**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA**
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**
**MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO**

**SIMONE KONISKI GUIMARÃES**

# ESTADO E PATRIMÔNIO CULTURAL: A MEMÓRIA DA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU (PR)

**PONTA GROSSA**
**2017**

**SIMONE KONISKI GUIMARÃES**

# ESTADO E PATRIMÔNIO CULTURAL: A MEMÓRIA DA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU (PR)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual de Ponta Grossa, como requisito para obtenção do Título de Mestre em Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky

**PONTA GROSSA**
**2017**

**Ficha Catalográfica**
**Elaborada pelo Setor de Tratamento da Informação BICEN/UEPG**

Guimarães, Simone Koniski
G963 Estado e patrimônio cultural: a memória da hidrovia do Rio Iguaçu (PR)/ Simone Koniski Guimarães. Ponta Grossa, 2017.
130f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de Concentração: Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade Estadual de Ponta Grossa.
Orientador: Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky.

1.Memória social. 2.Patrimônio cultural. 3.Poder público. I.Monastirsky, Leonel Brizolla. II. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Mestrado em Gestão do Território. III. T.

CDD: 363.69

## TERMO DE APROVAÇÃO

**SIMONE KONISKI GUIMARÃES**

**"ESTADO E PATRIMÔNIO CULTURAL: A MEMÓRIA DA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU/PR**

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Curso de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:

Orientador: Prof . Dr. Leonel Brizolla Monastirsky
UEPG

Profª Drª Ilanil Coelho
UNIVILLE

Prof. Dr. Edson Belo Clemente de Souza
UEPG

Ponta Grossa, 24 de março de 2017.

Dedico a todas as pessoas que mantém viva a memória da navegação a vapor no rio Iguaçu (PR).

## AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela concessão de bolsas de estudo, a partir do segundo ano de curso, e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo financiamento do projeto *Atlas eletrônico do antigo complexo ferroviário/hidroviário do Paraná tradicional: Patrimônio Cultural, educação, turismo e gestão*, junto ao qual, a pesquisa foi desenvolvida.

À Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG), pela disponibilização de veículos da universidade para a realização dos trabalhos de campo, e aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do curso de Licenciatura em Geografia, da mesma universidade, pelas contribuições à minha formação acadêmica.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky, pela dedicação em orientar a presente dissertação e pela confiança e apoio ao longo da minha formação acadêmica, orientando-me desde a iniciação científica.

Aos professores, Dr. Edson Belo Clemente de Souza e Dra. Maria Julieta Weber Cordova, por aceitarem fazer parte da banca de qualificação e pelas pertinentes contribuições para o direcionamento da dissertação.

Novamente, ao professor Dr. Edson Belo Clemente de Souza e à professora Dra. Ilanil Coelho, por aceitarem fazer parte da banca examinadora de defesa da dissertação e pelas significativas contribuições para o aperfeiçoamento desta versão final.

Aos colegas do grupo de pesquisa, *Geografia e História: memória social e patrimônio cultural (CNPq/UEPG)* e do projeto *Atlas*, pelas contribuições para a pesquisa e pelo companheirismo nos momentos de estudo e também de descontração. Em especial à Martha, pelas fotografias, à Drica e ao Carlos, pelo apoio na elaboração dos mapas.

Aos representantes dos poderes públicos dos municípios de Porto Amazonas (PR), São Mateus do Sul (PR) e União da Vitória (PR), pelas entrevistas concedidas e aos funcionários das prefeituras dos municípios pesquisados que contribuíram para a realização dessas entrevistas, em especial à Lurdes, pela atenção.

Aos moradores contatados nos quatro municípios pesquisados, em especial ao Sr. Raul Scarante, Sr. Otávio de Melo e Sr. Nelson Chaves, pela atenção e pelas entrevistas concedidas.

À Solange e à Thatiane, pela leitura e revisão da dissertação.

Ao meu marido, pelo companheirismo e pela compreensão nos momentos de dedicação à pesquisa.

À minha mãe, pelos cuidados e pela paciência.

E a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a realização desta pesquisa.

## RESUMO

A implementação da navegação a vapor no rio Iguaçu, entre os anos de 1882 e 1953, contribuiu para a formação, ocupação e o desenvolvimento de diversas cidades distribuídas ao longo do trecho navegável deste rio que, no estado do Paraná, compreende desde o Porto de Caiacanga – localidade hoje pertencente ao município de Porto Amazonas –, até o Porto do *Salto* – localidade que deu origem ao município de Porto Vitória. A utilização desse modal de transporte contribuiu para os ciclos econômicos da erva-mate e da madeira, constituindo, juntamente com a ferrovia, o chamado Complexo Exportador do Paraná Tradicional, que possibilitava que os produtos extraídos na região chegassem ao litoral paranaense com destino à exportação. Entretanto, em função de fatores como o aprimoramento do transporte por terra – com a construção de rodovias – e a decadência da economia ervateira, a hidrovia entrou em declínio, sendo desativada na década de 1950. A ampliação da circulação de mercadorias e passageiros, propiciada pelo funcionamento da hidrovia, também proporcionou o desenvolvimento social e cultural, local e regional e, consequentemente, a constituição do patrimônio cultural das cidades formadas ao longo do seu trajeto. A presente pesquisa teve por objetivo, analisar a atuação dos poderes públicos municipais sobre o patrimônio cultural da hidrovia do rio Iguaçu (PR), nos municípios paranaenses de Porto Amazonas, São Mateus do Sul, União da Vitória e Porto Vitória. Para tanto, buscou-se identificar este patrimônio cultural nos municípios pesquisados, bem como averiguar seu estado de conservação e usos. A concepção de patrimônio cultural, adotada na pesquisa, contempla, não somente os bens e as práticas referendadas e institucionalizadas pelo Estado, por meio de instrumentos de proteção como o tombamento e o registro, mas tudo aquilo que possa representar e reforçar a memória de determinado período, aqui representado pela navegação fluvial no rio Iguaçu. Considerando a distribuição de competências entre as diferentes escalas de ação política no Brasil (federal, estadual e municipal), propiciada pela estrutura imposta pela Constituição Federal de 1988, observou-se que ações empreendidas pelos poderes públicos municipais são essenciais para a preservação do patrimônio cultural local, ações estas que devem ser conduzidas visando apoiar o reconhecimento desse patrimônio pela população local, indo além de ações como o tombamento e o registro. Para tanto, notou-se que tal questão demanda maior comprometimento do poder público local e a efetivação da colaboração entre as diferentes escalas de ação política.



**Palavras-chave:** Memória Social. Patrimônio Cultural. Poder Público.

## ABSTRACT

The implementation of steam navigation on the Iguaçu River, between the years 1882 and 1953, contributed to the formation, occupation and development of several cities distributed along the navigable stretch of this river that, in the state of Paraná, comprises from the Port of Caiacanga - which today belongs to the municipality of Porto Amazonas - to the Port of Salto - a town that gave birth to the municipality of Porto Vitória. The use of this mode of transportation contributed to the economic cycles of yerba mate and wood, constituting with the railroad the Complex Exporter of Traditional Paraná, that allowed the products extracted in the region to reach the coast of Paraná with destiny to export. However, due to factors such as the improvement of land transport - with the construction of highways - and the decay of the economy, the waterway declined and was deactivated in the 1950s. The expansion of the circulation of goods and passengers, functioning of the waterway also provided local and regional social and cultural development and, consequently, the constitution of the cultural heritage of cities formed along its route. The present research had the objective of analyzing the performance of the municipal public authorities on the cultural heritage of the Iguaçu river waterway (PR), in Paraná municipalities of Porto Amazonas, São Mateus do Sul, União da Vitória and Porto Vitória. To do so, we sought to identify this cultural heritage in the cities surveyed, as well as to ascertain its conservation status and uses. The conception of cultural heritage adopted in the research contemplates, not only the assets and practices endorsed and institutionalized by the State, through instruments of protection such as toppling and registration, but everything that can represent and reinforce the memory of a given period, here represented by river navigation on the Iguaçu River. Considering the distribution of competences among the different scales of political action in Brazil (federal, state and municipal), propitiated by the structure imposed by the Federal Constitution of 1988, it was observed that actions undertaken by municipal public authorities are essential for the preservation of cultural heritage local, actions that must be conducted in order to support the recognition of this heritage by the local population, going beyond actions such as tipping and registration. Therefore, it was observed that this issue demands greater commitment from the local public power and the effectiveness of collaboration between the different scales of political action.



**Key words:** Social Memory. Cultural Heritage. Public Power.

## LISTA DE FIGURAS


FIGURA 01 – Municípios que compõem o projeto Atlas ..... 14
FIGURA 02 – Complexo Exportador do Paraná Tradicional ..... 35
FIGURA 03 – Municípios pesquisados ..... 44
FIGURA 04 – Localização do Patrimônio identificado em Porto Amazonas ..... 51
FIGURA 05 – Localização do Patrimônio identificado em São Mateus do Sul . 62
FIGURA 06 – Páginas do livro São Mateus do Sul: Espaço e História ..... 68
FIGURA 07 – Localização do Patrimônio identificado em União da Vitória ..... 69
FIGURA 08 – Localização do Patrimônio identificado em Porto Vitória ..... 76

## LISTA DE FOTOGRAFIAS


FOTOGRAFIA 01 – Vapor Cruzeiro ..... 40
FOTOGRAFIA 02 – Mosaico representando a divisão entre Paraná e Santa Catarina ..... 48
FOTOGRAFIA 03 – Vapor Tibagi ..... 52
FOTOGRAFIA 04 – José Gonçalves ao lado do Vapor Tibagi ..... 53
FOTOGRAFIA 05 – Altar com a imagem de Nossa Senhora dos Navegantes .. 54
FOTOGRAFIA 06 – Detalhes do Vapor Tibagi: lateral e proa ..... 54
FOTOGRAFIA 07 – Detalhes do Vapor Tibagi: lateral e proa ..... 54
FOTOGRAFIA 08 – Barco Novo Horizonte atracado ao cais do porto ..... 55
FOTOGRAFIA 09 – Fotografias expostas na lanchonete do Cais do Porto ..... 56
FOTOGRAFIA 10 – Fotografias expostas na lanchonete do Cais do Porto ..... 56
FOTOGRAFIA 11 – Biquinha ..... 57
FOTOGRAFIA 12 – Sede da Prefeitura Municipal de Porto Amazonas (PR) ..... 58
FOTOGRAFIA 13 – Acervo fotográfico do rio Iguaçu (Particular) ..... 59
FOTOGRAFIA 14 – Otávio e a réplica de um barco a vapor ..... 60
FOTOGRAFIA 15 – Vapor Pery ..... 63
FOTOGRAFIA 16 – Parque Iguaçu em São Mateus do Sul ..... 65
FOTOGRAFIA 17 – Pintura representando o vapor Leão ..... 65
FOTOGRAFIA 18 – Acervo da Casa da Memória ..... 66
FOTOGRAFIA 19 – Acervo da Casa da Memória ..... 66
FOTOGRAFIA 20 – Acervo da Casa da Memória ..... 66
FOTOGRAFIA 21 – Capela Nossa Senhora dos Navegantes ..... 70
FOTOGRAFIA 22 – Antiga canoa ..... 71
FOTOGRAFIA 23 – Pintura retratando o vau e um vapor ..... 72
FOTOGRAFIA 24 – Fachada da casa da família Amazonas ..... 73
FOTOGRAFIA 25 – Pintura retratando a casa da família Amazonas ..... 74
FOTOGRAFIA 26 – Parque Histórico Iguassú em União da Vitória ..... 75
FOTOGRAFIA 27 – Pier e rocha com marcas de desgaste por cordas ..... 77
FOTOGRAFIA 28 – Pier e rocha com marcas de desgaste por cordas ..... 77
FOTOGRAFIA 29 – Fotografia emoldurada de acervo particular ..... 78

## LISTA DE SIGLAS

| | |
|---|---|
| CAPES | Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior |
| CNPq | Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico |
| CPC | Coordenação do Patrimônio Cultural |
| DNPVN | Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis |
| IPHAN | Patrimônio Histórico e Artístico Nacional |
| PNC | Plano Nacional de Cultura |
| SEEC | Secretaria de Estado da Cultura |
| SNC | Sistema Nacional de Cultura |
| SPHAN | Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional |
| UEPG | Universidade Estadual de Ponta Grossa |
| UNESCO | Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura |

**SUMÁRIO**


**INTRODUÇÃO** ..... 13
**1 PATRIMÔNIO CULTURAL E PODER PÚBLICO** ..... 20
1.1 ESTADO E PATRIMÔNIO CULTURAL ..... 20
1.1.1 Institucionalização do Patrimônio Cultural no Brasil ..... 22
1.1.2 Escalas de ação política ..... 26
1.2 MEMORIA E PATRIMÔNIO CULTURAL ..... 32
**2 O COMPLEXO EXPORTADOR DO PARANÁ TRADICIONAL** ..... 35
2.1 AS PRIMEIRAS EXPEDIÇÕES ..... 37
2.2 A NAVEGAÇÃO A VAPOR ..... 39
2.3 HIDROVIA DO RIO IGUAÇU E A FORMAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PESQUISADOS ..... 43
2.3.1 Porto Amazonas: marco zero e conexão entre hidrovia e ferrovia ..... 45
2.3.2 São Mateus do Sul: ponto central da navegação ..... 46
2.3.3 União da Vitória: Encontro de caminhos ..... 47
2.3.4 Porto Vitória: ponto final da navegação ..... 49
**3 O PATRIMÔNIO CULTURAL DA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU** ..... 50
3.1 PORTO AMAZONAS ..... 50
3.1.1 Vapor Tibagi ..... 51
3.1.2 Cais do porto ..... 55
3.1.3 Prefeitura em formato de barco a vapor ..... 58
3.1.4 Memórias e acervos particulares ..... 58
3.2 SÃO MATEUS DO SUL ..... 61
3.2.1 Vapor Pery ..... 63
3.2.2 Acervo da Casa da Memória Padre Bauer ..... 66
3.2.3 Charque a vapor ..... 67
3.3 UNIÃO DA VITÓRIA ..... 69
3.3.1 Capela Nossa Senhora dos Navegantes ..... 70
3.3.2 Antiga Canoa ..... 71
3.3.3 Casa da Família Amazonas ..... 72
3.3.4 Parque Histórico Iguassú ..... 74
3.4 PORTO VITÓRIA ..... 75
**CONSIDERAÇÕES FINAIS** ..... 79

**REFERÊNCIAS** ..... 82
**APÊNDICE A – Entrevistas com o poder público** ..... 90
**APÊNDICE B – Entrevistas com moradores** ..... 113
**APÊNDICE C – Observações de campo** ..... 129

## INTRODUÇÃO

A pesquisa que deu origem a presente dissertação foi elaborada em conjunto com as atividades do projeto *"Atlas eletrônico do antigo complexo ferroviário/hidroviário do Paraná tradicional: Patrimônio Cultural, educação, turismo e gestão"* que tiveram início em 2015. Proposto por professores da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e realizado com o auxílio de acadêmicos dos cursos de graduação e pós-graduação em Geografia da mesma universidade[1], o projeto conta com o apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e tem por objetivo a criação de um Atlas eletrônico que fornecerá informações sobre o patrimônio cultural do antigo complexo exportador do Paraná Tradicional (hidrovia e ferrovia)[2] para estudantes, turistas e gestores públicos, visando ampliar os estudos e a divulgação desse patrimônio.

As atividades do projeto compreendem a identificação, a localização, o registro e a posterior divulgação, através de um Atlas, disponibilizado em um *website* na internet, do patrimônio cultural, vinculado à desativada hidrovia do rio Iguaçu, nos municípios de Porto Vitória, União da Vitória, Paula Freitas, Paulo Frontim, São Mateus do Sul, São João do Triunfo, Antônio Olinto e Porto Amazonas e à Estrada de Ferro do Paraná, Linha Paranaguá – Curitiba, nos municípios de Porto Amazonas, Palmeira, Lapa, Balsa Nova, Araucária, Curitiba, Piraquara, Morretes e Paranaguá (Figura 01).

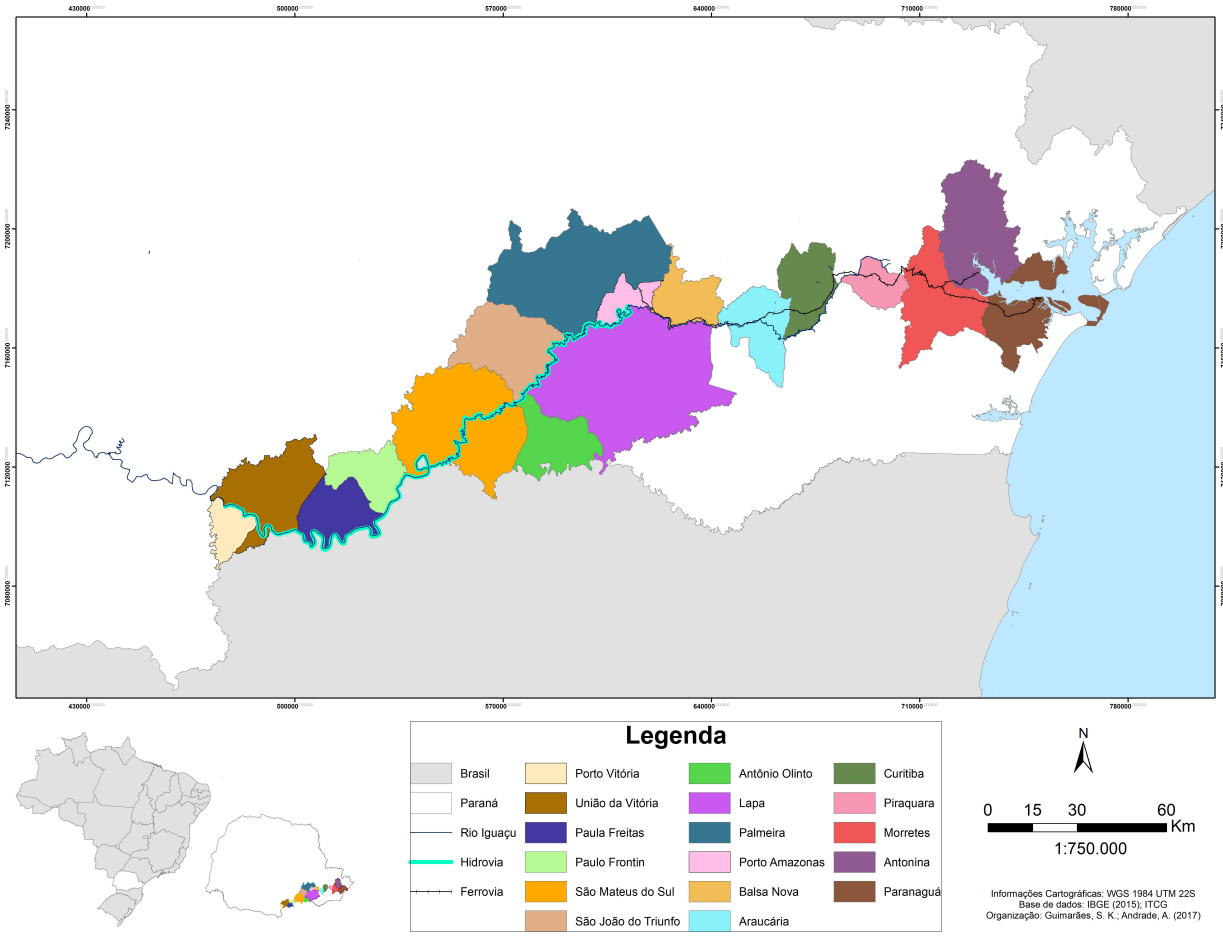
Dessa forma, a presente pesquisa contou com apoio logístico (transporte, alimentação, equipamentos) e acadêmico (discussões e levantamento de dados em gabinete e em campo), propiciados pelo projeto Atlas, e também buscou contribuir com o levantamento de dados e, principalmente, com análises e reflexões para o desenvolvimento do mesmo projeto, através do levantamento bibliográfico da história da hidrovia e da identificação do patrimônio cultural a ela associado.

O estabelecimento da hidrovia do rio Iguaçu, por meio da implementação da navegação a vapor, em 1882, contribuiu para a formação, ocupação e o desenvolvimento de diversas cidades distribuídas ao longo do trecho navegável deste rio que, no estado do Paraná, compreende desde o Porto de Caiacanga – localidade hoje pertencente ao município de Porto Amazonas –, até o Porto do Salto – localidade que deu origem ao município de Porto Vitória.

---

[1] Bacharelado em Geografia, Licenciatura em Geografia e Mestrado em Gestão do Território, vinculado ao Programa de Pós-Graduação em Geografia.
[2] Ver o capítulo 2.

Figura 01 – Municípios que compõem o projeto Atlas




Nota: Mapa elaborado junto às atividades do Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional.

O emprego do modal hidroviário se deu em função da busca por alternativas que facilitassem o transporte de mantimentos para a população que se instalou na região, e de sal para as criações de gado das fazendas dos campos de Palmas, anteriormente realizado apenas por terra. Antes disso, esse trecho do rio Iguaçu já havia sido percorrido por diversas expedições exploratórias, em especial aquelas que visavam à conquista de terras em disputa no período colonial, além de ter sido utilizado pelos povos indígenas que já habitavam a região.

A navegação a vapor no rio Iguaçu teve início a partir da iniciativa de um influente empresário, e depois político paranaense, que assim como outros, vislumbrou a potencialidade do rio para o escoamento de mercadorias oriundas de atividades extrativistas desenvolvidas na região, como a produção de erva-mate e a exploração da madeira, com destino à exportação. Em 1879, Amazonas de Araújo Marcondes obteve do Governo Imperial o “privilégio” de estabelecer a navegação a vapor no rio

Iguaçu, tendo lançado às águas deste rio o primeiro vapor, o Cruzeiro, em 1882 (BACH, 2006).

Com o decorrer do tempo, surgiram diversas embarcações que, gradativamente, passaram a realizar também o transporte de passageiros. As embarcações tiveram sua gestão unificada em 1915, com a criação da Lloyd Paranaense S.A., com sede inicialmente em Porto Amazonas, e depois, transferida para São Mateus do Sul, em 1918. Na mesma época, a implantação da Estrada de Ferro do Paraná, Linha Paranaguá – Curitiba, iniciada em 1880 e concluída em 1885, e a construção de ramais que a ligavam a Porto Amazonas, possibilitou a integração da hidrovia com a ferrovia, facilitando ainda mais o transporte da produção local, com destino à exportação e constituindo, assim, o complexo ferroviário/hidroviário do Paraná Tradicional[3].

Entretanto, em função de fatores como a decadência da economia ervateira e a paulatina substituição desses dois modais – hidrovia e ferrovia –, pela ampliação e aperfeiçoamento da malha rodoviária, a hidrovia do rio Iguaçu entrou em declínio e foi extinta na década de 1950, após a desativação da Lloyd Paranaense S.A., em 1953 (RIENSEMBERG, 1973 apud LAZIER, 1985).

Assim, além do desenvolvimento político e econômico, a ampliação da circulação de mercadorias e passageiros, propiciada pelo funcionamento da hidrovia, também proporcionou o desenvolvimento social e cultural, local e regional e, consequentemente, a constituição do patrimônio cultural das cidades formadas ao longo do seu trajeto.

A presente pesquisa teve por objetivo, analisar a atuação dos poderes públicos municipais sobre o patrimônio cultural da hidrovia do rio Iguaçu, no estado do Paraná, ou seja, buscou identificar a existência de ações empreendidas pelo poder público local (ou a ausência delas) e também a relação dessas ações com outras instâncias do poder público (estadual e federal), bem como a influência dessas ações na constituição e na manutenção daquilo que hoje é considerado patrimônio cultural desta hidrovia já desativada.

[3] A região conhecida na historiografia paranaense como Paraná Tradicional compreende os primeiros territórios ocupados no estado do Paraná que se estendem “pela planície litorânea, as encostas da Serra do Mar, o primeiro, segundo, e o terceiro planalto, mas neste último apenas no centro-sul do estado” (CUNHA, 2003, p. 12).

Acompanhando os estudos que têm sido desenvolvidos junto ao grupo de pesquisa *Geografia e História: memória social e patrimônio cultural* (CNPq/UEPG)[4], a concepção de patrimônio cultural utilizada nesta análise contempla, não somente os bens e as práticas referendadas e institucionalizadas pelo Estado, por meio de instrumentos de salvaguarda como o tombamento e o registro, mas tudo aquilo que possa representar a memória de determinado momento histórico, aqui, a navegação fluvial no rio Iguaçu.

A proposta de analisar a atuação dos poderes públicos municipais sobre determinado patrimônio cultural resultou de pesquisa anterior, realizada pela autora junto ao grupo de pesquisa mencionado, na qual se observou que a ausência de ações empreendidas pelo poder público municipal, em prol do patrimônio cultural local, influencia na paulatina perda de significado deste para a população em geral[5].

Assim, considera-se que o patrimônio cultural da hidrovia do rio Iguaçu é composto, tanto por memórias e histórias contadas por aqueles que vivenciaram o período de efervescência econômica e cultural, propiciado pelas atividades hidroviárias e repassadas pelas gerações seguintes, quanto por bens materiais remanescentes dessa época, como os portos utilizados pela navegação, os barcos a vapor (ou seus resquícios), fotografias e objetos provenientes de acervos de particulares e de museus, além de elementos com função comemorativa, como réplicas que remetem aos antigos vapores em miniaturas ou em construções maiores e pinturas murais que representam a navegação do rio Iguaçu em fachadas de casas e em locais públicos.

Visando atingir o objetivo pretendido, buscou-se identificar este patrimônio cultural nos municípios paranaenses de Porto Amazonas, São Mateus do Sul, União da Vitória e Porto Vitória, bem como averiguar seu estado de conservação e usos. A escolha desses quatro municípios visou à exequibilidade da pesquisa[6] e foi realizada com base na relação da hidrovia com a história desses municípios: Porto Amazonas e Porto Vitória compreendem, respectivamente, o início e o término do trecho navegável do rio; São Mateus do Sul foi um importante ponto de parada para as embarcações, no qual, além da sede da Lloyd Paranaense S.A., havia estaleiros para a manutenção das

[4] "Através de integração entre a Geografia e a História, esse grupo propõe estudos direcionados ao patrimônio cultural e a memória social". Disponível em: <dgp.cnpq.br/dgp/espelhogrupo/0359483854983270>. Acesso em: 04 ago. 2016.

[5] Voltada à identificação dos traços históricos do Tropeirismo no espaço urbano de Ponta Grossa (PR) a pesquisa foi realizada entre os anos de 2012 e 2013 (GUIMARÃES, 2013).

[6] No estado do Paraná, o trecho navegável do Rio Iguaçu compreende os municípios de "Palmeira, Porto Amazonas, Lapa, São João do Triunfo, Antônio Olinto, São Mateus do Sul, Paulo Frontim, Paula Freitas, União da Vitória e Porto Vitória" (ANSBACH, 2008, p. 40).

embarcações; e União da Vitória se desenvolveu em função da descoberta do vau[7], acontecimento que propiciou o cruzamento entre o caminho percorrido por terra pelos tropeiros e o trecho navegável do rio Iguaçu.

Para cumprir os objetivos apontados, foram realizados os seguintes procedimentos: levantamento de dados em gabinete e em campo e análise das informações obtidas com apoio do referencial teórico construído. O levantamento de dados em gabinete foi realizado em duas frentes: levantamento de dados referentes à história e ao patrimônio da hidrovia e dos municípios pesquisados e levantamento da legislação voltada à proteção do patrimônio cultural em âmbito federal, estadual e municipal.

O levantamento de informações sobre a história e o patrimônio da hidrovia do rio Iguaçu foi realizado por meio de fontes bibliográficas e de informações disponibilizadas na internet, nos portais das prefeituras dos municípios pesquisados, da Coordenação do Patrimônio Cultural (CPC), da Secretaria de Estado da Cultura (SEEC), do estado do Paraná, e em sites de jornais locais.

O levantamento da legislação que trata do patrimônio cultural em âmbito federal, estadual e municipal foi realizado por meio de repositórios institucionais disponíveis na internet, como o portal do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o portal da legislação da Presidência da República, as bibliotecas digitais da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, o Sistema Estadual de Legislação do Estado do Paraná, além dos portais da CPC e das prefeituras dos municípios pesquisados.

Em campo, os dados foram obtidos por meio de aplicação de entrevistas com secretários e diretores de cultura dos municípios pesquisados, agendadas conforme a disponibilidade destes gestores em conceder as entrevistas. As entrevistas foram aplicadas com apoio do grupo de pesquisa do projeto *Atlas eletrônico do antigo complexo ferroviário/hidroviário do Paraná tradicional: Patrimônio Cultural, educação, turismo e gestão*, já mencionado, e conduzidas com auxílio de tópico guia (Apêndice A1), formulado com questões abertas e gravador digital para facilitar a posterior transcrição. Também foi solicitado aos entrevistados que assinassem uma autorização de uso das informações concedidas (Apêndice A2)[8].

A entrevista realizada em Porto Amazonas foi concedida pela Diretora do Departamento de Educação e Cultura e teve a participação do Prefeito do município

[7] Local em que, em função de o rio ser raso, era possível realizar a travessia do gado que ia de Palmeira a Palmas (LAZIER, 1985).
[8] Os termos assinados encontram-se em posse da pesquisadora para eventuais consultas.

(Apêndice A3). Em São Mateus do Sul, foi possível entrevistar a Diretora Cultural da Fundação de Cultura (Apêndice A4), a Secretária de Educação e Cultura e o Diretor do Departamento de Cultura, que concederam a entrevista em conjunto, tendo também participado desta entrevista a Historiadora responsável pela Casa da Memória do município (Apêndice A5). No município de União da Vitória, a entrevista foi concedida pelo Secretário de Cultura (Apêndice A6), e em Porto Vitória não foi possível entrevistar nenhum gestor[9]. As informações obtidas em campo, neste município, através do contato com moradores, foram transcritas e sintetizadas (Apêndice C).

Também foram realizadas, em conjunto com o grupo de pesquisa, entrevistas com moradores de Porto Amazonas e de São Mateus do Sul que possuem alguma relação com a história da hidrovia, além de registros fotográficos e marcações de GPS de pontos de interesse para o referido projeto. Essas entrevistas, também conduzidas com auxílio de tópico guia (Apêndice B1), não foram elaboradas com a finalidade exclusiva de atender aos objetivos da presente pesquisa, porém, também foram transcritas e analisadas por apresentarem elementos complementares, tanto em relação ao patrimônio identificado, quanto em relação às ações do poder público sobre este patrimônio cultural.

Em Porto Amazonas, dois moradores foram entrevistados, sendo o primeiro, um ex-funcionário do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN)[10], e o segundo, o irmão de um dos responsáveis pelo resgate do Vapor Tibagi, realizado em Porto Amazonas (Apêndice B2). Em São Mateus do Sul, o entrevistado é estudioso da história da navegação do Rio Iguaçu e filho de um comandante de vapores já falecido (Apêndice B3).

O primeiro capítulo apresenta duas discussões principais: a relação entre patrimônio cultural e Estado, e a relação entre patrimônio cultural e memória. A discussão sobre a relação entre Estado e patrimônio cultural é realizada a partir da análise da institucionalização do patrimônio e da estrutura federativa brasileira, estabelecida pela Constituição Federal de 1988 que, conforme disposto em seus artigos 24 e 30, atribui às três esferas de poder (federal, estadual e municipal), a

[9] De acordo com a Secretária de Educação, Cultura e Desporto, em contato por telefone, a temática da entrevista era de responsabilidade do Secretário de Turismo, este, por sua vez, precisou desmarcar a entrevista algumas horas antes do combinado, quando a equipe já estava a caminho do município, impossibilitando um novo agendamento, em função da proximidade das eleições municipais, realizadas em 2016, e de dificuldades logísticas para a realização de nova visita ao município.

[10] Autarquia federal extinta pela Lei nº 6.222, de 10 de julho de 1975 (BRASIL, 1975), que possuía, entre outras atribuições, as de administrar, supervisionar e fiscalizar os portos e vias navegáveis da União, conforme a Lei nº 4.213, de 14 de fevereiro de 1963 (BRASIL, 1963).

competência de legislar sobre a proteção dos bens considerados como patrimônio e, aos municípios, a competência de promover essa proteção (BRASIL, 1988). Dessa forma, o trabalho analisa a atuação do Estado em sua escala de ação local, contudo, sem desconsiderar a articulação entre as três escalas de ação política, levando em consideração a perspectiva transescalar, proposta por Vainer (2006). A discussão sobre memória e patrimônio cultural busca apontar a relação entre as discussões a respeito do conceito de memória, com base em autores como Halbwachs (2003) e Nora (1993), e a importância da preservação do patrimônio cultural para a produção de memórias.

O segundo capítulo trata do histórico da hidrovia do rio Iguaçu, apresentando os primeiros registros da utilização do rio Iguaçu como meio de transporte, as primeiras expedições exploratórias e militares, a implementação da navegação a vapor até sua desativação com a decadência da navegação a vapor; e apresentando sua relação com a formação, a ocupação, o desenvolvimento e a integração dos municípios pesquisados.

O terceiro e último capítulo apresenta o patrimônio identificado nos municípios pesquisados e as ações empreendidas pelo poder público municipal e pela população em prol desse patrimônio cultural.

# 1 PATRIMÔNIO CULTURAL E PODER PÚBLICO

Conforme apontado por Françoise Choay (2001, p. 11), a palavra patrimônio, que em sua origem estava “ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade enraizada no espaço e no tempo” – designando bens de propriedade privada transmitidos entre as gerações –, recebeu – na medida em que adquiriu uma conotação ampla ligada à preservação dos bens de determinada sociedade ou até mesmo da humanidade – diferentes adjetivos como histórico, natural ou cultural.

A concepção de patrimônio histórico, que outrora contemplava bens edificados e objetos cultuados como monumentos, passou a se referir a “um bem destinado ao usufruto de uma comunidade que se ampliou a dimensões planetárias” (CHOAY, 2001, p. 11), tendo o patrimônio – na chamada *era da indústria cultural*[11] – passado de objeto de culto a produto a ser vendido por essa indústria.

Assim, o termo adquiriu uma conotação ambígua, exigindo uma análise crítica por comportar, num mesmo termo, “uma estratégia política; [...] uma dimensão econômica e [...] uma reação contra a mediocridade da urbanização contemporânea” (CHOAY, 2001, p. 17).

De acordo com a autora, existe nas sociedades industriais avançadas um consenso em defesa da conservação do patrimônio “em nome dos valores científicos, estéticos, memoriais, sociais e urbanos” (CHOAY, 2001, p. 17). Todavia, apesar da necessidade de se preservar o patrimônio ser considerada um consenso, a questão ainda suscita debates voltados tanto para a própria concepção de patrimônio quanto em relação aos meios de gestão, proteção e salvaguarda dos patrimônios.

Tendo em vista que a presente pesquisa buscou analisar a atuação dos poderes públicos municipais sobre o patrimônio cultural da hidrovia do rio Iguaçu (PR), este primeiro capítulo apresenta duas discussões principais: a relação entre patrimônio cultural e Estado e a relação entre patrimônio cultural e memória.

## 1.1 ESTADO E PATRIMÔNIO CULTURAL

A concepção de patrimônio, enquanto um bem coletivo que precisa ser preservado para a posteridade, tem origem na Europa, no século XIX, quando são implantadas as primeiras leis voltadas à proteção de edificações e obras de arte

[11] Mundialização dos valores ocidentais que cultuam a imagem e transformam o patrimônio em produto econômico da indústria cultural (CHOAY, 2001).

consideradas como monumentos relevantes e dignos de proteção, sendo estas selecionadas de acordo com as aspirações do momento e com os gostos e opiniões daqueles que almejavam essa proteção (CHOAY, 2001).

Conforme apontado por Monastirsky:

> O patrimônio passou a ser uma construção social de extrema importância política, pois significa a constituição de algo que será a representação do passado histórico e cultural de uma sociedade e, neste sentido, a palavra patrimônio indica escolhas oficiais, que envolvem exclusões num processo associativo e semelhante à memória (MONASTIRSKY, 2009, p. 330).

O ato de selecionar e preservar o patrimônio cultural é, desde o início, um ato político que mobiliza diferentes agentes em prol da conservação de determinados elementos em detrimento de outros. Considerando que o patrimônio cultural é constituído por múltiplos elementos que representam “grupos diversos, em constante mutação, com interesses distintos e, não raro, conflitantes” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, pp. 9-10), cabe ao Estado o papel de mediador desses interesses.

