HIDROVIA DO RIO IGUAÇU (PR): AÇÕES DO PODER PÚBLICO E DA SOCIEDADE SOBRE A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL

Amanda Thalia Miranda (PIBIC/Cnpq), Professor Doutor Leonel Brizolla Monastirsky (Orientador), e-mail: leonel@uepg.br

Universidade Estadual de Ponta Grossa/Departamento de Geociências.

Palavras-chave: Hidrovia, Rio Iguaçu, Patrimônio Cultural, Poder Público.

Resumo

Em função da exploração econômica da hidrovia do Rio Iguaçu (PR), que teve início em 1822, e do desenvolvimento das atividades ligadas à hidrovia nas cidades situadas ao longo das margens da porção navegável do Rio Iguaçu, o movimento de mercadorias e de pessoas foi intensificado proporcionando transformações econômicas e sócio-culturais que contribuíram para a formação de um patrimônio cultural específico no espaço dessas cidades. Após a desativação da hidrovia por volta de 1950, seus traços históricos continuam presentes nessas localidades. Nesse contexto, esta pesquisa apresenta uma análise compartilhada junto ao projeto financiado pelo CNPq - Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário/hidroviário do Paraná Tradicional -, direcionado a três frentes de atuações voltadas ao patrimônio cultural: a educação, o turismo e a gestão pública. Ambas as pesquisas buscam contribuir com as localidades através do ensino, ao facilitar o acesso ao conteúdo sobre esse patrimônio cultural; através da atividade turística, fomentado pela divulgação proporcionada; colaborar gestores públicos a respeito da proteção, manutenção e uso desses patrimônios.

Introdução

A navegação no Rio Iguaçu teve início quando Amazonas de Araújo Marcondes, um político paranaense, lançou as águas os primeiros vapores: o Cruzeiro em 1822 e o Visconde de Guarapuava em 1889 (BACH, 2006). Inicialmente os vapores se destinavam ao transporte de mercadorias, mas com o tempo foram surgindo várias embarcações ao longo do Rio Iguaçu e algumas delas se adaptaram também ao transporte de passageiros. A hidrovia serviu como canal de escoamento de erva-mate e de madeira do Paraná tradicional entre final do século XIX e início do século XX, contribuindo para o surgimento de novas cidades, para a ascensão econômica das cidades já existentes ao longo das margens navegáveis, e transformando significativamente o panorama econômico, social e cultural do estado e dessas cidades. A influência econômica e social exercida pela hidrovia fez com que surgisse uma configuração singular nas localidades ao longo do seu curso, contribuindo para a formação de um patrimônio cultural específico no espaço dessas cidades. A cidade de Porto Amazonas (PR) que já participava desse processo teve sua importância ampliada com a chegada da estrada de ferro no final do século XIX, que possibilitou a conexão desses dois meios de transporte e facilitou ainda mais o transporte de mercadorias como a erva-mate e a madeira.
O ciclo da navegação no Rio Iguaçu chegou ao fim por volta dos anos 1950 com o

advento das rodovias, entretanto, a herança dessa época permaneceu no contexto social, nos registros históricos, nos suportes materiais e na memória social da população que vivenciou essa fase de abundância econômica, social e cultural.
A valorização do patrimônio cultural depende de diversos fatores, entretanto, ela é necessária para a manutenção dos elementos que o compõem, pois, conforme apontado por Choay “uma lei não basta. Hoje isso é patente. A preservação dos monumentos antigos é antes de tudo uma mentalidade” (CHOAY, 2006, p. 149).
Assim, essa pesquisa buscou tratar sobre a ação dos dois agentes mais efetivos sobre o patrimônio, pois como afirma Monastirky:

> Entre as forças de intervenção, as mais efetivas estão relacionadas ao poder público e com o poder do capital - associados na maioria dos casos. Em ambas, a determinação do que deve ser considerado patrimônio, e, posteriormente, como se realiza o processo de preservação e uso passa por uma seqüência de escolhas: a indicação do patrimônio a ser preservado, o conceito de preservação, a técnica de restauração e a utilização. Contido neste processo e relativo à memória, determina-se também essa mesma seqüência para o que será lembrado e o que não será. MONASTIRSKY 2006, p. 328).

Materiais e Métodos

O trabalho envolveu atividades desenvolvidas em dois momentos distintos: sendo o Processo metodológico, dedicado à definição da área de estudo sobre as cidades ligadas à hidrovia (Porto Vitória, União da Vitória, Paula Freitas, Paulo Frontin,São Mateus do Sul, São João do Triunfo, Antônio Olinto e Porto Amazonas) além da escolha das fontes a serem consultadas para obtenção dos dados, que variou entre livros e artigos científicos que contam a história desses municípios, portais digitais onde são divulgados pelos poderes públicos locais, agências de turismo e pela população as características locais. Contudo, a principal fonte de pesquisa foi o banco de dados do projeto Atlas o qual esta pesquisa está relacionada, onde foi possível levantar os patrimônios de cada cidade e de uma maneira mais atualizada saber a situação em que se encontram, além dos campos efetuados durante a realização do projeto onde foram coletadas fotos atuais, dados de GPS, entrevistas. O trabalho de campo “representa, portanto, um momento do processo de produção do conhecimento que não pode prescindir da teoria, sob pena de tornar-se vazio de conteúdo, incapaz de contribuir para revelar a essência dos fenômenos geográficos.” Alentejado e Rocha-Leão (2006, p. 57).

