

FERROVIA, INDÚSTRIA E PATRIMÔNIO: COMPLEXO FERROVIÁRIO EM PONTA GROSSA - PR

**RAILWAY, INDUSTRY AND HERITAGE:
RAILWAY COMPLEX IN PONTA GROSSA – PR**

**FERROCARRIL, INDUSTRIA Y PATRIMONIO:
COMPLEJO FERROVIARIO EN PONTA GROSSA - PR**

Gabriela Kratsch Sgarbossa¹

 0000-0002-2161-0217

gsgarbossa@uepg.br

Edson Belo Clemente de Souza²

 0000-0003-3307-0518

ebelosouza@uepg.br

1 Mestre em Gestão Urbana pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC/PR). Professora da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UEPG. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2161-0217>. E-mail: gsgarbossa@uepg.br.

2 Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP/Presidente Prudente). Professor Associado da UEPG. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3307-0518>. E-mail: ebelosouza@uepg.br.

Agradecimentos: Os autores agradecem à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelas bolsas de pesquisa e auxílio financeiro de projetos de pesquisa vinculados ao presente artigo.

Artigo recebido em setembro de 2025 e aceito para publicação em novembro de 2025.

RESUMO: Os remanescentes do sistema ferroviário brasileiro configuram-se como elementos de significativa relevância histórica e cultural, integrando o campo do patrimônio industrial. Diversos estudos apontam fragilidades nas políticas públicas de preservação desses bens, sobretudo daqueles que não apresentam caráter monumental. Em Ponta Grossa (PR), cidade cuja formação e desenvolvimento estiveram intrinsecamente associados à ferrovia, observa-se que a memória ferroviária permanece parcialmente invisibilizada, especialmente no que concerne aos edifícios industriais. A pesquisa, desenvolvida por meio da metodologia de estudo de caso, envolvendo levantamento bibliográfico e documental, análise morfológica e registro fotográfico buscou caracterizar o Complexo Ferroviário de Oficinas como um bem de valor histórico-cultural e técnico, representativo da industrialização local. Os resultados pretendem contribuir para a valorização do patrimônio público e para a compreensão das relações entre produção e circulação, evidenciando a importância da ferrovia na conformação do espaço urbano e na construção da memória coletiva ponta-grossense.

Palavras-chave: Arquitetura industrial. Patrimônio ferroviário. Tábua e mata-junta. Políticas de preservação.

ABSTRACT: The remnants of the Brazilian railway system constitute elements of significant historical and cultural relevance, forming part of the nation's industrial heritage. Several studies highlight the weaknesses of public preservation policies, particularly regarding non-monumental assets. In Ponta Grossa (Paraná State), a city whose formation and development were closely linked to the railway, the industrial dimension of railway heritage remains largely overlooked. Using a case study methodology, involving bibliographic and documentary research, morphological analysis, and photographic documentation this work aims to characterize the *Oficinas Railway Complex* as a site of historical, cultural, and technical value representative of local industrialization. The results seek to contribute to the enhancement of public heritage and to a deeper understanding of the relationship between production and circulation, underscoring the railway's role in shaping the city's urban landscape and collective memory.

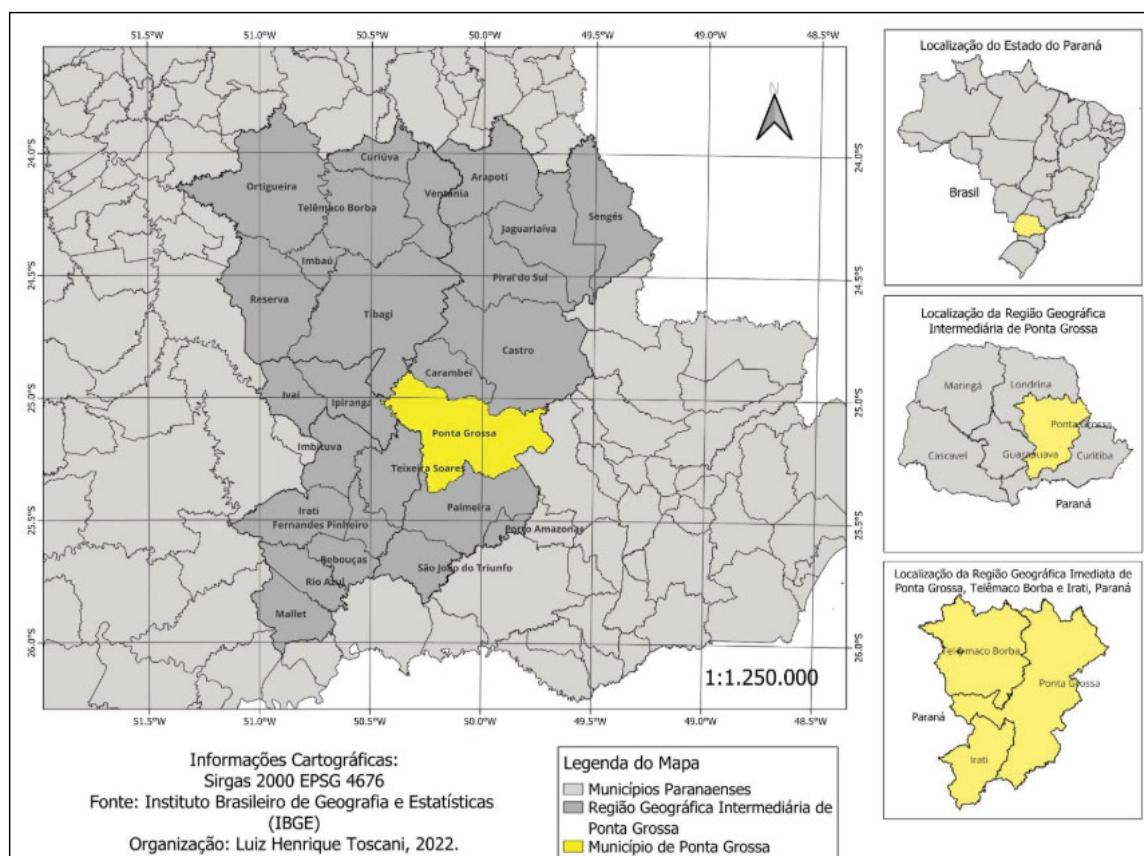
Keywords: Industrial architecture. Railway heritage. Plank and woodland. Preservation policies.

RESUMEN: Los vestigios del sistema ferroviario brasileño constituyen elementos de gran relevancia histórica y cultural, formando parte del patrimonio industrial. Diversos estudios señalan deficiencias en las políticas públicas para la preservación de estos bienes, especialmente aquellos que no poseen carácter monumental. En Ponta Grossa (PR), ciudad cuya formación y desarrollo estuvieron intrínsecamente ligados al ferrocarril, se observa que la memoria ferroviaria permanece parcialmente invisible, sobre todo en lo que respecta a los edificios industriales. Esta investigación, desarrollada mediante un estudio de caso que incluyó investigación bibliográfica y documental, análisis morfológico y documentación fotográfica, buscó caracterizar el Complejo de Talleres Ferroviarios como un bien de valor histórico, cultural y técnico, representativo de la industrialización local. Los resultados pretenden contribuir a la valoración del patrimonio público y a la comprensión de las relaciones entre producción y circulación, resaltando la importancia del ferrocarril en la configuración del espacio urbano y en la construcción de la memoria colectiva de Ponta Grossa.

Palabras clave: arquitectura industrial, patrimonio ferroviario, revestimiento de tablones y juntas, políticas de conservación.

INTRODUÇÃO

Ponta Grossa (Figura 1), município paranaense localizado a 118 km da capital Curitiba, tem seu principal ciclo de desenvolvimento associado à malha ferroviária. Sua ocupação inicial remonta ao século XVIII, durante o ciclo econômico do tropeirismo, voltado ao fornecimento de animais de carga para as regiões mineradoras. Nesse contexto, estabeleceu-se como pouso ao longo do Caminho das Tropas, transformando-se, por suas características geográficas e econômicas, em importante entreposto comercial (Chamma, 1988).



