

ENTRE MODERNIDADE E MEMÓRIA:

a Vila Ferroviária de Oficinas e as narrativas sobre a produção do espaço urbano em Ponta Grossa (1956-1997)

EIXO TEMÁTICO 02: Processos de Produção do Espaço Urbano

SGARBOSSA, Gabriela

Doutoranda; UEPG

gsgarbossa@uepg.br

RESUMO

Este artigo analisa a Vila Ferroviária de Oficinas, em Ponta Grossa (PR), como expressão da atuação da ferrovia enquanto agente produtor do espaço urbano. Implantado em 1956 pela Rede Viação Paraná–Santa Catarina, o conjunto habitacional integrou moradia, trabalho e sociabilidade sob a lógica empresarial, materializando hierarquias e formas específicas de organização territorial. À luz da geografia crítica e da historiografia urbana, a pesquisa articula produção do espaço e memória, mobilizando entrevistas realizadas no âmbito de disciplina de pós-graduação como fonte para problematizar a experiência da modernidade ferroviária. A análise evidencia que a vila foi vivida e reinterpretada de maneira heterogênea, revelando tensões entre pertencimento comunitário, racionalidade funcional e transformação urbana posterior ao desmantelamento da RFFSA. Ao comparar narrativas de diferentes gerações de moradores, o estudo demonstra que a modernidade ferroviária se constituiu como processo contraditório, simultaneamente estruturador de identidades e produtor de dependências espaciais. O trabalho integra pesquisa de doutorado em andamento e contribui para o debate sobre infraestrutura, habitação operária e transformação territorial em cidades médias brasileiras.

Palavras-chave: produção do espaço urbano; ferrovia; vila operária; memória urbana; transformação territorial.

PENSAR FORA DO EIXO

ABSTRACT

This article analyzes the Railway Workers' Housing Estate of Oficinas, in Ponta Grossa (PR), as an expression of the railway system acting as an agent in the production of urban space. Established in 1956 by the Rede Viação Paraná–Santa Catarina, the housing complex integrated dwelling, labor, and sociability under a corporate logic, materializing hierarchies and specific forms of territorial organization. Grounded in critical geography and urban historiography, the research articulates the production of space and memory, drawing upon interviews conducted within a graduate-level course to problematize the experience of railway modernity. The analysis demonstrates that the housing estate was experienced and later reinterpreted in heterogeneous ways, revealing tensions between community belonging, functional rationality, and urban transformation following the dismantling of the RFFSA. By comparing narratives from different generations of residents, the study argues that railway modernity constituted a contradictory process, simultaneously structuring identities and producing spatial dependencies. This article presents partial results of an ongoing doctoral research project and contributes to debates on infrastructure, workers' housing, and territorial transformation in medium-sized Brazilian cities.

Keywords: production of urban space; railway infrastructure; workers' housing; urban memory; territorial transformation.

RESUMEN

Este artículo analiza la Villa Ferroviaria de Oficinas, en Ponta Grossa (PR), como expresión de la actuación del sistema ferroviario en tanto agente productor del espacio urbano. Implantado en 1956 por la Rede Viação Paraná–Santa Catarina, el conjunto habitacional integró vivienda, trabajo y sociabilidad bajo una lógica empresarial, materializando jerarquías y formas específicas de organización territorial. Desde la geografía crítica y la historiografía urbana, la investigación articula producción del espacio y memoria, movilizandointervistas realizadas en el ámbito de una asignatura de posgrado para problematizar la experiencia de la modernidad ferroviaria. El análisis evidencia que la villa fue vivida y posteriormente reinterpretada de manera heterogénea, revelando tensiones entre pertenencia comunitaria, racionalidad funcional y transformación urbana tras el desmantelamiento de la RFFSA. Al comparar narrativas de distintas generaciones de residentes, el estudio sostiene que la modernidad ferroviaria constituyó un proceso contradictorio, simultáneamente estructurador de identidades y productor de dependencias espaciales. El trabajo integra resultados parciales de una investigación doctoral en curso y contribuye al debate sobre infraestructura, vivienda obrera y transformación territorial en ciudades medias brasileñas.

Palabras clave: producción del espacio urbano; infraestructura ferroviaria; vivienda obrera; memoria urbana; transformación territorial.

PENSAR FORA DO EIXO

INTRODUÇÃO

A expansão das ferrovias no Brasil, entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, constituiu-se como um dos principais vetores de reorganização territorial e de estruturação de novas centralidades urbanas. Em diversos contextos regionais, os sistemas ferroviários não apenas conectaram áreas produtivas aos mercados consumidores, mas também atuaram diretamente na conformação física e social das cidades, produzindo bairros operários, equipamentos coletivos e novas formas de organização do trabalho e da vida cotidiana. No estado do Paraná, e particularmente no município de Ponta Grossa, a ferrovia assumiu papel estruturante na redefinição dos eixos de crescimento urbano e na consolidação do bairro de Oficinas como espaço estratégico da atividade ferroviária.

Do ponto de vista da geografia urbana, Roberto Lobato Corrêa (2017) identifica as empresas ferroviárias como agentes produtores do espaço, capazes de intervir de forma direta na constituição de áreas habitacionais destinadas à sua força de trabalho. Tal processo articula-se à reflexão mais ampla sobre a produção do espaço urbano, tal como formulada por Ana Fani Alessandri Carlos (2017), ao evidenciar que o espaço não é mero suporte das relações sociais, mas produto histórico dessas relações, atravessado por conflitos, hierarquias e disputas simbólicas. Nesse contexto, a implantação da Vila Ferroviária de Oficinas, em 1956, pela Rede Viação Paraná–Santa Catarina (RVPSC), posteriormente incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), insere-se como expressão concreta da intervenção empresarial na organização do território e na reprodução social dos trabalhadores.

Entretanto, se a materialidade da vila, com suas casas padronizadas, seus lotes individualizados, e a proximidade com a oficina ferroviária, permite interpretá-la como dispositivo espacial de organização da força de trabalho, a compreensão de seus significados sociais exige ultrapassar a análise exclusivamente morfológica ou institucional. Como alerta Maurício de Abreu (1998) a cidade não se esgota em sua dimensão física: ela é também construída por camadas de memória, por narrativas que selecionam, silenciam e reinterpretam o passado. A memória urbana não constitui um simples repositório de fatos pretéritos, mas um campo de disputas sobre o sentido do que foi vivido.

Nessa mesma direção crítica, Ulpiano Bezerra de Meneses (1992) adverte para os riscos de uma história subordinada à memória, que tome o testemunho como evidência transparente do passado. Para o autor, a memória é sempre situada, socialmente construída e atravessada por valores do

PENSAR FORA DO EIXO

presente. Longe de ser descartada, ela deve ser problematizada como fonte e como objeto, interrogando-se as condições de sua produção e os interesses que a estruturam. Assim, trabalhar com narrativas de antigos moradores de uma vila operária implica reconhecer que tais relatos são interpretações, e não espelhos do passado.

Este artigo insere-se nesse horizonte teórico e metodológico. Resulta de entrevistas temáticas realizadas no âmbito da disciplina “Tópicos Especiais em Memória, Narrativa e História Oral”, vinculada ao curso de pós-graduação, e tem como objetivo analisar como as memórias de moradores da Vila Ferroviária de Oficinas constroem interpretações distintas sobre a experiência da modernidade ferroviária e sobre as transformações urbanas do bairro entre 1956 e 1997, período que abrange a implantação da vila e o processo de desmantelamento do sistema ferroviário federal.

