

Transformação X Abandono: um olhar sobre a Estação Ferroviária de Paranaguá, Paraná.

Transformation vs. Abandonment: A look at the Paranaguá Railway Station, Paraná, Brazil.

Transformación versus abandono: una mirada a la estación de tren de Paranaguá, Paraná.

Marcos Tonet Damas¹
Marcela Cristina Bettega²

Resumo: O presente artigo tem como objetivo geral colocar em diálogo as ideias do filósofo francês, Henry-Pierre Jeudy discutidas no livro: Espelho das Cidades e as do arquiteto brasileiro, Eduardo Rocha, em sua tese de doutorado: Arquiteturas do Abandono (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, filosofia e da arte), para assim estruturar entendimentos e reflexões sobre abandono e transformação no que se refere à Estação Ferroviária de Paranaguá. A pesquisa caracterizou-se como qualitativa com coletas de dados bibliográficos e documentais. Tal análise situou-se na Estação Ferroviária de Paranaguá-PR, cuja inauguração do primeiro prédio data de 1883. O resultado deste estudo sinalizou que a Estação Ferroviária de Paranaguá-PR traz, ao longo de suas transformações, o seu próprio abandono, explicitamente nítido, um verdadeiro descaso, visto como algo que se tornou habitual, e até mesmo um reflexo do que a estrutura histórica representa para a cidade.

Palavras-chave: Patrimônio Histórico; Transformação; Abandono.

Resumen: El presente artículo tiene como objetivo general poner en diálogo las ideas del filósofo francés, Henry-Pierre Jeudy discutidas en el libro: Espejo de las ciudades y las del arquitecto brasileño, Eduardo Rocha, en su tesis doctoral: arquitecturas de abandono (o una cartografía en las fronteras de la arquitectura, la filosofía y el arte), para estructurar los entendimientos y reflexiones de la actual estación de ferrocarril de Paranaguá. La investigación se caracterizó como cualitativa con colecciones de datos bibliográficos y documentales. Este análisis se ubicó en la estación de trenes Paranaguá-PR, cuya inauguración del primer edificio data de 1883. El resultado de este estudio señaló que la estación de trenes de Paranaguá trae consigo sus propias transformaciones, su propio abandono, explícitamente claro, un abandono real, visto como algo que se ha vuelto habitual, e incluso un reflejo de lo que la estructura histórica representa para la ciudad y principalmente para el aspecto mismo del desinterés en muchos sentidos.

Palabras clave: Patrimonio histórico; Transformación; Abandono.

Abstract: The present article has as general objective to put in dialogue the ideas of the French philosopher, Henry-Pierre Jeudy discusses the book: Mirror of the Cities and the Brazilian architect, Eduardo Rocha, in his doctoral thesis: Architectures of Abandonment (or a cartography on the borders) architecture, philosophy and art), in order to structure projects and reflections for the current Paranaguá Railway Station. A research characterized as qualitative with bibliographic data and documents. He analyzes the Paranaguá-PR Railway

¹ Mestre em Turismo, pela Universidade Federal do Paraná-UFPR (2019). **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-5471-7440>. E-mail: tonettur@yahoo.com.br

² Mestre em Desenvolvimento Territorial Sustentável / Universidade Federal do Paraná - UFPR (2018) **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-0506-4471> E-mail: bettega.marcela@gmail.com

Station, the first inauguration of the first building in 1883. The result of this study is signaled by a Paranaguá Railway Station, which takes, throughout its transformations or its own abandonment, explicitly clear, a real neglect, seen as something that has become habitual, and even a reflection of the historical structure represented in the city and mainly by the very aspect of disinterest in many ways and senses.

Keywords: Historical Patrimony; Transformation; Abandonment

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo principal trazer um diálogo entre as ideias do filósofo francês: Henry-Pierre Jeudy discorridas no livro: Espelhos da Cidade e as do arquiteto brasileiro: Eduardo Rocha, em sua tese de doutorado: Arquiteturas do Abandono, para assim estruturar entendimentos e reflexões da atual Estação Ferroviária de Paranaguá.

