

## Fotografia e memória de pioneiros: a estação ferroviária de Ibiporã (PR) como “lugar antropológico” e afetivo<sup>1</sup>

Jaime dos Santos KASTER<sup>2</sup>  
Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR

### Resumo

A partir de fotografias da estação ferroviária de Ibiporã (PR) das décadas de 1930 a 1950 e de entrevistas com sete pioneiros da cidade, observamos que estes a consideram um lugar de memória, de pertencimento e de identificação. Afinal, era um lugar não apenas muito movimentado, devido à sua importância socioeconômica para o município na época, mas também local de passeio. Era o que Marc Augé (1994) chama de um lugar onde o sujeito se reconhece, lugar “criador de identidade”, “lugar antropológico”. É também um “lugar” na condição de espaço afetivo, habitado, que guarda um significado, conforme as definições de Yi-Fu Tuan (2013) e de Christian Norberg-Schulz (2008).

**Palavras-chave:** Fotografia e Memória; História de Ibiporã (PR); Lugar e Não-lugar; Memória e Identidade; Ferrovias.

### Introdução

Primeiro prédio construído na vila que daria origem a Ibiporã (PR), a estação ferroviária foi o marco inicial de ocupação e colonização da cidade, que foi implantada a partir de 1936, em função da inauguração, em 1935, do trecho Jathay-Londrina<sup>3</sup> da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná (EFSSP). Ferrovia que foi símbolo de modernidade na época e que solidificava o ideário de progresso desta região.

Ponto de chegadas e partidas e referência para os antigos moradores, a primeira estação de madeira foi substituída por outro prédio de alvenaria, no início da década de 1950, mas sua visualização em fotografias continua a exercer forte influência sobre as narrativas de pioneiros. A estação atual, igualmente, segue sendo local de identificação para

<sup>1</sup> Trabalho apresentado no GP Fotografia do XVI Encontro dos Grupos de Pesquisa em Comunicação, evento componente do XXXIX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

<sup>2</sup> Mestrando em Comunicação pela Universidade Estadual de Londrina (UEL), jornalista da Prefeitura de Ibiporã (PR), atua na Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, onde coordena os projetos audiovisuais e editoriais de recuperação da memória do município, *Contos e Causos* e *Circuito das Capelas*. E-mail: [jaimekaster@gmail.com](mailto:jaimekaster@gmail.com).

<sup>3</sup> Jathay – nome, na época, do atual município de Jataizinho. O trecho Jathay-Londrina da estrada de ferro tinha cerca de 30 quilômetros e cruzava o atual território de Ibiporã. Com a decisão da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná de construir, no meio do caminho, a estação de Ibiporã, em 1936, a obra e o ponto de transbordo que ela passou a representar foi o impulso para a criação e ocupação do povoado. A estação tinha o objetivo de escoar a produção agrícola de Sertanópolis e atender ao projeto de colonização de Ibiporã (na época, “Terreno Jacutinga”), que havia sido elaborado pelo engenheiro Alexandre Gutierrez Beltrão.

estes e tem grande impacto visual no cenário urbano (fica à margem da BR-369), mesmo não sendo mais uma estação de passageiros – atualmente só o trem de cargas da América Latina Logística (ALL) trafega por ali e não para mais no local.

Este trabalho apresenta e analisa fotografias que mostram a movimentação e ocupação daquele espaço entre as décadas de 1930 e 1950, e utiliza entrevistas com pioneiros que reconhecem a estação como um “lugar antropológico”, de acordo com definição de Augé (1994); como lugar “afetivo”, segundo Tuan (2013), ou lugar de “identificação”, como afirma Norberg-Schulz (2008).

Lugar de boas lembranças, de passeio dos namorados na época, onde se conhecia gente nova, onde se via quem chegava à cidade ou estava de passagem para Londrina ou para outros municípios. Um lugar de divertimento e movimento de pessoas.