As entrevistas foram realizadas em maio de 2025, adotando-se os procedimentos da história oral temática (Alberti, 2004; 2024). O corpus empírico utilizado neste artigo é composto por duas entrevistas semiestruturadas. A primeira foi realizada com Eliete Pereira, moradora da Vila Ferroviária durante sua infância e juventude, entre as décadas de 1950 e 1970, integrante de uma família diretamente vinculada ao trabalho ferroviário. A segunda foi realizada com Davi Brás de Proença, ex-enfermeiro da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), residente na Vila Ferroviária desde a década de 1980. A seleção dos entrevistados não teve caráter estatístico ou representativo, mas analítico, buscando contemplar diferentes temporalidades da experiência ferroviária: de um lado, uma trajetória marcada por vínculos familiares intergeracionais com a ferrovia e pela vivência da fase de consolidação da vila; de outro, um trabalhador ingressado em momento posterior, já no contexto de reestruturação e declínio do sistema ferroviário federal. Essa opção permitiu comparar distintas formas de apropriação do espaço, construção identitária e elaboração da memória sobre a Vila Ferroviária de Oficinas.

As entrevistas foram organizadas a partir de um roteiro semiestruturado dividido em três eixos temáticos. O primeiro abordou a trajetória de vida e a relação dos participantes com a ferrovia, buscando compreender os processos de ingresso na atividade ferroviária e os significados atribuídos à identidade profissional. O segundo eixo concentrou-se na experiência de moradia na Vila Ferroviária, contemplando questões relativas ao acesso às residências, às características das habitações, às formas de convivência comunitária e às relações entre trabalho e cotidiano. O terceiro eixo tratou das transformações espaciais e dos sentidos atribuídos ao lugar, explorando percepções sobre mudanças urbanas, permanências, referências simbólicas e memórias

PENSAR FORA DO EIXO

associadas à vida na vila. Além das entrevistas, foram utilizadas fotografias de acervos familiares como recurso de ativação de memória, estimulando a rememoração de espaços, práticas cotidianas e transformações da paisagem urbana. O roteiro foi composto por onze questões abertas, distribuídas entre os três blocos temáticos, permitindo que os entrevistados desenvolvessem livremente suas narrativas e associações de memória.

A escolha desse recorte temporal não é arbitrária. A década de 1950 marca a consolidação de Ponta Grossa como importante entroncamento ferroviário, momento em que a ferrovia simbolizava progresso, estabilidade laboral e pertencimento a uma estrutura estatal de prestígio. Já a década de 1990 assinala o declínio e a dissolução da RFFSA, evento que reconfigurou profundamente as dinâmicas econômicas e imobiliárias da região. Entre esses marcos, a Vila Ferroviária experimentou tanto a intensificação de uma vida comunitária vinculada à empresa quanto a posterior fragmentação de seu tecido social.

Destaca-se que embora a crise do sistema ferroviário tenha culminado na década de 1990, ela é resultado de um processo iniciado entre as décadas de 1960 e 1970, que previa o investimento em infraestruturas modais rodoviárias, e a reestruturação do sistema ferroviário para um modelo dito racional, que privilegiava ramais direcionados para a exportação de grãos e minérios. Além da erradicação de ramais ditos “antieconômicos”, as intervenções visavam erradicar também a própria categoria dos ferroviários, considerada uma categoria articulada e combativa. Nesse sentido, o estado atua no desmonte político de uma forma de produção do espaço (Paula, 2014).

A análise das entrevistas evidencia que a experiência da Vila não pode ser reduzida a uma narrativa homogênea. Uma das entrevistadas, que viveu sua infância e juventude no local constrói uma memória marcada pelo pertencimento, pela sociabilidade intensa e pela valorização simbólica do “ser ferroviário”. Em contraste, outro entrevistado, que ingressou na rede por concurso público na década de 1980, elabora uma percepção mais pragmática da moradia e do trabalho, enfatizando condições salariais, funcionalidade da casa e valorização imobiliária posterior. As diferenças não se limitam à tonalidade emocional dos relatos; revelam posições distintas na hierarquia laboral, temporalidades diversas e modos variados de apropriação do espaço.

Essa heterogeneidade de narrativas permite tensionar a imagem, frequentemente romantizada, das vilas operárias como espaços de harmonia comunitária. Eva Alterman Blay (1985), ao analisar vilas industriais paulistas, demonstrou que tais conjuntos articulavam, simultaneamente, estratégias de proteção social e mecanismos de controle da força de trabalho. A oferta de moradia, associada a

PENSAR FORA DO EIXO

equipamentos religiosos, esportivos e recreativos, podia reforçar vínculos de solidariedade, mas também produzir formas sutis de vigilância e disciplinamento. No caso da Vila Ferroviária de Oficinas, as memórias sugerem tanto a internalização de práticas coletivas, como campeonatos de futebol e eventos religiosos, quanto a naturalização de hierarquias e distinções entre categorias profissionais.

Assim, o problema central que orienta este artigo consiste em compreender de que maneira as memórias dos moradores revelam diferentes formas de apropriação, naturalização ou contestação dos dispositivos espaciais e sociais produzidos pela modernidade ferroviária. Ao articular história urbana e geografia da produção do espaço com os estudos sobre memória, busca-se demonstrar que a Vila Ferroviária não foi apenas um conjunto habitacional funcional à empresa, mas um espaço de construção de identidades, afetos e disputas simbólicas sobre o desenvolvimento urbano.

Ao privilegiar a memória como chave interpretativa, sem submetê-la acriticamente, mas interrogando-a à luz das reflexões de Abreu (1998) e Meneses (1992), o artigo pretende contribuir para a historiografia urbana ao evidenciar como diferentes sujeitos elaboram sentidos divergentes sobre um mesmo processo histórico. A modernidade ferroviária, longe de constituir experiência uniforme, manifesta-se como campo de tensões entre pertencimento e controle, entre nostalgia e valorização imobiliária, entre comunidade e fragmentação.

Desse modo, a Vila Ferroviária de Oficinas emerge como laboratório privilegiado para compreender as contradições da produção do espaço urbano em cidades médias brasileiras, nas quais infraestrutura, habitação operária e memória coletiva se entrelaçam na construção do passado e na interpretação do presente.

1 FERROVIA, MODERNIDADE E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A expansão ferroviária no Brasil constituiu um dos principais vetores de reorganização territorial entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX. Mais do que infraestrutura de transporte, a ferrovia representou um dispositivo técnico e político de integração econômica, redefinição de fluxos produtivos e consolidação de novas centralidades urbanas. Em diversas cidades médias brasileiras, sua implantação implicou não apenas a construção de estações e oficinas, mas a produção de bairros inteiros articulados à reprodução da força de trabalho ferroviária. Nesse contexto, a análise da Vila Ferroviária de Oficinas, em Ponta Grossa (PR), exige

PENSAR FORA DO EIXO

compreender a ferrovia como agente produtor do espaço urbano e como expressão concreta de uma modernidade historicamente situada.