Fonte: Luiz Henrique Toscani (2022).

Figura 1. Localização dos Municípios da Região Geográfica Intermediária de Ponta Grossa-PR.

Durante o século XIX, a ocupação desenvolveu-se lentamente, com economia baseada na criação e invernada de gado, agricultura e pequenas manufaturas. A chegada de imigrantes europeus, especialmente de origem eslava, alemã e italiana, ampliou o dinamismo econômico local. Os eslavos, inicialmente dedicados à agricultura, migraram para o transporte de bens em carroções de tração animal, destacando-se na condução da erva-mate do interior ao litoral para exportação (Lange, 1998).

A condição de conectividade do município foi reforçada na transição para o século XX com a interligação à malha ferroviária. A inauguração do trecho Paranaguá-Curitiba em 1885 e a extensão até Ponta Grossa em 1896 consolidaram a cidade como nó estratégico da rede ferroviária. A instalação de

uma nova linha férrea e de um grande complexo para manutenção e produção ferroviária consolidou Ponta Grossa como polo comercial e industrial, tornando a ferrovia um dos principais condicionantes da conformação espacial e identidade urbana local.

As marcas da ferrovia permanecem na memória coletiva e na paisagem urbana, perceptíveis na preservação de antigas estações, traçados urbanos e toponímia. Contudo, muitos elementos, principalmente aqueles vinculados à memória do trabalho e trabalhadores, permanecem desprotegidos nas políticas patrimoniais (Madalozzo; Monastirsky, 2016).

Diante desse contexto, o objetivo deste trabalho é analisar os valores patrimoniais presentes no Complexo Ferroviário do Bairro de Oficinas, contextualizando-o como patrimônio industrial. Ainda que o patrimônio ferroviário seja debatido por pesquisadores locais (Caliskevstz; Monastirsky, 2016), observa-se lacuna de estudos sobre os bens periféricos ao pátio central, lacuna que esta pesquisa busca preencher.

Para alcançar o objetivo proposto, adotou-se a metodologia de estudo de caso, estruturado em quatro etapas. Primeiramente, realizou-se pesquisa bibliográfica sobre patrimônio industrial e ferroviário, fundamentando a discussão teórica. Em seguida, construiu-se histórico da ocupação urbana de Ponta Grossa e sua relação com o sistema ferroviário, situando o objeto no tempo e espaço. Na terceira etapa, efetuaram-se levantamentos documentais e fotográficos sobre o Complexo de Oficinas, analisando características arquitetônicas, funcionais e inserção urbana. Por fim, empregaram-se mapas, fotografias históricas e atuais, e reportagens para caracterizar o conjunto como bem de valor patrimonial.

A análise ancora-se nas discussões da Geografia Cultural, que compreende o patrimônio não apenas como herança material, mas como expressão simbólica de práticas sociais e sentidos de pertencimento. Conforme Milton Santos (1996), a paisagem urbana constitui “rugosidades” que revelam permanências das relações entre técnica, trabalho e espaço. Paul Claval (2007) entende o patrimônio como manifestação da cultura e memória coletiva, resultante da experiência vivida e construção de identidades territoriais. Scifoni e Nascimento (2015) ampliam essa reflexão ao apontar que lugares de trabalho e cotidiano configuram “lugares de memória”, onde o valor patrimonial emerge das relações sociais e experiências compartilhadas.

O presente texto estrutura-se da seguinte maneira: após esta introdução, discute-se o contexto histórico da relação da ferrovia com o patrimônio industrial; em seguida, analisa-se a história da formação do município de Ponta Grossa com o sistema ferroviário; o Complexo Ferroviário de Oficinas enquanto patrimônio cultural, objeto principal de análise; e, por último, as Considerações Finais com apontamentos da pesquisa.

FERROVIA E PATRIMÔNIO INDUSTRIAL

A Carta de Nizhny Tagil (TICCIH, 2003) estabelece a definição fundamental de patrimônio industrial como os remanescentes de atividades industriais que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Este conceito abrange tanto as edificações e sistemas de infraestrutura diretamente ligados à produção – como fábricas, usinas de geração de energia e linhas férreas – quanto os equipamentos destinados à vida cotidiana dos operários, incluindo vilas operárias, igrejas, cinemas de rua, clubes e escolas.

Este documento é um marco na consolidação de um campo de estudo cujas origens remontam à década de 1950, na Inglaterra, motivadas pela ameaça de demolição de antigas estruturas industriais

do século XIX. Conforme aponta Kühl (2008), o movimento inicial coube a historiadores que usavam a expressão “arqueologia industrial” para designar pesquisas interdisciplinares baseadas na historiografia, antropologia e sociologia. Meneguello (2011) complementa que os pioneiros se concentravam na história das técnicas e tecnologias, expandindo posteriormente suas temáticas. O reconhecimento do patrimônio industrial coincidiu com o processo de desindustrialização, embora os primeiros esforços fossem, em grande parte, descritivos e voltados para a criação de inventários.

A década de 1960 marcou um ponto de inflexão na Inglaterra com a demolição de duas estruturas emblemáticas da industrialização e da arquitetura do ferro em Londres: a Estação de Euston e a Bolsa de Carvão. Sua perda evidenciou problemáticas recorrentes na preservação: Kühl (2008) destaca a obsolescência funcional associada à grande dimensão dos terrenos e à localização privilegiada, fatores que desafiam a preservação em contextos de especulação imobiliária.

Conforme Eduardo Romero de Oliveira (2015), o perfil dos primeiros estudiosos britânicos estava ligado à história da ciência e da tecnologia, com formação em engenharia, geologia e geografia. O campo se fortaleceu nas décadas de 1970 e 1980, impulsionado pela criação de museus da memória industrial e congressos acadêmicos. A inclusão do sítio de Ironbridge Gorge como Patrimônio Mundial da UNESCO, nos anos 1980, conferiu visibilidade internacional ao conceito.

O interesse pelo tema se expandiu para outros países europeus na década de 1970 (Kühl, 2008). Na França, a demolição do Mercado Central de Paris, um grande símbolo da arquitetura do ferro, atuou como catalisador retrospectivo, unindo diversos movimentos em prol da preservação das memórias da industrialização. Entre as décadas de 1980 e 1990, houve uma associação mais forte com a arqueologia histórica, o que possibilitou a incorporação de técnicas como a história oral e a análise de documentação escrita. Como resultado, ampliou-se a importância de inserir nas pesquisas as dimensões da história de vida e da memória do trabalho e dos trabalhadores (Oliveira, 2015).

No Brasil, o patrimônio industrial ainda é pouco conhecido. Meneguello (2011) argumenta que a configuração inicial do IPHAN, voltada para uma narrativa de formação nacional, contribuiu para que os bens industriais, frequentemente associados à imigração, fossem inicialmente desconsiderados. A percepção sobre a urgência do reconhecimento no Brasil e na América Latina intensificou-se na virada do século XX para o XXI. Embora o IPHAN tenha promovido alguns tombamentos de sistemas de produção (como a Real Fábrica de Ferro São João de Ipanema, em 1964), o número de exemplares é baixo e o órgão enfrenta dificuldades para avançar na questão (Meneguello, 2011).

Academicamente, as discussões se iniciaram em 1986, com o I Seminário Nacional de História e Energia. Em 2003, foi formado o Comitê Brasileiro para a Preservação do Patrimônio Industrial (representante do TICCIH). Contudo, Freire e Lacerda (2017) observam que, apesar de um debate acadêmico consolidado, isso não se traduz em uma prática efetiva de preservação no país.