Resultados e Discussão

Segundo a UNESCO o patrimônio cultural refere-se ao legado que recebemos do passado, o que temos no presente e transmitimos às futuras gerações. Ele representa uma produção simbólica material e imaterial carregada de diferentes valores e experiências sociais de uma determinada sociedade. Concorda- se que é o conjunto de bens de natureza material e/ou imaterial, que são considerados de interesse coletivo, suficientemente relevantes para a perpetuação no tempo -sendo passado para as futuras gerações. Portanto sua função é lembrar acontecimentos, os mais importantes para a sociedade, nesse contexto ele se relaciona com o conceito de memória social. A memória social legitima a identidade de um grupo, recorrendo, para isso, do património (Martins 2011). Nessa última frase encontra-

se uma justificativa para a preservação do patrimônio, preservar para conservar a identidade dos indivíduos.

Segundo Monastirsky 2006 é fundamental considerar as ações do Estado e das forças do capital que atuam sobre o Patrimônio cultural “pois é a ação conjunta desses dois agentes que melhor determina o caráter do patrimônio cultural das cidades brasileiras.” (MONASTIRSKY 2006, p.330). A Constituição Federal Brasileira afirma que o Poder Público (as três esferas de poderes, “a União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios”)*, com a colaboração da comunidade, deve promover e proteger o patrimônio cultural brasileiro. A Constituição de 1988 também estabelece mecanismos de proteção do patrimônio cultural brasileiro na forma de inventários, registros, tombamento, e outras formas de acautelamento e preservação.

Com base no banco de dados do projeto Atlas foi possível listar algumas ações tomadas para a preservação dos bens culturais da extinta hidrovia.

1. São Mateus do Sul: Foi fundada como cidade em 1912, e sediou as principais companhias de navegação. O legado da navegação a vapor em São Mateus do Sul é representado, principalmente, pelo Vapor Pery, exposto no Parque Iguaçu, porém, o município também possui um importante acervo público relativo à navegação, composto por documentos, objetos e fotografias, organizado em uma das salas da Casa da Memória Padre Bauer.Ele ficou abandonado após o término da navegação, porém, porém, foi restaurado duas vezes. Primeira coberta de qualquer embarcação. A recuperação da embarcação teve início em 1996 e foi concluída no início de 1997. Depois, em 2003, o vapor foi novamente restaurado. De acordo com a Diretora Cultural da Fundação de Cultura, o vapor Pery foi tombado pelo Patrimônio Histórico do Município de São Mateus do Sul em 1995.

Em 2015, a Secretaria de Educação e Cultura do município organizou um livreto didático intitulado “São Mateus do Sul: Espaço e História”. o livro tem como assunto diversos aspectos do município, dedicando algumas páginas à história da navegação a vapor.

2. União da Vitória

Em 1916 foi criado o município de União da Vitória. Construída entre os anos de 2003 e 2004 a capela foi arquitetada pelo Padre Achiles e por Adão Mazur. A atual capela foi construída com o formato de um barco a vapor. No seu interior a pintura retrata o rio Iguaçu com pescadores e barcos, o púlpito é decorado com um timão e a imagem da Padroeira Nossa Senhora dos Navegantes encontra-se afixada em cima de uma estrutura em forma de proa de barco.

3. Porto Amazonas: A cidade de Porto Amazonas surgiu às margens do rio Iguaçu em função do transporte fluvial. Foi um dos principais portos. Com a chegada da estrada de ferro (1894), a cidade passou a ser a conexão entre esses dois meios de transporte. A navegação a vapor e a ferrovia formaram o mais importante canal de exportação durante os ciclos de exportações da erva-mate e da madeira no Paraná e sul de Santa Catarina. Cais do porto está localizado próximo à área central da cidade, o Cais do Porto reúne, principalmente nos finais de semana, moradores e visitantes. No local, são oferecidos passeios turísticos pelo Rio Iguaçu a bordo do barco Novo Horizonte.No Cais do Porto existe uma lanchonete que possui fotografias antigas expostas.

4. Porto Vitória: A cidade possui um píer montado nas margens do rio Iguaçu no final

da Rua Pedro Scheide, local que provavelmente servia de porto para as embarcações que chegavam até Porto Vitória na época da navegação do rio Iguaçu.

Conclusões

Para a preservação deste patrimônio, diante dessa observação de incentivos e ações que buscavam a preservação, faz-se necessário políticas que envolvam a população com o patrimônio, algo que a aproxime da sua história para que essa se identifique com a sociedade e com o passado. A preservação de parte desse acervo,que já é realizada através de ações dos próprios moradores dessas cidades porém, ainda demanda maior atenção e apoio do poder público. Considerando que o Estado tem a responsabilidade da preservação do patrimônio cultural, como uma de suas atribuições.

Uma das frentes que mais chama a atenção do poder público e de alguns comerciantes é a utilização do patrimônio cultural como atrativos turísticos. No entanto, falta incentivo local e ações de orientações, que poderiam vir do governos Federal e/ou Estadual.

Referências

ALENTEJANO, Paulo R. R. e ROCHA-LEÃO, Otávio M. **Trabalho de Campo: uma ferramenta essencial para os geógrafos ou um instrumento banalizado**. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, nº84, p. 51-57. 2006.

BACH, Arnaldo Monteiro**. Vapores**. Ponta Grossa: UEPG, 2006.

Martins, Sara D. Teixeira. **A Memória de um Lugar: discursos e práticas identitárias na Freguesia do Castelo em Lisboa.** Dissertação de mestrado em Antropologia. ISCSP/ Universidade Técnica de Lisboa. 2011.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Espaço Urbano: memória social e patrimônio Cultural**. Ponta Grossa: Terr@ Plural, 2009, p. 323-334.