima entre a ferrovia e os portos. Segundo Lanna:

"O acesso ao litoral e a associação ferrovia/porto foi, desde as primeiras ferrovias, em meados do século XIX, uma característica essencial, que reforçava as formas de ocupação do território, marcadas por séculos de colonização. As ferrovias não as alteraram, mesmo porque nasceram justificadas e associadas a atividades econômicas de exportação, que as reforçavam." (LANNA, 2015, p. 30)

A partir de concessões geradas pelo governo, quem obtinha o título organizava um grupo de parceiros para pagar as ações e assim gerar lucro. Devido à garantia de juros e a fiscalização precária ocorreu uma superposição entre os interesses das esferas privadas e públicas. (LANNA, 2005).

Dessa forma, a implementação da ferrovia ocorre com um alinhamento muito próximo entre a esfera pública e a esfera econômica de interesse privado. Esse alinhamento é observado nas ferrovias construídas em São Paulo, para o escoamento da produção cafeeira, e no Paraná, como exemplificou Ana Lúcia Duarte Lanna:

"A CGCFB¹ controlará parcelas significativas do comércio da erva-mate, num momento de exportações crescentes para a Argentina e demais países do cone sul." (LANNA, 2015, p.15)

A linha aqui estudada, São Paulo - Rio Grande (SP-RG), foi construída com o intuito de ligar os dois estados por um caminho interiorano que se articulava com a malha ferroviária já existente, e fazia parte do "Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul". Esta linha foi planejada a partir do decreto 862 de 1890 que fora o último decreto publicado pelo Governo antes da extinção da Comissão de Viação Geral (FINGER,2013).

A economia paranaense, no início do século XVIII, se baseava na criação extensiva de gado, pois seus planaltos e os campos gerais formavam uma geografia propícia para isto. Além disso, a falta de meios de transporte tornava a produção de gado mais viável. (KROETZ)

"Ao longo da antiga rota Viamão-Sorocaba, quase todas as cidades e vilas do Paraná Tradicional nasceram sob o impulso da economia pastoril, sendo cada vilarejo separado do outro pela distancia de um dia de viagem, analogamente [SIC] ao que se verifica em outros roteiros do sul do Brasil. Essas localidades foram centros de convergência local para as atividades sociais e políticas de fazendeiros próximos uns dos outros, que, em dia de festas, para lá se dirigiam. Nos dias subseqüentes retornavam às suas respectivas fazendas, despovoando esses lugarejos quase por completo" (KROETZ, 1985, p.21)

Assim, Ponta Grossa se origina neste contexto como uma vila no entorno da igreja matriz, que com o tempo foi se desenvolvendo e no final do século XIX já era considerada polo de desenvolvimento dos Campos Gerais, o que tornou possível a implantação da ferrovia (MADALOZZO, 2016).

O surgimento da estrada de ferro em Ponta Grossa provém da Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, como plano de criação de uma estrada

¹ Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens.

internacional que ligaria São Paulo ao Uruguai. Assim a estação Roxo de Rodrigues, em Ponta Grossa, tem uma conotação importante que é transpassada pela sua imponência arquitetônica visto que representava o progresso e a tecnologia para os pontagrossenses e era ligação com outros países.

Sendo a região de Ponta Grossa o cruzamento entre duas linhas importantes, uma vinda do porto e outra internacional, a cidade tem duas estações muito próximas, a Estação Paraná, que é menor e vem da linha de Paranaguá, e a Estação Ponta Grossa (antigamente denominada Roxo Rodrigues), que é maior e pertence a linha São Paulo - Rio Grande. Neste contexto, segundo Fabris (1993, p.134):

“A idéia dominante do século XIX é de que a arquitetura deve ser representativa, de que deve evidenciar através da forma exterior e da estrutura o status de seu ocupante, seja ele o Estado, seja ele o indivíduo particular. “

Uma das características que a Estação Ponta Grossa tem é o estilo eclético, que é observado em muitas estações brasileiras do período, seguindo as ideias de modernização e desenvolvimento. Os referenciais de modernidade e desenvolvimento eram trazidos de fora, principalmente da Europa, o que indicava que o Brasil era um país que almejava o status europeu:

“País Mestiço que se sonha branco, país que começa a experimentar o processo industrial e já se crê plenamente moderno, o Brasil de fins do século XIX deseja romper de vez com o estatuto colonial, projetando-se integralmente num modelo econômico e cultural que lhe permitiria superar de imediato um passado com o qual não se identificava e que procura apagar, sem rodeios, como comprova a remodelação do Rio de Janeiro quando da construção da Avenida Central.” (FABRIS, 1993, p.6)

Com o fim do Império e começo da República, o estilo eclético representava a novidade para os brasileiros e estava de acordo com o que acontecia na Europa. Dessa forma a Estação Ponta Grossa é construída nesse estilo, com elementos da art nouveau e do neoclassicismo.