Do ponto de vista da geografia crítica, o espaço urbano não constitui mero suporte das relações sociais. Conforme formula Ana Fani Alessandri Carlos (2017), o espaço é simultaneamente condição, meio e produto da reprodução social, materializando as contradições inerentes às relações de produção e às formas de organização da vida cotidiana. A cidade expressa, em sua forma e estrutura, mediações entre capital, Estado e trabalho, configurando-se como resultado de processos históricos que articulam escalas distintas. Assim, compreender a constituição de um bairro ferroviário implica reconhecer que sua forma urbana não é espontânea, mas produzida por agentes específicos que intervêm segundo interesses determinados.

Roberto Lobato Corrêa (2017), ao desenvolver a categoria dos agentes produtores do espaço, identifica empresas industriais e de infraestrutura como protagonistas na conformação de áreas urbanas. No caso das companhias ferroviárias, essa atuação assumiu caráter direto, seja pela aquisição de terras estratégicas, seja pela construção de equipamentos e moradias destinadas aos trabalhadores. A proximidade entre moradia e local de trabalho respondia tanto a necessidades logísticas quanto a estratégias de controle e estabilidade da força laboral.

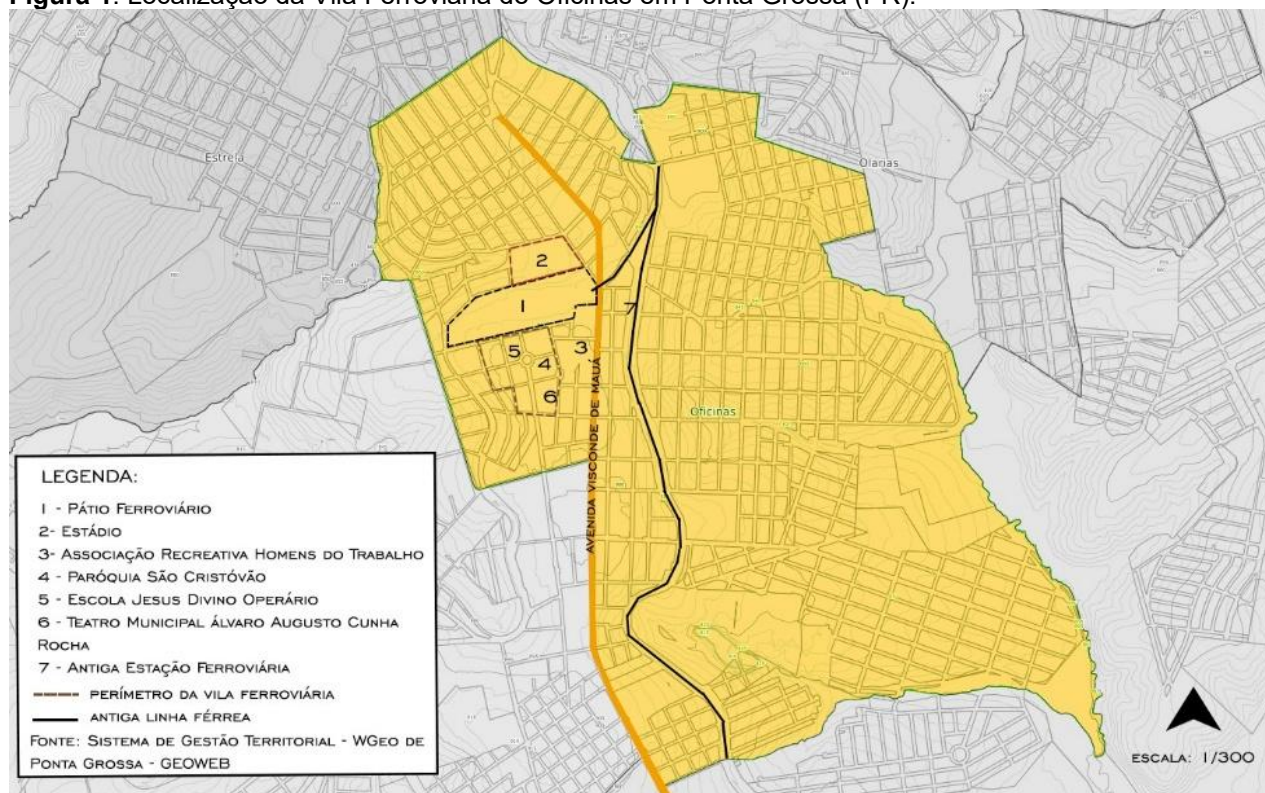
No Paraná, a malha ferroviária desempenhou papel decisivo na formação de diversas cidades, e Ponta Grossa destacou-se como entroncamento estratégico entre diferentes linhas. A instalação das oficinas ferroviárias no bairro de Oficinas, no início do século XX, deslocou eixos de crescimento urbano e consolidou nova centralidade industrial. A construção da Vila Ferroviária, em 1956, representou momento de institucionalização dessa centralidade, ao organizar um conjunto habitacional destinado a trabalhadores vinculados à RVPSC (figura 1).

A constituição dessa centralidade ferroviária não pode ser compreendida apenas como resultado da implantação de infraestrutura produtiva, mas como processo que redefiniu padrões de ocupação, valorização fundiária e organização social do território. A presença das oficinas implicou a atração de contingentes de trabalhadores, a formação de redes de comércio e serviços e a consolidação de um tecido urbano orientado pela lógica industrial. Nesse sentido, o bairro de Oficinas estruturou-se como espaço funcionalmente vinculado à ferrovia, no qual moradia e trabalho se articulavam de maneira estreita. A institucionalização da Vila Ferroviária, ao concentrar trabalhadores em conjunto habitacional específico, materializou essa articulação, conferindo forma urbana às relações sociais

PENSAR FORA DO EIXO

que sustentavam o sistema ferroviário e inscrevendo na paisagem a hierarquia e a identidade profissional da categoria.

Figura 1. Localização da Vila Ferroviária de Oficinas em Ponta Grossa (PR).



Fonte: Elaborado pela autora a partir de base cartográfica municipal.

A literatura sobre vilas operárias no Brasil permite situar essa iniciativa em contexto mais amplo. Inspiradas, em parte, no modelo das *company towns* europeias, tais vilas buscavam garantir moradia próxima ao trabalho, incentivar padrões considerados adequados de sociabilidade e fortalecer vínculos entre empregado e empresa. Luciana Massami Inoue (2021), ao estudar vilas ferroviárias paulistas, demonstra que esses espaços combinavam racionalidade econômica e projeto moralizante, promovendo práticas associativas, esportivas e religiosas sob forte influência institucional.

