

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS EXATAS E NATURAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO

OSMAR ANSBACH

NAVEGANDO NA MEMÓRIA:
O PATRIMÔNIO CULTURAL DA EXTINTA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU

PONTA GROSSA
2008

OSMAR ANSBACH

NAVEGANDO NA MEMÓRIA:
O PATRIMÔNIO CULTURAL DA EXTINTA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU

Dissertação de Mestrado apresentada para obtenção do título de Mestre, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais, da Universidade Estadual de Ponta Grossa.

Orientador: Profº. Drº. Leonel Brizolla Monastirsky

PONTA GROSSA
2008

Ficha Catalográfica Elaborada pelo Setor de Processos Técnicos BICEN/UEPG

A617n	Ansbach, Osmar Navegando na memória : o patrimônio cultural da extinta Hidrovia do Rio Iguaçu. / Osmar Ansbach. Ponta Grossa, 2008. 137f. Dissertação (Mestrado em Geografia – Área de Concentração em Gestão do Território), Universidade Estadual de Ponta Grossa. Orientador: Prof. Dr. Leonel Brizolla Monastirsky. 1. Cultura. 2. Patrimônio. 3. Território. 4. Memória e identidade. I. Monastirsky, Leonel Brizolla. II. T. CDD: 350.876.3
-------	---

TERMO DE APROVAÇÃO

OSMAR ANSBACH

**"NAVEGANDO NA MEMÓRIA:
O PATRIMÔNIO CULTURAL DA EXTINTA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU"**

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


Prof. Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha
UEPG


Prof. Dr. Edson Silva
UEPG

Ponta Grossa, 10 de setembro de 2008

Dedico este trabalho à Luciane, amiga, companheira e esposa que dedicou seu amor e paciência nos meus trabalhos de fim de semana. E para minha querida mãe Edi Lurdes, que sempre me apoiou e incentivou os meus estudos. Sem vocês nada disso seria possível.

AGRADECIMENTOS

Em especial ao meu mestre Leonel Brizolla Monastirsky pela dedicação, paciência e compreensão. A todos que direta e indiretamente colaboraram para a realização deste, entre eles:

Afonso Jatczki
Alda Mayer Campolim
Andréia Ciolfi
Armando Slompo Filho
Carla Josiane Wieltemburg Dal Lago
Carlos Bianchini
Carlos Henrique Valentim
Cláudio Niespoginski
Cordovan Frederico de Melo Júnior
Dago Alfredo Woehl
Edgar Talevi
Edson Armando Silva
Erondino Tápia
Ernesto Guilherme Ronconi
Fábio Costa de Miranda
Francisco Augusto Caminski
Francisco Innocêncio
Florisvaldo Okys
Irmã Maria Diva da Silva
Irmã Maria Zorzi
João Alfredo Madalozo
Janice Brito
José Carlos Janowski
José dos Santos
José Gonçalves
José Nelson Chaves de Souza
José Romeu Naldony
José Soldi
Jucilda Boscardin Müller
Loreci Barbiero Bowens
Luis Carlos Brita da Silva
Luiz Alexandre Cunha
Odelmar Gomes da Silva
Otávio Melo
Pedro Lara
Pedro Siqueira dos Santos
Rodrigo Alvarez
Rubens Bom
Sebastião Luiz de Almeida
Tiago Augusto Barbosa
Teolino Soldi
Terezinha Wolf
Valpério dos Santos Farias
Ulisses Ribeiro Faria
Wilson Hubner

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo demonstrar a existência de uma identidade local relacionada ao patrimônio material e imaterial, construído a partir da configuração territorial que a extinta Hidrovia do Rio Iguaçu, no Estado do Paraná, proporcionou na organização do espaço em questão. É analisado o espaço de abrangência da hidrovia na atualidade, utilizando-se preferencialmente as referências mnemônicas da sociedade envolvida. Baseia-se em dois conceitos chaves da Geografia Cultural: o patrimônio cultural e a memória social. A delimitação espacial, base para esta pesquisa, são os municípios paranaenses de Porto Amazonas, São Mateus do Sul e União da Vitória, e ainda, o município de Porto União em Santa Catarina, perfazendo um total de 340 km de leito fluvial utilizados pelos vapores. O período da navegação no Rio Iguaçu foi importante para a economia estadual, época distinta de intensa movimentação financeira, em especial o ciclo da erva-mate e da madeira, ambas atreladas ao transporte a vapor que proporcionou o surgimento de um território com características próprias, na qual a sua organização vem apresentar elementos econômicos, sociais e culturais que a tornaram singular. Foi Inventariado o patrimônio tangível da extinta hidrovia nos quatro municípios pesquisados e realizadas entrevistas com as populações, tendo como objetivo constatar a representatividade que a hidrovia possui na memória dos habitantes e ex-trabalhadores da hidrovia. A proposta de estudo da organização territorial e a demonstração da existência de uma identidade social vinculada ao patrimônio cultural, segue o ramo da Geografia Cultural ao considerar os sentimentos e as idéias de um grupo sobre o espaço e suas manifestações culturais advindas de uma atividade específica que deixou o seu legado.

Palavras-chave: cultura, patrimônio, território, memória e identidade.

ABSTRACT

This work aims to demonstrate the existence of a local identity related to the material and immaterial inheritance that has been built from the territorial configuration that the extinct Iguaçu River Waterway, in the State of Parana, Brazil, had provided for the organization of the space in question. It is analyzed the current range of this waterway, using preferentially the mnemonic references from the society involved by it. It is based on two key concepts from Cultural Geography: cultural inheritance and social memory. The spatial delimitation, that is a basis for this research, are the municipal districts of Porto Amazonas, São Mateus do Sul and União da Vitória, in the state of Paraná, and the municipal district of Porto União, in Santa Catarina, amounting 340 km of fluvial bed used by the steamboats. The period when Iguaçu River was navigated was important to the economy of both states, a time distinguished by strong financial flux, specially the cycles of maté and timber, that were both linked to steam transport, which propitiated the appearance of a territory with characteristics of its own, whose organization presents economical, social and cultural elements that have made it so peculiar. It inventoried the tangible inheritance of the extinct waterway in the four municipal districts studied, and performed interviews with their populations, with the aim of verify the representativity of the waterway in the memories of the inhabitants and of the former workers of the waterway. The study proposition for the territorial organization and the demonstration of the existence of a social identity related to cultural inheritance follows the branch of Cultural Geography, considering the feelings and ideas of a group about the space and its cultural manifestations, as derived from a specific activity that has left its legacy.

Keywords: Culture, inheritance, territory, memory and identity.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Municípios de abrangência da hidrovia do rio Iguaçu – trecho Navegável.....	42
Figura 2 – Rodovias, ferrovias no Paraná e a hidrovia	74
Fotografia 1 – Municípios de abrangência da Hidrovia do Rio Iguaçu – Trecho navegável.....	65
Fotografia 2 – Hidrovia, rodovias e ferrovias no Paraná	66
Fotografia 3 – Prefeitura Municipal de Porto Amazonas.....	76
Fotografia 4 – Vapor Pery monumentalizado no Parque de Revitalização do antigo Porto em São Mateus do Sul.....	79
Fotografia 5 – Capela em homenagem a Nossa Senhora dos Navegantes. União da Vitória (PR).....	99
Fotografia 6 – Maquete elaborada pelos alunos da Escola Estadual José de Anchieta em comemoração ao aniversário de União da Vitória.....	100
Fotografia 7 – Trabalho elaborado pelos alunos da Escola Estadual José de Anchieta em comemoração ao aniversário de União da Vitória.....	101
Fotografia 8 – Trabalhos dos alunos da Escola Estadual José de Anchieta em comemoração ao aniversário de União da Vitória.....	102

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
 CAPÍTULO I - A MEMÓRIA, O PATRIMÔNIO E A ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO.....	 16
1.1 A MEMÓRIA.....	16
1.1.1 O fortalecimento da identidade através da memória.....	24
1.2 O PATRIMÔNIO.....	25
1.3 A ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO.....	32
 CAPÍTULO II - A HIDROVIA NO BRASIL.....	 40
2.2 HIDROVIA DO RIO IGUAÇU	40
2.3 HIDROVIA E FERROVIA.....	44
2.4 MUNICÍPIOS PESQUISADOS.....	46
2.4.1 Porto Amazonas – marco zero da navegação.....	46
2.4.2 São Mateus do Sul – Paraná.....	47
2.4.3 União da Vitória e Porto União – as gêmeas do Iguaçu.....	48
2.5 HISTÓRIA DA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU.....	50
2.5.1 O uso da historiografia.....	50
2.5.2 A importância do “lugar” na história.....	52
2.6 SOBRE A HISTÓRIA OFICIAL DA HIDROVIA.....	53
2.7 A OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO.....	56
2.7.1 As primeiras iniciativas de implantação da hidrovia.....	57
2.8 A EFETIVAÇÃO DA HIDROVIA.....	62
2.8.1 O apoio institucional.....	65
2.9 OS VAPORES.....	67
2.9.1 O vapor “Cruzeiro” – o primeiro que navegou no Iguaçu.....	67
2.9.2 O segundo e o terceiro vapores lançados pelo Cel Amazonas Marcondes	68
2.9.3 Uma frota vai sendo delineada.....	69
 CAPÍTULO III - PATRIMÔNIO DA HIDROVIA.....	 72
3.1 O PATRIMÔNIO DE PORTO AMAZONAS.....	72

3. 2 O PATRIMÔNIO DE SÃO MATEUS DO SUL.....	83
3. 2.1 Relatos memoriais da hidrovia.....	84
3.2.2 Entrevistas.....	86
3.3 O PATRIMÔNIO CULTURAL DA HIDROVIA.....	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	94
REFERÊNCIAS.....	104
ANEXOS.....	109
ANEXO 1 - JORNAIS E BIBLIOGRAFIA.....	110
ANEXO 2 - ENTREVISTAS.....	115
ANEXO 3 - FOTOGRAFIAS.....	124
ANEXO 4 - CHARQUE À VAPOR.....	136

INTRODUÇÃO

O trato dado ao patrimônio histórico e cultural no Brasil, a exemplo de outros países subdesenvolvidos, caracteriza-se pela falta de planejamento e de políticas públicas integradas entre os governos federal, estadual e municipal, pois cada esfera de poder age de forma diferente diante da perspectiva de preservação do patrimônio. Em relação ao que ocorre em alguns municípios brasileiros, esta responsabilidade é passada aos governos estaduais ou o federal, principalmente se tal patrimônio é muito relevante para a história do país, fato que motiva as prefeituras a deixar o patrimônio sobre responsabilidade de uma instância maior, a exemplo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) ¹. Ao ignorar o seu patrimônio, os municípios colocam-no em posição secundária diante da modernidade e do desenvolvimento econômico.

É possível apontar várias causas para essa ausência de planejamento que acaba acarretando o abandono do patrimônio histórico e cultural: a descontinuidade da gestão municipal que, de quatro em quatro anos (se não houver reeleição) recebe novos olhares sobre o espaço; a falta de mão-de-obra e de investimentos na formação de técnicos especializados no levantamento e recuperação do patrimônio de suas cidades, além da ausência de políticas culturais próprias; o movimentado jogo da especulação imobiliária, principalmente dentro dos médios e grandes centros urbanos; o generalizado conceito capitalista de progresso e desenvolvimento (a troca do velho pelo novo) que, associados à verticalização e ao constante processo de reforma das cidades, traçam um destino semelhante ao que Levi-

¹ Autarquia do Governo do Federal vinculado ao Ministério da Cultura, responsável pela preservação do acervo patrimonial, tangível e intangível, do país.

Strauss (1953 *apud* SANTOS, 2001, p. 55) citou como sendo a “passagem do frescor à decrepitude sem conseguirem ser antigas”.

Desta forma, predomina uma concepção de planejamento urbano e regional ligado à economia que os espaços possam proporcionar. É dada importância ao fluxo de automóveis e a utilidade racional da infra-estrutura urbana ou regional, desconsiderando os elementos históricos e estéticos, impedindo a valorização cultural da cidade como espaço de relações e realizações culturais. Este impedimento faz com que a cidade passe a ser olhada apenas na ótica da produção, definida perfeitamente por Argan (1992, p. 87) como a “rejeição da história pelo pragmatismo”.

Diferente, porém, é a preservação do patrimônio histórico e cultural nos países desenvolvidos, vista como um instrumento de valorização da cultura e da história de suas nações, que provocam forte sentimento de orgulho e identidade, promovem a educação através da integração harmoniosa e respeitosa entre o velho e o novo, não rejeitando a própria história. Deste modo, a educação e a cultura tornam-se as linhas de frente da preservação do patrimônio. Já o lucro, advindo do turismo propiciado por este patrimônio, pode ser considerado como o resultado simultâneo da preservação e utilização do patrimônio histórico e cultural.

No Brasil, a preservação do patrimônio é representada principalmente por edificações e bens móveis e tangíveis, portanto o preço é definido pela lei de oferta e procura, onde o produto escasso é caro e, para promover este produto, utiliza-se como suporte o turismo.

Estes produtos culturais provocam emoções nas pessoas que têm contato com fragmentos do passado de seu país, a exemplo das cidades históricas brasileiras, como Ouro Preto e Vila Rica, em Minas Gerais.

Essa maneira de preservação do patrimônio, como fonte de renda, mostra-se comum nos países com falta de oportunidade e de geração de emprego e renda e, obviamente, está dentro da lógica capitalista onde tudo é passível de ser consumido, na qual cultura e história não fogem a esta lógica mercantil. Sendo assim, tanto os países centrais como os periféricos utilizam o patrimônio para o lucro, entretanto, na grande maioria dos países de centro, a premissa está na questão cultural, da identidade e a própria educação.

Assim, a motivação pelo levantamento e estudo do patrimônio histórico e cultural da extinta Hidrovia do Rio Iguaçu, se dá por sua relevância histórica, econômica e cultural, visto ser o Vale do Iguaçu, e todo o território em questão, um objeto pouco discutido no meio acadêmico. Desta forma, foi pesquisado o espaço de abrangência da hidrovia na atualidade, em especial os municípios paranaenses de Porto Amazonas, São Mateus do Sul e União da Vitória, e ainda a cidade de Porto União em Santa Catarina, onde foram consideradas as referências mnemônicas das sociedades envolvidas e as iniciativas individuais e coletivas na manutenção de sua própria história.

O estudo sobre a história da hidrovia levou em conta dois fatores: as ocorrências que conduziram a ocupação do território abrangido pela atividade de navegação e a organização social e econômica nos municípios pesquisados. Assim, tornou-se necessário comparar e analisar as fases de desenvolvimento econômico do território, durante e após o funcionamento da hidrovia, objetivando conhecer os fatos que levaram o seu fim.

Esse levantamento histórico teve como uma das referências o patrimônio edificado e os objetos usados na navegação, inventariados nas quatro cidades e utilizados como suporte para constatar a representatividade que a hidrovia possui na

memória dos ex-hidroviários, seus parentes e habitantes dos municípios pesquisados, o que possibilitou uma discussão acerca da importância do patrimônio cultural como instrumento de reconhecimento identitário das sociedades envolvidas.

Foi a partir do tempo presente do Vale do Iguaçu que nos permitiu desenvolver uma discussão a respeito da utilização do patrimônio cultural, sendo a escolha destas cidades ocorrendo em virtude de terem se constituído nos principais núcleos urbanos no Estado do Paraná associados à hidrovia.

O emprego da memória da população foi primordial para esta caminhada, buscando perceber qual o vínculo e a intensidade que as pessoas têm com o passado, assim como a história e as representações culturais advindas da navegação. Desta forma, a memória pode vir a ser cultivada, organizada e materializada individualmente ou em grupos, formando conjuntos de lembranças e ações que venham a promover suas identidades.

Essa promoção e fortalecimento da identidade através da memória, são abordados no primeiro capítulo, onde são expostos os elementos e os mecanismos que irão referenciar o processo de construção da memória social. Dentro deste processo foi considerada a afetividade pelo lugar e pela história, podendo levar o indivíduo, ou todo o grupo social, a escolher aquilo que se deve ou não ser lembrado, preservado e possível de ser considerado patrimônio.

Para tanto, foi necessário referenciar alguns conceitos a respeito do patrimônio, mesmo porque vários autores o distinguem de maneiras diferentes, fazendo associações com a memória, como o patrimônio intangível e com heranças tangíveis de caráter ambiental, representados nas diversas formas de preservação do ambiente natural e também o cultural e histórico, quando o patrimônio é monumentalizado em favor do reconhecimento dos antepassados, na manutenção

da história oficial e na promoção das manifestações culturais dos grupos a elas associadas.

O levantamento da memória, do patrimônio cultural e da história da hidrovia deu-se em um território distinto. Sua organização e manutenção foram referenciadas nas questões econômicas e nos jogos de interesse daqueles que exploravam a navegação a vapor, mas também, e principalmente, no entendimento dos aspectos culturais que levaram a tal organização territorial.

A abordagem conceitual do território e da territorialidade fundamentou-se em autores que apontam as diversas ações econômicas, sociais e culturais na determinação e manutenção dos territórios. Sendo abrangente, o tema território, em especial o da hidrovia, necessitou apoiar-se, principalmente, na discussão acerca do sentimento afetivo do indivíduo pelo lugar, a exemplo da “topofilia”, defendido por Yi-Fu Tuan².

O segundo capítulo objetiva colocar o leitor a a par da história da hidrovia do Rio Iguaçu, onde é descrito todo o processo que motivou os primeiros empresários a aventurar-se em uma atividade que poderia vir a ser economicamente viável e lucrativa, pois até então, a navegação limitava-se por poucas canoas a remo.

Fez-se necessário descrever outros elementos que compuseram todo o processo histórico na organização do território da hidrovia, como o extrativismo da erva-mate, da madeira e a ferrovia. As cidades do “Sul Pioneiro”, que fizeram parte da hidrovia do Rio Iguaçu vivenciaram nos últimos séculos três momentos distintos relacionados à sua economia. I) (1892 a 1930), que corresponde a uma etapa de ascensão econômica da região, quando a hidrovia e a ferrovia desempenharam papel fundamental na economia nacional e a região sul do Paraná era produtora e

² TUAN. Yi-Fu **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: DIFEL, 1983.

exportadora de erva-mate e madeira; II) (1930 – 1960), quando o transporte hidroviário e ferroviário se mantinham como um dos principais componentes da economia regional, apesar do fim das exportações de erva-mate e da escassez da madeira – que determinou um declínio econômico na região; III) (a partir da década de 1960), que corresponde ao agravamento da economia regional e ao processo de desmantelamento e sucateamento da ferrovia, que culminou em algumas cidades, com a erradicação da linha férrea.

Esses elementos estavam presentes em praticamente todas as quatro cidades pesquisadas. Desta forma, são apresentados os principais eventos históricos de cada município, da sua formação inicial como núcleo de povoação do vale, o período de operação da hidrovia e os resultados econômicos e sociais ocorridos após o fim da navegação.

No entanto, o processo de descrição da história, baseada na memória da população, não deixou de considerar as histórias publicadas em jornais e livros de autores regionais. Deste modo, a história oficial foi analisada e comparada com os relatos memoriais dos habitantes, objetivando determinar os fatos que são significativos para quem a conta e o papel da história oficial na escolha daquilo que deve ser lembrado.

Associaram-se, então, estes elementos para descrever a história da hidrovia, analisada a luz da memória individual e coletiva, bem como daquilo que foi possível inventariar como patrimônio tangível. Tomou-se o cuidado de definir o que é o patrimônio cultural, presente em todos os municípios, e o patrimônio específico de cada um, pois nem todas as cidades possuem o mesmo traço do patrimônio tangível, mas podem referenciar fatos memoriais semelhantes.

O resultado deste inventário encontra-se no capítulo três, iniciado com a descrição da estrutura hidroviária existente na época de seu funcionamento, para então relacionar os objetos e edificações que cada uma das cidades manteve, tanto pela iniciativa pública como pela iniciativa de grupos sociais organizados, e ainda, o acervo particular de alguns antigos hidroviários.

Uma vez que o ponto central do trabalho encontra-se na memória, esta foi investigada através de entrevistas com a população das cidades, optando-se por divisá-las em: entrevistas com a população em geral, antigos hidroviários e o poder público. Para tanto, utilizou-se como método a entrevista qualitativa, que proporciona mais liberdade de resposta do entrevistado e permite ao entrevistador redirecionar, se necessário, as perguntas ou, ainda, aprofundar temas dependendo das respostas que o entrevistado coloca.

A Hidrovia do Rio Iguaçu foi um fenômeno regional, seu estudo abre uma ampla gama de possibilidades para o entendimento dos elementos identitários e culturais que a caracterizam, pela experiência direta do lugar, através da percepção e pelas experiências vividas de seus atores, onde o seu estudo mais apurado pode mostrar a sua essência ou significação, fazer emergir as suas origens, formas, sentidos e propriedades culturais.

CAPÍTULO I

A MEMÓRIA, O PATRIMÔNIO E A ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

A história e a memória são atributos da cultura de um grupo social que acabam por instituir identidade aos lugares, e assim promovem múltiplos significados culturais e múltiplas ações na determinação e manutenção de suas relações com o espaço vivido. Portanto, para a compreensão mais clara acerca da memória das populações dos municípios pesquisados, é necessário também que se abordem os conceitos relativos ao patrimônio e ao território. Para que ocorra a construção das identidades locais é necessária uma estreita relação entre a memória da população, o patrimônio e o território, pois é nele, o território, que estarão gravados os fatos e acontecimentos que irão manter viva a memória do grupo, compondo a base para a reprodução dos saberes tradicionais.

1.1 A MEMÓRIA

Rememorar foi atribuído pelos gregos antigos à *Mnemosyne*, mãe das musas, filha do céu e da terra e irmã do tempo (LEÃO *et al*, 2004, p. 03). As barreiras entre o passado e o presente só poderiam ser quebradas por ela que conduziria o ser humano ao conhecimento de sua origem ancestral. Assim, o homem garantia sua perenidade, não sendo esquecido após sua morte.

Em tempos de globalização do capital, que inevitavelmente carrega com ele as culturas individuais e coletivas, tem se tornado cada vez mais importante para os homens manter os vínculos com o passado, rememorar. Atualmente, o ser humano vive sob constante pressão, individual ou social, gerada pela competição e a necessidade de se obter o sucesso em todos os setores da vida. O passado acaba tornando-se o tempo “melhor”, onde a vida não era tão “corrida” e as cobranças eram menores. Assim, a preservação da memória ganha condição de direito de cidadania, incluindo representações culturais de determinado grupo social ou étnico.

Uma das condições próprias do homem é lembrar, em especial aqueles que envelhecem, onde a organização do espaço urbano pode proporcionar ou cercear esse direito. Deste modo, tecem-se os mecanismos pelos quais nossas lembranças serão organizadas ao cultivarmos determinadas lembranças, muitas vezes tão fortemente cultivadas que se materializam, como nas tentativas de reconstruir monumentos, recuperar prédios antigos ou reviver momentos históricos. No grupo social também não é diferente, os grupos tendem a formar conjuntos de lembranças, construídas conscientemente ou não, no sentido de estabelecer a memória oficial:

A priori, a memória parece ser um fenômeno individual, algo relativamente íntimo, próprio da pessoa. Mas, Maurice Halbwachs, nos anos 20-30, já havia sublinhado que a memória deve ser entendida também, ou, sobretudo, como um fenômeno coletivo e social, ou seja, como um fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações, mudanças constantes (POLLAK, 1992 p. 62).