As ferrovias estão intrinsecamente relacionadas à Revolução Industrial, especialmente a partir de sua segunda fase, quando a produção em larga escala se associou às linhas férreas para transporte e escoamento (Kühl, 2008). O sistema ferroviário se alinha, portanto, ao conceito de patrimônio industrial, pois sua estruturação baseava-se no modelo produtivo industrial. Muitos complexos ferroviários constituíam grandes unidades de produção, abrigando oficinas para a produção de componentes, montagem e reparos, com uma organização e encadeamento produtivo equivalentes ao de grandes indústrias (Kühl, 2008).

No Brasil, as ferrovias foram cruciais para a integração territorial, a exportação de commodities e o crescimento da indústria nacional. De acordo com Anna Eliza Finger (2013, p. 9):

Como produto da era industrial, a ferrovia materializava o desejo por progresso e inovação, e a vontade de pertencer ao mundo “moderno” nos ajuda a entender a rapidez com que a tecnologia se espalhou pelo mundo ainda durante o século XIX, quando inúmeros países investiram na sua importação e, junto com ela, de edifícios, meios de comunicação e até mesmo pessoal habilitado a implantá-la e operá-la (Finger, 2013, p. 9).

A ferrovia contribuiu, assim, para a estruturação urbana e para a modernização da sociedade, atuando diretamente (com o desenvolvimento de projetos de parcelamento do solo para estações, galpões e vilas operárias) e indiretamente (ao condicionar as novas ocupações urbanas em seu entorno) (Corrêa, 2017).

A partir do desmantelamento da RFFSA, iniciado em 1996 e oficializado em 2007, muitos edifícios ferroviários foram abandonados. O IPHAN assumiu a responsabilidade pela administração dos bens remanescentes e criou inventários para mapear e subsidiar propostas de tombamento e salvaguarda (Finger, 2013).

Entretanto, Freire e Lacerda (2017) observam que, em grande parte dos casos, o entendimento do patrimônio ferroviário se restringe aos bens edificados, especialmente as estações, que frequentemente obedecem a uma lógica construtiva “nobre”, inspirada em modelos europeus. Embora as estações sejam importantes, o não reconhecimento de outros bens – como oficinas, depósitos, pontes e residências operárias – dificulta a leitura do sistema ferroviário como uma rede integrada e complexa.

Essa situação é verificada em diversos municípios brasileiros, incluindo Ponta Grossa, objeto deste estudo. Madalozzo e Monastirsky (2016) apontam que o centro ferroviário ponta-grossense é visto como fragmentado, apesar do tombamento de alguns bens. Ademais, elementos descentralizados relacionados à memória do trabalho carecem de valoração ou proteção cultural. Este fato ilustra um modelo preservacionista que, por vezes, justifica suas ações mais pelo interesse estético do que pelo significado social e histórico atribuído aos bens pela comunidade (Rufinoni, 2021).

Assim, com base nessa discussão, nas próximas sessões serão apresentadas a história da ferrovia em Ponta Grossa e seus bens patrimoniais. Posteriormente, serão apresentados os elementos que compõem o Complexo Ferroviário de Oficinas, e discutidos seus valores culturais, reconhecendo-os como patrimônios locais.

PONTA GROSSA E A FERROVIA

A região dos Campos Gerais, onde Ponta Grossa está inserida, começou a ser ocupada no início do século XVIII devido às condições geográficas favoráveis à criação de gado. Em 1704, iniciou-se a ocupação formal com o requerimento de sesmarias (Chamma, 1988). Sua posição estratégica próxima à Estrada Geral do Continente Sul consolidou o município como importante parada no Caminho das Tropas e local de invernada de gado muar, fundamental para as regiões mineradoras. Ao longo dos séculos XVIII e XIX, a economia local desenvolveu-se lentamente, baseada na pecuária e agricultura de subsistência (Lange, 1998).

Com o declínio da demanda por gado muar devido à instalação das ferrovias, a economia local se reorientou para a exploração da erva-mate, que se tornou um dos principais produtos de exportação do Paraná. A erva era transportada por tração animal até os portos de Paranaguá e Antonina (Magalhães Filho, 1996). Ponta Grossa se consolidou como um entreposto comercial vital, pois todas as rotas para

o litoral passavam pelo município, contando também com a participação de imigrantes europeus no transporte de cargas (Lange, 1998).

A evolução do armazenamento da erva-mate aumentou a demanda por madeira, especialmente araucária e peroba-rosa, que também passaram a ser exportadas. O transporte dessas mercadorias, inicialmente por carroções, foi drasticamente alterado com a chegada das linhas ferroviárias no final do século XIX (Wachowicz, 2010). Madalozzo e Monastirsky (2016) reforçam que, embora atividades industriais já existissem no Paraná, a ferrovia foi crucial para o desenvolvimento, pois diminuiu a distância virtual, ampliou o acesso a mercados e técnicas, e potencializou a capacidade produtiva e de escoamento (Magalhães Filho, 1996).

A ferrovia, que ligava Paranaguá a Curitiba desde 1885, foi inaugurada em Ponta Grossa em 1894, com a primeira estação de passageiros instalada em uma área plana, nas margens da pequena cidade (Lange, 1998). Em 1896, iniciaram-se as obras da linha férrea Rio Uruguai–Itararé (SP), que tinha Ponta Grossa como ponto intermediário. Esta linha, controlada pela Brazil Railway Company, incorporou a Estação Roxo de Rodrigues, instalada em 1906, completando o pátio ferroviário (Figura 2). Essa dinâmica impulsionou o desenvolvimento urbano, com o surgimento de empreendimentos para intermediação de madeira e erva-mate, além de hotéis e comércios para atender aos viajantes no entorno das estações (Lange, 1998).



Fonte: Frederico Lange, Casa da Memória (2024).

Figura 2. Pátio Ferroviário de Ponta Grossa (1900).

A ferrovia permitiu que Ponta Grossa se tornasse um grande polo comercial e industrial, especialmente na produção madeireira após o declínio do ciclo da erva-mate. O crescimento urbano ocorreu linearmente ao longo dos eixos da ferrovia, expandindo-se em direção aos bairros de Oficinas e Uvaranas. Indústrias madeireiras se instalaram ao longo das linhas, dependendo do sistema para receber matéria-prima e escoar produção, o que permite interpretar a ferrovia como um dos principais indutores da urbanização municipal (Madalozzo, 2019).

Em 1906, foi instalado um grande complexo industrial voltado para a produção e manutenção de dormentes, vagões e locomotivas em uma área de planície distante do centro urbano (Monastirsky, 1997). Isto atraiu famílias para a região, uma vez que as empresas ferroviárias eram consideradas boas empregadoras. Projetos de loteamento nas áreas adjacentes converteram a região em uma área residencial para ferroviários, impulsionando seu desenvolvimento. A Avenida Visconde de Mauá,