Assim, em função de seu alcance social e do consenso em defesa da necessidade de sua conservação, a temática do patrimônio cultural passou a compreender uma das áreas de atuação do Estado. Em geral, essa atuação do Estado se dá através do que Cruz chamou de patrimonialização do patrimônio que se refere à “institucionalização de mecanismos de proteção do chamado patrimônio cultural, material e imaterial” (CRUZ, 2012, p. 96), ou seja, através da busca por garantir a proteção e a salvaguarda de diferentes patrimônios através de mecanismos e instrumentos como o tombamento e o registro.

A concepção de patrimônio como bem coletivo e valorizado como documento da nação é institucionalizada, inicialmente, na França, após a Revolução de 1789, como uma tentativa de impedir a destruição de objetos e monumentos que pudessem representar ideais contrários aos revolucionários. Assim, o surgimento e o desenvolvimento da noção de patrimônio se dão em um momento de formação de nações e, dessa forma, o conceito adquire gradativamente uma conotação monumental relacionada ao poder hegemônico; “[...] a monumentalidade arquitetônica sempre serviu para definir um cenário significativo para funcionar como propaganda, atribuindo-lhes qualidades que simbolizassem o discurso da autoridade” (MALHANO, 2002, p. 57).

> O conceito de patrimônio nasce, assim, inserido em um projeto de construção de um Estado Nacional, reforçando a ação do Estado como gestor desses

> bens, e a partir da identificação desses bens como representativos do Estado nacional (MALHANO, 2002, p. 64).

Em âmbito internacional, a preservação dos monumentos históricos foi discutida, pela primeira vez, em 1931, no IV Congresso Internacional de Arquitetura em Atenas, no qual, já se recomendava a manutenção regular dos monumentos e a utilização desses monumentos para finalidades que assegurassem a sua continuidade como medidas de proteção (IPHAN, 1931).

### 1.1.1 Institucionalização do Patrimônio Cultural no Brasil

Conforme aponta Monastirsky (2006, p. 02), “O entendimento sobre a importância de preservar o patrimônio cultural foi paulatinamente se incorporando à sociedade brasileira” que por seu contexto histórico de formação como colônia de um país não industrial, inicialmente copiava as medidas de outros países, especialmente a França.

Desse modo, as discussões acerca da preservação do patrimônio cultural brasileiro tiveram início com a renovação urbana propiciada pela abolição da escravatura, pela instituição da República e pela industrialização, bem como pelas destruições causadas pela modernização destrutiva que visava o progresso e a melhoria do saneamento público (MALHANO, 2002).

As primeiras ações do poder público em prol da proteção ao patrimônio cultural brasileiro datam da década de 1930, “[...] com a criação do Curso de Museus (1932), com o Decreto n° 22.928, de 1933, que elevou Ouro Preto à categoria de monumento nacional; com a Lei n° 378, de 1937, que criou o SPHAN e o Museu Nacional de Belas Artes” (CORÁ, 2014, p. 1095).

De acordo com o artigo 46, da Lei n° 378, de 13 de janeiro de 1937, o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) foi criado com “[...] a finalidade de promover, em todo o País e de modo permanente, o tombamento, a conservação, o enriquecimento e o conhecimento do patrimônio histórico e artístico nacional” (BRASIL, 1937b, s/p).

Essa proteção é, então, organizada pelo Decreto-Lei n° 25, de 30 de novembro de 1937, que define o patrimônio histórico artístico nacional e institui o tombamento desses bens.

> Art. 1º. Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer

> por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (BRASIL, 1937a, s/p).

O decreto estabelece, no primeiro parágrafo do artigo primeiro, que esses bens serão considerados como parte do patrimônio histórico artístico nacional somente depois de serem inscritos em um ou mais dentre os quatro Livros do Tombo.

> Art. 4º. O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional possuirá quatro Livros do Tombo, nos quais serão inscritas as obras a que se refere o art. 1º desta lei, a saber:
> 1) no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, as coisas pertencentes às categorias de arte arqueológica, etnográfica, ameríndia e popular, e bem assim as mencionadas no § 2º do citado art. 1º;
> 2) no Livro do Tombo Histórico, as coisas de interesse histórico e as obras de arte histórica;
> 3) no Livro do Tombo das Belas Artes, as coisas de arte erudita, nacional ou estrangeira;
> 4) no Livro do Tombo das Artes Aplicadas, as obras que se incluírem na categoria das artes aplicadas, nacionais ou estrangeiras; (BRASIL, 1937a, s/p).

Em seu artigo 23, o decreto prevê ainda a realização de acordos entre a União e os Estados visando a coordenação de atividades voltadas à proteção do patrimônio e a uniformização da legislação estadual sobre o tema (BRASIL, 1937a).

De acordo com Malhano (2002), as primeiras iniciativas voltadas à institucionalização da preservação do patrimônio cultural no Brasil visavam, inicialmente, à construção de uma identidade e memória nacionais, sendo alguns arquitetos e intelectuais da época, como Mario de Andrade, Rodrigo Melo Franco de Andrade e Lucio Costa, entre outros – em função de sua posição privilegiada de detentores do conhecimento – incumbidos para a tarefa de dar legitimidade a essa construção, por meio de suas discussões sobre a cultura e a identidade brasileira e de sua atuação no SPHAN.

Ainda de acordo com a autora, o delineamento das políticas nacionais de preservação do patrimônio, no período por ela analisado, compreendido entre 1920 e 1945, estava voltado à legitimação do Estado.

> A recuperação de elementos do passado e da tradição são mecanismos eficazes na construção de uma nação. Sabemos que pertenciam ao imaginário desses intelectuais ligados ao SPHAN os monumentos da nação, como parte fundamental de um processo de legitimação do Estado. A nação era, portanto, uma construção do Estado e deveria se fundar nos valores do passado (MALHANO, 2002, p. 35).

Conforme apontado por Corá (2014), os primeiros anos de atuação do SPHAN foram marcados pela estabilidade e especificidade das ações que orientaram a seleção dos patrimônios brasileiros, ações estas, fortemente influenciadas pelo pensamento

modernista e por uma visão elitista que não abrangia a cultura popular. A autora aponta que a estabilidade do SPHAN, decorrente da permanência da mesma gestão por longos períodos de tempo – dirigido por Rodrigo de Andrade, desde sua criação em 1937 até 1967, quando Renato Soeiro assumiu a direção permanecendo até 1979 – proporcionou o afastamento desse órgão das ideologias políticas alternadas a cada mudança de governo.

Em 1970, foi realizado o 1° Encontro de Governadores de Estado, Secretários Estaduais da Área Cultural, Prefeitos de Municípios Interessados, Presidentes e Representantes de Instituições Culturais, no qual, os participantes reconheceram “a inadiável necessidade de ação supletiva dos Estados e dos Municípios à atuação federal no que se refere à proteção dos bens culturais de valor nacional” (BRASIL, 1970, p. 1).

O documento resultante desse encontro, chamado de Compromisso de Brasília e assinado por Lucio Costa, ressalta que a proteção dos bens culturais de valor regional também compete aos estados e municípios e propõe que sejam criados órgãos estaduais e municipais voltados para este fim (BRASIL, 1970).

No ano seguinte, em 1971, é realizado o II Encontro de Governadores para Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Natural do Brasil, chamado de Compromisso de Salvador.

Desse segundo encontro resultaram diversas recomendações dentre as quais cabe destacar a criação do Ministério da Cultura e de Secretarias ou Fundações de Cultura no âmbito estadual; a orientação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) – antes SPHAN – na elaboração de planos diretores e urbanos que afetem áreas de interesse e protegidas; a utilização de porcentagens do Fundo de Participação dos Estados e Municípios na proteção dos bens naturais e de valor cultural dos Estados e Municípios; a participação dos órgãos responsáveis pelo planejamento do turismo; a adoção de convênios entre o IPHAN e as universidades, visando inventariar os bens móveis de valor cultural; e a convocação do Conselho Nacional de Pesquisas da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), para financiamento de pesquisas, visando a formação de pessoal especializado e o estudo de acervos naturais e de valor cultural (BRASIL, 1971).

Em 1977, o governo brasileiro aprovou e promulgou, através dos Decretos Legislativos n° 74 e n° 80.978, de 1977, o texto da Convenção de 1972, realizada em Paris, com ressalva ao parágrafo primeiro do artigo 16 do documento, que previa o

compromisso de contribuição com o Fundo do Patrimônio Mundial, criado através da convenção (BRASIL, 1977a; BRASIL, 1977b). A definição de Patrimônio Cultural adotada no artigo primeiro da Convenção compreende:

> - os monumentos: obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos ou estruturas de natureza arqueológica, inscrições, cavernas e grupos de elementos, que tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
> - os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência;
> - os lugares notáveis: obras do homem ou obras conjugados do homem e da natureza, bem como as zonas, inclusive lugares arqueológicos, que tenham valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico (BRASIL, 1977a).

O texto da convenção, ratificado pelo governo brasileiro, impõe aos Estados, em seu quarto artigo, a “obrigação de identificar, proteger, conservar, valorizar e transmitir às futuras gerações o patrimônio cultural e natural [...] situado em seu território” (BRASIL, 1977a).

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 215, garante o pleno exercício dos direitos culturais, a valorização e a difusão das manifestações das culturas populares, indígenas e afrobrasileiras, e de outros grupos participantes do processo civilizatório nacional. Ampliando, em seu artigo 216, a noção de patrimônio cultural com a incorporação dos chamados patrimônios imateriais:

> Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:
> I – as formas de expressão;
> II – os modos de criar, fazer e viver;
> III – as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
> IV – as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
> V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (BRASIL, 1988, p. 79).

O parágrafo primeiro do artigo 216 prevê ainda que a proteção do patrimônio cultural brasileiro seja promovida pelo Poder Público, com a colaboração da comunidade através de “inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação” (BRASIL, 1988, p. 79).

Apesar da ampliação da noção de patrimônio cultural dada pela Constituição de 1988 que inclui “as formas de expressão” e “os modos de criar, fazer e viver”, a

proteção aos bens de natureza imaterial é instituída somente pelo Decreto n° 3.551, de 04 de agosto de 2000 que, em seu artigo primeiro, institui “o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro” a ser realizado também em quatro livros:

> I - Livro de Registro dos Saberes, onde serão inscritos conhecimentos e modos de fazer enraizados no cotidiano das comunidades;
> II - Livro de Registro das Celebrações, onde serão inscritos rituais e festas que marcam a vivência coletiva do trabalho, da religiosidade, do entretenimento e de outras práticas da vida social;
> III - Livro de Registro das Formas de Expressão, onde serão inscritas manifestações literárias, musicais, plásticas, cênicas e lúdicas;
> IV - Livro de Registro dos Lugares, onde serão inscritos mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas (BRASIL, 2000, s/p).

De acordo com o artigo segundo desse decreto, a instauração do processo de registro pode ser provocada pelo Ministro da Cultura, por instituições vinculadas, pelas secretarias de estados, de municípios e do Distrito Federal, e por sociedades e associações civis (BRASIL, 2000).

Em seu artigo sétimo, o Decreto n° 3.551-2000 determina que os bens registrados sejam reavaliados a cada dez anos pelo IPHAN. Essa reavaliação visa permitir que o Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural revalide o título de “Patrimônio Cultural do Brasil”, estabelecendo em parágrafo único que, mesmo que a revalidação seja negada, o registro permanece “como referência cultural de seu tempo” (BRASIL, 2000, s/p).

O decreto também cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial, que visa a “implementação de política específica de inventário, referenciamento e valorização desse patrimônio” (BRASIL, 2000, s/p).

Além de ampliar a concepção de patrimônio adotada pelo poder público, a Constituição Federal de 1988 proporciona a coordenação e a descentralização das competências em diferentes áreas, o que permite analisar a questão da gestão do patrimônio cultural, a partir das escalas de ação política conforme discutido a seguir.

### 1.1.2 Escalas de ação política

Em função da “estrutura federativa desenhada pela Constituição Federal de 1988: [que apresenta] uma forte diretriz pró-descentralização e um rol significativo de competências compartilhadas entre as esferas de governo” (FRANZESE; ABRUCIO,

2013, p. 364), a proteção ao patrimônio cultural brasileiro é competência compartilhada entre todas as escalas de poder, União, Distrito Federal, Estados e Municípios.

A partir dessa Constituição, os municípios passam a ser “considerados entes federativos ao lado dos estados e da União, garantindo-lhes autonomia política, administrativa e financeira” (FRANZESE; ABRUCIO, 2013, p. 365).

O Federalismo é uma corrente de pensamento que tem como estratégia política a descentralização político administrativa como forma de conter conflitos, pois é compreendida como uma forma de democratização. Nesse desenho, a União é responsável pela coordenação e normatização das políticas públicas, o Estado tem competências residuais e concorrentes e os municípios têm o papel executivo.

Nesse sentido, a redação da Constituição de 1988 determina, em seu artigo 23, inciso III, que a proteção aos bens de valor histórico, artístico e cultural é competência comum às três esferas de poder:

> Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:
> [...]
> III – proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; (BRASIL, 1988, p. 20).

A cooperação entre as diferentes esferas é prevista no mesmo artigo em parágrafo único, a partir da Emenda Constitucional n° 53/2006, com a seguinte redação: “Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional” (BRASIL, 1988, p. 20).

A competência de legislar sobre a proteção ao patrimônio é dada pelo artigo seguinte:

> Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:
> [...]
> VII – proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico; (BRASIL, 1988, p. 20).

Aos Estados, conforme o parágrafo 1º do Artigo 25, “São reservadas [...] as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição." (BRASIL, 1988, p. 21). E aos municípios compete, de acordo com o artigo 30:

> I – legislar sobre assuntos de interesse local;
> II – suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
> [...]

> IX – promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual. (BRASIL, 1988, pp. 23-24).

Dessa forma, as três escalas de poder político possuem autonomia para legislar sobre o patrimônio cultural, cabendo aos municípios a obrigação de promover a proteção do patrimônio, tendo em vista a legislação federal e estadual.

Essa estrutura possibilita que as diferentes esferas de atuação do Estado tenham autonomia na implementação das políticas públicas, entretanto, implica dificuldades relativas à coordenação das ações e à cooperação entre as esferas:

> A autonomia política e fiscal dos governos estaduais e municipais permite que estes adotem uma agenda própria, independente da agenda do Executivo federal. As relações verticais na federação brasileira – do governo federal com Estados e municípios e dos governos estaduais com seus respectivos municípios – são caracterizadas pela independência, pois Estados e municípios são entes federativos autônomos. Em tese, as garantias constitucionais do Estado federativo permitem que os governos locais estabeleçam sua própria agenda na área social (ARRETCHE, 2004, p. 20).

Essa descentralização político-administrativa, desenhada pelo Federalismo, propicia autonomia aos entes federados, democratizando o poder, porém, de forma coordenada. Contudo, esse desenho pode levar à ausência de ações em escala local, justificada pela falta de apoio das esferas estadual e federal.

A questão da integração das ações do poder público, no campo da cultura, passou a ser regulamentada, a partir da Emenda Constitucional n° 48/2005, que acrescentou ao artigo 215 da Constituição, o parágrafo terceiro, o qual prevê a criação do Plano Nacional de Cultura (PNC), voltado ao desenvolvimento cultural e à integração das ações do poder público, de modo a conduzir à:

> I – defesa e valorização do patrimônio cultural brasileiro;
> II – produção, promoção e difusão de bens culturais;
> III – formação de pessoal qualificado para a gestão da cultura em suas múltiplas dimensões;
> IV – democratização do acesso aos bens de cultura;
> V – valorização da diversidade étnica e regional (BRASIL, 1988, p.188).

O PNC foi, então, instituído pela Lei n° 12.343, de 02 de dezembro de 2010, na qual, a questão do patrimônio cultural figura entre seus princípios e objetivos. Em seu artigo primeiro, inciso VI, o “direito à memória e às tradições” é apontado com um dos princípios que a regem, e em seu artigo segundo, inciso II, a lei estabelece como um de seus objetivos “proteger e promover o patrimônio histórico e artístico, material e imaterial” (BRASIL, 2010, s/p.). Essa lei reforça ainda em seu artigo terceiro, que é atribuição do poder público:

> VI - garantir a preservação do patrimônio cultural brasileiro, resguardando os bens de natureza material e imaterial, os documentos históricos, acervos e coleções, as formações urbanas e rurais, as línguas e cosmologias indígenas, os sítios arqueológicos pré-históricos e as obras de arte, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência aos valores, identidades, ações e memórias dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira (BRASIL, 2010, s/p.).

Ainda no artigo terceiro, a lei prevê, em seis parágrafos, a criação do Sistema Nacional de Cultura (SNC), definindo, no parágrafo primeiro, que esse sistema "será o principal articulador federativo do PNC, estabelecendo mecanismos de gestão compartilhada entre os entes federados e a sociedade civil" (BRASIL, 2010, s/p.), sendo voluntária a adesão dos entes federados ao PNC, de acordo com o parágrafo segundo.

O SNC é, então, instituído pela Emenda Constitucional n° 71/2012 que acrescenta o artigo 216-A a Constituição Federal, proposto como um sistema de gestão descentralizada e participativa das políticas públicas de cultura, que aponta a cooperação entre os entes federados atuantes na área cultural como um de seus princípios (BRASIL, 1988, p. 209).

Dentre outras providências, a Lei n° 12.343 de 2010, também dispõe sobre o financiamento das políticas culturais, estabelecendo, em seu artigo quinto, o Fundo Nacional de Cultura como "o principal mecanismo de fomento às políticas culturais" (BRASIL, 2010, s/p.) e, em seu artigo 14, determina a realização de conferências em âmbito federal, estadual e municipal "para debater estratégias e estabelecer a cooperação entre os agentes públicos e da sociedade civil para a implantação do PNC e dos demais planos" (BRASIL, 2010, s/p.).

A legislação que trata da proteção do patrimônio cultural em âmbito estadual (Paraná) e municipal (Porto Amazonas, São Mateus do Sul, União da Vitória e Porto Vitória) complementa e reforça a legislação federal, no que tange à responsabilidade do poder público em promover a proteção do patrimônio cultural.

Em âmbito estadual, no entanto, a primeira lei voltada à proteção do patrimônio cultural criada pelo governo do Paraná, é anterior à criação do SPHAN e ao Decreto-Lei n° 25, de 1937, que organiza a proteção do patrimônio histórico artístico em âmbito nacional. Por meio da Lei Estadual n° 38, de 31 de outubro de 1935, é instituído no Paraná o Conselho Superior de Defesa do Patrimônio Cultural que tinha por objetivo, de acordo com seu artigo segundo, colaborar "[...] na defesa do patrimônio cultural do Paraná e no estímulo de toda a atividade intelectual e artística do mesmo Estado" (PARANÁ, 1935, s/p).

Em 1948, é criada a Divisão do Patrimônio Histórico Artístico e Cultural do Paraná pela Lei Estadual n° 112 de 15 de outubro, tendo de acordo com o seu artigo primeiro “[...] a finalidade de promover a defesa e restauração dos monumentos e objetos artísticos e históricos regionais e a conservação das paisagens e formações naturais características do Estado” (PARANÁ, 1948, s/p).

Já a redação da Lei Estadual n° 1.211, de 16 de setembro de 1953, que dispõe sobre o patrimônio histórico, artístico e natural do Estado do Paraná, segue a mesma estrutura do Decreto-Lei n° 25, de 1937 (PARANÁ, 1953).

A Constituição do Estado do Paraná, promulgada em 1989, reforça a competência concorrencial que o estado e a União têm de legislar sobre a proteção do patrimônio cultural e a competência dos municípios em promover essa proteção. Além disso, estabelece que  a preservação do patrimônio comum deve ser realizada pelo Estado com a cooperação da comunidade, e que cabe ao poder púbico manter órgãos voltados a esse fim nas diferentes escalas de atuação:

> Art. 191. Os bens materiais e imateriais referentes às características da cultura, no Paraná, constituem patrimônio comum que deverá ser preservado através do Estado com a cooperação da comunidade.
> Parágrafo único. Cabe ao Poder Público manter, a nível estadual e municipal, órgão ou serviço de gestão, preservação e pesquisa relativo ao patrimônio cultural paranaense, através da comunidade ou em seu nome (PARANÁ, 1989, p. 61).

Em âmbito municipal, o artigo 132 da Lei Orgânica de Porto Amazonas, aponta que “O Município promoverá e incentivará o turismo como fator de desenvolvimento social e econômico, preservados o patrimônio histórico, cultural, artístico, paisagístico e ambiental” (PORTO AMAZONAS, 1990, p. 24).

O artigo 126, da mesma lei, traz ainda que esse patrimônio deve ser preservado pelo município com a cooperação da comunidade, cabendo “ao poder público manter, no nível municipal, órgão ou serviço de gestão, preservação e pesquisa, relativo ao patrimônio cultural paranaense, através da comunidade ou em seu nome (PORTO AMAZONAS, 1990, p. 28).

O Plano Diretor de Porto Amazonas aponta a valorização do patrimônio como um dos eixos de desenvolvimento do município e indica que a conservação e a recuperação do Patrimônio Histórico-cultural do município deve ser promovido pelo poder público, a iniciativa privada e as organizações sociais (PORTO AMAZONAS, 2006).

O Plano Diretor de São Mateus do Sul define, como um de seus objetivos básicos, “A preservação do meio ambiente, através da preservação dos recursos naturais e da proteção do patrimônio histórico artístico, cultural, urbanístico, arqueológico e paisagístico” (SÃO MATEUS DO SUL, 2004, s/p). Além disso, o documento indica, em seu artigo 30, que a promoção da política de preservação do patrimônio histórico, artístico e natural do Município é de competência do Departamento de Planejamento (SÃO MATEUS DO SUL, 2004).

O Plano diretor de União da Vitória aponta o Patrimônio histórico e cultural como um dos eixos de ação, voltado à promoção da Qualidade de Vida Urbana (UNIÃO DA VITÓRIA, 2008).

A Lei Orgânica de Porto Vitória reforça, em seu artigo sétimo, a competência municipal de promover a proteção do patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico local, conforme disposto na Constituição de 1988 (PORTO VITÓRIA, 1990).

Apesar de prevista na legislação das diferentes esferas do poder público e da criação do Plano Nacional de Cultura e do Sistema Nacional de Cultura que busca a integração entre as ações, na prática, a competência de promover a proteção do patrimônio cultural, em alguns casos, ainda é relegada de uma escala de atuação política à outra, resultando na ausência de ações, principalmente, em âmbito municipal.

Além de ter sido instituído recentemente, o PNC ainda está em fase de implementação, tendo como meta que 60% dos municípios brasileiros estejam com sistemas de cultura institucionalizados e implementados até o ano de 2020 (BRASIL, 2011, p. 11). Dentre os quatro municípios pesquisados, apenas São Mateus do Sul aderiu ao plano, assinando o Acordo de Cooperação Federativa, em julho de 2015[12].

De acordo com um documento publicado pelo Ministério da Cultura, para que essa meta seja alcançada é necessário:

> [...] que o artigo 216-A da Constituição Federal, que cria o SNC, seja regulamentado. Ao mesmo tempo, será necessário dar continuidade aos programas de cooperação técnica com estados, Distrito Federal e cidades, que apoiam a elaboração dos instrumentos do SNC (plano de cultura, conselho e fundo), assim como a capacitação dos gestores (BRASIL, 2013, p. 25).

[12] Conforme relatório de adesão ao SNC disponível em: <http://www.cultura.gov.br/snc/situacao-dos-estados-e-municipios>. Acesso em: 08 mai. 2017.

Até o início de 2017, esse Acordo de Cooperação Federativa foi assinado por 66,5% dos municípios brasileiros, porém, apenas 6,2% dos municípios já instituíram os seus sistemas de cultura[13].

De acordo com Vainer (2001), alguns estudos relacionados com as escalas de ação política tendem a considerar que os problemas devem ser resolvidos na escala local, pois é nesta escala que os fenômenos acontecem, porém, o autor propõe a superação da oposição entre local e global por uma perspectiva multiescalar. Em outro texto, o autor aponta que “[...] o poder, mais do que nunca, não está nem no local nem no regional, nem no nacional nem no global... mas na capacidade de articular escalas, de analisar e intervir de modo transescalar” (VAINER, 2006, p. 28).

Nesse sentido, considera-se que medidas que proporcionem essa articulação com a colaboração entre as diferentes escalas de ação política, de modo a contribuir também com a coordenação e efetivação das ações em escala local, conforme as proposições do PNC e do SNC, podem proporcionar o êxito das políticas públicas voltadas ao patrimônio cultural. Podendo – se efetivamente implementadas –, levar à superação de problemas como a formulação de regras nas esferas federal e/ou estadual que são impostas à esfera local, sem levar em consideração as especificidades histórico-geográficas de cada município; o desconhecimento e a sobreposição de ações entre as três esferas, e a falta de colaboração entre elas, além da ausência de recursos financeiros e humanos (corpo técnico especializado) voltados às questões culturais na escala local.

## 1.2 MEMÓRIA E PATRIMÔNIO CULTURAL

A relação entre patrimônio cultural e memória se dá na medida em que é a memória que dá sentido ao patrimônio cultural, pois é através da memória que os indivíduos e a sociedade atribuem significado ao patrimônio, estando a memória coletiva, intimamente relacionada com a memória individual, uma vez que “a memória coletiva tira sua força e sua duração por ter como base um conjunto de pessoas, são os indivíduos que se lembram, enquanto integrantes do grupo” (HALBWACHS, 2003, p. 29).

Por outro lado, a preservação do patrimônio cultural também pode contribuir para a manutenção da memória, servindo, conforme a perspectiva de Maurice

[13] Conforme consulta realizada no portal do PNC disponível em: <http://pnc.culturadigital.br/metas/>. Acesso em: 08 mai. 2017.

Halbwachs (2003), como testemunho que auxilia na reconstrução das lembranças; para o autor, “Recorremos a testemunhos para reforçar ou enfraquecer e também para completar o que sabemos de um evento” (HALBWACHS, 2003, p. 29).

Nessa perspectiva, pode-se considerar como testemunhos desde relatos orais ou escritos, fotografias, mapas, fachadas de prédios, pontes, ruas, ou seja, qualquer elemento que nossa percepção possa alcançar e proporcione um quadro de referências, no qual a memória possa se amparar.

Entretanto, Halbwachs (2003) ressalta que os testemunhos têm papel acessório e complementar, não sendo suficientes para a manutenção de determinadas memórias que necessitam também de uma base comum, seja através da manutenção do grupo que a constituiu ou do significado simbólico a ela atribuído por outros grupos.

Assim como o patrimônio institucionalizado pelo Estado é produto de escolhas que definem o que será preservado para a posteridade, através de medidas de proteção e salvaguarda, a memória também depende de escolhas que definem o que será esquecido e o que será lembrado.

> [...] cabe lembrar, como advertiu Jacques Le Goff: o que sobrevive enquanto memória coletiva de tempos passados não é o conjunto dos monumentos e documentos que existiram, mas o efeito de uma escolha realizada pelos historiadores e pelas forças que atuaram em cada época histórica (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 44).

Essa escolha resulta na construção da chamada memória social ou memória histórica “que é fixada por uma sociedade através de mitos fundadores e de relatos, registros, documentos, monumentos, datas e nomes de pessoas, fatos e lugares que possuem significado para a vida coletiva” (CHAUÍ, 2000, p. 163).

Ao tratar da oposição entre memória e história, Pierre Nora (1993) faz uma crítica à construção de *lugares de memória*, apontando que

> Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais (NORA, 1993, p. 13).

Para o autor, a memória é algo vivo passivo de transformações:

> A memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, suscetível de longas latências e de repentinas revitalizações (NORA, 1993, p. 9).

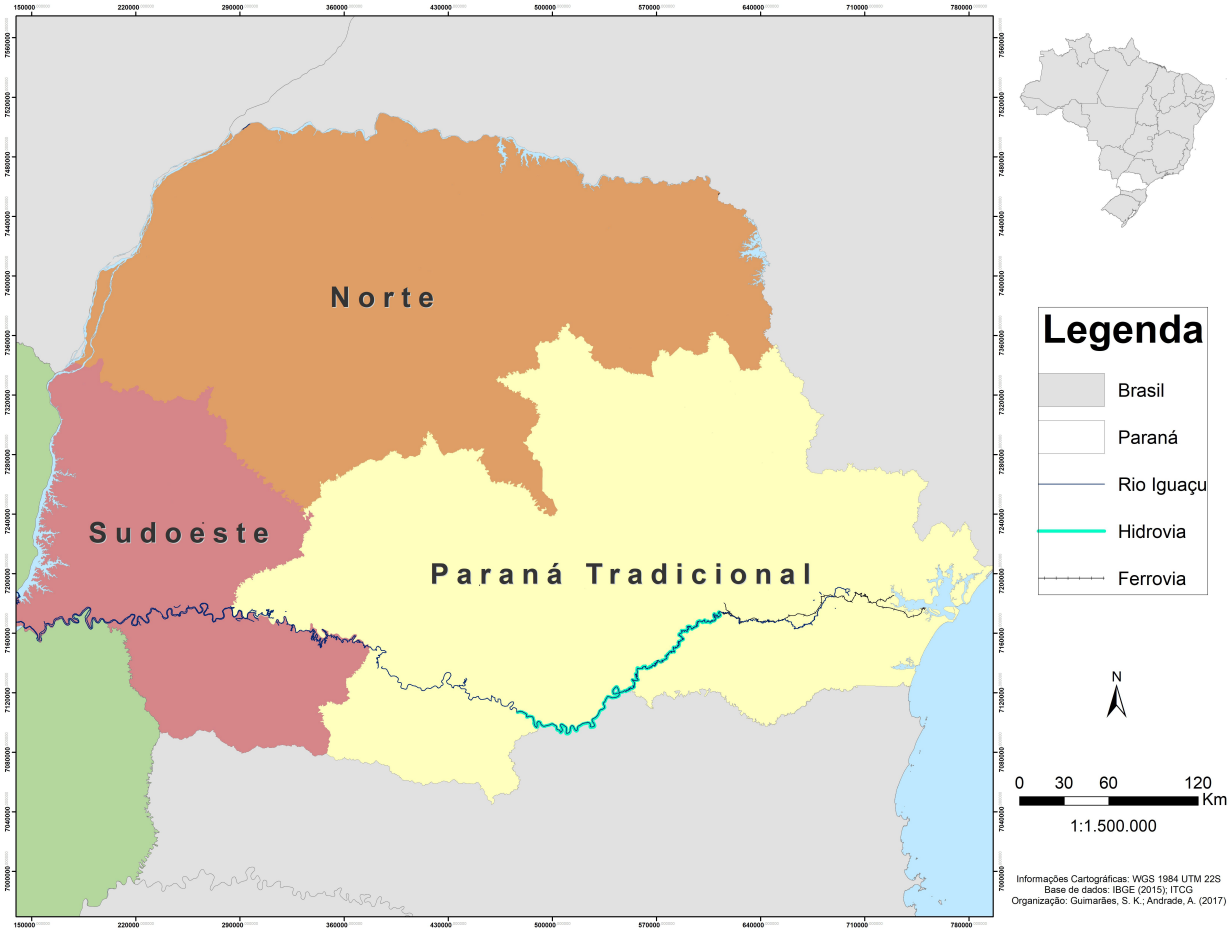
Tanto a memória individual quanto a memória coletiva estão em constante transformação, estando sujeitas a revitalizações, de modo que o papel do patrimônio não é a fixação de memórias, mas sim, a produção de memórias. A preservação do patrimônio cultural é importante tanto para aqueles que, no caso do objeto da presente pesquisa, vivenciaram a hidrovia do rio Iguaçu em atividade, lembrando de suas experiências, quanto para aqueles que hoje vivem ou visitam as cidades que possuem esse patrimônio, conhecendo essa história.

Além disso, o patrimônio cultural também possui um papel social, relativo à educação e ao lazer, sendo indispensável para que as pessoas conheçam e se reconheçam com a história das cidades em que vivem e para que essa mesma população, e também os turistas, tenham opções de entretenimento que valorizem a história e a cultura local.

## 2 O COMPLEXO EXPORTADOR DO PARANÁ TRADICIONAL

Inicialmente voltada ao transporte de sal para as criações de gado das fazendas dos campos de Palmas e de alimentos para a subsistência das comunidades ribeirinhas, a utilização da hidrovia do rio Iguaçu foi impulsionada pela implementação da navegação a vapor, no final do século XIX[14]. A utilização desse modal de transporte contribuiu para a formação e a ocupação de diversas cidades distribuídas ao longo do trecho navegável desse rio, propiciando em conjunto com a ferrovia, a inserção do estado do Paraná no sistema mundo de produção capitalista – acompanhando o que acontecia com o Brasil – e a constituição do chamado Complexo Exportador do Paraná Tradicional (Figura 02).

FIGURA 02 – Complexo Exportador do Paraná Tradicional




Nota: Mapa elaborado junto às atividades do Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional.

[14] De acordo com Wachowicz (1994), a implementação da navegação a vapor no rio Iguaçu fazia parte de um plano estratégico empreendido pelo governo brasileiro que – temendo um conflito bélico com a Argentina, motivado pela disputa de fronteiras na região dos vales dos rios Iguaçu e Uruguai – pretendeu ligar o interior oeste paranaense aos principais centros brasileiros através da conexão com o litoral.

Conforme apontado por Cardoso e Westphalen (1986), a partir de Brasil Pinheiro Machado, a história do Paraná é subdividida em três processos históricos de ocupação que dão origem a três comunidades regionais distintas:

> [...] a do **Paraná Tradicional**, que se esboçou no século XVII, com a procura do ouro, e estruturou-se no século XVIII sobre o latifúndio campeiro dos Campos Gerais, com base na criação e no comércio do gado e, mais tarde, no século XIX, nas atividades extrativas e no comércio exportador da erva-mate e da madeira; e as do **Paraná moderno**, já no século XX, sendo a **Norte**, com a agricultura tropical do café e que, pelas origens e interesses históricos, ficou, a princípio, mais diretamente ligada a São Paulo, e a do **Sudoeste e Oeste**, dos criadores de suínos e plantadores de cereais que, pelas origens e interesses históricos, ficou a princípio mais intimamente ligada ao Rio Grande do Sul (CARDOSO; WESTPHALEN, 1986, p. 9, grifo do autor).

A região do Paraná Tradicional, primeira região a ser ocupada no estado pelos colonizadores, estende-se “pela planície litorânea, as encostas da Serra do Mar, o primeiro, segundo, e o terceiro planaltos, mas neste último apenas no centro-sul do estado, onde se localiza a cidade de Guarapuava” (CUNHA, 2003, p. 12).

O extrativismo vegetal, especialmente a extração da erva-mate, desenvolveu-se simultaneamente à atividade tropeira, ocupando as áreas de floresta às margens dos campos e se constituindo como alternativa para aqueles que não participavam das atividades campeiras (DRUCIAKI, 2013). “A erva-mate afirmou-se como base cultural do vale do Iguaçu, principalmente pelo raio doméstico da sua expansão, desde a elaboração primitiva, o seu fabrico e seu consumo, quase local” (LAZIER, 1985, p. 25).

> O que se percebe de imediato é que a sociedade de base agrária que se formou nessa região, dependia do que o ambiente natural tinha a oferecer. É assim que os campos naturais foram explorados pela criação e invernagem de gado, as florestas o foram pelo extrativismo do mate e da madeira, como também pelos seus frutos que alimentavam não apenas os homens, mas também o gado criado à solta (CUNHA, 2003, p. 18).

O aperfeiçoamento do transporte hidroviário, através do rio Iguaçu com a implementação da navegação a vapor, foi fundamental para a estruturação política, econômica e cultural da região, adquirindo importância nas três primeiras décadas do século XX, para o escoamento da produção local, atendendo inicialmente aos ciclos regionais da erva-mate e depois da madeira. Porém, antes da utilização dos barcos a vapor, o rio já era utilizado como meio de transporte, primeiro pelos povos indígenas que habitavam a região e depois com as expedições exploratórias e militares que visavam à conquista desse território.

## 2.1 AS PRIMEIRAS EXPEDIÇÕES

Com 1.230 km de extensão, o rio Iguaçu nasce na borda ocidental da Serra do Mar e cruza os três planaltos paranaenses até chegar a sua Foz no rio Paraná (PARANÁ, 2013). Destes 1.230 km, apenas 300 km são navegáveis em território paranaense (RIESEMBERG, 1973, p. 16 apud SILVA, SOPELSA, 2013), trecho que compreendia desde o Porto de Caiacanga – localidade que atualmente pertence ao município de Porto Amazonas –, até o Porto do Salto – localidade que deu origem ao município de Porto Vitória.