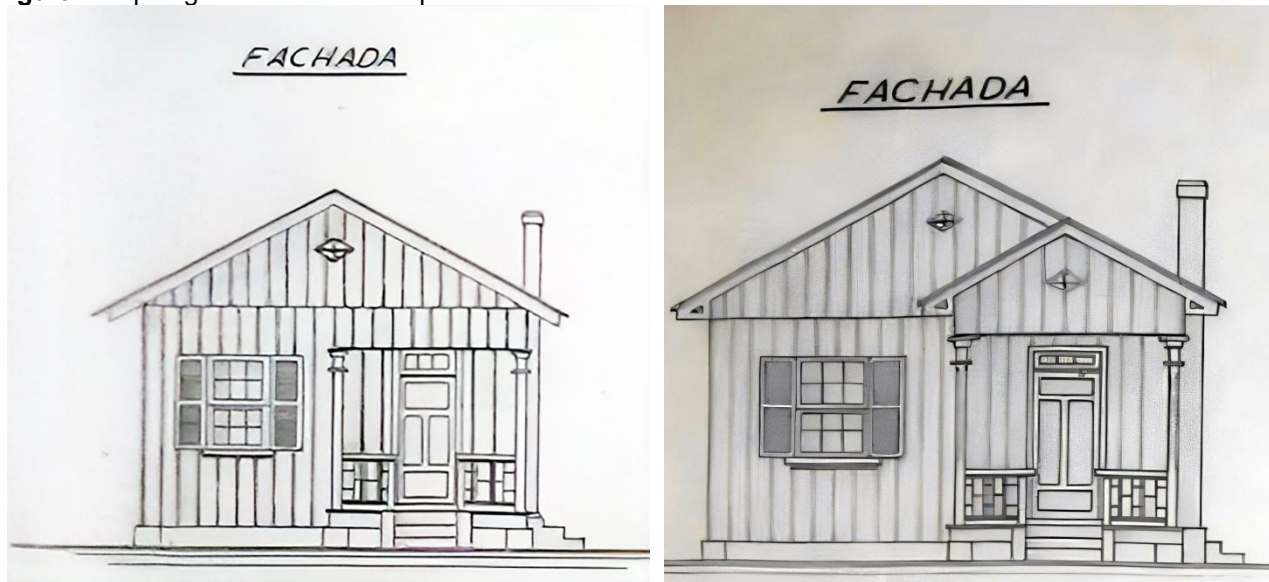
Eva Alterman Blay (1985) problematiza a visão idealizada desses conjuntos como ambientes harmônicos e bucólicos. Para a autora, as vilas operárias operavam como mecanismos de dupla geração de capital: asseguravam a reprodução da força de trabalho e, simultaneamente, estabeleciam relações de dependência por meio do controle da moradia. A casa, cedida ou alugada, convertia-se em instrumento disciplinar, reforçando hierarquias internas e naturalizando relações de

PENSAR FORA DO EIXO

subordinação. Telma de Barros Correia (2004) e Nabil Bonduki (1994) apontam ainda que tais iniciativas integravam estratégias mais amplas de regulação da vida cotidiana, difundindo padrões de higiene, organização doméstica e conduta social considerados civilizatórios.

A Vila Ferroviária de Oficinas insere-se nesse quadro, mas apresenta especificidades que revelam tensões entre modernidade técnica e tradição construtiva. A ferrovia, símbolo de progresso, integração nacional e racionalização produtiva, era associada a imagens de inovação tecnológica. No entanto, a materialidade das residências construídas no conjunto revela outra dimensão da modernidade brasileira. As casas foram majoritariamente edificadas em madeira, utilizando técnica tradicional da região sul conhecida como “tábua e mata-junta”, caracterizada pela disposição vertical de tábuas largas unidas por ripas estreitas também verticais (figura 2).

Figura 2. Tipologias de residências presentes na Vila Ferroviária



Fonte: Batista, 2011

Fábio Batista (2011) demonstra que a casa de madeira no sul do Brasil constitui saber construtivo consolidado, vinculado a tradições locais e à adaptação às condições econômicas e climáticas regionais. Longe de representar precariedade, essa técnica apresentava eficiência estrutural e rapidez de execução, além de custos relativamente reduzidos. Ainda assim, sua associação ao universo popular contrastava com o imaginário de modernidade industrial frequentemente atribuído à ferrovia.

PENSAR FORA DO EIXO

Essa coexistência entre infraestrutura ferroviária moderna e habitação vernacular em madeira evidencia uma modernidade contraditória ou periférica, marcada por assimetrias e adaptações locais. O espaço produzido pela empresa ferroviária não reproduziu integralmente modelos arquitetônicos industriais europeus, mas combinou racionalização do parcelamento urbano com técnicas construtivas tradicionais. O traçado regular dos lotes, a padronização tipológica das residências e a proximidade com equipamentos institucionais revelam planejamento sistemático; a escolha da madeira e a execução vinculada a saberes regionais indicam adaptação às condições locais (figura 3).

Figura 3. Implantação original da Vila Ferroviária de Oficinas, 1956. Em destaque, área efetivamente construída



Fonte: Acervo Casa da Memória, 2025

A contradição não se limita ao plano material. A organização espacial da vila expressava hierarquias internas à própria categoria ferroviária. A literatura sobre vilas operárias sugere que diferenciações no tamanho dos lotes ou na tipologia das residências podiam corresponder à posição ocupada pelo

PENSAR FORA DO EIXO

trabalhador na estrutura empresarial. A espacialização da hierarquia laboral traduzia-se em distinções visíveis no tecido urbano, reforçando estratificações sociais. Assim, o espaço não apenas abrigava trabalhadores; classificava-os.

Além disso, a proximidade entre moradia e local de trabalho produzia interpenetração entre esferas pública e privada. Clubes recreativos, campeonatos esportivos, associações religiosas e eventos promovidos ou incentivados pela empresa integravam o cotidiano dos moradores. Essas práticas fortaleciam laços comunitários e identidade profissional, mas também ampliavam a visibilidade social e a possibilidade de controle. A vila configurava-se, portanto, como território híbrido, no qual proteção social e disciplinamento se entrelaçavam.

Sob essa perspectiva, a Vila Ferroviária de Oficinas não deve ser interpretada apenas como solução habitacional funcional, mas como dispositivo espacial de organização da vida social. Ao produzir moradia, a empresa produzia também formas de sociabilidade, padrões de comportamento e identidades coletivas. A moradia não era elemento neutro: constituía parte integrante do projeto de reprodução da força de trabalho e da consolidação de um *ethos* ferroviário.

Ao mesmo tempo, a própria materialidade da vila inscrevia-se na paisagem urbana de Ponta Grossa como marca da presença ferroviária. A concentração de residências associadas à empresa contribuía para delimitar territorialmente o bairro de Oficinas como espaço ferroviário, reforçando a identificação simbólica entre atividade produtiva e moradia. Essa territorialização da categoria profissional produzia sentimento de pertencimento, mas também delimitava fronteiras sociais no interior da cidade.

A partir da década de 1990, com o processo de desestruturação da RFFSA, a função original da vila começou a se transformar. A valorização imobiliária e a substituição de casas de madeira por edificações de alvenaria e empreendimentos verticais indicam reconfiguração do espaço anteriormente vinculado à lógica ferroviária. O território produzido pela empresa passou a integrar dinâmicas mais amplas do mercado imobiliário urbano, deslocando progressivamente sua identidade original.

A transformação observada a partir da década de 1990, contudo, não pode ser compreendida como processo abrupto ou exclusivamente associado às dinâmicas recentes do mercado imobiliário. Conforme demonstra Paula (2014), o desmonte do sistema ferroviário brasileiro remonta às políticas implementadas durante a ditadura civil-militar, quando se consolidou a opção pelo modal rodoviário

PENSAR FORA DO EIXO

em detrimento das ferrovias. Sob o discurso de racionalização e eficiência, foram promovidas a erradicação de ramais considerados antieconômicos e a reestruturação institucional do setor, medidas que impactaram diretamente a organização territorial e a própria categoria ferroviária. Esse processo implicou não apenas a redução da malha ferroviária, mas o enfraquecimento das centralidades urbanas a ela vinculadas, reconfigurando progressivamente espaços como o bairro de Oficinas, cuja dinâmica passou a responder a novas lógicas econômicas e infraestruturais.