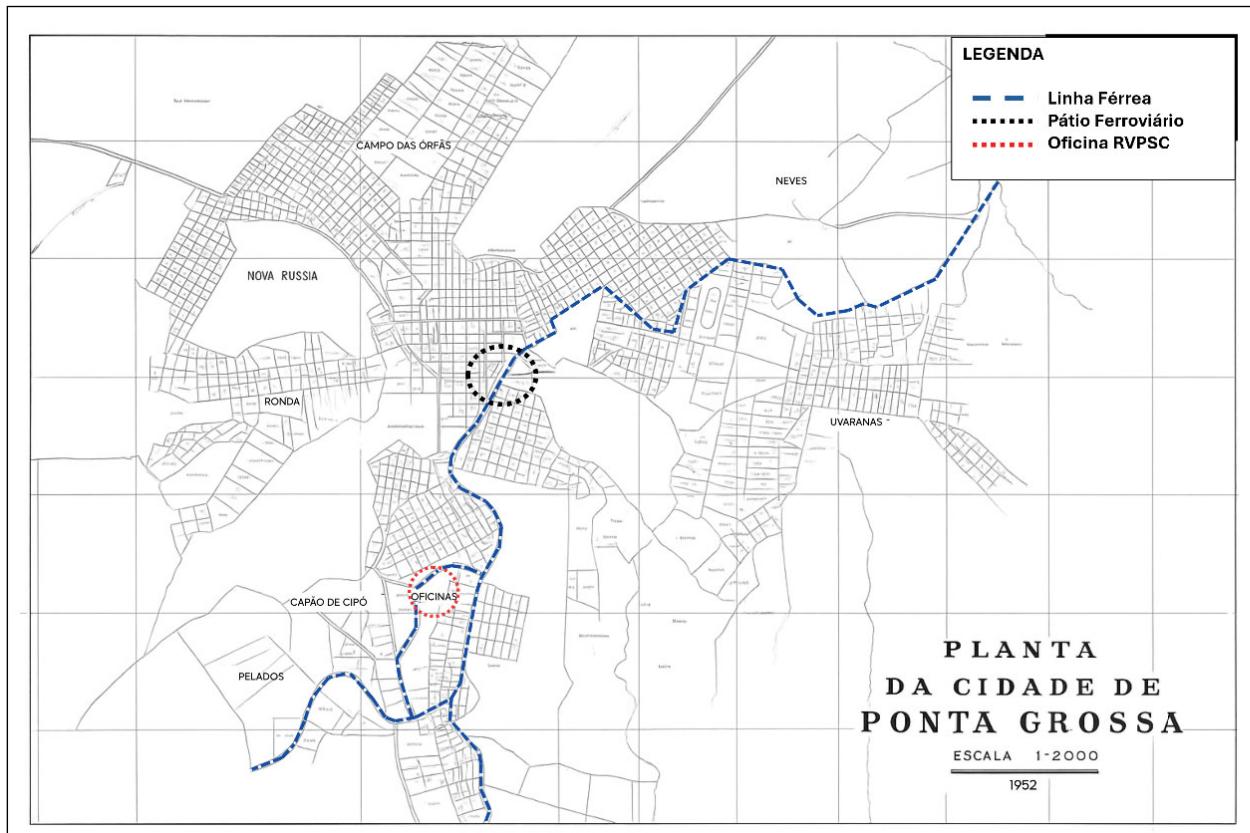
onde se localiza o complexo, tornou-se um importante eixo comercial. Para atender à comunidade, surgiram instituições de apoio, como um time de futebol (1912), um clube recreativo (1917), capelania, cíneteatro e escola básica (Waldmann, 2020).

A análise de plantas históricas (Figuras 3 e 4) da área urbana evidencia que a expansão municipal após a consolidação da ferrovia seguiu o sentido das linhas férreas, consolidando a ocupação dos bairros Uvaranas e Oficinas. Atualmente, a região do complexo ferroviário está completamente integrada à malha urbana, sendo um dos principais eixos de circulação.



Fonte: Casa da Memória. Adaptado pelos autores (2025).

Figura 3. Planta de Ponta Grossa (1936).



Fonte: Casa da Memória. Adaptado pelos autores (2025).

Figura 4. Planta de Ponta Grossa (1952).

Quanto à habitação, as empresas ferroviárias inicialmente ofereciam moradias isoladas ou em pequenos conjuntos. A partir de meados da década de 1930, com o apoio das Caixas de Aposentadorias e Pensões, iniciou-se a construção de vilas operárias para mitigar o problema de acesso à moradia (Batista, 2007). Em Ponta Grossa, em 1956, foi elaborado o projeto da Vila Ferroviária, anexa ao complexo de oficinas. O projeto, inspirado nos modelos de cidade-jardim inglesas, previa 231 casas distribuídas em 19 quadras, com uma praça central para escola e igreja (Ponta Grossa, 2023). Entretanto, apenas 43 casas foram construídas. Segundo o padrão das *Company Towns*, as casas eram isoladas no lote, com quintais e jardins, e os equipamentos coletivos, como o clube e o cine-teatro, foram erguidos por esforço comunitário, conforme aponta Inoue (2023).

O complexo destaca-se também por sua técnica construtiva. Enquanto as edificações ferroviárias do século XIX no Brasil utilizavam estruturas metálicas e alvenaria de tijolos inspiradas no modelo industrial inglês (Kühl, 1998), em Ponta Grossa a oficina, as moradias, o estádio e o clube foram executados em madeira de araucária, utilizando a técnica de “tábuas e mata-junta”, onde tábuas verticais são unidas por tabiques (Larocca Júnior, 2016).

Economicamente, a ferrovia consolidou Ponta Grossa como polo comercial e industrial. Entre 1870 e 1950, a madeira foi o principal produto de exportação do Paraná. Ponta Grossa, sem florestas significativas, posicionou-se como um entreposto comercial, recebendo madeira extraída em outras regiões para processamento (Magalhães Filho, 1996). Entre 1915 e 1945, o município destacou-se como polo comercial madeireiro, mas, a partir de 1945, políticas econômicas locais que ofereciam

crédito para modernização impulsionaram a industrialização, com algumas empresas migrando da madeireira para a metalurgia, fornecendo maquinário para serrarias (Luz, 1980).

Este foi o marco do desenvolvimento industrial efetivo da região. Nos últimos 70 anos, a economia local consolidou-se como uma das mais importantes do estado, com um parque fabril diversificado. Contudo, apesar da significativa importância das atividades industriais na formação econômica, social, espacial e cultural do município, seus marcos iniciais vêm progressivamente desaparecendo da paisagem, promovendo o apagamento das memórias associadas a esses ciclos. Desta maneira, a próxima seção abordará a questão do patrimônio industrial e ferroviário em Ponta Grossa, e discutirá os valores presentes no Complexo Ferroviário de Oficinas que o enquadriam nesta temática.

COMPLEXO FERROVIÁRIO DE OFICINAS ENQUANTO PATRIMÔNIO CULTURAL

Patrimônio Cultural (CPC), do governo estadual, e pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural (COMPAC), em âmbito municipal. Os primeiros procedimentos de tombamento, que resultaram na salvaguarda dos bens edificados, foram iniciados pela CPC entre as décadas de 1980 e 1990, e efetivados em 1990 (Dropa, 1999).

Nesse período, o rápido desenvolvimento econômico do município provocava intensa modificação na paisagem urbana central. Edifícios de arquitetura eclética, que simbolizavam o início da industrialização motivada pela ferrovia, estavam sendo substituídos por construções em altura, resultando na perda de exemplares de valor histórico e artístico, como a Igreja Matriz de Sant'Anna e a Casa Osternack. Essa perda, contudo, mobilizou grupos em prol da preservação do patrimônio remanescente (Sgarbossa; Paganini, 2024).

Em 1990, a CPC tombou seis edifícios em Ponta Grossa (Paraná, 2025): a Vila Hilda, a antiga casa comercial Guilherme Naumann, o Colégio Estadual Regente Feijó, o antigo Fórum da Comarca, e o conjunto das estações ferroviárias Roxo de Rodrigues (Figura 5) e Paraná (Figura 6). Os edifícios selecionados refletiam uma visão tradicionalista do patrimônio, valorizando exemplares de grande porte e ornamentados, associados à arquitetura oficial e ao Ecletismo.



Fonte: Acervo Diário dos Campos.

Figura 5. Estação Roxo de Rodrigues (2023).



Fonte: Acervo Diário dos Campos.

Figura 6. Estação Paraná (2023).

Embora o Ecletismo tenha demorado a ser reconhecido em nível nacional, no Paraná, a partir da década de 1970, essas edificações foram assumidas como herança cultural, visando estabelecer uma identidade multiétnica. A arquitetura eclética foi interpretada como símbolo dos imigrantes que

colonizaram a região e, portanto, digna de preservação. Inicialmente concentradas em Curitiba e Litoral, as ações de tombamento se interiorizaram a partir dos anos 1980, chegando a Ponta Grossa na década de 1990 (Kersten, 1998).