Segundo Finger:

“As estações assumiram a antiga função das “portas da cidade”, pois com a demolição das muralhas, a consagração dessa tecnologia e a ampliação da malha ligando praticamente todas as grandes cidades europeias, o trem passou a ser o principal meio de locomoção interurbano, e as estações eram a primeira visão que se tinha das cidades. Assim, a maioria delas construiu ou reformou as suas conforme a importância que julgavam ou gostariam de ter” (FINGER, 2013, p.26)

Um exemplo disso é o que ocorreu em Ponta Grossa, onde logo na saída da estação criou-se uma praça para recepcionar os viajantes, a Praça João Pessoa. Assim a estação começa a fazer parte do cotidiano dos pontagrossenses.

Metodologia

Segundo Lima e Carvalho (2017), a fotografia como documento histórico não deve ser analisada somente a partir de suas especificidades, mas sim de forma plural, levando em consideração outras fontes de informação como a edificação em sua atualidade e a própria revisão bibliográfica. Assim, esta pesquisa de iniciação científica encara o edifício como documento histórico e utiliza-se de fontes fotográficas, análise de fontes acadêmicas e documentos de acervos para entender as edificações do complexo ferroviário de Ponta Grossa.

Devido à pandemia, num primeiro momento a coleta de informações aconteceu de forma exclusivamente online. Procurando documentos de acervos online, limitando-se ao que foi digitalizado e disponibilizado pela internet. Recorrendo a sites como da prefeitura de Ponta Grossa, da Casa da Memória e vídeos no youtube.

Com o decorrer da pandemia e com a flexibilização do isolamento foi possível fazer uma visita guiada à Estação Roxo de Rodrigues, ao acervo da Casa da Memória e também documentos da Fundação Municipal de Cultura de Ponta Grossa.

Os materiais coletados são: fotografias da Estação Ponta Grossa, plantas e cortes encontrados no acervo da Fundação Cultural, fotografias do acervo da Casa

da Memória e imagens retiradas de vídeos. Com o objetivo de entender quais estruturas e objetos são originais e quais são frutos de reformas e ampliações.

A fim de organizar as fotos de acordo com sua temporalidade, analisou-se as fotografias, plantas e o edifício em si, de forma comparativa, visando entender as modificações que a estação sofreu no decorrer do tempo, observando elementos do entorno como postes de eletricidade, outras construções e principalmente a praça João Pessoa.

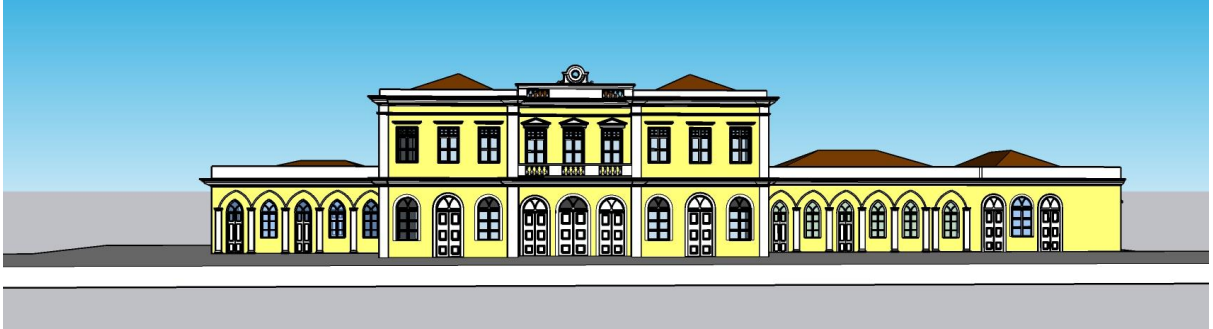
Outra forma de entender a edificação foi a partir da realização de uma maquete eletrônica (Figuras 1 e 2) , com o intuito não só de produzir um documento eletrônico que venha servir de documento histórico, mas também como exercício de compreensão da edificação. Seguido de uma descrição dos elementos que compõem o edifício e o coloca nos moldes do estilo eclético.

Figura 1 - Maquete Eletrônica



Fonte: do Autor

Figura 2 - Edifício sem as estruturas da plataforma



Fonte: do Autor

O programa utilizado para a confecção da maquete foi o SketchUp, pelo fato da necessidade de modelagem de elementos a partir de nenhuma estrutura, dessa forma a realização da maquete, iniciada do zero, propicia o foco nos detalhes que compõem a estação, fazendo com que, no processo, o usuário do programa encare todos os pormenores do projeto.