Esse trecho passa por localidades que atualmente correspondem aos municípios paranaenses de “Palmeira, Porto Amazonas, Lapa, São João do Triunfo, Antônio Olinto, São Mateus do Sul, Paulo Frontim, Paula Freitas, União da Vitória e Porto Vitória” (ANSBACH, 2008, p. 40). No entanto, seus afluentes possuem trechos navegáveis também em território pertencente ao estado de Santa Catarina, passando pelos municípios de “Canoinhas, Três Barras, Rio Negro, Porto União e Irinópolis” (ANSBACH, 2008, p. 41).

Os primeiros registros da utilização do rio Iguaçu como meio de transporte são os relatos da passagem do aventureiro espanhol Álvar Núñez Cabeza de Vaca pela região, em 1542, que apontam que os povos indígenas que a habitavam já conheciam o transporte fluvial (SOARES, 2001), sendo a nomenclatura Iguaçu um termo de origem tupi-guarani que significa “água grande” ou “muita água” (PARANÁ, 2013).

Posteriormente, diversas expedições exploratórias e militares[15] percorreram o rio. Dentre as expedições militares, Sebben (1992, p. 18) aponta que “a primeira de que se tem notícia foi a do bandeirante Zacarias Dias Cortes em 1726”. Também se destacam, na literatura, as expedições do tenente Domingos Lopes Cascais em 1768, do tenente Bruno da Costa Filgueiras e do capitão Antônio da Silveira Peixoto, em 1769 (MAACK, 2002).

Em 1836, foram realizadas novas expedições que tinham por objetivo a conquista dos campos de Palmas então ocupados pelos povos indígenas, essas expedições foram comandadas, respectivamente, pelo padre Ponciano José de Araújo e por Pedro de Siqueira Cortes. Ambos chegaram ao local pretendido e, em disputa pela posse da região, começaram a levar o gado para estes campos em 1939 (BACH, 2006).

[15] “As expedições militares para o reconhecimento dos grandes sistemas fluviais e da constituição geográfica realizaram-se principalmente durante a época das relações belicosas entre Portugal e Espanha, de 1761 até 1777, após a anulação do tratado de Madri” (MAACK, 2002, p. 79).

A criação de gado nas fazendas dos campos de Palmas propiciou a busca por alternativas que facilitassem o transporte de sal para as criações e de alimentos e outros produtos para a população que começou a se instalar na região. Essas mercadorias eram transportadas tanto por terra quanto pelo rio através de canoas.

> Com a descoberta dos campos de Palmas e sua exploração a partir de 1839, o gado necessitava de sal, que era levado, por canoas, dos portos de Rio Negro e da barra do rio da Areia até Porto União da Vitória. Além do sal, as canoas levavam querosene, tecido, bebidas e alimentos, trazendo erva-mate, couros, crina, madeira, charque e outros produtos (BACH, 2006, pp. 21-22).

Visando encontrar novos percursos que facilitassem o transporte do sal trazido do litoral para alimentar o gado de Palmas e do gado levado de Palmas para os centros consumidores, Pedro Siqueira Cortes deu início à utilização do vau[16] que daria origem ao povoado de Porto União:

> […] resolveram os fazendeiros conseguir, por terra, chegar aos Campos Gerais de Curitiba. Encarregaram dessa missão o novo comandante dos Permanentes, Capitão Pedro de Siqueira Côrtes. Siqueira Côrtes, subindo o Rio Iguaçu, cerca de 8 léguas, fez a travessia em um vau e dirigiu-se, por terra, até Palmeira. Esse vau, descoberto e utilizado por Pedro Siqueira Côrtes, em 1842, é que deu origem a Porto União da Vitória (LAZIER, 1985, p. 13).

Após a descoberta do vau, foi aberta uma estrada, em 1846, que ia de Palmas até o vau, impulsionando, assim, o movimento econômico e o início do povoamento da localidade. “Junto ao vau criou-se o pouso dos tropeiros, com ronda e potreiros para os animais, nascendo nos arredores os primeiros estabelecimentos comerciais e artesanatos de artigos de couro para abastecer os viajantes” (SEBBEN, 1992, p. 69).

> Se viessem por terra, pela estrada de Palmeira até o vau, os cargueiros transpunham o rio, pelo vau, e seguiam para Palmas. Se o sal vinha pelo rio, desde o Porto de Caiacanga (atual Porto Amazonas), era desembarcado nessa localidade e pela estrada seguia para Palmas. O gado de Palmas para Palmeira e outras localidades passava, também, pelo vau. (LAZIER, 1985, p. 13).

Assim, conforme relato do Coronel Bandeira, reproduzido por Lazier (1985), o povoado que surgiu com a descoberta do vau foi denominado como Porto da União, em função da sua utilização, tanto como porto de embarque e desembarque fluvial quanto como para a travessia do gado através do vau.

[16] Denominação dada ao local em que é possível atravessar um rio – de uma margem a outra – a pé ou a cavalo em função da baixa profundidade.

## 2.2 A NAVEGAÇÃO A VAPOR

De acordo com Bach (2006), o interesse por empreender a navegação a vapor no rio Iguaçu aumentou a partir do relatório dos engenheiros Keller[17], contratados para explorar o rio Iguaçu em 1866. Entretanto, as primeiras tentativas de estabelecer a navegação a vapor no rio Iguaçu foram frustradas. Ainda de acordo com o autor, em 1871, o tenente-coronel Manuel de Oliveira Franco teve seu pedido negado pelo presidente da Província; em 1876, a companhia Kitto obteve o privilégio para navegar nos rios Iguaçu e Barigui por 50 anos, contudo, não conseguiu cumprir os trabalhos de recuperação a que tinha se proposto e teve seu contrato rescindido; e em 1878, o brigadeiro José Correia de Bittencourt teve seu pedido aprovado junto à Assembléia Provincial e logo depois negado pelo presidente da Província.

A autorização para dar início à navegação a vapor no rio Iguaçu foi então concedida a Amazonas de Araújo Marcondes, pelo Decreto Imperial n° 7.248, de 19 de Abril de 1879, que lhe concedeu o "privilégio para estabelecer por si ou por meio de uma companhia, uma linha de navegação a vapor no rio Iguassú, desde o ponto denominado – Cayá Canga até ao Porto de União" (BRASIL, 1879, p. 217).

Filho de Francisco Inácio de Araújo Pimpão, Marcondes se estabeleceu em Porto União da Vitória em 1880, dando início às suas atividades empresariais, a partir da compra de um estabelecimento comercial e de alguns barcos, passando assim "a ser o adquirente das mercadorias transportadas por jangadas ou balsas" (LAZIER, 1985, p. 21).

Após obter a autorização para dar início à navegação a vapor no rio Iguaçu, Amazonas de Araújo Marcondes ficou durante três meses no Arsenal da Marinha, no Rio de Janeiro, para aprender sobre mecânica e construção naval, e providenciou a compra do primeiro vapor a navegar o rio Iguaçu, o Vapor Cruzeiro (Fotografia 01) que recebeu o nome de uma das fazendas de sua mãe (BACH, 2006).

Em função de seu tamanho, a embarcação levou quatro meses para ser transportada de Antonina a Porto Amazonas, sendo necessárias onze carroças puxadas por bois para o transporte das partes do vapor (LAZIER, 1985; BACH, 2006).

---

[17] "[...] a expedição ao rio Iguaçu fez parte de um projeto imperial que buscava conhecer os rios brasileiros que, de alguma forma, possibilitassem ligações com a província do Mato Grosso no contexto da Guerra do Paraguai. Para tanto, os Keller percorreram os rios Ivaí, Tibagi e Paranapanema (norte da Província do Paraná) e posteriormente o Iguaçu, sempre apontando possibilidades ou inviabilidades de trajetos navegáveis que levassem à Província de Mato Grosso" (KARPINSKI, 2012, p. 39).

> [O vapor Cruzeiro] media 80 palmos (17,60 m) de comprimento por 26 palmos de boca (5,72 m) e tinha duas rodas de propulsão nas laterais. Com força de 18 cavalos-vapor e calado de 18 polegadas inglesas (45,72 centímetros), tinha capacidade de carga de 800 arrobas e podia ainda rebocar uma lancha atada à popa (BACH, 2006, p. 24).

FOTOGRAFIA 01 – Vapor Cruzeiro

Fonte: ANSBACH (2008). Acervo: José Nelson de Souza (s.d.).

O vapor fez sua viagem inaugural, no dia 27 de dezembro de 1882, partindo de Porto Amazonas até Porto União da Vitória, percorrendo 55 léguas em dois dias. O segundo vapor, lançado também por Marcondes e chamado de Visconde de Guarapuava, foi armado já em União da Vitória (BACH, 2006).

Com o decorrer do tempo, surgiram diversas embarcações, administradas por diferentes empresas, que gradativamente foram adaptadas também ao transporte de passageiros e foram aumentando em tamanho e em velocidade (SILVA; SOPELSA, 2013). Nas três primeiras décadas do século XX, além do abastecimento das localidades ribeirinhas, a hidrovia do rio Iguaçu adquiriu importância para o escoamento da produção local, atendendo inicialmente aos ciclos regionais da erva-mate e depois da madeira.

As embarcações eram destinadas, principalmente, ao transporte das cargas de seus proprietários, fazendo com que a sua manutenção fosse onerosa, pois em períodos de entressafra ou de estiagem do rio, a tripulação – constituída por

profissionais especializados como pilotos e mecânicos – não podia ser dispensada, fazendo com que seus proprietários precisassem operar como empresas de transporte, para aproveitar o trabalho da tripulação, mesmo em período de entressafra (BACH, 2006).

Por iniciativa de Nicolau Mäder – um desses empresários – foi criada, em 27 de abril de 1915, a Lloyd[18] Paranaense S.A., uma empresa constituída pela fusão de diversas empresas que exploravam o transporte fluvial no Iguaçu: “Hauer & Cia., Paulino Vaz & Cia., Buhrer Cordeiro & Cia., Buhrer & Cia. e Souza & Cia” (LAZIER, 1985, p. 22).

Com sede inicialmente em Porto Amazonas e depois transferida para São Mateus do Sul, em 1918, a Lloyd Paranaense permitiu que as embarcações tivessem sua gestão unificada, pois “reuniria vários tipos de embarcações, que distribuiriam as cargas conforme a sua localização e o nível do rio; além disso, unificaria a administração e as equipes de empregados” (BACH, 2006, p. 64).

A empresa permitiu ainda a renovação da frota e a padronização das embarcações, bem como a ampliação do conforto e higiene ofertados para o transporte de passageiros, conferindo assim, status às viagens realizadas a bordo de um desses vapores (SILVA; SOPELSA, 2013).

Na mesma época, a integração entre hidrovia e ferrovia, propiciada por um modelo de implantação de ferrovias voltadas ao escoamento da produção do interior do país para o litoral, visando à exportação (MONASTIRSKY, 2006), facilitou ainda mais o escoamento de mercadorias como a erva-mate e a madeira.

> [...] as ferrovias brasileiras foram implantadas para atender às demandas de produtos exportáveis. Regiões produtoras/exportadoras de matérias primas formaram as “bacias de exportação” e apresentaram uma organização territorial específica para este fim. No que diz respeito aos transportes, a infra-estrutura era formada por uma ferrovia entre o interior produtor e o litoral, estradas naturais de acessos ao sistema ferroviário e o porto exportador. (MONASTIRSKY, 2006, p. 50).

Essa integração entre hidrovia e ferrovia foi possibilitada pela implantação da Estrada de Ferro do Paraná, Linha Paranaguá – Curitiba, iniciada em 1880 e concluída em 1885, com a construção do prolongamento da “linha tronco, primeiro até Porto Amazonas, depois até Ponta Grossa (1894)” (MONASTIRSKY, 2006, p. 52), e pela construção do Ramal de Serrinha, em Nova Restinga, decorrente da “necessidade da

[18] A denominação *Lloyd* – frequentemente atribuída a empreendimentos hidroviários –, foi sugerida por um dos empresários que a constituiu, não estando associada a outros empreendimentos hidroviários maiores como o Lloyd Brasileiro.

reconstrução do ramal de Serrinha a Porto Amazonas, que fazia parte do prolongamento de Curitiba a Ponta Grossa (1914)" (KROETZ, 1985, p. 43).

Porém, a utilização da hidrovia como principal modal de transporte entrou em declínio em função de fatores como a decadência da economia ervateira e a paulatina substituição desses dois modais – hidrovia e ferrovia –, pela ampliação e aperfeiçoamento da malha rodoviária, principalmente a Rodovia do Xisto.

A expansão da indústria automobilística e a substituição das importações, acentuadas depois da Segunda Guerra Mundial, contribuíram para a intensificação da rodoviarização no Brasil, entre as décadas de 1950 e 1960. No estado do Paraná, o primeiro trecho da atual BR-476, conhecida como Rodovia do Xisto (antes PR-5 ou Rodovia do Sudoeste), inaugurado em 1967, passava por Curitiba, Contenda, Lapa e São Mateus do Sul. Esse trecho foi construído a partir de um convênio realizado entre o DER e a Petrobrás, em 1962, para atender a indústria do xisto[19] (PARANÁ, 2017, s/p).

Já a economia ervateira, que havia adquirido importância na segunda metade do século XIX diante da crise tropeira e com a intensificação da "exportação para os países do Prata" (SEBBEN, 1992, p. 75), não se prolongou por um grande período.

> Sob um ponto de vista econômico, esta atividade teve importância também devido a articulação internacional que se fazia, exportando principalmente para região do Prata, na Argentina, e para o Chile. No entanto, foi uma atividade que não teve uma longa duração. A maneira como se processava a atividade era de forma muito rudimentar para época, sem contar que o Paraná sofria seriamente com a questão de infraestrutura (DRUCIAKI, 2013, p. 38).

De acordo com Boguszewski (2007), a exploração econômica da erva-mate, no estado do Paraná, teve início a partir de 1820, entrando em declínio a partir de 1930, quando:

> […] a política de substituição de importação pelo plantio de ervais próprios na Argentina, seguida de políticas de proteção ao produtor interno, fazem a exportação para aquele mercado decrescer acentuadamente até praticamente desaparecer em 1950. O comércio da erva-mate paranaense entra então em uma fase onde já não conseguirá mais recuperar a mesma importância dos áureos tempos (BOGUSZEWSKI, 2007, p.30).

Além disso, Druciaki (2013) aponta que o escoamento da madeira que teve a sua extração estimulada após o final da primeira Guerra Mundial, em função da dificuldade de importação de madeira européia, passou a ser realizado por terra, intensificando assim "a ampliação da rede viária através de estradas" (DRUCIAKI,

[19] Rocha sedimentar rica em material orgânico que possui grandes reservas em São Mateus do Sul.

2013, p. 40). A hidrovia foi então extinta após a desativação da Lloyd Paranaense S.A., em 1953.

> Em 1953, com a liquidação do Lloyd Paranaense, extinguiu-se a navegação a vapor no Iguaçu. Os barcos foram desmontados ou transferidos para outros rios e o grupo profissional que ela formou, já bastante numeroso, dispersou-se, numa penosa tentativa de adaptar-se a outras funções. O rio silenciou, em abandono. A mata marginal avançou sobre os velhos portos de embarque, fechando-os, e algumas povoações que cresceram em função deles entraram em melancólico arruinamento. Encerrou-se assim, o mais formoso ciclo da história do vale. Durara 71 anos (RIENSEMBERG, 1973, p.87 apud LAZIER, 1985, p. 22).

Mesmo com a extinção da Lloyd, algumas embarcações como o Vapor Santa Maria, o Vapor Vitória e a lancha Iguaçu ainda navegaram pelas águas deste rio, até aproximadamente os anos de 1955 e 1959, respectivamente (LAZIER, 1985).

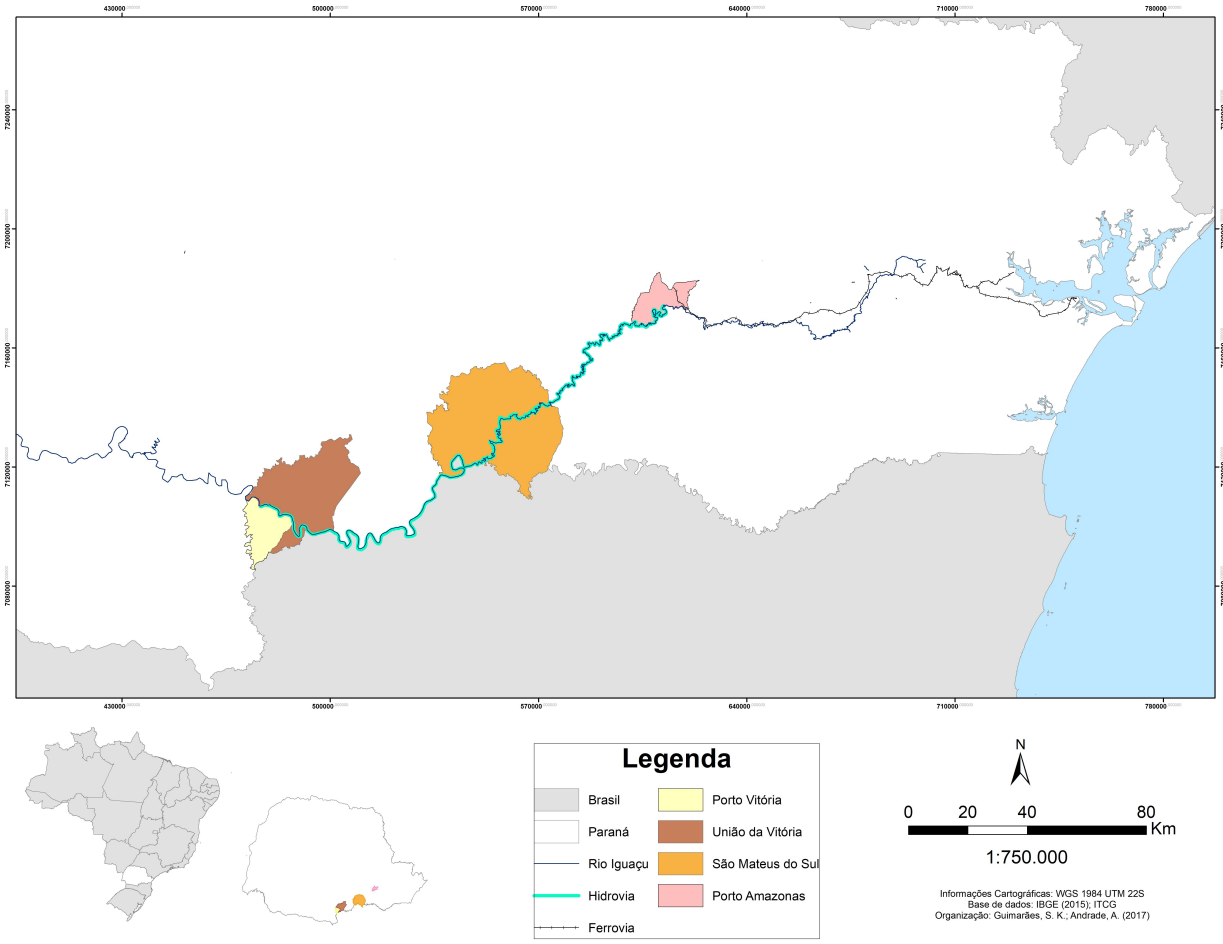
Além de desempenhar um importante papel na estruturação política e econômica da região do médio Iguaçu, a ampliação da circulação de mercadorias e passageiros, propiciada pelas atividades hidroviárias entre os anos de 1882 e 1953, proporcionou ainda o desenvolvimento social e cultural local e regional e, consequentemente, a constituição do que hoje consideramos como patrimônio cultural das cidades formadas ao longo do seu trajeto.

## 2.3 HIDROVIA DO RIO IGUAÇU E A FORMAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PESQUISADOS

O processo de formação e ocupação dos quatro municípios pesquisados (Figura 03) esteve constantemente atrelado com a exploração da hidrovia do rio Iguaçu. Cada povoado formado ao longo do trecho navegável do rio Iguaçu seguiu uma trajetória diferenciada, resultado de fatores diversos como a sua função logística e econômica, dada por sua localização ao longo da hidrovia e do complexo exportador que se constituiu na região, e por fatores políticos e sociais.

Porto Amazonas e Porto Vitória compreendem, respectivamente, o início e o término do trecho navegável do rio; São Mateus do Sul foi um importante ponto de parada para as embarcações, no qual, além da sede da Lloyd Paranaense S.A., havia estaleiros para a manutenção das embarcações; e União da Vitória se desenvolveu em função da descoberta do vau, acontecimento que aproximou o caminho das tropas ao leito navegável do rio Iguaçu.

FIGURA 03 – Municípios pesquisados




Nota: Mapa elaborado junto às atividades do Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional.

Atualmente, os quatro municípios apresentam diferentes configurações sócio-econômicas. De acordo com dados estatísticos disponibilizados pelo IBGE, é possível observar que Porto Amazonas e Porto Vitória, que foram os últimos municípios a adquirir autonomia política, hoje possuem os menores números de habitantes, as menores extensões territoriais (Tabela 01).

TABELA 01 – Comparativo entre os municípios pesquisados

| Municípios | População (2010) | Área (2015) | Emancipação política | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Ano | Origem |
| **Porto Amazonas** | 4.514 | 186,581km² | 1947 | Distrito desmembrado de Palmira |
| **São Mateus do Sul** | 41.257 | 1.341,714 km² | 1912 | Distrito desmembrado de São João do Triunfo |
| **União da Vitória** | 52.735 | 719,998 km² | 1890<br>1916 | - Freguesia desmembrada de Palmas<br>- Desmembramento de Porto União da Vitória em Porto União (SC) e União da Vitória (PR) |
| **Porto Vitória** | 4.020 | 213,013 km² | 1963 | Distrito desmembrado de União da Vitória |

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE
Org.: Guimarães, S. K. (2017).

### 2.3.1 Porto Amazonas: marco zero e conexão entre hidrovia e ferrovia

O povoado que deu origem ao município de Porto Amazonas surgiu às margens do rio Iguaçu, com a utilização do chamado Porto de Caiacanga, ponto em que este rio passa a ser navegável e a partir do qual foram realizadas as primeiras expedições exploratórias.

Por volta de 1876, tentou-se estabelecer, nessa localidade que pertencia à Fazenda dos Papagaios, uma colônia inglesa chamada Colônia Kitto. Após o fracasso dessa tentativa, e com a redistribuição das terras que pertenciam à antiga colônia, a localidade – então chamada de Porto das Laranjeiras, e que hoje corresponde ao Porto Velho – passou a ser ocupada por imigrantes (BACH, 2006).

A movimentação gerada pelo transporte fluvial e potencializada pela implantação da navegação a vapor, em 1882, e a integração com um ramal da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, em 1914, possibilitou que o povoado passasse à condição de “vila pela Lei Estadual nº. 1.482 de 12 de março de 1915” (MÜLLER, 1997, p. 13).

Com a inauguração da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, em 1885, as mercadorias que chegavam a Porto Amazonas, através da hidrovia, eram levadas por terra até Curitiba. Depois, com a inauguração do ramal de Restinga Seca (Estação da Serrinha, hoje Engenheiro Bley), em 1892, a distância entre a estrada de ferro e Porto Amazonas passou a ser de 12 km. O novo traçado da ferrovia que chegava até a atual sede de Porto Amazonas foi inaugurado em 1914 (BACH, 2006).

A convergência entre os dois modais de transporte – hidrovia e ferrovia – e a decorrente oferta de trabalho contribuíram tanto para a ocupação quanto para a transformação econômica, social e cultural desta localidade que passou a exercer a função de centro de recepção e distribuição de mercadorias.

> A erva-mate, a madeira e todo o tipo de mercadorias eram trazidos da região Sudoeste e dos municípios de Porto União e União da Vitória, São Mateus, Lapa, etc.; dezenas de vapores transportavam diuturnamente o progresso e depositavam em armazéns e nos pátios nas proximidades da linha férrea aguardando o embarque para os grandes centros de industrialização, e também para exportação (MÜLLER, 1997, p. 13).

De acordo com Müller, o auge da navegação a vapor e da movimentação econômica em Porto Amazonas se deu no “período compreendido entre 1940 e 1950” (MÜLLER, 1997, p. 26), mesmo período em que o então distrito de Porto Amazonas adquiriu autonomia política, sendo desmembrado de Palmeira e elevado à categoria de Município, pela Lei Estadual n° 02, de 11 de Outubro de 1947 (PARANÁ, 1947).

Todavia, diversos fatores, como a decadência da economia ervateira e a construção de rodovias, como a Rodovia do Xisto, fizeram com que essa prosperidade fosse, aos poucos, reduzida. A desativação da hidrovia, na década de 1950, e a alteração do traçado da ferrovia culminaram no abandono da linha férrea que passava pela sede de Porto Amazonas, causando ainda mais estagnação econômica na cidade (MÜLLER, 1997).

A hidrovia do rio Iguaçu deixou, então, de ser a principal alternativa de transporte, sendo substituída pela rodovia – mais ágil e eficiente –, fazendo com que a estrutura voltada à navegação, composta por vapores, lanchas, portos, estaleiros, armazéns, entre outros, perdesse a sua utilidade original. Com o abandono da hidrovia e a desativação da linha férrea, “a angústia do abandono e a recessão causaram um verdadeiro êxodo de portoamazonenses, principalmente à Capital do estado” (MÜLLER, 1997, p. 26).

Desse modo, o município de Porto Amazonas passou, gradativamente, a desenvolver outras atividades, destacando-se, atualmente, pelo cultivo de maçãs que, de acordo com Müller (1997), teve início em 1976. Além disso, desde 1983, Porto Amazonas realiza anualmente a Festa da Maçã, evento no qual, além da realização de atividades culturais, são comercializadas grandes quantidades dessa e de outras frutas.

Entretanto, a gestão que assumiu a prefeitura, em janeiro de 2017, emitiu no portal do município, na internet, uma nota pública informando o cancelamento da Festa da Maçã para o ano de 2017, sob a justificativa de que os recursos que seriam destinados à festa serão destinados a investimentos em espaços para sediar novas empresas (PORTO AMAZONAS, 2017, s/p).

### 2.3.2 São Mateus do Sul: ponto central da navegação

A localidade que deu origem ao município de São Mateus do Sul surgiu como pouso de tropas de bandeirantes, sua ocupação teve início em 1877. Em 1883, imigrantes alemães fundaram uma empresa para a exploração de petróleo na localidade e, em 1890, chegaram cerca de duas mil famílias de imigrantes poloneses que foram assentados primeiro nas colônias Iguaçu, Taquaral, Cachoeira e Canoas, e mais tarde, na Colônia Água Branca. O povoado que foi chamado inicialmente de Colônia Santa Maria, teve seu nome alterado para Colônia Maria Augusta e depois para Colônia São Mateus. Pertencente ao município de São João do Triunfo, São Mateus foi

elevado à categoria de vila em 1908, e à categoria de cidade em 1912, tendo seu nome alterado para São Mateus do Sul em 1943 (IBGE, 2016).

De acordo com Bach (2006, p. 96), “São Mateus se tornou, já nos primeiros anos, o maior centro produtor de erva-mate da região”. Já a atividade hidroviária foi intensificada com a transferência, em 1918, da sede da Lloyd Paranaense de Porto Amazonas para São Mateus, e com a concentração de empresas e trabalhadores especializados no transporte fluvial na localidade que se tornou o ponto central da navegação do rio Iguaçu. Conforme apontado pelo autor, “São Mateus do Sul, centro dos navegantes, chegou a ter estaleiros com operários especializados em armação e montagem de vapores, entre eles o de Antônio Tápia Sanches e o do Lloyd Paranaense” (BACH, 2006, pp. 96-97).

Ainda de acordo com o mesmo autor, foi instalada em São Mateus, em 1929, a agência da Capitania dos Portos de Paranaguá, sendo extinta em 1965, com a aposentadoria de seu último funcionário, porém, o registro da última movimentação de vapor, feito pela agência, data de 1963. A agência “tinha como objetivo orientar, registrar e fazer cumprir o regulamento do transporte marítimo e fluvial” (BACH, 2006, p. 59).

### 2.3.3 União da Vitória: encontro de caminhos

O município de União da Vitória surgiu do desmembramento de Porto União da Vitória em duas cidades separadas pela estrada de ferro: União da Vitória, pertencente ao estado do Paraná, e Porto União, pertencente ao estado de Santa Catarina. Um mosaico montado exatamente entre os trilhos do trem, na Praça do Contestado, inaugurada em 2012, representa essa divisão (Fotografia 02).

O desmembramento do município em dois estados resultou de disputas territoriais decorrentes da Guerra do Contestado[20], que teve início em 1912 e terminou em 20 de outubro de 1916, com a assinatura de um acordo entre Paraná e de Santa Catarina, originando a alcunha de *Gêmeas do Iguaçu*, tendo em vista que as cidades aparentam ser uma só.

[20] Gerada pela disputa jurídica por domínios territoriais entre os estados do Paraná e de Santa Catarina, decorrentes da imprecisão da definição dos limites territoriais entre as duas então províncias, a Guerra do Contestado teve consequências ampliadas por fatores culturais (HAPNER, 2012). A concessão de terras já ocupadas por posseiros que viviam na região, para empresas como a Brazil Railway Company e a Soutthern Brazil Lumber Colonization Company geraram uma revolta instigada por figuras supersticiosas, como os monges João e José Maria, ampliando as consequências do conflito (MOCELLIN, 2012).

FOTOGRAFIA 02 – Mosaico representando a divisão entre Paraná e Santa Catarina

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Monastirsky, L. B. (2016). Nota: Na fotografia a autora.

De acordo com Lazier (1985, p. 7), a origem do povoado de Porto da União, por vezes confundida com a origem de Porto Vitória, deve-se ao “povoamento dos campos de Palmas em 1836 e continua com a descoberta do vau em 1842 e com a abertura da estrada de rodagem de Palmas a Palmeira em 1846”.

Assim, União da Vitória nasceu do encontro entre caminhos percorridos por terra e através do rio Iguaçu com a passagem do vau, tendo se constituído como um importante centro comercial e cultural.

> União da Vitória, ponto de encontro dos caminhos das tropas com o leito navegável do rio Iguaçu, cuja posição estratégica foi reforçada com a passagem dos trilhos da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande, figurou, durante um século, como o mais importante centro comercial e cultural da região (SEBBEN, 1992, p. 37).

Inicialmente, o povoado de Porto da União pertenceu à “freguesia de Palmas, Município de Guarapuava” (LAZIER, 1985, p. 30), sendo elevado à Freguesia – quando Palmas foi elevada à categoria de Vila, em 1877 – e tendo seu nome alterado para União da Vitória. Posteriormente, através do Decreto nº. 54, de 27 de março de 1890, a Freguesia de União da Vitória foi elevada à categoria de Vila, passando a denominar-se

Porto União da Vitória, última denominação antes do desmembramento ocorrido em 1916.

### 2.3.4 Porto Vitória: ponto final da navegação

Posteriormente, diversas expedições exploratórias e militares[21] percorreram o rio, dentre as expedições militares, Sebben (1992, p. 18) aponta que “a primeira de que se tem notícia foi a do bandeirante Zacarias Dias Cortes em 1726”. Também se destacam, na literatura, as expedições do tenente Domingos Lopes Cascais, em 1768, do tenente Bruno da Costa Filgueiras e do capitão Antônio da Silveira Peixoto, em 1769 (MAACK, 2002).

Ao chegar ao final do trecho navegável do rio Iguaçu, no Porto do Salto, com sua expedição militar, Antônio da Silveira Peixoto foi “impedido de continuar a navegar, devido a uma laje de pedra que atravessava todo o rio [...], pois é neste local que termina a navegabilidade do rio Iguaçu, dando início às grandes corredeiras” (MELO JUNIOR, 2001, pp. 23-24), o capitão então fundou nesse local o Entreposto de Nossa Senhora da Vitória, localidade que deu origem ao município de Porto Vitória.

De acordo com Bach (2006), a colonização de Porto Vitória teve início por volta de 1909, com a chegada de imigrantes alemães e dinamarqueses. Em 1925, a localidade passou à categoria de vila, sendo elevada a Distrito pertencente à União da Vitória, pela Lei nº. 790, de 14 de novembro de 1951 (PARANÁ, 1951), e a município, pela Lei nº. 4788, de 29 de novembro de 1963 (PARANÁ, 1963).

[21] “As expedições militares para o reconhecimento dos grandes sistemas fluviais e da constituição geográfica realizaram-se principalmente durante a época das relações belicosas entre Portugal e Espanha, de 1761 até 1777, após a anulação do tratado de Madri” (MAACK, 2002, p. 79).

# 3 O PATRIMONIO CULTURAL DA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU

O patrimônio cultural, constituído nas cidades formadas ao longo da hoje extinta hidrovia do rio Iguaçu e identificado nos municípios de Porto Amazonas, São Mateus do Sul, União da Vitória e Porto Vitória, é composto tanto por memórias e histórias contadas por aqueles que vivenciaram o período de efervescência econômica e cultural, propiciado pelas atividades hidroviárias e repassadas pelas gerações seguintes, bem como por bens materiais remanescentes dessa época, como os vestígios dos antigos portos, barcos a vapor, fotografias e objetos pertencentes a acervos de particulares e de museus.

Também foram considerados, no levantamento desse patrimônio, aqueles elementos com função comemorativa, criados após o término da navegação, construídos com fins de rememoração, como réplicas que remetem aos antigos vapores – em miniaturas ou em edificações – e pinturas que representam a navegação do rio Iguaçu em fachadas de casas e em locais públicos, pois, de acordo com Choay:

> Todo objeto do passado pode ser convertido em testemunho histórico sem que para isso tenha tido, na origem, uma destinação memorial. De modo inverso, cumpre lembrar que todo artefato humano pode ser deliberadamente investido de uma função memorial (CHOAY, 2001, p. 26).

Assim, este capítulo apresenta o patrimônio cultural hidroviário, identificado na pesquisa, buscando estabelecer relações com a atuação do poder público em cada município pesquisado.

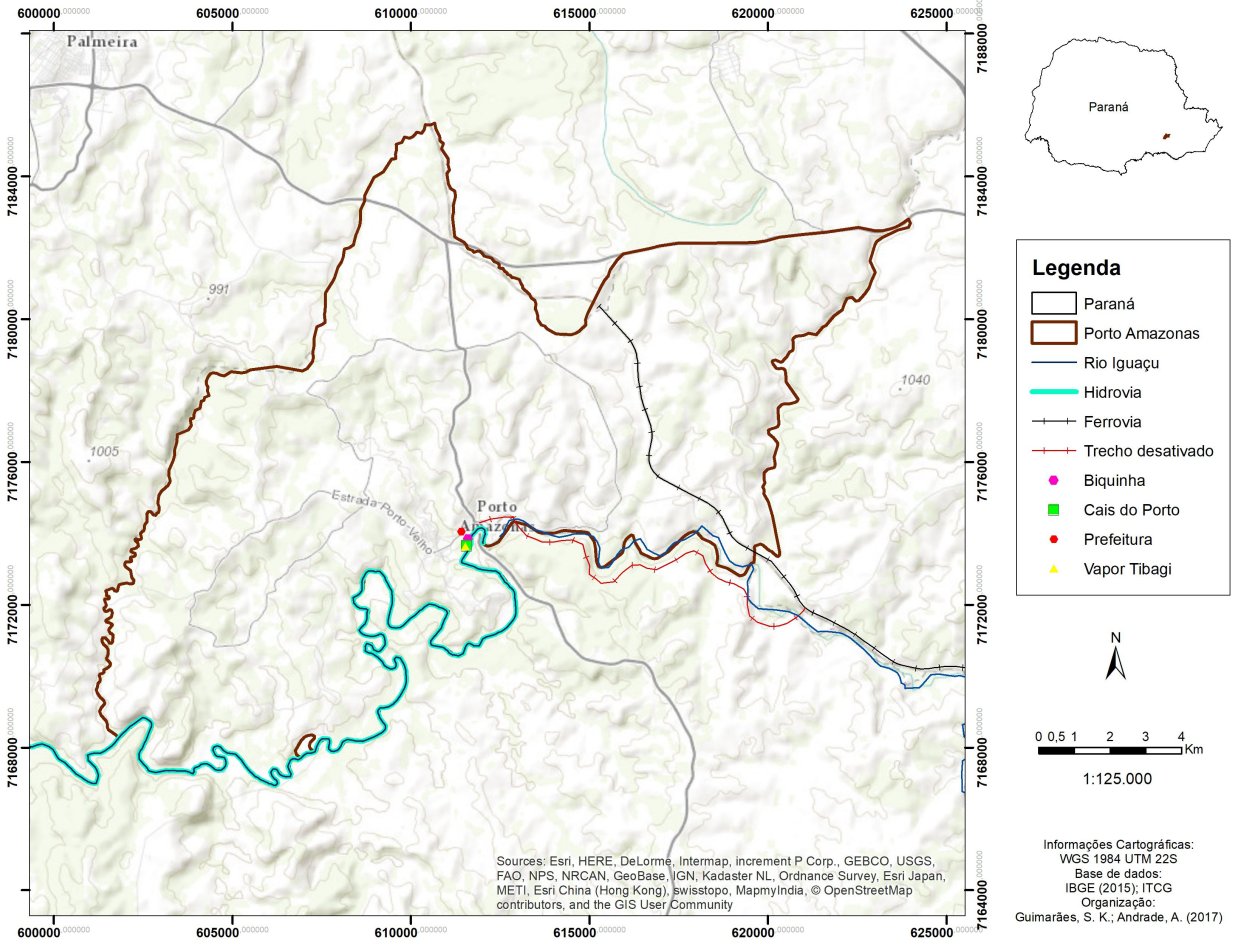
## 3.1 PORTO AMAZONAS

A navegação a vapor correspondeu a um importante capítulo da história de Porto Amazonas, que passou de povoado a município, com o auxílio da movimentação econômica, propiciada pela hidrovia do rio Iguaçu em conjunção com a estrada de ferro. Mesmo com a alteração de sua função econômica que, inicialmente, estava ligada à recepção e distribuição de mercadorias que chegavam através dos vapores e eram despachadas pela ferrovia, o município de Porto Amazonas ainda possui alguns elementos que remetem à época da navegação a vapor e que constituem seu patrimônio cultural.