A preservação das estações coincidiu com o declínio do transporte ferroviário e a desativação e retirada dos trilhos da área central da cidade. Neste momento, ocorreram os primeiros tombamentos de estações em diversas cidades brasileiras, com justificativas centradas na monumentalidade dos edifícios e sua importância histórica para o desenvolvimento urbano, sem a devida ênfase no patrimônio da industrialização (Carvalho; Silveira, 2022).

Entre as décadas de 1990 e 2000 novos tombamentos foram realizados em Ponta Grossa, tanto em nível estadual quanto municipal. Este período foi marcado por avanços na gestão do patrimônio brasileiro, impulsionados pela iminência da perda de um vasto acervo patrimonial devido à extinção da RFFSA em 1997 e a concessão da malha ferroviária à iniciativa privada (Carvalho; Silveira, 2022). A ameaça fortaleceu a percepção sobre a importância da preservação deste acervo.

Em consequência dos avanços teóricos e da mudança de mentalidade dos gestores, houve um aumento no número de tombamentos, inclusive com o reconhecimento de bens além das estações, como galpões de oficinas, vilas operárias, armazéns e maquinários que davam suporte ao sistema ferroviário (Finger, 2009). No caso específico de Ponta Grossa, o Hospital 26 de Outubro (Figura 7), componente do complexo central, foi tombado pelo estado em 2004 (Paraná, 2025).



Fonte: Acervo Diário dos Campos.

Figura 7. Antigo Hospital 26 de Outubro (2025).



Fonte: Acervo Diário dos Campos.

Figura 8. Estação de Cargas (2024).

Pelo município foram reconhecidos a Estação de Cargas (Figura 8), no pátio central, a Escola Técnica Tibúrcio Cavalcanti, atualmente descaracterizado (Figura 9) e a Estação ferroviária do distrito de Guaragi em 2001. Posteriormente houve o tombamento da Maria Fumaça 250, construída no complexo de oficinas e instalada em frente à Estação Paraná e em 2023 o Cineteatro Pax (Figura 10), localizado na Vila Ferroviária (Ponta Grossa, 2025). Embora esses tombamentos valorizem a memória ferroviária local, nota-se que as ações incidem principalmente em bens localizados nas áreas centrais, e de linguagem arquitetônica considerada “nobre”, inspirada nos modelos ecléticos e modernistas.

Neste sentido, entende-se que os símbolos ferroviários reconhecidos pelo estado e pelo município são três estações de passageiros, sendo uma delas construída em madeira, a estação de cargas, a escola técnica, uma Maria Fumaça, e um Cineteatro. Reforça-se que o discurso presente nos processos de tombamento dos bens valoriza a contribuição do sistema ferroviário para a circulação de pessoas, a influência para o desenvolvimento econômico do município, e as características arquitetônicas dos

bens, mas não discute suas contribuições relacionadas ao desenvolvimento industrial. Assim, mesmo que esses elementos simbolizem o patrimônio industrial e a memória do trabalho, não é esse discurso que justifica a preservação destes bens.



Fonte: Acervo IPatrimônio.

Figura 9. Antiga escola Tibúrcio Cavalcanti (2025).



Fonte: Acervo Diário dos Campos.

Figura 10. Cineteatro Pax (2023).

Dos bens citados, apenas a Estação Guaragi (Figura 11) não se relaciona com os modelos de arquitetura oficial, sendo uma estação de pequeno porte, de arquitetura singela, na técnica de tábua e mata-junta, localizada em um núcleo urbano de pouca expressão. Inaugurada em 1900 com o nome de “Entre-rios”, componente da linha Itararé – Uruguai, inicialmente operada pela empresa *Brazil Railway Company*. Uma estação com esse mesmo padrão foi construída próxima ao complexo ferroviário e atendia também aos ferroviários residentes em Oficinas que se deslocavam ao complexo localizado no centro da cidade. Essa empresa, devido à exploração de madeira nas margens da ferrovia, executou estações e outros edifícios ferroviários utilizando esse material, o que diferenciava suas edificações do modelo tradicional, que baseava sua arquitetura no uso de ferro e alvenaria de tijolos (Kühl, 1998).

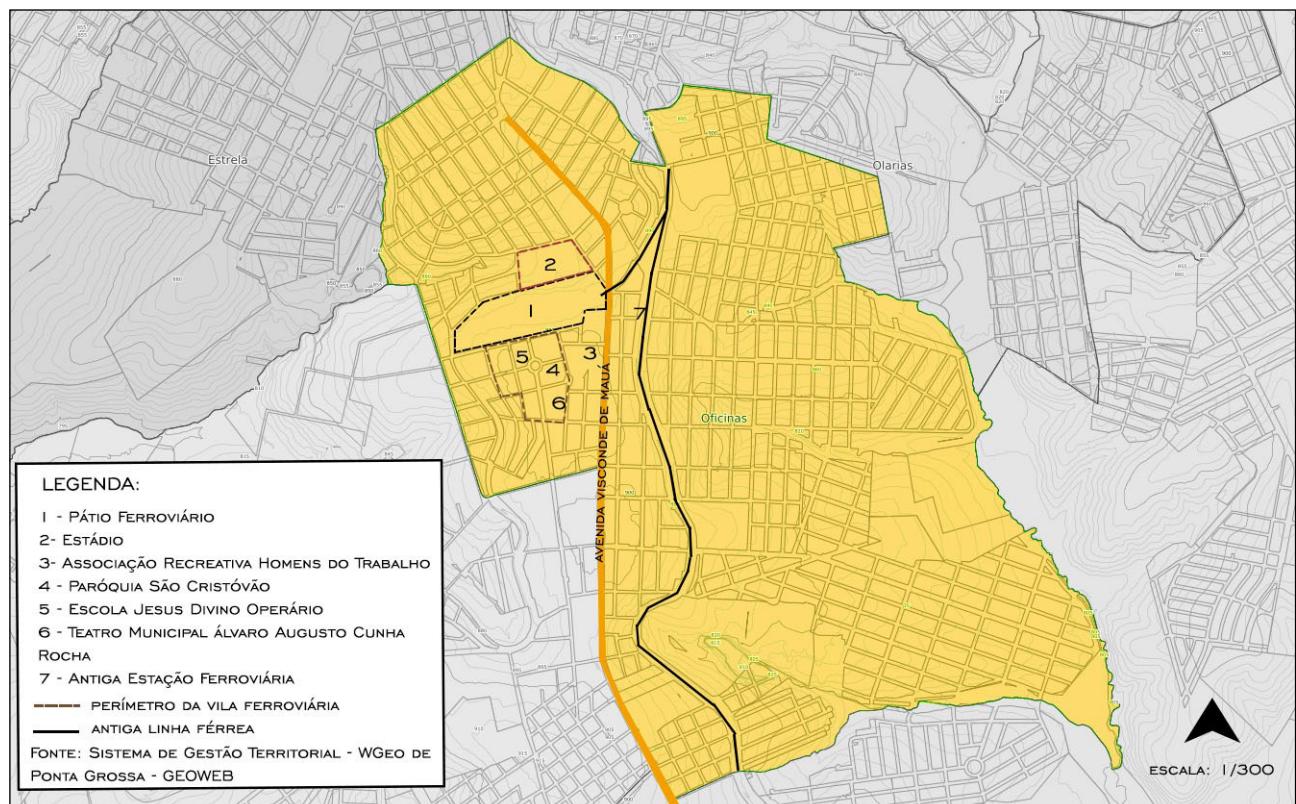


Fonte: Acervo Estações Ferroviárias.

Figura 11. Estação Guaragi (2012).

Embora esse edifício, executado em um modelo arquitetônico identificado como popular, seja reconhecida como patrimônio em Ponta Grossa, os edifícios que compõem o Complexo Ferroviário de Oficinas, de significativa importância, e técnica construtiva semelhante, não são reconhecidos como tal. O complexo teve sua execução desenvolvida entre os anos de 1900 e 1956, sendo construído ao longo das décadas com esforços tanto das empresas ferroviárias, quanto da própria comunidade. O marco inicial é a Oficina de dormentes e trilhos, ainda em 1900, executada em uma área distante da malha urbana consolidada, em uma região marcada pela presença de chácaras de produção agrícola.