O processo de realização da maquete apresenta os seguintes limitadores: a coleta de dados online, devido a pandemia e o fato da ideia de confeccionar uma maquete online aparecer após a ida ao local da edificação, dessa forma a coleta de dados não focou nas informações para a produção de uma maquete eletrônica. Assim a modelagem possui medidas aproximadas do tamanho real da edificação, devido a falta desta informação nos documentos encontrados. Entretanto apresenta as proporções que foram retiradas das fotografias, da elevação² e da planta fornecida pelo livro do tombo. Dessa forma a modelagem apresenta a ideia geral de como se entende a estação, apresentando as informações da planta, volumetria da edificação e esboça alguns elementos da construção.

² Elevação do volume original da estação encontrada no acervo Casa da Memória. Assinatura do autor ilegível.

Resultados Finais

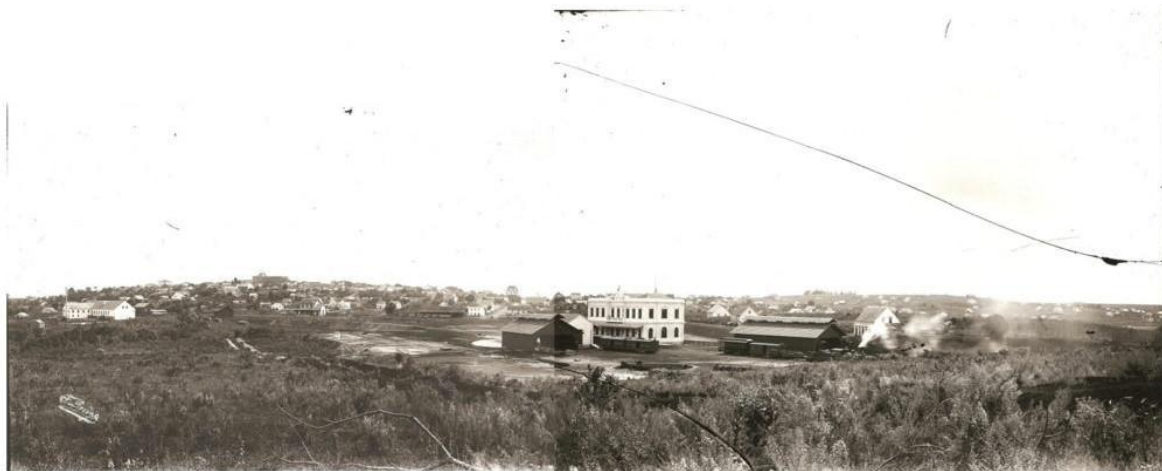
Para melhor organização do trabalho os resultados finais serão apresentados da seguinte forma: Linha temporal, descrição do edifício e elementos significativos. No primeiro será apresentada uma linha temporal que sistematiza as ampliações da estação no período estudado. No segundo tópico será feita a descrição de cada volume do edifício como se encontra atualmente. E por fim serão apresentados elementos que chamam atenção pelo caráter histórico que apresentam.

Linha temporal

As fotos encontradas, majoritariamente, no acervo digitalizado da Casa da Memória, são datadas do período compreendido entre 1899, ano de inauguração da Estação Ponta Grossa, e os anos 40, com a consolidação da volumetria da estação existente até os dias de hoje. A partir delas, observou-se que a volumetria do prédio da Estação Ponta Grossa variava com o decorrer do tempo, dessa forma conclui-se que a edificação sofreu várias reformas durante os períodos em que as fotografias foram tiradas. Então a fotografia surge como forma de entender os processos pelos quais a estação passou durante os anos e assim conseguir traçar uma linha temporal denotando as ampliações e reformas da edificação. Visando isso, o principal modo de trabalhar com os dados fotográficos foi o comparativo entre as fotografias.

Ao todo foram analisadas 26 fotos e selecionadas seis para serem apresentadas com mais detalhes, por considerá-las mais representativas de acordo com os objetivos deste trabalho. Levando em consideração que poucas fotos estavam datadas e que poderiam ser tiradas muitas informações das fotografias, para conseguir analisá-las foi preciso definir alguns pontos de partida. Para definir a primeira foto na linha temporal foram considerados os volumes da edificação Estação Roxo de Rodrigues. Foi considerada como a primeira foto (Frederico Lange, 189-) aquela que apresentava apenas um volume na edificação, que atualmente se configura por quatro volumes. Foi considerado ainda a ocupação dos espaços do entorno, visto que nesta foto foi identificado apenas vegetação baixa, sem edificações que chamassem a atenção. Portanto, entende-se que esta foto é a mais antiga encontrada, mesmo não tendo nenhuma inscrição de data que pudesse situá-la em uma linha temporal definida.