Motivaram este artigo e são pontos de interesse da pesquisa de Mestrado do autor as seguintes perguntas: por que há essa identificação dos pioneiros com a estação? Por que ela ocupa lugar cativo em suas memórias? Essa constatação surgiu a partir das entrevistas com cerca de 160 pioneiros ouvidos pelo projeto audiovisual *Contos e Causos – História Viva de Iporã*, iniciado em 2010 pela Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Iporã e coordenado até a presente data por este pesquisador.

A estação ferroviária e a Praça Pio XII (lugar de festas religiosas e paqueras) foram os locais mais lembrados pelos entrevistados que chegaram à cidade até 1950. Mais até que a Igreja Matriz, outra referência local. Alguns recordaram o dia exato em que desembarcaram na estação para estabelecer a partir dali nova vida no município.

## **Fotografia e memória**

As metodologias utilizadas neste trabalho foram pesquisa bibliográfica e documental, o uso e a análise da fotografia como fonte de pesquisa para a recuperação histórica, tendo como suporte a *história oral temática*, ou seja, entrevistas com pioneiros que vivenciaram o período de grande fluxo da estação de Iporã, com o objetivo de extrair de suas narrativas novas informações sobre o tema. Neste caso, a história oral foi usada como técnica auxiliar.

José Carlos Meihy (2002, p. 145) esclarece que a história oral “é *método* quando os depoimentos são o foco principal do estudo”, e é *técnica* quando “[...] articula diálogos com outros documentos.” (grifos do autor).

Paul Thompson (1992, p. 44) diz que depoimentos orais têm capacidade de “insuflar” vida na história. Segundo ele, dar voz às pessoas que vivenciaram os acontecimentos passados – e que muitas vezes são esquecidas pela historiografia oficial – gera nelas “um sentimento de pertencer a determinado lugar e a determinada época”. Meihy (2002, p. 15) acrescenta que a história oral “não só oferece uma mudança no conceito de história, mas garante sentido social à vida dos depoentes e leitores, que passam a entender a sequência histórica e se sentem parte do contexto em que vivem”.

Neste trabalho buscou-se, portanto, compreender o vínculo das pessoas com um lugar a partir de fotografias e narrativas orais, quando possível apresentando as fotografias durante a entrevista. Quando se cruzam os métodos, o objetivo é provocar a memória dos pioneiros a partir do documento fotográfico – chamado de “segunda realidade” da imagem por Kossoy (2007, p.157) – para que “mergulhem” no tempo e despertem suas imagens mentais do tempo passado, a “primeira realidade” da imagem. O objetivo com isso é desvendar e acrescentar informações ausentes na imagem.

## **Imagens da cidade**

Em *A imagem da cidade*, que trata da fisionomia das cidades, Kevin Lynch (1999) destaca que a paisagem urbana “é algo a ser visto e lembrado”. No capítulo “A forma da cidade”, explica que os habitantes se identificam com a sua cidade e com alguns locais ao impregná-los de significados.

[...] as formas da cidade podem expressar circulação, usos principais do espaço urbano, pontos focais chaves. As esperanças, os prazeres e o senso comunitário podem concretizar-se. Acima de tudo, se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados, e relações. Então se tornará um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível. (LYNCH, 1999, p. 101-102, grifo do autor)

O escritor Italo Calvino, ao descrever a cidade imaginária de Zora em *As cidades invisíveis* (2003), demonstra que estes significados são impregnados pelo observador e passam então a nutrir a sua memória em relação lugar. No caso do livro, os detalhes de Zora, seus cheiros, sons, pessoas, imagens e lugares prediletos são todos uma construção mental do autor, já que ela existe apenas no plano imaginário. Mesmo assim, ele se deleita ao descrever os pormenores:

Zora tem a propriedade de permanecer na memória ponto por ponto, na sucessão das ruas e das casas ao longo das ruas e das portas e janelas das casas, apesar de não demonstrar particular beleza ou raridade. [...] Quem sabe de cor como é feita Zora, à noite, quando não consegue dormir, imagina caminhar por suas ruas e recorda a sequência em que se sucedem o relógio de ramos, a tenda listrada do barbeiro, o esguicho do vendedor de melancias, a estátua do eremita e do leão, o banho turco, o café da esquina, a travessa que leva ao porto. Essa cidade que não se elimina da cabeça é como uma armadura ou um retículo em cujos espaços cada um pode colocar as coisas que deseja recordar. [...] Entre cada noção e cada ponto do itinerário pode-se estabelecer uma relação de afinidades ou de contrastes que sirva de evocação à memória. De modo que os homens mais sábios do mundo são os que conhecem Zora de cor. (CALVINO, 2003, p. 21-22)