Entretanto, ainda que transformada materialmente, a Vila Ferroviária permanece como vestígio de um momento específico da produção do espaço urbano em Ponta Grossa. Sua análise evidencia como infraestrutura, moradia e organização social se articularam na construção de um bairro cuja forma urbana materializou tanto promessas de modernidade quanto mecanismos de hierarquização e controle. Reconhecer essa dimensão estrutural é condição para compreender, na seção seguinte, como diferentes sujeitos elaboram narrativas divergentes sobre essa experiência histórica.

2 MEMÓRIA, EXPERIÊNCIA E TRANSFORMAÇÃO URBANA

A análise da Vila Ferroviária de Oficinas, enquanto produto histórico da intervenção empresarial na organização do espaço urbano, demanda ser complementada por uma investigação acerca dos sentidos atribuídos a esse território pelos sujeitos que o habitaram. Se a seção anterior evidenciou a vila como expressão material da produção do espaço, cumpre agora examinar como tal espaço foi interpretado, apropriado e reelaborado no plano da memória. Não se trata de deslocar a análise para o campo do testemunho como instância de confirmação factual, mas de reconhecer a memória como dimensão constitutiva da experiência histórica urbana.

Maurício de Abreu (1998) sustenta que o espaço urbano é permanentemente reconstruído por meio de narrativas que selecionam eventos, produzem continuidades e silenciam rupturas. A cidade, nesse sentido, é simultaneamente realidade material e construção simbólica. As memórias individuais e coletivas não apenas evocam o passado, mas reorganizam-no segundo quadros de referência situados no presente. Tal perspectiva impõe cautela metodológica: o historiador não busca na memória a reconstituição integral do que ocorreu, mas a compreensão das formas pelas quais o passado é elaborado e investido de significado.

Essa advertência encontra eco nas reflexões de Ulpiano Bezerra de Meneses acerca da relação entre história e memória. Ao problematizar o risco de uma história “cativa” da memória, o autor enfatiza que o testemunho deve ser interrogado como construção social, atravessado por valores,

PENSAR FORA DO EIXO

afetos e posicionamentos. A memória constitui modalidade específica de relação com o tempo, distinta da operação historiográfica, ainda que com ela dialogante. Assim, trabalhar com narrativas orais implica reconhecer sua densidade interpretativa e sua inserção em contextos sociais determinados.

As entrevistas realizadas no âmbito da disciplina “Tópicos Especiais em Memória, Narrativa e História Oral” foram conduzidas segundo o modelo de história oral temática, conforme sistematizado por Verena Alberti (2004; 2024). Tal abordagem privilegia a articulação entre trajetória biográfica e problema de pesquisa, permitindo que a experiência individual seja analisada à luz de processos históricos mais amplos. Conforme destaca Alberti, as entrevistas não fornecem relatos neutros, mas versões organizadas do passado, estruturadas por escolhas narrativas e enquadramentos subjetivos.

Alessandro Portelli (2012) acrescenta que o valor heurístico da história oral reside precisamente nas diferenças e contradições entre narrativas. Divergências não indicam erro, mas evidenciam a pluralidade de experiências e a coexistência de distintos regimes de significado. No caso da Vila Ferroviária de Oficinas, essa pluralidade manifesta-se de maneira particularmente expressiva.

Nesse sentido, as memórias analisadas evidenciam ao menos dois regimes narrativos distintos acerca da experiência ferroviária e da vivência no bairro. De um lado, uma narrativa ancorada em trajetória familiar profundamente vinculada à ferrovia, na qual a vila é evocada como espaço de sociabilidade intensa, pertencimento e coesão comunitária. A identidade ferroviária aparece associada a prestígio profissional, estabilidade e participação em práticas coletivas, como festas religiosas, atividades culturais e eventos esportivos, que estruturavam o cotidiano do bairro. A paisagem é rememorada como tecido de relações sociais, no qual moradia, trabalho e convivência se articulavam de forma indissociável (figura 4)

De outro lado, uma narrativa produzida por trabalhador ingressado na empresa em período posterior, já nas décadas finais do sistema ferroviário federal, apresenta ênfase distinta. A moradia é evocada primordialmente em sua dimensão funcional, vinculada às condições de emprego e às vantagens relativas do vínculo estatal. A sociabilidade aparece de maneira mais restrita, concentrada em interações pontuais, especialmente no âmbito esportivo. A vila não é necessariamente negada como espaço significativo, mas sua centralidade na constituição da identidade individual revela-se menos intensa.

PENSAR FORA DO EIXO

Figura 4. Festividade realizada entre ferroviários, década de 1960



Fonte: Acervo de Eliete Pereira, 2025

Essa diferenciação sugere que a memória da vila é atravessada por temporalidades diversas. A experiência vivida em contexto de consolidação do sistema ferroviário, quando a ferrovia ocupava posição estratégica na economia urbana, difere substancialmente daquela vivida em período de declínio institucional e reestruturação econômica. As narrativas não apenas descrevem acontecimentos distintos; elas reorganizam o passado a partir de horizontes históricos específicos.

Essa diferenciação não pode ser atribuída apenas à passagem do tempo ou à diversidade de trajetórias individuais. Conforme aponta Paula (2014), as décadas finais do sistema ferroviário brasileiro foram marcadas por um processo de reestruturação que implicou não apenas a redução da malha e a erradicação de ramais, mas também a fragmentação da própria categoria dos trabalhadores ferroviários. A substituição de formas tradicionais de inserção profissional, frequentemente associadas a vínculos familiares e à construção de uma identidade coletiva, por mecanismos de ingresso via concurso público, contribuiu para o enfraquecimento daquilo que se convencionou chamar de “família ferroviária”.

PENSAR FORA DO EIXO

Nesse contexto, as diferenças entre as narrativas analisadas podem ser compreendidas como expressão de transformações estruturais que alteraram profundamente as condições de experiência e de elaboração da memória, produzindo regimes distintos de significação sobre a vida na vila e sobre o próprio sentido da ferrovia. Assim, a heterogeneidade das memórias não se configura como simples variação subjetiva, mas como produto histórico de processos que reconfiguraram simultaneamente o espaço, o trabalho e as formas de pertencimento.

A historiografia sobre a memória ferroviária em Ponta Grossa, desenvolvida por Rosângela Petuba (2005; 2011; 2012), já evidenciou que a identidade ferroviária foi construída como elemento estruturante das trajetórias individuais e coletivas na cidade. A autora demonstra que o “ser ferroviário” constituía categoria social dotada de reconhecimento simbólico, articulada à ideia de modernidade e progresso. Entretanto, também ressalta a existência de hierarquias internas e transformações decorrentes da modernização urbana e das mudanças institucionais. As entrevistas aqui analisadas confirmam tal complexidade, revelando que a identidade ferroviária não se apresenta como bloco homogêneo, mas como construção histórica sujeita a deslocamentos.