Figura 3 - Junção de duas fotografias de Frederico Lange



Fonte: Acervo Casa da Memória

Esta primeira foto (Frederico Lange, 189-) apresenta-se no site da casa da memória em duas fotografias separadas, mas ao colocá-las uma ao lado da outra percebe-se que são na verdade uma foto única e panorâmica. A imagem é composta de forma que aparece a cidade de Ponta Grossa ao fundo, a igreja matriz (catedral de Sant'Ana) se apresenta no centro, ao topo da colina, a Estação Paraná ao lado esquerdo, nas margens do campo, e ao lado dela estão o barracão de cargas e, mais a frente, a Estação Roxo de Rodrigues/ Ponta Grossa com barracões pretos em volta. Uma edificação de apoio é vista logo antes do trilho e há uma estrutura no chão que aparenta ser uma girador. O recorte retirado do jornal Correio Paulistano de 16 de dezembro de 1899 confirma a existência do girador e indica as funções das edificações do entorno da estação.

Figura 4 - Recorte de Jornal detalhando as estruturas do complexo.

dente da Companhia.
A Estação da Ponta Grossa é um elegante e vasto edificio em dous pavimentos, tendo em baixo salas para passageiros, agencia, telegrapho, bagagens, etc., e no sobrado salas para a administração, superintendencia e fiscalização. Em frente e aos lados desse edificio acham-se os armazens para mercadorias, abrigos de machinas e de vagões, girador e caixa d'agua.
As officinas da estrada ficam a 3 1/2 kilometros de Ponta Grossa, na colonia do Pellado; estão providas de uma installação completa para toda e qualquer reparação do material, serraria, fundição e forjas, tudo occupando uma área de cerca de 1.000 metros quadrados em cinco grandes naves fechados por paredes de tijolos e cobertura sobre columnas de ferro.»

Fonte: Biblioteca Nacional Digital

A segunda foto apresentada é datada de 1910 e foi tirada de onde hoje se encontra a Praça João Pessoa. Ela apresenta duas ampliações simétricas em relação ao corpo primário da estação e um barracão preto que, provavelmente, é o mesmo da primeira foto. Portanto, pode-se concluir que a primeira reforma foi realizada antes de 1910 e, levando em consideração que os volumes seguem a mesma tipologia de janelas, portas e adornos, construídos no mesmo período.

Figura 5 - Estação vista da rua Fernandes Pinheiro, 1910.



Fonte: Acervo Casa da Memória.

Uma estrutura importante para a análise das fotos é a Praça João Pessoa localizada logo à frente da edificação, visto que a Estação Ponta Grossa tinha suma importância na época, a praça se tornou a porta de entrada dos viajantes para a

cidade. A terceira foto se refere à construção da praça e, ao analisá-la, observa-se uma terceira ampliação na estação, tornando a volumetria da edificação assimétrica. Outro ponto a se observar na foto é a mudança na tipologia da plataforma, que é expandida e são adicionadas estruturas de aço que sustentam um telhado em duas águas, que se assemelham com as atuais, que são feitas de trilhos. Há também um barracão preto ao lado desta ampliação, no mesmo lugar onde se encontrava na primeira fotografia, entretanto o telhado apresenta outra composição, com apenas duas águas, sem o lanternim.