Para tentar compreender porque a estação ferroviária de Iporã desempenhava papel crucial para os antigos moradores e porque ainda se sobressai no espaço urbano, relacionamos ao que Kevin Lynch chama de “pontos nodais” em uma cidade, ou seja, pontos que são conexões de vias, por isso locais de grande fluxo de pessoas.

Ao citar a cidade de Boston, nos Estados Unidos, Lynch (1999, p. 83) diz que “as principais estações ferroviárias são quase sempre importantes pontos nodais urbanos, ainda que sua importância possa estar em declínio [escrevia em 1959, já com o advento dos metrô na cidade].” Sobre as estações de metrô de Boston, o autor destaca que também são “pontos nodais importantes” e que algumas são tão referenciais no mapa local, que algumas pessoas entrevistadas [em pesquisa relatada no seu livro] “organizariam o resto da cidade ao seu redor”. (LYNCH, 1999, p. 82)

Em Iporã e em muitas cidades do Norte do Paraná cortadas pela ferrovia, essa realidade se aplica, uma vez que os moradores dividiam visualmente e geograficamente a cidade entre os bairros e construções “pra baixo da linha” e os que ficavam “acima da linha”.

### **Prédio histórico e de referência**

A estação ferroviária de Iporã foi geograficamente o ponto de partida para o desenho da cidade em 1936, pelo engenheiro fundador Alexandre Gutierrez Beltrão. Maria Lúcia Striquer Bisotto, no *Compêndio Histórico de Iporã* Vol. I, diz que quando foi iniciado o traçado da cidade, “foram feitas derrubadas de mata nos primeiros 15 quarteirões centrais, próximos à estação ferroviária” (BISOTTO, 2008, p. 19). Ou seja, ela foi o ponto referencial.

Uma fotografia de 6 junho 1936 (Figura 1), selecionada para este trabalho, mostra que na atual área urbana só havia mata, com exceção da estaçãozinha de madeira, ainda em obras, e um rancho mais ao fundo. Matérias do jornal *Paraná-Norte*, editado em Londrina, dos dias 19 e 26 abril de 1936 e também o de 19 de julho de 1936, apontam a estação de trem (inaugurada em 15 de julho de 1936) como a primeira construção do núcleo urbano de Ibiporã. Segundo Bisotto (2008, p. 19) já havia desde 1933 ranchos de palmito e casas isoladas em sítios (como a do próprio engenheiro Alexandre Beltrão), mas não no núcleo urbano.

O *Paraná Norte*, na edição de 19 de abril de 1936 (PARANÁ-NORTE, 1936, p. 2) a destacava como uma estação construída para servir ao novo povoado que seria implantado (Ibiporã) e também de escoadouro à produção agrícola de Sertanópolis, município já existente ao qual Ibiporã pertencia na época e que se ressentia de não ter uma ligação com a ferrovia – o trecho ligando diretamente Jathay a Londrina havia sido construído entre 1932 e 1935.

**Figura 1:** Primeira fotografia da estação de Ibiporã, ainda em obras, dia 06/06/1936



**Fotografia:** Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)  
**Fonte:** Acervo do Museu Histórico e Artes de Ibiporã (MHAI)

A estação como ponto referencial para os moradores de Ibiporã, vem, portanto, desde esses primórdios. Foi ali o nascedouro do povoado e local de chegada dos primeiros habitantes que se fixaram em definitivo.

Essa condição de referência permaneceu nas décadas seguintes, de 1940 e 1950, pois Ibiporã foi se desenvolvendo, elevou a população urbana e rural e o transporte ferroviário era crucial, tanto para a economia quanto para o transporte de passageiros, em uma época em que o trânsito rodoviário pelas estradas de terra era sofrível.