O cartograma abaixo (Figura 12) apresenta a inserção do complexo em relação ao bairro de Oficinas. Inicialmente essa região era uma área formada por colônias agrícolas, distante da malha urbana consolidada. Ao longo dos anos, o fluxo de trabalhadores conduziu ao estabelecimento de loteamentos particulares para suprir a demanda habitacional, e de equipamentos de uso coletivo, como um estádio para a prática de futebol, clube recreativo, capelania, escola básica e cine-teatro (Waldmann, 2020).



Fonte: Geoportal. Adaptado pelos autores (2025).

Figura 12. Cartograma de localização do complexo.

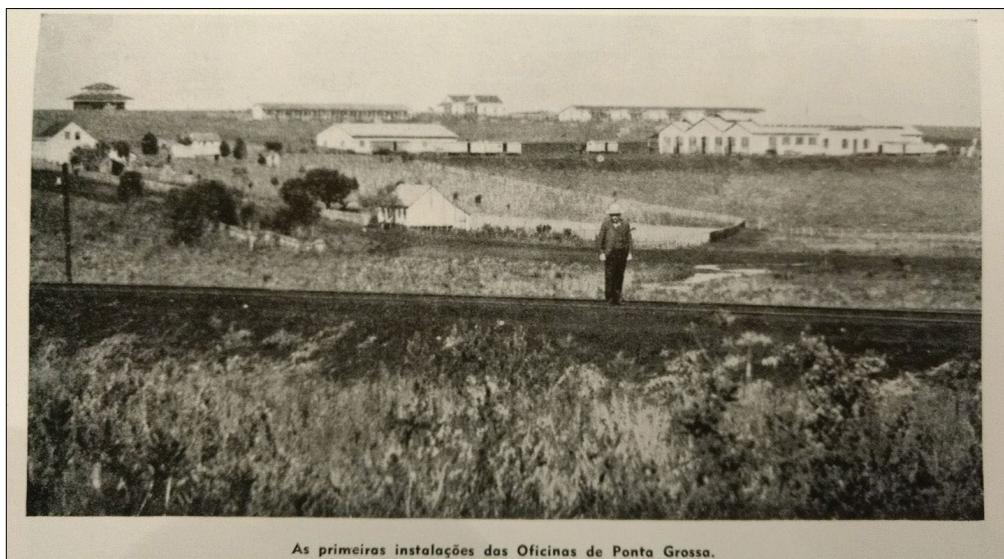
Sua concepção, sem ornamentos, é própria da função para qual foi executado. Sendo um espaço destinado para a fabricação de componentes para a linha férrea, era necessário que o edifício fosse funcional. Porém, o edifício se diferencia do modelo proposto pela arquitetura ferroviária, pois utiliza madeira em sua estrutura, se configurando como um raro exemplar de arquitetura industrial que aplica esse recurso. Sua volumetria corresponde ao modelo industrial, com pilares metálicos sustentando grandes vãos, coberturas em duas águas com lanternins e tesouras de madeira, e vedação no sistema tábua e mata-junta (Figura 13).



Fonte: Álbum do Paraná (1920).

Figura 13. Vista das Oficinas em 1920.

A imagem da Figura 14, datada de 1906, ilustra o edifício no canto superior direito. Nota-se que a região ainda era pouco ocupada, situação que se altera ao longo dos anos, tendo a oficina como um dos principais indutores da transformação urbana vivenciada pela região. O pesquisador Fábio Domingos Batista (2007), ao discorrer sobre os edifícios produzidos em madeira pelas empresas ferroviárias no Paraná, aponta que não são claros os motivos para a escolha deste material, já que edificações em alvenaria e madeira eram concebidas simultaneamente pelas companhias.



As primeiras instalações das Oficinas de Ponta Grossa.

Fonte: Petroski (1965).

Figura 14. Vista das Oficinas em 1906, a partir da linha férrea.

Dentre as possibilidades elencadas, destacam-se que o sistema era de uso comum na região, havendo uma gama de profissionais qualificados para sua execução e manutenção, a linguagem arquitetônica era bem aceita, haveria grande disponibilidade de recursos, inclusive porque muitas companhias também

exploravam madeira ao longo da ferrovia, além do baixo custo do material. Em alguns casos, as empresas executavam os edifícios primitivos em madeira, e, com a evolução do sistema, havia a substituição para um edifício em alvenaria, como foi o caso da Estação de Cargas em Ponta Grossa.

O edifício manteve-se em funcionamento até o ano de 1961, quando foi destruído por um incêndio de grandes proporções. A reportagem do Correio dos Ferroviários, periódico editado pela própria RVPSC, informa que o incêndio teve início durante a tarde do dia doze de agosto, e que devido às condições climáticas do dia, associadas ao material de construção, altamente comburente, apenas alguns maquinários puderam ser recuperados (Klug, 1961). Posteriormente foi executado um novo prédio para a oficina, mas mantendo a lógica construtiva do sistema de tábua e mata-junta (Figura 15).



Fonte: Acervo Associação Brasileira de Patrimônio Ferroviário.

Figura 15. Vista das Oficinas em 1990.

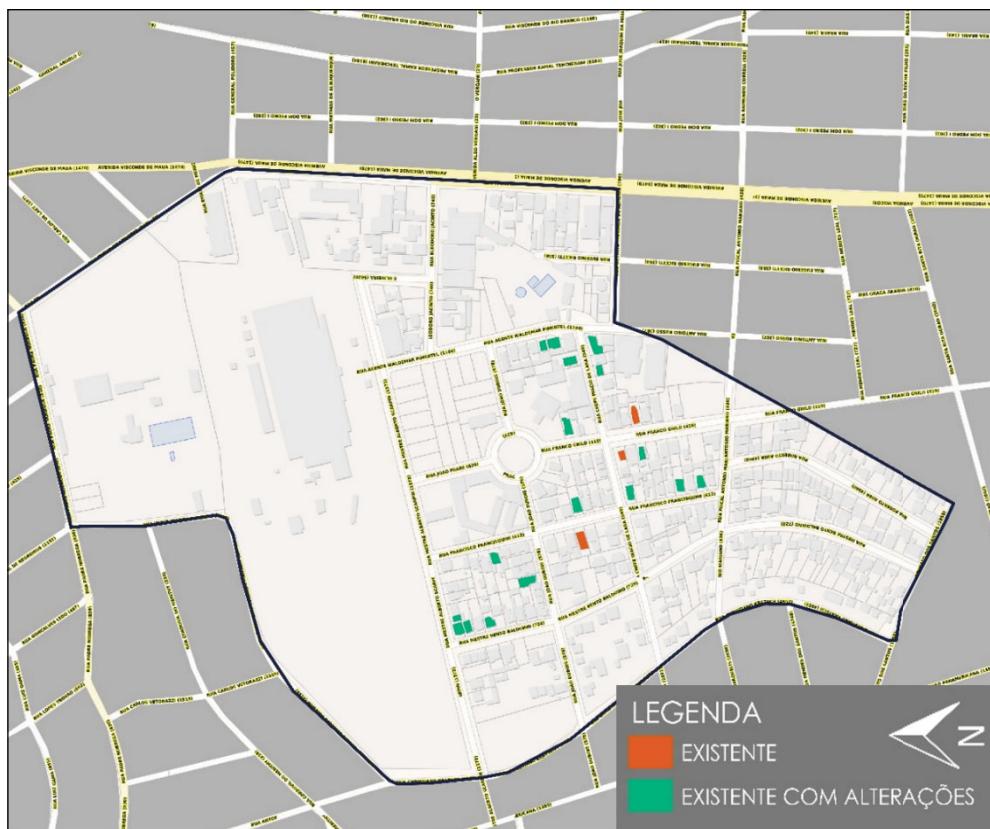
A oficina se manteve em atividade até a década de 1990, quando ocorre o desmantelamento da RFFSA, e a administração das linhas ainda em atividade passam para a iniciativa privada. O complexo teve utilização até a década de 2000, quando ocorreu a retirada da linha férrea no bairro de Oficinas. A importância deste edifício é bastante significativa, sendo um marco da paisagem do bairro em que está estabelecido, mesmo que esse edifício não seja mais aquele construído no início do século XX.