A memória é importante formadora da identidade nacional, a memória organizada, explicada aqui através da historiografia que designa não apenas o registro escrito da História, a memória estabelecida pela própria humanidade através da escrita do seu próprio passado, mas também a ciência da História. Esta memória possui a finalidade essencial organizar os registros históricos da vida de

personalidades, de uma comunidade, dos grupos culturais ou de alguma Instituição. Ela (a historiografia) busca resolver duas questões fundamentais: a) a organização da memória; e b) a tarefa de colocar essa memória organizada para o público que almeja apossar-se dela. Desta forma, há duas perspectivas em foco: por um lado a própria organização dos registros e dos documentos disponíveis, e por outro promover a sua acessibilidade às pessoas interessadas para que com eles interajam. Isto acaba por formar o que Pollak chama de memória nacional, construída a partir de um processo de negociação, conciliando-se as memórias individuais que têm como base as memórias coletivas. Assim, a hidrovía do Rio Iguaçu foi o estímulo de ambas, onde as memórias individuais formaram a coletiva e esta se tornou maior, voltando a ser a base e a legitimação das memórias individuais dentro do processo histórico.

É um processo dinâmico e constante, tem-se como exemplo a retirada dos pelourinhos nas cidades coloniais brasileiras, é a seletividade extrema das memórias individuais na formação da memória nacional, não que a presença do pelourinho fosse contestada, a maioria deles foi retirada na tentativa de fazer esquecer o costume de se punir os escravos. Mas, o fato é que o conhecimento que se têm da violência feita aos escravos não desapareceu, bem como ficou evidente a tentativa de se limpar o passado, livrando-se daquilo que envergonha a todos como grupo social “que respeita os direitos humanos”.

As tentativas de encobrir porções obscuras do passado na formação da memória nacional, é de tal forma estabelecida que já faz parte da história. As formas como os grupos que detém o poder manipulam as memórias acabam sempre se manifestando. Uma vez criada a rede de poder, são criadas também as oposições. Sempre que há alguém no poder, existem pessoas que são silenciadas, às vezes

pela força ou pela repressão, mas suas memórias, minoritárias, na maioria das vezes, acabam emergindo, e então um novo processo de construção da memória coletiva é iniciado, agregando novas lembranças ou novas interpretações das lembranças.

É importante destacar que a memória coletiva é formada a partir da memória individual. Esta não perde o valor perante a memória coletiva, tendo em vista as formas como os grupos se unem dentro do “sentimento de pertencimento” (POLLAK, 1992, p. 14), que é elemento fundamental na formação da memória do grupo, só tendo validade e consistência com os componentes da memória individual que reforçam esse sentimento de pertencer ao grupo e são comuns a todos. Como o exemplo do som do apito produzido pelo Vapor Pery ao chegar a União da Vitória: cada antigo habitante entrevistado descreveu o som de maneira diferente, mas todos estiveram lá, reconheciam o Vapor pelo som, pertencem ao mesmo tempo, à mesma história.

Nesse caminho, dois tipos de memória são levantados por Marilena Chauí (1998) que se enquadram na perspectiva do levantamento do patrimônio histórico-cultural da extinta hidrovia do Rio Iguaçu: a “memória-fluxo-de-duração-pessoal”, que nos faz guardar lembranças de coisas, fatos, pessoas e lugares, cujo sentido é significativo para nós, tanto do ponto de vista afetivo, como do ponto de vista de nossos conhecimentos; e outra: a memória social ou histórica, que é fixada por uma sociedade através dos mitos fundadores e dos monumentos, relatos, documentos, registros, datas e nomes de pessoas, fatos e lugares que possuem sentido para a vida de toda a sociedade. Executando-se as narrativas, essa memória é objetiva, pois só existe em objetos (textos, monumentos, instrumentos, ornamentos, entre outros).

A memória social é fixada por uma sociedade através de elementos que possuem significado para a vida coletiva (...) está diretamente relacionada à carga simbólica que este patrimônio carrega consigo (MONASTIRSKY, 2004, p. 15).

É significativa a lembrança dos acontecimentos, objetos e atores que compunham o cenário da atividade de navegação (“memória-fluxo-de-duração-pessoal”), bem como a importância do legado físico deixado pela hidrovia, (memória objetiva) relatados em entrevistas pelos moradores mais antigos e ex-funcionários das empresas de navegação nas cidades de Porto Amazonas, São Mateus do Sul, União da Vitória e Porto União. Para eles, o período da navegação é reconhecido com o sentido de orgulho, de pertencer a um processo econômico e social importante para a história e o desenvolvimento do território.

Ações isoladas por parte de alguns destes agentes buscam recuperar a história do período da navegação a vapor na tentativa de retomar o desenvolvimento econômico da região, ora por interesses econômicos ou ainda para chamar a atenção do poder público estadual, usando a própria história como sustentáculo de um possível projeto de reestruturação territorial, parecendo que o mundo ficou grande demais para ser controlado e aceito. Esses atores sociais passaram a ter como meta fazê-lo retornar ao tamanho compatível com que o podem conceber. “Quando as redes dissolvem o tempo e o espaço, as pessoas se agarram a espaços físicos, recorrendo à sua memória histórica”. (CASTELLS, 1999, p. 85). Trabalham o mérito da navegação a vapor em escolas públicas por meio de passeios de barcos, festas populares e, principalmente, acionando o poder público municipal para que este também assuma a ordenação de um projeto amplo de recuperação da história através da formação de acervos públicos, principalmente museus.

A navegação associada ao transporte ferroviário incrementou a economia da região, incorporou características culturais ao modo de vida da sociedade. Tais características são percebidas por expressões próprias dos marinheiros, pilotos e comandantes de embarcações, maquinistas e funcionários da ferrovia; por histórias, lendas e crendices populares que povoam a memória daqueles que ali vivem. Essas características culturais tornam-se acervo do patrimônio cultural, surgidas através do envolvimento da sociedade em uma atividade específica, apresentando particularidades ainda observadas.

Sendo assim, a identificação dos elementos que constituem o patrimônio cultural da extinta hidrovia do Rio Iguaçu, não passa somente pela memória objetiva ou material, remete também à importância da “memória-fluxo-de-duração-pessoal”³, na afetividade das pessoas pelo sentimento de pertencer àquele lugar que outrora proporcionou o desenvolvimento econômico e fomentou um modelo particular de vida para a população daquela região.

A memória coletiva mantém-se pela importância simbólica representada no patrimônio, possibilitando revelar o significado histórico-social do patrimônio através da memória. Sendo assim, o desafio está em levantar os elementos que compõem o patrimônio cultural da hidrovia e as variações da memória coletiva, como sugerido:

Pois além do vasto acervo material formado pela infra-estrutura: edificações e equipamentos, o patrimônio apresenta também um surpreendente acervo imaterial – que não se refere necessariamente as abstrações, em contraposição a bens materiais -, até porque, para que haja um entendimento do patrimônio imaterial é imprescindível um suporte físico (SAUSSURE⁴, *op cit* FONSECA, 2003, p. 65).

³ Marilena Chauí. Convite À Filosofia. São Paulo: Ed. Ática, 1998, 440 p.

⁴ SAUSSURE, F. (1969), ***Course de linguistique générale***. Paris

Este acervo imaterial é passível de manipulação e esquecimento do seu sentido. Contrariamente ao acervo material, que está colocado em lugar constante, fixo e determinado, reconhecido, identificado e sabido por todos.

O conceito de patrimônio imaterial, definido assim pela UNESCO (1989) citado por Castro (1991, p. 387), auxilia na diferenciação entre as duas formas de patrimônio, dividido apenas no conceito, mas impreterivelmente se inter-relacionam, e também aponta para a necessidade de inclusão neste conceito, do “saber-fazer” de todas as classes de trabalhadores e do patrimônio cultural existente na participação de empresas e instituições na economia, na sociedade e na cultura.

Segundo Françoise Choay, o "patrimônio cultural imaterial" constitui-se nas práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas - junto aos instrumentos, objetos, artefatos e lugares culturais que lhes são associados - que as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural. Este patrimônio cultural imaterial, que se transmite de geração em geração, é constantemente recriado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de sua interação com a natureza e de sua história, gerando um sentimento de identidade e continuidade e contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana (CHOAY, 2001).

Dentro dos vários elementos que irão compor o patrimônio imaterial da Hidrovia, certamente um dos mais importantes para a pesquisa está na geração e no reconhecimento da produção cultural dos trabalhadores da hidrovia e a representatividade deste grupo na sociedade do Sul do Estado do Paraná.

Preservar a memória da produção dos hidroviários contribui para a inclusão deste “patrimônio” no mercado de bens turísticos e culturais, no mecanismo

educacional da sociedade. Eleva para a classe de hidroviários e a própria população, o mérito desses trabalhadores. Com isso, a preservação da memória cumpre o direito constitucional de “direito à memória”, compreendido no direito à cultura. “É direito do cidadão o acesso à cultura. Da mesma forma que todos os grupos sociais são portadores de cultura e que podem e devem manifestar-se por meio dos bens patrimoniais” (CAMARGO, 2002, p.77).

De fato, o que se procura preservar como patrimônio cultural repousa sobre o bem material ou imaterial que simbolicamente reflete a produção cultural de um determinado grupo social e, nesse caminho, pode-se constatar que, assim como a história oficial ou a beleza plástica de uma edificação, a memória configura-se como uma ação transformadora, legitimando o patrimônio em patrimônio cultural dos seres humanos enquanto atores sociais, pois um monumento sem identificação precisa e sem legitimação não pode ser considerado patrimônio para ninguém.

Portanto, existe a necessidade de se estabelecer os critérios que regulamentam a escolha e o uso apropriado desse patrimônio que se encontra na memória de homens e mulheres, e se concretiza em fazeres específicos e tradicionais dos talentos humanos, pois só terá efeito a legitimidade do patrimônio da hidrovia se o reconhecimento deste patrimônio combinar-se com um projeto de construção do presente e respeito à memória; que o significado cultural contribua efetivamente na organização do espaço e traga aos moradores locais e visitantes a oportunidade da lembrança e do conhecimento.

1.1.1 O fortalecimento da identidade através da memória

Os bens culturais da hidrovia, materiais ou imateriais, compõem referências culturais importantes para a construção da memória da população envolvida. É na memória que o ser humano atualiza as informações do passado, e esta consciência do passado é um elemento importante quando se refere à afetividade do indivíduo pelo lugar, vista como herança, um legado a ser preservado, algo que enraíza os sentimentos, uma memória que pode ser individual ou coletiva e que reaparece nas relações pessoais com a simbologia do espaço vivido.

Assim, fica claro que não existe uma memória dada, pronta. Ela é uma construção, pois o que se guarda do passado são fragmentos de memória, lembranças soltas, muitas vezes vagas. Desta forma, ao se utilizar da memória para recuperar o passado invocam-se essas lembranças e aos poucos se faz uma reconstrução do tempo passado com esses pedaços e lembranças vagas. Além disso, os laços de afetividade, que ligam os ribeirinhos do Iguaçu de forma abstrata ou concreta ao lugar vivido, despertaram sentimentos e provocaram relatos e referências verbais dos cidadãos, os quais buscaram evocar a “alma” dos lugares (atracadouros, vilas, curvas do rio), captaram e descreveram o desempenho daqueles que ali trabalhavam, fixaram-se aos lugares, ao cotidiano, ao transcendental, à nostalgia, enfim uma gama ampla de motivos e emoções.

É dentro desse processo que as referências culturais e os lugares de memória tornam-se importantes. Quando se destrói um prédio, um espaço público ou uma manifestação cultural, também a memória do grupo social é destruída e os lugares perdem parte de sua memória e de sua história.

Desta maneira, a preservação do patrimônio cultural acarreta na preservação da memória que, por sua vez, fortalece as identidades do grupo ou da sociedade envolvida na organização e manutenção do seu território de ação.

(...) a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si (POLLAK, 1992, p. 36).

Portanto, as identidades individual e coletiva, são fortemente ligadas ao desenvolvimento da consciência territorial. Num tempo em que a globalização ameaça muitas identidades locais, a atenção que a abordagem cultural põe nas relações entre identidades e território indica interessantes perspectivas de ação que, levadas à tona, podem proporcionar uma reorganização espacial do Vale do Iguaçu.

1.2 O PATRIMÔNIO

O Patrimônio Cultural compreende três categorias de elementos significativos da memória social: a primeira categoria engloba os elementos da natureza, do meio ambiente; a segunda representa o produto intelectual, a acumulação do conhecimento do saber pelo homem no decorrer da história e a terceira abarca os bens culturais enquanto produtos concretos do homem, resultantes da sua capacidade de sobrevivência ao meio ambiente (LEMOS, 1985, p. 43).

Semelhante a Lemos, Heloísa Helena Gonçalves da Costa⁵ descreve o patrimônio cultural sendo “composto de todas as expressões materiais e espirituais que o constituem, incluindo o meio ambiente natural.” Ambos os autores não descartam a importância do bem natural e o associam ao conjunto das formas e representações necessárias para se estabelecer o patrimônio de uma nação ou sociedade específica.

Mas o que é patrimônio cultural? A resposta mais comum que se obtém é a de que o patrimônio constitui os edifícios antigos, os objetos dos museus, os monumentos, enfim, tudo que remete ao passado histórico da sociedade. Não são respostas vazias e sem conhecimento; há uma verdade histórica a respeito daquilo que o senso comum considera como patrimônio. Artefatos, construções, obras de arte, objetos produzidos artesanalmente ou industrialmente pela humanidade, expressando uma época ou até contribuindo para transformações em uma sociedade. Possuem uma vida útil variável, a exemplo de um prato típico quando experimentado uma vez. E ainda, conservam-se por muito tempo como um edifício ou um barco. E todos, concordam e respeitam a necessidade da sua manutenção ou proteção.

Cabe lembrar que a proteção do patrimônio histórico e cultural, segundo Leandro Silva Telles (1977, p.32), data do século III, onde o próprio imperador romano Alexandre, aplicava multas a quem adquirisse uma casa com a intenção de demoli-la. Em Roma havia um código de posturas que visava a conservação da imagem da cidade. No Império Bizantino, no final do século IV, leis proibiam a desfiguração de fachadas e seus ornamentos.

⁵ COSTA, H.F.G. **Um Patrimônio Comum a Todos**. Revista Museu. Disponível em <<http://www.revistamuseu.com.br/18demaio/artigos.asp>>. Acessado em 12 de maio de 2008.

Após esse período, temos novos registros de proteção no renascimento italiano, com ações da igreja, visando a conservação de documentos e de seus prédios. Durante o período barroco, aconteceram obras de conservação e reconstrução de castelos e catedrais, na Alemanha e Itália.

Na Revolução Francesa, no século XVIII, houve um decreto que considerava propriedade pública todas as antiguidades de caráter histórico-nacional. Ainda na França, o país é considerado o berço do conceito de patrimônio cultural, desde o final do século XIX onde a noção de patrimônio evolui passando da idéia de monumento para a preocupação com o tecido urbano, o centro histórico da cidade, surgindo assim, o conceito de patrimônio urbano (SCIFONI, 2003, p.XX).

Na Alemanha, no início do século XIX, foi feita uma resolução de proteção ao patrimônio e no início do século XX é finalmente promulgada uma lei mais abrangente. São as raízes da discussão do patrimônio cultural que surgem pontualmente em alguns países da Europa, sob o conceito de monumento histórico.

Para Françoise Choay (2001, p.50) o nascimento do monumento histórico deu-se na Itália, por volta de 1420, período em que se convencionou denominar de Renascimento e que foi marcado pela generalização de ideais humanistas. Entre eles, a valorização do homem e da natureza em contraposição ao divino e ao sobrenatural e o grande interesse, um verdadeiro fascínio, pelas obras da Antiguidade Clássica, consideradas como uma "lição de construção".

Já a idéia de patrimônio cultural no Brasil encontra-se de maneira permanente ligada ao Decreto-Lei n. 25 de 30 de novembro de 1937, em que são dados os primeiros passos para a definição do que seria o patrimônio cultural, esse decreto diz textualmente o seguinte:

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 (íntegra do 1ª § do Decreto-lei n. 25).

Mas não somente de bens móveis e imóveis poderá constituir o patrimônio cultural da extinta hidrovia do Rio Iguaçu. A memória daqueles que vivenciaram o período da navegação e até hoje permanecem às margens do rio, irão compor o patrimônio imaterial da hidrovia. Este patrimônio imaterial é assim definido pela UNESCO como sendo:

As práticas, representações, expressões, conhecimentos e técnicas e também os instrumentos, objetos, artefatos e lugares que lhes são associados e as comunidades, os grupos e, em alguns casos, os indivíduos que se reconhecem como parte integrante de seu patrimônio cultural (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN).

Transmitido de geração em geração, o patrimônio imaterial é constantemente reinventado pelas comunidades e grupos em função de seu ambiente, de como ele se integra com a natureza e de sua própria história, gerando um sentimento de identidade, de continuidade, contribuindo assim para promover o respeito à diversidade cultural e à criatividade humana. Essa porção intangível da herança cultural dos povos está protegida desde 1988 na Constituição Federal Brasileira que estabeleceu em seu artigo número 216:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente 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 as manifestações artístico-culturais;
- V- os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

§ 1º- O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL - 1988).

Deste modo, o patrimônio da hidrovia também se constitui num discurso sobre o passado, sustentado pela memória cuja referência é um conjunto de valores

estabelecidos historicamente nas relações sociais da hidrovia. Estão baseados nos aspectos históricos, dos momentos marcantes como da inauguração do Vapor Cruzeiro⁶, da vinda do primeiro automóvel ou do último apito do Vapor Pery⁷. Também artísticos, lembrados através de canções antigas, das festas e confraternizações realizadas nos barcos ao longo de uma viagem. São ícones para toda a comunidade e acabam por definir esta comunidade.

Vale lembrar que tradicionalmente tais expressões do patrimônio são apresentadas de forma dividida por sub-categorias correspondentes às diferentes áreas do conhecimento científico, como a história e a antropologia. Assim, tem-se o patrimônio cultural, patrimônio natural, patrimônio paisagístico, arqueológico e muitos outros. São expressões específicas, que aparentemente apresentam-se autônomas, induzindo a falta de inter-relação entre elas.

É necessário estabelecer uma confluência destas subcategorias no levantamento do patrimônio cultural da hidrovia do Rio Iguaçu, pois a formação do patrimônio é um processo que abrange o ambiente num todo. A sociedade elege os elementos que serão valorizados e elevados à condição de patrimônio através da memória. Indicar, de forma geral, somente a importância artística ou histórica daquele bem é limitar as potencialidades da própria memória social, pois ao lado dos valores históricos, existem também valores técnicos, afetivos, estéticos, econômicos e naturais.

⁶ “Vapor Cruzeiro, lançado em 17 de dezembro de 1882 fazendo sua viagem inaugural no dia 27 do mesmo mês. Pertencia ao Coronel Amazonas de Araújo Marcondes” (DÖEPFER, R. F., 2004) **Rio Iguaçu e o Último Apito**. Curitiba.

⁷ Vapor Pery, inaugurado no dia 18 de dezembro de 1939. Era o maior e mais potente dos vapores a navegar no Rio Iguaçu, pertencia a Empresa Fluvial Lloyd Paranaense S/A. (DÖEPFER, R. F., 2004) **Rio Iguaçu e o Último Apito**. Curitiba.

Assim colocado, a noção de patrimônio ambiental se relaciona à categoria dos bens culturais em conformidade com as relações entre natureza e cultura: à cultura como natureza transformada pelo trabalho humano. À medida que a natureza transformada resulta em bens culturais, esta passa a fazer parte do habitat humano, subordinando-se as outras transformações pelo emprego de um novo trabalho, constituindo um processo de acumulação sucessiva ao qual Durham (1984, p. 30) denomina construção cultural.

Portanto, uma idéia de patrimônio ambiental deve necessariamente considerar não apenas os recursos da natureza, a natureza não apropriada pelo trabalho, mas também aqueles elementos submetidos aos processos de construção cultural: o ambiente urbano entendido enquanto fator de consolidação das relações sociais. Isso também autoriza a introdução de um ponto de vista territorial da discussão, uma vez que “... sua utilidade atual, passada ou futura vem exatamente do seu uso combinado pelos grupos humanos que os criaram ou que os herdaram das gerações anteriores” (SANTOS, 1997, p. 59).

Esta definição poderia ser capaz de unir os vários aspectos do patrimônio, não como conjuntos de objetos ou componentes isolados, mas um sistema de objetos, permitindo sua convergência em relação ao espaço geográfico, promovendo sua total interação com o meio, com a sociedade que o reconhece, mesmo sendo em relações emocionais diferentes. A colocação do Vapor Pery em uma praça junto do Rio Iguaçu, em São Mateus do Sul (PR), acabou por separá-lo do entendimento que derivou sua criação e o transformou em um monumento póstumo da hidrovia. É um recorte específico do espaço da cidade, com qualidades próprias, características específicas e que possui valores atribuídos por diferentes agentes sociais, que acabam por diferenciá-lo do espaço banal, mas não integrado a ele.

Não houve a devida valorização e investimento por parte daqueles que fomentaram a instalação do Vapor Pery na praça, de um novo trabalho cultural, que este bem poderia adquirir novos usos e novas significações. Pois, “quanto maior a carga simbólica conferida no passado a um bem cultural, tanto mais ricas serão a possibilidades de sua utilização futura” (DURHAM, 1984, p. 43).

O termo “valorização” corresponde à utilização dos recursos de patrimônio cultural. “Valorizar um bem histórico ou artístico é habituá-lo às condições objetivas e ambientais que, sem desvirtuar sua natureza, ressaltem suas características e permitam seu aproveitamento” (PESTANA, 2005, p. 342).

No entanto, o exemplo anterior demonstra que a utilização do patrimônio cultural nas políticas públicas de desenvolvimento e gestão do território está regulada ao caráter ideológico que este patrimônio possa desempenhar. Conseqüentemente, pela ótica do turismo a revitalização e utilização deste patrimônio podem gerar questões simbólicas. Apropriação do valor que o orgulho coletivo representa, naturalmente organizado pela preservação de uma fotografia ou representação única da sua própria história, ou ainda do papel do patrimônio cultural na história de sua cidade, apresentando uma proposta unilateral, descaracterizada da realidade ou ainda fantasiosas que agrada a população local enquanto transforma o patrimônio cultural num atrativo turístico que proporciona lucro.

O que ocorre é uma visão única sobre a representatividade do patrimônio, resultado do embate entre lembrança e esquecimento, geralmente vencidos pelas classes dominantes, e se propõem à reutilização do patrimônio cultural edificado segundo os interesses exclusivos do capital. Por fim, é o embate entre lembrança e esquecimento, o resultado de interesses políticos e de poder do Estado local, onde todo o processo de preservação, revitalização/reutilização do patrimônio passa por

uma ordem institucional, que permite atender aos interesses políticos e econômicos (podendo ser os agentes de turismo).