Enquanto Jeudy (2010) faz uma crítica explícita à fetichização dos bens considerados patrimoniais nos centros históricos urbanos - isto é, quando os bens são transformados em objetos de consumo, seja na manutenção de uma narrativa de cidade que já não condiz com seu presente, seja através da atividade turística - Rocha (2010) procura criar elos entre passado e presente através de uma percepção que aproxima lugares abandonados do cotidiano das pessoas.

Paranaguá foi a primeira vila fundada na região, cresceu em torno da movimentação trazida pelo mar. Mapas de 1520 fazem referência a baía, era habitada por índios Tupi-Guarani, chamados de Carijós” e foi povoada por luso-brasileiros a partir de 1648(WILKE 2006).

Segundo dados do IBGE (2018), Paranaguá possui população estimada em 151.829 habitantes e sua densidade populacional é de 169,92 hab./km²

Para Avila e Wilke (2008, p. 564)

O centro histórico da cidade, um importante e significativo conjunto arquitetônico, histórico e cultural, é um local que pode ser considerado como privilegiado se comparado com outros locais com potencial para a atratividade de turistas em Paranaguá. Nesse local encontram-se as principais edificações que representam parte da história da formação do litoral paranaense e do Estado do Paraná, sem falar da própria história do município, plenamente identificada em todas as suas edificações e monumentos.

A imponência da arquitetura e monumentos de Paranaguá se afirma nas marcas espaciais da cidade, que reserva parte relevante da história do Brasil. A forma de seus monumentos e arquitetura de seus edifícios conforma seu processo histórico, etnias, costumes e a organização política dos que a construíram. Abrahão e Bahl (2011)

O Centro Histórico é protegido através de tombamentos como também por cartas de interesse de proteção, com base em esferas: federal, estadual e municipal, princípios que evidenciam valor estético e histórico da arquitetura urbana existente. A história de Paranaguá relaciona-se com a história do próprio país, os ciclos econômicos nacionais, também são locais: a extração de ouro, tráfico de escravos, ciclo do café, erva mate e de grãos. (BETTEGA, 2018)

Brambatti e Damas (2016) apontam a necessidade do desenvolvimento da autoestima, e valorização da identidade e propriamente da vida cotidiana, principalmente em seu patrimônio histórico cultural, material e imaterial, no qual está vinculada a história da cidade e principalmente de seus edifícios históricos.

Visto todo o potencial existente, e o que gera atratividade para o turismo, tem-se que:

No contexto do Centro Histórico existe um elo entre passado e presente. Os desafios e fatores limitantes trazem à tona a importância de sua preservação, de seu patrimônio. A própria cultura faz parte de seus monumentos, nas memórias de seus moradores, mas, considerando as inevitáveis transformações, é imprescindível uma educação patrimonial, primeiramente para os próprios moradores, para que ocorram reflexos positivos junto aos turistas. (Damas, 2019, p. 119)

Sobre as características da Estação Ferroviária de Paranaguá, A Secretaria de Comunicação Social e da Cultura do Estado do Paraná (2020), afirma que:

O edifício notadamente eclético com características néo clássicas, acentua o acesso com uma área avançada em relação ao corpo principal, cujos apoios são quatro colunas dóricas, que apoiam uma cobertura para a porta principal, encimada por frontão curvilíneo. Janelas em arco pleno, platibanda em balaustrada, plataforma com cobertura sustentada por estrutura metálica e um amplo espaço interno, com a bilheteria central em madeira, ainda original, muito significativos e garantiram a sua inserção como reconhecido bem histórico do Paraná.

E destaca esta construção como uma “decisão imperial”. A Estação Ferroviária de Paranaguá, seria o marco zero da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba e o “Porto de Gato” seria o porto oficial do Estado, selando assim a hegemonia de Paranaguá no litoral, fazendo que os outros municípios como Morretes, Antonina, São João da Graciosa e Porto de Cima entrassem em franca decadência, assim Paranaguá é reconhecida como a senhora do mar e do terminal de transporte terrestre/marítimo.