Este patrimônio cultural é composto pelos fragmentos de um antigo vapor, resgatado por moradores e colocado às margens do rio Iguaçu junto ao cais do porto,

fotografias antigas expostas, de forma improvisada, em uma lanchonete, também junto ao cais, uma antiga bica d'água que era utilizada pelos navegantes, o prédio que abriga a atual sede da prefeitura do município, construído em formato de um barco a vapor, e a memória de moradores que vivenciaram a época da navegação e que buscam mantê-la através de ações como a organização de um acervo fotográfico do rio Iguaçu e a construção de uma réplica de um barco a vapor em miniatura (Figura 04).

FIGURA 04 – Localização do Patrimônio identificado em Porto Amazonas




Nota: Mapa elaborado junto às atividades do Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional.

### 3.1.1 Vapor Tibagi

O Vapor Tibagi é um dos últimos vapores que ainda resiste ao tempo, após o encerramento da navegação a vapor no rio Iguaçu. Os fragmentos dessa embarcação, naufragada em 1957, foram resgatados por moradores de Porto Amazonas e remontados às margens do rio Iguaçu, junto ao Cais do Porto desse município (Fotografia 03).

FOTOGRAFIA 03 – Vapor Tibagi

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2015).

De acordo com Bach (2006), em 1957, o vapor Tibagi se soltou do cais de Porto Amazonas e foi visto rodando no rio Iguaçu por dois moradores da região que conseguiram prendê-lo. Segundo o autor, a embarcação havia sido entregue à Capitania dos Portos, por estar com diversos impostos atrasados. Depois do ocorrido, seu proprietário e comandante, Dognor Zanardini, rebocou o Tibagi até o porto da Rapadura, onde o deixou amarrado, fora do leito do rio, até que a Capitania fosse buscá-lo, o que não ocorreu. A embarcação ficou abandonada por anos e teve algumas de suas peças retiradas por moradores locais.

Quase cinco décadas depois, em 2004, moradores de Porto Amazonas iniciaram as buscas pela embarcação, sendo necessários cerca de três anos para retirar as peças remanescentes (MARONI, 2011).

O resgate dos fragmentos do vapor Tibagi foi realizado por José Gonçalves (Fotografia 04) e Renato Scarante, que pretendiam que a embarcação se tornasse um museu flutuante. Os moradores tiveram a ajuda de um contratado e da prefeitura do município que cedeu um trator para o transporte das peças maiores como as tábuas do casco, entretanto, peças como a caldeira e o eixo central não puderam ser retiradas em função de seu peso, superior a uma tonelada (FREITAS, 2010).

FOTOGRAFIA 04 – José Gonçalves ao lado do Vapor Tibagi

Fonte: MARONI (2011). Autoria: Campos, J. (2011).

Apesar da iniciativa desses moradores, o poder público local não tomou nenhuma iniciativa posterior ao resgate da embarcação que pudesse contribuir com a sua conservação. O vapor Tibagi permaneceu no cais do porto, sem receber nenhum tipo de restauração ou reparo, e mesmo estando em um local movimentado e de fácil acesso, permanece abandonado.

Em cima da embarcação foi montada uma espécie de altar no qual foi colocada uma imagem de Nossa Senhora dos Navegantes (Fotografia 05), santa esta que é considerada a protetora de pescadores e de navegantes. De acordo com o relato do irmão de Renato – um dos responsáveis pelo resgate do Tibagi – essa imagem foi doada pelo “pessoal de campo largo” (Raul Scarante, Entrevista, set. 2015).

FOTOGRAFIA 05 – Altar com a imagem de Nossa Senhora dos Navegantes

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2015).

Comparando o registro feito em 2011 (Fotografia 04) e os registros fotográficos realizados em 2015 (Fotografias 06 e 07), é possível observar a deterioração da embarcação, iniciada desde seu abandono em 1957.

FOTOGRAFIAS 06 e 07 – Detalhes do Vapor Tibagi: lateral e proa

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Guimarães, S. K. (2015).

O descontentamento com o tratamento dado ao patrimônio cultural do município de Porto Amazonas é perceptível no relato do irmão de Renato, ao falar do Vapor Pery que foi restaurado e está exposto como monumento, no município de São Mateus do Sul: “[...] aqui em Porto Amazonas ninguém se interessou em pegar uma embarcação e guardar para o futuro de lembrança, a que existe foi retirada do rio pelo meu irmão junto com outro senhor que já faleceu” (Raul Scarante, entrevista, set. 2015).

### 3.1.2 Cais do porto

Localizado próximo à área central da cidade, cerca de 600m de distância da prefeitura municipal, 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 (Fotografia 08). Essa embarcação foi construída e é explorada por iniciativa particular, os passeios são realizados mediante agendamento e pagamento de taxas.

FOTOGRAFIA 08 – Barco Novo Horizonte atracado ao cais do porto

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2015).

Nessa área também há uma lanchonete instalada, na qual, por iniciativa de seus proprietários, foram expostas algumas fotografias da época em que a hidrovia ainda estava ativa (Fotografias 09 e 10).

FOTOGRAFIAS 09 e 10 – Fotografias expostas na lanchonete do cais do Porto

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Fotografia 08 - Guimarães, S. K. (2015). Fotografia 09 - Batista, M. R. de S. (2015).

Em outro trecho, às margens do Rio Iguaçu, há uma bica d'água, conhecida como Biquinha (Fotografia 11). De acordo com um dos moradores entrevistados, que trabalhou na Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu, esta fonte de água era utilizada para consumo na época da navegação, "[...] era onde os vaporeiros pegavam água, era água limpa. Quando o vapor chegava, eles já iam à biquinha pegar água potável, não para caldeira, água para eles" (Otávio de Melo, entrevista, set. 2015).

Nas proximidades da Biquinha funcionava a antiga sede da Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu, subordinada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), criada em 1935, para dar "assistência técnica, ajudar a superar deficiências apontadas pelo regime hidráulico do rio, beneficiando a navegação" (BACH, 2006, p. 339).

Atualmente, a área em torno da Biquinha possui uma estrutura composta por banheiros e um espaço para instalação de uma lanchonete que não estava em uso na época da visita ao município em 2015, estando ambas as estruturas mal conservadas.

A construção de uma nova estrutura de apoio ao lazer neste local, com churrasqueiras e banheiros, foi iniciada pela gestão municipal anterior, porém, a obra não foi concluída, e de acordo com o prefeito do município, já havia sido realizada uma nova licitação para a conclusão dessa obra. Em entrevista, o prefeito disse ainda que a

construção de um museu ou de uma casa da memória junto a essa estrutura, nas proximidades das margens do rio Iguaçu, estava em estudo.

> Sempre pensamos em fazer um museu, temos algumas coisas para colocar no museu e até estamos pensando em fazer alguma coisa ali perto da Biquinha onde vai ter uma casa, daria para fazer uma casa da memória bem ali na margem do Iguaçu. [...] Essa construção foi iniciada no mandato do prefeito anterior e a firma paralisou, mas agora nós fizemos uma licitação e outra empresa vai concluir, tem churrasqueira, banheiro, e ali vai dar para fazer essa casa da memória. O pessoal tem bastante material, se for pesquisar cada um tem um pouco de foto que daria para contar bem a história (Prefeito de Porto Amazonas, entrevista, set. 2015).

FOTOGRAFIA 11 – Biquinha

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2015).

Entretanto, no momento da entrevista, e mesmo após o término dessa gestão, com as eleições municipais realizadas no final de 2016, nas quais o então prefeito não concorreu, não havia nenhum projeto oficial voltado para a criação de um museu ou casa da memória em Porto Amazonas.

### 3.1.3 Prefeitura em formato de barco a vapor

Um dos atrativos de Porto Amazonas é o prédio que abriga a atual sede da prefeitura do município, construído entre os anos de 1985 e 1986 (PORTO AMAZONAS, 2015, s/p), em formato de um barco a vapor (Fotografia 12). A construção, localizada ao lado da Praça Central Mario Alves Guimarães, faz uma homenagem à história do município e da navegação a vapor. Além disso, recebeu o nome de Paço Municipal Teorlino Soldi, em homenagem a um ex-vereador da cidade que participou da navegação como proprietário da Lancha Operária (PREDIO, 2013).

FOTOGRAFIA 12 – Sede da Prefeitura Municipal de Porto Amazonas (PR)

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2015).

### 3.1.4 Memórias e acervos particulares

Através de indicações recebidas, durante a saída de campo para Porto Amazonas, foi possível entrevistar dois moradores que receberam o grupo de pesquisa em suas residências e contaram um pouco de suas histórias e memórias em relação à navegação a vapor.

O primeiro morador visitado foi Raul Scarante, irmão de Renato Scarante – que foi um dos responsáveis pelo resgate do Vapor Tibagi. Raul recebeu o grupo de pesquisa em sua residência e nos levou até a residência de seu irmão, que estava em

Curitiba naquele dia, onde nos mostrou um acervo fotográfico com fotos de expedições realizadas por Renato pelo rio Iguaçu (Fotografia 13). Além dessas e de outras fotografias, o Sr. Renato possui, em sua residência, diversos objetos relacionados ao rio e às expedições realizadas por ele e por amigos, após o término da navegação a vapor, sendo um apreciador da história e do patrimônio da navegação.

FOTOGRAFIA 13 – Acervo fotográfico do Rio Iguaçu (Particular)

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2015).

De acordo com Raul, seu irmão Renato, quando era jovem, ajudava a descarregar os vapores “Ele e outros moleques iam à beira do rio para ajudar a descarregar os vapores, em vez de pegar três daquelas pranchas de compensado, que eram grandes, eles pegavam uma prancha por vez” (Raul Scarante, Entrevista, set. 2015), porém, como a navegação já estava no fim, Renato foi para Curitiba em busca de emprego.

Outro morador entrevistado foi o Sr. Otávio que trabalhou tanto na hidrovia, quanto na ferrovia. Na hidrovia, Otávio trabalhou na Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu, onde ajudava na limpeza do rio para a passagem dos vapores: “[...] nós cuidávamos mais de São Mateus para cima, porque o rio era mais

estreito, então a cada 30 km tinha uma turma de mergulho, nós tínhamos aqueles escafandros [...]" (Otávio de Melo, entrevista, set. 2015).

Por ter conhecido com detalhes o interior dos vapores, este senhor construiu uma réplica detalhada de um barco a vapor (Fotografia 14). De acordo com ele, ao falar sobre a importância de se criar um museu sobre a navegação em Porto Amazonas, sua réplica serve para que as crianças possam ter uma lembrança sobre esse período: "Era importante, não tem. Em São Mateus tem, você conheceu o de São Mateus? Chorei lá! O povo aqui é difícil, eles consumiram tudo o que tinha, alguns têm as fotografias só, eu tenho a réplica para as crianças terem uma lembrança do que era" (Otávio de Melo, entrevista, set. 2015).

FOTOGRAFIA 14 – Otávio e a réplica de um barco a vapor

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2015).

Porto Amazonas possui, em seu perímetro urbano, um conjunto de elementos que remetem à navegação do rio Iguaçu, conjugando aqueles que resistem ao tempo, como o vapor Tibagi, o Cais do Porto e a Biquinha, com novos elementos incorporados, posteriormente, à sua paisagem, como o barco Novo Horizonte e a prefeitura em formato de barco a vapor.

Apesar de ainda não possuir nenhum museu ou casa da memória, aspiração já identificada em pesquisas anteriores (ANSBACH, 2008; RAMOS, 2014), tampouco projetos que visem à preservação desse patrimônio, a memória da navegação a vapor ainda se faz presente nesse município que homenageia a navegação, inclusive, em seu nome, aludindo ao Coronel Amazonas, celebrado na historiografia como o pioneiro da navegação a vapor.

Contudo, esses testemunhos (HALBWACHS, 2003), se considerados de forma isolada, não são suficientes para que as novas gerações, que não vivenciaram esse período, possam construir novas memórias, sendo necessárias ações que valorizem e proporcionem o uso adequado desse patrimônio.

As ações empreendidas pelo poder público municipal se restringem ao apoio à limpeza do rio Iguaçu e à manutenção das áreas em torno do Cais do Porto e do Parque da Biquinha, além do compromisso da conclusão da construção de uma estrutura de apoio ao lazer neste local.

A limpeza do rio Iguaçu é realizada, anualmente, em novembro, em função da instituição do dia do Rio Iguaçu. No calendário municipal, instituído pela Lei nº. 780, de 30 de outubro de 2006, esta data se comemora em 24 de novembro (PORTO AMAZONAS, 2006) e, no calendário oficial do estado do Paraná, pela Lei nº. 16.602 de 2010 (PARANÁ, 2010), no dia 17 também do mês de novembro.

Esta limpeza é realizada por voluntários e grupos, como a Associação dos Recicladores de Porto Amazonas (ARPA), o Grupo Ambientalista do Rio Iguaçu e o grupo Amigos do Rio Iguaçu, que são acompanhados pelo Corpo de Bombeiros de Palmeira e recebem apoio da Divisão de Meio Ambiente da Prefeitura de Porto Amazonas que fornece alimentação e materiais como sacos plásticos e luvas (SERÁ, 2015).

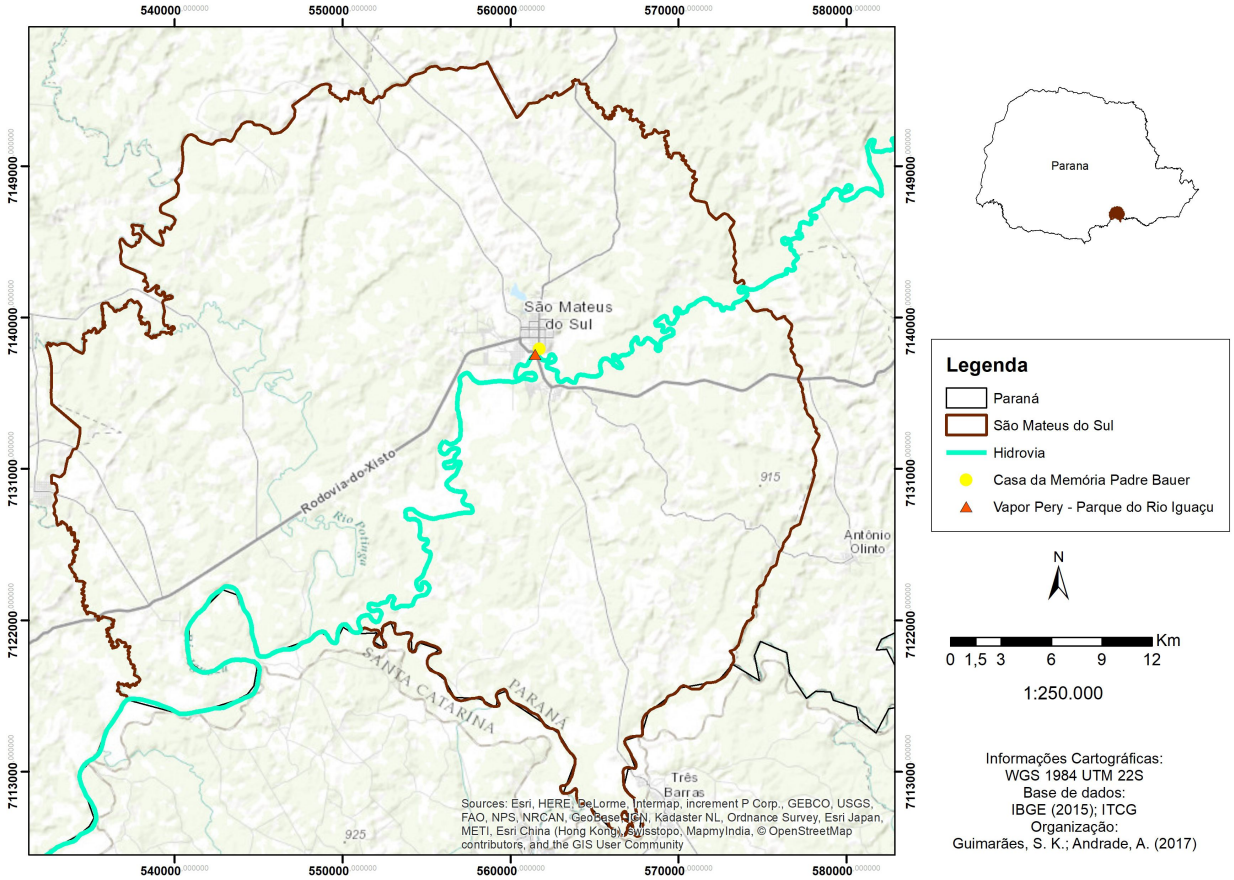
## 3.2 SÃO MATEUS DO SUL

Formado, principalmente, por imigrantes poloneses e alemães, o município de São Mateus do Sul participou ativamente dos ciclos econômicos da erva-mate, da madeira e do xisto. Mesmo com a desativação da navegação a vapor no rio Iguaçu, na década de 1950, e com o êxito da indústria do xisto, com a instalação de uma usina da Petrobrás, na década de 1960, a produção e a comercialização da erva-mate ainda é relevante para o município. No final de 2016, a erva-mate, produzida em São Mateus

do Sul, obteve o registro de indicação geográfica (IG)[22], na modalidade de Indicação de Procedência (IP) que reconhece a tradição dessa produção.

O patrimônio cultural do município remete tanto à navegação a vapor e à produção de erva-mate quanto ao seu processo de ocupação com a instalação de famílias de imigrantes (LEDUR, 2012). 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 (Figura 05) e tem como prato típico o Charque à Vapor, em homenagem ao charque, um dos principais alimentos consumidos a bordo dos vapores.

FIGURA 05 – Localização do Patrimônio identificado em São Mateus do Sul




Nota: Mapa elaborado junto às atividades do Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional.

[22] Registro concedido pelo Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI). "O registro de Indicação Geográfica acontece quando o produto se torna conhecido por uma característica diferenciada, por ser produzido em determinada região ou território específico" (SEBRAE, 2016, s/p).

### 3.2.1 Vapor Pery

O Vapor Pery, lançado em 1912, pela Guiblin & Cia, empresa com sede em São Mateus do Sul, foi restaurado entre os anos de 1996 e 1997 e colocado em exposição no Parque Iguaçu, às margens do rio, onde permanece desde então (Fotografia 15). A embarcação, que tinha 25 metros de comprimento por 6 metros de largura, passou por reformas que resultaram em alterações em sua estrutura: na primeira reforma, realizada em 1923, o casco de madeira foi substituído por um casco de aço; depois, em 1936, uma nova reforma permitiu "o oferecimento de quatro cabines fachadas com beliches aos passageiros que, em sua última reforma em 1939, passaram para a tolda"[23] (LEDUR, 2011, p. 71).

FOTOGRAFIA 15 – Vapor Pery

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2016).

Assim como o vapor Tibagi, o vapor Pery também ficou abandonado com o término da navegação a vapor, porém, o vapor Pery foi restaurado duas vezes mediante convênio da Prefeitura Municipal de São Mateus do Sul com o Ministério da

[23] Tolda: [Náutica] Primeira coberta de qualquer embarcação. Dicionário Priberam da Língua Portuguesa. Disponível em: <http://www.priberam.pt/DLPO/tolda>. Acesso em: 12 ago. 2016.

Cultura. 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. Monumentalizado no Parque Iguaçu, caracteriza-se como um atrativo turístico do município, entretanto, apesar de estar em bom estado de conservação, em comparação ao vapor Tibagi, o Pery também não recebeu nenhum tipo de uso que proporcionasse maior envolvimento com a população. Necessidade que é apontada pela Diretora:

> Precisa de incentivo para a preservação, porque não adianta você só tombar e não trabalhar em cima daquilo, você tem que desenvolver mais atividades, valorizar. O povo tem que sentir essa contrapartida do poder público, para o próprio povo valorizar, eu acho que isso é imprescindível. O Pery poderia ser uma escolinha ecológica, um museu da navegação, dentro. Tem tanta coisa que dá para fazer ali e que infelizmente... (Diretora Cultural, entrevista, set. 2016).

Outros aspectos apontados pela diretora se referem à necessidade de fiscalização e de identificação do Pery, ações que, segundo ela, não depende da população e sim dos governantes em geral.

O Parque Iguaçu, implantado junto às margens do Iguaçu, a partir da aquisição de terras nesse local pela prefeitura do município, é equipado com uma infraestrutura voltada ao lazer, com banheiros, churrasqueiras, mesas e degraus para aqueles que quiserem pescar no rio Iguaçu (Fotografia 16).

Além disso, alguns dos quiosques do parque possuem pinturas murais que remetem à história do município (Fotografia 17). Ao se integrar à paisagem urbana, a pintura se converte em um bem comum a todos, influenciando na apropriação do espaço público pela população, e passando assim a também fazer parte do patrimônio cultural local. Além disso, ao retratar aspectos da história e da cultura, essa manifestação artística adquire ainda mais significado perante a sociedade.

FOTOGRAFIA 16 – Parque Iguaçu em São Mateus do Sul

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2016).

FOTOGRAFIA 17 – Pintura representando o vapor Leão

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Batista, M. R. de S. (2016).

### 3.2.2 Acervo da Casa da Memória Padre Bauer

Além de documentos relativos à navegação – como notas de produtos transportados pela Lloyd Paranaense – a Casa da Memória de São Mateus do Sul possui, em seu acervo, alguns objetos como uma réplica do vapor Pery em miniatura (Fotografia 18), uma placa da Lloyd Paranaense em madeira (Fotografia 19) e o timão de uma embarcação (Fotografia 20), além de várias fotografias expostas juntamente com outros objetos, em uma sala organizada em torno da temática da navegação.

FOTOGRAFIAS 18, 19 e 20 – Acervo da Casa da Memória

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Fotografia 18 - Batista, M. R. de S. (2016). Fotografias 19 e 20 - Guimarães, S. K. (2016).

O acervo fotográfico, disponibilizado na Casa da Memória, pertence a Nelson Chaves, filho de comandante de vapor e colecionador de fotografias e documentos sobre a navegação. Em entrevista, Nelson disse ter sentido a necessidade de “não deixar morrer essa história maravilhosa que é a navegação” (Nelson Chaves, entrevista, set. 2016), a partir de 1999, quando foi realizado o primeiro Encontro Ecológico do Iguaçu.

> [...] vi a necessidade de a gente não deixar morrer essa história, se não é a mesma coisa que perder a identidade e eu corri atrás dessas fotos todas, todos esses anos, de Porto Amazonas, Rio Negro, União da Vitória, Porto União, onde os vapores estavam fazendo essa ramificação, eu corri atrás, hoje temos esse acervo aí (Nelson Chaves, entrevista, set. 2016).

### 3.2.3 Charque a vapor

O Charque[24] a Vapor é considerado um prato típico de São Mateus do Sul; o termo *a vapor* se refere, não ao modo de preparo e sim a um dos principais alimentos que era consumido nos vapores na época da navegação.

> Para os passageiros e tripulantes, a expectativa da comida a ser servida no vapor era mais um propósito pela decisão de soltar as amarras e empreender a viagem: “comer charque do vapor, mas dentro do vapor”. Daí vem o título do prato “Charque no Vapor”, não pelo processo culinário, mas pelo fato de ter sido produzido na cozinha do fogão de bordo, perto da proa, com o vapor e calor provenientes da caldeira que alimentava o barco. Nesse sentido, o preparo do charque podia ser considerado o prato principal da viagem e servi-lo acompanhado pelo arroz e/ou feijão e/ou farinha poderia ser considerado uma construção gastronômica, numa espécie de cozinha permanente, permitindo que a janta fosse mais gorda que a de costume (SANTOS, 2012, pp. 51-52).

Esse prato típico é preparado, anualmente, em um jantar promovido pelo Rotary Clube de São Mateus do Sul, no mês de novembro. De acordo com a Secretária de Cultura do município, o jantar é feito no mesmo dia em que a Associação Amantes do Rio Iguaçu promove, juntamente com a população e outras entidades e com apoio do poder público, o Encontro Ecológico do Iguaçu, no qual é feita a limpeza do rio Iguaçu. Assim como em Porto Amazonas, este encontro também está relacionado com as comemorações do dia do rio.

De acordo com Bach (2006), a tradição do jantar, promovido anualmente pelo Rotary Clube de São Mateus do Sul, no qual o Charque a Vapor é servido, teve início a partir de 2003, quando Alceu Biancolini, que aprendeu a fazer o Charque com o cozinheiro do vapor Araguari, fez esse prato para um grupo pequeno de pessoas. Além disso, a prefeitura do município, por meio da Lei nº. 1.715, de 25 de outubro de 2007, criou o *Dia do Charque à Moda dos Vapores*, a ser comemorado também no mês de novembro, no dia 24 (SÃO MATEUS DO SUL, 2007).

---

[24] O charque, também conhecido e derivado da carne seca, carne-de-sol, de vento, jabá, tinha a diferença das suas congêneres do Norte do Brasil pela quantidade de sal durante a sua preparação e maior exposição solar. A sua duração é maior que a carne-do-sertão pelo implemento do sal, mas oferece menos digestão ao consumidor. O charque era cortado em tiras estreitas ou feixes de couro grosso, constituindo mantas, sendo depois salgado e sem lavar era posto ao sol para secar (SANTOS, 2012, p. 51).

Além dessas ações, em 2015, a Secretaria de Educação e Cultura do município organizou um livreto didático intitulado “São Mateus do Sul: Espaço e História”. Elaborado por professores de geografia, história e português, o livro trata de diversos aspectos do município, dedicando algumas páginas à história da navegação a vapor (Figura 06), no capítulo intitulado “Nossa História”.

No início de 2016, o livro foi distribuído aos estudantes de quinto ano, das escolas públicas e particulares do município de São Mateus do Sul e, depois, foi também disponibilizado para *download*, no portal da prefeitura na internet, na página da Secretaria de Educação e Cultura[25].

Dentre os municípios pesquisados, São Mateus do Sul é o que concentra mais ações em torno da temática da navegação a vapor. Ações como o tombamento do vapor Pery, a organização e manutenção de um acervo voltado à navegação, a criação do dia *do Charque à Moda dos Vapores* e a organização de um livro didático que trata da história e da geografia do município possibilitam que esse patrimônio seja mantido e revigorado na memória e na imaginação de seus moradores e visitantes.

FIGURA 06 – Páginas do livro São Mateus do Sul: Espaço e História

Fonte: WILTENBURG e LUGARINI (2015).

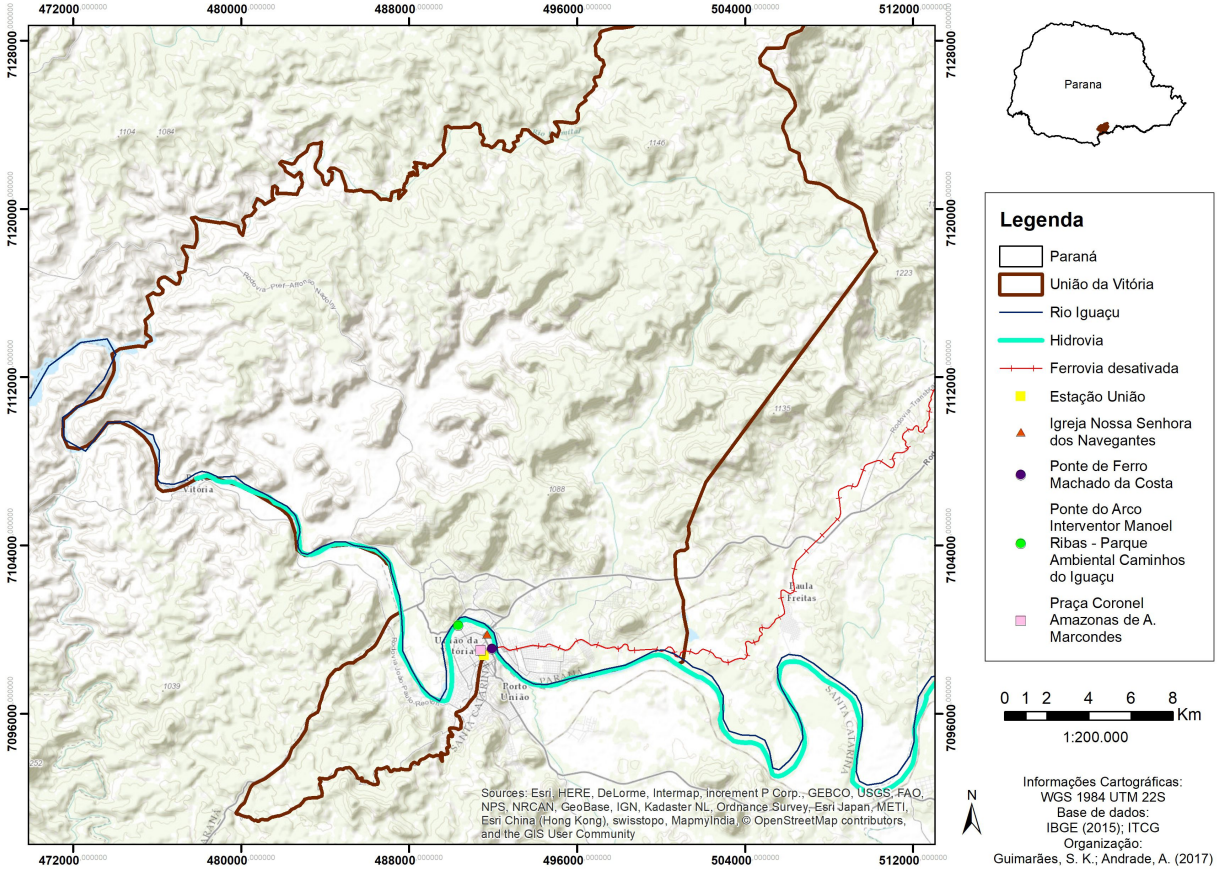
[25] Disponível em: <http://www.saomateusdosul.pr.gov.br/secretarias/educacao-e-cultura/>. Acesso em: 03 jan. 2017.

## 3.3 UNIÃO DA VITÓRIA

Conforme apontado por Ansbach (2008), diferentemente do que aconteceu em Porto Amazonas e em União da Vitória, a construção da ferrovia Paraná - Rio Grande do Sul, em 1906, dinamizou o transporte e contribuiu para a gradativa extinção da atividade hidroviária nessa localidade, porém, sem gerar estagnação econômica.

Além disso, a movimentada trajetória desse município, associada à Guerra do Contestado e à divisão de Porto União da Vitória, nas cidades gêmeas do Iguaçu, fez com que a navegação a vapor fosse um dentre os vários episódios marcantes de sua história, sendo o patrimônio ferroviário mais evidenciado em União da Vitória. Mesmo assim, ainda é possível identificar, em território hoje paranaense, alguns elementos que remetem à navegação do rio Iguaçu (Figura 07).

FIGURA 07 – Localização do Patrimônio Identificado em União da Vitória




Nota: Mapa elaborado junto às atividades do Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional.

Alguns desses elementos estão localizados no Bairro dos Navegantes, como a capela Nossa Senhora dos Navegantes, construída em formato de barco e uma antiga canoa exposta na Praça Campolim Ramos, criada em homenagem a um dos

navegantes do rio Iguaçu, nas proximidades do vau do Iguaçu. Além desses elementos, também estão localizados em União da Vitória, a Casa da Família Amazonas e o Parque Histórico Iguassú.

### 3.3.1 Capela Nossa Senhora dos Navegantes

A capela da Igreja Nossa Senhora dos Navegantes está localizada no Bairro dos navegantes, logo na entrada do município, ao lado da ponte Domício Scaramella. A antiga capela de madeira que existia nesse local, fundada em 1961, foi substituída por uma nova capela, entre os anos de 2003 e 2004, construída em formato de um barco.

A capela atual (Fotografia 21) tem, nas paredes de seu interior, uma pintura do 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 na parede, em cima de uma estrutura em forma de proa de barco[26].

FOTOGRAFIA 21 – Capela Nossa Senhora dos Navegantes

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Monastirsky, L. B. (2016).

[26] Adilson. eFlog desenhista [blog na Internet]. União da Vitória: eFlog.net [04 jan. 2010]. Igreja Nossa Senhora dos Navegantes - União da Vitória - PR. Disponível em: <http://flog.clickgratis.com.br/desenhista/foto/igreja-nossa-senhora-dos-navegantges---uniao-da-vitoria---pr/301221.htm>. Acesso em: 22 jun. 2016.

### 3.3.2 Antiga canoa

Também no Bairro dos navegantes, nas proximidades da antiga passagem do vau do Iguaçu, foi construída uma Praça, chamada Campolim Ramos, em homenagem a um dos navegantes do rio Iguaçu. Na qual foi exposta uma antiga canoa (Fotografia 22) “feita na década de 1920, por um morador conhecido como Sebastião Canoeiro, a partir de um único tronco de imbuia e com técnicas rudimentares indígenas, que consiste em apenas colocar fogo e raspar a madeira dando a ela o formato desejado” (PARDO, 2015, s/p).

FOTOGRAFIA 22 – Antiga canoa em tronco de imbuia

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Monastirsky, L. B. (2016).

Em frente à praça, localizada às margens do rio, há uma pintura mural feita nas paredes de uma residência que representa: à esquerda, a passagem do gado pelo vau do Iguaçu e, à direita, um barco a vapor descarregando mercadorias (Fotografia 23).

Diferentemente da pintura observada no Parque do Iguaçu, em São Mateus do Sul, essa pintura não foi feita em um bem público, mas em uma construção de uso particular. Esse caso, além de demonstrar a apropriação do espaço, que com a criação da praça passa a ser público, indica a identificação da população com a história da cidade em que vive.

FOTOGRAFIA 23 – Pintura retratando o vau e um vapor

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Monastirsky, L. B. (2016).

### 3.3.3 Casa da Família Amazonas

De acordo com Muncinelli (2013), a casa da família Amazonas (Fotografia 24) foi construída no ano de 1946, em substituição a edificação anterior, construída por volta de 1880, para ser a sede da Fazenda Passo do Iguassú, de propriedade do Coronel Amazonas. Essa casa não serviu de residência para o Coronel Amazonas, que residiu em outra casa, construída nas proximidades do Clube Concórdia, em localidade hoje pertencente ao município de Porto União, em Santa Catarina, mas sim, para a família de seu filho Amazonas Marcondes Filho, tendo recebido em sua fachada as iniciais de seu nome AMF, gravadas em uma estrutura oval. A casa também é conhecida como Vila Maria, em homenagem às três filhas de Marcondes Filho: Maria Josefa, Maria Júlia e Maria da Conceição.

Conforme apontado no Plano diretor de União da Vitória, “A Casa do Coronel Amazonas [...] sofreu princípio de incêndio em 2007, demandando maior atenção por parte da sociedade local” (UNIÃO DA VITÓRIA, 2008, p. 157).

FOTOGRAFIA 24 – Fachada da casa da família Amazonas

Fonte: PORTAL Verde Vale (2013). Autoria: Castaldon, J. (Jornal O Comércio).