Mas atualmente, a idéia de recuperação da memória, articulada para reproduzir a cultura local e atender aos interesses da atividade turística para posteriormente efetivar-se como instrumento de reconhecimento identitário e educacional para o cidadão, parece ser a saída encontrada para a proteção da maioria do patrimônio mundial.

Desta maneira, o compromisso e respeito político, com a verdade a cerca da memória coletiva, e o envolvimento da atividade científica são necessários para legitimar o patrimônio cultural hidroviário e envolver a sociedade, que poderá reconhecer nesse patrimônio a sua identidade, sua cultura e a importância de seu território para a história social, econômica e cultural do Paraná.

1.3 A ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

No trecho do Rio Iguaçu compreendido entre os municípios de Porto Amazonas e União da Vitória no Paraná, organizou-se, em função da navegação fluvial, uma estrutura social com particularidade própria, na medida em que se estabeleceram novas cidades e vilas ao longo das margens, evidenciada pelo movimento freqüente de trabalhadores envolvidos na navegação e pelo conseqüente comprometimento, direto ou indireto, dos demais setores sociais na manutenção daquela atividade.

Tem-se, deste modo, um espaço com características particulares em relação ao restante do estado, pela própria atividade e pela maneira com que tal ocupação

foi e será gerenciada pela coletividade e pelos interesses dos governos federal, estadual e dos municípios.

O conceito de território na ciência geográfica, tem sido retomado nas pesquisas recentes e contribuído para a análise de fluxos e processos espaciais. O fato de os agentes e suas redes conceberem o espaço como elemento essencial para suas estratégias coloca-se a necessidade de se mencionar os conceitos de território e territorialidade que permitem entender tais ações.

Para Rogério Haesbaert, o território é visto em três diferentes facetas: 1) *jurídico-política*, onde “o território é visto como um espaço delimitado e controlado sobre o qual se exerce um determinado poder, especialmente o de caráter estatal”; 2) *cultural(ista)*, que “prioriza dimensões simbólicas e mais subjetivas, o território visto fundamentalmente como produto da apropriação feita através do imaginário e/ou identidade social sobre o espaço”; 3) *econômica*, “que destaca a desterritorialização em sua perspectiva material, como produto espacial do embate entre classes sociais e da relação capital-trabalho” (HAESBAERT *apud* SPOSITO, 2004, p. 18).

Semelhante à idéia de Haesbaert, Souza (1996) considera os territórios como relações sociais projetadas no espaço, configurando-se como espaços definidos e limitados por relações de poder. Estas idéias podem ser observadas pela relação entre aqueles que se estabeleceram por primeiro e iniciaram a navegação no Vale do Iguaçu, com barcos a remo, e grandes empresários da navegação a vapor.

As grandes empresas mantinham nos portos oficinas de manutenção dos vapores. Possuíam horários fixos de partida e/ou chegada; transportavam cargas e passageiros paralelamente aos canoeiros, que realizavam transporte em barcos a

remo, até mesmo em afluentes onde embarcações de grande calado não navegavam. Para o exemplo citado, também cabe a idéia de Sack (1986), sobre o território constituído, antes de tudo, por um conjunto de ações que mantêm, restringem ou excluem os “donos” do território, de diversas maneiras, na organização espacial.

Forma-se a tríade espaço - agente - espaço, pois somente espaço – agente não define território, mas espacialidade. O sentido de território é coletivo, pois, depende da relação entre o indivíduo e o grupo. É neste sentido que a contribuição de Raffestin (1993, p.153) para a pesquisa poderá exprimir a condição dos trabalhadores da navegação no estabelecimento das relações de poder dentro de seu limite de trabalho no vale. Ainda, Roncayolo (1986) reforça a idéia da coletividade como dependente das relações estabelecidas entre os indivíduos que irão criar suas regras para que os territórios sejam mantidos e explorados. Soja *apud* Roncayolo (1986) concorre dizendo que os territórios podem ser exclusivos de quem os ocupa e de quem os define, não sendo apenas um fenômeno de comportamento que se associa à organização do espaço em esferas de influência, mas, como levanta Foucault:

O exercício do poder tem um alcance que não é limitado, passando por canais sutis, torna-se ambíguo, porque cada indivíduo é, no fundo, titular de certo poder, tornando-se, por isso, vinculador do mesmo (FOUCAULT, 1988, p.122).

O território é o resultado de um objetivo social ou individual que tem, por sua vez, uma função. Esta função deve ser a base para interpretar o território, pois ele não é apenas um conjunto de formas estabelecidas por fronteiras físicas, mas vai além da dimensão visível. Para tanto, destaca-se a idéia de Guattari (1985) sobre a dimensão de apropriação do espaço com os elementos de identidade, exclusividade

e limite, que incorporam a própria idéia de apropriação, através de uma dimensão simbólica, identitária e afetiva do espaço.

Para Corrêa (1997), quanto aos diferentes estabelecimentos do território, quando a formalidade surge no poder público, este estabelece fronteiras ou limites para a produção de seus interesses políticos e econômicos. O território informal criado pela sociedade, muito mais complexo, é um conjunto de relações que podem ser confundidas com o território do poder, pois também é estabelecido por interesses econômicos e políticos, porém mantém relações muito mais complexas e camufladas. A pesquisa busca mostrar o desenvolvimento da região através do estabelecimento de um território, onde o predomínio de uma modalidade de transporte e o envolvimento de toda uma sociedade em torno desta atividade configuraram-se em apropriação baseada na identidade local.

Assim, mesmo havendo um jogo de poder entre aqueles que mantinham grandes embarcações no rio, os barcos a remo e o próprio governo do estado, ocorria a relação destes grupos com o mesmo espaço, pois, segundo Raffestin (1993, p.153), “a territorialidade reflete a multidimensionalidade do ‘vivido’ territorial pelos membros da coletividade”.

Falar de território é fazer uma referência implícita à noção de limite que, mesmo não sendo traçado, como em geral ocorre, exprime a relação que um grupo mantém com uma porção do espaço. A ação desse grupo gera, de imediato, a delimitação. Caso isso não se desse, a ação se dissolveria pura e simplesmente. Sendo a ação sempre comandada por um objetivo, este é também uma delimitação em relação a outros objetivos possíveis (RAFFESTIN, 1993, p.153).

Tuan, diferente de Raffestin, afirma que o território é associado a um sentimento mais apaixonante, a “topofilia”, existindo um elo afetivo entre indivíduo e lugar. Essa idéia ultrapassa a relação meramente econômica, no caso do Vale do Iguaçu, entre as pessoas que viviam e ainda vivem naquele local e que

estabeleceram um elo afetivo com o rio, não só pela própria atividade que os mantinha e que proporcionava a interação com outras localidades, mas também, pelo sentimento de pertencer a um lugar, ou seja, a lucratividade em si talvez não tenha sido a única causa de sua permanência no território. Muitos ficaram em virtude da própria ligação afetiva com o espaço.

Dentro da apropriação do território, determinada pela atividade de navegação e pela própria ferrovia, surge naturalmente a rede de relações entre os agentes que irão compor todo o processo de navegação e comercialização dos produtos transportados, bem como seus fixos e fluxos.

As redes tornam-se complexas com a articulação de mais de dois agentes, como exemplo: agentes financeiros, comandantes, pilotos, maquinistas, marinheiros, carregadores, lenhadores e comerciantes. Forma-se uma “trama” que confotografiaa linha de frente da reestruturação espacial. Cada agente proporciona suporte ao outro, não somente na mobilização de cada um, mas como estratégia de organização e de ação que darão forma ao território.

Baseado em Gottdiener (1993, p. 44), para caracterizar essas redes, destacando-se: “as redes são acompanhadas de diferentes grupos, incluindo frações não capitalistas quando convém”, dentro da navegação e da rede formada pelos envolvidos em tal atividade, evidenciam-se elementos que detinham o poder estrutural da atividade, desde os empresários do ramo, proprietários dos grandes vapores, até os trabalhadores que proviam tais embarcações com a lenha necessária às caldeiras, coletada nas matas nativas da região. Estes últimos constituem parte do grupo menos capitalizado e que estavam à margem do Estado, pois a maioria trabalhava na informalidade, ou seja, toda rede é uma imagem do poder ou dos atores dominante. Pensar na navegação fluvial era, antes de tudo,

lembrar dos grandes barcos e seus comandantes e ou proprietários. E ainda, o Estado, acima destes, como mantenedor de todo o processo que lhe garantia boa rentabilidade com os produtos transportados para fora da região, até o porto exportador de Paranaguá, no Paraná.

Para o entendimento da rede por eles constituída, cabe a contribuição de Trindade (1998), que revela, dentro das redes, a forma de organização, ações que comportam resultados sociais, políticos e espaciais, através de estratégias, significados e correlações de força, tanto ideológicas como práticas. A estrutura local é resultado das ações dos agentes nas redes, porém em torno dos interesses de quem domina.

Por rede geográfica entendemos 'um conjunto de localizações geográficas interconectadas' entre si 'por um certo número de ligações'. Este conjunto pode ser constituído tanto por uma sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e desenvolvimento, suas fábricas, depósitos e filiais de venda. Pode ser ainda constituído pelas agências de um banco e os fluxos de informações que circulam entre elas, pela sede da Igreja Católica, as dioceses e paróquias, ou ainda pela rede ferroviária de uma dada região. Há, em realidade, inúmeras e variadas redes que recobrem, de modo visível ou não, a superfície terrestre (CORRÊA, 1997, p.107).

Ainda Roberto Lobato Corrêa defende que:

As redes geográficas são, como qualquer materialidade social, produtos e condições sociais e atualmente estamos inseridos em mais de uma rede geográfica e, simultaneamente, excluídos ou ausentes de um número ainda maior de redes (CORRÊA, 1997, p.108).

Para tanto, Corrêa também propõem um quadro de dimensões para análise de redes geográficas onde é possível determinar as redes segundo sua dimensão organizacional. A organização dos atores envolvidos na navegação pode ser qualificada como formal caracterizada pelas empresas que detinham a concessão do poder público para explorar as atividades resultantes da navegação. Ocorria, ao

mesmo tempo, uma forma de organização qualificada como informal, considerando-se o conjunto dos indivíduos que, de maneira direta ou indireta, beneficiavam-se das atividades desenvolvidas na hidrovia e no entorno. Sua dimensão temporal, duração, velocidade de fluxos e frequência possibilitam levantar a dimensão espacial, em escala local e regional, bem como sua conexão interna e externa.

O trabalho era diário. Constantemente, viam-se os vapores navegando entre as cidades, ou ancorados em pequenos atracadouros, descarregando ou sendo carregados de erva-mate e madeira. Toda essa movimentação de trabalhadores no espaço demonstrava que existiam, dentro da rede, os fixos: pontos de embarque ou desembarque fixos e suas unidades funcionais, onde liberavam-se a erva-mate e a madeira para a comercialização, em locais também fixos, os quais mantinham o território da navegação, apropriado pelas empresas e trabalhadores, entre outros atores envolvidos na organização produtiva.

É no movimento diário dos vapores, na negociação com os comerciantes e fazendeiros da região e, até mesmo, no estabelecimento de novos pontos de comércio que emerge o fluxo de toda a rede formada pela navegação. Deste modo, no caso deste estudo, o desenvolvimento de uma região que, através de seus fixos, irá demonstrar a intensa rede de relações entre as diversas áreas que compõem seu território de domínio, como defende Milton Santos:

O espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso junto é o espaço. Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens (...) Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo (SANTOS, 1997, p.77).

Com o advento do sistema de transporte rodoviário, uma nova dinâmica foi colocada diante daqueles que trabalhavam na hidrovia. Os vapores não operariam mais e poucos trabalhadores da hidrovia conseguiram ser absorvidos pelo novo sistema de transporte. Todavia, a grande maioria viu-se obrigada a abandonar a região em busca de trabalho e renda.

CAPÍTULO II

2.1 HIDROVIA NO BRASIL

Segundo o professor Gabriel Cabral, membro da equipe Brasil Escola⁸, as hidrovias são vias pré-determinadas para o tráfego aquático. É um meio de transporte mais barato que as rodovias e as ferrovias, em especial para o transporte de grandes volumes a longas distâncias, sendo muito utilizadas em países desenvolvidos. Porém, o Brasil optou pelo transporte rodoviário, mesmo possuindo grandes bacias hidrográficas que possibilitariam a utilização destas como vias de transporte hidroviário.

Apesar do baixo investimento nessa modalidade de transporte, as bacias hidrográficas dos rios Paraguai, Tietê e Amazonas são utilizadas para a navegação comercial. Além disso, o Brasil possui mais de 4.000 km de costas navegáveis e milhares de quilômetros de rios, onde os trechos mais importantes encontram-se na região Sul e Sudeste⁹.

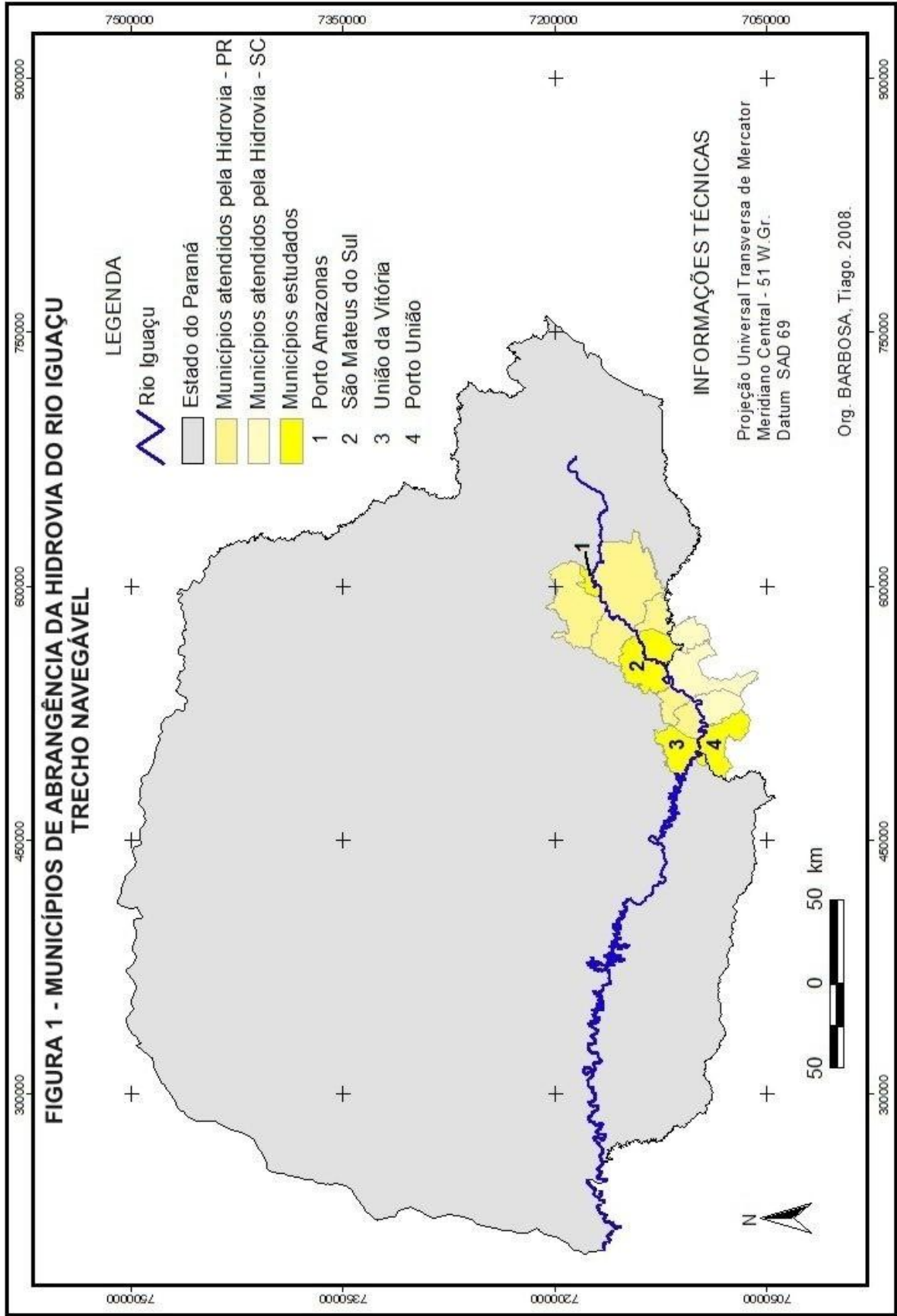
2.2 HIDROVIA DO RIO IGUAÇU

No Paraná, a hidrovia do Rio Iguaçu (Fotografia1) atendia um total de dez municípios: Palmeira, Porto Amazonas, Lapa, São João do Triunfo, Antônio Olinto, São Mateus do Sul, Paulo Frontim, Paula Freitas, União da Vitória e Porto Vitória. Já

⁸ Disponível em <www.brasilecola.com/geografia/hidrovias.htm>. Acesso em 07 de novembro de 2008.

⁹ Pereira D.; Santos D.; Carvalho M. **Geografia Ciência do Espaço – O Espaço Brasileiro**, São Paulo, Atual Editora Ltda., 1997 – Obra para o ensino médio.

no Estado de Santa Catarina: Canoinhas, Três Barras, Rio Negro, Porto União e Irinópolis.



Nem todos os municípios eram atendidos pelos grandes vapores, visto que as dimensões das embarcações não permitiam a sua navegabilidade pelos rios menores, afluentes do Iguaçu. Sendo assim, muitas localidades dependiam da navegação por barcos menores, conhecidos na época por “lanchas”, e canoeiros que desde os primórdios da ocupação da região já navegavam pelo Iguaçu e seus afluentes (RIESEMBERG, 1973).

Mas, em alguns afluentes do Iguaçu a navegação a vapor era possível em virtude da profundidade e largura desses rios. Entre eles aparece o Rio Negro que banha os Estados do Paraná e de Santa Catarina, fazendo parte da divisa entre esses estados. Nasce na Serra do Mar, a menos de 20 quilômetros do Oceano Atlântico, mas corre de Leste para Oeste e acaba por se unir ao rio Iguaçu no km 193. Antes de desaguar no Iguaçu, o Rio Negro recebe o Rio Canoinhas, importante afluente que também permitia a navegação por vapores dentro do Estado de Santa Catarina. Além desses, outro importante rio catarinense é o Rio Timbó que nasce nas vertentes da Serra do Espigão (parte da Serra Geral) e corre de sudeste para Noroeste por 100 quilômetros até desaguar no Iguaçu entre as cidades de Irinópolis e Porto União¹⁰.

No Paraná, o principal afluente do Iguaçu atendido pela hidrovia era o Rio Potinga com 110 km navegáveis. Sua profundidade média é de seis metros, por 40 metros de largura. Mesmo assim sua navegabilidade não era regular, como descreve Arnaldo Monteiro Bach:

A navegação era irregular em virtude da baixa do rio em época da seca. Realizava-se a navegação com vapores de pequeno calado, a remo, a varejão, com lancha a motor e com balsas puxadas a cabo de aço (BACH, 2006, p. 28).

¹⁰ Paraná. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Bacia do rio Iguaçu. Curitiba: SEMA, 2007. Ilus. 16p. (Bacias hidrográficas do Paraná. Uma série histórica. n.1).

No Rio Potinga, além do Porto Soares, não existiam vilas ou cidades ao longo de suas margens, mas pequenos portos de carga e descarga de erva-mate e madeira. Esse rio deságua na altura do quilômetro 199 do Rio Iguaçu (RIESEMBERG, 1973).

No entanto, com a necessidade de ocupar os sertões sulistas e a crescente produção de erva-mate e madeira de pinho, o Governo Imperial concede a uma empresa norte-americana a responsabilidade da construção de uma estrada de ferro que facilitaria a ocupação daquela porção do país, assim como o escoamento da produção extrativista. É a associação da hidrovia com a ferrovia, importante passo para o desenvolvimento territorial.

2.3 HIDROVIA E A FERROVIA

Em 5 de janeiro de 1889, a Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens, que construía a ferrovia entre Curitiba e Paranaguá, requereu do governo uso e gozo do prolongamento da respectiva via férrea. Saindo de Curitiba, seguia até a estação de Serrinha, onde havia um entroncamento sentido Lapa, continuava sempre pela margem direita do rio Iguaçu, cruzava o rio dos Papagaios e ia à Restinga Seca, para continuar até Palmeira e Ponta Grossa. E da cidade da Lapa até Porto Amazonas, com um ramal que se dirigia para o rio Negro (DÖEPFER, 2004).

O trecho de Serrinha a Restinga Seca foi inaugurado no dia 1º de novembro de 1892. A mesma data consta para o ramal até o rio Iguaçu. Com isso, as locomotivas desciam com os vagões até o Porto Amazonas e, manobrando em um

triângulo ali existente, regressavam, carregados, a Restinga Seca (DÖEPFER, 2004).

Em União da Vitória, a linha sul foi iniciada a partir de Ponta Grossa, com a passagem da ferrovia São Paulo – Rio Grande. A inauguração da primeira estação ferroviária se deu em 26 de fevereiro de 1905, que alterou o panorama da região em decorrência da própria estrutura promovida pela chegada da estrada de ferro e intensa migração de trabalhadores envolvidos com a ferrovia (DÖEPFER, 2004).

A hidrovia operou por mais de setenta anos e, com o desenvolvimento do sistema rodoviário de transporte, tanto a navegação a vapor quanto a ferrovia foram paulatinamente extintas. Com o advento do transporte rodoviário, milhares de pessoas envolvidas com a hidrovia e a ferrovia, ficaram sem perspectivas de trabalho e renda.

Estes municípios, servidos pela malha de transporte hidroviária e ferroviária, viveram tempos áureos de desenvolvimento e o encerramento das principais atividades de transporte causou profundas transformações em suas dinâmicas econômicas e sociais. Com isso, houve a necessidade de se procurar novas alternativas produtivas, ou simplesmente estagnar-se diante do abandono e isolamento regional.

2.4 MUNICÍPIOS PESQUISADOS

2.4.1 Porto Amazonas: marco zero da navegação

A hidrovía do Iguaçu tinha como marco zero o município de Porto Amazonas, no Paraná, em virtude de o rio ser navegável a partir deste ponto, pois rio acima as diversas corredeiras não permitiriam tal atividade.

A Professora Jucilda Boscardin Muller¹¹ descreve que no final do século XVIII e início do século XIX a cidade de Porto Amazonas¹² era passagem das tropas vindas da região sul, o local era chamado de Caiacanga. No final da década de 1870, o Senhor Amazonas de Araújo Marcondes organizou a empresa de transporte fluvial, a qual foi a primeira a cortar as águas do Rio Iguaçu. O Coronel tornou-se um fomentador do progresso do vale do Rio Iguaçu e fundador de várias cidades, assim como Porto Amazonas. Paralelamente a navegação, que estava crescendo em ritmo acelerado, surgia a ferrovia que encurtava os caminhos e facilitava a comunicação com outras localidades. Porto Amazonas hoje é conhecida como a Terra da Maçã, pois é o 2º maior produtor do Estado do Paraná, proporcionando muitas divisas ao município. Também há 18 anos acontece a tradicional Festa da Maçã, evento que atrai visitantes de diversas regiões¹³.

¹¹ MÜLLER, J. B. **História de Porto Amazonas**. Curitiba: Ed. Do Autor, 1997. 127p.

¹² Elevada a categoria de município em 1947, conta hoje com uma população estimada em 4.236 de habitantes e uma área total de 186,57 Km², segundo fonte do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2008).