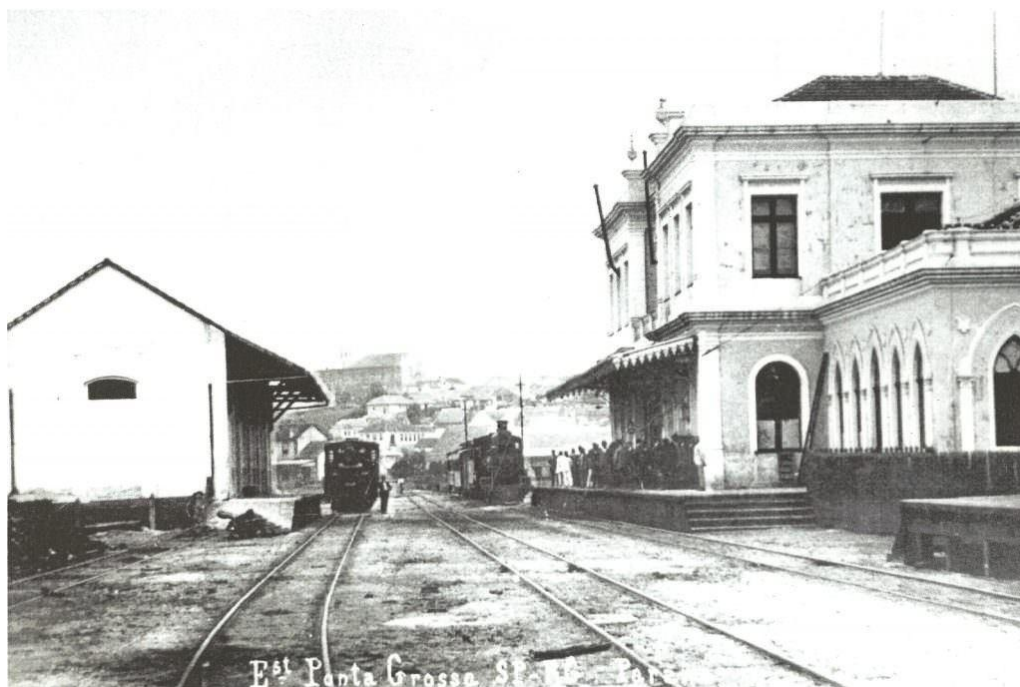
Figura 6 - Construção da Praça João Pessoa



Fonte: Acervo Casa da Memória.

A próxima mudança que ocorre na estação se demonstra pela quarta fotografia, onde se observam os trilhos. Nesta não há mais a casa de apoio que se localizava em frente à plataforma e em seu lugar foram adicionados trilhos e uma estrutura que se assemelha a uma caixa d'água - esta aparece em outras fotografias posteriores -, há também a expansão da plataforma e atrás dela um trem que implica a existência do barracão já descrito na foto anterior.

Figura 7 - Fotografia dos trilhos



Fonte: Acervo Casa da Memória

A quinta foto que se analisa tem a inscrição “21” na parte inferior dando a entender que a fotografia seria datada de 1921, visto que se encaixaria na linha temporal. Porém, analisando os edifícios da cidade um deles se destaca pelo porte, chegando a rivalizar em tamanho com a catedral. Este edifício que aparenta ter 5 andares hoje em dia é o Planalto Select Hotel Ponta Grossa, e sua construção é datada de 1941 portanto, a fotografia não pode ser de 1921 como dá a entender. Assim a imagem enquadra uma área urbana já consolidada mostrando a catedral, as estações e o entorno desenvolvido. Com mais trilhos e barracões, o complexo das edificações ferroviárias apresenta um compilado das estruturas que se mantiveram. Percebe-se o barracão ao lado da estação com o telhado diferente dos barracões da primeira foto, sugerindo que sejam outros barracões, uma vez que do lado esquerdo da foto existem dois barracões com a mesma tipologia da cobertura dos barracões das fotos anteriores. Percebe-se também que o telhado da plataforma apresenta a composição invertida, porém com as mesmas estruturas que sustentavam a cobertura antiga. Observa-se também a estrutura da caixa d’água com mais clareza.

Figura 8 - Estação e a área urbana



Fonte: Retirada do Youtube

A última foto representa o fechamento da linha com a retirada dos trilhos da estação já nos anos 90. Há uma multidão curiosa assistindo o evento com a presença da imprensa filmando o fim dos trilhos na Estação Ponta Grossa.

Figura 9 - Retirada dos trilhos



Fonte: Acervo Casa da Memória.

Descrição do Edifício

Geral

Atualmente o corpo do edifício se caracteriza por 4 volumes: o mais alto, que corresponde à construção original da estação; nos lados deste corpo primário são inseridos dois volumes menores e idênticos entre si, caracterizando a segunda ampliação; à esquerda, de frente para a fachada, existe um volume de porte mediano em relação aos outros, referente à terceira ampliação. A maior parte da estação tem apenas um pavimento, com exceção do volume original que é composto por dois pavimentos. A técnica construtiva utilizada para a realização das paredes do corpo central se caracteriza pelo uso de rochas e cimento e existem também outros tipos de técnica em outras regiões da estação, como é o caso das paredes internas, que são feitas com a técnica de tabique. Os materiais utilizados nas coberturas da estação são telhas de cerâmica e termoacústicas.

Volume original

A fachada principal do volume original, que é voltada para a praça João Pessoa, é composta por cinco janelas e quatro portas em arco pleno no andar inferior, todas feitas em madeira e vidro, com bandeiras fixas. O andar superior dispõe de nove janelas voltadas para a fachada e três para cada face lateral, com vergas retas e as três janelas centrais da fachada são conectadas por mísulas às pestanas triangulares.