A casa, localizada no Distrito de São Cristóvão, em União da Vitória, foi tombada como Patrimônio Histórico Municipal de União Vitória, pelo Decreto nº. 90, de 27 de agosto de 2003. Em 2005, sua administração foi cedida em comodato, por um prazo de 10 anos, à Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras, de União da Vitória (FAFIUV), que pretendia angariar recursos para restaurá-la e transformá-la em um arquivo histórico, tendo sido devolvida à administração da prefeitura, em 08 de agosto de 2012, sem ter atingido seu objetivo (MUNCINELLI, 2013).

De acordo com o Secretário de Cultura, diversos grupos têm interesse em administrar a casa, que é lembrada na Secretaria de Cultura por uma pintura (Fotografia 25), entretanto, por dificuldades em conseguir convênios para a restauração, sua gestão sempre acaba sendo devolvida para a prefeitura (Secretário de Cultura, entrevista, nov. 2016).

FOTOGRAFIA 25 – Pintura retratando a casa da família Amazonas

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Monastirsky, L. B. (2016).

### 3.3.4 Parque Histórico Iguassú

De propriedade particular, o Parque Histórico Iguassú (Fotografia 26), localizado a 29 km do centro da cidade, é um importante atrativo turístico que oferece diversas atividades, como a Trilha Guiada do Cenário Histórico que percorre a história da ocupação do território paranaense, com cenários que remontam à ocupação, e ao desenvolvimento da região: “uma oca indígena, casas de caboclo, bodega do tropeiro, vila dos imigrantes e Museu da erva-mate” (PARQUE, 2016, s/p).

Essas atividades são realizadas mediante agendamento prévio. O Parque também oferece almoço típico e o passeio de barco pelo Rio Iguaçu, além de infraestrutura básica para *camping* e pesca, e hospedagem em Casas Típicas, em uma pequena Vila dos Imigrantes, que retratam a arquitetura e os costumes dos imigrantes poloneses, alemães e ucranianos (PARQUE, 2016).

FOTOGRAFIA 26 – Parque Histórico Iguassú

Fonte: PARQUE Histórico Iguassú (2016). Autoria: s/d.

De acordo com o Secretário de Cultura, em União da Vitória também houve uma tentativa de resgate e restauração do casco de uma embarcação encontrada no município de Balsa Nova (PR), porém, não foi possível negociar para retirar esse casco. Segundo ele, a idéia era restaurar a embarcação, assim como foi feito em São Mateus do Sul, e colocá-la no Parque Ambiental Caminhos do Iguaçu, criado próximo à Ponte Interventor Manoel Ribas (Ponte do Arco). Assim, o tombamento da Casa da família Amazonas e a criação da Praça Campolim Ramos podem ser consideradas as principais ações oficiais em torno da temática neste município.

## 3.4 PORTO VITÓRIA

O município de Porto Vitória marca o término do trecho navegável do Rio Iguaçu – no sentido percorrido pelas expedições exploratórias – e o ponto inicial do transporte de mercadorias que eram reunidas das áreas circunvizinhas para serem transportadas até Porto Amazonas, através dos barcos a vapor. Em função da impossibilidade de prosseguir viagem pela hidrovia a partir de Porto Vitória, devido à existência de corredeiras, essa localidade “[...] constituiu-se o porto central, que reunia os produtos agrícolas, a erva-mate e a madeira dos municípios vizinhos, que eram então levados até Porto Amazonas” (BACH, 2006, p. 276).

Desse modo, algumas embarcações chegaram a ser fabricadas em Porto Vitória, no estaleiro de José e Pedro Scheid. Além disso, um dos pioneiros da cidade,

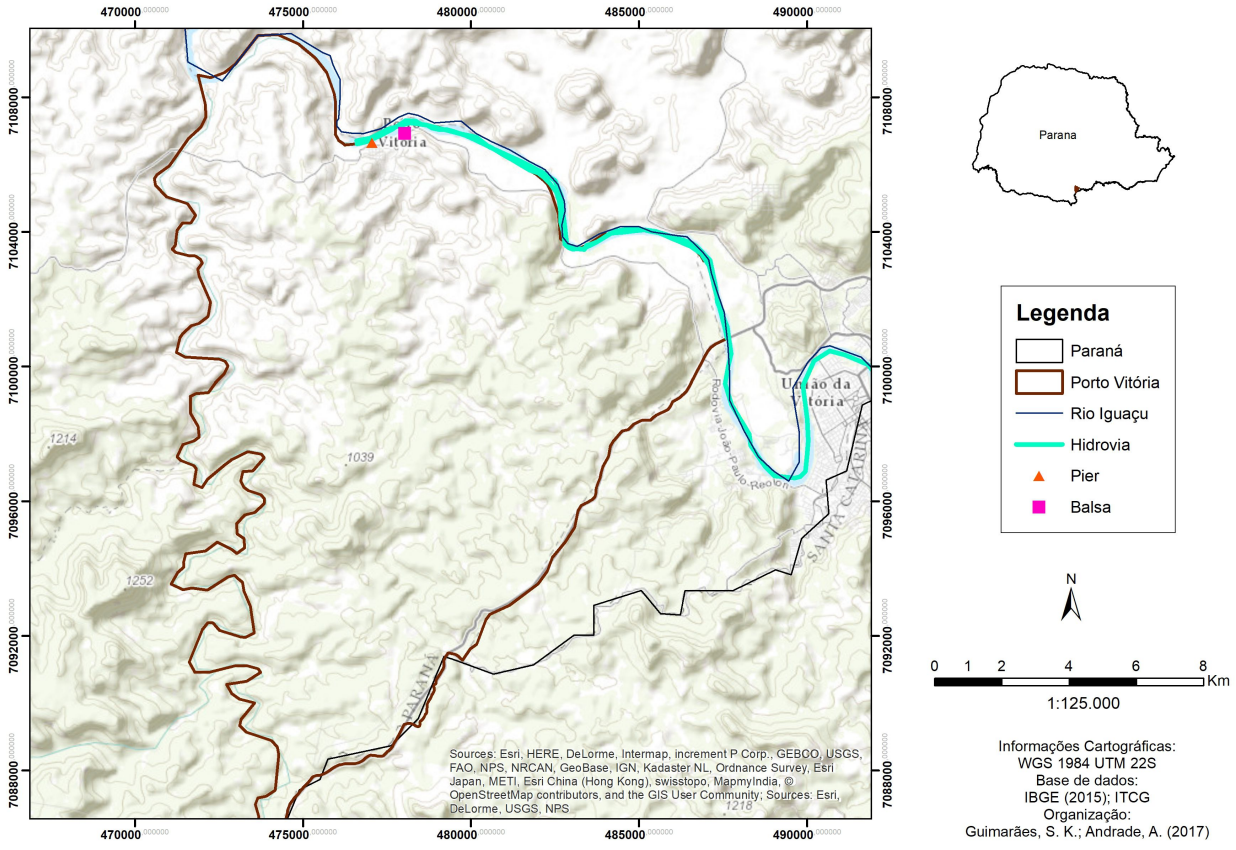
Reinaldo Frederico Gaebler, teve três lanchas: a Glória, a Santa Bárbara e a Majestosa (BACH, 2006).

> A Glória tinha motor a gasolina e foi a última lancha grande a navegar no Iguaçu. [...] A lancha Majestosa era movida a gasogênio (lenha ou carvão). [...] A lancha Santa Bárbara, construída em 1918, transportava passageiros e carga. Ela rebocava diariamente uma chata com 10 mil tijolos da Olaria São Nicolau, de Ricardo Scherer, e descarregava em União da Vitória. (BACH, 2006, p. 274).

Atualmente, a economia do município baseia-se na produção de leite e na indústria madeireira (PORTO VITÓRIA, 2017, s/p.), e o seu patrimônio cultural é representado, principalmente, por suas quedas d'água e pela cultura dos imigrantes alemães que iniciaram o povoamento da localidade em 1909.

Dentre as cidades pesquisadas, Porto Vitória foi a que apresentou menos elementos materiais relativos à navegação a vapor, em seu espaço público. O município não possui nenhum museu ou embarcação antiga, contudo, o transporte fluvial ainda é utilizado na cidade (Figura 08).

FIGURA 08 – Localização do Patrimônio identificado em Porto Vitória




Nota: Mapa elaborado junto às atividades do Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional.

A principal rua da cidade, Rua Reinaldo Gaebler, é paralela ao rio Iguaçu, tendo duas ruas transversais que terminam no rio: a Rua Antônio Reginato, local em que é feito o embarque da balsa que faz a travessia para o município de Cruz Machado (PR) e a Rua Pedro Scheide, onde foi construído um pier[27], nas proximidades do qual, há vestígios que indicam a utilização dessa área como porto, como as marcas de desgaste em um bloco rochoso causadas, possivelmente, por amarrações com cordas (Fotografias 27 e 28).

FOTOGRAFIAS 27 e 28 – Píer e rocha com marcas de desgaste por cordas

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Monastirsky, L. B. (2016).

Questionado sobre a localização do antigo porto, o proprietário de uma lanchonete, localizada nas proximidades do Píer, indicou outros moradores mais antigos que pudessem fornecer mais informações. Assim, foi possível chegar ao armazém do Sr. Lauro Schaeder, onde seu filho mostrou três quadros com fotografias de embarcações sobre o rio Iguaçu (Fotografia 29).

Ainda de acordo com o filho do Sr. Lauro, a família teve duas lanchas que eram utilizadas para transportar tijolos de sua fabricação, sendo uma delas chamada de Santa Maria. Ao ser questionado sobre a existência de acervos de objetos e fotografias relacionadas à navegação, ele disse que, dentre as atividades desenvolvidas durante a Einwander Fest – festa em comemoração à imigração alemã, realizada todos os anos, no mês de outubro –, os moradores organizam, no posto de saúde da cidade, uma exposição provisória, com diversos objetos antigos levados pelos próprios moradores, na qual é possível que sejam levados objetos relacionados, também, à história da navegação.

[27] Passarela construída sobre a água, na qual, pequenas embarcações podem atracar.

FOTOGRAFIA 29 – Fotografia emoldurada de acervo particular

Acervo: Projeto Atlas Eletrônico do antigo complexo ferroviário / hidroviário do Paraná Tradicional. Autoria: Guimarães, S. K. (2016).

Em Porto Vitória, não foi possível entrevistar nenhum representante do poder público. Primeiro não foi possível agendar a entrevista com a Secretária de Educação, Cultura e Desporto que, em contato por telefone, assinalou que a temática da entrevista era de responsabilidade do Secretário de Turismo, este, por sua vez, precisou desmarcar a entrevista algumas horas antes do combinado, impossibilitando um novo agendamento, em função da proximidade das eleições municipais realizadas em 2016 e de dificuldades logísticas para a realização de nova visita ao município.

Também não foi possível identificar ações empreendidas pelo poder público, em prol desse patrimônio. Entretanto, através da conversa com os moradores supracitados, observou-se que a história da navegação ainda está presente na memória de seus moradores mais antigos, sendo que alguns deles podem ainda possuir, em seus acervos pessoais, objetos, documentos e fotografias dessa época.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A implementação da navegação a vapor, no trecho navegável do rio Iguaçu, proporcionou a intensificação da ocupação das cidades formadas ao longo desse trecho e a integração dessas localidades. Com a desativação da hidrovia, os elementos materiais e a memória a ela associados constituem, hoje, parte do patrimônio cultural dos municípios formados ao longo do seu trajeto.

Como visto, a preservação desse patrimônio é imprescindível para a construção de memórias e, por isso, também é importante para a educação e para o lazer das pessoas que vivem nessas cidades. A preservação de parte desse acervo, que já é realizada através de ações empreendidas pelos próprios moradores dessas cidades – a exemplo do resgate do Vapor Tibagi –, 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, a pesquisa buscou analisar essa atuação, mais especificamente em escala local, porém, sem desconsiderar as inter-relações entre as diferentes escalas de atuação política, impostas pelo desenho federativo brasileiro.

Apesar de a legislação brasileira possuir instrumentos voltados à coordenação e à integração de ações na área cultural, que abrangem questões voltadas à preservação do patrimônio cultural, e que preveem a participação popular nos processos decisórios, as estratégias voltadas a colocar em prática esses aspectos foram incorporadas à lei, recentemente, com a criação do Plano Nacional de Cultura (PNC) e do Sistema Nacional de Cultura (SNC), de modo que a sua aplicação ainda não é efetiva e seus resultados ainda estão começando a aparecer.

No caso dos quatro municípios pesquisados – que têm em comum a história da hidrovia do rio Iguaçu e preveem em suas legislações a preservação do patrimônio cultural –, a situação atual desse patrimônio se deve mais às ações populares do que às ações do poder público, mesmo assim, as ações identificadas, apesar de incipientes, são fundamentais para que as ações da população não sejam em vão.

Além das diferenças impostas a cada município, por sua própria dinâmica histórico-geográfica, os quatro municípios têm atuado de forma distinta, tendo sido identificadas ações em três dos municípios pesquisados, enquanto que em um deles

não foi possível identificar nenhuma ação do poder público local que fosse voltada à preservação do patrimônio cultural estudado.

A iniciativa dos poderes públicos municipais é fundamental para a identificação do patrimônio cultural local e para a reivindicação de recursos financeiros e técnicos necessários para sua preservação, entretanto, tendo em vista a abrangência regional do patrimônio cultural analisado, considera-se que a atuação do Estado, em âmbito estadual, também poderia contribuir mais efetivamente nesse processo.

Além disso, a realização de projetos que integrem as aspirações e ações da população com os poderes públicos desses municípios é essencial para que esse patrimônio não seja apenas institucionalizado, e sim, efetivamente usufruído pela população.

Para tanto, é necessário que os gestores públicos tenham acesso à formação técnica adequada voltada à gestão desses projetos e que a população seja efetivamente ouvida.

O fortalecimento do uso desse patrimônio cultural pode, inclusive, proporcionar o desenvolvimento turístico dessas localidades. Todavia, cabe ressaltar que, neste caso, o turismo não deve ser um objetivo, a priori, e sim, um resultado da valorização e do uso do patrimônio pela população local, pois, apesar da afirmação que diversos estudos têm evidenciado do “importante papel que o turismo tem na recuperação do patrimônio histórico, dos museus, da cultura popular e das tradições” (BARRETO, 2005, p. 361), a atividade turística, se privilegiar a sua dimensão de negócio, também pode ser prejudicial ao patrimônio.

> Se a preservação do patrimônio realiza-se em função exclusiva do turismo, obtém-se uma lembrança favorável única, estabelecendo-se uma versão deste patrimônio que atenderá tão somente aos interesses do turismo, com o risco desta versão se solidificar com o tempo, impossibilitando, assim, a oportunidade de novas descobertas e interpretações (MONASTIRSKY, 2006, p. 31).

A colaboração entre as esferas de atuação do poder público é essencial para proporcionar os meios técnicos e financeiros para que os municípios, principalmente os menores, sejam capazes de atuar, de forma efetiva, em relação ao patrimônio cultural, entretanto, cabe à gestão municipal, a identificação de seu patrimônio e de suas deficiências técnicas e financeiras. Também é na escala local que se deve buscar o diálogo com a população, de modo a proporcionar que as ações atendam aos interesses coletivos. Assim, observa-se que, no que tange a presente pesquisa, a falta

de comprometimento e de iniciativa do poder público municipal é um dos maiores empecilhos à preservação do patrimônio cultural.

# REFERÊNCIAS

ANSBACH, Osmar. **Navegando na memória:** o patrimônio cultural da extinta Hidrovia do Rio Iguaçu. 2008. 137 f. Dissertação (Mestrado em Geografia – Área de Concentração em Gestão do Território) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa.

ARRETCHE, Marta. Federalismo e políticas sociais no Brasil: problemas de coordenação e autonomia. **São Paulo em perspectiva**, v. 18, n. 2, p. 17-26, 2004.

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

BARRETO, Margarita. SANTOS, Rafael José dos. Fazer científico em turismo no Brasil e seu reflexo nas publicações. **Turismo - Visão e Ação**, Balneário Camboriú, v. 7, n. 2, p. 357-364, mai./ago. 2005.

BOGUSZEWSKI, José Humberto. **Uma história cultural da erva-mate**: o alimento e suas representações. 2007. 130 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba - PR.

BRASIL. **Compromisso de Brasília, de abril de 1970.** 1° Encontro de Governadores de Estado, Secretários Estaduais da Área Cultural, Prefeitos de Municípios Interessados, Presidentes e Representantes de Instituições Culturais. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>. Acesso em: 03 jan. 2017.

BRASIL. **Compromisso de Salvador, de outubro de 1971.** II Encontro de Governadores para Preservação do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Natural do Brasil. Ministério da Educação e Cultura. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>. Acesso em: 03 jan. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. 40. ed. Brasília: Edições Câmara, 2016. Disponível em: <http://livraria.camara.leg.br/>. Acesso em: 03 jan. 2017.

BRASIL. **Decreto Legislativo n° 74, de 30 de junho de 1977.** Aprova o texto da Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural. Diário do Congresso Nacional, 01 jul. 1977a. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-junho-1977-364249-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 03 jan. 2017.

BRASIL. **Decreto Legislativo n° 80.978, de 12 de dezembro de 1977.** Promulga a Convenção Relativa à Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, de 1972. Diário Oficial da União, 14 dez. 1977b. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=124463>. Acesso em: 03 jan. 2017.

BRASIL. **Decreto n° 3.551, de 04 de agosto de 2000.** Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o

Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial da União, 04 ago. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3551.htm>. Acesso em: 03 jan. 2017.

BRASIL. **Decreto n° 7.248, de 19 de abril de 1879.** Concede a Amazonas de Araújo Marcondes privilégio para estabelecer por si ou por meio de uma companhia, uma linha de navegação a vapor, no rio Iguassú, desde o ponto denominado Cayá Canga até ao porto da União. Câmara dos Deputados. Coleção das Leis do Império do Brasil. Atos do poder executivo de 1879. Parte II. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1879. p. 217-219. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/18667>. Acesso em: 10 jul. 2016.

BRASIL. **Decreto-lei n° 25, de 30 de novembro de 1937.** Organiza a Proteção do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro: Diário Oficial da União, 06 dez. 1937a. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Decreto-Lei/Del0025.htm>. Acesso em: 25 mai. 2015.

BRASIL. **Lei n° 378, de 13 de janeiro de 1937**. Dá nova organização ao Ministério da Educação e Saúde Publica. Rio de Janeiro, 13 jan. 1937b. Disponível em: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=102716>. Acesso em: 03 jan. 2017.

BRASIL. **Lei n° 4.213, de 14 de fevereiro de 1963**. Reorganiza o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, dando-lhe a denominação de Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, disciplina a aplicação do Fundo Portuário Nacional e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L4213.htm>. Acesso em: 10 dez. 2015.

BRASIL. **Lei n° 6.222, de 10 de julho de 1975**. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública, denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6222.htm>. Acesso em: 10 dez. 2015.

BRASIL. **Lei n° 12.343, de 02 de dezembro de 2010.** Institui o Plano Nacional de Cultura - PNC, cria o Sistema Nacional de Informações e Indicadores Culturais - SNIIC e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12343.htm>. Acesso em: 17 abr. 2017.

BRASIL. Ministério da Cultura. **As metas do Plano Nacional de Cultura.** Apresentação de Ana de Hollanda e Sérgio Mamberti. São Paulo: Instituto Via Pública; Brasília: MinC, 2013. 3. ed. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Metas%20do%20Plano%20Nacional%20de%20Cultura.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2017.

BRASIL. Ministério da Cultura. **Metas do Plano Nacional de Cultura.** 2011. Disponível em: <http://www.cultura.gov.br/documents/10883/11294/METAS_PNC_final.pdf/>. Acesso em: 17 abr. 2017.

CARDOSO, Jayme Antonio. WESTPHALEN, Cecília Maria. **Atlas histórico do Paraná.** Curitiba: Livraria do Chain, Editora, 1986. 2. ed. rev. ampl.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à filosofia**. São Paulo: Ática, 2000.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP, 2001.

CORÁ, Maria Amelia Jundurian. Políticas públicas culturais no Brasil: dos patrimônios materiais aos imateriais. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, vol. 48, n. 5, p. 1093-1112, set./out. 2014.

CRUZ, Rita de Cassia Ariza da. “Patrimonialização do patrimônio”: ensaio sobre a relação entre turismo, “patrimônio cultural” e produção do espaço. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 31, p. 95-104, 2012.

CUNHA, Luiz Alexandre Gonçalves. **Desenvolvimento Rural e Desenvolvimento Territorial**: o caso do Paraná Tradicional. 2003. 147 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica - RJ.

DRUCIAKI, Vinícius Polzin. Ocupação territorial e rede urbana no Paraná “tradicional” e a cidade de Guarapuava. **Revista Territorial**. Goiás, v.2, n.1, p. 31-51, jan./jun. 2013.

FRANZESE, Cibele. ABRUCIO, Fernando Luiz. Efeitos recíprocos entre federalismo e políticas públicas no Brasil: os casos dos sistemas de saúde, de assistência social e de educação. In: HOCHMAN, Gilberto. FARIA, Carlos Aurélio Pimenta de (Org.). **Federalismo e políticas públicas no Brasil**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2013. p. 361-386.

FREITAS, Ismael. Um barco para contar a história do Iguaçu. **Gazeta do Povo**, Curitiba, Projeto águas do amanhã, 29 out. 2010. Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/um-barco-para-contar-a-historia-do-rio-iguacu-0xz4v88z6qxqc6jk5ky0c4lse>. Acesso em: 05 jul. 2016.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural.** Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

GUIMARÃES, Simone Koniski. **Identificação dos traços históricos do "Tropeirismo" no espaço urbano do município de Ponta Grossa – PR**. 2013. 81 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa – PR.

HALBWACHS, Maurice. **A memória Coletiva**. Tradução de Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2003. 2. ed. 8. reimpr.

HAPNER, Paulo Roberto. Contestado: “Antecedentes e condicionantes jurídicos”. In: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO PARANÁ. **Boletim do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná,** Curitiba: IHGPR, v. 65, p. 237-258, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cidades. Paraná. **São Mateus do Sul.** Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=412560>. Acesso em: 10 nov. 2016.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Cartas Patrimoniais. **Carta de Atenas.** Conclusões Gerais e Deliberações da Sociedade das Nações, do Escritório Internacional dos Museus. Out. 1931. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/226>. Acesso em: 10 jan. 2017.

KARPINSKI, Cezar. Gentes e paisagens do Rio Iguaçu na viagem expedicionária dos engenheiros Keller em 1866. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 17, n. 1, p. 38-65, 2012.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná 1880-1940**. 1985. Tese (Doutorado em História Econômica) - Universidade de São Paulo, São Paulo - SP.

LAZIER, Hermógenes. **Origem de Porto União da Vitória.** Porto União: Uniporto Gráfica e Editora Ltda., 1985. (Coleção Vale do Iguaçu nº. 51).

LEDUR. Flavia Albertina Pacheco. **A educação patrimonial formal como elemento reconhecedor do patrimônio cultural em São Mateus do Sul - PR.** 2012. 127 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade do Contestado (UnC), Canoinhas - SC.

MAACK, Reinhard. **Geografia física do estado do Paraná.** 3. ed. Curitiba: Imprensa Oficial, 2002.

MALHANO, Clara Emília Sanches Monteiro de Barros. **Da materialização à legitimação do passado:** a monumentalidade como metáfora do Estado: 1920-1945. Rio de Janeiro: Lucerna: FAPERJ, 2002.

MARONI, João Rodrigo. Moradores resgatam a história da navegação em Porto Amazonas. **Gazeta do Povo**, Curitiba, Projeto águas do amanhã, 30 abr. 2011. Disponível em: <http://www2.gazetadopovo.com.br/aguasdoamanha/noticias/post/id/249/titulo/Moradores+resgatam+a+hist%C3%B3ria+da+navega%C3%A7%C3%A3o+em+Porto+Amazonas>. Acesso em: 05 jul. 2016.

MELO JUNIOR, Cordovan Frederico. **Porto União da Vitória:** um rio em minha vida. União da Vitória: Fundação Faculdade Municipal de Administração e Ciências Econômicas de União da Vitória – FACE, 2001. (Coleção José Túlio Cleto da Silva).

MOCELLIN. Renato. A guerra sertaneja na região do contestado. In: INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO PARANÁ. **Boletim do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná**, Curitiba: IHGPR, v. 65, p. 259-273, 2012.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. Espaço Urbano: Memória social e patrimônio cultural. **Terra Plural**, Ponta Grossa, v. 3, n. 2, p. 323-334, jul./dez. 2009.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovia:** patrimônio cultural. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 203 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis - SC.

MÜLLER, Jucilda Boscardin. **História de Porto Amazonas.** Curitiba: Ed. do Autor, 1997.

MUNCINELLI, Odilon. A Moradia do Coronel Amazonas. **Portal Verde Vale**, União da Vitória, 27 mar. 2013. Disponível em: <http://www.vvale.com.br/geral/artigo-a-moradia-do-coronel-amazonas/>. Acesso em: 22 jun. 2016.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. Tradução de Yara Aun Khoury. **Projeto História**, São Paulo, n.10, p.7-28, dez. 1993.

PARANÁ. Constituição (1989). **Constituição do Estado do Paraná.** Curitiba: Diário Oficial, 05 out. 1989. Disponível em: <http://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=9779&codItemAto=97687>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PARANÁ. **Lei Estadual n° 1.211, de 16 de setembro de 1953.** Dispõe sobre o patrimônio histórico, artístico e natural do Estado do Paraná. Curitiba, 16 set. 1953. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/arquivos/File/Leis_e_Decretos/LEI1211.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PARANÁ. **Lei Estadual n° 112, de 15 de outubro de 1948.** Cria, na Secretaria de Educação e Cultura, a Divisão do Patrimônio Histórico Artístico e Cultural do Paraná. Curitiba, 19 out. 1948. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/arquivos/File/Leis_e_Decretos/LEI112.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PARANÁ. **Lei Estadual n° 38, de 31 de outubro de 1935.** Cria o Conselho Superior de Defesa do Patrimônio Cultural do Paraná. Curitiba, 31 out. 1935. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/arquivos/File/Leis_e_Decretos/LEI38.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PARANÁ. **Lei n° 02, de 11 de Outubro de 1947.** Dispõe sobre a divisão administrativa do Estado. Curitiba: Diário Oficial, 01 nov. 1947. Disponível em: <http://www.cmportoamazonas.pr.gov.br/images/nshistoria/Lei%20Estadual%202%20de%2011%20de%20outubro%20de%201947.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PARANÁ. **Lei n° 16.602, de 17 de novembro de 2010**. Cria o Dia do Rio Iguaçu, a ser comemorado no dia 17 de novembro. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, 17 nov. 2010. Disponível em: <http://www.legislacao.pr.gov.br/>. Acesso em: 03 nov. 2015.

PARANÁ. **Lei n° 4788, de 29 de novembro de 1963.** Cria os municípios de Diamante do Norte, Japurá, Mariluz, Nova Cantú, Paula Freitas, Porto Vitória, Quinta do Sol, Salgado Filho, São Pedro do Paraná, Santa Izabel do Oeste e Tapejara. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, PR, 30 nov. 1963. Disponível em: <http://www.legislacao.pr.gov.br/>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PARANÁ. **Lei n° 790, de 14 de novembro de 1951.** Dispõe sobre a Divisão Administrativa do Estado, no quinquênio de 1952 a 1956. Diário Oficial do Paraná, Curitiba, PR, 16 nov. 1951. Disponível em: <http://www.legislacao.pr.gov.br/>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PARANÁ. Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMA). **Bacias hidrográficas do Paraná:** Série histórica. 2. ed. Curitiba: SEMA - PARANÁ, 2013. Disponível em: <http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/corh/Revista_Bacias_Hidrograficas_2015.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2017.

PARANÁ. Secretaria de Infraestrutura e Logística. Departamento de Estradas de Rodagem (DER). **História das Rodovias do Estado.** Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=7>. Acesso em: 10 jan. 2017.

PARDO, Aristides Leo. A navegação fluvial no rio Iguaçu e o ensino da história local. **1º Simpósio Eletrônico Internacional de Ensino de História da UNESPAR**, 2015. Disponível em: <http://simpohis.blogspot.com.br/p/aristides-leo-pardo.html>. Acesso em: 10 jan. 2017.

PARQUE Histórico Iguassú. **Galeria de fotos.** Disponível em: <http://parquehistoricoiguassu.com.br/galeria-de-fotos//>. Acesso em 22 jun. 2016.

PARQUE Histórico Iguassú. **Sobre o Parque Histórico Iguassú.** Disponível em: <http://parquehistoricoiguassu.com.br/sobre-o-parque-historico-iguassu/>. Acesso em 22 jun. 2016.

PORTO AMAZONAS. Câmara Municipal. **Lei Complementar n° 01, de 27 de dezembro de 2006.** Institui o Plano Diretor de Uso e Ocupação do Solo Municipal, estabelece objetivos, diretrizes e instrumentos para as ações de planejamento no Município de Porto Amazonas e dá outras providências. Disponível em: <http://www.cmportoamazonas.pr.gov.br/images/Leis%20complementares/2006/Lei%20Complementar%201%20de%202006c.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PORTO AMAZONAS. Câmara Municipal. **Lei n° 780, de 30 de outubro de 2006.** Institui o “Dia do Rio” e dá outras providências. Disponível em: <http://www.cmportoamazonas.pr.gov.br/images/Leis/2006/Lei780de30outubro2006DiaRio.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PORTO AMAZONAS. **Lei Orgânica de Porto Amazonas**. Câmara Municipal, 04 abr. 1990. Disponível em: <http://portoamazonas.pr.gov.br/leis_2011.htm>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PORTO AMAZONAS. **História.** Disponível em: <http://www.portoamazonas.pr.gov.br/historia3.htm>. Acesso em: 05 nov. 2015.

PORTO AMAZONAS. **Nota pública - Festa da Maçã.** 12 jan. 2017. Disponível em: <http://www.portoamazonas.pr.gov.br/NOTA%20P%C3%9ABLICA%20-%20FESTA2017.pdf>. Acesso em: 15 fev. 2017.

PORTO VITÓRIA. Câmara Municipal. **Lei Orgânica**. Porto Vitória, 08 mar. 1990. Disponível em: <http://www.portovitoria.pr.gov.br/index.php/atos-oficiais/leis-complementares/item/3682-lei-org%C3%A2nica-municipal>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PORTO VITÓRIA. **História da cidade.** Disponível em: <http://www.portovitoria.pr.gov.br/index.php/cidade/historia-da-cidade>. Acesso em: 03 jan. 2017.

PRÉDIO da Prefeitura Municipal de Porto Amazonas recebe nome de ex-vereador. **Gazeta de Palmeira**, Palmeira, Política, 01 jul. 2013. Disponível em: <http://www.gazetadepalmeira.com.br/politica/predio-da-prefeitura-de-porto-amazonas-recebe-nomeacao/>. Acesso em: 05 nov. 2015.

RAMOS, Mariana Lopes. **Porto Amazonas (PR)**: O patrimônio cultural e a memória social das extintas hidrovia e ferrovia. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa – PR.

SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. Rio Iguaçu, vapor, charque e arroz: história de uma construção gastronômica. **Revista Helena**, Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, ano 1, p. 48-53, jun. 2012.

SÃO MATEUS DO SUL. Câmara Municipal. **Lei Complementar n° 10, de 27 de dezembro de 2004.** Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de São Mateus do Sul, Estado do Paraná, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.saomateusdosul.pr.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 03 jan. 2017.

SÃO MATEUS DO SUL. Câmara Municipal. **Lei n° 1.715, de 25 de outubro de 2007.** Cria o "Dia do Charque à Moda dos Vapores". Disponível em: <http://www.saomateusdosul.pr.gov.br/wp-content/uploads/2012/10/lei-n-1.715.07-cria-o-dia-do-charque-a-vapor1.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

SEBBEN, Ulysses Antônio. **Um estudo da história de União da Vitória.** Porto União: Uniporto Gráfica e Editora Ltda., 1992. (Coleção Vale do Iguaçu, nº. 62).

SERÁ realizada limpeza do Rio Iguaçu em Porto Amazonas. **Rádio Ipiranga**, Palmeira, 17 nov. 2015. Disponível em: <http://radioipiranga.com.br/index.php/principais-

noticias/item/1691-sera-realizada-limpeza-do-rio-iguacu-em-porto-amazonas>. Acesso em: 23 nov. 2015.

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DO PARANÁ (SEBRAE). **Indicações geográficas do Paraná.** Disponível em: <https://sgcwem.pr.sebrae.com.br/PortalSebrae/sebraeaz/Indica%C3%A7%C3%A3o-Geogr%C3%A1fica>. Acesso em: 05 dez. 2016.

SILVA, Márcio Lélis Soares da; SOPELSA, Renata Aparecida. "O progresso veio de barco": Um estudo sobre a navegação a vapor no Rio Iguaçu e sua importância para o desenvolvimento da cidade de São Mateus do Sul - PR (1879 – 1953). **Ateliê de História**, Ponta Grossa, v. 1, n. 1, p. 137-145, 2013. Disponível em: <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/ahu/article/view/4468>. Acesso em: 20 abr. 2015.

SOARES, Olavo. **O andarilho das Américas:** Cabeza de Vaca. 2. ed. rev. ampl. Ponta Grossa: UEPG, 2001.

UNIÃO DA VITÓRIA. **Plano Diretor.** 2008. Disponível em: <http://uniaodavitoria.pr.gov.br/wp-content/uploads/2013/11/pdm-uniao-da-vitoria.pdf>. Acesso em: 03 jan. 2017.

VAINER, Carlos Bernardo. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9, 2001, Rio de Janeiro. **Anais**: Ética, Planejamento e Construção Democrática do Espaço; v. 1. Rio de Janeiro: Anpur, 2001, p. 140-151.

VAINER, Carlos Bernardo. Lugar, região, nação, mundo: explorações históricas do debate acerca das escalas da ação política. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 8, n. 2, nov. 2006.

WACHOWICZ, Ruy C. Paraná: a comunicação histórica do mar-oceano ao rio-mar. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 83, p.85-97, set./dez., 1994.

WILTENBURG, Dinea Cristina Distéfano; LUGARINI, Helinton Himerio. (Org. e Rev. Téc.). **São Mateus do Sul:** espaço e história. São Mateus do Sul: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 2015. Disponível em: <http://www.saomateusdosul.pr.gov.br/secretarias/educacao-e-cultura/>. Acesso em: 03 jan. 2017.

# APÊNDICE A – Entrevistas com representantes do poder público

**APÊNDICE A1** – Tópico Guia: Poder Público

**1.** Qual é a importância da hidrovia do Rio Iguaçu para a história e para o desenvolvimento econômico do município?

**2.** Ainda é possível identificar, na cidade, a memória dessa época? A partir de quais elementos (patrimônio)?

**3.** Esses elementos (patrimônio):
– São (re)conhecidos / valorizados pela população local?

– São (re)conhecidos / valorizados pelo poder público?

– São acessíveis e utilizados pela população e por turistas (lazer)?

– Estão em bom estado de conservação?

**4.** Já existiram (ou existem) projetos (públicos ou privados) que visem à manutenção dessa memória ou desses elementos (patrimônio)?

**5.** Você acredita que a cidade tem potenciais turísticos e de lazer, já aproveitados ou a serem aproveitados pela cidade?

**6.** Existe o diálogo entre as prefeituras dos municípios portuários? Ou com instituições de fomento ao comércio ou ao turismo?

**APÊNDICE A2** – Autorização de uso de imagem, som de voz, nome, dados biográficos, informações, opiniões e conceitos

Eu, abaixo assinado e identificado, autorizo o uso de minha imagem, som da minha voz, nome e dados biográficos, informações, opiniões e conceitos por mim revelados em depoimento pessoal concedido e, além de todo e qualquer material entre fotos e documentos por mim apresentados, para compor ***obras acadêmicas*** que venham a ser planejadas, criadas e/ou produzidas pela Universidade Estadual de Ponta Grossa, com sede na Av Carlos Cavalcanti, 4748; sejam essas destinadas à divulgação ao público em geral e/ou para formação de acervo acadêmico.

A presente autorização abrange os usos acima indicados tanto em mídia impressa (livros, catálogos, revista, jornal, entre outros) como também em mídia eletrônica (programas de rádio, podcasts, *vídeos* e filmes para televisão aberta e/ou fechada, documentários para cinema ou televisão, entre outros), Internet, Banco de Dados Informatizado *Multimídia,* "home video", DVD ("digital video disc"), suportes de computação gráfica em geral e/ou divulgação científica de pesquisas e relatórios para arquivamento e ***formação de acervo acadêmico***, sem qualquer ônus a UEPG ou terceiros por essa expressamente autorizados, que poderão utilizá-los em todo e qualquer projeto e/ou obra de natureza sócio-cultural voltada a ***preservação da memória histórica***, em todo território nacional e no exterior.