A utilização de fotografias como suporte metodológico, conforme discutido por Ana Maria Mauad (2018), contribuiu para explicitar a dimensão espacial da memória. A imagem opera como mediadora entre experiência e narrativa, ativando recordações e permitindo reconstruir aspectos da paisagem urbana que não subsistem materialmente. Ao comentar registros fotográficos de acervos familiares, os entrevistados reconstituem a disposição das casas, a localização de equipamentos e a dinâmica cotidiana do bairro. A paisagem, nesse processo, emerge como palimpsesto de experiências, no qual vestígios materiais e lembranças se sobrepõem.

Essa dimensão simbólica aproxima-se das reflexões de Simone Scifoni (2013; 2017) acerca dos lugares de memória operária. Para a autora, determinados espaços vinculados ao trabalho industrial podem converter-se em referências identitárias que extrapolam sua função original, integrando disputas por reconhecimento e processos de patrimonialização. Ainda que a Vila Ferroviária de Oficinas não tenha sido formalmente tombada como patrimônio, sua evocação nostálgica indica a persistência de memória coletiva que reivindica valor histórico e simbólico.

Ao mesmo tempo, as narrativas revelam reinterpretções da transformação urbana ocorrida após o desmantelamento da RFFSA. A substituição das casas de madeira por edificações de alvenaria e empreendimentos imobiliários é percebida de maneiras divergentes: ora como descaracterização de um espaço identitário, ora como sinal de desenvolvimento e valorização. Essa tensão confirma

PENSAR FORA DO EIXO

a tese de Abreu de que a memória urbana constitui campo de disputas acerca do significado do passado e do futuro da cidade.

Desse modo, a Vila Ferroviária de Oficinas configura-se como território de múltiplas temporalidades e interpretações. Sua materialidade, discutida na seção anterior, não encerra sua historicidade; ela continua a ser reelaborada por meio de narrativas que atribuem sentidos diferenciados à experiência ferroviária e às transformações urbanas subsequentes. A memória, longe de oferecer síntese harmoniosa, expõe a coexistência de perspectivas por vezes contraditórias, revelando que o espaço urbano é continuamente reconstruído tanto no plano físico quanto no simbólico.

A partir dessa constatação, impõe-se avançar para uma interpretação que articule produção do espaço, hierarquia social e naturalização de práticas cotidianas, examinando como pertencimento comunitário e mecanismos de controle coexistiram na experiência da Vila Ferroviária. Nesse horizonte analítico, torna-se necessário examinar de que modo pertencimento comunitário, hierarquias laborais e práticas de controle se articularam na experiência da Vila Ferroviária, tensionando as interpretações sobre a modernidade ferroviária e suas transformações urbanas.

3 PERTENCIMENTO, HIERARQUIA E NATURALIZAÇÃO DO CONTROLE

A análise articulada entre produção do espaço e memória permite compreender que a Vila Ferroviária de Oficinas se constituiu como território no qual pertencimento comunitário e mecanismos de controle social coexistiram de forma complexa. Longe de representar apenas solução habitacional funcional, o conjunto operou como dispositivo espacial que estruturava relações de trabalho, formas de sociabilidade e hierarquias internas à categoria ferroviária. As narrativas analisadas evidenciam como tais dimensões foram experimentadas e reinterpretadas de maneiras distintas ao longo do tempo.

A memória vinculada à experiência intergeracional da ferrovia apresenta forte tonalidade identitária. Ao rememorar a infância na vila, uma das entrevistadas afirma: “Eu nasci no bairro de Oficinas, nasci na Vila Ferroviária e nas famosas casinhas da rede, como eles chamavam”. A formulação não apenas localiza espacialmente a trajetória, mas inscreve-a em universo simbólico específico, no qual a moradia constitui elemento constitutivo da identidade familiar. A referência às “casinhas da rede” indica pertencimento a comunidade definida pelo vínculo institucional com a empresa.

PENSAR FORA DO EIXO

Essa memória associa o espaço à vivência comunitária intensa. A entrevistada rememora atividades religiosas, participação em eventos culturais e redes de vizinhança estruturadas pela proximidade entre moradia e trabalho. Ao recordar a paisagem, afirma: “Parece que estou vendo assim. Lá tinha aquela elevação, daí tinha umas casas assim, compridas, de madeira”. A descrição espacial não é meramente topográfica; ela reconstrói cenário de sociabilidade, reforçando vínculo afetivo com a materialidade do lugar.

Essa vivência comunitária, entretanto, não pode ser compreendida apenas como expressão espontânea de relações sociais estabelecidas no cotidiano da vila. Conforme indica Paula (2014), a constituição de uma identidade ferroviária coesa esteve historicamente associada a formas específicas de organização do trabalho e da inserção profissional, frequentemente marcadas por vínculos duradouros e, em muitos casos, intergeracionais. A ideia de uma “família ferroviária”, evocada nas narrativas, remete a esse contexto no qual pertencimento, estabilidade e reconhecimento social se articulavam de maneira relativamente integrada. Contudo, as transformações ocorridas a partir das décadas finais do século XX, com a reestruturação do sistema ferroviário e a fragmentação da categoria, contribuíram para o enfraquecimento desses vínculos e para a produção de experiências mais individualizadas.

Nesse sentido, a memória do pertencimento coletivo pode ser interpretada não apenas como lembrança de uma sociabilidade intensa, mas como vestígio de uma forma histórica de organização do trabalho que foi progressivamente desarticulada. Tal naturalização torna-se ainda mais significativa quando considerada à luz do processo histórico de desestruturação da própria categoria ferroviária, que contribuiu para deslocar formas coletivas de pertencimento em direção a experiências mais individualizadas.

A evocação nostálgica alcança também os processos de transformação urbana. Diante da descaracterização da vila, a mesma entrevistada declara: “Era bonito, né? Pois é, agora foi tudo destruído e ninguém toma uma providência”. A afirmação revela percepção de perda simbólica, na qual a transformação física é interpretada como apagamento de experiência coletiva. Nesse caso, a modernização urbana posterior é percebida como ruptura com passado valorizado.

PENSAR FORA DO EIXO

Entretanto, outra narrativa oferece perspectiva distinta. O entrevistado que ingressou na ferrovia por concurso público na década de 1980 associa a moradia na vila a condições objetivas de trabalho e estabilidade. Ao comentar sua decisão de prestar concurso, afirma: “Geralmente, quando você pensa em termos de um trabalho federal e é a gente que pensa na nossa profissão, em crescer, você sempre tinha essa opção. Não que o hospital não era bom ou não, mas era sonho trabalhar na RFFSA”. A referência ao emprego federal e à possibilidade de crescimento profissional evidencia racionalidade pragmática que estrutura sua memória.

No que se refere à sociabilidade, sua narrativa relativiza a ideia de comunidade intensa. Ao ser questionado sobre a convivência entre vizinhos, declara: “Geralmente na vila não tinha festa porque tinha festa dos ferroviários, que era geral. Você não tinha muito contato. Trabalhava a semana inteira, saía cedo e chegava de noite”. A convivência aparece como limitada pela rotina laboral, deslocando o foco da comunidade territorial para a categoria profissional em sentido mais amplo. Ainda assim, destaca o papel do esporte como elemento agregador: “Tinha o Grêmio aqui que era da oficina. Nos campeonatos sábado e domingo era harmonioso, até porque conhecia todo mundo”.