No terço central do volume existe um avanço da fachada acentuado por duas pilastras com secção retangular, frisos, folhas de acanto e capitéis coríntios onde se apoia o entablamento composto por cimalha, friso e cornija que circunda toda esta porção superior do edifício. Nesta protuberância também há duas cornijas e dois grupos de balaustres na platibanda, que compõem com um elemento mais elevado que remete a um frontão-aberto composto por volutas, um óculo e duas correntes de rosas ou florões.

Logo abaixo, no andar inferior, existem três aberturas que conectam à parte interna do edifício, os quais são emoldurados com bossagem sem chave do arco e protegidas por uma marquise sustentada por quatro mãos-francesas rendilhadas.

Existem poucas diferenças entre a fachada e o lado da plataforma. Estas diferenças estão na quantidade de portas e janelas e no posicionamento do terço central do edifício. O posicionamento das aberturas é o mesmo em ambas as faces,

entretanto na fachada existe uma janela que corresponde a uma porta na face voltada para a plataforma. O peitoril desta apresenta demarcações que sugerem que anteriormente a abertura era uma porta, o que é comprovado pela análise das fotografias antigas da estação. Porém, a partir das fotografias, não é possível datar precisamente quando ocorreu tal mudança, visto que a estação passou por muitas reformas.

Existe também uma diferença entre as faces, relacionada com as aberturas, que são os ornamentos das portas voltadas para a plataforma, que apresentam grades de ferro com motivos florais, remetendo ao estilo art nouveau, os quais não são vistos na fachada principal da edificação.

Outra diferença entre as fachadas é ocasionada pelo deslocamento do terço central do volume original, fazendo com que, na fachada principal, ocorra uma protuberância, enquanto na da plataforma, ocorre o oposto gerando uma lacuna, que, no segundo andar, é preenchida por uma sacada limitada por uma balaustrada.

O número e posicionamento das aberturas se conserva nas duas faces do volume, porém no lugar de onde seria uma janela, do lado da plataforma, há uma porta. Atualmente existe uma demarcação na fachada principal que sugere que esta janela anteriormente fora uma porta, fato que se comprova com a análise de imagens mais antigas da estação, além disso as portas voltadas para a plataforma são adornadas por ferragens que remetem ao estilo art nouveau. Outra diferença que aparece quando comparadas as fachadas é em relação ao terço central do volume que por um lado forma uma protuberância, por outro lado gera uma lacuna que é preenchida por sacada delimitada por uma balaustrada.

Volumes simétricos

A partir do volume original são construídos dois volumes referentes à segunda ampliação, como já apontado anteriormente. Estas duas porções são de andar térreo, simétricas e similares, porém há um pequeno aumento na edificação da esquerda que é perceptível por ter uma abertura a mais que o outro lado, assim do lado direito na fachada são quatro janelas e uma porta, já no lado esquerdo são quatro janelas e duas portas, sugerindo uma ampliação.

As aberturas, neste volume, são do tipo arco ogival, entre elas existem pilastras sem frisos, de seção retangular e com capitéis de ordem coríntia, os quais são interligados uns aos outros por pestanas que acompanham o formato dos arcos

ogivais das aberturas, acima dos capitéis também são encontrados pequenos medalhões. Nas pilastras mais extremas são aplicadas folhas de acanto com volutas que conectam os capitéis às janelas. Os peitoris das aberturas são ornamentados com círculos e retângulos concêntricos. O coroamento encontrado no volume central também se estende para os volumes simétricos, onde se apoia a platibanda da cobertura.

Terceira ampliação

Este volume está inserido do lado esquerdo da edificação quebrando a simetria da estação, com tamanho mediano e planta próxima a um quadrado. Esta porção volta a apresentar aberturas em arco pleno, como do volume central, tendo três janelas voltadas para a fachada, duas janelas e uma porta voltadas para a plataforma. Pelo fato do desenho da planta ser maior que do volume ao lado existe uma ruptura no plano da fachada, neste espaço se insere uma porta também em arco pleno com bandeiras fixas. Assim as características desta porção seguem o mesmo padrão do volume original, com platibanda, cimalha, coroamento e pilastras.

Plataforma

Na região posterior do edifício se localiza a plataforma de embarque. Atualmente o piso é feito com a técnica de cimento queimado com rochas nas quinas e nos degraus de acesso. A cobertura é do tipo borboleta com telhas termoacústicas com estruturas em forma de “Y” confeccionadas a partir de trilhos de trem. Os limites da cobertura são adornados com lambrequins redondos que percorrem toda a plataforma.