### **O trem como meio de transporte**

José Bonfim Ledo, 82 anos, chegou de trem da Bahia, com a família, em 1942, e conta o que representava o trem na época, principalmente para o povo rural. Ele morava em um sítio na localidade Engenho de Ferro.

O trem passa beirando o nosso sítio. E naquela época ele era como o ônibus de hoje. O meio de transporte das pessoas. Quantas vezes a gente não pegou o trem aqui para ir pra Ibiporã, Jataizinho, Londrina... O trem de passageiros vinha com uns 10, 12 vagões. Tudo cheio de gente. E a gente gostava de ver ele passar. A gente era criança pequena e lembro que à noite, quando ele passava iluminado aqui no sítio, aquilo parecia uma cidade. Para nós, aquilo era uma emoção muito grande. Imagina: pra gente, que vivia no meio do mato, numa caipiragem, eu ainda ajudando o meu pai a derrubar mato, olhar o trem era a nossa diversão. A cada uma hora mais ou menos passava um trem e a gente se divertia com aquilo. Já que não podia mesmo ir na cidade pra ver o movimento, a gente ficava ali olhando o trem passar. (LEDO, 2011)<sup>4</sup>

A maior parte dos pioneiros que chegaram a Ibiporã entre 1936 e 1950 para estabelecer uma nova vida veio de trem, a velha “Maria Fumaça”, movida a vapor. Era o transporte seguro e com certeza de chegada. Algo que as estradas de terra da época –quase carreadores – não proporcionavam, devido aos atoleiros.

Aparecida Peretti Pelisson, 89 anos, de família pioneira, filha de José Peretti, chegou a Ibiporã em 1941, aos 15 anos, vindo de Jacarezinho, e casou-se com o também pioneiro Orlando Pelisson. Ela conta que só a mudança da família veio de caminhão. “Nós viemos de trem. Naquele tempo só viajávamos de trem, pois era o melhor transporte na época.”

E a estação ferroviária era esse local das chegadas e partidas, de desembarque de pessoas, de carregamentos e chegada de mercadorias, até de embarque de gado nas “gaiolas”, o que ouriçava jovens e crianças, como será exposto mais adiante.

---

<sup>4</sup> LEDO, 2011 - Entrevista com José Bonfim Ledo, concedida na casa do entrevistado, em Ibiporã (PR), dia 13 de abril de 2011, ao projeto *Contos e Causos*, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ibiporã. Gravação em vídeo.

## Espaço e Lugar

Em *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade* (1994), Marc Augé diz que lugar é o local onde o sujeito se reconhece, se sente bem ou se sente “em casa”, como diria o geógrafo Yi-Fu Tuan, autor de *Espaço e lugar* (2013), que relaciona o termo “lugar” a espaço “habitado”, local onde há experiência humana.

Para Tuan (2013, p. 167), “o espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado”. A casa em que moramos, o bairro onde nos reconhecemos e que nos é familiar, tornam-se lugares porque ali encontramos “segurança e carinho”, aponta o autor, ao falar das “experiências íntimas com o lugar”.

Lugar é, portanto, onde o sujeito se identifica, ou seja, um espaço “identitário, relacional ou histórico” (AUGÉ, 1994, p. 52). Quando um espaço não tem nenhum desses adjetivos ou atributos, ele é definido pelo autor como um “não-lugar”.

Augé (1994, p. 36) define a “supermodernidade” como produtora de “não-lugares”. O autor fala de uma “superabundância espacial” de nossos tempos que resulta em consideráveis modificações físicas: “concentrações urbanas, transferência de população e multiplicação daquilo a que chamaremos “não-lugares”.

Os não-lugares, diz, “são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens” (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos, estações de metrô, salas de espera), quanto os próprios meios de transporte (aviões, trens de grande velocidade), os grandes centros comerciais (hipermercados, shoppings centers) (AUGÉ, 1994, p. 36).

### “Lugar antropológico”

Marc Augé coloca esses “não-lugares” em oposição ao que define como “lugar antropológico”.