Por esta ser a expressão da minha vontade declaro que autorizo o uso acima descrito sem que nada haja a ser reclamado a título de direitos conexos a minha imagem ou som de voz, ou a qualquer outro, e assino a presente autorização.

_____, ____ de _____ de 20___.

_____
Assinatura

| |
|---|
| Nome: |
| Endereço: |
| Cidade: |
| RG Nº: |
| CPF Nº: |
| Telefone para contato: |
| Nome do Representante Legal (se menor): |

**APÊNDICE A3** – Entrevista com representantes do poder público em Porto Amazonas (PR)

Transcrição da entrevista realizada no Departamento de Educação e Cultura, do município de Porto Amazonas, no dia 18 de setembro de 2015, no período da manhã. Antes do inicio da entrevista, agendada com a Diretora do Departamento de Educação e Cultura, o Prefeito do município fez alguns comentários também transcritos a seguir. A entrevista foi conduzida pela autora, com a participação de um integrante do grupo de pesquisa (GP) que, assim como o prefeito, só esteve presente no início da entrevista[28].

**Entrevista I: Poder Público – Porto Amazonas (PR)**

**Prefeito:** As pessoas conhecem Foz do Iguaçu e não se ligam que o rio Iguaçu nasce na capital, porque, infelizmente, a poluição vem dali; estão jogando lixo do Cachimba, isso é uma pena, pois é um rio importante para o estado.

**Pesquisador (GP):** Nunca pensaram em fazer um museu na cidade?
**Prefeito:** Sempre pensamos em fazer um Museu, temos algumas coisas para colocar no museu e até estamos pensando em fazer alguma coisa ali perto da Biquinha, onde vai ter uma casa; daria para fazer uma casa da memória bem ali na margem do Iguaçu. Essa construção foi iniciada no mandato do prefeito anterior e a firma paralisou, mas agora nós fizemos uma licitação e outra empresa vai concluir, tem churrasqueira, banheiro, e ali vai dar para fazer essa casa da memória. O pessoal tem bastante material, se for pesquisar, cada um tem um pouco de foto que daria para contar bem a história. O meu pai e o meu avô eram construtores navais, eles faziam as embarcações aqui no Porto. O meu pai trabalhou junto com o Guilherme Schiffer, que depois se tornou prefeito, o Pedro Schiffer e outros. Eles tinham um vapor que fazia o transporte de madeira e erva-mate, então eles sempre estavam reformando as embarcações, os vapores e as lanchas que iam ao lado do vapor, inclusive, eles construíram uma lancha grande nos fundos da casa do meu pai, lá tem um corte do barranco onde eles construíram para depois só soltar quando o rio enchesse. Os fundos da casa do meu pai já eram para cima da Biquinha, onde tem a cachoeira, mas quando o rio enche bem, até alguns vapores subiam ali; eu lembro do último vapor que subiu do Zanardini, não lembro se era Sara ou Leão, o vapor subiu aqui nos fundos da casa do Copel aqui, com o rio bem cheio, ele conseguiu subir e atracou ali.

**Diretora:** Só comentando... essa rua aqui é Guilherme Schiffer, o trem passava ali, a praça é a mesma da ferrovia, o trem descia ali.

**Pesquisadora:** Qual é a importância da extinta hidrovia do Rio Iguaçu para a história e para o desenvolvimento de Porto Amazonas?
**Diretora:** Os primeiros povoadores viram a necessidade de povoar o Paraná e do transporte dos produtos como a erva-mate e a madeira, do baixo Iguaçu para o porto de Paranaguá. O Iguaçu é conhecido como o rio da integração, porque toda a produção era trazida desde os afluentes até aqui, onde era enviada para outros centros.

[28] Profº. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky.

**Pesquisadora:** Ainda é possível identificar, na cidade, a memória dessa época? A partir de quais elementos?
**Diretora:** Tem o Cais do Porto, que foi pouco usado, pois foi construído quando a navegação já estava em decadência, ali tem os resquícios que foram retirados por um senhor de uma determinada parte das margens do rio, de um antigo vapor que está bem deteriorado. Tem uma casa, feita com a parte de cima do último vapor, que também está ali em baixo. A família de Teorlino Soldi e de José Luis Soldi, que é o nome da prefeitura, também tinha um vapor, e tem algum material como um timão, que servia para direcionar o vapor. Mas muita coisa que se perdeu na enchente de 1983.

**Pesquisadora:** Esses elementos são (re)conhecidos e valorizados pela população local?
**Diretora:** Sim, esse ano faleceu o senhor que trouxe os pedaços do casco do vapor, mas ele fazia a festa de Nossa Senhora dos Navegantes, que não aconteceu nesse ano e também no ano passado, porque é o pessoal de São Mateus do Sul que organiza e o pessoal daqui acompanha, é uma expedição de barco realizada desde os 100 anos da navegação, que saia daqui, parava em Vila Palmira para pouso e, no dia seguinte, ia até São Mateus do Sul.

**Pesquisadora:** O poder público também (re)conhece e valoriza esse patrimônio?
**Diretora:** Mantém-se, dentro do possível, a limpeza ali, mais alguma coisa tenta-se fazer, como aquela rampa que foi feita no cais.

**Pesquisadora:** São acessíveis e utilizados pela população e por turistas (lazer)?
**Diretora:** A população se reúne nos fins de semana, no Cais do Porto, para pescar.

**Pesquisadora:** Estão em bom estado de conservação?
**Diretora:** A limpeza da área do Cais do Porto e da Biquinha é feita pela prefeitura e a limpeza do rio é feita pela população, no dia da água, com auxílio da prefeitura. O Vapor Tybagi foi recuperado por moradores e colocado próximo ao Cais, mas depois disso nenhuma ação de restauro foi feita.

**Pesquisadora:** Já existiram (ou existem) projetos (públicos ou privados) que visem à manutenção dessa memória ou desses elementos (patrimônio)?
**Diretora:** Está em licitação a retomada da construção das churrasqueiras e banheiros, na área de lazer, em torno do Cais do Porto.

**Pesquisadora:** Você acredita que a cidade tem potenciais turísticos e de lazer, já aproveitados ou a serem aproveitados pela cidade?
**Diretora:** Poderiam ser mais aproveitados; a construção dessa área de lazer e, quem sabe, do museu serão importantes para a cidade.

**Pesquisadora:** Existe o diálogo entre as prefeituras dos municípios portuários? Ou com instituições de fomento ao comércio?
**Diretora:** Em anos anteriores e esse diálogo, antes, era mais efetivo.

**APÊNDICE A4** – Entrevistas com representantes do poder público em São Mateus do Sul (PR)

Transcrição das entrevistas realizadas com representantes da prefeitura de São Mateus do Sul, no dia 26 de setembro de 2016. Neste município, foi possível entrevistar a Diretora Cultural da Fundação de Cultura, a Secretária de Educação e Cultura, o Diretor do Departamento de Cultura e a Historiadora responsável pela Casa da Memória.

A primeira entrevista foi realizada com a Diretora Cultural da Fundação de Cultura, no período da manhã, na Casa da Memória Padre Bauer (Entrevista II), sendo conduzida pela autora, com a participação de integrantes do grupo de pesquisa (GP) que estavam presentes no início da entrevista[29].

Os demais representantes foram entrevistados em conjunto, no período da tarde, na Secretaria de Educação e Cultura (Entrevista III). Essa segunda entrevista foi conduzida pela autora, com a participação de uma das integrantes do grupo de pesquisa[30].

**Entrevista II: Poder Público – São Mateus do Sul (PR)**

**Diretora:** A navegação a vapor foi encerrada em 1951, com a construção da ponte, tem até um trabalho O Último Apito, que foi o do vapor Pery. O Pery, por muitas vezes, foi restaurado, mas no Brasil isso não é prioridade, infelizmente. Mas tem bastante gente que coleciona fotos, aqui mesmo nós temos um acervo grande, tem o Sr. Nelson Chaves, ele é filho de um comandante, ele tem um acervo imenso. Ele conta muito a história da navegação. Tipicamente, todo ano, o Rotary Clube faz o jantar do Charque a Vapor. As pessoas pensam que o Charque a Vapor é feito no vapor, mas não, é a vapor porque na época da navegação a carne mais fácil era o Charque. É feito todo ano, em novembro. O Nelson guarda muita documentação do pai dele, ele é um colecionador, têm pessoas que gostam e guardam esse material. Então é dessa maneira, eles estão trabalhando agora no registro de indicação geográfica da erva-mate, querem desenvolver algumas coisas aí, mas eu vejo como uma questão mais turística, não deixa de ser cultural, mas é mais turística e para os agricultores mesmo. Porque cultura, na minha visão, não se cria, não se cria um prato típico, ele nasce. Cada um tem sua visão, eu trabalho em outra linha.

**Pesquisador (GP):** E o Charque a Vapor, você acha que não é um prato típico?
**Diretora:** Sim, o Charque a Vapor é, porque ele foi utilizado por muitos anos, não só no vapor como em todas as cidades da região que foram iniciadas pelo tropeirismo, os tropeiros usavam o charque.

**Pesquisador (GP):** Quando é feito esse Charque a Vapor, é num sábado?
**Diretora:** Normalmente é num sábado, em novembro, esse ano eu não sei, deu algum problema com a reserva da data com a Igreja Matriz, não sei se está definido ainda, se vão fazer ou não.

**Pesquisador (GP):** Mas tem um site aqui da Casa da Memória que a gente possa acessar e saber o dia?
**Diretora:** Algumas coisas são colocadas no site da Fundação Cultural. O que tem, que não falha, é que quando sai o Charque sai o Encontro Ecológico, o pessoal todo se

[29] Profº. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky e Martha Raquel de Souza Batista.
[30] Martha Raquel de Souza Batista.

reúne, vem barqueiro de tudo que é lado, é feito feira de cultura, de artesanato, várias coisas.

**Pesquisador (GP):** É tudo no final de semana?
**Diretora:** É uma vez ao ano, em novembro, aqui na Praça do Iguaçu, que o pessoal faz a limpeza do rio. Eles fazem a limpeza e tem as feiras, com comida, fazem bóia-cross. O organizador da parte de turismo é o Crisanto Cavalcanti.

**Pesquisadora (GP):** Qual é a data desse evento?
**Diretora:** Ano passado foi no dia 23 de novembro, esse ano eu ainda não conversei com o Crisanto, deve ser por essa data, sempre no último final de semana de novembro.

**Pesquisadora (GP):** Então é o poder público que organiza?
**Diretora:** Não, não, esse evento é a população. O poder público participa sempre, não tem como não estar em parceria, mas é uma iniciativa da população mesmo.

**Pesquisadora (GP):** Qual é a ligação do organizador com a navegação?
**Diretora:** Ele participou muito tempo do COMTURSAM, que é o Conselho de Turismo, e ele sempre está envolvido como voluntário, na Braspol, que é o Brasil-Polônia, no Conselho de Turismo; não tem como separar a cultura do turismo. Está sempre se desenvolvendo alguma coisa assim. Tem o pessoal que é amante do rio mesmo, ele é com quem a gente conversa e fica mais próximo, mas tem um monte de gente envolvida, tem o Sr. Sutosky, tem um grupo grande de pessoas envolvidas nessa questão do rio Iguaçu. E temos também a professora de história que trabalha aqui, à tarde. Ela adora falar da época, conhece as histórias, as pessoas que ficaram. Eu já trabalho mais no geral, claro que quando a gente precisa de uma pesquisa maior, a gente vai e se aprofunda, mas trabalho mais nessa pesquisa geral como a imigração; têm as casas que são tombadas que mantêm ainda suas características, só com encaixe, com lambrequins. Em relação à navegação, o Sr. Nelson tem muito material e participa de muitas atividades desenvolvidas com relação ao rio. Eu ainda acho pouco, poderia ser muito mais aproveitado, mas infelizmente tem que ter um apoio também da parte governamental. Voluntários aqui é o que não falta, mas a parte governamental falha bastante nessa área de turismo e cultura, isso não é questão municipal só, isso é uma questão nacional que a gente vê que há uma grande dificuldade.

**Pesquisadora:** Qual é a importância da extinta hidrovia do rio Iguaçu para a história e para o desenvolvimento econômico do município?
**Diretora:** Gestão, como eu falei a comunidade faz, eles preservam, dentro do possível, a questão da navegação, com os monumentos, com as lembranças, alguns familiares que guardam ainda materiais, objetos. Muitos nem querem doar para a Casa da Memória e guardam ainda como lembrança, faz parte do sonho da família de uma época, de um ciclo vivido. Eles fazem a festa dos navegantes, o encontro ecológico. Mas em relação à questão governamental sempre têm alguns projetos para implementar o turismo, mas eu acho que poderia ser mais aproveitado, e com a população em geral, o povo reclama bastante que poderia ser mais utilizado. Então é um grande campo turístico e é uma história cultural que todo mundo sabe o valor, mas ninguém está usando o real valor.

**Pesquisadora:** Ainda é possível identificar, na cidade, a memória dessa época, traços dessa época... além do vapor, o que mais a cidade tem dessa época: material ou até imaterial?
**Diretora:** De material, aquelas construções antigas que parecem de alvenaria em frente ao rio, na Rua Evaldo Gaensly; atrás, elas têm aqueles pilares altos, porque o rio vem, e ali sempre alaga (e o povo não sai), que já traz a história dos primeiros portos que foram feitos, chamado de São Mateus Velho, onde São Mateus se iniciou, depois foi subindo; sempre que tem um rio tem um porto. Do que sobrou ainda da navegação é isso, fotos e remanescente mesmo só o vapor Pery.

**Pesquisadora:** Os outros vapores você sabe o que foi feito?
**Diretora:** Muitos foram vendidos, outros viraram sucatas, a maioria dos vapores era da Lloyd Paranaense, e com o encerramento muitos foram levados daqui. Então, não se tem grande estoque material, o patrimônio mesmo são as fotos, objetos e as histórias que são parte do patrimônio imaterial.

**Pesquisadora:** E são as pessoas que tem nas casas esse material, em seus acervos pessoais?
**Diretora:** Nas casas, tem muito material nas casas, muitas fotos, desde as primeiras festas que tinha antigamente até os dias atuais, e encontros e tudo em prol disso, da navegação.

**Pesquisadora:** E dos estaleiros, também não tem mais nada?
**Diretora:** Não tem.

**Pesquisadora:** Esses elementos são reconhecidos e valorizados pela população local?
**Diretora:** Olha, como eu te falei, pela população é valorizado, eles ainda possuem essa identidade; pelo fato de ter muitos familiares, todo mundo fala: “meu avô trabalhou no vapor”.

**Pesquisadora:** Até os mais novos ainda valorizam?
**Diretora:** Valorizam, eles lembram, eles falam bastante. Falta apoio financeiro, mas assim, para dar um trabalho em cima disso, mas eles valorizam, sim.

**Pesquisadora:** Nas escolas existe esse interesse?
**Diretora:** Sim, eles fazem trabalhos escolares em cima disso, pesquisas, é bem desenvolvido em cima disso.

**Pesquisadora:** Pelo poder público, você acha que ainda precisa mais incentivo? Ou ele é valorizado em alguma medida?
**Diretora:** Precisa de incentivo para a preservação, porque não adianta você só tombar e não trabalhar em cima daquilo, você tem que desenvolver mais atividades, valorizar. O povo tem que sentir essa contrapartida do poder público, para o próprio povo valorizar, eu acho que isso é imprescindível. O Pery poderia ser uma escolinha ecológica, um museu da navegação, dentro. Tem tanta coisa que dá para fazer ali e que infelizmente...

**Pesquisadora:** E como está o estado de conservação do Pery?
**Diretora:** Péssimo, porque ele está abandonado ao léu, apesar dele ser um monumento tombado, teria que ter fiscalização, uma identificação de que é um

monumento tombado, tinha que ter guardas municipais, porque o povo dorme lá, o povo depreda, tem moradores de rua, assim, tem de tudo ali, então isso tinha que ser dado mais valor por parte dos governantes, em geral. Isso ai já não depende do povo, não adianta você restaurar e largar ao léu, você tem que restaurar, mas cuidar do bem, preservar.

**Pesquisadora:** Ele foi muito descaracterizado, porque ele passou por várias reformas já, ainda na época da navegação?
**Diretora:** Ele foi reformado e depois quando parou ficou só o casco, daí em 1992, 1993, ele foi reformado novamente, mas diz que ele mantém as características.

**Pesquisadora:** Então ele não ficou muito diferente, foi só o casco mesmo que era de madeira?
**Diretora:** Não, foi mais o casco que era de madeira, tanto é que ele é tombado, então ele não pode ser descaracterizado.

**Pesquisadora:** Os turistas também procuram por esse patrimônio aqui, o município é reconhecido por isso ou não?
**Diretora:** Sim, muitos pesquisadores vêm, fazem essa pesquisa, então, acabam chegando, e têm os turistas que vêm participar quando têm os eventos, todo mundo procura por essa história. Eu noto que é valorizado.

**Pesquisadora:** Já existiram ou existe, atualmente, algum projeto público voltado para a manutenção dessa memória, específico para a navegação? Como agora está tendo voltado para a questão da erva-mate?
**Diretora:** Que eu saiba, não. Desde a época em que eu estou trabalhando nisso, a única coisa que foi feita, foi o tombamento, e o pessoal, depois, que faz alguns livros sobre a navegação, a história; projeto para o resgate disso aí, não.

**Pesquisadora:** E esse tombamento, ele teve alguma mobilização popular, ou ele foi tombado por iniciativa particular ou do poder público?
**Diretora:** Do poder público. Foi o poder público que fez o tombamento no ano de 1995.

**Pesquisadora:** E ele já estava ali quando isso aconteceu?
**Diretora:** Estava só o casco, só tinha as fotos e os cascos, estava bem deteriorado.

**Pesquisadora:** Mas ele já estava ali naquela região?
**Diretora:** Estava ali na beira do rio, não estava naquele local exato que está agora; até, a ideia principal, segundo o que eu fiquei sabendo, era que ele flutuasse, porque ali alaga. Fica interessante, quando na época de enchente que, quase todo ano dá, a água vem até ali em cima na rua e cobre tudo, e daí quando você olha, dá impressão que ele está navegando ainda.

**Pesquisadora:** Você acredita que a cidade têm mais potenciais em relação a isso, tanto para o turismo como para a população, tem potencialidade de ampliar essa questão?
**Diretora:** Tem, claro que tem, só trabalhar em cima disso, e ter mais investimento, na parte do poder público, tem muito o que se trabalhar em cima disso, desenvolver projetos, até mesmo ali no Parque do Iguaçu, têm muitas coisas, dá para fazer um museu da navegação, porque tem material para isso, e têm pessoas, famílias que a gente sabe que mantém esse material. Aquele espaço já está bem restrito, e é uma

Casa de Memória e não um Museu de Navegação. Mas eu acho que se fosse fazer um trabalho junto com a população, que tivesse segurança, vigilância, um trabalho bem direcionado, com certeza.

**Pesquisadora:** Mas nunca teve mobilização para pensar esse museu? E nem a população, nunca quis?
**Diretora:** Nunca teve. Nunca se manifestou para isso, não.

**Pesquisadora:** Existe algum diálogo entre as outras prefeituras dos municípios que participaram da navegação, ou entre outros órgãos, instituições de fomento ao comércio, turismo, tem algum contato, diálogo para fazer algo maior?
**Diretora:** Não, nada oficial. Pode até ter, assim, algum evento, lá também tem, mas fica só nisso mesmo.

**Pesquisadora:** Não tem o apoio entre um e outro, nem do estado não vem nada?
**Diretora:** Nada, não. Do estado, nem em pensamento, infelizmente. Já teve, nessas épocas, quando foram feitos esses tombamentos, teve apoios a isso, depois não tem. Corre muito, assim, acho que corre um pouco solto, acho que tinha que ter um intercâmbio maior entre os municípios dessa valorização toda. Que a história, se você for procurar, que nem a gente fez, às vezes, o encontro dos tropeiros, você vê que todo município “ah o meu participa”, tem fulano de tal, tem não sei o quê, daí você acha que todos são entrelaçados, mas se alguém não levantar a bandeira... e todos, na verdade, têm o mesmo fundo, quase, de história.

**Pesquisadora:** Dá a impressão que deveria ter essa ligação.
**Diretora:** Deveria, eu desenvolvo alguns trabalhos... você deve conhecer os trabalhos do professor Arnoldo Bach? Ele trabalha mais nessa linha de transporte. Então, ele fez Os Carroções, bem interessante, que teve quase que no geral, depois ele fez o Vapores, até ajudei ele no trabalho de pesquisa, pessoas para entrevistar, e dá para ver que pega toda a região, não tem como se trabalhar apenas aqui, trabalha União da Vitória, Porto Amazonas, Porto Vitória, tem que pegar gente de todos os cantos para trabalhar com isso. Agora em dezembro, quero ver se lanço com ele o Erva-mate e Madeira, pelo apoio e incentivo federal fiscal, Lei Rouanet. A gente está em fase de captação de recurso para terminar esses trabalhos. A madeira também usou o ciclo da navegação, pois era transportada. A erva-mate também, então foi um ciclo de grande importância. O que eu digo que não foi um ciclo é a erva-mate, ciclo tem início e fim, como teve a navegação e madeira que, hoje em dia, não se pode mais, mas a erva-mate continua.

**Pesquisadora:** Mas a erva-mate continua com a mesma força?
**Diretora:** Sim, a erva-mate tem seus altos e baixos, teve seus baixos e agora estão tentando resgatar, mas agora o meio já é outro, mais moderno. Eu vejo mais a questão histórica, dos transportes essa coisa toda, hoje em dia estão vendo por outro lado.

**Pesquisadora:** Pelo contexto histórico, quando a navegação acabou, o município sentiu muito o impacto, ocorreu uma decadência econômica ou continuou se mantendo?
**Diretora:** Segundo as pesquisas que eu fiz, teve uma estagnação econômica; até mudar aqui, ficou a melancolia de um ciclo que se acaba, depois, vieram os caminhões, mas até construírem as estradas, teve uma grande estagnada econômica.

**Entrevista III: Poder Público – São Mateus do Sul (PR)**

**Pesquisadora:** Qual é a importância da hidrovia do Rio Iguaçu, do patrimônio da hidrovia para a história e para o desenvolvimento econômico do município?
**Secretária:** Na realidade, tudo começou normalmente. As cidades surgem, como São Mateus, que surgiu de um pouso de tropeiros, mas também em função do Rio Iguaçu. Nós iniciamos nosso São Mateus que, hoje em dia, o pessoal chama de São Mateus velho, ao longo do Madeira, enfim, do Rio Iguaçu. Até aquele bairro era conhecido como bairro Niterói, teve várias influências, mas a influência da navegação foi na época em que não havia ainda as estradas e que nós não tínhamos a ponte que dava acesso à estrada para a Lapa; então, era toda a navegação, o transporte era através do rio Iguaçu. Isso, acho que, na década de 1940.
**Diretor:** A sede da Lloyd Paranaense, que era a empresa responsável pela navegação no Paraná, era aqui em São Mateus. Ela se instalou aqui porque, na época, não tinha estradas, então, para escoar, principalmente, a produção de erva-mate e madeira, era usada a hidrovia, daqui até Porto Amazonas, e acho que descia também; então, alguns dos portos eram aqui em São Mateus. Então, acho que, nos tempos áureos da navegação, São Mateus figurava como a mais importante das cidades que passavam, tanto São Mateus como Porto Amazonas, porque saía tudo de Porto Amazonas, ou chegava para ir para Curitiba. Por exemplo, a produção de erva-mate saía daqui, ia até Porto Amazonas e de lá, acho que ia com carro de boi, tropeiros, até Curitiba e depois para os Portos.

**Pesquisadora:** E o porto daqui era nessa região onde está o vapor ou era mais em direção aos bairros?
**Secretária:** Era ali mesmo, onde tem a Igua-mate.
**Diretor:** Foi Igua-mate, depois foi Leão Junior, mas é exatamente ali, onde tá o Pery, acho que uns 100 metros descendo o rio, era ali que escoava. Tem algumas fotos de carroças que se perfilavam ali para fazer o carregamento das exportações, bem legal, dá até para pegar um livro daquele ali.
**Secretária:** Vocês já foram até a praça ali? Tem aquele livro dos 100 anos...
**Diretor:** Aqui tem um, mas tem aquele que a gente fez, têm algumas coisas...
**Secretária:** Para mim é uma relíquia isso aqui, se vocês quiserem, de repente, fotografar, eu ganhei do meu avô, ele tinha dois vapores, na época, o Serena e o Iguatinga, era uma sociedade, e esse álbum, tá judiadinho, é o álbum do cinqüentenário da navegação. Ele é original da época.

**Pesquisadora (GP):** Seu avô tinha dois vapores?
**Secretária:** Tinha dois vapores, o Serena e o Iguatinga. Essa revista está se desintegrando, é uma relíquia. Então aqui tem, ao longo do Iguaçu, é bem onde você falou mesmo, aqui tem uma foto boa para verificarmos, têm as casas, uma vista parcial...
**Diretor:** Nesse livro aqui tem também, a Hilda fez um compilado, têm várias informações.

**Pesquisadora:** Esse é aquele que está no site?
**Diretor:** Isso, ele fala do primeiro vapor que foi o Cruzeiro, depois os outros que fizeram transporte aqui. Eu falei erva-mate, madeira e sal, o sal vinha para São Mateus. Assim como levava, trazia. Mas é interessantíssima a história da navegação, principalmente aqui.

**Secretária:** Aqui tem alguns vapores também, ainda na escrita da época.
**Diretor:** Bem onde é, ali atrás da Maracanã, era bem aqui o porto.

**Pesquisadora:** Ainda tem alguma coisa em pé que existe da época da navegação, o que resta dessa época?
**Diretor:** Se vocês passarem ali, vocês vão pegar o finalzinho.
**Secretária:** Na realidade, tem esse depósito que, acho que, já tinha na época.
**Diretor:** Já, foi construído para isso.

**Pesquisadora:** Esse depósito é aquele do lado do Parque?
**Secretária:** Isso, que tá junto lá.
**Diretor:** É o que está sendo desmanchado agora. Do lado do Parque é o Umbenau, um clube que foi montado. Esse depósito que ela está falando é um que está sendo desmanchado; se for o caso, até levo vocês ali.

**Pesquisadora:** Ali era um armazém de mercadorias?
**Diretor:** Tudo que chegava aqui, a maioria das coisas que escoavam, principalmente a erva-mate era armazenada ali, enquanto estavam vindo os vapores; então, armazenava-se ali e depois escoava pelos vapores.

**Pesquisadora:** E fora ele e o vapor Pery, não têm mais nada na cidade?
**Diretor:** Que eu lembre, não; na casa da memória tem um acervo grande.
**Secretária:** Tem a história, na Casa da Memória, se vocês quiserem dar uma conversada, tem a professora de história ali que pode conversar com vocês. Mas, de fato, é ali que o pessoal ainda comenta como São Mateus Velho, mas que muita gente não sabe que, originariamente, lá era o bairro Niterói, por ser próximo ao rio.

**Pesquisadora:** Vocês acreditam que a população da cidade valoriza essa história, essa memória? Como é a história da navegação em São Mateus?
**Secretária:** Quando nós assumimos, sentimos muita dificuldade das pessoas valorizarem essa história tão bonita, por falta de conhecimento, e isso nos motivou já, desde 2014, juntamente com jovens empresários, a fazer um livro para as crianças. Porque, quem que precisa preservar a história e dar continuidade nela são as crianças e as crianças só conhecem se alguém ensina, então se o pai, a mãe ou o avô não ensinam, pelo menos a escola faz esse papel. E aí, nós compilamos essa história, que culminou nesse livro de apoio, a gente não chama de cartilha, em que nós tentamos preservar nossa história, porque, se não, daqui a alguns anos... O Pery está lá, mas o que nós fazemos, anualmente, na época de setembro, tem um projeto que é fazer com que as crianças saiam do interior, das escolas do campo e venham para a cidade para conhecer um pouquinho a história, para conhecer a cidade, enfim. Mas se não for preservado, você sabe que as coisas vão se deteriorando; então, a intenção, na época, era, até lá mesmo nesse local que eles estão desmanchando, acho que já foi vendido, fazermos um local de acesso...

**Pesquisadora:** O que ainda existe da navegação aqui no município, o que ainda restou?
**Historiadora:** Da navegação... em que sentido assim, monumento...?
**Pesquisadora:** Qualquer elemento, tanto monumento, quanto documento...
**Historiadora:** Então, documentação a gente tem alguma coisa, mas, por exemplo, a gente não tem um diário de bordo, que seria um documento bem importante dos vapores. A gente tem notas de mercadorias, os vapores traziam muitas mercadorias;

temos alguns relatórios de funcionários dos vapores, alguma declaração, por exemplo, da inauguração do Pery, de 1939. Fotografias de vapores, acho que temos umas quarenta pelo menos. Do Lloyd Paranaense, que foi uma empresa grande de navegação de 1915, tem algumas notas, relatório de saída de vapores, carregamento de lenha, esse tipo de material.

**Pesquisadora:** E da Lloyd o que sobrou foi só isso?
**Historiadora:** Isso, a parte que era da empresa, provavelmente, ficou com alguém. A Casa da Memória tem alguma documentação, mas não ficou tudo ali, por exemplo, um arquivo da empresa de navegação, a gente não tem. Eu sei que o Sr. Nelson, até acho que ela já comentou alguma coisa, ele é um estudioso da navegação do Rio Iguaçu daqui de São Mateus. Acho que o diretor já conversou com ele também. Então, ele é uma pessoa que sempre está buscando informações sobre a navegação, ele tem um acervo grande de fotografias, de documentos. Então, ele sempre auxilia a gente, porque o foco dele é a navegação, e a gente cuida um pouquinho de tudo. Eu tomei a liberdade de ligar para ele e convidar ele também, porque, lógico, que ele sempre vai ter uma contribuição a mais, porque é o foco dele, o pai dele foi comandante de vapor, então, pode contribuir bastante.
**Secretária:** Ela estava perguntando o que restou... eu falei uma das coisas que nós sentimos muito é em relação a pouco se explorar isso dentro das escolas, da história do município, em se tratando tanto da navegação como da erva-mate e, aí, esse material de apoio quer justamente suprir essa necessidade, fazendo com que isso não se perca. Porque a questão de o que tem hoje que as crianças possam visualizar? Nós temos só o Pery, de monumento.
**Historiadora:** Como ela colocou, levando a história para os nossos alunos, vai despertar até as pesquisas, porque hoje não tem alguém, pode até ser que tenha, mas quando você desperta o interesse, o aluno conhece a história do município, quantos projetos, dissertações e teses, de repente, sobre a navegação. Buscando mais isso, então, a gente dá um passo, e espera que o pessoal vá buscando mais.
**Secretária:** Eu estava comentando com elas, do Poder Público, que teve o interesse de verificar essa construção, até para abrir um mercado municipal, ou para depois, na parte de cima, porque tem enchente ali, fazer um museu da navegação. Então, quando o prefeito atual foi verificar, não deu certo em questão de valores e tudo mais. Mas, na realidade, houve uma visita lá para ver essa real possibilidade. Eu não sei se eles já venderam, você sabe?
**Diretor:** Não, não venderam, estão desmanchando para arrumar o terreno e vender, mas é uma pena.

**Pesquisadora:** É logo depois do vapor, então, que fica essa construção?
**Diretor:** Isso, seguindo pela BR mesmo.
**Historiadora:** E ali vão vender mesmo?
**Diretor:** Com certeza, eles estão desmanchando para isso.
**Historiadora:** Mas é de chorar.
**Diretor:** A gente tentou, como a Secretária falou, a prefeitura tentou entrar em contato para comprar, para transformar aquilo, mas não se acertaram nos valores.

**Pesquisadora:** Em relação ao reconhecimento e a valorização do poder público, não só a gestão atual, mas as gestões passadas fizeram alguma coisa?
**Secretária:** A passos lentos, sempre, mas sempre cada um faz um pouquinho.
**Historiadora:** A reforma do vapor, a gente pode dizer que foi das gestões anteriores.
**Secretária:** Acho que foi em noventa, em 2004 ou 2000?

**Historiadora:** Agora eu não vou lembrar bem, mas foi feito todo um projeto.
**Secretária:** Acho que foi antes de 2000, até tinha que ver...
**Historiadora:** Vocês vão ver fotos, ele não era o que ele é hoje, era só um casco e não tinha mais nada, na verdade, do vapor Pery. Então, foi feito todo um trabalho, pelo menos essa parte ficou alguma coisa para a gente.

**Pesquisadora:** E ele foi muito descaracterizado, ou ele mantém ainda um pouco as características originais?
**Historiadora:** Ele mantém, principalmente, as características de tamanho total, por exemplo, a máquina ele não tem, ele mantém as características mais na questão de tamanho, de modelo.

**Pesquisadora:** Os turistas vêm aqui em função desse patrimônio?
**Historiadora:** Os turistas que vêm, sempre gostam de observar todos os nossos aspectos turísticos, tanto da erva-mate, a cultura polonesa e, claro, a navegação também, é um ponto turístico nosso. Não sei se vocês tiveram a oportunidade de ir lá? É uma praça, a nossa cidade começou ali, na verdade; então, as pessoas têm interesse, sempre vêm os turistas e visitam todos esses pontos, a gente está sempre à disposição para explicar, acompanhar, muitas vezes, turistas estrangeiros.
**Secretária:** O próprio rio quando foi remodelado, o Parque do Iguaçu também já chama a atenção.
**Historiadora:** Tem um símbolo grande da navegação, na calçada. [...] Aquela do primeiro, eu não coloquei, na verdade, eu falo um pouquinho do Pery, que ele passou por várias reformas, que foi a criação dele, foi 1912. Teve outras versões, porque a primeira versão não tinha a parte para os passageiros, era só para mercadorias mesmo, depois foi reinaugurado, em 1939. Aquela foto do teu avô, da inauguração que a gente tem na casa da memória. A questão de como iniciou a navegação no rio Iguaçu, a questão da nossa cidade e o desenvolvimento também com a navegação. A gente tem um livro, de 1923, que diz que de 300 residências na cidade, 50 eram de funcionários da navegação; então, para você ver como tinha importância a navegação para o município. Essa empresa, a Lloyd, era uma empresa bem conceituada, bem forte. E ela foi criada, principalmente, por produtores de erva-mate, porque também visavam à questão do transporte, uma coisa ligava a outra.

**Pesquisadora:** E esses vapores o que foi feito?
**Historiadora:** A maior parte deles pertencia a Lloyd Paranaense. Foi feita uma fusão de várias empresas. Com o passar do tempo, com a abertura das estradas, acho que com a chegada dos caminhões, o transporte pelo rio Iguaçu foi ficando inviável. Então, lógico, a empresa com todo esse capital, ela não ia deixar parado, então eles foram indo para outros rios com navegação fluvial, e o Pery, o que eu consegui pesquisar sobre ele é que ele tinha uma dívida, tipo como o carro quando tem uma dívida grande, você tem que deixar parado, porque dá busca e apreensão, diz que aconteceu isso com o Pery e ele acabou ficando ali. Para nós foi bom, porque hoje a gente tem. Mas a empresa, é claro, vendeu as embarcações. Eu soube, estou até para investigar, que lá em Fluviópolis parece que tem um vapor que naufragou também, mas ainda não tive tempo de pesquisar mais a fundo. Mas casos de naufrágio, citando aquele que eu já coloquei no livro e que foi resgatado, têm só mais um que eu sei. Os outros provavelmente foram desmontados ou vendidos.

**Pesquisadora (GP):** Vocês conseguem observar algum tipo de relação que as pessoas têm hoje com o rio? Hoje, segunda-feira, tinha bastante gente pescando na praça.
**Historiadora:** As pessoas têm uma identidade com o rio, pode-se dizer que sim, tem essa ligação.
**Secretária:** Todo ano é feita uma festa do rio.
**Historiadora:** Tem a questão da limpeza do rio que sempre mobiliza a população.
**Secretária:** Normalmente é no dia do rio, naquela semana do rio é que é feita essa mobilização com toda a comunidade para a limpeza do rio Iguaçu, há muitos anos já.

**Pesquisadora (GP):** E é nessa festa que é feito o Charque a Vapor?
**Secretária:** Isso, a noite é que eles fazem.
**Historiadora:** Tem também a festa de Nossa Senhora dos Navegantes, que a Vila Amaral também incentiva e faz agora.

**Pesquisadora:** E é a população que organiza essas festas?
**Historiadora:** É a população.
**Secretária:** Tem uma entidade chamada Amantes do Rio Iguaçu, é uma iniciativa deles, junto com o poder público. Eles nos procuram, todo ano, para ver no que nós podemos auxiliar, mas a iniciativa é deles.