Elementos significativos

Os objetos forjados em aço chamam atenção, levando em consideração que depois da revolução industrial o aço ganha uma conotação muito importante. Na estação o aço é encontrado nas estruturas que suportam a cobertura da plataforma, nas colunas e nas mãos francesas que seguram a marquise de entrada da estação.

As colunas da plataforma que seguram a cobertura são trilhos de trem associados em pares de forma que pareçam um “Y”. Como já apresentado, a plataforma assume essa composição antes de 1920 portanto a estrutura não é original e sim proveniente da reforma em que se expandiu a plataforma. Através de

pequenos registros encontrados nas colunas é possível distinguir três tipos de trilhos: Cockerill, Denain e M.G. A primeira escrita refere-se a marca belga Cockerill, empresa siderúrgica fundada em 1817, a segunda à região francesa de Denain a qual possuía indústrias siderúrgicas e forjas desde 1849, a terceira escrita “M.G - 1906 - 5” mais especificamente, sugere que o trilho tenha vindo do estado de Minas Gerais. Esta suposição é feita considerando também a provável origem da coluna que se localiza na saída da bilheteria da estação.

Esta coluna de aço tem a inscrição “C.N de FORJAS e ESTALEIROS 10 SECCÇÃO RIO de JANEIRO” e segundo Gustavo Barros (2015), a Companhia Nacional de Forjas e Estaleiros adquiriu em 1892 a única produtora de ferro-gusa brasileira, a Usina Nova Esperança, localizada em Itabira do Campo em Minas Gerais. Portanto, pode-se pensar que tanto os trilhos das colunas da plataforma como a coluna da bilheteria podem ter vindo de Minas Gerais.

Antes da reforma que expande a plataforma, a estação era composta por uma marquise na saída para embarque e por uma entrada para os usuários desprovida de cobertura, em lados opostos da edificação central. Após a reforma a marquise foi substituída pela cobertura sustentada pelas colunas feitas de trilhos e então é identificada uma marquise na entrada dos usuários. O que chama a atenção nesse processo é a mão francesa que sustenta a primeira marquise e após a ampliação aparece na nova marquise de entrada para a estação. O que nos leva a supor que a estrutura de aço foi realocada de uma marquise para a outra. Devido a baixa qualidade das fotos não é possível concluir se todas as estruturas da marquise foram realocadas da plataforma para a entrada, mas pode-se afirmar que foram utilizadas as mesmas mãos francesas, pois é possível observar que permanecem até os dias atuais.

Nas plantas encontradas no acervo da Fundação Municipal de Cultura de Ponta Grossa aparecem as expansões que ocorreram na estação, entretanto existem algumas informações no documento que não condizem com as fotografias e com a estação em si. Segundo a planta, as paredes do corpo central da estação são de alvenaria de tijolos, entretanto atualmente na estação existe uma janela testemunho que apresenta a técnica construtiva em tabique onde não foi identificada alvenaria. Além disso, através da realização da maquete eletrônica foi possível ver que as dimensões da escadaria de entrada da estação observada na elevação, não condiz com a apresentada pela planta baixa de 1995. Outra questão é em relação às

ampliações que, segundo a planta, o corpo original da estação é composto pelos três volumes simétricos, o que é contrariado pelas fotografias que apresentam o edifício original como um único volume e as ampliações simétricas laterais acontecem depois. O que nos leva a contestar a veracidade da planta. Um ponto que vai de acordo com a realidade é em relação ao layout das paredes da última ampliação do período até 1921. No documento disponibilizado pela Fundação há paredes neste volume, o que não ocorre atualmente, entretanto no cômodo há três desenhos de ladrilhos hidráulicos, que sugerem o contorno das paredes e uma soleira que se apresenta da mesma forma na planta baixa.

Conclusão

O estudo do contexto no qual a ferrovia se insere no Brasil, as estruturas conservadas da Estação Saudade e o entendimento do edifício como documento histórico permitiu compreender a importância do patrimônio ferroviário para a cidade de Ponta Grossa. Da mesma forma, a análise das fotografias e dos documentos encontrados mostrou que a edificação passou por muitas reformas e ampliações, modificando notoriamente a volumetria da estação. A confecção da maquete eletrônica gerou, além de um documento que possa vir a ser usado para outras finalidades tanto de memória quanto de estudo, o entendimento das estruturas do edifício como ele se configura atualmente.

Dessa forma, foi possível compreender os processos de construção da Estação Saudade a partir das esferas do conhecimento: histórico (com a elaboração de uma linha temporal das ampliações que ocorreram no edifício), funcional, (com o entendimento dos aspectos de usos cotidianos e simbólicos da estação) e construtivo (com a descrição do edifício apresentando os elementos arquitetônicos e técnicas de construção presentes).