¹³ Disponível em <www.explorevale.com.br/rotadostropeiros/portoamazonas/index.htm>. Acesso em 07 de novembro de 2008.

2.4.2 São Mateus do Sul – Paraná

De acordo com Lange (2005) e Riesemberg (1973), São Mateus do Sul¹⁴ foi inicialmente um pouso de tropeiros viajantes. Somente a partir de 1877 começaram a chegar a essa região os primeiros moradores. Os pioneiros constituíam-se de emigrantes do sul do Brasil e imigrantes espanhóis, alemães e poloneses. Ao passar por São Mateus, o Presidente da Província do Paraná, Alfredo D'Escragnolle Taunay, o Visconde de Taunay, durante sua viagem no Vapor Cruzeiro, encontrou alguns alemães que procuravam explorar o petróleo do xisto iniciando-se assim a fundação de uma colônia que teve o nome de Santa Maria, mais tarde mudado para Maria Augusta e finalmente São Mateus do Sul.

A cidade tornou-se, já nos primeiros anos, o maior centro produtor de erva-mate da região, chegando a produzir anualmente 400 arrobas do produto. Criado através da Lei Estadual nº. 763 de 02 de abril de 1908 e instalado oficialmente em 21 de setembro de 1908 foi desmembrado de São João do Triunfo e passou a ser chamada de São Mateus do Sul em 1943¹⁵.

Em relação à hidrovia, em 1915 o Lloyd Paranaense se estabeleceu com seu escritório central em São Mateus do Sul. Instalaram-se também, além do Lloyd, outras empresas de navegação fluvial, como Portes e Cia. E Venâncio e Cia. A cidade chegou a ter estaleiros com profissionais especializados em armação e montagem de vapores. “Os navegantes concentraram-se na cidade, introduzindo na sua população um novo e numeroso grupo profissional” (BACH, 2006, p. 96).

¹⁴ Possui uma população estimada em 21.118 de habitantes e uma área total de 1334,522 km² segundo fonte do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2008).

¹⁵ Disponível em <<http://www.citybrazil.com.br/pr/smateusdosul/historia.php>>. Acesso em 07 de novembro de 2008.

Atualmente o município conta com a Usina Industrial do Xisto da Petrobrás, INCEPA, indústria de cerâmica com forte presença no mercado nacional e exterior, entre outras indústrias de menor porte.

2.4.3 União da Vitória e Porto União: as gêmeas do Iguaçu

É difícil contar a história de União da Vitória¹⁶ sem contar a história de Porto União¹⁷ (SC), visto serem hoje cidades consideradas as “Gêmeas do Iguaçu”. Em 1916, os estados do Paraná e Santa Catarina firmaram um acordo de limites. O Paraná cedeu parte de União da Vitória para Santa Catarina, sendo criado, em 1917, o município de Porto União. Separado por trilhos e pelas águas do Iguaçu, as cidades compartilham a história de sua formação (LAZIER, 1985).

Em 1769 o capitão Peixoto fundou o Entrepasto de Nossa Senhora da Vitória¹⁸ às margens do Rio Iguaçu, núcleo que originou o atual município. O ano de 1880 marcou a chegada do coronel Amazonas de Araújo Marcondes, “o homem que lançou os alicerces da civilização e tradição união-vitoriense” (LOPES, 2000, p. 57). Em 1881 chegou a primeira leva de imigrantes alemães, vindos de Rio Negro e do Vale do Itajaí. Essas famílias dedicavam-se especialmente à agricultura. Pelo Decreto nº 54, de 27 de março de 1890, a freguesia foi elevada à categoria de vila, e pelo Decreto nº 55, do mesmo dia, mês e ano, foi criado o município de Porto União da Vitória, com território desmembrado de Palmas.

¹⁶ Atualmente União da Vitória possui uma população estimada em 51.350 de habitantes e uma área total de 731,72 km², segundo fonte do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2008).

¹⁷ Porto União conta com 33.095 habitantes e ocupa uma área de 851,24 Km² segundo fonte do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2008).

¹⁸ Disponível em <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/parana/uniaodavitoria.pdf>>. Acesso em 07 de novembro de 2008.

Em 1905 foi inaugurada a estação ferroviária. Junto com os trilhos vieram problemas, por conta da região do Contestado. Em função do Tratado de Limites entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, em 07 de setembro de 1917, a cidade de Porto União da Vitória dividiu-se em duas¹⁹. União da Vitória em território paranaense, Porto União no catarinense, e no meio o Rio Iguaçu.

Segundo o pesquisador José Carlos Veiga Lopes (2000), após o povoamento dos campos de Palmas, Pedro de Siqueira Cortes foi encarregado, em 1842, de encontrar uma ligação por terra com os Campos Gerais, e passou o Rio Iguaçu em vau no dia 12 de abril e chegou à freguesia da Palmeira. Os fazendeiros deliberaram no mês de março de 1846 fazer outra exploração para chegar ao dito vau e foram felizes na iniciativa. Como o vau servia de passagem de animais com carga ou sem ela e igualmente de porto de embarque e desembarque aos que preferissem o trânsito fluvial para a condução de suas cargas, denominaram o local de Porto da União. Esse porto foi utilizado para receber o sal que vinha da barra do rio da Areia e do Rio Negro, destinado ao gado dos campos de Palmas. Em seguida estabeleceram-se também imigrantes sírio-libaneses, que ajudaram a impulsionar o comércio local, e migrantes vindos do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

A cidade de União da Vitória possui opções de ecoturismo e turismo rural, como as Cachoeiras do Córrego Jacu, Cachoeiras do Rio Palmital e outras diferentes opções de lazer e entretenimento, destacando-se o Morro do Cristo, Parque Ambiental Ari Queiroz e a Ponte dos Arcos.

União da Vitória é uma das cidades paranaenses que possui uma das melhores qualidades de vida do Estado, tendo 95% da população alfabetizada, 95% das residências atendidas pela rede de água, esgoto e coleta de lixo, o que lhe

¹⁹ Disponível em <<http://www.prdagente.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=881>>. Acesso em 07 de novembro de 2008.

confere um alto índice de desenvolvimento humano. Na educação, além das escolas de ensino fundamental e médio, conta com três instituições de ensino superior: O Centro Universitário UNIUV, e as Faculdades Uniguaçu e a Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de União da Vitória - FAFI-PR, que oferecem diversos cursos, atendendo parte da região Norte de Santa Catarina e Sul do Paraná.

Associada a Porto União, as cidades concentram um respeitável centro de formação superior, como a Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras, a Unidade de Ensino Superior do Vale do Iguaçu e a Universidade do Contestado.

A economia de Porto União é baseada na indústria de alimentos e de derivados da madeira, pecuária leiteira e piscicultura. Conta também com diversos pontos turísticos como cachoeiras, edificações do começo do século XX e manifestações folclóricas das etnias alemã, polonesa e italiana, que promovem eventos culturais e festas típicas ao longo do ano.

2.5 HISTÓRIA DA HIDROVIA DO RIO IGUAÇU

2.5.1 O uso da historiografia

A influência do presente e o constante movimento das sociedades, avançando ou recuando, promovendo processos de interação social, rivalidades, oposições, divergências, adequações, incorporando novas idéias, acabam por provocar fatos sociais importantes na construção da história. Desta maneira, a história é uma realização humana, individual ou coletiva, através de seus feitos, obras e na abstração realizada no tempo presente.

A História procura especificamente ver as transformações pelas quais passaram as sociedades humanas. As transformações são a essência da História; quem olhar para trás, na História de sua própria vida, compreenderá isso facilmente. Nós mudamos constantemente; isso é válido para o indivíduo e também é válido para a sociedade. Nada permanece igual e é através do tempo que se percebe as mudanças (BORGES, 1998, p.18).

Assim colocado, constitui-se em sociedade o povo que tem uma história para poder eternizar a sua identidade, manter seus aspectos culturais e cultuar suas tradições no presente. Ações dos seres humanos sobre a natureza, suas relações e transformações provocadas, constituem os ingredientes que marcam, no transcurso do tempo, a História das civilizações.

Desta maneira, a História da Hidrovia do Rio Iguaçu tem nos fatos o sustentáculo necessário para o entendimento da organização social advinda de uma atividade econômica específica. Tais realizações foram sendo definidas pelo grau de importância histórica, medindo-se o envolvimento dos atores e os efeitos de suas ações, objetivando avaliar os reflexos ou implicações que tenham tido ou que ainda têm, no meio social.

Empregadas como instrumento de análise, as noções de *memória e história* foram articuladas para dar conta dos processos sociais relativos à interpretação do passado, à construção de biografias, à construção de identidades e à compreensão dos movimentos sociais. Os relatos memoriais, apresentados pelos habitantes mais antigos das cidades paranaenses de Porto Amazonas, São Mateus do Sul, União da Vitória e Porto União, esta última no Estado de Santa Catarina, foi um aspecto importante levado em conta na pesquisa. Tanto os relatos orais como os documentos vieram a ser as fontes que melhor retrataram o modo de vida daqueles que presenciaram a atividade de navegação a vapor pelo Rio Iguaçu. Com isso, foi sendo estabelecida um tipo de narrativa histórica que destacou as lembranças de

eventos contados ou vividos pelos habitantes e ex-hidroviários destas localidades que produziram a história associada ao lugar na qual ela foi construída, permitindo ou restringindo fatos. Assim, a análise da memória social tornou-se possível pela articulação da história com o lugar que acaba por definir o que é dito nas narrativas.

2.5.2 A importância do “lugar” na história

A riqueza cultural contida nos espaços de relações humanas é influenciada diretamente pelo local onde estas relações ocorrem e pela história passada e presente da sociedade que, juntamente com a memória, caracterizarão a cultura dos povos que darão identidades aos lugares e, portanto, variados significados culturais. Assim, podemos entender o lugar como um espaço de múltiplos significados que consolidam as identidades individuais e coletivas.

O lugar ‘não é apenas um quadro de vida, mas um espaço vivido, isto é, de experiência sempre renovada, o que permite ao mesmo tempo, a reavaliação de heranças e a indagação sobre o presente e o futuro’ (SANTOS, 1993, p. 114).

Para tanto, cabe aqui identificar alguns autores que consideram o lugar como sendo, principalmente, um produto da prática humana, possuindo mais que o sentido geográfico de localização, “(...) mas a tipos de experiências e envolvimento com o mundo, a necessidade de raízes e segurança” (RELPH, 1979). Assim, Yi-Fu Tuan (1975), afirma que o “lugar é um centro de significados construído pela experiência”, pela transformação do espaço físico em “lugar”.

Toda cultura, antiga ou moderna, de nações políticas e socialmente complexas ou de pequenos grupos de caçadores e coletores nômades, transforma o ‘espaço físico’ em ‘lugar’, ‘território’ ou ‘lar’. Essa regra não se amplia apenas aos espaços privados, ao interior de casas ou aos locais de

culto. Ruas, caminhos, praças, campos, montanhas, rios, praia e mar são apropriados pelos grupos humanos de acordo com concepções que são próprias de seus modos de vida (ARANTES, 1984, p.9).

A apropriação do espaço, levantada por Antônio Augusto Arantes, passa necessariamente pelas relações afetivas e políticas que são produzidas e desenvolvidas a partir da convivência com o lugar e com o outro. Desta maneira, sentimo-nos protegidos e seguros pela carga de sensações e emoções que existem nessa relação, que nos transmite boas lembranças ou até mesmo a sensação de lar (TUAN, 1975). Para Buttimer (1985, p. 228), “lugar é o somatório das dimensões simbólicas, emocionais, culturais, políticas e biológicas”.

Desta forma, a pesquisa por necessitar da história para sustentar seus objetivos, articula-se com o lugar de produção da sociedade, tanto política como cultural e econômica, pois “a articulação da história com um lugar é a condição de uma análise mais precisa da sociedade” (CERTEAU, 1982, p. 77), constituindo-se em um processo histórico-geográfico.

2.6 SOBRE A HISTÓRIA OFICIAL DA HIDROVIA

Os primeiros trabalhos surgidos a partir de livros e periódicos regionais só podem ser compreendidos dentro dos objetivos dos autores que procuraram naquele momento relatar como uma epopéia a história da hidrovía, valorizando dimensões políticas e grandes personagens históricos do sul pioneiro, a chamada “história oficial”. Inevitavelmente tais relatos acabaram por influenciar também muitas narrativas pessoais, principalmente das gerações que não vivenciaram o período de funcionamento da hidrovía, mas dela tem conhecimento.

Esses autores valorizaram em seus livros os aspectos positivos e tornaram o passado imutável, descrevendo os fatos de forma heróica e enaltecadora, praticamente esquecendo-se de que a vida destes hidroviários e da população que direta e indiretamente sobrevivia da atividade de navegação, também foi construída de situações contraditórias e banais, tão importante quanto às personalidades que compõem tais relatos.

Em obras mais recentes, como “Vapores”, de Arnaldo Monteiro Bach (2006), “Iguaçu: um caminho pelo rio” de Francisco Lange, (2005) e “Rio Iguaçu e o Último Apito” de Raul Ferreira Döepfer (2004), já ocorre considerações a respeito das dimensões sociais e culturais deste momento histórico único, não ficando apenas centrado no enfoque das tradições econômicas e políticas que determinaram a organização territorial daquela porção do vale do Iguaçu.

A atividade de navegação não teria existido se não fossem estas destacadas personalidades que investiram altas somas financeiras na aquisição de barcos e nas estruturas necessárias para que a hidrovia pudesse realmente operar. Estes investidores compunham a classe privilegiada da burguesia capitalista dominante da época, emergindo nos relatos históricos como os verdadeiros responsáveis pela nova organização econômica daquela porção do Estado do Paraná.

No entanto, outros atores também irão compor o alicerce desta história. A história dos homens, mulheres e crianças comuns, histórias que há muito vêm caindo no esquecimento, sob a sombra dos valores e costumes da classe dominante, transformando-se em narrativas melancólicas, destacando o romantismo da época, o aspecto das embarcações com seus comandantes e tripulantes associados aos incidentes e imprevistos que ocorriam durante as viagens.

Como anteriormente citado, a história dos pioneiros do vale do Iguaçu, publicada em livros de autores regionais, periódicos e arquivos da Biblioteca Pública do Paraná, bem como nas páginas da internet, é marcada pela narrativa de cunho heróico e glorioso àqueles primeiros habitantes dos sertões sulinos, como o relato histórico de Porto Amazonas na página da Prefeitura Municipal:

A primeira expedição iniciou em 05 de dezembro de 1768, comandada pelo Tenente Domingos Lopes Cascais, com trinta integrantes e três canoas; após três meses de sofrida exploração retornaram ao Porto de Nossa Senhora da Conceição de Caiacanga (atual Porto Amazonas) onde tinham feito o embarque (Disponível em <<http://www.portoamazonas.pr.gov.br>>. Acesso em 14 de abril de 2008).

Ainda, em documento arquivado na Biblioteca Pública do Paraná sobre a história do município:

Foi naquelas paragens que os intrépidos bandeirantes, Zacarias Dias Côrtes e José Ferreira dos Santos, juntamente com o Padre Ponciano José de Araújo, se estabeleceram com grandes fazendas de criação de gado, arrastando todas as dificuldades da época.

Intrépidos, ou não, os primeiros habitantes estavam voltados para a ocupação e determinação de propriedades que lhes trouxessem a rentabilidade econômica e, conseqüentemente, o poder, nem que para isto a força fosse necessária, e foi. Enfrentaram a resistência de povos indígenas como os Kaingang e Guarani, tribos que ocupavam o sul do Estado do Paraná e hoje estão concentrados em pequenas reservas nos municípios de Palmas e Inácio Martins. Era o início da ocupação e o estabelecimento de um novo território e de sua manutenção.

2.7 A OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

A história da Hidrovia do Rio Iguaçu é contada em diversas obras: publicações regionais, páginas na internet dos municípios ribeirinhos, jornais e documentos arquivados na Biblioteca Pública do Estado do Paraná, além de documentos das próprias prefeituras. Os relatos que se seguem foram pesquisados nessas fontes, objetivando o conhecimento do processo histórico que proporcionou o surgimento da hidrovia.

Em meados do século XVIII, iniciou-se uma nova fase de ocupação territorial através do Caminho do Viamão. De grande importância para a ligação entre as regiões Sul e Sudeste do Brasil, este caminho não era o único, mas talvez o principal que ligava o Sul do Brasil a São Paulo. Por ele transitavam os tropeiros, que conduziam o gado para ser vendido na feira de Sorocaba. As pousadas, criadas ao longo do trajeto, deram origem a várias cidades onde o território passou a ter outra dinâmica organizacional, tão significativa e determinante quanto a anterior, consolidando a ocupação territorial e já mostrando sinais de uma cultura específica fundada na atividade pecuarista²⁰.

O ciclo econômico passou, em seguida, para a exploração da erva-mate, e permaneceu até hoje, porém em menor quantidade se comparada com o início deste processo. Posteriormente, a madeira constituiu forte atração econômica e alavancou o desenvolvimento da região, permanecendo como sustentáculo da economia local até os dias de hoje, embora em escala muito reduzida, visto que a exploração devastou indiscriminadamente a mata nativa no início do século com a idéia de que jamais acabaria (FRANÇA, 2001).

²⁰ Disponível em <<http://www.cultura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=1>>. Acesso em 07 de novembro de 2008.

A falta de meios de transportes para o escoamento da produção local, tanto da erva-mate como da madeira beneficiada, proporcionou o surgimento de canoeiros que navegaram durante trinta anos. Estes transportavam produtos como erva-mate, couro, charque e outros comercializados nos campos de Palmas – PR, no seu retorno do Porto de Caicanga, hoje Porto Amazonas até Porto da União da Vitória. Abasteciam os fazendeiros de sal para o gado, ferramentas, gêneros alimentícios não produzidos na região, tecidos e tudo o que fosse necessário para a sobrevivência dos habitantes, das fazendas e das cidades ribeirinhas, são as notícias mais antigas que se tem do uso da navegação no Iguaçu com finalidades diretamente comerciais. Contudo, deve-se deixar claro que, mesmo antes da navegabilidade representar um fator importante à economia, já existiam “primitivas” embarcações que por ali transitavam desde remotos tempos, utilizadas por nativos e expedições (FRANÇA, 2001).

2.7.1 As primeiras iniciativas de implementação da hidrovia

Com olhares despertados por parte das autoridades provinciais do Paraná e sentindo esse potencial de navegabilidade como um importante aliado ao desenvolvimento econômico, os engenheiros José e Francisco Keller foram designados em julho de 1866 para efetuar um estudo completo sobre as qualificações do Iguaçu e a possibilidade de navegação por embarcações maiores até União da Vitória. O resultado do relatório proporcionou um aumento significativo pelo interesse de se explorar comercialmente a navegação no rio Iguaçu²¹.

²¹ Disponível em <http://www.cmportoamazonas.pr.gov.br/historia_04.html>. Acesso em 06 de junho de 2007.

Mas, mesmo antes do início da navegação a vapor, a região já proporcionava o surgimento de seus primeiros beneficiados. José e Francisco Keller, pai e filho, tornaram-se engenheiros prestigiados no governo imperial. Tão logo apresentaram o relatório da exploração do rio Iguaçu, em 1866, foram imediatamente contratados para levantar a região das cachoeiras do Rio Madeira objetivando delimitar o melhor traçado de uma ferrovia que faria o escoamento da borracha no noroeste do Brasil (DEAN, 1989). Os engenheiros Keller converteram-se em figuras de real importância para o país, em especial para o sul pioneiro, sendo citados como os atores que elaboraram não só o relatório definitivo que possibilitou a navegação, também os primeiros relatos da fauna, flora e geologia do rio Iguaçu, que posteriormente foi aprofundada por Reinhard Maack²².

Diante da positiva de navegabilidade, surge a fotografia do então Tenente-Coronel Manoel de Oliveira Franco que, em 1871, desponta como um dos primeiros interessados. Em abril do mesmo ano, a Assembléia Legislativa Provincial emite um decreto cujo teor conferia ao mencionado Manoel de Oliveira Franco o privilégio da navegação, cuja vigência seria de 50 (cinquenta) anos. Com o decreto tendo entrado no Palácio da Presidência da Província, o tenente-coronel, ao justificar tal pedido, defendeu a importância da atividade ao progresso paranaense. Infelizmente, o Presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa negou as vontades da parte interessada, baseando-se na legislação imperial em vigor, por entender que a concessão ofenderia direitos da Província de Santa Catarina, ciente da existência de reivindicações desta, relacionadas a terras situadas às margens esquerdas dos rios

²² Reinhard Maack (1892-1969) foi grande contribuidor para a ciência, principalmente nas áreas de geologia, paleontologia, geografia e biologia. No Brasil foi reconhecido como primeiro naturalista do Paraná. Disponível em: <http://www.loboguara.com> Acessado em 17 de maio de 2008.

Iguaçu e Negro, respectivamente (questão que só veio a ter fecho pelo Acordo de Limites de 1916)²³.

Entretanto, a Assembléia Legislativa insistiu, pois mais de 66% dos deputados votaram favoravelmente ao projeto. Tal insistência da Assembléia Legislativa talvez seja justificada pelo fato de ter sido o senhor Manoel de Oliveira Franco, deputado da província, carregava os títulos de Barão, Brigadeiro e Tenente-Coronel. Pessoa de muitas terras no Paraná e Santa Catarina que “beneficiou” muitas famílias de imigrantes doando parte de suas propriedades para o cultivo e a pecuária e, conseqüentemente, o desenvolvimento dos sertões sulinos do país. Assim sendo, a Casa Legislativa reenviou o decreto em 14 de Abril de 1871, com destino ao Secretário do Governo Provincial, com o fim de ser conduzido aos Poderes Executivo e Legislativo Imperiais, almejando uma posição definitiva por parte dos mesmos, decidindo a aprovação ou reprovação do Decreto favorável a Manoel de Oliveira Franco. Assim, cerca de “dois terços” da Assembléia Geral do Império Brasileiro votou favoravelmente à concessão. Porém, a iniciativa do Tenente-Coronel não prosperou²⁴.

Como consta do documento oficial da história de Porto Amazonas, em 1876 o Sr. George Rivington requer o privilégio de navegação pelos rios Iguaçu e Barigüí, com direito exclusivo de construir e usufruir dum canal de ligação entre Curitiba e o rio Iguaçu. Esta iniciativa difere da intenção do Tenente-Coronel Manoel de Oliveira Franco, pois a área solicitada para a concessão não é a mesma do recorte espacial pesquisado aqui, entretanto, é importante no que se refere ao desenvolvimento da

²³ Disponível em <http://www.cmportoamazonas.pr.gov.br/historia_04.html>. Acesso em 05 de janeiro de 2007.

²⁴ Disponível em <http://www.cmportoamazonas.pr.gov.br/historia_04.html>. Acesso em 05 de janeiro de 2007.

atividade hidroviária e para a própria história da economia paranaense no que diz respeito ao desenvolvimento do vale do Iguaçu (VEIGA, 2000, p. 172).

A História veio demonstrando que havia a necessidade clara de ocupar os sertões sulinos e uma das alternativas era a de permitir que companhias estrangeiras tivessem a posse de terras para promover tal ocupação. Evidentemente não era o objetivo principal de tais companhias, mas a iniciativa do Império, abrindo as fronteiras para a franca exploração, permitiu que empresas estrangeiras aproveitassem ao máximo as riquezas naturais em seu processo de “colonização” do território.