A Estação Ferroviária de Paranaguá, para Wilke (2006, p 81):

“... é o ponto inicial da Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba, obra iniciada no dia 5 de junho de 1880, data em que foi lançada a pedra fundamental, na presença de D. Pedro II e da Imperatriz do Brasil. Foi inaugurada em 1885 pela Princesa Izabel. Reconhecidamente uma das maiores obras de engenharia ferroviária do mundo. Em seu trajeto para vencer a Serra do Mar e chegar ao planalto, serpenteia por abismos e penhascos. Foi concluída por Teixeira Soares, jovem engenheiro Brasileiro, com apenas 33 anos de idade, depois que seu construtor, Giuseppe Ferrucini desistiu da obra no km 45, julgando-a impossível de ser construída.”

Durante décadas a Estação Ferroviária foi representante do progresso, sua importância, bem como, o imaginário em torno da representação de seu edifício histórico. alcançava a sociedade como um todo, seja em aspectos econômicos ou políticos, para seus moradores e turistas.

Observa-se na Figura 01, o edifício já em estado de abandono somado à ação do tempo. As pichações indicam um anseio de mudança: “Queremos turistas”, “Acorda Paranaguá”, palavras de ordem que manifestam o desejo de continuidade da representação de progresso de outrora.

Figura 01. Estação Ferroviária de Paranaguá

Fonte: Os autores (2017)

A metodologia abordada neste estudo, caracterizou-se como qualitativa com coletas de dados bibliográficos e documentais. Sobre esta abordagem Richardson (1999), diz que além de ser uma opção do investigador, entende-se como uma forma apropriada para o entendimento de um fenômeno social.

Gil (1999) esclarece que a pesquisa documental segue os mesmos passos da pesquisa bibliográfica, na fonte documental, destacam-se: reportagens de jornais, fotografias, enquanto que na bibliográfica: concentram-se nas pesquisas, através de relatórios e dados específicos, etc.

Como objetivo geral deste estudo, teve-se: colocar em diálogo as ideias do filósofo francês, Henry-Pierre Jeudy discorridas no livro: Espelho das Cidades e as do arquiteto brasileiro, Eduardo Rocha, em sua tese de doutorado: Arquiteturas do Abandono (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, filosofia e da arte); como objetivos específicos, tem-se: buscar reflexões acerca da atual situação Estação Ferroviária de Paranaguá; destacar fatos relevantes relacionados a Estação Ferroviária de Paranaguá e seu contexto.

Após as leituras das obras de Jeudy (2010) e Rocha (2010), serviram para uma análise aprofundada da atual situação da Estação Ferroviária de Paranaguá, com um consenso entre os autores deste artigo para a utilização dos termos: “transformação e abandono”, que acabaram por ser o meio norteador para o desenvolvimento desta pesquisa.

Chamamos neste trabalho de “transformação”, esta capacidade do edifício ser um testemunho do tempo, sua construção ultrapassou décadas. Fez parte do desenvolvimento da cidade em diferentes contextos urbanos.

Abandono, em um primeiro momento tem-se como estado daquilo que foi deixado de lado, uma ausência de cuidado; sobre um fim anunciado e que no caso da Estação Ferroviária de Paranaguá, tem esse anúncio recorrente. Rocha (2010) nos convida a olhar para estes abandonos a fim de que possamos perceber seus desdobramentos sensíveis e simbólicos, e como estas percepções e interrelações podem afetar o cotidiano das pessoas e a responsabilidade do poder público em relação a isso.

No sentido de averiguar e a esclarecer tais objetivos, os autores buscaram outras fontes bibliográficas, pesquisas documentais, realizadas em sites de internet, visto tratar-se de uma pesquisa na qual se relacionam a dados históricos.

Desta forma, tais procedimentos metodológicos, subsidiaram elaboração do referencial teórico, os resultados e discussões, bem como as considerações finais deste estudo.

REFERENCIAL TEÓRICO

No intuito de apresentar outros possíveis caminhos para a compreensão da preservação patrimonial e um possível uso dos abandonos, destacam-se nesse estudo sob a luz dos autores, Rocha (2010) e Jeudy (2010), análises que refletem sobre transformação e abandono.