Reservamos o termo ‘lugar antropológico’ àquela construção concreta e simbólica do espaço que não poderia dar conta das vicissitudes e contradições da vida social, mas à qual se referem todos aqueles a quem ela designa um lugar, por mais modesto que seja. [...] [Este lugar] é princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem os observa. (AUGÉ, 1994, p. 51)

O “lugar antropológico” pode ser criador de identidade, pois se refere ao lugar de origem, concreto ou simbólico; e pode ser um lugar histórico, porque se refere à história de nativos.

Esses lugares têm pelo menos três características comuns. Eles se pretendem identitários, relacionais e históricos. O projeto da casa, as regras de uma residência, o lugar onde se nasce, os guardiões da aldeia, os altares, as praças públicas [...] (AUGÉ, 1994, p. 52)

A estação de Ibiporã tem significado especial para João Barreto Filho, 64 anos. Ele não só morou no local, mas seu pai, João Barreto, foi o primeiro agente da estação e a família tem registros fotográficos dele na atividade desde 1938. Barreto Filho reconhece a estação como esse “lugar antropológico” descrito por Augé. Ao observar a fotografia das figuras 2 e 4, com a plataforma repleta de crianças e adultos à espera do trem, na primeira estação de madeira, Barreto recordou do movimento que havia e do seu trabalho para ajudar nas despesas da família – ele e outros garotos vendiam frutas e alimentos para os passageiros.

**Figura 2:** Plataforma da estação repleta de crianças e adultos à espera do trem, 1946



**Fotografia:** Autor desconhecido (provavelmente Massatoshi Rondem)

**Fonte:** Acervo do Museu Histórico e de Artes de Ibiporã (MHAI)

Na época da minha infância, tinha um bar na estação, e quem tomava conta desse bar era a minha mãe [Palmira Barreto]. Então a gente tinha ali aquele negócio de vender frutas, doces... Porque aquilo ali era muito bonito. Vinham aqueles carros de passageiros que iam pra São Paulo, aqueles vagões cheios de gente na época e a nós vendíamos as coisas para



eles. Isso aqui era lotado de gente. Tinha um movimento muito grande na estação. (BARRETO FILHO, 2013)<sup>5</sup>

Cristian Norberg-Schulz (2008) utiliza a palavra “habitar” para se referir às relações entre o homem e o lugar e que são ativadas as funções psicológicas de “orientação” e “identificação” com o mesmo.

Quando o homem habita está simultaneamente localizado no espaço e exposto a um determinado caráter ambiental. Denominarei de ‘orientação’ e ‘identificação’ as duas funções psicológicas implicadas nessa condição. Para conquistar uma base de apoio existencial, o homem deve ser capaz de *orientar-se*, de saber onde está. Mas ele também tem de identificar-se com o ambiente, isto é, tem de saber *como* está em determinado lugar. (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 455, grifos do autor)

Para o autor, o senso de identificação é mais importante que o de orientação para se construir a noção de lugar: “Habitar pressupõe, antes de tudo, uma *identificação* com o ambiente. [...] E ‘identificação’ significa ter uma relação ‘amistosa’ com determinado ambiente” (NORBERG-SCHULZ, p. 456, grifos do autor). Ele faz um percurso de conceitos – lugar-habitar-orientação-identificação – para chegar ao mais profundo: o de identidade:

*A identidade humana pressupõe a identidade do lugar. Identificação e orientação são aspectos essenciais do estar-no-mundo do homem. Enquanto a identificação é a base do sentimento de *pertencer*, a orientação é a função que o torna capaz de ser aquele *homo viator* [homem peregrino] que faz parte de sua natureza.* (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 457, grifos do autor)

### **Lugar de passeio / Lugar afetivo**

Em *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*, Yi-Fu Tuan (2013, p. 7) conceitua que “o lugar é construído a partir da experiência e dos sentidos” do sujeito, “envolvendo sentimento e entendimento num processo de envolvimento geográfico do corpo amalgamado com a cultura, a história, as relações sociais e a paisagem”.