Uma das empresas que se beneficiou dessa generosidade e necessidade do império foi a Empresa Kitto, do senhor Charles Willian Kitto. Um inglês que em 1873 acordou com o império um contrato para o assentamento de 30.000 colonos ingleses no vale do rio Iguaçu e, em 1876, foram adquiridas terras no atual município de Porto Amazonas, mas a colonização foi um fracasso – não durou um ano completo (VEIGA, 2000, p. 172).

A perspectiva de exploração comercial da navegação levou os ingleses a requerer, através do senhor Rivington, agente da empresa Kitto, ao então Presidente Lamenha Lins, a concessão da navegação fluvial nos rios Iguaçu e Barigüí. Tal requerimento foi repassado do Executivo Provincial para votação no Legislativo. Tendo sido aprovada, foi assinada a Lei nº 464 de 15 de Abril de 1876, onde ficava o Governo da Província autorizado a conceder privilégio de cinquenta anos à empresa Kitto para a navegação fluvial a vapor. Teriam um ano para iniciar as atividades, visto a facilidade que a atividade daria ao urgente desenvolvimento do vale (VEIGA, 2000, p. 172).

No contrato que o governo firmaria com o empresário, regularia as condições precisas para que os trabalhos nos rios e canais se realizassem no mais curto prazo possível; findo o prazo do privilégio, o material e obras executadas seriam avaliados e poderiam ser comprados pela província; o empresário sujeitaria, ao governo, o plano e escalas de sua navegação, a tarifa de fretes e passagens para serem aprovados. Com a rescisão do contrato celebrado entre o governo imperial e Kitto, tudo ficou parado (RIESEMBERG, 1973, p. 98).

Com o insucesso do empreendimento encabeçado por Rivington, aparece em 1878 o Brigadeiro José Correia Bittencourt, que de maneira semelhante requere privilégios de navegação, agora na região que se tornará a primeira hidrovia paranaense. Seu pedido foi aprovado a 25 de maio de 1878. Teria direitos de navegação até Porto União da Vitória, passando pelos afluentes Negro, Várzea e demais tributários. Ficariam revogados os dispositivos da lei nº 464 de 15 de abril de 1876 (privilégio a Kitto) e quaisquer outros em contrário. Algumas disposições: pelo prazo de trinta anos de concessão eram garantidos juros de 7% ao ano, sendo aplicados sobre um capital total de até 400 contos de réis. Poder-se-ia desapropriar terras para a construção de portos, se necessário (VEIGA, 2000, p. 173).

Apesar disso, em 29 de maio, o Presidente da Província do Paraná Rodrigo Octávio de Oliveira Menezes, negou a sanção explicando que, embora tal projeto pudesse ser aceito de acordo com a legislação vigente, impossível seria de ser sustentado diante do quadro financeiro no qual a Província se encontrava. Sendo assim, apesar de tentativas posteriores da Assembléia Provincial, o decreto não foi sancionado (VEIGA, 2000, p. 173).

As dificuldades de implementação da hidrovia não eram apenas econômicas, pois eram necessários altos investimentos financeiros. Mas tal empreendimento tornava-se difícil também pelas condições naturais da região: enchentes ou secas, o corte e a manutenção da mata ciliar, assoreamento do rio,

doenças tropicais como a malária e a febre amarela. Também, pela falta de infraestrutura, maquinário e equipamentos próprios e a escassez de mão-de-obra especializada na construção, manutenção e condução das embarcações. Diante disto, de nada adiantaria o empreendedor possuir a concessão para a navegação se não contasse com profissionais que o apoiassem com sua força de trabalho, ao passo que a região, até aquele momento, era ocupada por uma pequena parcela de imigrantes e posseiros que nada sabiam de navegação fluvial, o que contribuiu para impossibilitar as primeiras tentativas.

2.8 A EFETIVAÇÃO DA HIDROVIA

Aumentava a importância do Rio Iguaçu como a principal alternativa para o escoamento da produção de erva-mate, pois o Estado do Paraná vivia um “boom” das exportações do produto naquele período, beneficiando e promovendo o progresso de cidades como a então Porto União da Vitória, que estava também ligada ao tropeirismo e a produção e transporte da erva-mate, pois sua produção encontrava-se em franco desenvolvimento, configurando-se como o principal pilar da economia do Estado naquele período e sendo responsável pela ascensão social de muitos produtores.

Em torno do mate se insere a história paranaense relativa ao século XIX. Desde os tempos da Comarca, mas principalmente após a emancipação política, a burguesia ervaiteira deteve os poderes e definiu um modelo de sociedade local (SANTOS, 1995).

Incentivado pelo governo imperial, que prometia a rápida valorização das terras adquiridas à margem do Iguaçu, o fluxo de imigrantes europeus aumentava

consideravelmente; esta ocupação estimulou a demanda por caminhos, bem como por meios de transporte e comunicação (LANGE, 2005, p. 33).

Outro fator estimulante foram as informações contidas no “Mapa Geral da Província do Paraná com os Caminhos de Ferro Estudados e Projectados – 1876”, organizado pela “Inspecção Geral das Terras e Colonização” onde consta o que deveria ter sido o traçado das primeiras estradas de ferro no Paraná, com linhas passando pelos vales dos rios Ivaí, Piquiri, Iguaçu e ramais que interligariam os mesmos. Como indica o mapa, destaca-se o caminho terrestre e fluvial. Assim, os rios Negro e Iguaçu serviriam de via para o transporte de significativa parcela da produção do Estado. Tais ferrovias não foram concretizadas, mas o projeto encorajou aquele que se tornaria a fotografia mais importante da história do vale do Iguaçu: Amazonas de Araújo Marcondes (1847/1924), o Coronel Amazonas (LANGE, 2005, p. 33).

Natural dos campos de Palmas no Paraná, o Coronel Amazonas, ciente dos projetos do governo imperial na construção de ramais ferroviários, vislumbrou a possibilidade de exploração comercial da navegação. Tendo sido voluntário na Guerra do Paraguai e por possuir prestígio na corte requereu ao imperador D. Pedro II a graça de conceder-lhe o privilégio da navegação a vapor no rio Iguaçu e em seus tributários. Tal concessão ocorre através do Decreto Imperial nº. 7.248 de 19 de abril de 1879. O decreto concedia ao Cel. Amazonas a autorização de estabelecer por si, empresa ou companhia de navegação a vapor no rio Iguaçu e tributários (rios Negro, Pottinga, Timbó e Canoinhas). Iniciou-se, assim, uma nova fase de desenvolvimento econômico e social do Vale do Iguaçu na economia paranaense (LANGE, 2005, p. 33).

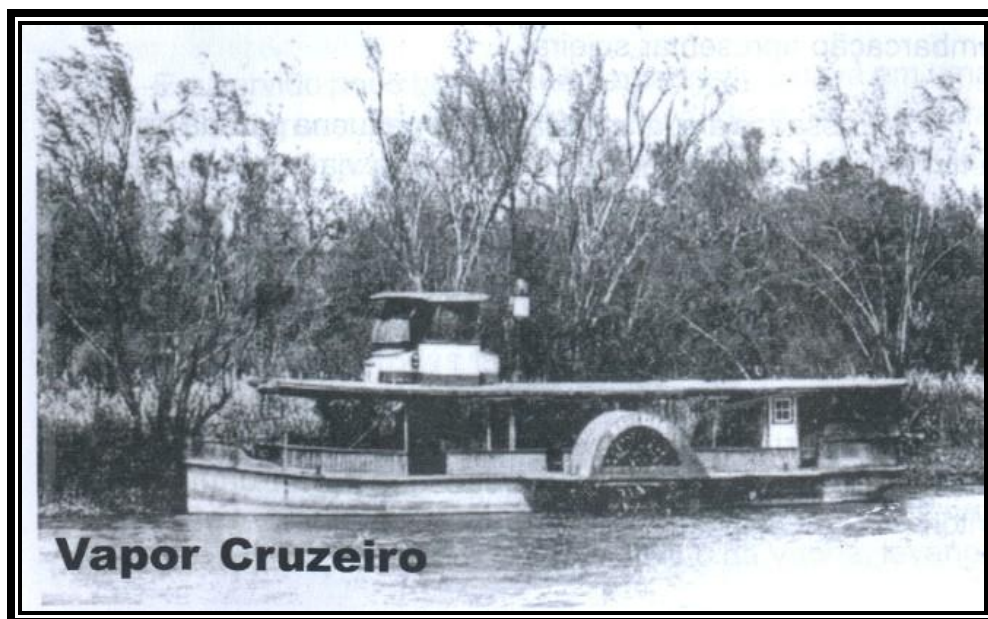
Não foi somente o prestígio do Coronel Amazonas que foi decisivo para que o Governo Imperial concedesse a ele a possibilidade de explorar comercialmente a navegação, em carta ao governo Imperial, o Coronel Amazonas informou que não pedia favores “pecuniários,” como outras empresas de melhoramentos o faziam e, que ainda, se propunha a por em prática tão “palpitante necessidade para a Província do Paraná” com recursos próprios (LANGE, 2005, p. 34).

O verdadeiro interesse do Coronel Amazonas não era apenas a exploração comercial pelo rio Iguaçu. Ao requerer a “graça de conceder-lhe o privilégio da navegação,” o Coronel Amazonas colocava como base do seu pedido a concessão de terras devolutas pelo Império, explicando que “(...) se o peticionário contar apenas com a renda do transporte, naufragará incontestavelmente a sua tentativa, porque aquela nem dará para o custeio da navegação” (LANGE, 2005, p. 34).

Assim, ele requereu terras com a promessa de promover “(...) a afluência de gente para a zona do Iguaçu e rio Negro” (LANGE, 2005, p. 34) e instalar os imigrantes em duas fazendas-modelo, sendo uma para lavoura e outra para a criação dentro daquele espaço concedido. O Coronel Amazonas não só conseguiu tais terras como cumpriu todas as cláusulas do contrato, instalando imigrantes ao longo das margens dos rios Iguaçu e Negro, que naturalmente, fizeram uso do transporte a vapor do senhor Amazonas.

O privilégio dispunha que a navegação iniciaria com um rebocador a vapor e batelões necessários ao transporte de cargas e passageiros, tendo poderes para aumentar a frota como entendesse conveniente, formar empresas ou companhias, e, inclusive, podendo passar o privilégio a outros. O período da concessão entraria em vigor no prazo de um ano a contar da instauração do Decreto.

A data de 17 de Dezembro de 1882 é muito importante à História da Navegação Fluvial pelo rio Iguaçu. Nesse dia o Cel. Amazonas de Araújo Marcondes finalmente dá início à navegação a vapor no Iguaçu, lançando às águas a embarcação batizada com o nome “Cruzeiro” (Fotografia 1).



Fotografia 1 - Vapor Cruzeiro

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa

2.8.1 O apoio institucional

Atendendo ao pedido das empresas que exploravam a navegação no rio Iguaçu, o Departamento Nacional de Vias Navegáveis estabeleceu na cidade de Porto Amazonas, na década de 1930, a Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu. A sede da Comissão foi erguida junto à cachoeira, na margem direita do rio (DÖEPFER, 2004, p.21), (Fotografia 2).



Fotografia 2 - Ao fundo casa sede da Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu em Porto Amazonas (PR) - Dec.de 1940

Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa

Constituída de casa residencial para os engenheiros, escritório, oficina mecânica, almoxarifado, carpintaria, armazém de gêneros alimentícios e produtos de primeira necessidade (DÖEPFER, 2004, p. 22). Além disso, casas flutuantes serviam de alojamento para os capatazes e operários os quais dispunham de equipamentos de mergulho e guinchos (ANEXO 3, Fotografia 3.1).

O objetivo era realizar a manutenção da via navegável, retirando do seu leito as árvores caídas, desmatamento da mata ciliar onde limitavam a margem a cinco metros da barranca do rio onde os vapores deveriam passar. Também retiravam qualquer obstáculo que dificultasse ou prejudicasse a navegação. A Comissão também mediu e demarcou todo o trecho navegável do Iguaçu, colocaram e denominaram marcos numéricos a cada quilômetro, iniciando em Porto Amazonas

e tendo seu último marco instalado na localidade de Lagoa do Norte, próximo à barra do rio Potinga. Este foi o último marco colocado pela Comissão, porém a hidrovia operava até o quilômetro 320, em União da Vitória (DÖEPFER, 2004).

Também foram realizadas obras com espigões, diques, canalizações, braços secundários e guias correntes no leito do Iguaçu, tendo sido de fundamental importância os trabalhos realizados pela Comissão, proporcionando considerável melhoria e segurança aos vapores, bem como gerando empregos para uma boa parcela da população que habitava às margens do rio.

Os funcionários da Comissão desempenharam papel fundamental na estruturação das comunidades às margens do rio, geravam dividendos para o comércio local e configuravam-se como uma classe de trabalhadores diferenciada e especializada diante da atividade da hidrovia. Com o término da navegação, muitos operários permaneceram nas localidades enquanto os demais acompanharam a transferência da Comissão para a cidade de Paranaguá.

2.9 OS VAPORES

2.9.1 O vapor “Cruzeiro” – o primeiro que navegou no Iguaçu

Suas dimensões eram de 80 palmos de comprimento; 26 de boca; potência do motor na casa dos 18 cavalos-vapor; capacidade para transporte de 800 arrobas (12 toneladas); navegava a uma velocidade de 12 Km/h. A referida embarcação foi comprada no Rio de Janeiro. Chegou via marítima, ao porto de Antonina onde foi desmontado, subindo a Serra do Mar pela Estrada da Graciosa em carroções

puxados via tração animal. Foi remontado, tendo seu casco rebitado nas proximidades de Porto Amazonas (DÖEPFER, 2004, p. 46).

Consumia numa viagem 25 metros cúbicos de lenha, levando dois dias para descer o rio de Porto Amazonas até União da Vitória. Para percorrer o caminho inverso, o tempo de viagem era de quatro dias (DÖEPFER, 2004, p. 46).

Alguns meses mais tarde o primeiro vapor era desembarcado em partes no Porto de Antonina. A carga era composta de chapas de aço, longarinas de ferro, toda a proa em uma só peça, caixotes de rebites a maquinaria que fora fabricada em Londres em 1878, tudo isto foi transportado em onze grandes carroças, puxadas por bois até o Porto de Caiacanga. A viagem durou quatro meses subindo a serra da Graciosa até que o barco pudesse chegar ao estaleiro em Caiacanga para ser montado (LAZIER, 1985, p. 21).

2.9.2 O segundo e o terceiro vapores lançados pelo Cel. Amazonas Marcondes

Antes do segundo vapor, foi colocado em uso um rebocador batizado com o nome “Brasil”. Já o 2º foi lançado em 1889, batizado com a denominação “Visconde de Guarapuava” (ANEXO 3. Fotografia3.2), que foi construído em União da Vitória, tendo por base as mesmas características do “Cruzeiro”, porém com motor de maior potência.

O 3º, com denominação “Potinga” foi adquirido de Francisco Fasce Fontana. Antes da sua aquisição, navegava pelo rio Tibagi, batizado com o nome “Fontana”. Ostentava uma potência de 60 cavalos-vapor, 22 metros de comprimento e 5 m. de largura (RIESEMBERG, 1973, p. 73).

2.9.3 Uma frota vai sendo delineada

De acordo com Alvir Riesemberg (1973, p. 74) surgem os vapores “Vitória”, “Curitiba”, “Rio Negro”, “São Carlos”, “Tupi”, “Iguaçu”, “Peri”, “Paraná”, “Paranaguá” e “Palmas”. Embarcações menores, acionadas a motor de explosão, também eram presentes, sendo elas: “Rosa”, “Lira”, “Íris”, “Santa Tereza” e “Operária”. Mais tarde, encontra-se: o “Leão”, “Sara”, “Rio Apa”, “Santa Maria” (ANEXO 3. Figuras 3.3, 3.4, 3.5 e 3.6). A navegação, mesmo com tantos vapores, estava apenas no início, pois os barcos pertenciam a empresários, em sua maioria ligada ao ramo da erva-mate. Porém, a navegação estava limitada ao período das safras, parando quase que completamente no período da entressafra, além disso, os longos períodos de estiagem, em que o rio diminuía seu nível, comprometiam a navegação que era interrompida. Com isso, a tripulação dos vapores, mão-de-obra especializada composta por pilotos, maquinistas, marinheiros e mecânicos não poderia ser dispensada a todo o momento, tendo o risco de não poder contar com eles diante da normalidade das atividades. Isso representava um custo muito elevado aos proprietários das embarcações, forçando-os a operar como empresa de transportes gerais, alternativa que não convinha ao industrial do mate.

Os vapores não possuíam grandes proporções por causa da imposição das características dos rios pelos quais navegavam. Aos poucos os vapores foram evoluindo. Do transporte de mercadorias, principalmente madeira (quando iniciada a indústria madeireira no Vale do Iguaçu) e erva-mate, paulatinamente foram se adaptando ao transporte de passageiros, instalando-se cabines e refeitórios razoavelmente confortáveis para a época. As variações de condições da navegabilidade do rio e o agenciamento de transporte de cargas e de passageiros

causavam aborrecimento aos donos dos vapores, obrigando os mesmos a transformarem-se em empresários de transporte (BACH, 2006, p. 47).

Assim, convidados por Nicolau Mäder, outros proprietários de vapores uniram-se na formação de uma única empresa, objetivando atender às diversas necessidades de transporte e que pudessem colocar à disposição dos clientes, diversos tipos de embarcações. Mäder entendeu que a fusão das empresas de navegação poderia resolver os problemas de transporte na região. Eleito presidente da companhia, Nicolau Mäder ponderou ainda que “(...) o transporte estando concentrado em uma só empresa, esta se tornaria forte e seria atendida pelo governo na limpeza e desobstrução daquela via fluvial” (BACH, 2006, p. 66). A união contaria com vários tipos de embarcações, que seriam distribuídas conforme a carga, sua localização e o nível do rio; além disso, unificaria também a administração e as equipes de trabalhadores.

É fundada a Lloyd Paranaense S.A., em 15 de março de 1915, com sede em São Mateus do Sul – PR, sob a denominação de Empresa de Navegação Fluvial. A companhia revolucionou a navegação, reaparelhou a frota e padronizou a alimentação, organização do trabalho, salários e a cor das embarcações. Os tripulantes eram destinados às embarcações de acordo com a necessidade, além de distribuírem os vapores conforme seu tamanho e calado. Construiu-se agências pelos principais centros de produção, o que aumentou o volume de carga. Como resultado, a navegação viveu seu período áureo e a Lloyd ampliou significativamente a sua frota e seus proprietários adquiriram grande prestígio e respeito diante do governo, bem como com a população (BACH, 2006, p. 47).

Deste modo, a Lloyd se estabeleceu pelo viés do capital, proporcionou um ordenamento operacional e dele se beneficiou economicamente. Não era um poder

do Estado, mas um poder regional assumido por empresários que exploravam a atividade que os enriquecia e que lhes dava poder e prestígio. Mas, com o passar dos anos, as estradas de rodagem foram ligando a região da erva-mate à Curitiba, facilitando o transporte e gradativamente encerrando a navegação que não era mais viável. Assim, em 1953 a Lloyd Paranaense deixou de operar.

Porém, dentro de toda a estrutura da Lloyd, nas cabines, diante dos motores a vapor, nas matas e estaleiros, uma classe de trabalhadores silenciosamente construiu outra parte da história da hidrovia, a história paralela aos grandes empresários, a história daqueles que deram vida aos vapores e que, com o final da navegação dispersou-se, numa tentativa de adaptar-se a outras funções. Já os barcos foram desmontados ou transferidos para outras localidades. O rio silenciou em abandono, a mata marginal avançou sobre os velhos pontos de embarque, fechando-os, e algumas povoações que cresceram em função deles entraram em melancólico arruinamento. “Encerrou-se, assim, o mais famoso ciclo da história do vale durara 74 anos” (RIESEMBERG, 1973, p. 87).

CAPÍTULO 3

3.1 PATRIMÔNIO DA HIDROVIA

A Hidrovia do Rio Iguaçu operou durante setenta e quatro anos. No decorrer deste tempo surgiu uma estrutura significativa que gradativamente foi se configurando como patrimônio cultural, tanto o edificado (portos, estaleiros, escritórios e alojamentos) como os diversos tipos de embarcações (canoas, vapores, lanchas, batelões, rebocadores e guinchos) que navegavam ao longo do Iguaçu e seus afluentes. E também o patrimônio imaterial formado pela memória daqueles que presenciaram ou viveram diretamente da navegação a vapor no Iguaçu.

Tal patrimônio proporcionou a sustentação necessária para as operações, mas também fomentava um desenvolvimento da região, pois atraía um número grande de trabalhadores das mais diversas áreas: carpinteiros, marceneiros, mecânicos, lenhadores e marinheiros, que, juntamente às suas famílias proporcionavam o aumento da população ribeirinha e a ampliação dos espaços urbanos onde estes se instalavam.

3.1.1 O patrimônio de Porto Amazonas

Porto Amazonas era o “Marco Zero” da navegação, era nessa localidade que o rio Iguaçu tornava-se navegável, pois a montante, muitas quedas impediam tal atividade. Desta maneira, muitos depósitos de erva-mate e madeira, bem como estaleiros e alojamentos foram construídos às margens do rio. O próprio escritório

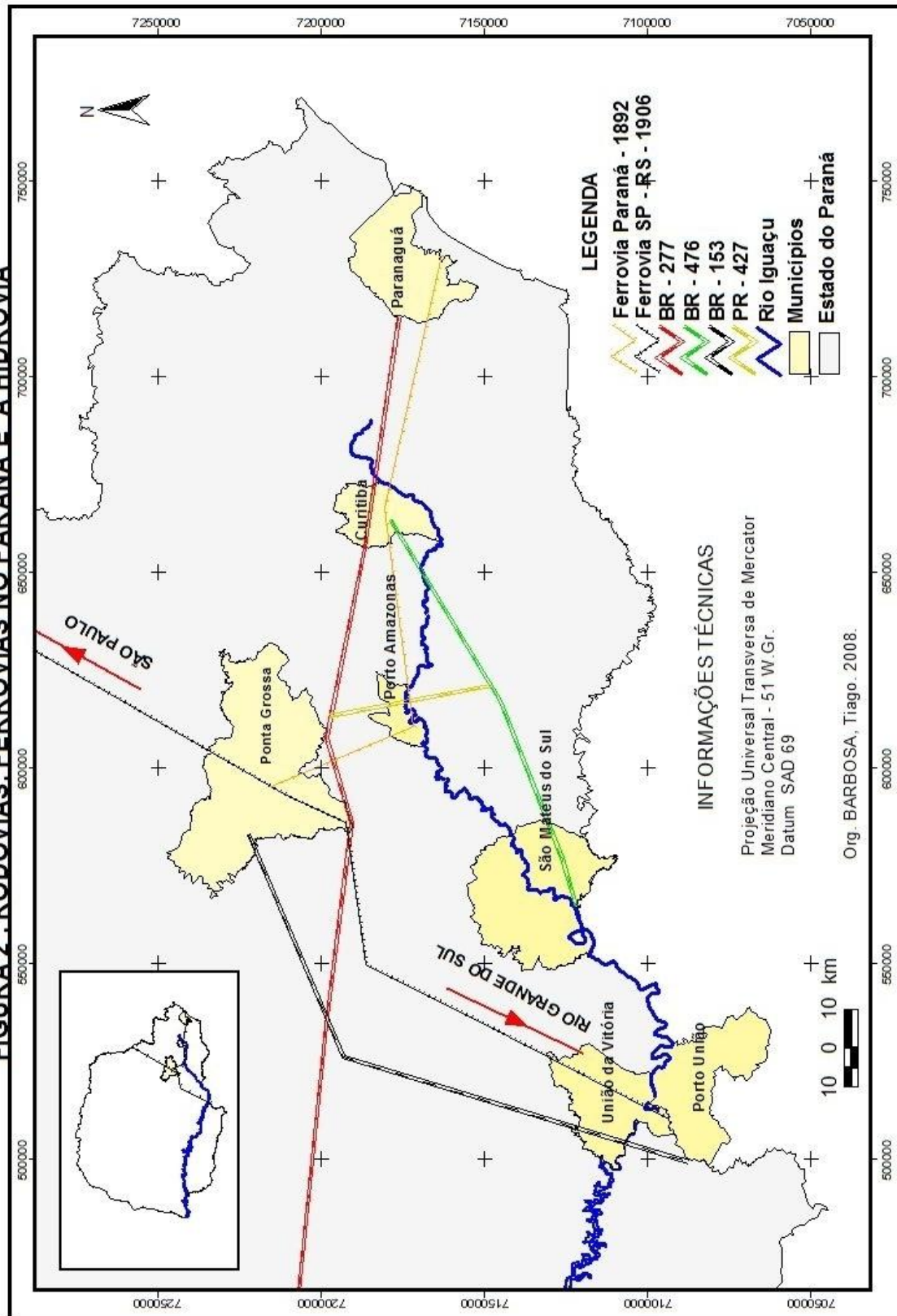
central da Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu encontrava-se instalado junto ao porto, na margem direita do rio, nele abrigavam-se os engenheiros responsáveis pela demarcação e manutenção do rio, além da administração de toda a estrutura e mão-de-obra empregada pela comissão.