**Pesquisadora:** Essa associação é só daqui? Em Porto Amazonas também tem uma, será que é a mesma?
**Secretária:** Eu não sei.
**Diretor:** Eu acredito que não, acredito que eles usaram esse nome por causa do Rio, mas não acredito que tenha ligação entre uma e outra. Eles podem até compartilhar informações, mas uma não é filial da outra.

**Pesquisadora:** Já existiram ou existem projetos em andamento pensando em fazer alguma coisa em relação a esse patrimônio?
**Secretária:** Atualmente, teve esse interesse da gestão atual em verificar esse local que eles estão para vender, mas nada certo, nem posso adiantar isso.
**Diretor:** Mas tem gente querendo explorar o rio turisticamente, fizeram, teve até o *Beer Balsa*, uma ação que, acho que, vai continuar. Mas tem, sim, a intenção do município, porque eles facilitam bastante. Quer explorar o rio para turismo, principalmente, dentro das possibilidades ambientais, eles até chegam a isentar de taxas que, possivelmente, a prefeitura cobraria. Tem intenção, sim, que venha a ser explorado, lógico que estando de acordo com bombeiros, com o meio ambiente, o IAP, mas tem, sim, uma intenção de fomento ao turismo. Não parte da prefeitura, mas a prefeitura vai sempre apoiar. Eu te falo, porque a gente organizou com outro grupo esse *Beer Balsa* e teve total respaldo, o que precisasse era para contar com a prefeitura. Então, nesse sentido, sim.

**Pesquisadora:** Foi feito por uma empresa de turismo?
**Diretor:** Isso.

**Pesquisadora:** Vocês acreditam que a cidade tem mais potencial para aproveitar em relação a esse patrimônio?
**Secretária:** Acho que tem muito potencial.
**Historiadora:** Eu também penso que sim.
**Secretária:** Tem muita coisa para explorar. Acho que até o Diretor pode comentar um pouquinho em relação a...

**Diretor:** Existe uma espécie de turismo, que eu acho que é um turismo meio para louco, chama-se *Birdwatching*, os gringos gostam de ficar vendo como os pássaros se comportam, e não tem lugar nenhum na natureza que você possa ir sem influenciar o *habitat* dele, então, você pode ir com o barco, descer com uma embarcação pelo leito do rio, com o motor desligado, por exemplo, que não vai interferir em nada o que o passarinho estaria fazendo. Normalmente, esse tipo de turismo é muito usado em rios ou na beira de rios, por causa disso. Ao adentrar a mata, você vai, de alguma forma, assustar o passarinho e, no rio, não, você vai assustar o peixe, mas o passarinho, não. Então, é muito utilizado. A gente está tentando trazer alguém para catalogar os passarinhos que a gente tem aqui para tentar investir nesse turismo também. Fora isso, tem o *Beer Balsa*, tem o potencial que é a pracinha do rio ali, como vocês falaram, em plena segunda-feira estavam pescando lambari. A gente tem muito desse turismo informal, muita gente vem de Curitiba para cá pescar o Lambari. Coisa que, para nós, é corriqueiro, a gente nem dá tanto valor; então, o rio tem bastante potencial, é um diamante a ser lapidado ainda, não está sendo explorado, mas tem muito potencial e tem intenção, sim, só não se uniram as idéias ainda, já começaram, mas não tem nada concreto ainda.

**Pesquisadora:** Existe algum diálogo entre outros municípios, ou entre agências de fomento em relação a esse patrimônio?
**Secretária:** Em relação a esse turismo, acho que ali com a própria, a *Beer Balsa*...
**Diretor:** Não foi de prefeitura para prefeitura, mas foi de um grupo de pessoas de São Mateus com um grupo de pessoas de Porto Amazonas, essa Balsa que está aqui para fazer o *Beer Balsa*, é lá de Porto Amazonas.

**Pesquisadora:** O Novo Horizonte?
**Diretor:** Há, sim, o contato, sempre que precisa, mas é mais para a troca de experiências.

**Pesquisadora:** Esse barco, então, participou desse evento?
**Diretor:** Essa balsa foi utilizada no primeiro *Beer Balsa*, depois posso te passar as fotos.

**Pesquisadora:** Então não tem essa conversa entre um município e outro, nenhuma agência de fomento?
**Secretária:** Em relação ao Rio Iguaçu, não. Estamos tendo, junto com a secretaria de turismo e a secretaria de cultura, em relação ao monge, ele esteve andando aqui, nos olhos d'água, inclusive beira do Iguaçu também.
**Diretor:** Tem alguma influência do rio, pegou até umas lendas ali que usam o Rio Iguaçu.
**Historiadora:** Até escrevi uma história para a Taiana, colocamos hoje, mas daí como o projeto deles é meio ambiente, eu puxei para a Cruz de Cedro, porque ela queria que tivesse uma ligação com a nossa floresta, então, é interessante.
**Diretor:** Mas em relação à navegação que, inclusive, deve ser esse o intuito, falta, sim, principalmente um incentivo do governo, como houve com essa ação do Monge João Maria. A Paraná Turismo encabeçou a idéia de fazer tipo um *Caminho de Compostela* entre as cidades onde o Monge João Maria passou, eles vieram e contataram os municípios. Se tivesse uma ação dessas do governo do estado para contatar, para fazer o elo entre essas cidades que tiveram alguma influência entre o rio, seria interessantíssimo, porque todas estão dispostas, eu tenho certeza, se forem para Porto Amazonas, União da Vitória, todas elas estão esperando alguma coisa. Nós, da mesma

forma, mas ninguém encabeçou, pelo menos até onde eu sei, ou se tem, nós não fomos contatados.

**APÊNDICE A5** – Entrevista com representante do poder público em União da Vitória (PR)

Transcrição da entrevista realizada com o Secretário de Cultura de União da Vitória, na Secretaria de Cultura do município, no dia 11 de novembro de 2016, no período da tarde. A entrevista foi conduzida pela autora e por um integrante do grupo de pesquisa[31].

**Entrevista IV: Poder Público – União da Vitória (PR)**

**Secretário:** [...] o grande problema hoje, não naquela época, mas, hoje, a questão da navegação do rio Iguaçu ficou bem complicada, alguns trechos com assoreamento do rio, outros trechos de quase impossibilidade de transposição. Porto Vitória, que é o limite, por causa da corredeira, depois da construção da usina da barragem, de Foz da Areia, tem alguns períodos em que a corredeira desaparece, some, até passa de barco pela corredeira para aproveitar a área da represa, a área do alagado. Inclusive, hoje em dia, até mesmo em tempos de rio baixo, o pessoal utiliza ainda, sabe, passar como se fosse um canal. Assim como aqui, entre as duas pontes, a Ponte de Ferro Machado da Costa e a Ponte Domício Scaramela, existe um canal, no rio Iguaçu, para navegação que, daqui, seria a margem direita do rio, para quem desce o curso do rio até uma altura, depois, você tem que, quase que, fazer uma diagonal, atravessar quase vindo para a margem esquerda para passar por baixo da Ponte Domício Scaramela, que daí, para baixo, a profundidade do rio já é um pouquinho maior e você vai tranquilo até, praticamente, Porto Vitória; então, a navegação é tranqüila. E para cima não existe, alguns lugares que as pedreiras são..., eu praticamente me criei dentro do rio, com oito, nove anos, a gente já andava de barco, eu andava de barco, esquiava, nadava, andava a caiaque, a gente aproveitou bem o rio naquele período. A gente conhecia tudo, a gente subia de barco, ia para as Formigas perto de Paula Freitas, a gente conhecia bem o rio Iguaçu e também a parte da história, trazendo o histórico do tempo do Coronel Amazonas, o Vapor Pery, do início do ciclo da erva-mate. Tem o vau; União da Vitória, na verdade, surgiu por causa do vau, da travessia dos tropeiros. Com relação aos pontos turísticos, hoje, o que a gente tem, a gente até tentou recuperar um vapor, não era o vapor Pery, mas era um vapor daquela época. Foi a dona Terezinha Wolff que descobriu um casco daquele período, pensou em reformá-lo, como foi feito em São Mateus do Sul, e colocar em alguma praça, nós temos a Praça Campolim Ramos que é próxima à Ponte Domício Scaramela. A idéia era colocar algo relacionado à Navegação na Praça Campolim Ramos, que é próximo à igreja dos Navegantes, em forma de barco. Um pouquinho para cima da Avenida Iguaçu tem um totem, um marco demarcando onde era o vau, a travessia do Iguaçu, mais para cima um pouco, já em Porto União, era uma das paradas do porto, o porto de cargas daquela época, só que hoje está construído o clube Concórdia. Então, não tem mais como você acessar ele.

**Pesquisador (GP):** Não tem mais resquício do Porto?
**Secretário:** Não tem mais nada ali, desapareceu, se pegar as fotos daquela época, na margem do rio não tinha nada, a margem era livre. São Cristóvão era uma fazenda, para o lado de lá, hoje em dia, está tudo urbanizado, e para o lado de cá era a mesma coisa, eram pouquíssimas casas, residências. Essa é a foto do vau, da travessia do vau, deixa eu aqui se eu consigo ligar o computador para mostrar para vocês, não sei

[31] Profº. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky.

se você vai precisar de alguma foto, nós fizemos um histórico, vamos inaugurar um novo museu de União da Vitória.
**Pesquisador (GP):** Aquela construção branca moderna?
**Secretário:** Isso, e nesse museu nós pedimos para dois historiadores colocarem a sequência desde o surgimento da vila; nós vamos plotar as paredes, contando a história, desde o surgimento até os dias de hoje, passando todas as passagens com fotos para ter uma sequência; nesse levantamento, eles passaram algumas coisas para nós.

**Pesquisadora:** Hoje em dia, como você vê a importância da hidrovia para a cidade, dessa história, do patrimônio da hidrovia para a história e para o desenvolvimento econômico do município?
**Secretário:** O Brasil foi um país que andou ao contrário. Nós tínhamos, aqui na cidade, os dois meios de transporte alternativos, ferrovia e hidrovia, a ferrovia São Paulo - Rio Grande, que tem essa estação bonita, e a própria navegação do Rio Iguaçu, que foi abandonada muito antes. O custo seria um custo mais baixo e tudo mais, mas aí entra o problema da manutenção e viabilidade de navegação, inclusive, de tempos em tempos, é feita uma descida do rio Iguaçu com um grupo de pessoas apaixonadas por barcos, eles saem de Porto Amazonas e vem até União da Vitória, vem rodando literalmente no rio, vem descendo o rio, fazendo algumas paradas em alguns lugares.

**Pesquisador (GP):** Vocês têm também aqui o dia da limpeza do rio que a população participa?
**Secretário:** Tem, é chamado de dia do rio.

**Pesquisadora:** É a população que faz ou é a prefeitura?
**Secretário:** A prefeitura incentiva, uma parte da equipe participa, lógico.

**Pesquisador (GP):** E outros grupos também?
**Secretário:** Sim, o IAP, as faculdades.

**Pesquisadora:** Além da igreja e do porto, mais alguma coisa restou da navegação? A cidade tem algum acervo de museu?
**Pesquisador (GP):** O museu contempla o acervo da hidrovia?
**Secretário:** Não, contempla da ferrovia, do contestado, inclusive, nós acertamos para ficar seis meses aqui aquela exposição do museu do Estado do Paraná, eles têm um acervo interessante a respeito do Contestado.

**Pesquisadora:** A prefeitura não tem nenhum acervo guardado, nada para fazer um museu?
**Secretário:** O que a gente tem são fotos [...]

**Pesquisadora:** Em relação à história da navegação, você sente que ela é valorizada pela população? A população procura por isso, os turistas?
**Secretário:** Não, na verdade a procura é pelo Rio Iguaçu. Existiu um período em que a gente incentivava a pesca, agora está retornando isso, mas a pesca, as competições náuticas e tudo mais. Agora, saindo um pouco do assunto da navegação e tratando um pouco do rio Iguaçu, em si, durante muito tempo o rio Iguaçu foi tratado como inimigo da cidade, em função das enchentes e, na verdade, muita gente gostaria de ter um potencial como este que a gente tem; então, temos que tratar ele como nosso parceiro e não como nosso inimigo e nós temos que explorar ele, por mais que ele nos castigue,

de tempos em tempos, mas nós temos que explorar ele economicamente para compensar esse estrago que ele faz. Em qualquer lugar, o rio sobe; na verdade, nós é que ficamos muito próximos dele.

**Pesquisador (GP):** Mas vocês resolveram boa parte desse problema trazendo a cidade mais para cá?
**Secretário:** Sim, arrisco dizer que 70% das famílias de altíssimo risco, na barranca do rio, hoje, a gente conseguiu remover.

**Pesquisador (GP):** Fizeram um Parque ali.
**Secretário:** Isso mesmo, ainda não terminou. Esse aqui era o Hotel Paraná. A única cidade do Brasil que teve um hotel, uma prefeitura e uma igreja, construídos com o dinheiro do Estado, é União da Vitória. Porque, no tempo do acordo do contestado, quando foi dividido Porto União e União da Vitória em dois estados, toda a estrutura ficou para o lado de Porto União, então, o estado construiu uma igreja, um hotel e a prefeitura. Esse era o Hotel Paraná que depois pegou fogo.

**Pesquisadora:** E a casa da família do Coronel Amazonas, ela é de propriedade da prefeitura?
**Secretário:** O que acontece com essa casa é um problema para nós; vocês fazem parte de alguma fundação em Ponta Grossa? O que acontece aqui é assim, todo mundo quer tocar a casa, só que como a casa é tombada, ela não pode ser reformada, ela tem que ser restaurada, tem que manter uma série de características que são dela. As pessoas querem entrar e querem fazer convênio para administrar isso. Passa um ano, dois anos, três anos, quatro anos, elas não fazem nada e daí elas devolvem.

**Pesquisadora:** Então o que tem é a casa, a Igreja dos Navegantes, e não tem mais nada mesmo?
**Secretário:** É, tem a questão do vau, mas barcos você vai ter dificuldade de encontrar.

**Pesquisadora:** Já teve alguma mobilização voltada para a história da navegação no município?
**Secretário:** Para a história da navegação, tem esse caso que eu falei da professora Terezinha Wolff que, na época, conseguimos um casco e tentamos restaurar, até para começar a contar essa história também. Nós temos, na história dos índios Cayagangues que, com certeza, utilizavam o rio; depois, o Coronel Amazonas com o vapor...

**Pesquisadora:** O que aconteceu com esse casco? Ele estava no rio?
**Secretário:** Não conseguimos resgatá-lo. Não, ele estava no seco e, se não me engano, estava em Balsa Nova, jogado em um canto embaixo de uma árvore; e daí foi tentado negociar para trazer, só que sempre que você tem alguma coisa que está estragando, e alguém vem e diz que tem interesse naquilo, daí a pessoa acha que aquilo vale alguma coisa, então daí já não quer se desfazer daquilo, é sempre assim, não é? O cara acabou não entregando e a gente não conseguiu resgatar, porque até com a própria construção do parque em volta do rio, para evitar que o pessoal invada de novo, evitando um problema social e de defesa civil, a idéia era ir fazendo no parque, na margem do rio, algumas passagens, não necessariamente do rio Iguaçu, mas algumas passagens da história de União da Vitória, e esse seria um deles. O interesse seria de fazer isso, aí a gente acabou não conseguindo resgatar. Teve um período em que nós tínhamos um barco aqui, um barco de dois andares, um iate que

fazia os passeios daqui até Porto Vitória, ele até esteve em São Mateus um período, nós tentados dar um incentivo para o Sérgio que era o dono dele na época, mas ele não se ajudou.

**Pesquisador:** Tinha um barco na década de 1970 que ficava perto da ponte, era uma boate?
**Secretário:** Na verdade, começou como restaurante e, depois, se transformou numa zona, a Barca, ficava para baixo da Ponte do Arco, para o lado de lá do rio. Começou como restaurante, inclusive, quando era criança, fui comer lá com os meus pais, depois acabou virando uma bocada, teve um período em que ela estava encostada no barranco e o rio baixou e ela ficou encalhada, depois acabou estragando alguma coisa e se perdeu.

**Pesquisador:** É interessante para o turismo: restaurantes flutuantes, bares flutuantes...
**Secretário:** Sim, o do Sérgio era um barco de dois andares e tinha capacidade de acomodar até vinte e quatro pessoas, era para pescadores, para quem quisesse fazer um passeio com a família; tinha uma cozinha muito boa, as cabines todas com banheiro, as cabines eram pequenas, lógico, mas com conforto, tinha um deck muito bom em cima do barco. A gente começou a incentivar, inclusive a pagar alguns passeios, colocamos algumas propagandas em algum material de divulgação, nesses folders antigos. Teve um período que eu fui secretário de turismo da cidade também, e nós começamos a divulgar. Só que daí ele queria que a prefeitura pagasse sempre, mas ele era um empresário, não podia depender do poder público. A gente viajou o Brasil inteiro divulgando em salões de turismo, era uma navegação gostosa, para descer até Porto Vitória era muito bom, chegava lá almoçava num restaurante de Porto Vitória, era bem legal. E daí a gente pediu para ele melhorar o serviço, colocar um garçom para atender o pessoal. A gente trouxe um grupo estrangeiro que veio passar por aqui, ele colocou um garçom, que cobrava na hora, no meio do rio, tinha que ter uma comanda, organizada e tudo mais. Não funciona desse jeito, sem preparo, o empreendedor prevê todo esse tipo de coisa. A gente começou a incentivar, trouxemos o SEBRAE, que deu um curso, reunimos um grupo de empresários ligados ao turismo para começarem a participar, chamamos ele quatro, cinco vezes, ele não veio, era gratuito, não custava nada, davam consultoria. O Parque Histórico do rio Iguaçu é muito legal, ali se conta uma série de histórias.

**Pesquisadora:** Esse parque é particular?
**Secretário:** É de um empresário local.

**Pesquisador (GP):** Ele abre todos os dias?
**Secretário:** Durante a semana, só quando tem gente hospedada, mas ele abre nos finais de semana. Mas se ligar para ele, normalmente, ele está no parque. O parque tem casa alemã, ucraniana, tem vagão de trem, tem oca de índio, tem casa de caboclo, vai contando as passagens, tem daqueles moinhos antigos com roda d'água, monjolo, a tafona, o carijó, onde se fazia a queima da folha da erva-mate, tem um monte de coisa, é interessante lá. Ele continua construindo, até tentou levar uma igreja para restaurar e colocar no parque, mas não conseguiu, vale a pena, e ele faz a navegação na represa de Foz da Areia, leva os turistas para passear em baixo da Foz do Tigre, na Barra do Palmital, que tem as cachoeiras.

**Pesquisador (GP):** Lá tem um hotel?

**Secretário:** As casinhas são para acomodar os turistas, então, você escolhe: eu quero ir na casa ucraniana, eu quero ir na casa alemã, e ele estava reformando os vagões de trem também para usar como acomodações, e o passeio do barco também é muito jóia. Até teve um torneio de pesca semana passada no parque, eles fizeram para divulgar que, agora, tem muito dourado na represa, acho que cento e poucos barcos vieram participar do torneio. Essa parte da exploração, não seria a navegação, mas seria a exploração do rio, isso é uma coisa que ainda não foi bem desenvolvida. Vem um secretário, promove o rio, faz evento, faz isso, faz aquilo, vem outro, esquece o rio e vai para outra coisa. Não é política de estado, é política de governo, então, vem um muda tudo, inverte, daí vem outro e muda tudo de novo, começa da estaca zero, não dá continuidade. Eu prefiro começar do meio a começar do zero, dar continuidade. Às vezes, até uma idéia ruim, na metade do caminho, acaba ficando boa. A navegação comercial, há muitos anos, inexiste.

**Pesquisadora:** Essa história, a memória disso, você acha que tem potencial de desenvolver?
**Secretário:** Sem dúvida. União da Vitória é uma das principais cidades do Paraná, dentre as cidades na margem do rio Iguaçu; o rio teve um papel fundamental para o desenvolvimento da cidade. A cidade existe pela travessia do vau e, na sequência, pelo rio. Então, sem dúvida, esse trabalho seria fantástico, merece destaque, merece um trabalho bom, um levantamento bom, mas o pessoal valoriza muito mais a história da ferrovia, até mesmo por causa da questão do contestado; então, o pessoal tem uma ligação muito maior com a ferrovia do que com a hidrovia.

**Pesquisador (GP):** Existem ex-marinheiros aqui, filhos de ex-marinheiros?
**Secretário:** Eu não conheço nenhum deles, ferroviários tem o senhor Paes, o senhor Adelaide e o senhor Otamiro. Ferroviário você encontra, mas marinheiro você não encontra.

**Pesquisadora:** E não tem nenhum diálogo entre as prefeituras próximas das cidades com o rio, alguma iniciativa dessas prefeituras conversarem sobre isso?
**Secretário:** Nós conversávamos muito com São Mateus, no período desse barco do Sérgio, para a gente desenvolver um trabalho, e a gente tem a ligação com Porto Vitória, mas Porto Vitória é mais pelo pessoal que utiliza o rio; a cidade tem centenas de barcos, então, todo mundo tem um barquinho, é pouquinho para cima, até nas Formigas e, para baixo, até Porto Vitória ou, então, quem tem casa em represa lá para baixo. Mas o pessoal curte muito, utiliza muito o rio Iguaçu hoje, mas como lazer, não comercialmente.

**Pesquisador (GP):** O turismo também não?
**Secretário:** O turismo é mais na parte da pesca, na parte de esporte aquático.

**Pesquisador (GP):** Mas o turismo histórico, cultural?
**Secretário:** É mais direcionado para a ferrovia.

**Pesquisador (GP):** Nem com a igrejinha ali, o pessoal não vai?
**Secretário:** Vai. Por exemplo, tem a procissão dos navegantes, o pessoal vem lá do balneário em Santa Rosa, com barcos, e desce, todo ano, com a imagem de Nossa Senhora dos Navegantes; é bem bonito, é um evento tradicional da cidade. E a igreja, além de ser um ponto turístico, também conta a história.

**Pesquisadora:** Essa procissão acontece em que época?
**Secretário:** Essa procissão é em abril, se não me falha a memória. Até, a gente tem o calendário, que agora eu não lembro mais, antigamente eu sabia tudo isso de cor. Você encontra também no calendário de eventos do Paraná, esse ano eles devem ter alimentado.

**Pesquisadora:** Hoje em dia vocês não têm o conhecimento de nenhum vapor, de nenhum casco?
**Secretário:** Hoje em dia, não. Nós estamos trabalhando para reativar a parte histórica do tropeirismo, fazer a rota desde Marilia, em São Paulo, até São Mateus. Tinha a estrada para Palmas que era o caminho que eles seguiam. Mas o rio é um baita de um parceiro; tem quem acha aquilo normal, comum, por exemplo, para a gente, a Ponte Machado da Costa, cidadão normal passa ali todo dia, a Catedral... Ninguém se importa com a história da Catedral, sobre quantos anos ela tem, se ela está aí, tudo bem, dá para vir rezar no domingo e acabou. O colégio Serapião, o barco, a Praça do vau, Praça Campolin, ninguém está interessado em o que é, e que conta a história. A Igreja dos Navegantes, “ah é em forma de barco, legal, é em forma de barco não tem problema nenhum”. Ninguém tem uma igreja como a nossa, ninguém tem a história da nossa Catedral, mas não tem importância. Então, essa que é a dificuldade: primeiro você vender o produto para o mercado interno.

# APÊNDICE B – Entrevistas com moradores

**APÊNDICE B1** – Tópico Guia: Moradores

**1.** Qual sua relação com a hidrovia?

**2.** Como era a rotina na época?

**3.** Quais foram os fatos mais marcantes, positiva e negativamente, nessa época?

**4.** Como foi o processo de desativação da hidrovia?

**5.** Como era a economia da cidade na época e como é agora?

**6.** Quais as principais mudanças percebidas na cidade durante o período de funcionamento da hidrovia e depois da sua desativação?

**7.** O que resta hoje na cidade dessa atividade? Você tem algum patrimônio?

**8.** Do que você sente mais falta?

**9.** Existem potencialidades de se aproveitar esses resquícios para fins turísticos e educacionais?

**10.** Ainda existem acervos da hidrovia e da sua história? E onde podem ser encontrados?

**11.** Como você vê a manutenção do patrimônio cultural da região, através do Estado, sociedade e capital?

**APÊNDICE B2** – Entrevista com moradores de Porto Amazonas (PR)

Transcrição das entrevistas realizadas com moradores de Porto Amazonas, no dia 18 de setembro de 2015, no período da tarde. Neste município, foi possível entrevistar dois moradores, em suas residências.

Um dos entrevistados (Entrevista V) é irmão de um dos responsáveis pelo resgate do Vapor Tibagi. A entrevista foi conduzida pela autora e por dois integrantes do grupo de pesquisa[32].

O outro morador entrevistado (Entrevista VI) foi funcionário da Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu, subordinada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN). A entrevista foi conduzida por três integrantes do grupo de pesquisa[33].

**Entrevista V: Moradores – Porto Amazonas (PR)**

**Pesquisador(a):** Qual era a função do seu irmão na hidrovia?

Ele e outros moleques iam à beira do rio para ajudar a descarregar os vapores, em vez de pegar três daquelas pranchas de compensado, que eram grandes, eles pegavam uma prancha por vez.

**Pesquisador(a):** Quanto tempo ele trabalhou com isso?

Dos doze aos quinze anos, depois disso ele foi para Curitiba para trabalhar.

**Pesquisador(a):** O que o senhor lembra da hidrovia?

Eu lembro dos Vapores, nós subíamos nos vapores para pescar lambari, nós tínhamos amizade com o pessoal que trabalhava nas embarcações.

**Pesquisador(a):** O que foi feito com os vapores?

Com a rodovia do xisto, enquanto um caminhão demorava um dia para vir de São Mateus do Sul, uma embarcação demorava dois dias; então, as viagens passaram a serem feitas por terra. Os vapores foram acabando, uns foram entregues para os proprietários ou para outros; o único lugar que tem ainda uma embarcação na beira do rio é em São Mateus do Sul. Aquela embarcação foi refeita com várias partes e está lá, mas aqui, em Porto Amazonas, ninguém se interessou em pegar uma embarcação e guardar para o futuro, de lembrança; a que existe foi retirada do rio pelo meu irmão junto com outro senhor que já faleceu. Ele poderia contar bastante sobre essa história para você, inclusive tem livros sobre isso; veio um senhor de Curitiba e nós fomos ver essa embarcação, no meio do mato, algumas partes foram retiradas e trazidas com muita dificuldade para tentar refazê-lo, mas só em partes, porque alguns pedaços não foram trazidos, como a caldeira, a roda atrás, que os outros vapores não tinham, essa roda girava para mover a embarcação. E, agora, essa embarcação está abandonada. Depois, o outro senhor faleceu, pois o meu irmão já não tem mais interesse, era para terem refeito, mas não refizeram. O pessoal de Campo Largo se propôs a doar uma santinha, Nossa Senhora dos Navegantes, que foi colocada ali. Eu tenho um livro que fala alguma coisa sobre essa embarcação, e tem outro livro na casa do meu irmão, que se chama *Vapores*, fala sobre todos os vapores que circulavam, sobre as pessoas que conviviam na beira do rio; isso aqui era uma cidade grande, tinha 8 mil habitantes, depois acabou a embarcação, o pessoal começou a ir embora, ainda mais quando tiraram o trem.

[32] Martha Raquel de Souza Batista e Brendo Francis Carvalho.
[33] Leonel Brizolla Monastirsky, Ana Claudia da Silva e Amanda Thalia Miranda.

**Pesquisador(a):** Em relação aos serviços que eram prestados: restaurantes, bares, tinha mais antes?

Tinha os armazéns, que eram simples, e os botecos, como nós chamávamos naquele tempo, onde os marinheiros gostavam de ficar quando estavam de folga, esperando o tempo melhor para recarregar e voltar para União da Vitória, Porto Vitória, São Mateus do Sul e Rio Negrinho, Mafra, de onde eram trazidas a erva-mate, a madeira, e os passageiros, porque aqui havia a estação do trem, então, o pessoal vinha, descia do Vapor e pegava o trem ou para Curitiba - Ponta Grossa ou para o norte do Paraná. Mas daí acabaram as embarcações e tiraram até o trem de nós.

**Pesquisador(a):** O que o senhor acha da relação do poder público municipal com a hidrovia, o governo faz alguma coisa em relação a isso?

Não, a nossa prefeitura não tem interesse nenhum, o meio ambiente não tem interesse nenhum, o que a draga está fazendo ali na beira do rio é uma judiação. A receita federal apreende muitas lanchas, mas eles não têm como vir perguntar se Porto Amazonas está precisando de lancha, isso deveria ser solicitado pelo pessoal daqui.

**Entrevista VI: Moradores – Porto Amazonas (PR)**

**Entrevistado:** Eu trabalhei no Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), tinha uma sede do DNPVN, criada no tempo do Getúlio. Em 1935, ele criou o ‘serviço do Rio Iguaçu’, em que eles faziam estudos e obras para canalizar, fizeram muito espigão, trabalhei muito naqueles ‘espigão’, puxando pedra, nós tirávamos pedra na pedreira e puxávamos para o rio, no DNPVN tinha embarcação basculante e tudo, para descarregar pedra, chegava lá no rio grande e basculava.

**Pesquisador(a):** O senhor lembra bem da época que o vapor descarregava para a ferrovia?

**Entrevistado:** Existiam as firmas que tinham os armazéns, eu me lembro do Junior, o comércio deles trazia muita erva, muita madeira. Quando eu era guri, eu trabalhei ali, eu peneirava erva, porque a erva era estocada aqui e caía nos vagões, mas antes de carregar os vagões era fiscalizada; então, eram tirados 11 kg de erva no saco de uma guia, e daí era peneirado e separado, passava uma peneira e separava todos os pós e pauzinhos, aí a gente separava tudo, media, tomava nota e entregava pro encarregado, fazia um controle de qualidade. Vinha muita erva velha de baixo; meu pai era conferente da rede, era ferroviário, então, quando vinha erva velha, o encarregado do depósito, lá de baixo, dizia: “diga pro teu pai que venha pegar erva, que tem erva boa aí”, então, ia pegar a erva boa, usava bastante chimarrão, hoje não usam mais muito chimarrão, a geração nova já não toma tanto. Essa erva ia para Antonina e de lá carregava e ia para a Argentina. A Argentina aconteceu para nós igual a maçã argentina; toda a nossa erva ia para lá, mas eles começaram a plantar erva também, depois, não queriam mais nossa erva, e a mesma coisa aconteceu com a maçã, a maçã vinha de lá, depois, nós começamos a plantar maçã e, hoje em dia, a maçã é igual a da Argentina, a nossa aqui é espetacular.

**Pesquisador(a):** O senhor lembra quando parou a hidrovia?

**Entrevistado:** Lembro, começou a fracassar em 1950, 1956 pra frente.

**Pesquisador(a):** A cidade era desenvolvida antes?

**Entrevistado:** Não, a cidade agora está melhor do que era, porque antes era tudo estrada de chão, rua de chão, tinha muita carrocinha que puxava madeira pro rio; quando guri eu trabalhei puxando madeira, porque antigamente os pais não deixavam os filhos ficarem sem serviço, eles davam serviço para os guris, porque guri incomoda, ainda mais aqui, cheio de rio, represas, então, davam serviço para a gente. Tinha bastante serviço, vinha muita gente trabalhar, um lugar de muito serviço. Mas eu logo entrei, foi em 1949 quando eu entrei no serviço do governo, a gente entrava como diarista de obras, não tinha direito nenhum, só que ali era uma escola em que a gente aprendia, ali deu engenheiro, muita gente aprendeu e foi embora, porque era onde tinha trabalho, eu trabalhei ali até 1971; em 1971, já tinha caído o movimento do rio, e eu fui removido para Paranaguá, trabalhei por nove anos, foi quando o Collor entrou, eles tinham criado a Petrobrás, já tinha roubalheira na Petrobrás, tem até hoje, mas de primeiro era pior, era camuflada, agora eles aparecem, o cara roubou e já gritam: 'fulano tá roubando', o negócio está feio agora.

**Pesquisador(a):** O pessoal ficou muito triste quando a hidrovia parou de funcionar?
**Entrevistado:** O pessoal ficou chateado, porque acabou o movimento do rio e logo acabou a estrada de ferro. Saía um especial de erva todo dia da estrada de ferro daqui, e saía um de madeira, então, era um movimento, nós tínhamos uma manobra, até eu vi depois ela em Ponta Grossa, estacionada lá, a 240, acho que está lá ainda, eu andei naquela máquina aqui, meu pai trabalhava ali, então, às vezes ele ia. Os ferroviários traziam de tudo, a máquina puxava vagão a noite inteira, lá embaixo, e trazia para cima, e saía passageiro. Saía de manhã para Ponta Grossa, chegava aqui 10h, voltava de tarde 16h, 16h30, quando não atrasava o trem. Tinha dois mistos, um de noite para lá e outro que vinha cedo, para Curitiba também; era tudo de trem, depois que o trem saiu, nós íamos de Kombi para Curitiba, um sacrifício. Depois que a princesa entrou, os caras daqui começaram a por ônibus, a linha do Zezo, até, ele é falecido, faleceu há pouco tempo, foi ele quem fez o último barco, que é o Novo Horizonte, foi ele quem construiu, ele era muito inteligente, eu até fiz com ele uma porção de viagens com o Novo Horizonte.

**Pesquisador(a):** Aqui tinha um estaleiro que construía barcos?
**Entrevistado:** Tinha, do Guilherme Schiffer.

**Pesquisador(a):** Tinha gente daqui que sabia do segredo do negócio?
**Entrevistado:** Tinha os carpinteiros. O avô e o tio do prefeito eram construtores.

**Pesquisador(a):** Onde era o estaleiro aqui?
**Entrevistado:** Era lá embaixo. Hoje, não tem mais nada. Mas construíram o Vitória. Tinha estaleiro em São Mateus também.

**Pesquisador(a):** O senhor chegou a viajar de barco lá para baixo?
**Entrevistado:** Viajei, nós descíamos também. Mas nós cuidávamos mais de São Mateus para cima, porque o rio era mais estreito, então, a cada 30 km, tinha uma turma de mergulho, nós tínhamos aqueles escafandros, e amarrava uma madeira que tinha no canal, ia andando, ele ia andando, eles iam rodando aquele barco, soltando a corda, encaixava a madeira, saía, dava sinal, aí amarrava aquela madeira, aquele pinheiro de enormes troncos e, daí, levantava com o guincho; naquele tempo era tudo manual. Se fosse hoje que fizessem a limpeza, qualquer um podia fazer, pois hoje têm esses hidráulicos, pega um pinheiro daqueles, tira e põe lá no barranco. Nós colocávamos numa balsinha e empurrávamos para baixo, se fosse muito grande tinha que serrar, se

não, afundava a balsinha; nós trabalhávamos com sacrifício. De São Mateus para baixo era mais tranquilo, só quando secava que dava muita pedra.

**Pesquisador(a):** Quando dava seca, parava?
**Entrevistado:** Nós tínhamos dois ou três meses de seca, em que o vapor não funcionava.

**Pesquisador(a):** E quando alagava?
**Entrevistado:** Quando alagava não tinha problema nenhum, os caras sabiam o caminho certo.

**Pesquisador(a):** E aqui tem muito marinheiro ainda?
**Entrevistado:** Aqui não tem mais ninguém, sempre me procuram os alunos, as crianças, para contar da história do rio Iguaçu, mas eu não sei tudo. Eu conheci tudo dentro dos vapores, barcos, porque a gente estava junto ali, nós tínhamos bastante motor a diesel, e eles só tinham máquina a vapor, então, quando eles encostavam a embarcação em nós, ficavam admirados com o motorzão funcionando. Tinha uns motores que a gente esquentava a cabeça dele com maçarico, fazia um fogaréu dentro, um calor terrível, eu sou tudo queimado, a gente tinha que esquentar ele, batia na partida e ele pegava. Eles se admiravam, diziam que óleo é uma loucura que só o governo para aguentar, porque ninguém usava.