Como o lugar dessa experiência vivida, a estação é lembrada pelos entrevistados como local de passeio dos namorados, de se conhecer gente nova, de ver quem chegava à

---

<sup>5</sup> BARRETO FILHO, 2013 - Entrevista com João Barreto Filho, concedida a Jaime dos Santos Kaster, na casa do entrevistado, em Curitiba (PR), dia 12 de novembro de 2013. Gravação em vídeo.

cidade, de grande movimento de pessoas. Há essa “identificação” deles com o local, essa “relação amistosa com o ambiente”, conforme observa Norberg-Schulz.

Até na época dos mais antigos, aqueles que vieram para derrubar mato, a estação já representava ser esse ponto de encontro. Batista Semprebom, falecido em 2013 aos 90 anos, que chegou em 1938 vindo de Santa Catarina, recordou: “Dia de domingo, para a gente se encontrar [os rapazes e moças] ou para passar as horas, a gente ia assistir a chegada do trem. Às 4 da tarde ele chegava. Então a gente ficava ali, esperando... (SEMPREBOM, 2011)<sup>6</sup>

Também da sua época e falecido em 2015, Eugênio Fernandes, que chegou a Ibiporã em 1937, vindo de Pirajuí (SP), divertiu-se ao lembrar da estação como “o atrativo” da cidade.

O interessante em Ibiporã era o seguinte. A gente saía da missa às 10 horas, no domingo, e descia tudo para a estação para ver o trem que vinha de São Paulo. Aquele bando de caipiras. As moças iam e a gente, rapaziada nova, ia atrás. No fim, estava todo mundo lá. Até os pais também, que queriam ver o que os filhos estavam fazendo. Um dia um passageiro me perguntou espantado: essa cidade é grande? Eu perguntei: por que? Porque está aqui esse mundão de gente na estação... Aí eu respondi: é que tá todo mundo aqui... (risos). (FERNANDES, 2013)<sup>7</sup>

Semprebom e Fernandes se referem à década de 1940, época em que Ibiporã tinha poucas casas de comércio e não dispunha de atrativos e locais públicos de lazer. Como opção para os jovens, restava a Igreja Matriz ou a praça central, na época chamada “jardim”, onde ocorriam algumas festas e recados transmitidos por meio de um alto-falante. Era só. Por isso, a estação era o lugar onde podiam ver “movimento de fora”.

---

<sup>6</sup> SEMPREBOM, 2011 - Entrevista com Batista Semprebom, concedida na casa do entrevistado, em Ibiporã, dia 4 de abril de 2011, ao projeto *Contos e Causos*, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ibiporã. Gravação em vídeo.

<sup>7</sup> FERNANDES, 2013 - Entrevista com Eugênio Fernandes, concedida na casa do entrevistado, em Ibiporã, dia 28 de fevereiro de 2013, para o projeto *Contos e Causos*, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ibiporã. Gravação em vídeo.

**Figura 3:** Povo em volta do trem provavelmente na festa do dia 1º de maio, que ocorria todos os anos em Ibiporã. Década de 1940



**Fotografia:** Autor desconhecido

**Fonte:** Acervo pessoal de João Barreto Filho, doada ao Museu Histórico e de Artes de Ibiporã

A fotografia da figura 3 é de um dia festivo, provavelmente a festa de 1º de maio (conforme se lê na placa na frente da locomotiva), que ocorria todos os anos em Ibiporã, com o trem de passageiros parado em frente à estação de madeira. A pioneira Lourdes Semprebom, 74 anos, diz que seus pais, de origem italiana, quase não deixavam as moças saírem de casa para passear. Já os rapazes iam até a estação, tida também como local de paquera:

Os homens, sabe onde que eles iam? Na estação, lá embaixo, ver o trem passar... Porque não tinha muita coisa pra fazer na cidade. Eles iam lá e sempre desciam pessoas diferentes, jovens diferentes. Então, era uma maneira também de paquerar. (SEMPREBOM, 2013)<sup>8</sup>

A versão é compartilhada por Aparecida Peretti Pelisson, 89 anos:

O nosso passeio era ir na estação ver o trem passar, tanto os casados quanto os namorados, todo mundo ia pra lá. Chegava duas horas [da tarde]

<sup>8</sup> SEMPREBOM, 2013 - Entrevista com Lourdes Semprebom, no Museu Histórico de Ibiporã (MHAI), dia 1º de março de 2013, ao projeto *Contos e Causos*, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ibiporã. Gravação em vídeo.

os namorados desciam lá pra estação. Então só tinha essa atração. A cidade era pobrezinha, a gente era pobre também, então ia lá ver o trem de passageiros passar. A gente achava que era um passeio gostoso... porque não tinha outro lugar para ir, né. (PELISSON, 2011)<sup>9</sup>

### **“Lugar” é construído a partir da experiência**

Tuan (2013, p. 8) coloca o “lugar” como conceito central para o estudo da experiência humana. O autor trata dos lugares a partir de uma abordagem humanista, sempre centrada no sujeito, que vivencia e experiencia os fatos e locais ao seu redor. Essa abordagem humanista é fruto de seus estudos no campo da geografia, mas seu pensar abrange outras áreas, como arquitetura, urbanismo, psicologia, filosofia, antropologia, artes e história. Para o autor, o lugar “é o próprio microcosmo que dá sentido à existência” (TUAN, 2013, p. 7):

É mais que o lugar antropológico [descrito por Marc Augé], mais que o *habitus* social ou o casulo protetor psicológico: ele é tudo isso ao mesmo tempo, sendo significado geograficamente na relação corpórea e simbólica do sujeito. (TUAN, 2013, p. 8)

### **A lembrança do “embarcador de boi”**

Na década de 1950, com o prédio novo, amplo, de alvenaria, a estação manteve-se como um dos principais locais de aglomeração e também de identificação para os habitantes. A figura 4 mostra o trem parado em frente à segunda estação da cidade, construída a partir de 1952, a pedido do então prefeito Ronat Walter Sodré, de acordo com o *Compêndio Histórico de Ibiporã* (BISOTTO, 2008, p. 69). Não foram encontrados registros da data de inauguração desse prédio, preservado até hoje e tombado em 2001 pelo Patrimônio Histórico Estadual. Ele substituiu a estação de madeira.

A fotografia traz ainda uma família simples (casal e três crianças) desembarcando e carregando trouxas de roupa (talvez para iniciar vida nova na cidade) e ao lado direito, no outro trilho, um vagão que os pioneiros chamavam de “gaiola”, que transportava o gado, provavelmente aguardando o embarque de uma boiada.

---

<sup>9</sup> PELISSON, 2011 - Entrevista com Aparecida Peretti Pelisson, concedida na Fundação Cultural de Ibiporã, dia 20 de setembro de 2011, ao projeto Contos e Causos, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ibiporã. Gravação em vídeo.

Ibiporã era um dos poucos lugares da região onde havia embarcadouro de boi, “embarcador”, conforme o linguajar dos pioneiros. Era uma plataforma pela qual os animais passavam para embarcar nos vagões. Por esse motivo, vinham boiadas de Londrina, de Sertanópolis e do Estado de São Paulo, “tocadas” pelas estradas, pelos boiadeiros. E ficavam reunidas em uma “mangueira” próxima ao embarcador e à estação, aguardando a chegada do trem.

**Figura 4:** Locomotiva parada e famílias desembarcando na nova estação de alvenaria, construída após 1952. Ao lado um vagão de transporte de boi



**Fotografia:** Autor desconhecido (provavelmente Massatoshi Rondem)

**Fonte:** Acervo do Museu Histórico e Artes de Ibiporã (MHAI)

Luzia Patuzzo Colognezi, 84 anos, recorda do embarque de bois na estação, a principal atração da cidade aos domingos, segundo ela, nas décadas de 1940 e 1950:

O embarcador de boi era o divertimento das pessoas no fim de semana. Tinha um curral grande do lado da estação e quase todos os domingos chegava aquela boiada na cidade e encostava ali para embarcar nos vagões do trem. Aquilo ali as pessoas ficavam umas três, quatro horas olhando. Era o divertimento de Ibiporã. Depois que acabou, todo mundo achou falta. E quando tinha o trem de passageiros também... era tão gostoso. Mas agora não tem mais nada. (COLOGNEZI, 2013)<sup>10</sup>

<sup>10</sup> COLOGNEZI, 2013 - Entrevista com Luzia Patuzzo Colognezi, concedida na casa da entrevistada, em Ibiporã (PR), dia 15 de fevereiro de 2013, ao projeto Contos e Causos, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ibiporã. Gravação em vídeo.