O abandono da edificação por parte da iniciativa privada e a ausência de políticas públicas visando a preservação deste complexo reflete a dificuldade em reconhecer elementos referentes à arquitetura fabril e memória do trabalho como patrimônio. Muito embora em muitas regiões do país essa questão esteja bastante estabelecida, nota-se que em Ponta Grossa, um de seus maiores símbolos do desenvolvimento industrial e econômico se deteriora a cada dia.

Além disso, a edificação se configura como um raro exemplar de arquitetura industrial executada em madeira no Brasil, revelando inclusive a contradição entre uma função que era considerada o ápice da modernidade no início do século XX, com um sistema construtivo identificado como rústico e mesmo arcaico, ainda que fosse um dos métodos mais utilizados no interior do Paraná e sul do Brasil à época.

Em relação à antiga Vila Ferroviária, das 43 moradias originais, atualmente 18 resistem (Figura 16), e muitas com alterações funcionais que não impossibilitam seu reconhecimento. Com o desmantelamento da Rede Ferroviária, nos anos de 1990, as residências que anteriormente pertenciam à empresa foram vendidas. O processo privilegiou os moradores tradicionais, mas nos casos de desinteresse dos moradores, as edificações foram vendidas a outros interessados. Nos anos seguintes teve início o processo de transformação da área, que vem sendo bastante notada pelo

mercado imobiliário devido às condições da área, relativamente plana, com grandes terrenos e boa oferta de bens e serviços.



Fonte: Gabriela Sgarbossa (2025).

Figura 16. Mapa de localização das residências originais da Vila Ferroviária.

A identificação dos bens tombados relacionados à ferrovia em Ponta Grossa evidencia uma política que valoriza aqueles que se destacam por sua arquitetura alinhada aos símbolos de progresso, como a arquitetura do ecletismo. Mesmo que edifícios como a Estação de Cargas e a Escola Tibúrcio Cavalcanti, focada na qualificação da mão de obra, refletem o reconhecimento da memória dos trabalhadores da ferrovia, seus edifícios ainda seguem o modelo baseado no ecletismo da arquitetura ferroviária.

Assim, é possível compreender que a preservação do Complexo Ferroviário de Oficinas contribuiria para a valorização da memória industrial em Ponta Grossa, bem como a memória do trabalho e dos trabalhadores. A cidade que se consolidou como um polo industrial, aos poucos perde os maiores símbolos desta industrialização, havendo poucos bens tombados que registrem essa memória.

Com o fim das operações logísticas, e retirada dos trilhos de trem no bairro de Oficinas, o Complexo entrou em um estado de abandono, sendo observado um acelerado processo de degradação. Concomitante, a área se tornou alvo de atividade de vândalos, além de ser ocupada por pessoas em situação de rua. Essa situação contribuiu para que nos últimos três anos o edifício fosse vítima de dois incêndios, um deles de grandes proporções, que conduziu a uma maior degradação de sua estrutura (Figura 17).



Fonte: Gabriela Sagarbossa (2025).

Figura 17. Vista do edifício das Oficinas Ferroviárias.

Embora não exista uma mobilização popular buscando a preservação da estrutura, há uma movimentação que busca a reutilização do complexo, mas ainda de uma maneira tímida. Um portal de notícias da região elaborou reportagens sobre o estado de conservação do antigo pátio ferroviário, indicando possibilidades de novos usos, entrevistas feitas com moradores próximos e questionamentos feitos à empresa que administra o espaço e à prefeitura municipal. Embora essas negociações estejam em um nível bastante inicial, os comentários das notícias, feitos pelo público leitor, reconhecem a importância do local para a identidade do bairro, demonstrando o desejo pela sua permanência (Rogala, 2025).

A partir dessa perspectiva, o Complexo Ferroviário de Oficinas pode ser interpretado como um lugar de memória do trabalho, no sentido proposto por Scifoni e Nascimento (2015), em que as experiências cotidianas e as práticas produtivas estruturam a identidade coletiva de um território. A leitura geográfica do conjunto evidencia que a materialidade das edificações em madeira, as formas do parcelamento urbano e os equipamentos de sociabilidade, como o clube e o cineteatro, além de configurar o espaço, expressam modos de vida e valores culturais de uma classe trabalhadora que foi central para a consolidação do município. Nessa direção, a “rugosidade” deixada pela ferrovia, conforme Milton Santos (1996), se converte em um suporte de memória e em um marcador simbólico da paisagem urbana, revelando que as formas espaciais herdadas permanecem como testemunhos do tempo social e produtivo que as originou.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O sistema de transporte ferroviário é considerado mundialmente um dos grandes símbolos da Revolução Industrial, interligando regiões distantes, sendo produtor e produto de desenvolvimento. No Brasil, a instalação das ferrovias ocorre a partir de meados do século XIX, contribuindo para a formação de diversas cidades e para o desenvolvimento industrial, sendo um dos grandes símbolos de modernidade na transição para o século XX.

No Paraná, o sistema é implementado no fim do século XIX, com o objetivo de atender aos ciclos econômicos de exploração de erva-mate e madeira, favorecendo as exportações e contribuindo para o incremento de outras atividades econômicas. No caso do município de Ponta Grossa, a ferrovia foi um fator determinante para a consolidação sua consolidação, sendo um polo intermediador de compras e serviços, bem como para o desenvolvimento do setor industrial, que visava inicialmente atender o setor madeireiro, assumindo grande destaque posteriormente no setor metal-mecânico.

O significado cultural da ferrovia, entendida como patrimônio cultural é estabelecido pelas políticas patrimoniais brasileiras, mesmo que certos elementos pertencentes ao conjunto, como vilas operárias, prédios de oficinas, maquinários e acervos documentais, muitas vezes não sejam identificados como bens de interesse de preservação. Em muitos casos, estações ferroviárias são tombadas e reconhecidas, porém, apenas o tombamento destes bens não é suficiente para a compreensão integral do sistema ferroviário, ou mesmo dos modelos industriais que lhe deram suporte.

A partir do estudo de caso proposto, nota-se que desde a década de 1990 há o reconhecimento da memória ferroviária local por meio do tombamento de diversos bens remanescentes. Entretanto, observa-se uma ênfase em edifícios de caráter monumental, localizados em áreas centrais e alinhados a linguagens arquitetônicas mais “nobres”. Nesse sentido, o Complexo Ferroviário de Oficinas, exemplar raro da arquitetura fabril em madeira e de enorme relevância para a conformação urbana do bairro homônimo, permanece invisibilizado pelas políticas de preservação.

Sua importância transcende a materialidade: a construção do complexo induziu a ocupação de uma ampla região da cidade, qualificou mão de obra, estruturou sociabilidades e consolidou a memória do trabalho ferroviário. A ausência de reconhecimento institucional, somada ao estado de abandono e degradação progressiva, compromete não apenas a integridade física da edificação, mas também a permanência de memórias coletivas ligadas ao ciclo da industrialização em Ponta Grossa.

Nesse contexto, a preservação do Complexo Ferroviário de Oficinas deve ser compreendida como um passo fundamental para a valorização da memória industrial da cidade, bem como das práticas sociais e culturais associadas ao mundo do trabalho. Mais do que conservar um edifício, trata-se de manter viva uma dimensão da identidade urbana e coletiva, frequentemente marginalizada em políticas patrimoniais centradas apenas na monumentalidade arquitetônica.