O município de Porto Amazonas era o marco inicial da navegação no Iguaçu. Esta atividade foi associada à ferrovia e à cidade tornou-se o entroncamento entre os dois meios de transporte, configurando-se em uma importante saída do sudoeste paranaense para a erva-mate e madeira, destinada a capital do Estado e ao Porto de Paranaguá. Período de intensa movimentação de cargas e passageiros tornando o município importante conexão dos produtores com o mercado exportador.

O período compreendido entre 1940 e 1950 marcou época, toda a produção do Sudoeste Paranaense e do Primeiro Planalto – Lapa, São Mateus, União da Vitória – chegava até Porto Amazonas transportada por vapores, e era conduzida para o Norte e para o Sul pela ferrovia Muller (MULLER, 1997 p. 26).

O declínio do ciclo ervateiro põe fim a um período importante da economia no sul do Paraná quando, no mesmo período, o norte do Estado iniciava o ciclo do café, promovendo a economia daquela região e diminuindo consideravelmente os investimentos no Sul Pioneiro. Junto a este declínio veio a construção da Rodovia do Xisto (BR 476) e a Ferrovia Central do Paraná, esta com traçado distante a oito quilômetros do traçado original que passava por Porto Amazonas, causando a paralisação do transporte ferroviário que era fundamental à cidade. A desativação deste ramal ferroviário provocou danos à economia do município e, conseqüentemente, o fim da hidrovia. Assim, Porto Amazonas acaba por ficar afastada dos principais circuitos viários da região, as BR 277 e BR 476, permanecendo ligada a estas pela PR 427 (Fotografia2).

FIGURA 2. RODOVIAS, FERROVIAS NO PARANÁ E A HIDROVIA



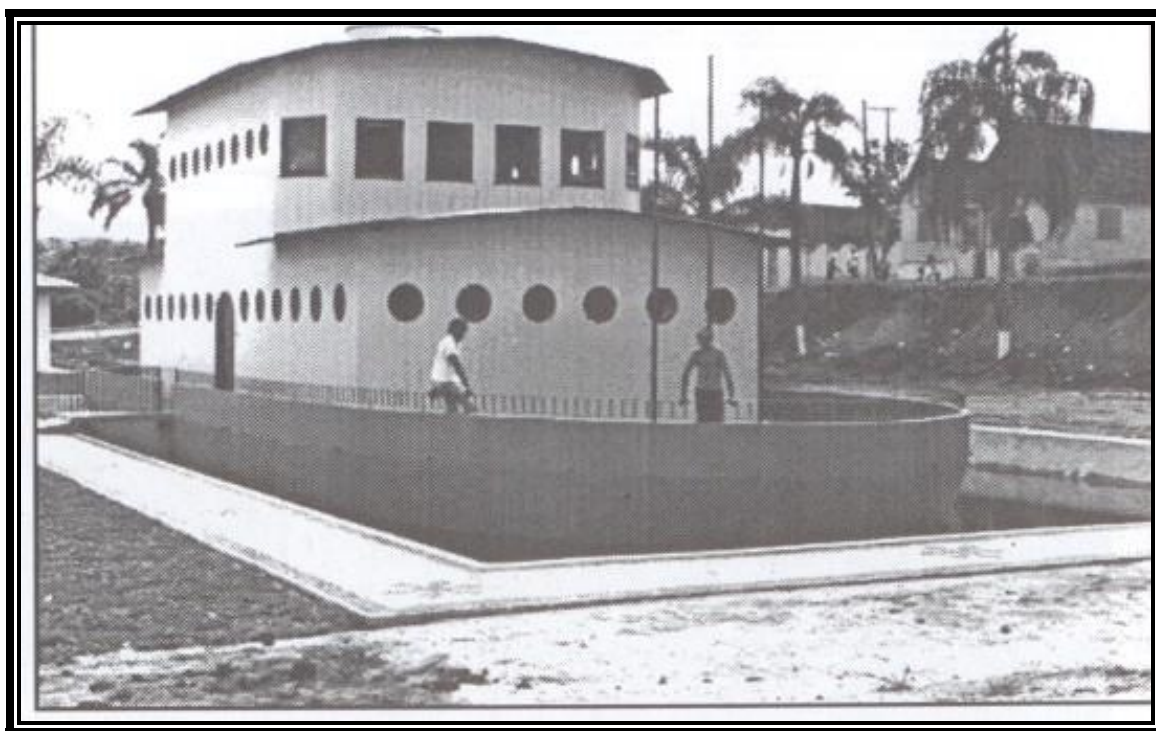
Essa falta de investimento, por parte do Estado, no Sul pioneiro, e o surgimento das grandes rodovias, causaram o êxodo na região, e em Porto Amazonas não foi diferente. Segundo Jucilda Boscardin Muller (1997 p.34) a população deste município contava com 3.136 habitantes em 1950, três anos antes de a navegação encerrar-se definitivamente pelo Iguaçu. Já em 1970 a população absoluta era de 1.910 habitantes.

A construção da Rodovia do Xisto (...) paralisou o transporte hidroviário e ferroviário, que era vital à cidade, causando enormes prejuízos à população, que passou a viver momentos de intensas dificuldades. A angústia do abandono e a recessão causaram um verdadeiro êxodo de portoamazonenses, principalmente à Capital do Estado (MÜLLER, 1997, p. 26).

A rodovia tornou o transporte mais ágil, e a estrutura construída para atender a ferrovia e os vapores foi gradativamente sendo desmontada ou abandonada. Desta maneira, de toda estrutura existente durante o período da navegação, somente o cais de Porto Amazonas resistiu ao tempo (ANEXO 3. Fotografia 3.7). Construído com grandes pedras, facilitava o atracque das embarcações, era o único de toda a hidrovía, pois nas outras localidades os vapores atracavam junto à barranca do rio. As amarras de ferro ainda estão cravadas no velho cais de pedra como que esperando o próximo barco (ANEXO 3. Fotografia 3.8). A Prefeitura de Porto Amazonas solicitou à Secretaria Estadual de Cultura, em março de 2004, o tombamento do antigo cais do porto do município, processo que não se concretizou.

Essa escassez patrimonial e o desejo popular de reconhecimento do município como uma cidade de importância histórica gerou ações do poder público local. O prédio da Prefeitura de Porto Amazonas é um dos exemplos destas tentativas, pois foi construída no formato de um barco a vapor na gestão do Sr. Leonardo Gomes da Costa no período de agosto de 1985 a setembro de 1986,

homenageando a atividade que deu origem ao município. É um desdobramento do patrimônio da hidrovia, criado dentro do conhecimento histórico e na memória sobre a hidrovia, manifestado fisicamente (Fotografia 3). Também, junto a PR 427 na entrada da cidade uma canoa de madeira foi trazida da cidade de Paranaguá (PR) e monumentalizada naquele local (ANEXO 3. Fotografia 3.9). A falta de manutenção e o tempo fizeram com que a canoa se desmanchasse e hoje nada resta daquele monumento.



Fotografia 3
Prefeitura Municipal de Porto Amazonas

Fonte: Página oficial do Município de Porto Amazonas. Disponível em www.portoamazonas.pr.gov.br

Outro feito mostra claramente a necessidade que os munícipes de Porto Amazonas possuem de serem reconhecidos como uma cidade de importância histórica para o sul pioneiro do Paraná foi à adoção, dentro dos símbolos municipais de imagens de embarcações. Muito embora a cidade tenha sido o marco zero da

navegação a vapor, as embarcações representadas no brasão e na bandeira do município não refletem a realidade, pois são barcos a vela e não a vapor (ANEXO 3. Fotografias 3.1 e 3.2).

Outros resquícios patrimoniais encontram-se em poder de antigos comandantes e marinheiros de embarcações, ou de seus familiares, como roda de leme, ancoras, fotos antigas, relatórios de viagens e principalmente as lembranças de um passado áureo para aquela cidade.

3.1.2 O patrimônio de São Mateus do Sul

São Mateus do Sul encontrava-se praticamente na metade da hidrovia, no quilômetro 155 na margem direita do rio. Pela sua localização e pela grande produção de erva-mate e madeira, tornou-se logo um porto movimentado e de grande importância para a navegação (ANEXO 3. Fotografia 3.10). Além do extrativismo da madeira, vários empresários construíram grandes barracões para estocar erva-mate que era posteriormente destinada à Paranaguá, tornando o município referência na produção e comercialização do produto, como destaca Raul Ferreira Döepfer: “seria esta cidade o maior porto exportador de madeira de pinho serrado e erva-mate” (DÖEPFER, 2004, p. 34).

Segundo Valpério dos Santos Farias, curador da Casa da Memória de São Mateus do Sul, a cidade foi estruturada para atender às necessidades da hidrovia. Possuía diversos barracões de erva-mate, serrarias, alojamentos dos funcionários da Companhia de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu, estaleiros e a residência de vários hidroviários. Também, no momento em que ocorreu a organização da

Companhia de Navegação Lloyd Paranaense, em 15 de março de 1915²⁵, e pela sua posição geográfica em relação a hidrovia, estabeleceu-se que o escritório principal da mesma deveria ser instalado naquele município, pois daria mais agilidade ao comércio e aos produtores de erva-mate e madeireiros da região.

Nada sobrou das antigas instalações da Lloyd. Três dias antes da visita a São Mateus do Sul, durante a pesquisa de campo, alguns moradores de rua que utilizavam uma das casas que servia de escritório da Lloyd Paranaense acidentalmente provocaram um incêndio na residência. Vários documentos foram queimados além da própria construção, último vestígio histórico daquela empresa (ANEXO 3. Fotografias 3.11 e 3.12).

Atualmente, os únicos resquícios da hidrovia resumem-se em documentos e alguns poucos objetos guardados pela Casa da Memória Padre Bauer, instalada na antiga Casa Paroquial, inaugurada em 1995, implantada com o objetivo de resgatar e preservar o passado do povo são-mateuense, através da exposição de objetos, documentos e fotografias de valor cultural e histórico (ANEXO 3. Fotografias 3.13 e 3.14). Junto à Casa funcionam também o Departamento Municipal de Cultura, o Departamento Municipal de Turismo e o Conselho Municipal de Turismo.

Além disso, a Prefeitura Municipal adquiriu a área do antigo porto, onde foi instaurado o Parque de Revitalização do Antigo Porto, com a construção de churrasqueiras, banheiros, ciclovia, parque infantil e degraus na beira do Rio para acomodar melhor os pescadores. Lá encontra-se o Vapor Pery que teve sua restauração concluída no início de 1997 e exposto dentro do parque, próximo ao Clube União Beneficente Náutica de São Mateus do Sul. Os visitantes podem ter

²⁵ DÖEPFER, R. F. **Rio Iguaçu e o Último Apito**. Curitiba: Torre de Papel, 2004, p.53.

uma idéia de como eram os vapores usados no transporte de passageiros e cargas no Rio Iguaçu. (Fotografia 4).



Fotografia 4 - Vapor Pery monumentalizado no Parque de Revitalização do Antigo Porto em São Mateus do Sul.

Autor: ANSBACH, O. (2007)

No ano de 2000, quando foi criado o Fórum de Desenvolvimento de São Mateus do Sul, o SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas) propôs que se escolhesse entre os pratos que tradicionalmente eram consumidos no município um que pudesse representar o prato típico de São Mateus do Sul. Foi então convocada uma reunião no recinto da Câmara Municipal, à qual compareceu um grande número de pessoas representando diversos segmentos da sociedade são-mateuense para debater o assunto. Com o recinto lotado, por unanimidade, ganhou o prato já tradicional na cidade: Charque à Vapor (ANEXO 4).

Essa mobilização foi levada em consideração e em 25 de outubro de 2007, a Prefeitura Municipal de São Mateus do Sul sancionou a Lei nº. 1.715/07, criando no calendário de eventos do município o “Dia do Charque a Moda dos Vapores”, comemorada anualmente no dia 24 de novembro (ANEXO 4).

Todos os anos, no dia 02 de fevereiro, por iniciativa dos tripulantes e com o apoio das empresas de navegação e proprietários de vapores, realizava-se a festa de Nossa Senhora dos Navegantes, à margem do rio (ANEXO 3. Fotografias 3.15). No dia da festa era feriado no município e o evento mobilizava toda a comunidade. No local era erguido o altar para a celebração da missa e também barraquinhas, coreto para leilão e o local para o almoço. Ao alvorecer do dia, às 6 horas, os vapores enfeitados apitavam anunciando a festa. Após a missa iniciavam-se as festividades. Ao findar da tarde, às 18 horas, iniciava-se a procissão rio acima com os vapores em fila acompanhando e apitando o barco que carregava o andor com a Santa (BACH, 2006, p. 425). A festa é realizada até hoje e no lugar dos vapores pequenos botes e lanchas a motor participam da procissão.

3.1.3 O patrimônio de União da Vitória e Porto União

A Companhia de Melhoramentos do Rio Iguaçu demarcou e realizou a manutenção das margens e do rio até a cidade de Porto União da Vitória, nome do município antes do desmembramento. Da mesma forma que as duas cidades anteriores, possuía escritórios, barracões e estaleiros ligados diretamente à hidrovia. O início dessa história está no Bairro dos Navegantes, onde estão o vau, a antiga balsa e atualmente a ponte Domício Scaramella, próximo ao trevo da BR 153 com BR 476 - Km 225, saída para Curitiba. Era esse o ponto do rio que proporcionava a

entrada e saída para a cidade, sendo também importante para o movimento econômico e, conseqüentemente, o aumento da população advindo da atração que a atividade de navegação exercia. Marinheiros, comandantes e empresários constituíram família e residência na cidade que resultou no rápido aumento do espaço urbano.

Diferente do que ocorreu em Porto Amazonas, onde a ferrovia associada ao transporte hidroviário possibilitava a ligação do vale do Iguaçu à capital paranaense e ao porto de Paranaguá, em União da Vitória e Porto União a construção do ramal da estrada de ferro pela Rede Ferroviária Paraná – Rio Grande do Sul²⁶, no ano de 1906, colaborou para que a atividade hidroviária gradativamente fosse extinta e com ela o patrimônio advindo da atividade, pois não haveria mais necessidade do emprego dos lentos vapores para o transporte de erva-mate e madeira, bastando agora usar unicamente a ferrovia. Testemunho desta fase são os trilhos da estrada de ferro que divide as cidades, a estação ferroviária e a ponte Machado da Costa sobre o rio Iguaçu, hoje desativada e servindo para o tráfego de veículos leves. (ANEXO 3. fotografia 3.16).

A partir de 1983 a região próxima da Ponte Manoel Ribas sofreu grande transformação. A população ribeirinha que ali residia foi transferida pela prefeitura, na gestão do Prefeito Mário Riesemberg, para o Bairro Bela Vista²⁷. Através de um programa organizado pela Companhia Paranaense de Energia Elétrica - Copel, essa área foi definida como de segurança pela Usina de Foz do Areia, objetivando diminuir os impactos econômicos e sociais causados pelas cheias. Um projeto foi elaborado para a preservação da área que foi transformada em Parque Ambiental,

²⁶ A *Brazil Railway Company*, inaugurada em novembro de 1906 por Percival Faquhar, tornou-se a maior companhia ferroviária privada da história do Brasil. (REVISTA FERROVIÁRIA, 1997).

²⁷ MELO, C. F. PORTO UNIÃO DA VITÓRIA, UM RIO EM MINHA VIDA. Gráfica Uniporto, 2001.

inaugurado em 6 de dezembro de 1987 e por decisão do Prefeito Alcides Fernandes Luiz o Parque Ambiental passou a ser chamado de Parque Ary Queiroz²⁸.

Neste local, Pedro Siqueira Cortes²⁹, descobriu o vau do Iguaçu que facilitava a travessia das tropas que vinham do Rio Grande do Sul. Ao chegar ao ponto de travessia, os tropeiros eram auxiliados pelos primeiros navegantes do Iguaçu, os canoeiros, que conduziam a tropa até a outra margem. Assim, em homenagem ao descobridor do vau, foi construído um marco comemorativo em frente ao vau (ANEXO 3. Fotografia 3.17), onde também se encontra uma das canoas utilizadas na época, exposta pela prefeitura quando da conclusão do parque (ANEXO 3. Fotografia 3.18).

De acordo com as informações prestadas pelo senhor Pedro Bom, morador de Porto União, em 1961 foi construída a primeira capela em homenagem a Nossa Senhora dos Navegantes no atual Bairro dos Navegantes, próximo a vau do Iguaçu, pelo senhor João Ogradoski. Em 2003 a capela de madeira foi substituída por uma nova, agora feita em alvenaria. Semelhante ao que ocorreu em Porto Amazonas, a nova capela se mostra como um desdobramento do patrimônio da hidrovia, porém formulada não apenas dentro da importância histórica e da memória sobre a atividade, mas também na manifestação de fé exprimida fisicamente. Erguida agora em formato de um vapor, a construção da nova igreja ficou a cargo do senhor Adão Mazur, filho de hidroviário que a construiu também na intenção de homenagear os hidroviários bem como demonstrar o mérito da atividade de navegação para a

²⁸ Disponível em <http://www.portouniaodavitoria.com.br>. Acessado em 23 de novembro de 2008.

²⁹ Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/parana/portovitoria.pdf>. Acesso em 20 de novembro de 2008.

região³⁰ (ANEXO 3. Fotografia 3.19). Atualmente o prédio necessita de reformas e encontra-se fechado.

Portanto, menos ainda que Porto Amazonas e São Mateus do Sul, as cidades “gêmeas” União da Vitória no Paraná e Porto União em Santa Catarina, não possuem qualquer resquícios da atividade hidroviária no que diz respeito ao patrimônio edificado. Mas existem alguns habitantes que detêm poucos objetos e fotografias que pertenceram aos seus antepassados, guardados com orgulho, referências da própria história da família e da memória, maior legado deixado pela hidrovia.

3.2 MEMÓRIA, O PATRIMÔNIO IMATERIAL DA HIDROVIA

A população reconhece a hidrovia apoiando-se na memória, tanto coletiva como nas memórias individuais que acabam por centrar-se nos objetos e espaços anteriormente ocupados pela atividade hidroviária, bem como nas histórias e relatos daqueles que vivenciaram aquele período, ou ainda, nas diversas publicações regionais sobre o assunto bem como em matérias de jornais (ANEXO 1).

Muitos indivíduos entrevistados, idosos ou jovens, demonstraram possuir a sensação de pertencimento, de fazer parte de uma sociedade que tem em sua história momentos únicos, exclusivos, adquirido pela própria vivência durante o período dos vapores, ou pelos relatos dos habitantes mais antigos. Este sentimento de “pertencimento” é resultado da agregação de ambas as memórias, onde a

³⁰ Disponível em <http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/72513/>. Acessado em 23 de novembro de 2008.

memória individual acaba por alimentar e fortalecer a memória coletiva, bem como o conviver do indivíduo no próprio espaço onde esta história aconteceu.

São lugares de memória que, com o passar do tempo, foram sendo modificadas as funções e a importância desses espaços históricos, anteriormente utilizados exclusivamente pela hidrovia, a exemplo do cais de São Mateus do Sul, hoje transformado em parque para o lazer. Ocorreu aí uma releitura do espaço, resultante do desenvolvimento da própria sociedade bem como da oposição entre o poder público e os diversos setores da sociedade, tendo como justificativa a economia (o fim da atividade de navegação) e o desenvolvimento espacial (necessidade de adequar os espaços as novas carências urbanas).

Assim, ao entrevistar os habitantes mais idosos, ficou clara a importância dos lugares para as referências mnemônicas, o palco dos acontecimentos onde os atores que deles participaram reconstroem em suas mentes todo o cenário daquele que foi um dos mais importantes períodos de suas vidas.

3. 2.1 Relatos memoriais da hidrovia

O entendimento individual da importância que a hidrovia representa, através da memória, foi alcançado através da pesquisa qualitativa com os habitantes dos municípios envolvidos com a hidrovia.

Primeiramente foi realizado um reconhecimento dos municípios de Porto União, (SC); União da Vitória, (PR); São Mateus do Sul, (PR) e Porto Amazonas, (PR), tendo como meta o estabelecimento de um roteiro das instituições públicas e

particulares que poderiam proporcionar a aquisição de material histórico bem como possíveis entrevistas.

Durante a entrevista, salientou-se a experiência social do entrevistado, assim como os significados de suas vivências. Desta forma, a prática da memória proporcionou ao entrevistado novas descobertas que, ao realizar um “movimento” de ida e volta entre o passado e o presente vivido, idealizando e percebendo, promoveu a exposição de suas lembranças, bem como a construção da história oral da hidrovia.

Ocasionalmente, alguns relatos demonstraram estarem desvinculados da história oficial, possuíam excessos, estavam confusas ou com certa dose de mentira, mesmo assim foi importante considerar tais relatos para a pesquisa, pois são significativos para o sujeito que as conta e pertence a sua bagagem mnemônica.