José Bonfim Ledo diz que os garotos do sítio ficavam eufóricos ao saber que haveria embarque de gado. Então vinham à estação acompanhar.

Tinha embarque de boi e de porco. A gente saía lá do Engenho de Ferro e subia para ver o embarque no trem. Era uma boiada que chegava ali na estação. O vagão encostava na mangueira e aos poucos iam enfiando os bois na gaiola. Não sei quantos mil eram. Sei que aquilo era bonito bom demais... Às vezes vinha embarque de fora também. Cabia uns mil bois naquela mangueira ali junto à estação. Lembro de naquele tempo falarem de um homem de Londrina, chamado Pimpão, que criava boi e às vezes ele passava com a boiada por aqui para vender em São Paulo. Um pouco ia de caminhão e o resto ia no trem. (LEDO, 2011)

### Considerações finais

“Fotografia é memória e com ela se confunde”, afirma Kossoy (2001, p. 156). Mas podemos dizer que não apenas se confundem. Também se completam. Quando o pesquisador não consegue mais extrair detalhes e dados das fotografias, às vezes em razão da pequena quantidade de imagens de que dispõe, consegue obter ricas descrições e histórias a partir dos relatos orais motivados pela observação do documento imagético. Foi o que se verificou neste trabalho.

Como resultado da investigação às perguntas lançadas – por que há essa identificação dos pioneiros com a estação e por que ela ocupa lugar cativo em suas memórias? – chegou-se à resposta convincente a partir da análise dos depoimentos dos entrevistados, das fotografias e também recorrendo aos referenciais teóricos utilizados no trabalho.

A estação ferroviária até hoje é ponto de referência na paisagem urbana por ser um “ponto nodal”, conforme observou Kevin Lynch. E a forte relação de pertencimento e identificação dos pioneiros com a estação foi elucidada pelos conceitos de Marc Augé, Yi-Fu Tuan e Christian Norberg-Schulz.

Se para Augé, “lugar” é o local onde o sujeito se identifica, ou seja, um espaço que seja “identitário, relacional ou histórico”, podemos concluir – com base nos documentos e fotografias já obtidos para esta pesquisa e nas entrevistas com os pioneiros já ouvidos – que a estação de Ibiporã cumpre esses três papéis: é identitária (os sujeitos nela se reconhecem), relacional (lugar onde estabeleceram importantes relações sociais no passado) e histórica (foi a primeira construção pública da cidade).

## Referências

- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade; tradução: Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papirus, 1994.
- BISOTTO, Maria Lúcia Striquer. **Compêndio Histórico de Ibiporã**. Volume I. Fundação Cultural de Ibiporã: Ibiporã, 2008.
- CALVINO, Italo. **As Cidades Invisíveis** ; tradução: Diogo Mainardi. São Paulo, Folha de S. Paulo, 2003.
- KOSSOY, Boris. **Fotografia e história**. 2.ed. rev. São Paulo: Ateliê Editorial, 2001.
- \_\_\_\_\_. **Os tempos da fotografia**: o efêmero e o perpétuo. Cotia: Ateliê Editorial, 2007.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade** ; tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de história oral**. 4.ed. São Paulo: Loyola, 2002.
- PARANÁ-NORTE. Londrina. Edições de 19 abr. de 1936, 26 abr. 1936 e 19 jul. 1936.
- NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica. Tradução: Vera Pereira. São Paulo. Cosac Naify, 2.ed. rev., 2008.
- THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: a história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência; tradução: Livia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2013.