A lógica patrimonial conduz a uma apologia da reflexividade, ou seja, a um estímulo contínuo de se olhar no próprio espelho, onde o que é preservado, como é preservado, e a forma desses conjuntos de preservação atuam como pasteurizadores de sentido, uma vez que impostos. (JEUDY, 2010).

Jeudy (2010) destaca ainda que os centros históricos das cidades estão ficando cada vez mais parecidos, o que acaba por descaracterizar os espaços, o autor critica o que chama de necessidade moral de rememoração, uma vez que as pessoas não têm mais liberdade de esquecer. Chama ainda o processo de patrimonialização de centros históricos de “atualização” do passado, e que a conservação do patrimônio se impõe como via de proteção do simbólico.

Para Jeudy (2010) qualquer processo de patrimonialização ou de conservação que retire dos cidadãos uma organicidade, é algo autoritário, para o autor, essa organicidade entre o lugar e os cidadãos é onde reside uma possível alternativa para esses processos.

Este autor fala da patrimonialização como o ato de eleger lugares como patrimoniais, normalmente feito pelo Estado sem relação direta com o cotidiano dos cidadãos que vivem nesses espaços.

A higienização e a pasteurização enfraquecem a percepção das cidades, ocasionando “certa desordem visual” persistindo assim o cidadão a criar seus próprios modos de leitura da cidade. (Jeudy, 2010. p.81). As ruínas de uma cidade se respeitadas em sua forma podem, para o autor, suscitar dúvidas, jamais certezas.

Construímos de forma imaginária uma cidade dentro da cidade, que temos a oportunidade de ver ou morar nela. A cidade permite uma aventura da imaginação como esse somente, na medida em que o que dela se exponha demonstre imediatamente ter capacidade de absorver o novo. (Jeudy, 2010 p. 81).

Rocha (2010) traz uma visão mais acolhedora aos edifícios abandonados e em ruínas, para ele a ruína se aproxima da realidade da vida, e sua rejeição seria a criação de simulacros, onde não há espaço para a percepção do inevitável: a transformação da matéria e dos sentidos. O autor esclarece em sua obra, o termo “arquitetura do abandono” como um lugar de transgressão e de questionamentos, criando assim uma possibilidade de reflexão:

Se tentássemos explicar o que são as arquiteturas do abandono, quais as primeiras perguntas que poderíamos fazer: O que é uma arquitetura do abandono? Porque tal lugar ficou abandonado? Quais parâmetros definem uma arquitetura do abandono? Poderíamos descrever ruínas, prédios abandonados, lugares devassados a partir de suas características físicas ou visuais. Quando adentramos no mundo do abandono, entramos numa zona de indefinições, difíceis de serem identificáveis ou caracterizáveis. São regras que acabam por identificar as coisas. Nos abandonos não se aplicam regras, eles são da ordem da desordem, da desorganização e do desregramento. Rocha (2010, p. 316).

Em Paranaguá há um tempo que passou que permanece parado, um desgaste em edificações que guardam vestígios de beleza que já existiram, uma verdadeira vitrine a

espera de um olhar que possa “desabandonar” e que este desabandono se reflita em novas formas de percepção. (Rocha, 2010; Bettega, 2018)

Rocha (p.362, 2010), define que:

Os mundos existem pela construção de sentidos que acoplamos ao real – através da construção de formas simbólicas, que são o alfabeto da escrita no mundo. A educação é uma forma de construir mundos. A educação contra o esquecimento deve partir do acontecimento maximamente concreto – aquele no qual um indivíduo transporta todos os humanos. Dar expressão aos abandonos, ao sangue da ferida da cidade contemporânea.

Em uma reflexão sobre o que engloba aspectos de transformação e abandono relacionado ao Centro Histórico de Paranaguá, onde fica a Estação Ferroviária, Bettega (2018) afirma que muitos dos exemplares arquitetônicos representantes de outrora encontram-se em total estado de abandono. E que a ação do tempo, proporciona um diálogo entre o passado e o presente, de maneira a provocar um verdadeiro estado de reflexão. Tais abandonos nos convidam a pensar em possíveis recursos e também possibilidades nos campos da estética, da ética, da política, da poética e principalmente das ações educativas, contribuindo para o desenvolvimento cultural, possibilitando assim, outras transformações na relação com a cidade e com a memória.