A aparente negação de uma sociabilidade intensa convive, na própria narrativa do entrevistado, com a descrição de práticas que pressupõem interação regular e reconhecimento mútuo entre os moradores. Ao afirmar que “não tinha muito contato” e que a rotina de trabalho limitava a convivência cotidiana, o depoente desloca a ideia de comunidade para além do território imediato da vila. Contudo, ao destacar sua participação nos campeonatos do Grêmio da oficina, qualificando-os como momentos “harmoniosos” nos quais “conhecia todo mundo”, revela a existência de formas estruturadas de sociabilidade mediadas pela identidade profissional.

A contradição não indica incoerência, mas sugere que a sociabilidade não se organizava prioritariamente no âmbito doméstico ou na vizinhança cotidiana, e sim em espaços institucionalizados vinculados à empresa. O que é relativizado não é a interação social em si, mas o modelo idealizado de comunidade territorial contínua. Nesse sentido, o grêmio esportivo aparece como instância de agregação que, embora percebida como

PENSAR FORA DO EIXO

episódica ou funcional, desempenhava papel relevante na construção de vínculos e na reprodução de uma identidade coletiva ferroviária.

Essas diferenças não devem ser interpretadas como simples contraste entre memória afetiva e memória racional. Elas evidenciam modos distintos de apropriação do espaço, condicionados por temporalidades e posições específicas na estrutura ferroviária. A experiência vivida em momento de consolidação do sistema, marcada por vínculos familiares profundos, produz narrativa que enfatiza coesão e pertencimento. Já a vivência situada em período de transição institucional privilegia dimensões funcionais e oportunidades individuais.

A posição ocupada por esse entrevistado permite compreender, de maneira particularmente evidente, os efeitos das transformações estruturais que incidiram sobre o universo ferroviário nas décadas finais do século XX. Diferentemente da narrativa marcada por vínculos familiares e por uma socialização precoce no ambiente da vila, sua trajetória de ingresso por concurso público indica uma forma de inserção desvinculada daquilo que se convencionou como “família ferroviária”. Conforme aponta Paula (2014), esse processo esteve associado à fragmentação da categoria profissional e ao enfraquecimento de tradições compartilhadas, resultando na incorporação de trabalhadores cuja relação com a ferrovia se estruturava menos em termos identitários e mais em dimensões funcionais e individuais.

Nesse sentido, a menor centralidade da vila em sua narrativa não constitui ausência de experiência, mas expressão de um regime distinto de relação com o trabalho e com o espaço, historicamente produzido no contexto de reestruturação do sistema ferroviário. Trata-se, portanto, menos de uma diferença de intensidade afetiva e mais da expressão de transformações históricas que redefiniram as formas de pertencimento e de identificação no interior do mundo ferroviário.

A questão da moradia constitui ponto central dessa tensão. Ao avaliar as casas, o entrevistado afirma: “Boa dentro do padrão era tudo boa, tudo madeira boa, bem-feito e individual”. A defesa da qualidade técnica da construção em madeira contrasta com leituras

PENSAR FORA DO EIXO

que associam esse material a precariedade. A afirmação indica internalização de parâmetros que valorizam a funcionalidade e a adequação às necessidades familiares. Ao acrescentar que “satisfazia as necessidades da gente que não tinha luxo”, o depoente reconhece limites, mas legitima o padrão como compatível com condição social da época.

A análise dessas narrativas à luz da literatura sobre vilas operárias permite identificar processos de naturalização de práticas e hierarquias. Eva Alterman Blay (1985) argumenta que a oferta de moradia vinculada ao emprego constitui mecanismo de dupla dependência, pois integra reprodução da força de trabalho e controle social. No caso da Vila Ferroviária de Oficinas, as entrevistas não apresentam percepção explícita de dominação. Ao contrário, muitas práticas associadas à organização empresarial, como campeonatos esportivos ou eventos religiosos, são rememoradas como experiências positivas.

Essa naturalização não implica inexistência de hierarquia. A própria estrutura da vila, com diferenciações implícitas entre trabalhadores, e a vinculação da moradia ao vínculo empregatício indicam presença de mecanismos disciplinares. A proximidade entre moradia e trabalho reduzia distâncias físicas e simbólicas, reforçando identidade coletiva, mas também ampliando visibilidade social e dependência institucional. Conforme observa Ana Fani Alessandri Carlos (2017), o espaço urbano materializa relações sociais e suas contradições; a vila expressava simultaneamente proteção e subordinação.

A transformação urbana posterior intensifica essas ambiguidades. O entrevistado da década de 1980 interpreta a valorização imobiliária como sinal de progresso. Ao comentar a venda dos imóveis, afirma que “com a valorização muitos ferroviários venderam” e que hoje a região apresenta “nível de evolução muito grande”. A substituição das casas de madeira por empreendimento verticais é compreendida como integração do bairro a dinâmica mais ampla da cidade. A modernidade passa a ser associada não à ferrovia, mas ao mercado imobiliário (figura 5).

A coexistência dessas interpretações confirma que a Vila Ferroviária não pode ser reduzida a símbolo unívoco de modernidade ou de perda. Ela constitui campo de disputas simbólicas sobre o significado do desenvolvimento urbano. Para alguns, o fim do sistema ferroviário

PENSAR FORA DO EIXO

representa ruptura traumática e descaracterização; para outros, condição de renovação e valorização territorial.

Figura 5. Substituição de unidades residenciais de madeira por outros modelos imobiliários



Fonte: Autora, 2026

A partir desse conjunto de evidências, pode-se afirmar que pertencimento e controle não se configuraram como polos excludentes, mas como dimensões articuladas na experiência histórica da vila. A sociabilidade intensa, a identidade profissional e a valorização simbólica do “ser ferroviário” coexistiram com mecanismos estruturais de dependência e hierarquização. A memória, ao reelaborar essa experiência, ora enfatiza a dimensão comunitária, ora privilegia a racionalidade funcional, revelando que a produção do espaço urbano é inseparável da produção de sentidos.

Assim, a Vila Ferroviária de Oficinas evidencia como a modernidade ferroviária em cidade média brasileira se materializou por meio de formas espaciais específicas e foi vivida de maneira heterogênea pelos sujeitos envolvidos. A análise articulada entre espaço e memória permite compreender que o território não apenas abrigou trabalhadores, mas estruturou identidades, disciplinou práticas e permaneceu como referência simbólica mesmo após a transformação de sua materialidade.

Em perspectiva comparativa, as narrativas analisadas evidenciam que a Vila Ferroviária de Oficinas foi experienciada segundo regimes distintos de significação. Para a entrevistada

PENSAR FORA DO EIXO

cuja trajetória está enraizada em vínculos familiares intergeracionais com a ferrovia, o espaço emerge como extensão da própria biografia, marcado por pertencimento, densidade comunitária e forte investimento afetivo. Já para o entrevistado que ingressou na empresa em período posterior, a vila é compreendida prioritariamente em sua dimensão funcional, associada à estabilidade profissional e às condições objetivas de moradia, sendo a sociabilidade percebida como circunstancial e mediada por instituições específicas, como o grêmio esportivo.