**Pesquisador(a):** Tinha muito acidente?
**Entrevistado:** Não tinha, uma vez aconteceu de o Pery bater numa chapa do Curitiba, só que eram os dois barcos da mesma empresa, ia um descendo, outro subindo e, bateu, aí afundou a chapa. E um vapor, não sei qual, que afundou perto de São Mateus, esse eu tinha foto dele, mas empresta, e não devolvem. No Perau do Corvo, era difícil de manobrar, era um poço ali, enorme, eu trabalhei ali. Nós trabalhamos numa sonda ali para cima do Perau do Corvo, tem uma sonda no meio do rio, subindo à esquerda, nós trabalhamos com uma secadeira, porque entalou a manilha, nós estávamos fazendo sondagem para tirar a qualidade da pedra, e o rapaz, operador, facilitou, ele não quis bater os tubos, e tinha que bater um tanto assim pra encostar, e não encostou, então, daí caiu e imprensou a broca, e a broca, naquele tempo, era cara, cheia de diamantes, esta lá até agora. Tem um cara do guarador, eles estavam fazendo o canal do guarador, o cara que vinha aqui e tirava, ele botou uns pinheiros no macaco hidráulico, levantou 1 metro e meio, mas como ele veio de graça, ele pensou: ‘eu vou bater de volta, eu vou embora, eles vão querer que eu tire, e eu cobro’, mas o tiro dele saiu pela culatra, porque o engenheiro não ligou de perder a broca, quis comprar outra, então, ele bateu de volta e ficou, mas ta lá com os diamantes.

**Pesquisador(a):** E ninguém nunca tentou tirar de lá?
**Entrevistado:** Ninguém mais tentou tirar. Tinha um estudo, que era pra sair a cada 30 km uma barragem, daí tinha as comportas que abriam para o vapor passar, ele passava e já fechava, o rio crescia, naquele tempo saia por 40 mil a barragem, mas foi feito todo o estudo. Que vai fazer falta, porque o rio já é seco agora, não enche mais, só quando a chuva lava, enchendo, antigamente o rio conservava 8, 9 meses que a navegação funcionava, hoje em dia, não dá nem um mês, e vai fazer falta, porque o rio que nós temos grande é esse, todos os rios deságuam no Iguaçu, mais tarde, nós vamos ter falta de água, e isso aí, eles tinham que olhar antes, procurar fazer as barragens. Tem um estudo de fazer uma barragem no rio Negro, para baixo da barra do rio negro, onde o Iguaçu cresce e empurra o rio Negro de volta, e o rio Negro vai

cair lá na serra, com uma queda de 700 metros, quase 1 km de queda, dá uma força grande, só que a água vem quase que no porto, então, era hora de construir uma usina, e fazer umas mudanças aqui em cima, botavam uma draga em cada barragem para tirar a areia, nós tínhamos uma água limpa no rio, agora a água é suja, feia, já limpou bastante, mas ainda tem coisa.

**Pesquisador(a):** A gente acha que a história da hidrovia tinha que ser mais bem cuidada, ser contada para todo mundo. O que o senhor acha disso? O senhor acha que a prefeitura poderia fazer alguma coisa?
**Entrevistado:** Tinha que ser, mas a prefeitura não tem força nenhuma se ela não tiver ajuda. Naquele tempo tinha o DNPVN e o nosso trabalho era cuidar do rio, lançar na beira do rio, onde era o canal; você pegava o barco, pegava o jeito com o leme e você pilotava, porque você sabia o canal, o leme te contava; onde, de um lado, estava roçado, você cruzava do outro lado, pegava a beira do barranco, passava assim, era cuidado. Mas hoje, não, daqui do porto até uma altura já tava tudo canalizado, foi feito espigão de pedra e a enchente encheu de areia, daí entraram as dragas, tiraram toda a areia, o governo não devia deixar, tiraram toda a areia que o governo colocou, não podia ter deixado. Eles colocavam aqueles bicos das dragas embaixo do barranco, e sugavam toda a areia, e o barranco caia, foi o que aconteceu, tem lugar que tá feio ai. Eu já fiz, com o Novo Horizonte, umas duas viagens, até fiz uma com a família, paguei ele para levar a gente até São Mateus, até tenho um genro que mora lá, ele veio para cá e fomos juntos, nós fomos em 19, eu fiz aquela comida que fazia no vapor, com charque, e bastante salada, e eu mesmo fiz, não deixei a mulher por a mão. Almoçamos na vila, nos achamos com um senhor que tinha embarcação ali, almoçamos em São Mateus daí, e fomos até a Vila Palmira.

**Pesquisador(a):** Meu avô me contou, uma vez, que na época da navegação, aconteceu um casamento, e tinham dois juízes, um da Lapa e o outro eu não lembro o lugar, mas era mais para cima do rio Iguaçu, a mulher queria casar com o juiz da cidade dela, e o noivo tava vindo de barco, e a embarcação travou ali, e ela não queria casar no outro juiz, aí eles foram pra lá e casaram no meio do rio. O senhor já ouviu falar dessa história?
**Entrevistado:** É porque aqui, o rio nos divide com a Lapa, do outro lado do rio já é a Lapa. Daí, mais para lá, divide com São Mateus, Palmeira.

**Pesquisador(a):** Se a prefeitura fizesse um museu, o senhor ajudaria? O senhor acha que é importante ter?
**Entrevistado:** Era importante, não tem. Em São Mateus tem, você conheceu o de São Mateus? Chorei lá! O povo aqui é difícil, eles consumiram tudo o que tinha, alguns têm as fotografias só, eu tenho a réplica para as crianças terem uma lembrança do que era.

**Pesquisador(a):** Aqui era a conexão com a ferrovia, e tinha o porto, foi aqui que tudo aconteceu?
**Entrevistado:** Deixaram acabar tudo. As autoridades, mesmo, quando vão fazer qualquer coisa, eles abandonam tudo para fazer. Essa linha que fizeram aqui, que ligaram Ponta Grossa até aqui, agora querem fazer outra linha para sair de Engenheiro Gutierre, e ela vinha para Engenheiro Bley, ela vai passar aqui não sei aonde.

**Pesquisador(a):** Do que o senhor sente mais falta, da hidrovia ou da ferrovia?
**Entrevistado:** Para mim, os dois. Meu pai era ferroviário, a gente se criou na beira da linha, depois veio a hidrovia no rio também. Eu trabalhei na ferrovia também, eu saí do

DNPVN para trabalhar na ferrovia, mas eu voltei porque eu não gostei, até houve uma briga com meu pai, porque ele não queria que eu saísse da rede, porque a rede era um emprego melhor, naquele tempo, o encarregado disse: “você quer voltar trabalhar com nós? Vai para o três, trabalhar como motorista”, e eu ia ganhar mais como diarista do que guarda chave, daí eu voltei. Aí eu casei, fui morar numa casa com ela, isso em 1952. Eu criei minhas crianças trabalhando lá ainda com a Petrobrás. Em 1958, o Juscelino Kubitschek criou uma lei e mandou para o congresso que tudo que recebesse dos cofres do governo tinha direito a pensão por quadro, daí eles nos efetivaram. Tinha um cara, um espanhol, ele comprou a fazenda Lagoa Dourada ali, foi ele que tratou daqueles documentos para nós, ele levava e trazia, ele trabalhou muito para nós, e a repartição atendia ele quando dava enchente e ficava paralisado; então, o pagamento não atrasou mais e aumentou, ganhava 4.100 por mês, tinha que biscatear, eu fazia muito biscate, saía trabalhar nas fazendas, nos fins de semana, e deu para viver, criar as criancinhas todas, a meninada, tudo menina, filho só ele.

**Pesquisador(a):** Hoje, Porto Amazonas virou maçã, a erva-mate e a madeira não passam mais por aqui?
**Entrevistado:** É, mais a maçã. Acabou tudo, o que não precisava ter acabado, podiam ter conservado.

**Pesquisador(a):** O senhor nasceu aqui em Porto Amazonas? Quando o senhor nasceu já tinha o transporte ferroviário?
**Entrevistado:** Nasci aqui, onde hoje é a prefeitura. Já tinha, meu avô materno era gerente da estação. Naquele tempo, o trem vinha até aqui e voltava, mas quando eu nasci já tinha tudo.

**Pesquisador(a):** E a biquinha sempre existiu?
**Entrevistado:** A biquinha sempre existiu, era onde os vaporeiros pegavam água, era água limpa. Quando o vapor chegava, eles já iam à biquinha pegar água potável, não para caldeira, água para eles. O DNPVN cuidava, tinha a sede, o escritório, tudo. Eu trabalhava ali onde é o parque da biquinha.

**Pesquisador(a):** O que tem ainda hoje daquela época? Armazém, casa... essas casas aí são bem antigas. Aquela chaminé que tem perto do cais, o que é aquilo?
**Entrevistado:** Mais nada. Têm umas casas bem antigas, mas armazém não tem mais nada. Perto do cais era madeireira.

**Pesquisador(a):** Vinha muita madeireira para cá, era beneficiada aqui?
**Entrevistado:** Tinha, era cheio de madeira, lá do porto até aqui na estação, era cheio de madeira.

**Pesquisador(a):** E tinha usina de erva mate também?
**Entrevistado:** Não tinha. A erva vinha e embarcava. Embarcava 15, 20 vagões toda tarde, toda noite. Tinha muito serviço aqui, serviço pesado, mas tinha bastante empresa.

**Pesquisador(a):** Que história bonita a sua. Tudo passa é uma pena, o que fica é a lembrança. Ainda bem que o senhor lembra e emociona. Dizem que quando a gente faz uma coisa boa, o bom é fazer e lembrar depois que fez, não é verdade?
**Entrevistado:** É eu lembro e tenho saudade, eu lembro que escutava o apito do trem e do vapor, e o povo conhecia, o povo conhecia os apitos dos vapores todos.

**Pesquisador(a):** Aqui tinha aquela história de meia-noite, na passagem do ano, apitar o trem ou não?
**Entrevistado:** Tinha, apitava todas as fábricas. Nós íamos fazer fogo lá embaixo, cansei de fazer fogo, na virada do ano, nas caldeiras, para apitar.

**Pesquisador(a):** E hoje em dia não tem nenhuma festa, dos navegantes? Nada?
**Entrevistado:** Não, o Zezo se mobilizou e trouxe o Tibagi de lá. Fizeram uma festa de Nossa Senhora dos Navegantes, em fevereiro. O Zezo teve força, mas o rio não dá condição, tem um lugar pequeno onde você não passa, porque tem as pedras.

**Pesquisador(a):** Esse barco que faz passeio vai até onde?
**Entrevistado:** Ele não tem lugar certo, leva o pessoal para pescar. Eu fiz duas viagens com ele e valeu a pena. E é uma viagem boa, uma viagem bonita, limpa. Só o Perau do Corvo já vale a pena, a prainha. Quando trabalhava no porto, nós íamos a pé, daqui do porto são 18 km, sábado, nós íamos embora.

**Pesquisador(a):** E muita gente vai visitar o Perau do Corvo?
**Entrevistado:** Muita gente vai, vem muita gente de fora visitar, eu tenho um amigo que morou aqui, ele vem de vez em quando, e ele falou para mim: “Puxa, Otávio, o povo não sabe a beleza que tem”. O povo daqui não liga, a maioria é o povo de fora, aqueles antigos já morreram tudo, ficou só os velhos, os mais velhos, como eu, aqui tem eu que gostava do rio, e tem o Tico que também foi ferroviário, o resto não conhece nada.

**Pesquisador(a):** O senhor permite tirar uma foto do Senhor? Daí a gente conta sua história, queremos mostrar para os outros que o senhor mora aqui, que trabalhou na hidrovia, e essas histórias que o senhor conta, não tem problema?
**Entrevistado:** Permito, não tem problema, pode por. O doutor Francisco fez um livro, ele fez amizade com o Zezo, e como o Zezo é cheio de trabalhar com o barco, mandou ele aqui em casa, falou que o seu Tavinho tem mais tempo de atender o senhor. Esse livro do Doutor Francisco é muito bonito, porque ele tem do começo, Francisco Lang, ele era engenheiro da Copel, mas ele está muito velho, já não viaja mais, é mais velho do que eu, e eu já não viajo mais, não deixam. Ele veio aqui, conversou comigo, fez o livro e voltou, pegou uma porção de pessoas daqui e pôs no livro. Eu vou buscar o livro para mostrar pra vocês.

**APÊNDICE B3** – Entrevista com um morador de São Mateus do Sul (PR)

Transcrição da entrevista realizada com o filho de um comandante de Vapor, no dia 21 de novembro de 2016, às 15h30min, na Casa da Memória Padre Bauer, em São Mateus do Sul, com a participação da Historiadora responsável pela Casa da Memória. A entrevista foi conduzida por dois integrantes do grupo de pesquisa[34].

**Entrevista VII: Moradores – São Mateus do Sul (PR)**

**Entrevistado:** Em 1999, quando nós começamos aqui com o Encontro Ecológico do Iguaçu, eu vi a necessidade de a gente não deixar morrer essa história maravilhosa que é a navegação, que foi o desbravamento para o sertão; o caminho do sertão foi o rio. Então, de 1999 para cá, eu me dediquei a colecionar fotografias, porque hoje nós temos poucas pessoas da época da navegação, acho que tem duas ou três pessoas, a maioria foi embora, com mais de 100 anos. Então, vi a necessidade de a gente não deixar morrer essa história, se não, é a mesma coisa que perder a identidade, e eu corri atrás dessas fotos todas, todos esses anos, de Porto Amazonas, Rio Negro, União da Vitória, Porto União, onde os vapores estavam fazendo essa ramificação, eu corri atrás, hoje temos esse acervo ai.

**Pesquisador (GP):** O senhor é filho de marinheiro?
**Entrevistado:** Eu sou filho de comandante e sobrinho de comandante, a foto do meu pai está ali, do meu tio não tem, porque ele faleceu. Então, pela necessidade de não deixar isso morrer, eu saí catando por ai. Por último, fiz entrevista com o seu Erundino Tapia, que foi um dos grandes empresários da navegação, construtor de embarcação, dono de embarcação. Foi há uns três anos atrás e ele faleceu acho que ano passado, um dos últimos caras e o Raul Ferreira que também faleceu; então, eu catava esses caras e fazia entrevista como nós estamos fazendo aqui, documentava, escrevia, de coisas que a gente não sabia dos vapores, eu precisava descobrir como funcionava, então, eu saí atrás desse pessoal para poder angariar todas essas informações para nós termos, para as escolas, informações para o povo que vem de fora.
**Historiadora:** Para o turismo, para as escolas, a gente sempre precisa ter essas informações para estar passando.
**Entrevistado:** Porque o rio foi de suma importância para essas cidades todas. Vindo de Porto Amazonas para baixo, aqui todas essas cidades que se criaram na beira do rio, foi graças à navegação, não tinha outro meio de transporte, então, tudo dependia do rio e, assim, surgiu São Mateus, há 108 anos atrás.

**Pesquisadora (GP):** O senhor contou que é filho e sobrinho de comandante, como eles contavam que era essa rotina de trabalho, quais as histórias que eles contavam da época?
**Entrevistado:** Era um trabalho difícil, devido às características de trabalho, porque, naquele tempo, era tudo difícil, desde a manutenção, comida, baixa do rio, na época de seca, eles tinham muita dificuldade, então, era um trabalho puxado, era de turnamento, porque os vapores tocavam dia e noite, então, era um trabalho difícil. Eles tinham dificuldade, por exemplo, na época em que o rio estava muito baixo, eles subiam e o vapor encalhava, eles tinham que tirar a carga de cima do vapor, descarregar nas barrancas, passar o lugar que estava baixo, para depois carregar novamente. A questão de comida, naquele tempo, não tinha geladeira, então, era charque, por isso

[34] Profº. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky e Ana Claudia da Silva.

saiu o Charque a Vapor, que era uma comida de sustância, porque os marinheiros precisavam de sustância, carregavam o vapor, era um trabalho pesado.

**Pesquisadora (GP):** Tem algum fato marcante, positiva ou negativamente, da época da hidrovia?
**Entrevistado:** O naufrágio do vapor Curitiba. Segundo consta na história, o comandante era paquerador e, na localidade de canoeiro, tinha uma festa na barranca do rio, o comandante encostou o vapor e foi fazer um volteio a Cantagalo (como era chamada uma volta rápida do vapor), e o vapor emborcou um lado e afundou, ficou seis meses embaixo da água.

**Pesquisador (GP):** Isso foi em que ano?
**Entrevistado:** A gente não tem precisão de ano. A navegação começou em 1882 e terminou em 1952, então, foi nesse período, eu acho que mais em 1900 e pouco, porque os vapores já tinham a cabine em cima.

**Pesquisador (GP):** Como esse que tem ali no parque?
**Entrevistado:** O Pery teve duas versões: em 1925, ele não tinha a cabine em cima, tinha só o convés em baixo, e depois foi melhorando, porque foi surgindo a necessidade de carregar passageiros, então, foram construídos vapores com melhores condições de acomodação, camarotes; o vapor Leão tinha 12 camarotes, uma sala de refeição, então, já modificou a coisa.

**Pesquisador (GP):** E esse modelo que está aqui é o maior de todos?
**Entrevistado:** Esse é um dos maiores, o vapor Leão era um vapor grande, e o vapor Paraná também, maior que esse, inclusive, tinha 25 metros.

**Pesquisador (GP):** E aquele que foi resgatado em Porto Amazonas?
**Entrevistado:** Aquele é o vapor Tibagi, um vapor menor, e mais novo, pois já tinha a cabine em cima. Esse vapor (Curitiba) ficou seis meses embaixo da água, e daí o pai do seu Erundino Tápia, que foi dono e construtor de embarcação, se propôs a tirar o vapor, disse: “eu quero tantos mil réis e eu vou tirar esse vapor”. Ele levou em torno de seis meses para tirar o vapor de baixo da água, e quando o vapor já estava estaleirado de frente para a água, deu outra enchente, cobriu de novo e ficou mais um tempo para poder tirar, mas resgatou. E o outro fato marcante é o falecimento do meu tio (Cilo Padilha), que era comandante. Em uma noite, que estava subindo daqui para lá, no km 53, num lugar chamado Rapadura, a máquina a vapor pifou e, naquele corre-corre de marinheiro, o rio estava muito cheio; alguém gritou para o marinheiro pegar a corda, pular no barranco e amarrar o vapor numa árvore, o marinheiro pulou no barranco, amarrou o vapor na árvore; meu tio estava dormindo, estava no quarto de hora do meu pai, acordou e correu para ver o que estava acontecendo, não viu e pisou na laçada da corda, ela ficou no vapor, voltou carregado, jogou ele no meio do rio, quebrou a perna, ele não sabia nadar e faleceu, acharam o corpo 14 dias depois. Com isso, meu pai perdeu a vontade de navegar, ficou navegando mais um pouco, mas infelizmente...

**Pesquisador (GP):** Isso em um lugar chamado?
**Entrevistado:** No lugar chamado Rapadura, no km 53 do rio, entre aqui e Porto Amazonas. Rapadura porque, uma vez, eles ficaram encalhados, em um lugar onde o rio faz baixa, e a única coisa que tinha para comer era rapadura, então, ficou denominado Rapadura. O rio tem muita história.

**Historiadora:** Esse material que a gente fez é um resumo dos principais fatos históricos, para os alunos de 10 anos, então, claro que a gente não colocou tudo da navegação, mas a gente colocou um resuminho, para que o nosso aluno, antes de entrar para o sexto ano, conheça um pouco mais da história do município; tem um pouquinho de geografia, de história, tem navegação, erva-mate, colonização polonesa, para ele ter já esse conhecimento a mais quando entrar no sexto ano. Esse material foi distribuído gratuitamente para todos os alunos de 10 anos do município, é um material didático.
**Entrevistado:** Em 15 de fevereiro de 1927, foi criada a Lloyd paranaense, que deu mais regularidade para as viagens, tinha horário para sair, tinha horário para voltar, os vapores pequenos faziam a baldeação da carga para os vapores grandes, então, deu mais regularidade para tudo isso, passageiro, carga, organizou a bagunça que era, pois era uma bagunça. Tinha em torno de 78 embarcações registradas na capitania dos portos, isso fora as clandestinas. Então, tinha um fluxo muito grande de vapores, um saindo, outro chegando, e era muito bonito de ver o porto.

**Pesquisador (GP):** O porto era ali mesmo onde é o Parque Iguaçu?
**Entrevistado:** É onde é a praça. Eu tinha 5 anos de idade e eu já ia ver os vapores com o meu pai, a gente morava ali onde é o fórum, quando apitava lá eu corria na área para ver os vapores chegando.

**Historiadora:** O senhor falou também que os apitos eram diferentes?
**Entrevistado:** Cada vapor tinha um apito, porque era um código Morse, então, por exemplo, chegava numa curva, o que ia descendo dava um apito e o que tava subindo dava dois apitos, então, o que ia descendo encostava, porque na curva não passavam os dois, aí um encostava para o outro passar. Todos os comandantes conheciam o apito de cada um, pois desciam de noite, de madrugada.

**Pesquisador (GP):** E como era a iluminação?
**Entrevistado:** A iluminação era com burrinho, daqueles que coloca na água, era movido pelo vapor da caldeira, era uma luz espetacular, tinha faróis na frente. Outra coisa é a questão das rodas d'água, o mecanismo de propulsão dele, ele tinha um sistema côncavo que quando entrava na água forçava, e quando saía aliviava, os mais modernos eram todos de ferro com esse sistema.

**Pesquisador (GP):** O senhor chegou a navegar? Tinha passageiros? Como era?
**Entrevistado:** Cheguei. Era tudo simples, não tinha sofisticação, era uma cama normal. Eu tinha 5 ou 6 anos, eu ia com meu pai e minha mãe.

**Pesquisador (GP):** E quanto tempo a viagem demorava mais ou menos?
**Entrevistado:** Dependia da condição do rio, rio baixo ou rio cheio. Para subir dava 40 horas, mais ou menos, daqui até Porto Amazonas. Nós estamos bem na metade da viagem aqui. Vila Palmira é o km 80, São Mateus é o km 160, e Porto Vitória era o ponto final. São mais 160 km até União da Vitória e mais 28 km até Porto Vitória, então, dá 360 a 380 km do marco zero à Porto Vitória.

**Pesquisador (GP):** Por São Mateus do Sul ser o centro, tinha alguma infra-estrutura, alguma logística? Por exemplo, estaleiros para conserto de barcos?
**Historiadora:** Sim, aqui se montavam os vapores.
**Entrevistado:** Se você pegar uma foto antiga de São Mateus, vai ver que, na barranca do rio, era toda cheia de barracões; tinha a Lloyd Paranaense, onde a gente montava

os vapores, onde rebitavam os cascos de vapores. E os barracões em volta que eram de erva-mate, depósito de madeira.

**Pesquisador (GP):** E não tem mais nada disso aqui?
**Entrevistado:** O último, que era o Maracanã, desmontaram agora, infelizmente. Era uma associação, era cheia de barracões, tinha os escritórios das firmas.

**Pesquisador (GP):** Naquela rua que passa por baixo da ponte devia ter um monte.
**Historiadora:** Sim, naquela margem ali, que era onde tinham os armazéns, onde tem a própria praça também tinha.
**Entrevistado**: Até para o lado de lá tinha casas, não tinha a ponte; para o lado de lá, tinha a casa do balseiro, onde é a ponte tinha a balsa, quando foram construir a ponte, saiu a balsa para baixo, na direção do Pery. Para o lado de lá tinha também o estaleiro da Leão Junior que era a firma mais poderosa de erva-mate.
**Historiadora:** A Leão Junior chegou a São Mateus em 1926.

**Pesquisador (GP):** Dá para dizer que São Mateus tinha uma infraestrutura maior do que qualquer cidade, mesmo que Porto Amazonas.
**Entrevistado:** Na década de 30, São Mateus tinha uns 20 mil habitantes. Hoje, nós temos 45 mil. Só que, naquele tempo, claro, cada pai tinha 15 filhos, 12 filhos e hoje têm dois ou três.

**Pesquisador (GP):** Naquela época, São Mateus era mais efervescente, culturalmente e economicamente, do que hoje é?
**Historiadora:** A gente tem informações de que era mais ativa; só o fato da Lloyd Paranaense, desde 1915. Temos uma publicação do estado do Paraná, de 1923, que diz que de 300 casas da cidade, 50 eram de funcionários da navegação, então, era uma coisa que realmente movimentava; a estrutura, se montava vapores, consertavam coisas, que nas outras cidades não tinha, era aqui o centro da navegação.

**Pesquisador (GP):** Mas tinha estaleiro em outro lugar?
**Entrevistado:** Em Porto Amazonas, União da Vitória tinham estaleiros, mas a Lloyd Paranaense era aqui, era onde está o Pery. Tem aquele clube, o UMBENAU. Ali para o lado do UMBENAU tem uma rampa, ali era a Lloyd Paranaense. E dá para ver a movimentação da navegação pelo número de clubes que tinha, tinha vários clubes, hoje nós temos aí o Ideal São-Mateuense, que é uma fusão do Ideal, que era ali perto do rio, com o São-Mateuense, tinha o 1º de Maio, que não existe mais, tinha o UMBENAU aqui na beira do rio e acabou.

**Pesquisador (GP):** Então, São Mateus surge porque é um porto natural da hidrovia, e depois vêm os poloneses?
**Historiadora:** Sim, é um porto natural. Já era utilizado como porto antes da navegação a vapor, com a navegação a vapor chegam os imigrantes, devido ao acesso, e à movimentação da cidade também. Os poloneses vêm em 1890 e a navegação oficial a vapor começa em 1882, com o coronel Amazonas.

**Pesquisador (GP):** Os ervais naturais já existiam em grande quantidade?
**Historiadora:** Sim, os ervais eram explorados comercialmente durante o século XIX, mas começa mais forte na segunda metade; o próprio coronel Amazonas era um homem de visão, ele era fazendeiro, ele sabia que o advento da navegação a vapor possibilitaria o escoamento da erva-mate e, depois, da madeira.

**Entrevistado:** Quando ele foi estudar no Rio de Janeiro, ele viu a necessidade de implementar o transporte, porque não existia estrada. O que chamou atenção nisso é o seguinte: nos campos de Guarapuava, tinha em torno de 36 mil cabeças de gado e o sal dependia de vir pelo rio, eles perdiam muito sal nas canoas, porque vinha a remo, então ele pediu a concessão da navegação, antes dele já tinham pedido, mas não foi concedida. Quando ele voltou do Rio de Janeiro, comprou o vapor Cruzeiro, que veio de Paranaguá, subiu de carroções e foi montado em Porto Amazonas. A história é estupenda.

**Pesquisador (GP):** Vocês acham que essa história poderia ser mais aproveitada até mesmo com uma atividade turística que poderia trazer dividendos para a cidade?
**Entrevistado:** Merecer, merecia, mas não dá voto. Se não tem esses abnegados professores de história, esses caras que saem correndo atrás, isso já teria ido embora.
**Historiadora:** Aí entra na questão das políticas públicas, cada governo teria que se dedicar mais, porque potencial, como a gente já conversou, tem, a cidade tem interesse por explorar turisticamente, só que daí é cada um na sua área.

**Pesquisador (GP):** O Pery é tombado pelo município? A Secretaria de Cultura do Estado nunca chamou para ela a necessidade desse tombamento?
**Historiadora:** O Pery é tombado. Sim, mas eu acho que teria que ter esse diálogo com o município, nós somos subordinados à Secretaria de Educação e Cultura, e tem a Secretaria de Turismo e Esporte, as pastas são separadas, o que achamos que deveria ser diferente, deveria ser, por exemplo, Turismo e Cultura. Até a minha colega, a Dalva, sempre conversa sobre isso, que teria um efeito mais positivo nesse sentido, Turismo e Cultura, e deixar Educação e Esporte, só que isso depende do poder público, de projetos nesse sentido.

**Entrevistado:** Quando resolveram demarcar a quilometragem do rio, criou-se o CEMRI, Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu, que fazia o trabalho de limpeza do rio, detonação, manutenção do leito, para poder afundar o calado, construir os espigões, que tinham a finalidade de levantamento do leito do meio rio. Faziam os espigões de cada lado para poder passar, porque tinha época em que eles ficavam 45 dias parados. Não é de hoje que o rio está assoreado, mas, naquela época, já acontecia isso, é claro, hoje o rio enche rapidinho e escoa mais rápido ainda, naquele tempo, não, tinha os banhados, que soltavam a água, hoje, os banhados estão secos. A construção dos espigões, a limpeza do rio, de galhos, eles tinham as casas flutuantes que eles traziam com os vapores, nos quilômetros determinados que precisasse fazer o trabalho, o pessoal da manutenção ficava morando naquelas casas e fazendo o trabalho de limpeza do rio, tinha guincho, tinha escafandro para mergulhar.

**Pesquisador (GP):** Igual aquele do museu de Tibagi?
**Entrevistado:** É tipo aquele que vai para a lua, põem um capacete... Lá em Porto Amazonas tinha um, não sei se tem ainda.

**Pesquisadora (GP):** Como foi com a desativação da hidrovia?
**Entrevistado:** A navegação estagnou com a construção da ponte e das estradas, por causa da velocidade que melhorou, a mercadoria levava menos de um dia para chegar à Curitiba pela estrada, e no vapor levava 40 horas, além da carga e descarga, então, passou a ir direto para Curitiba.

**Pesquisadora (GP):** Como foi a reação das pessoas?

**Entrevistado:** São Mateus deu uma estagnada. Quem tinha alguma coisa para fazer, tinha, quem não tinha, teve que se mandar.

**Historiadora:** Seu Nelson, me ajude a responder, não sei se respondi corretamente sobre o que foi feito com os vapores.
**Entrevistado:** Alguns foram desmontados aqui e as máquinas foram aproveitadas pelas serrarias, inclusive, olarias, tem a de Paula Pereira que usa a máquina do Pery, tem até a placa do Pery. O vapor Leão foi levado para um rio, não sei se o São Francisco, no Paraná, e ficou navegando mais alguns anos. E o resto foi desmontado.
**Historiadora:** Porque era um capital, eles não iam perder todo esse capital.
**Entrevistado:** O Pery ficou abandonado assim como ficaram outros.
**Historiadora:** Ele tinha uma dívida, não é?
**Entrevistado:** Assim falam.
**Historiadora:** A gente não tem uma comprovação.

**Pesquisador (GP):** E outros acervos, por exemplo, uniforme de marinheiro, peças de escritório?
**Entrevistado:** Quem devia ter muito era a Leão Junior, eu fui duas ou três vezes atrás do pessoal da Leão Junior e eles não quiseram nem me receber.

**Pesquisador (GP):** Nunca foi feito um museu, nunca foi catalogado esse acervo?
**Historiadora:** Específico da navegação, não.
**Entrevistado:** O que nós temos aqui é alguma coisa...
**Historiadora:** O seu Roberto doou aqui para a Casa, a sopeira do vapor Leão...
**Entrevistado:** Temos o timão do Pery, o comunicador, que era o sistema de comunicação da cabine do comandante, temos o turco, que era uma chapa com ferro, onde fazia a amarração do vapor.
**Historiadora:** E as fotos.

**Pesquisador (GP):** Essas são suas fotos?
**Entrevistado:** São minhas, aqui tem 157 fotos.

**Pesquisador (GP):** O senhor doou para o museu?
**Entrevistado:** Não está doado, está emprestado, eu vou ter que doar, porque se eu tenho em casa, vocês não ficam sabendo que existe isso. Eu comecei a por em quadros, mas ficava muito caro, eu não tinha respaldo de ninguém para me ajudar, eu fiz tudo isso do meu bolso.
**Historiadora:** Até, ele me ajudou a montar para cá, porque estava no fundo da Casa e a gente mudou, porque, aqui na frente da Casa, ficava mais destacado.
**Entrevistado:** Eu recebo muita gente, pessoal de faculdade, pessoal da Copel, trabalho de escola, quem precisa de imagem, eu cedo tudo. Depois vocês vão ver uma embarcação que levava 40 dias, não eram 40 horas, a varejão daqui, a Porto Amazonas, quando o rio estava muito baixo, eles colocavam pouca madeira, eles tinham que trazer mercadorias, então, eles iam e voltavam a varejão, 5 a 6 homens empurrando.

**Pesquisador (GP):** Qual era a diferença de tempo para subir e para descer? Chegava a ser o dobro de tempo para subir?
**Entrevistado:** Para subir demorava mais, de 35 a 36 horas, tudo dependia da condição do rio.
**Historiadora:** E carregados com aquelas lanchas demorava mais tempo.

**Entrevistado:** Tem uma pesquisa, em cima da carga e o equipamento. O Pery subia com em torno de 168 toneladas, ele levava em torno de 800 sacas de 50 quilos dentro do convés, e mais trezentas dúzias de tábuas de um lado e mais tantas de erva para o outro lado. Tinha as chatas abertas que carregavam a madeira e as chatas fechadas que carregavam erva-mate.

**Pesquisadora (GP):** Vocês notam mudanças na paisagem da cidade daquela época para agora e a diferença daquele contexto e de hoje?
**Historiadora:** Tem a questão da rua principal, que era aquela próxima ao porto, era bem movimentada, em função do porto. Essa mudança é bem visível.
**Entrevistado:** A cidade, em si, era lá embaixo, e hoje é ao contrário, a cidade está bonita aqui em cima e está abandonada lá em baixo. Isso é um reflexo das enchentes também.

**Pesquisador (GP):** Dá para perceber que a história da hidrovia faz parte da vida do povo de São Mateus, isso não morreu?
**Historiadora:** As pessoas comentam, a navegação é importante, é sempre evidenciada a cultura, a navegação é a nossa história.

**Pesquisadora:** O porto era chamado de Santa Maria?
**Historiadora:** Na verdade, foi chamado por algum tempo. Primitivamente, sempre foi Porto de São Mateus, que é o nome mais antigo que a gente conhece. Foi Santa Maria por um tempo, quando os imigrantes chegaram e fundaram a Colônia Maria Augusta, e já retomou São Mateus. Em 1908, na época da emancipação política, era São Mateus, e em 1943, pela lei estadual, São Mateus do Sul.

# APÊNDICE C – Observações de campo

**APÊNDICE C1** – Observações de campo: Porto Vitória

Observações obtidas durante a saída de campo para os municípios de União da Vitória e Porto Vitória, realizada no dia 11 de novembro de 2016.

**Observações de campo: Porto Vitória (PR)**

Não foi possível realizar a entrevista agendada para as 16h, com o Secretário de Turismo do município de Porto Vitória, pois recebemos, já pela manhã, a ligação de uma funcionária da prefeitura comunicando que o secretário, juntamente com a secretária de Educação, Cultura e Desporto, teria outro compromisso, no período da tarde, e pediu para que a entrevista fosse desmarcada.

Em conversa sobre a história da cidade e o turismo, um morador que nos atendeu, na Cantina Iguaçu, nos indicou que procurássemos o Sr. Lipinski em seu armazém. Não foi possível conversar com esse senhor, porém, seus familiares nos indicaram outro morador proprietário de outro mercadinho próximo, localizado na Rua Antonio Reginaldo, o Sr. Lauro.

Em conversa com seu filho, soubemos que a família teve duas lanchas que eram utilizadas para transportar tijolos de sua fabricação, sendo uma delas chamada de Santa Maria. O filho do Sr. Lauro também contou que, dentre as atividades da Einwander Fest – festa em comemoração a imigração alemã, realizada na cidade, todos os anos, no mês de outubro – é organizada uma exposição, no posto de saúde da cidade, com objetos antigos levados pelos próprios colonos.

Depois, conversamos também com a Dona Leonora – cliente do armazém – e com o Sr. Lauro – proprietário –, que nos contaram que, em Porto Vitória, havia um vapor e diversas lanchas como a Majestosa, a Ponta Bárbara e a Glória (de propriedade de Reinaldo Gaebler), a Olinda e a Iracema (de propriedade de Orlando Sheid), a Soberana (de propriedade de Bernardo Mila), entre outras.

Sr. Lauro relatou que, naquela época, havia muitas mortes no rio e nos contou duas estórias: a vez em que houve uma grande enchente que trouxe uma pilha de tábuas para as proximidades de Porto Almeida, quando ele e alguns colegas, ao recuperar as tábuas trazidas pelo rio, ganharam uma dúzia de tábuas; e a vez em que ocorreu um salvamento mal sucedido no rio, em função da utilização de uma corda que esticava, ao entrar em contato com água.

Dona Leonora lembrou que foi algumas vezes para União da Vitória a bordo de uma Lancha, pois este era o meio de transporte utilizado na época e em Porto Vitória havia poucas coisas para comprar, sendo necessário ir até União da Vitória para fazer compras, como a vez em que seu pai a levou para comprar sapatos para a sua Primeira Comunhão. Ela disse que a viagem era demorada e cansativa, porém, valia a pena.

Os dois discordaram quanto ao fato de sentir saudades da época, dona Leonora afirmou sentir muita saudade e o Sr. Lauro disse que não, que na época era moleque e que não sentia mais falta, também disse que atualmente não vai mais até o rio, porque é perigoso.