O ritmo mecânico do cotidiano das cidades afeta a acuidade da percepção, e centenas de imagens de abandono espalhadas pela cidade escapam ao entendimento. O abandono enquanto transformação é uma instabilidade que varia de acordo com a natureza e materialidade de cada lugar abandonado. A carga simbólica destes abandonos, muitas vezes, pode conferir mais identidade e autenticidade a um edifício que um projeto de restauro. (ROCHA, 2010)

Ao se Pensar em edificações históricas e culturais de uma determinada localidade, automaticamente cabe lembrar a importância do papel que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) desenvolve, pois é uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura que responde pela preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro, a ela cabe proteger e promover os bens culturais do País, assegurando sua permanência e usufruto para as gerações presentes e futuras.

Nas informações disponíveis no portal do IPHAN (2019) a Estação Ferroviária de Paranaguá é classificada como: infraestrutura ou equipamento urbano, tem seu ano como início para os processos de tombamento em 1983 e a situação a que se encontra é “instrução”, destaca-se também que a Estação Ferroviária de Paranaguá, consta na lista do Patrimônio Cultural Ferroviário de 2019, com base na lei nº 11.483/07, sendo incluída no ano de 2009.

Com base em informações do portal Estações Ferroviárias (2019) a Estação de Paranaguá recebia trens de passageiros que vinham de Curitiba para apreciar as paisagens da Serra do Mar, uma das poucas rotas do Brasil que ainda atendia passageiros. O serviço ocorreu até meados da primeira década dos anos 2000, quando o trem passou a parar na cidade de Morretes, não dando continuidade ao trajeto até Paranaguá, devido à interesses comerciais e desinteresses políticos. Em 2004 a Estação estava em reforma, em 2006 estava já restaurada. Em 2015, encontrava-se abandonada novamente e com ordem judicial para que a prefeitura a restaurasse.

Em 2004 um acidente envolvendo uma composição no transporte de soja impediu a passagem do trem turístico até Paranaguá por algumas semanas, o que acarretou perdas financeiras e de imagem para a empresa gestora. Neste ano, foram registrados 125 mil passageiros, visto que a linha operava aos finais de semana e feriados, número este que estava abaixo do esperado, considerando o contrato licitatório que previa que em 2001 fossem atendidas 231 mil pessoas. (ALLIS. 2006).

Após o processo de privatização de 1997, que culminou com a extinção da Rede Ferroviária Federal, surgiu uma delicada questão relacionada com a preservação e com a destinação dos bens que pertenceram à instituição governamental. Os imóveis operacionais, ou seja, aqueles que teriam alguma utilidade para a concessionária administrar a ferrovia, ficaram sob responsabilidade do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Os não-operacionais passaram por uma análise do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), que após estudos declarou parte desse material como sendo de interesse cultural. Mesmo assim, segundo reportagem do Jornal A Gazeta do Povo (2015), muitas prefeituras acabam não demonstrando interesse e o imóvel fica à mercê da ação de vândalos e sem manutenção. É o que está acontecendo com a estação de Paranaguá, desativada desde 2000, e que se encontra em péssimo estado de conservação. O local, inclusive, se tornou ponto de encontro de usuários de drogas. O imóvel é tombado pela Secretaria Estadual de Cultura desde 1990. (ANTONELLI&SANTOS, Gazeta do Povo, 2015).

Ainda na mesma reportagem é declarado que através de relatos do escritório da RFFSA (Rede Ferroviária Federal) faz se saber que no período entre os anos de 1996 e 1998, durante o processo de privatização dos serviços de trem turístico, a qualidade de manutenção das ferrovias caiu de forma generalizada em todo o país.