As diferenças não se restringem ao tom das lembranças, mas revelam posições distintas na estrutura temporal e social da ferrovia, bem como modos diversos de articular trabalho, espaço e identidade. A comparação entre esses relatos confirma que a memória da vila não constitui narrativa homogênea, mas campo plural de interpretações, no qual modernidade, comunidade e transformação urbana são continuamente reavaliadas à luz das experiências individuais e das mudanças históricas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da Vila Ferroviária de Oficinas permitiu evidenciar que a produção do espaço urbano em Ponta Grossa esteve profundamente articulada à presença da ferrovia como agente estruturador do território. A implantação do conjunto habitacional, em 1956, não constituiu mera solução funcional de moradia, mas expressão concreta de um projeto espacial que articulava trabalho, residência e sociabilidade sob a lógica empresarial. À luz das formulações de Ana Fani Alessandri Carlos e Roberto Lobato Corrêa, a vila pode ser compreendida como produto histórico de relações sociais específicas, nas quais a empresa ferroviária atuou como agente produtor do espaço, materializando hierarquias e organizando práticas cotidianas.

Entretanto, a constituição desse espaço não pode ser dissociada dos processos históricos que conduziram à reestruturação e ao desmonte do sistema ferroviário brasileiro ao longo da segunda metade do século XX. Como demonstrado, a partir das décadas de 1960 e 1970, políticas estatais orientadas pela priorização do modal rodoviário promoveram a erradicação de ramais, a reconfiguração institucional do setor e a fragmentação da

PENSAR FORA DO EIXO

categoria ferroviária, alterando profundamente as bases materiais e sociais que sustentavam a vida nas vilas operárias. Nesse sentido, a transformação da Vila Ferroviária de Oficinas, intensificada a partir dos anos 1990, não constitui fenômeno isolado ou exclusivamente associado às dinâmicas recentes do mercado imobiliário, mas insere-se em processo mais amplo de reordenamento territorial e produtivo.

Ao incorporar a memória como dimensão analítica, o estudo evidenciou que o espaço urbano continua a ser produzido simbolicamente por meio das narrativas daqueles que o vivenciaram. Conforme alertam Maurício de Abreu e Ulpiano Bezerra de Meneses, a memória não constitui simples repositório de fatos, mas campo de elaboração e disputa de sentidos. As entrevistas analisadas demonstraram que a experiência da Vila Ferroviária foi interpretada de maneira heterogênea, revelando distintas formas de apropriação da modernidade ferroviária.

Contudo, essa heterogeneidade não se configura como mera variação subjetiva ou geracional. A comparação entre as narrativas indica que as diferenças nos modos de rememorar estão diretamente relacionadas às transformações históricas que reconfiguraram a própria categoria ferroviária e as formas de inserção no trabalho. A coexistência entre uma memória ancorada em vínculos familiares e em forte pertencimento comunitário e outra orientada por uma percepção mais funcional e individualizada expressa a passagem entre regimes distintos de organização social da ferrovia. A chamada “família ferroviária”, evocada em determinadas narrativas, pode ser compreendida, assim, como forma histórica específica, progressivamente desarticulada no contexto de reestruturação do sistema.

Importa destacar que os resultados aqui apresentados integram pesquisa em andamento, vinculada ao projeto de doutorado da autora. As entrevistas analisadas correspondem a etapa inicial do trabalho empírico, cujo escopo será ampliado por meio da incorporação de novos depoimentos, buscando diversificar gênero, faixa etária e posição ocupacional dos participantes. A ampliação do corpus permitirá aprofundar a análise das hierarquias internas à categoria ferroviária e das diferentes formas de apropriação do espaço. Os próximos passos da pesquisa incluem, ainda, o cruzamento sistemático das narrativas orais com

PENSAR FORA DO EIXO

fontes documentais, como registros administrativos da empresa ferroviária, plantas urbanas, fotografias de acervos públicos e privados e legislação municipal pertinente.

Ao articular produção do espaço e memória urbana, este estudo reafirma a necessidade de analisar infraestruturas e conjuntos habitacionais não apenas em sua dimensão morfológica, mas também como espaços investidos de significado e atravessados por disputas históricas. A Vila Ferroviária de Oficinas configura-se, assim, como território privilegiado para compreender as contradições da modernidade em cidades médias brasileiras, nas quais progresso técnico, intervenção estatal, disciplinamento do trabalho e construção de identidades coletivas se entrelaçaram de forma complexa, sendo posteriormente reconfigurados por processos de desmonte institucional e transformação urbana.

A continuidade da investigação permitirá aprofundar essa interpretação, contribuindo para o debate historiográfico acerca das relações entre infraestrutura, habitação operária e memória urbana, bem como para a compreensão das transformações recentes que reconfiguram os vestígios materiais e simbólicos da experiência ferroviária em Ponta Grossa.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. Sobre a memória das cidades. **Revista Território**, Rio de Janeiro, n. 4, p. 5–26, 1998.
- ALBERTI, Verena. **Manual de história oral**. 2. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2004.
- ALBERTI, Verena. **Ainda ouvir contar**: outros textos em história oral (mas não só). Rio de Janeiro: Letra e Voz, 2024.
- BATISTA, Fábio Domingos. **A casa de madeira**: um saber popular. Curitiba: Instituto ArquiBrasil, 2011.
- BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar**: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985.
- BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil**. São Paulo: Estação Liberdade, 1994.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CORRÊA, Roberto Lobato; SPOSITO,

PENSAR FORA DO EIXO

Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2017. p. 53 – 74.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CORRÊA, Roberto Lobato; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2017. p. 41–51.

CORREIA, Telma de Barros. A construção do habitat moderno no Brasil: 1870–1950. São Carlos: RiMa, 2004.

INOUE, Luciana Massami. O papel das ferrovias na formação do território paulista: o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e suas vilas ferroviárias. **Revista Mosaico**, v. 14, p. 22–35, 2021.

MAUAD, Ana Maria. Usos do passado e história pública no Brasil: a trajetória do Laboratório de História Oral e Imagem da Universidade Federal Fluminense (1982–2017). **História Crítica**, n. 68, p. 19–38, 2018.

MENESES, Ulpiano Bezerra de. A história, cativa da memória? **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 34, p. 9–24, 1992.

PAULA, Dilma Andrade de. Passado-presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar. **Revista HISTEDBR Online**. Campinas. n-56. p.186 - 201. mai. 2014.

PETUBA, Rosângela Maria Silva. Ser trabalhador ferroviário na cidade de Ponta Grossa: escutando outras falas, desvendando outras memórias (1940–2000). **Fênix – Revista de História e Estudos Culturais**, Uberlândia, v. 2, 2005.

PETUBA, Rosângela Maria Silva. **Na trama dos trilhos**: cidade, ferrovia e trabalho – Ponta Grossa-PR (1955–1997). 2011. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

PETUBA, Rosângela Maria Silva. Cidade, ferrovia e trabalhadores ferroviários em Ponta Grossa/PR (1950–1990): memórias e histórias sobre o viver e trabalhar como ferroviário em período de modernização urbana. In: **SIMPÓSIO NACIONAL ESTADO E PODER**, 7., 2012, Uberlândia. Anais... Uberlândia: UFU, 2012.

PORTELLI, Alessandro. História oral como gênero. **Projeto História**: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História, São Paulo, v. 22, p. 9–36, 2012.

SCIFONI, Simone. Lugares de memória operária na metrópole paulista. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 98–110, 2013.

SCIFONI, Simone. Tombamento e participação social: experiência da Vila Maria Zélia, São Paulo-SP. **Revista CPC**, São Paulo, n. 22, p. 176–192, 2017.