Entretanto, a pesquisa apresenta limitações decorrentes do contexto pela qual foi feita. Devido à pandemia os dados coletados se restringem aos encontrados por vias online, deixando em aberto a possibilidade de encontrar outros documentos, procurar em dados outros acervos e também o acesso a informação de antiquários e colecionadores particulares, que devido a própria simbologia e importância da ferrovia na cidade provavelmente existem.

Dessa forma, esta pesquisa também demonstra as possibilidades em relação a outras pesquisas que possam vir a serem feitas em relação a outros equipamentos ferroviários existentes em Ponta Grossa como a Estação Paraná e o barracão de cargas.

Referências

BARROS, G. O desenvolvimento do setor siderúrgico brasileiro entre 1900 e 1940: Criação de empresas e evolução da capacidade produtiva. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 45, n. 1, 2015.

CONSTRUÇÃO da praça João Pessoa. [191-]. 1 fotografia, sépia., Altura: 288 pixels. Largura: 450 pixels. Tamanho 35,7 KB. Disponível em: <http://4.bp.blogspot.com/-mChcQLkdUHw/VNdhDrwRSJI/AAAAAAAAALc/ZalZyPQ7ejg/s1600/pontagrossa9241.jpg> . Acesso em: 16 de março de 2021.

E. F. S. Paulo ao Rio Grande. **Correio Paulistano**, São Paulo, 16 de dezembro de 1899. Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=090972_05 & pasta=ano% 20189 & pesq=Rio%20grande Perfis=11109 >. Acesso em: 05 de setembro de 2021.

ESTAÇÃO e a área urbana. [194-]. 1 fotografia, p&b., Altura: 946 pixels. Largura: 2006 pixels. Tamanho 439 KB.

ESTAÇÃO Ponta Grossa vista da rua Fernandes Pinheiro. 1910. 1 fotografia p&b. Acervo da Casa da Memória. Disponível em: <https://patrimoniopg.com/2020/06/26/imagens-estacao-roxo-de-rodrigues-estacao-sa-udade/estacao-roxo-rodrigues-001/>. Acesso em: 16 e março de 2021.

FABRIS, A. Arquitetura eclética no Brasil: o cenário da modernização. **História e Cultura Material. Anais do Museu Paulista**, n. 1, 1993. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v1n1/a11v1n1.pdf> > Acesso em: 16 março. 2021.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas**: Arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 465 p. Tese (Doutorado) Universidade de Brasília, Brasília, novembro de 2013.

FOTOGRAFIA dos trilhos. [191-]. 1 fotografia, p&b. , Altura: 857 pixels. Largura: 1920 pixels. Tamanho 205 KB.

KROETZ, L. R. **As Estradas de Ferro do Paraná 1880 - 1940**. 262 p. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

LANGE, Frederico. **[Fotografia panorâmica de Ponta Grossa]**. [189-]. 2 fotografias. Disponível em: <https://patrimoniopg.com/2020/06/26/imagens-estacao-roxo-de-rodrigues-estacao-sa-udade/estacao-roxo-rodrigues-008/> . Acesso em: 16 de março de 2021.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **ferrovias no brasil 1870-1920**. história econômica & história de empresas p.(7-40).2005.

LIMA, S. F.; CARVALHO, V. C. Fotografias: Usos sociais e historiográficos. In: PINSKY, C. B.; LUCA, T. R. **O historiador e suas fontes**. 1 ed. São Paulo: Editora Contexto, 2017. p. 21 - p. 60.

LUCENO, C. S.; LAROQUE, L. F. S. A ferrovia como agente de progresso e desenvolvimento: a inserção em ambiente mundial, brasileiro e sul-rio-grandense. **Destaques Acadêmicos**. Lajeado, v. 3, n. 2, p 83 - 97, 2011.

MADALOZZO, Nisiane. **O antigo centro ferroviário de Ponta Grossa**: toponímia, memória social e significado relacionados ao conceito de lugar. Revista Geografia e Pesquisa, Ourinhos, v 10, n. 1, p. 59-67, 2016.

NAVOLAR, J. D.; DIORIO, J. C. **Estação Ferroviária de Ponta Grossa/PR**. Ponta Grossa, f. 1. Planta do levantamento da estação saúde.

RETIRADA dos Trilhos. [197-]. 1 fotografia, p&b., Altura: 614 pixels. Largura: 1024. Tamanho 6,35 KB. Disponível em: <https://i2.wp.com/patrimoniopg.com/wp-content/uploads/2020/06/estac3a7c3a3o-roxo-de-rodrigues-retirada-dos-trilhos..jpg?w=1024&ssl=1> . Acesso em: 16 de março de 2021.