A partir da abordagem histórica da construção da ferrovia entre Paranaguá e Curitiba, podemos perceber que a conexão entre as duas cidades guarda relações intrínsecas ao desenvolvimento urbano e econômico de suas regiões. Ainda hoje, mesmo quando a situação logística e produtiva é outra, mas uma vez a ferrovia desempenha um papel importante, já que o Porto de Paranaguá segue sendo um dos mais requisitados para o comércio internacional marítimo. (ALLIS, 2006, p. 171)

Frente às referências pesquisadas, é relevante apontar que o fim da operação do trem de passageiros, que já passava por uma intensa crise entre interesses públicos e privados, se deu após 2005 e culminou com o aumento de trens de carga para o Porto de Paranaguá.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Se para Jeudy (2010) as ruínas despertam dúvidas, para Rocha (2010, p. 123) “as ruínas e os abandonos conservam seu poder evocador e simbólico de reconstituição de um passado e de imaginação”. O que pode suscitar ressignificações individuais das narrativas das cidades.

O restauro total de um edifício histórico tombado é uma decisão que deveria levar em conta muitos fatores, Jeudy (2010) chama de lógica patrimonial, impactos econômicos da obra, sendo que manutenção também deveriam ser colocados na balança, bem como aspectos subjetivos, de (trans)formação dos imaginários urbanos em torno do edifício a ser restaurado.

Ambos os autores apontam caminhos distintos ao do tombamento de edificações e da conservação de edifícios, pois tratam a finitude como possibilidade simbólica e estética das cidades, e esta abordagem pode, a princípio, trazer certo desconforto, ainda mais em edifícios tombados e salvaguardados. Sobre tais apontamentos sobre os autores, vale destacar a necessidade do entendimento e reflexão sobre Paranaguá, sobre isso, Betttega (2018, p.71), afirma:

Talvez o amor à Paranaguá esteja no dever, na compreensão real das teias antigas, nas memórias que nem sempre são agradáveis, na impossibilidade de permanência, manutenção e continuidade de certos espaços e que isso

faz parte da dinâmica de uma cidade – e porque não, da própria vida. Muitas vezes, tenho a impressão de que esta cidade se cansou de ser velha. Talvez neste devir, Paranaguá venha a ser uma cidade de “seu agora”, sem o peso de uma tradição cujo fracasso é denunciado em forma de ruína, e que estas ruínas possam ser fragmentos de um passado que dialoga com o presente, sem a necessidade de uma promessa de “conserto” ou de “resgate”. E, quiçá, tenham pessoas no poder público com olhar atento na busca de uma partilha da sensível.

O papel da estação Ferroviária na sociedade, seu uso, seus simbolismos foram transformados pelo tempo. De símbolo de progresso à ruína, seguida de insistentes tentativas de restauro.

Na busca por pesquisas que evidenciassem seu histórico de abandono, Castro (2014, p.59), ressalta que:

A sua situação atual é problemática, pois se encontra em estado de péssima conservação. Na fachada principal, o aspecto da estação ainda é imponente, apesar da pintura estar danificada e a porta principal e janelas estarem com alguns vidros quebrados. Na área da plataforma, o estado é alarmante, podem se observar muitas pichações, telhas destruídas e janelas com vidros quebrados, evidenciando os atos de vandalismo que ali ocorrem. Embora a sua porta principal esteja com trancas, é possível acessar a plataforma da estação pela sua lateral (por onde passam os trilhos), facilitando a entrada de vândalos no local. Retrato da falta de vigilância e do fácil acesso, a estação apresenta depredações. Além disso, observa-se que a estação, em seu interior, possui grande quantidade de lixo. O seu forro está infestado de pombos e os móveis da antiga RFFSA danificados.

Castro (2014, p.38) em uma reflexão sobre a dimensão subjetiva de uma estação ferroviária, relata que: “uma estação de trem carrega um valor simbólico inestimável, são as viagens, encontros, acontecimentos, histórias que estão guardadas na memória coletiva e, por conseguinte, materializam-se no patrimônio.”

Figura: 02. Parte interna da Estação Ferroviária de Paranaguá-PR em completo estado de abandono.



Fonte: Os Autores (2016)

FIGURA 03. Início de ações de revitalização da Estação Ferroviária de Paranaguá-PR.



Fonte: Folha do Litoral (2018)

Figura 04. Parte interna da Estação Ferroviária de Paranaguá durante etapa de Revitalização.



Fonte: Folha do Litoral (2019).