Este estudo reforça a urgência de ações que considerem tanto a salvaguarda material quanto a valorização imaterial, por meio da integração da comunidade local, de ex-ferroviários e de seus descendentes em processos de memória oral e usos sociais. Ao mesmo tempo, aponta para a necessidade de políticas públicas que incentivem a reutilização adaptativa do complexo, inspiradas em experiências nacionais e internacionais que transformaram antigos espaços ferroviários em equipamentos culturais, turísticos ou educacionais, ampliando seu papel contemporâneo para além da preservação passiva.

O caso aqui analisado amplia o debate sobre o patrimônio industrial no Brasil, evidenciando que bens periféricos ao pátio central e de linguagem arquitetônica “popular” possuem grande relevância histórica, cultural e social. Reconhecer e preservar o Complexo Ferroviário de Oficinas não é apenas uma questão de conservar uma estrutura em risco, mas de ressignificar o próprio entendimento sobre patrimônio cultural, articulando-o ao desenvolvimento urbano, à memória social e à identidade local.

Assim, compreender o Complexo Ferroviário de Oficinas sob o olhar da Geografia Cultural permite ressignificar a noção de patrimônio ferroviário, deslocando-a do campo estritamente arquitetônico para o campo das representações, da memória e das identidades locais. A ferrovia é também um espaço de cultura, onde a vida social se materializa em formas e significados compartilhados. Em Ponta Grossa, as oficinas, a vila ferroviária e seus remanescentes assumem essa dimensão simbólica: são lugares onde o trabalho e o cotidiano se tornam parte da paisagem cultural. Reconhecer esses espaços é, portanto, reconhecer a historicidade das práticas que conformaram o território e afirmar a relevância de políticas patrimoniais que incorporem a diversidade de memórias e sujeitos que constroem a cidade.

REFERÊNCIAS

- ÁLBUM PARANÁ 1920. anno 2 (2^a edição), **Memória Digital, Culturas Regionais**, acesso em 15 de setembro de 2025. Disponível em: <https://memoriasdigitais.museu.uepg.br/items/show/1480>
- BATISTA, Fábio Domingos. **A casa de madeira:** um saber popular. Curitiba: Instituto ArquiBrasil, 2011.
- CALISKEVSTZ, Viviane Regina; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. A produção da geografia cultural da Universidade Estadual de Ponta Grossa (PR) sobre o patrimônio cultural ferroviário. In: **Revista Geografia e Pesquisa**, Ourinhos, v. 10, n. 1, p. 18-29, 2016.
- CARVALHO, Gabriel Lincoln Lopes; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da. Trilhando o contexto do patrimônio ferroviário brasileiro: Um panorama sobre situação, memória e gestão. **Revista Científica ANAP Brasil**, São Paulo, Brasil, v. 15, n. 36, 2022. Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/anap_brasil/article/view/3361. Acesso em: 18 fev. 2025.
- CHAMMA, Guisela, Velêda Frey. **Ponta Grossa:** O Povo, A Cidade e o Poder. Ponta Grossa [s.n.], 1988.
- CLAVAL, Paul. **Geografia cultural.** 3. ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2007.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Editora Contexto, 2017
- DROPA, Márcia Maria. **A memória do patrimônio histórico tombado em Ponta Grossa – Paraná.** Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 1999.
- FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro:** Arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura). Universidade de Brasília. Brasília, 2023.
- FREIRE, Maria Emilia Lopes; LACERDA, Norma. Patrimônio ferroviário: em busca de seus lugares centrais. In: **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)**, 2017 set./dez., 9(3), 559-572.
- KERSTEN, Márcia Scholz de Andrade. 1998. **Os rituais de tombamento e a escrita da história:**

bens tombados no Paraná entre 1938 e 1990. Tese de Doutorado em História, Universidade Federal do Paraná.

KLUG, Carlos. Saldo pungente de um drama. In: **Correio dos Ferroviários**. Curitiba: RVPSC, Ano XV, n. 11, 1961.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. Cotia: Ateliê Editorial, 1998.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2008

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.

IPARDES. **Caderno Estatístico Municipal – Ponta Grossa**. Curitiba, 2025.

LANGE, Francisco Lothar Paulo. **Os Campos Gerais e sua Princesa**. Curitiba: COPEL, 1998

LAROCCA JÚNIOR, Joel. Habitação social em madeira: Vila Ferroviária em Ponta Grossa (1956).

Revista de Engenharia e Tecnologia. V. 8, No. 3, Dez/2016.

LUZ, Cirlei Francisca Carneiro. **A madeira na economia de Ponta Grossa e Guarapuava: 1914 - 1974**. Dissertação (Mestrado em História Econômica). Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1980.

MADALOZZO, Nisiane; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Memória social e cidade contemporânea: o velho centro ferroviário de Ponta Grossa – PR. In: **Patrimônio e memória**. São Paulo, Unesp, v. 12, n.2, p. 232-253, julho-dezembro, 2016.

MADALOZZO, Nisiane. **Rio e Ferrovia: A Produção Social do Espaço Urbano de Ponta Grossa – PR**. 2019. (311 f.) (Tese). Doutorado em Geografia. Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2019.

MAGALHÃES FILHO, Francisco. Evolução Histórica da Economia Paranaense In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba. Nº 87, jan-abril, p. 131-148. 1996.

MENEGUELLO, Cristina. Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: **Anais[...]** I seminário internacional história do tempo presente. Florianópolis: UDESC, ANPUH, PPGH, 2011.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Cidade e Ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa**. 1997. (206 f.) (Dissertação de Mestrado em Geografia). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1997.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Arqueologia Industrial, Patrimônio Industrial e sua difusão cultural.

In: FUNARI, Pedro Paulo A.; CAMPOS, J. B. (Org.) Rodrigues, M. H. S. G. (Org.). **Arqueologia Pública e Patrimônio: questões atuais**. 1. ed. Criciúma: Ediunesc, 2015. v. 1. 526p.

PARANÁ. **Bens Tombados em Ponta Grossa**. Coordenadoria de Patrimônio Cultural. Secretaria de Estado da Cultura, 2025.

PETROSKI, José. **Paranaguá - Curitiba: Oitenta anos de ligação ferroviária**. Edição comemorativa, RFFSA, 1965.

PONTA GROSSA. **Acervo de projetos arquitetônicos**. Casa da Memória Paraná. Secretaria de Cultura. 2023.

PONTA GROSSA. **Lista de bens tombados em Ponta Grossa**. Secretaria de Cultura. 2025.

ROGALA, Fernando. **Abandonada, grande estrutura da Rumo em Ponta Grossa gera medo e reclamações**. Jornal da Manhã (aRede), 17 de fevereiro de 2025. Consultado em 28 de agosto de 2025.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Arte de viver, arte de fabricar: sobre inventariar e preservar paisagens fabris em transformação. In: Meneguello, Cristina (org.). **Arte e patrimônio industrial**.

- São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021, (p. 59-76).
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2023.
- SCIFONI, Simone; Nascimento, Flávia Brito. Lugares de memória: trabalho, cotidiano e moradia. **Memória em Rede**, Pelotas, v. 5, n. 13, p. 21–37, 2015. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/Memoria/article/view/6306>. Acesso em: 25 out. 2025.
- SGARBOSSA, Gabriela Kratsch; PAGANINI, Giovana. Casas com memória: análise das propostas de intervenção de duas mansões ecléticas em Ponta Grossa, PR. In: **Anais[...]** VIII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2024, Rio de Janeiro. Anais do VIII Enanparq, 2024.
- TICCIH. **Carta de Niznhy Tagil sobre o patrimônio industrial.** Niznhy Tagil: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, 2003.
- WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná.** Ponta Grossa: Editora Uepg, 2010.
- WALDMANN, Isolde Maria. **História do Bairro de Oficinas, cidade de Ponta Grossa, PR.** Ponta Grossa: Gráfica Planeta, 2020.