De Porto Amazonas até União da Vitória ocorre uma variação da forma como cada sociedade percebe, entende e se envolveu com a hidrovia. Considerou-se o tempo e o lugar, ficou clara a diferença existente nos olhares por parte daqueles que viveram o período da navegação a vapor em relação aqueles que, ainda muito jovens, viram seus últimos anos de funcionamento e os indivíduos que apenas sabem da sua existência através de relatos e fotos, mas não exprimem qualquer sentimento de importância por ela. Assim colocado, a pesquisa proporcionou às pessoas entrevistadas, independente do grau de envolvimento com a hidrovia, as exposições de suas memórias individuais cujas saturações dos depoimentos ajudaram na formação e na compreensão da hidrovia na memória coletiva.

3. 2. 2 Entrevistas

As entrevistas foram conduzidas de forma a deixar o entrevistado à vontade para responder, objetivando perceber as reações do entrevistado diante daquilo que ele considerava mais significativo ao lembrar-se da hidrovia (ANEXO 2). Sendo assim, a lembrança dos vapores, o cotidiano dos trabalhadores e as viagens a vapor foram relatadas de forma mais expressiva, associando-se a estes os barracões de erva-mate, os estaleiros e os escritórios das companhias de navegação.

Aqueles que tiveram a oportunidade de navegar, relataram com entusiasmo as viagens nos vapores, contaram que tudo era muito agradável e emocionante, descreveram o prazer de estar em um barco de grandes dimensões, ouvir o apito quando se cruzava com outros vapores ou quando se chegava a um porto, observar o movimento da tripulação, realizar as refeições na superestrutura³¹, contemplando a paisagem nas margens do rio e visitar a cabine do comandante, onde era possível ver como tudo funcionava.

Outro relato muito freqüente diz respeito à movimentação nos portos dos trabalhadores da hidrovia, assim como a chegada ou saída de um vapor dessas localidades. Os apitos que anunciavam a saída ou a chegada ao se aproximarem da cidade, apitavam fazendo numeroso grupo de crianças correrem até o cais para acompanhar o atraque e o desembarque dos viajantes. A chegada de um vapor não movimentava somente a curiosidade das crianças, vários adultos deslocavam-se até o cais para receber parentes em viagem, saber de notícias ou ainda, pegar alguma encomenda trazida de outra localidade. “A chegada de um vapor era um evento que parava a cidade” (Ulisses Ribeiro Faria. Entrevista jul. de 2007).

³¹ Os vapores maiores possuíam acima do convés, além de cabines dormitório e a cabine do comandante, refeitórios onde eram servidas refeições simples, tendo como prato principal o charque à moda dos vapores (Entrevistas 2007).

A presença de parentes próximos como avôs, pais ou tios que tenham trabalhado na hidrovia, permitiu a um determinado grupo de pessoas, doze em um universo de oitenta entrevistas, possuírem certo conhecimento sobre a hidrovia e, mesmo não tendo tido a oportunidade de vivenciar aquele período, reconhecem a importância da mesma para a sua cidade, em especial para seus parentes que, em reuniões familiares, contam com emoção as aventuras vividas no Iguaçu.

Na fase da pesquisa de campo foi possível contatar dezoito desses antigos hidroviários, contato este facilitado pelos próprios parentes anteriormente entrevistados. Estes antigos trabalhadores exerciam as mais diversas funções na hidrovia: comandante de embarcação, lenhadores, foguistas, maquinistas, carregadores e funcionários das empresas de navegação. Ao descreverem suas atividades, carregaram as entrevistas com sentimento nostálgico, demonstraram a tristeza pelo fim da atividade, pois o encerramento da hidrovia causou muito mais que prejuízo para o desenvolvimento das cidades, provocou principalmente o desemprego e a falta de perspectiva para esses trabalhadores que exerciam uma atividade específica.

Os ex-hidroviários entrevistados (ANEXO 2), sem exceção, declararam a importância econômica da atividade para a região, em especial para as cidades servidas pelos vapores como favorecimento ao crescimento. Era um transporte barato, eficiente e rápido, se comparado com o transporte realizado pelas antigas estradas e caminhos realizado naquele tempo por carroças. Mas todos convergiram suas respostas para o prejuízo pessoal, que também resultou num prejuízo para a cidade, já que muitos hidroviários abandonaram estes locais em busca de novas oportunidades de trabalho.

Dentre as respostas referentes à importância da hidrovía para as cidades, quatro entrevistados contam que no vale do Iguaçu havia quatrocentas³² serrarias funcionando no período em que a navegação operava. Tamanha era a movimentação de barcos carregados de madeira de pinho que, segundo um dos entrevistados: “Curitiba foi construída com a madeira da região transportada pelos vapores” (Valpério dos Santos Farias. Entrevista set. de 2007). Esse intenso comércio promoveu o desenvolvimento econômico, em especial de São Mateus do Sul, pois, segundo alguns entrevistados, era neste município que se encontravam as maiores reservas de araucária.

Outro fato importante relatado refere-se ao povoamento do vale. A grande maioria dos imigrantes europeus, poloneses em especial, chegou via fluvial transportado pelos vapores. A cidade de São Mateus do Sul carrega em sua história a ocupação dos imigrantes poloneses e hoje a cidade possui datas em seu calendário de eventos dedicadas exclusivamente a eles, bem como a recuperação e restauração de casas típicas de arquitetura polonesa elevadas à categoria de patrimônio cultural do município (ANEXO 3. Fotografias 3.20 e 3.21).

Sobre a importância do patrimônio hidroviário na cidade, as afirmativas foram praticamente as mesmas. Todos os entrevistados comentaram a necessidade de se preservar o patrimônio, mas as opiniões da forma como tal preservação deve ocorrer ou a sua utilização são diferentes, mesmo porque pouco restou no que diz respeito aos equipamentos ou edificações da hidrovía³³.

Desta forma, muitos declararam que o patrimônio da navegação deve ser preservado para que os mais jovens tenham conhecimento de como a hidrovía foi

³² Esta informação não foi possível ser confirmada, visto não haver registro histórico do número exato de serrarias na região.

³³ Porto Amazonas e São Mateus do Sul são as cidades que, apesar de escasso, possuem mais resquícios da hidrovía como citados no início desse capítulo.

importante para a história e a economia da região. Devem apoiar-se, respeitar e reconhecer aqueles trabalhadores que são a história viva da hidrovia e hoje permanecem embarcados na tristeza, navegando em suas memórias. “É frustrante ter trabalhado em algo tão importante para a cidade e depois ser esquecido” (Otávio Melo. Entrevista jul. de 2007).

Diferente, porém, não menos importante, é a perspectiva de alguns entrevistados no sentido de acreditar que a preservação do patrimônio da hidrovia possa promover o turismo local como uma opção de geração de trabalho e renda, mesmo que, para que isso ocorresse, fosse necessário o retorno da atividade de navegação exclusivamente para esse fim. No entanto, em Porto Amazonas, existe um barco que realiza passeios pelo Iguaçu com fins turístico, contudo o mesmo não possui uma representatividade histórica, pois a embarcação chamada de Novo Horizonte, pouco lembra os antigos vapores, mas o turista embarca no antigo cais e é levado a navegar pelo rio até uma das curvas conhecida com Perau do Corvo. Lugar escarpado onde funcionava uma antiga pedreira no qual era retirado o material para a construção dos espigões que impediam o assoreamento do rio. Ou seja, mesmo não sendo um barco a vapor o turista tem a oportunidade de conhecer um pouco da história da hidrovia. Infelizmente este passeio não está disponível permanentemente, somente mediante contratação ou nos dias da Festa da Maçã³⁴, que ocorre geralmente no final do mês de fevereiro.

Essa visão econômica, diante da importância de se preservar o patrimônio histórico como um bem turístico é resultante do conhecimento que se tem sobre as políticas de preservação do patrimônio nos países em desenvolvimento, no caso

³⁴ Porto Amazonas se tornou conhecida como a Terra da Maçã, pois é o 2º maior município produtor do Paraná. Desde 1990 acontece a tradicional Festa da Maçã na cidade, um evento que atrai visitantes de diversas regiões. Disponível em <http://www.rotadostropeiros.com.br/cidades/portoamazonas.php> Acesso em 21 de novembro de 2008.

brasileiro, voltados primeiramente para a exploração turística. Ao contrário dos países centrais, onde o patrimônio também é preservado e utilizado para o turismo, mas em primeira instância para a consolidação das identidades e da cultura dos povos que o herdaram CHOAY (2001).

Outra pergunta pautada no tópico guia refere-se à possibilidade de um museu exclusivo da hidrovia. Mais uma vez a unanimidade apontou para a importância de se estruturar tal museu, o qual oportunizaria a organização de objetos do acervo particular de ex-hidroviários ou de seus herdeiros. Toda via, os representantes do poder público dos municípios pesquisados declaram nas entrevistas (ANEXO 2) que pouco restou e a organização de um museu acarretaria em um trabalho de “garimpagem” de objetos que se perderam entre os antigos trabalhadores, ficando o museu resumido a apenas fotos da época. Somente São Mateus do Sul possui um acervo mnemônico da hidrovia organizados na Casa da Memória Padre Bauer³⁵, porém em pequena quantidade se considerar tudo que possa ser reunido.

As entrevistas com os antigos hidroviários foram as que mais colaboraram para a investigação do patrimônio mnemônico da hidrovia. São eles os principais elementos na concepção da memória da hidrovia, sua representatividade enquanto testemunhas oculares dos fatos, narrados com ênfase e carregados de emoção. Expressaram a saudade dos amigos e companheiros, da importância que o trabalho tinha para suas vidas e para a economia da cidade em que residiam. Relataram as dificuldades da época e do próprio serviço, pois era um trabalho braçal, executado somente por homens que necessitavam possuir coragem para enfrentar os vários perigos do rio durante as viagens. Além disso, a própria jornada de trabalho não era das mais fáceis. “A tripulação trabalhava seis horas e folgava outras seis, cumprindo

³⁵ O acervo hidroviário da Casa da Memória Padre Bauer limita-se a uma sala com fotos da época e alguns objetos usados na navegação (farol a óleo, timão, comunicador interno, uma placa e uma miniatura do Vapor Pery).

uma escala que não obedecia nem dia santo, nem mesmo o Natal” (Otávio Melo. Entrevista jul. de 2007).

O sentimento mais visível nos mais velhos é a saudade. Sentem a falta da grande movimentação que a hidrovia proporcionava às cidades, do reconhecimento que a população tinha para com eles marinheiros e comandantes dos vapores, um reconhecimento que lhes dava um status social diante das outras pessoas que não trabalhavam na hidrovia. Os uniformes, as viagens e tantas amizades feitas na hidrovia são as lembranças mais freqüentes.

Mais que qualquer outro entrevistado, a classe de antigos hidroviários reconhece a importância da preservação do patrimônio da hidrovia, em especial a formação de um museu sobre ela. O museu promoveria a história e principalmente o reconhecimento daqueles que trabalharam na atividade, elevaria a classe destes trabalhadores diante da sociedade que não os (re) conhecem como outrora acontecia.

- “Com um museu nossa cidade receberia mais turistas.” (Pedro Siqueira dos Santos. Entrevistas, jul. 2007).

- “Um museu sobre os vapores teria de ser bem grande!” (Florisvaldo Okys, Entrevista, jul. 2007).

- “Além do museu, poderiam colocar o Pery (vapor) de volta no rio e fazer passeios com os turistas” (Luis Carlos Brita da Silva. Entrevista, dez. 2007).

- “Levaria toda a minha família para ver esse museu, principalmente meus netos.” (José dos Santos. Entrevista, dez. 2007).

- “O museu seria uma forma de garantir que a história não desapareça.” (José Carlos Janowski. Entrevista, jan. 2008).

Ficou evidente que a importância da organização de um espaço dedicado à hidrovia daria a sustentação necessária a todo o processo na construção e

reconhecimento da história regional e sua formação territorial. Desta forma, o museu seria a referência que fundamentaria a memória da hidrovia através da exposição de seu patrimônio físico.

3.3 PATRIMÔNIO CULTURAL DA HIDROVIA

São reconhecidos dois enfoques com relação ao patrimônio no processo de construção de uma identidade territorial: i) o patrimônio material, claramente identificado nos municípios pesquisados e, ii) os relatos memoriais de seus habitantes, em especial os mais antigos. Diferenciando-se pela tangibilidade de um e a intangibilidade de outro, fundem-se na formação de um terceiro elemento identitário: o patrimônio cultural, podendo também apresentar-se tangível ou intangível.

O patrimônio cultural tangível, no caso da hidrovia, é representado pelos objetos elaborados que reflete uma técnica especial e o (re) conhecimento dessa técnica a identificação de um processo cultural. Os vapores construídos nos estaleiros da hidrovia revelavam toda prática de seus construtores, que passada de pai para filho transformou-se num processo cultural. Da mesma forma, o município de São Mateus do Sul ao adotar o “Charque à moda dos vapores,” como prato típico, usou da memória dos antigos cozinheiros para transformar este prato em um elemento tangível do patrimônio cultural. Ou seja, a construção das embarcações como arte, o preparo de um prato como arte, onde a intangibilidade da técnica faz emergir elementos culturais tangíveis proporcionando na sociedade o (re) conhecimento da própria história.

Relacionado com patrimônio material está o culturalmente importante e de muito significado, patrimônio intangível: os ritos, a tradição oral e os costumes associados a práticas rituais como, por exemplo, as cerimônias de louvor a Nossa Senhora dos Navegantes, as crenças e lendas contadas de geração a geração. São o espelho da trajetória da hidrovia, refletindo as múltiplas representações sociais que se fundamentam na memória dos homens, expressadas pelos seus sofrimentos, conquistas, alegrias, tradições e o amor pelo trabalho.

O patrimônio cultural, tangível e intangível, é o testemunho da criatividade humana e o substrato da identidade dos povos. A vida cultural contém, simultaneamente, a riqueza de poder apreciar e acumular tradições dos povos com a oportunidade de permitir a criação e a inovação das suas próprias formas. Essa característica descarta qualquer modalidade de imposição de padrões culturais rígidos. (AGENDA 21 DA CULTURA, 2004 p. 3, Princípio 9º).

Assim, o indivíduo, ao observar um objeto ou edificação, patrimônios tangíveis, promove o exercício de lembrar as relações deste com sua identidade e a própria história, tendo ele vivenciado aquele período ou ser portador do conhecimento dos fatos históricos relatados pelos mais antigos. Da mesma maneira, independente de possuir ou não o conhecimento histórico, a observação provoca a imaginação do sujeito, de como tais fatos históricos teriam ocorridos, numa tentativa de sentir o tempo passado diante da observação no presente. Desta forma, a imaginação funcionará como um “diretor de teatro”, dispondo os personagens diante do cenário, onde a diferença entre um “diretor” e outro está na leitura, interpretação e conhecimento que se tem do passado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao descrever todo o processo histórico da hidrovia do Rio Iguaçu, objetivou-se demonstrar a ocupação do território e o seu desenvolvimento econômico, bem como a formação do patrimônio cultural advindo da navegação. Tal atividade foi, ao longo de quase um século, importante para o Estado do Paraná, contribuiu para a ocupação do “Sul Pioneiro” e fomentou naquela população o sentimento de orgulho, de esperança e de um futuro promissor. Esta população jamais imaginou que aquela intensa movimentação de pessoas, barcos e vagões, que geraram tanto lucro e desenvolvimento, fosse um dia acabar.

Alguns portos foram tomados pela mata ciliar e os vapores desmontados e vendidos para outras cidades. Iniciou-se um processo de decadência econômica associada ao êxodo de parte da população em busca de novas alternativas de trabalho e renda. A retomada econômica só voltaria com a efetivação do transporte rodoviário, mesmo assim, concentrando-se naqueles municípios atendidos pela rodovia, como explicado anteriormente.

A decadência econômica e o êxodo chegaram, mas do mesmo modo muitos não tiveram opção e permaneceram em suas cidades. A implementação das rodovias deu agilidade ao transporte dos produtos até então realizado pela hidrovia. Assim, gradativamente o transporte a vapor foi sendo abandonado, pois não tinha como competir com a modernidade e rapidez proporcionada pela rodovia. Alguns habitantes adaptaram-se ao novo modelo de transporte que criou empregos diretos e indiretos como motoristas, donos de postos, frentistas, chapas entre outros.

Diante de novas perspectivas de lucro, a sociedade, naturalmente, foi substituindo o velho pelo novo, o obsoleto pelo moderno, fatos que são próprios do

sistema capitalista, e o lamento em relação ao fim da atividade de navegação repousam na memória daqueles que dela se beneficiaram.

Hoje, a história da hidrovia, bem como o seu patrimônio, vem gradativamente sendo esquecida ou perdida pela pouca iniciativa do poder público e da sociedade organizada em conservá-la, ainda que existam esforços isolados de entidades de classe, ex-hidroviários e de poucos cidadãos que buscam valorizar a sua própria história, na preservação dos resquícios deste patrimônio, como a organização de eventos que lembram a navegação, recuperação de acervos particulares e publicação de obras literárias sobre a história dos vapores.

Outro aspecto importante refere-se ao abandono do patrimônio tangível da hidrovia. A maior dificuldade da pesquisa foi inventariar tal patrimônio, pois este praticamente desapareceu, sobretudo os edifícios e sedes das grandes companhias de navegação, portos, barcos e estaleiros. Portanto, percebe-se que nos municípios pesquisados, a modernidade proporcionada pelas rodovias gradativamente levou a um novo reordenamento espacial das cidades, visando adequar seus espaços para dar o suporte necessário ao transporte rodoviário. Desta forma, nas cidades onde os traçados das rodovias, em especial as federais, encontram-se próximas dos espaços urbanos, este reordenamento espacial e adequação são mais visíveis.

A rodovia possibilitou, nas cidades com maior tráfego de veículos, a facilidade de se adequarem economicamente diante da falta da hidrovia. As iniciativas de preservação e recuperação do patrimônio hidroviário, assim como a sua representatividade, são mais evidentes em Porto Amazonas, cuja adequação e reordenamento espacial não foram imediatamente possíveis. Desta forma, nas quatro cidades pesquisadas os relatos sobre a necessidade da preservação indicaram a importância histórica e cultural da hidrovia, bem como a sua possível

utilização dentro do mercado turístico, este último apontado com ênfase pelos habitantes de Porto Amazonas. Sendo assim, a representatividade mnemônica parece estabelecer-se diante da facilidade, ou dificuldade, que cada município teve em se adequar à nova dinâmica, colocando as cidades em caminhos de desenvolvimento diferentes após a extinção da atividade do transporte a vapor.

Logo, a memória social de Porto Amazonas é mais intensa, mesmo entre os mais jovens, pois economicamente o fim da hidrovia foi mais impactante e as opções de desenvolvimento econômico acabaram por esbarrar no distanciamento da ferrovia e de duas importantes rodovias, a BR 277 e a BR 476 (Figura 2, p. 74), diferente do que ocorreu em São Mateus do Sul onde a Petrobras, através da PETROXIS (produção de óleo a partir do extrativismo do xisto pirobituminoso) alavancou a economia, atividade que independia da navegação a vapor. Mesmo assim, São Mateus do Sul possui focos mnemônicos pela importância histórica representada pela hidrovia, com ações por parte de alguns munícipes, e também pelo próprio poder público, no resgate e manutenção desta história, todavia não tão expressiva como em Porto Amazonas, no que diz respeito à preservação e possível utilização do patrimônio.

Essa expressividade mnemônica, constatadas em São Mateus do Sul e, especialmente em Porto Amazonas, não é tão representativa nos municípios de Porto União (SC) e União da Vitória (PR), as “gêmeas do Iguaçu,” cujo fim da hidrovia não revelou grande impacto em suas economias, e o traçado das rodovias e a construção de duas pontes mantiveram as cidades nos fluxos da economia dos estados do Paraná e Santa Catarina. Assim, as populações destas cidades manifestam-se de formas distintas em relação à memória e à preservação do

patrimônio da hidrovia, onde se pode associar tal expressividade pelos diferentes impactos causados em suas economias com o fim da atividade hidroviária.

Mas um desejo surgiu com certa frequência nas entrevistas, independente da força expressiva e do valor dado ao patrimônio nas cidades pesquisadas: a importância dada ao patrimônio cultural na sustentação e reconhecimento das identidades locais. São traços do patrimônio expressos em diferentes iniciativas, como os livros de autores regionais que contam a história da ocupação do vale do Iguaçu com todas as dificuldades enfrentadas por aqueles que da navegação viveram, carregando estas histórias de emoção, reconhecendo e elevando a classe de trabalhadores da hidrovia, conduzindo o leitor a refletir sobre aquele período áureo para a região. Ainda, tão significativo quanto às obras literárias, são as publicações em jornais (ANEXO 1).

Em algumas publicações da época de funcionamento da hidrovia, são divulgadas as empresas que operavam no Iguaçu, embarcações colocadas a venda, a chegada de autoridades via hidrovia e, entre outros, avisos sobre a tradicional festa de Nossa Senhora dos Navegantes. Já nos periódicos mais recentes, em especial nas décadas de 1960 e 1970, constata-se fragmentos da história da navegação, além de artigos sobre a falta que a atividade veio a fazer para os municípios que dela se beneficiaram, promovendo a necessidade de reconhecimento e preservação do patrimônio hidroviário associando esta ao descaso do poder público.

Há ainda expressões identitárias que se manifestam através de outros traços do patrimônio. Revela-se pela posse de acervos pessoais de valor histórico. Como a entrevistada senhora Alda Mayer Campolim que, orgulhosamente, declara ser “*neta do comandante do vapor Iguassú*” e mantém exposto o timão do referido barco na

sacada de sua residência. (ANEXO 3. Fotografia 3.23). Outro exemplo é o senhor Nelson Chaves, morador de São Mateus do Sul e filho de hidroviário. Durante a entrevista, declarou possui o maior acervo fotográfico sobre a hidrovía, guarda as fotos para todos os anos expor durante a festa de Nossa Senhora dos Navegantes. Permanece ali, orgulhosamente junto ao seu acervo, mostrando, explicando e contando histórias aos visitantes. Estas formas de manifestações, diante da sociedade, são possibilitadas porque os indivíduos que o fazem possuem acervos que lhes dão sustentabilidade ao seu reconhecimento identitário perante o grupo social a que estão inseridos.

Mas, mesmo aqueles que não possuem acervo que lhes possibilitem este reconhecimento, acabaram por buscar outras maneiras de manifestar-se, tendo o mesmo objetivo ou não, pois tais representações não são necessariamente apenas objetos de reconhecimento identitário, podendo simplesmente proporcionar, ao observador, o (re) conhecimento da história deste território. Desta forma, a criação de novas expressões patrimoniais, de valor significativo pra quem as fez, acaba por configurarem-se em um desdobramento do patrimônio, a exemplo do prédio da Prefeitura Municipal de Porto Amazonas (Fotografia 3. Página x) e da Igreja de Nossa Senhora dos Navegantes em União da Vitória, ambas erguidas no formato de um barco a vapor (Fotografia 5).



Fotografia 5 - Capela em homenagem a Nossa Senhora dos Navegantes. União da Vitória (PR)

Autor: ANSBACH, O. (2008)

Outra manifestação em prol do patrimônio, tendo como referências a memória dos habitantes mais antigos e o conhecimento adquirido sobre a história do município, foi expressa pelos alunos da Escola Estadual José de Anchieta no dia 27 de março de 2008, durante a festa de aniversário de União da Vitória. Incentivados pelos professores a mostrarem um pouco da história de sua cidade, esses alunos elaboraram cartazes e maquetes (Fotografias 6, 7 e 8), tendo como tema principal a “hidrovia”, e expuseram na praça central e lá explicavam às pessoas como a cidade surgiu e como foi importante a navegação para o município, em especial a figura do próprio Coronel Amazonas. Manifestações singelas, mas carregadas de intencionalidade identitária, de reconhecimento pela memória daqueles, que, pelo

Rio Iguaçu, contribuíram de forma significativa para a formação e desenvolvimento da região.