Nas últimas duas décadas, a Estação Ferroviária de Paranaguá passou por situações de abandono e tentativas de restauração, como pode ser verificado nas figuras 02, 03 e 04, visto que nesse período ocorreram conflitos e questões burocráticas entre as esferas federal e municipal, problemas processuais e até mesmo de empresa responsável pela licitação que abandonou as atividades de restauro no meio do contrato realizado entre ambos.

Frente a essas situações, o Jornal Folha do Litoral (2019) em entrevista realizada com o prefeito municipal, constatou que ao passar dos anos a Estação Ferroviária foi destruída principalmente, pela falta de ação do poder público. No entanto, para a atual gestão, tais medidas foram realizadas com esforços para garantir a recuperação deste patrimônio histórico, mesmo com dificuldades referentes ao processo de revitalização.

As obras na Estação Ferroviária de Paranaguá, patrimônio histórico do Paraná, estão em pleno andamento, algo visível em sua fachada e pela presença de trabalhadores atuando na revitalização do espaço. Segundo informações da Prefeitura de Paranaguá, a obra está 80% concluída e deve ser finalizada em janeiro de 2020, com reinauguração do espaço que é um dos cartões-postais da cidade mãe do Paraná. De acordo com o município, quando entregue, o prédio poderá abrigar pontos comerciais através de parcerias público-privadas. (FOLHA DO LITORAL, 2019)

Apesar dos avanços significativos de restauro da Estação Ferroviária de Paranaguá, a reinauguração não foi realizada no prazo estipulado que seria em janeiro do ano de 2020, sendo realizada em 05 de junho de 2020 em cerimônia fechada para poucos convidados devido a pandemia de Covid-19.

Figura 05. Reinauguração da Estação Ferroviária de Paranaguá



Fonte: Folha do Litoral (2020)

Foi um dia histórico para Paranaguá, um sonho que se tornou realidade. Aquilo que prometemos à população em 2016 tiramos do papel, é claro que demorou um pouco devido à parte burocrática, mas hoje está aí um espaço totalmente revitalizado, um museu com as peças antigas da história da Estação” afirma o prefeito Marcelo Roque, destacando a dedicação de toda a equipe da prefeitura para conclusão da obra. “Essa é a primeira fase da volta da Estação Ferroviária. Queremos aquilo que é mais importante: a volta do trem de passageiros a Paranaguá, algo que já foi pedido ao ministro de Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, em recente visita à Ilha do Mel, algo que ele se comprometeu com Paranaguá e que o Governo do Estado também fez pelo secretário Márcio Nunes. (FOLHA DO LITORAL, 2020)

Visto as marcas patrimoniais da cidade de Paranaguá, constata-se que possui forte potencial para o segmento do turismo cultural, mas que precisa de ações para valorização e reconhecimento. É necessária, também, a reflexão sobre o impacto negativo do Porto sobre a cidade, visto que sua atividade acaba por suprimir aspectos simbólicos, históricos e culturais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações econômicas e sociais experimentadas pela cidade acabaram por levar a edificação da Estação por repetidas vezes a um estado de ruína. O elevado custo de seus recorrentes restauros e os possíveis usos futuros do espaço não parecem garantir recursos para sua manutenção. Este exemplar arquitetônico, sob a ótica de Jeudy (2010) mereceria aprofundadas considerações sobre a viabilidade e relevância deste tipo de obra.

Figura 05. Estação Ferroviária de Paranaguá



Fonte: Secultur (2020)

CENÁRIO|ISSN 2318-8561|Brasília|V.8, n. 15|100 – 112|Out. 2020

DOI: 10.26512/revistacenario.v8i15.31574

Rocha (2010) nos convida a uma reflexão sensível sobre o abandono e seus desdobramentos. As muitas formas possíveis de interação que podem existir e serem elos entre passado e presente, dependem de valores e atitudes que variam desde a busca por um equilíbrio entre a vida cotidiana dos moradores em relação à esta edificação histórica e os interesses municipais públicos e privados.

Até este momento as soluções apresentadas para a edificação se apresentaram como expectativas limitantes, com ações e projetos muitas vezes totalmente desvinculadas de uma opção interligada com seus moradores, visitantes, turistas, e principalmente com o contexto urbano atual.

