PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO DO PARANÁ TRADICIONAL: CURITIBA, ARAUCÁRIA E BALSA NOVA

Leandro Degani (PROVIC/UEPG).Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky (Orientador), e-mail: leonel@uepg.br

Universidade Estadual de Ponta Grossa/Departamento de Geociências..

Ciências Humanas – Geografia Humana

Palavras-chave: Patrimônio cultural, ferrovia, Paraná tradicional, Atlas.

Resumo

A necessidade de um canal de escoamento para os produtos exportáveis do Sul do Brasil – erva-mate e madeira – foi contemplada com a finalização da ferrovia conectada com a extinta hidrovia do Rio Iguaçu no final do século XIX. A economia local desenvolveu-se de forma única, proporcionando um cenário cultural, social e territorial por onde a linha férrea passava no Estado "...que ao longo da história contribuiu com a formação do patrimônio cultural dessas cidades, permanecendo nos suportes materiais e na memória social da população". (GUIMARÃES, 2015, p,78). A pesquisa obteve resultados a partir de pesquisas sobre patrimônio cultural ferroviário nas cidades de Araucária, Balsa Nova e Curitiba, e essas informações estão vinculadas ao projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário/hidroviário do Paraná Tradicional, financiado pelo CNPq, que organizou um atlas direcionado a três frentes de ações: Turismo, Gestão Pública e Educação.

Introdução

A implantação da Ferrovia, no final do século XIX, modificou efetivamente as regiões sul e leste do estado, o chamado Paraná Pioneiro ou Paraná Tradicional. Muitas cidades desta região avançaram significativamente do ponto de vista econômico, social e cultural. Entre essas cidades estão Araucária, Balsa Nova e Curitiba, objetos da pesquisa em questão. Esse período tão importante para a história do Paraná e dessas cidades, deixou vestígios importantes, tanto no sentido histórico quanto mnemônico e hoje, muitos patrimônios culturais ferroviários são ainda encontrados nesses lugares. São patrimônios materiais (estações, pontes, depósitos de cargas, vagões, locomotivas etc), e patrimônios imateriais (lembranças, hábitos, histórias e lendas de pessoas que trabalharam na ferrovia como de pessoas que usaram e viveram os bons tempos áureos da ferrovia no Brasil).

Materiais e Métodos

- Revisão bibliográfica e fundamentação teórica a respeito da extinta hidrovia e do patrimônio cultural material e imaterial (livros, artigos científicos e portais digitais). Nesta etapa também será feita observação do patrimônio cultural e da memória social, em campos feitos nos locais e com o uso de material fotográfico – tanto as fotografias antigas, quanto aquelas realizadas nas visitas às cidades.

- Pesquisa sobre as cidades junto ao abastecimento do banco de dados do projeto atlas.
- Pesquisa de campo, com observação do patrimônio das cidades envolvidas na pesquisa e o uso dos registros fotográficos.

Resultados e Discussão

Ao tratar sobre o patrimônio "é necessário anteriormente entender o patrimônio como uma oportunidade de identificação de cidadania, (re)conhecimento, continuidade histórica, possibilidade de vários olhares e várias interpretações" (MONASTIRSKY, 2009, p. 327). Dessa forma, o levantamento de dados que esta pesquisa apresenta sobre os munícipios de Araucária, Balsa Nova e Curitiba foram divididos entre o histórico de cada munícipio e os seus respectivos patrimônios culturais e demais vestígios deixados pela atividade ferroviária nessas cidades, compõe o projeto "Atlas Eletrônico do Paraná Tradicional - é saber sobre o patrimônio cultural da extinta hidrovia do rio Iguaçu através da identificação dos patrimônios culturais ferroviários inseridos nas três cidades que competem a pesquisa e, consequentemente, colaborar com a divulgação desse patrimônio, bem como a sua valorização através da preservação. "Manter vivos, mesmo que alterados, usos e costumes populares" (LEMOS, 2010, p.29).
Sendo assim, foram encontrados e descritos quatro patrimônios no munícipio de Araucária, cinco em Balsa Nova e 23 em Curitiba, todos eles mapeados com exceção de Curitiba, por conta da quantidade de edifícios, foram escolhidos pela equipe dez segundo critério de importância turística e relação com a ferrovia.
1.Araucária
Com intenso fluxo migratório de russos, poloneses e alemães ao lugar, em 1876 a Cidade inicia o seu crescimento, através da exploração de madeira e erva-mate, que abriu o mercado para outras atividades econômicas como a instalação da Refinaria Presidente Getúlio Vargas em 1972 e a criação do Centro Industrial em 1973.
2. Balsa Nova
Em 1702 foi fundada a primeira Povoação de Balsa Nova, Tamanduá, alguns anos mais tarde a Capela Nossa Senhora do Carmo foi erguida, bem como um segundo núcleo de povoação, denominado de Rodeio. A mudança do Nome da Cidade de Tamanduá para Balsa nova aconteceu por conta de uma balsa feita por Galdino Chaves em 1891, para navegar o Rio Iguaçu.
3. Curitiba
Fundada em 1693, seu nome significa pinheiral – por conta da predominância do Pinheiro-do-Paraná (Araucária). A suas atividades econômicos foram muitas, no século XVII a mineração, nos séculos XVIII e XIX a pecuária (com a atividade tropeira), no final do século XIX a erva-mate e a madeira tornaram-se as principais atividades. Ainda no final do século XIX e início do XX houve a construção da estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, que colaborou com o escoamento dos produtos. A chegada de imigrantes europeus no mesmo período compôs traços culturais e sociais até hoje vistos nos hábitos curitibanos, tais como festas cívicas e religiosas, dança, música, culinária, expressões linguísticas e a memoria dos antepassados, representados por museus, memoriais e outros espaços públicos.