No entanto, tal restauro e tudo o que possa surgir após sua reinauguração, pode ser uma solução econômica e simbólica para o edifício histórico, que requer, acima de tudo, um desenvolvimento eficaz entre interesses públicos e privados. Além de estímulo e incentivo através de políticas públicas para questões que envolvam uma educação para o patrimônio e para o turismo que inclua os moradores na valorização e preservação do patrimônio histórico existente em Paranaguá.

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Cinthia Sena. BAHL, Miguel. Turismo Cultural em Desenvolvimento Incluyente: O caso de Paranaguá, Paraná, Brasil. Revista Turismo em Análise. Vol. 22, n.1, abril 2011.

ALLIS, T. Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário. Um estudo sobre ferrovias turísticas no Brasil e na Argentina. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Integração da América Latina. Universidade de São Paulo, USP. 2006.

ÁVILA, Marco Aurélio. WILKE, Erick Pusch. Dos fatores limitantes ao desenvolvimento sustentável: alternativas planejadas para o turismo em Paranaguá, PR, Brasil (artigo) 2008.

BETTEGA, M. A estética no contexto do desenvolvimento territorial sustentável: um olhar ao centro histórico de Paranaguá-PR. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável. Universidade Federal do Paraná. UFPR.2018.

BRAMBATTI, L. E.; DAMAS, M. T. Território, turismo e identidade. Percepção de moradores da cidade portuária de Paranaguá-PR. Artigo científico (Especialização em Questão Social na Perspectiva Interdisciplinar), Universidade Federal do Paraná, 2016.

CASTRO, W. R. As ações das instituições públicas e privadas sobre o patrimônio cultural ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de Ferro do Paraná). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Ponta Grossa. UEPG. 2014.

DAMAS, M.T. A abordagem cultural no planejamento turístico do destino turístico Paranaguá. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Turismo. Universidade Federal do Paraná. UFPR. 2019.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Estações. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/paranagua.htm> Acesso em: Dezembro de 2019.

FOLHA DO LITORAL. Obras na Estação Ferroviária de Paranaguá estão 80% concluídas. Disponível em <https://folhadolitoral.com.br/infraestrutura/obras-na-estacao-ferroviaria-de-paranagua-estao-55-concluidas/> Acesso em: Fevereiro de 2020.

FOLHA DO LITORAL. Revitalização da Estação Ferroviária de Paranaguá é inaugurada. Disponível em: <https://folhadolitoral.com.br/editorias/infraestrutura/revitalizacao-da-estacao-ferroviaria-de-paranagua-e-inaugurada/> Acesso em: Julho de 2020.

GAZETA DO POVO. Ferrovia 130 anos. Paranaguá-Curitiba. Disponível em: <https://especiais.gazetadopovo.com.br/ferrovia-130-anos/a-ferrovia-atualmente/> Acesso em: Janeiro de 2020.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.
IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2018. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=411820&search=||infogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas>

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Bens Tombados. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/872>. Acesso em: nov. 2019.

JEUDY, HP. O Espelho das cidades. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.
MUSEU PARANAENSE. A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba. Disponível em: <http://www.museuparanaense.pr.gov.br/arquivos/File/Banestado61anos/AestradaFerroParanaguaCuritibaUmaobradeArte.pdf>. Acesso em: nov. 2019.

RICHARDSON, R. J. Pesquisa social: métodos e técnicas. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.
ROCHA, E. Arquiteturas do abandono (ou uma cartografia nas fronteiras da arquitetura, da filosofia e da arte). Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. UFRGS, 2010.

SECRETARIA DA COMUNICAÇÃO SOCIAL E DA CULTURA. Patrimônio Cultural. Estação Ferroviária de Paranaguá. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=191%20Acesso%20em%20Fevereiro%20de%202020>. Acesso em Novembro de 2019.

WILKE, Erick Pusch. Dos fatores limitantes ao desenvolvimento sustentável: Alternativas planejadas para o turismo em Paranaguá, PR. 2006. Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo) – Universidade Federal da Bahia.

Recebido em: 16/05/2020 - Aprovado em: 25/08/2020