Conclusões

Os patrimônios referentes à Ferrovia no período do Paraná Tradicional, tanto materiais, quanto imateriais foram identificados nos munícipios de Araucária (Parque Cachoeira, Museu Tinguï-Cuera, Casa do Cavalo Baio, Bairro Estação e Capela Santo Antônio de Pádua), Balsa Nova (Tamanduá, Capela de Nossa Senhora da Conceição do Pilar de Tamanduá, Cemitério de Tamanduá, Ponte dos Arcos, Ponte do Rio dos Papagaios, Parque Manacial de Balsa Nova, São Luiz do Purunã, A serra de São Luiz do Purunã, Mirante do Cristo Redentor e Rio Tamanduá) e Curitiba (Casa da Memória, casa Romário Martins, Centro Cívico, Largo da Ordem, Memorial Ucraniano, Paço da Liberdade, Palácio 29 de Março, Palácio da Liberdade, Palácio Rio Branco, Palácio São Francisco, Passeo Público, Praça Osório, Praça Tiradentes, Ruínas de São Francisco, Rua XV – Rua das Flores, Estação Ferroviária de Curitiba, Museu Paranaense, Bosque do Papa, UFPR, Jardim Botânico, Museu Oscar Niemeyer, Teatro Guaíra e Teatro do Paiol), colaborando com o fornecimento de informações relevantes aos moradores dessas Cidades e a todos que necessitarem consultar esse material. O valor simbólico ou simbolismo atribuído a esses patrimônios é de suma importância para identificação e conservação deles, pois:

> O valor simbólico que é atribuído aos objetos decorre da importância que lhes atribui a memória coletiva (ARANTES, 1984). E é esta memória que impele a ver o passado em relação ao presente e a inventar o patrimônio dentro dos limites possíveis, estabelecidos pelo conhecimento. O desejo de manter e entender os laços de continuidade com o passado requer uma associação interdisciplinar pautada por questões referenciais promovidas Os desafios contemporâneos da história oral. Campinas 19 pelo presente, quando a ampliação do repertório de bens patrimoniais faz parte de muitas das atuais políticas públicas. Com relação ao patrimônio histórico cultural urbano, consideram-se as informações históricas dadas, mas também, e principalmente, a memória (associada ou diferenciada da história). Assim, a memória utilizada como um instrumento de construção cultural apresenta-se como método de análise. Não se trata de fazer uma história nova – impossível segundo François Furet -, mas permitir que a memória, ainda que possivelmente exagerada, desvirtuada ou mentirosa para a História, contribua para ampliar a apreensão sobre o patrimônio cultural. (MONASTIRKY, 2006, p. 18-19).

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). As condições em que se encontram tais patrimônios foram analisadas e constam nos textos e em fotografias, presentes no portal online do projeto. Muitas pessoas utilizaram e trabalharam nesse complexo de transporte: viajantes, comerciantes, ferroviários, marinheiros, trabalhadores indiretos etc. - e são justamente essas pessoas que podem relatar os acontecimentos da época da navegação através das suas vivências, das suas memórias.

Agradecimentos

Agradecimentos a toda equipe do Grupo de pesquisa, Geografia e História: Memória Social e Patrimônio Cultural (CNPq/UEPG), ao CNPq (Conselho Nacional de

Desenvolvimento Científico Tecnológico) e ao Departamento de geociências da UEPG (Universidade Estadual de Ponta Grossa).

Referências

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. Tradução de Luciano Vieira Machado. 3. ed. São Paulo: Estação Liberdade. UNESP, 2006. 288p.

GUIMARÃES, SIMONE, K; MIRANDA, AMANDA, T; MONASTIRSKY, LEONEL. B; **O (Re)conhecimento do Patrimônio Cultural Hidrroviário pela população da cidade de Porto Amazonas (PR).** In: Anais Semana de Geografia. Volume 1, Número 1. Ponta Grossa: UEPG, 2015.

LEMOS, C. A. C. **O que é patrimônio histórico.** São Paulo: Editora Brasiliense, 2010.

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