Fotografia 6 – Maquete elaborada pelos alunos da Escola Estadual José de Anchieta em comemoração ao aniversário de União da Vitória

Autor: ANSBACH, O (2008)



Fotografia 7 – Trabalho elaborado pelos alunos da Escola Estadual José de Anchieta em comemoração ao aniversário de União da Vitória

Autor: ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 8 – Trabalhos dos alunos da Escola Estadual José de Anchieta em comemoração ao aniversário de União da Vitória.

Autor: ANSBACH, O. (2008)

Essas manifestações, coletivas ou individuais, nascem no íntimo das pessoas que as promovem. Ao serem exteriorizadas valorizam a história e acultura local, conferem ao indivíduo o reconhecimento identitário perante a sociedade, além de fortalecer a sua afetividade pelo local. Tal afetividade, associada ao conhecimento que se tem do passado, ajuda a fortalecer a necessidade de se preservar tudo aquilo que foi herdado, aprofundando o sentimento de pertencimento. É uma ciranda onde estão inseridas a história, o patrimônio, a memória e a identidade.

Esses elementos configuram-se como um dos sustentáculos da consciência territorial. Desta forma, dentro de um processo globalizante de uniformidade da

cultura, que acaba por enfraquecer e ameaçar as identidades locais, as relações culturais existentes entre as identidades e o próprio território podem promover o fortalecimento de ambas e um possível reordenamento territorial.

A sustentação do patrimônio cultural tangível e intangível é fundamental para consolidar o tecido social. A perda ou deterioração desse patrimônio é um grande erro e afetaria a identidade dos cidadãos (João Roberto Peixe³⁶. Secretário de Cultura de Recife).

Sendo assim, a preservação da memória dos trabalhadores da hidrovia, de todas as manifestações culturais associadas a ela, bem como o seu patrimônio tangível, pode permitir que tal patrimônio venha a ser mais um mecanismo cultural e educacional da sociedade e ainda promover não apenas o reconhecimento daqueles que navegaram e fizeram a história do Vale do Iguaçu, mas também gerar possibilidades para que cada indivíduo reconheça no patrimônio a própria identidade, onde ele poderá também manifestar-se tendo como sustentação a memória e o patrimônio cultural.

³⁶ Secretário de Cultura de Recife em palestra proferida no dia 23 de setembro de 2006, intitulada Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda. Publicada no Boletim Oficial da Prefeitura de Recife em <http://www.recife.pe.gov.br>. Acessado em 28 de julho de 2008.

REFERÊNCIAS

- AGENDA 21 da Cultura. Artigo Disponível em <<http://www2.fpa.org.br/portal/modules/news/article.php?storyid=2136>>. Acesso em 07 jul 2008.
- ARANTES, A. A. (Org.). **Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural**. São Paulo: Brasiliense/CONDEPHAAT, 1984.
- ARGAN, G.C. **A história da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- BACH, A. M. **Vapores**. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2006. 493 p.
- BARRETO, M. **Turismo e legado cultural**. Campinas: Papirus, 2000.
- BENKO, G. **Economia, Espaço, Globalização**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- BOLETIM Oficial da Prefeitura de Recife em <<http://www.recife.pe.gov.br>>. Acesso em 28 jul 2008.
- BORGES, V. P. **O que é História**. 4. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984. 84 p.
- BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- BRASIL. **Constituição**. Brasília: Senado Federal, 1988.
- BRASIL. **Decreto-lei nº 25 de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em <<http://www.cultura.gov.br/legislacao/docs/DL-00025.htm>> Acesso em: 9 ago 2007.
- BUTTIMER, A. 1985a. Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. In: **Perspectivas da Geografia**. Antônio Carlos Christofolletti (Org.). São Paulo: Difel, 345p.
- CAMARGO, H. L. **Patrimônio histórico e cultural**. São Paulo: Aleph, 2002.
- CARLOS, A.F.A. **Ensaio de geografia contemporânea – Milton Santos: obra revisada**. São Paulo: Hucitec, 1996, 332p.
- CASTELLS, M. **A era da informação: economia, sociedade e cultura**. 3 vols. O poder da identidade. Vol. II. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CASTRO, I. E. et al (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1995, 353p.
- CASTRO, S. R. de. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: Renovar, 1991, 387p.
- CERTEAU, M. **A cultura no plural**. Campinas - São Paulo: Papirus, 1995.

- CERTEAU, M. **A escrita da história**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- CHAUÍ, M. **Convite à filosofia**. São Paulo: Ed. Ática, 1998, 440 p.
- CHOAY, F. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesco, 2001.
- CLAVAL, P. **A Geografia cultural**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2002.
- MELO, C. F. **Porto União da Vitória: um rio em minha vida**. Gráfica Uniporto, 2001.
- CORRÊA, R. L. "Espaço: um conceito-chave para a Geografia". In: CASTRO, I. E. CORRÊA, R. L. e GOMES, P. C.C. (orgs.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand, 1997, 353p.
- COSTA, H. F. G. Um Patrimônio Comum a Todos. **Revista Museu**. Artigo disponível em: <http://www.revistamuseu.com.br/18demaio/artigos.asp?id=3989>. Acesso em 10 ago 2008.
- CUNHA, L. A. G. O complexo agro-industrial e o *cluster* madeireiro de Ponta Grossa. In: DITZEL, C; LOWEN, C. (org). **Espaço e Cultura: Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Ed. da UEPG, 2001.
- CURY, I. (org). **Cartas Patrimoniais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2000.
- DEAN, W. **A Luta pela borracha no Brasil: um estudo de história ecológica**. São Paulo: Nobel, 1989.
- DÖEPFER, R. F. **Rio Iguaçu e o Último Apito**. Curitiba: Torre de Papel, 2004, 98 p.
- DORETTO, M. et al. **Mapeamento da pobreza no Paraná: situação segundo Municípios do Paraná**. Londrina: IAPAR, 2003.
- DURHAM, E. Cultura, patrimônio e preservação. Texto II. In: ARANTES, A. (Org.). **Produzindo o passado**. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- FONSECA, M.C.L. Para além da pedra e do cal: por uma concepção ampla da patrimônio cultural. In: ABREU, R.; CHAGAS, M. (org.). **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.
- FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 7ª ed. 1988.
- FRANÇA, C. M. **Desenvolvimento do Vale do Iguaçu. De 1842 a 1970**. Monografia de conclusão de curso "*Latu Sensu*" Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de União da vitória. União da Vitória, 2001,45p
- FRENTRESS, J.; WICKHMAN, C. **Memória social**. Lisboa: Teorema, 1994.
- GASKELL, G. **Pesquisa Qualitativa Contexto Imagem e Som**. Petrópolis, Rio de Janeiro, Ed. Vozes, 2002.
- GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.

GUATTARI, F. Espaço e poder: a criação de territórios na cidade. **Espaço & debates**, São Paulo, ano V, n. 16, 1985.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multi-territorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, D. **Justiça Social e a Cidade**. São Paulo, Hucitec, 1980, 345p.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <www.ibge.gov.br>. Acesso em 2 jun 2008.

JEUDY, H. P. **Memórias do social**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

LANGUE, Francisco L. P. **Iguaçu**: um caminho pelo rio. Curitiba: Juruá, 2005. 200p.

LAZIER, H. **Origem de Porto União**. União da Vitória-PR: FAFI/ Prefeitura Municipal do Porto União (SC), 1985 (Coleção Vale do Iguaçu, 51)

LE GOFF, J. Memória. Memória-História, In **Enciclopédia Einaudi**, V.1, Porto: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1984, p.476.

LEÃO, C. S. et al. Memória e Turismo **Ci. Inf.**, Brasília, v. 32, n. 2, p. 01-84, maio de 2004. Disponível em: <<http://www.alfa.br/revista/pdf/4tur.pdf>>. Acesso em 28 mar. 2007.

LEMOES, Carlos A. **O que é patrimônio histórico?** São Paulo: Brasiliense, 1985.

LOPES, J.C.V. **Antecedentes históricos de Porto Amazonas**. Curitiba, Paraná, Brasil: 2000.

MAACK, R. **Geografia física do Estado do Paraná**. Rio de Janeiro: J. Olimpio, 1981.

MARX, K; ENGELS, F. **A ideologia alemã**. São Paulo: Fontes, 1989.

MELO, C. F. **Porto União da Vitória**: um rio em minha vida. Gráfica Uniporto, 2001.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E DA CULTURA. Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Fundação Nacional Pró-Memória. **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil**: uma trajetória. Brasília: 1980

MONASTIRSKI, L. **Cidade e Ferrovia**. Florianópolis UFES: Projeto de qualificação para Doutorado, 2004

MÜLLER, J, B. **História de Porto Amazonas**. Curitiba: Ed. Do Autor, 1997. 127p.

PÁGINA Oficial da Câmara Municipal de São João do Triunfo. Disponível em <<http://www.cmsaojoaodotriunfo.pr.gov.br/history.html>> Acesso em 21 jul 2008.

PARANÁ. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Bacia do rio Iguaçu. Curitiba: SEMA, 2007. Ilus. 16p. (Bacias hidrográficas do Paraná. Uma série histórica. n.1).

PEREIRA D.; SANTOS D.; CARVALHO M. **Geografia Ciência do Espaço: O Espaço Brasileiro**. São Paulo: Atual Editora Ltda, 1997 – Obra para o ensino médio.

PESTANA, T. **Valorização do Patrimônio Cultural: Desafio Contemporâneo**. Juiz de Fora, Minas Geras: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Ouro Fino. Departamento de Pesquisa e Extensão, 1994, nov./dez. 2005.

POLLAK, M. Memória e Identidade Social. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1992 vol. 5.

PREFEITURA Municipal de Porto Amazonas. Artigo disponível <<http://www.portoamazonas.pr.gov.br>>. Acesso em 14 de abril de 2008.

PREFEITURA Municipal do Porto União (SC), 1985 (Coleção Vale do Iguaçu, 51).

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RELPH, E.C. As bases fenomenológicas da Geografia. **Revista Geografia**. v. 4, n. 7, Rio Claro - S.P, Associação de Geografia Teórica, 1979.

RIESEMBERG, A. **A Instalação Humana no Vale do Iguaçu**. Curitiba: s/editora, 1973.

_____. **A Nau São Sebastião**. Curitiba: IHGEP, 1978.

RONCAYOLO, M. "Território". In: **Enciclopédia Einaudi**. Vol 8, Lisboa: Imp. Nacional, 1986.

SACK, R. **Human territoriality: its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SANTOS, C. R. Novas fronteiras e novos pactos para o patrimônio cultural. **São Paulo em Perspectiva**, Fundação SEADE, volume 15, n.2 ("Cultura - Vida e Política"), abr./jun. 2001

SANTOS, C. R. A. **História da alimentação no Paraná**. Curitiba: Farol do Saber, 1995.

SANTOS, M. **Por uma Geografia nova**. São Paulo: Hucitec, 1986, 236p.

_____. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997, 123p.

_____. SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1996. 331p.

_____. **Territorialidade e corporação: um exemplo.** In: SANTOS, M. et al. (orgs.). **Território: globalização e fragmentação.** São Paulo: Hucitec, 1994, pp. 251 – 56.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 10. ed. São Paulo: Record, 2003.

_____. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Nobel, 1993.

SCIFONI, S. **Patrimônio mundial: do ideal humanista à utopia de uma nova civilização.** GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 14, pp. XX, 2003. Disponível em http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/geousp/Geousp14/Geousp_14_Scifoni.htm Acessado em 21 de maio de 2008.

SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas: a redefinição do espaço na teoria social crítica.** Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1997, 324p.

SPOSITO, E. S. Sobre o conceito de território: um exercício metodológico para a leitura da formação territorial do sudoeste do Paraná. In: RIBAS, A. D.; SPOSITO, E. S.; SAQUET, M. A. **Território e Desenvolvimento: diferentes abordagens.** Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

TELLES, L. S. **Manual do Patrimônio Histórico.** Porto Alegre: UCS/EST, 1977.

TRINDADE, S. C. C. Estrutura, processos, função e forma: aplicabilidade à análise do espaço intra-urbano. In: Carlos, A. F. A. **Ensaio de geografia contemporânea.** São Paulo: Hucitec, 1998. p. 133.

TUAN, Y. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** São Paulo: DIFEL, 1983.

VARINE-BOHAN, H. **A experiência internacional.** São Paulo: FAU-USP, 1974.

ANEXOS

ANEXO 1

JORNAIS E BIBLIOGRAFIA

Como a atividade hidroviária promoveu a região sul do Estado do Paraná, muitos jornais locais e estaduais noticiaram e relataram parte das inúmeras histórias ocorridas durante a formação e o funcionamento da hidrovia. As notícias coletadas e aqui transcritas em parte, referem-se principalmente ao fim da hidrovia e às tentativas de recuperação da história desta porção do território paranaense, em especial às cidades que da hidrovia se beneficiaram. Também são apresentadas amostras de textos de autores paranaenses sobre este período ou sobre os municípios pesquisados para o trabalho.

1.1 JORNAIS

Os principais jornais que ilustraram a história da hidrovia, bem como o seu fim, apontam para um discurso de caráter histórico, relatando acontecimentos de ordem política, econômica e social do tempo dos vapores. Com o fim da navegação, as matérias jornalísticas promovem a história da atividade e a necessidade de se preservar o que restou da hidrovia.

Foram levantadas matérias nos jornais arquivados na Biblioteca Pública do Paraná, como “Jornal Aconteceu” de São Mateus do Sul; “O Comércio” de União da Vitória; “Gazeta de Palmeira” de Palmeira; “Diário Popular,” “Diário do Paraná,” “O Estado do Paraná” e “Gazeta do Povo” os quatro últimos de Curitiba. Ainda “Álbum Comemorativo do Cinquentenário da Navegação no Iguassú” e seus Afluentes, de São Mateus do Sul.

1.1.1 Sobre Porto Amazonas (PR)

Porto Amazonas não está muito longe de Curitiba, mas seus moradores se queixam de que são lembrados apenas de dez em dez anos, durante os recenseamentos, o que acontecerá em 1º de setembro. Uma cidade onde nem o trem passa mais, depois de viver tempos de progresso, como um movimentado porto do Rio Iguaçu. Mesmo assim, neste censo a cidade quer mostrar que não vai morrer. (DIÁRIO POPULAR, 05 de agosto de 1970).

Porto Amazonas, um município situado entre duas grandes cidades – Curitiba e Ponta Grossa, que na década de 1950 possuía um dos maiores movimentos comerciais do Estado, graças a um porto fluvial que lhe dava vida e autonomia, sendo o escoadouro das riquezas da região Oeste e Sudeste Paranaense, hoje é uma cidade que definha e está ameaçada de extinção. (DIÁRIO POPULAR, 05 de março de 1972).

Assim, quando os barcos a vapores pararam houve o impacto. Tudo começou a retroceder. Bastou um ano apenas para se registrar uma das maiores reduções demográficas. O município que tinha mais de 5 mil habitantes caiu para pouco mais de 2 mil. Os armazéns de erva-mate, depósitos de madeira ficaram vazios e desapareceram. Os trabalhadores foram buscar mão-de-obra em outros centros. O movimento na cidade caiu tanto que a única farmácia existente fechou e até hoje nenhuma outra se instalou. (DIÁRIO POPULAR, 18 de março de 1972).

Porto Amazonas foi um núcleo ativo. Hoje seu porto não mais existe e a cidade está parada no tempo, as velhas barcas que marcaram o auge do passado, são o testemunho de uma época de riqueza de que a cidade só tem lembranças. (DIÁRIO POPULAR, 20 de março de 1985).

1.1.2 Sobre São Mateus do Sul (PR)

São Mateus do Sul era parada obrigatória para os vapores que subiam e desciam o rio, tornando o porto da cidade muito ativo em passageiros e mercadorias. A colonização das margens do Iguaçu muito deve a essa forma de transporte adotado na época. Na década de 1930, a navegação fluvial, por este rio, começou a decair. Tal fato se deve a três motivos: 1 – decadência da economia ervateira; 2 – desenvolvimento do transporte rodoviário, com o surgimento do veículo automotor; 3 – diminuição das águas do Iguaçu em virtude do desmatamento de suas margens, o que impossibilitou a navegação em períodos de estiagem. (O ESTADO DO PARANÁ, 17 de julho de 1963).

1.1.3 Sobre o fim da hidrovia

Durante sua época de ascensão, glória e decadência, a navegação fluvial do Iguaçu levou pão ao lar de muitas famílias! Hoje, tudo o que resta são despojos de cascos, cadáveres de naus... A história ficou escrita nas águas que se forma e na lembrança inexpressiva de quem a compôs. No presente, olhares saudosos contemplam o rio que desce triste e só, porque na curva do Porto, já ninguém mais apita e desliza beijando sua face úmida... A feição divina que liga as coisas permite por certo que as águas do Iguaçu, desçam acariciar os filhos que se foram do berço, para além das Sete - Quedas e desabaram no tombar das cataratas, a ausência dos que apodreceram, na tortura lenta da indiferença e ingratidão, causada pelo progresso. (Texto de Sérgio Augusto. DIÁRIO DO PARANÁ, 18 de junho de 1967).

Enquanto contempla o rio Iguaçu, que vai escorregando solitário em seu leito, o velho marujo, com um sorriso triste conclui: “é moço, tudo foi um sonho”. (GAZETA DE PALMEIRA, 10 de março de 1968)

1.1.4 Sobre a erva-mate

Foi o rio possibilitador da posse dos campos e sertões de Guarapuava e palmas; o rio da conquista preparatória do tratado de 1777, de limites entre Portugal e Espanha; o rio das expedições militares, o rio das imigrações colonizadoras, o rio ervateiro por onde se escoia a nossa principal matéria nativa e que recolhe o fructo do labor industrial de 150.000 almas laboriosas. (ALBUM COMMEMORATIVO DO CINCOENTENARIO DA NAVEGAÇÃO NO IGUASSÚ E SEUS AFLUENTES. Organizado por Aziz Mazur, 1932).

O beneficiamento, comércio e transporte da erva-mate foram importantes para desenvolver cidades como Porto Amazonas, Rio Negro, São Mateus do Sul e União da Vitória, além de Curitiba, onde se criou uma elite social e se cunhou a expressão “barões do mate”. (O ESTADO DO PARANÁ, 25 de setembro de 1994).

1.1.5 Sobre o Vapor Pery

O vapor Pery que tanto fez pela região, transportando gente e mercadorias, quando a única via de acesso era o Iguaçu, hoje ainda existe em São Mateus do Sul e está apodrecendo ao relento, sem merecer todo trato e respeito, porque é o único remanescente da história da navegação do Iguaçu. (O COMÉRCIO, 09 de março de 1990).

Mas, o Pery é forte. Ali jaz tomando sol, chuva, sendo invadido pelas enchentes e sofrendo ação do vento e dos vândalos. E resiste. Resiste e agüenta. Agüenta e espera. Espera a solução para o seu caso até que o povo de São Mateus decida o que fazer com dele – um museu ao ar livre, um restaurante à beira do rio, a sua completa restauração para voltar a navegar no Iguaçu... – E, nessa já se passaram 40 anos. (JORNAL ACONTECEU, 2ª quinzena de 1992).

O Vapor Pery, que gerou muitos comentários nos órgãos de imprensa, muitas reuniões foram feitas entre várias entidades e associações. Todas as promoções e comentários, verbas destinadas para a recuperação do vapor, foram fisicamente em vão. Ele só tem voltado às águas quando ocorre alguma enchente, como se o Rio Iguaçu de vez em quando visitasse o velho amigo. Quando as águas voltam ao leito seus destroços permanecem repousando como um esqueleto cadavérico que não tem a menor importância para a maioria. Seus apitos ainda ecoam na memória do tempo e na recordação das pessoas mais idosas. (JORNAL ACONTECEU, 1º quinzena de outubro de 1993).

Como lembrança deste ciclo lá está o casco corroído do “Pery” numa espera quase que melancólica para um dia poder, como a Fênix da mitologia, renascer das próprias cinzas. A idéia da recuperação não é nova. Manoel Riesemberg, filho de historiador, tentou certa feita adquiri-lo para fazê-lo funcionar outra vez e servir como transporte turístico. Não conseguiu, pois a Prefeitura de São Mateus acredita que o casco lhe pertença. (GAZETA DO POVO, 12 de maio de 1995).

Abandonado desde 1955, quando se encerrou uma época de lirismo e um ciclo econômico importante para o desenvolvimento do Paraná, o Pery foi devidamente restaurado e será inaugurado nesta sexta-feira, às 19h30, ao lado do Clube Ubenau, na Praça Floriano Nascimento. (DIÁRIO POPULAR, 20 de novembro de 1997).

1.2 AUTORES

Muito foi publicado sobre a hidrovia, em especial sobre o surgimento e o fim da navegação. São obras de autores regionais que tiveram a oportunidade de vivenciar aquele período, ou ainda que sentiram a necessidade de contar a história de seus antepassados e de como foram surgidas suas cidades. Valorizaram os personagens e os fatos ocorridos na intenção de mostrar quão importante foi a navegação para o desenvolvimento do território.

1.2.1 Rio Iguaçu e o Último Apito – Autor: Raul Ferreira Döepfer

Desde o título evocando a emoção de um adeus, saudades de tempos idos e vívidos, o retrato das margens opulentas, as pedras submersas nos remansos dos caminhos, o princípio da navegação, em 1882, lançando o navio Cruzeiro, tudo encanta e seduz nos primores de um relato, às raias da perfeição. Prefácio de Lauro Grein Filho, Academia Paranaense de Letras. (DÖEPFER, R. F. p. 11, 2004).

“Rio Iguaçu e o Último Apito” é hoje, chamamento ao resgate de um período onde a tenacidade e o conhecimento de cada curva do rio Iguaçu abriram portas ao reconhecimento e valor de cada homem que, em busca do desenvolvimento, navegou entre 1882 e o início dos anos 50. Testemunho de Dago Alfredo Woehl, empresário, jornalista, membro da Academia de Letras do Vale do Iguaçu. ((DÖEPFER, R. F. p. 15, 2004).

A navegação poderia continuar por vários anos. Entretanto, ao ficar pronta a ponte sobre o rio Iguaçu, a rodovia liberada para tráfego pesado e ainda não asfaltada, caminhões carregavam a madeira nas serrarias, diretamente ao seu destino, não mais usando os portos. (DÖEPFER, R. F. p. 73, 2004).

Com pequena modificação, poderia o vapor (Pery) servir como barco de turismo, percorrendo o rio Iguaçu e outros rios afluentes navegáveis, em viagens programadas, podendo ser utilizado como restaurante flutuante, deslocando-se do porto, subindo ou descendo o Iguaçu, principalmente nos domingos e feriados. (DÖEPFER, R. F. p. 75, 2004).

1.2.2 História de Porto Amazonas. Autora: Jucilda Boscardin Müller

Com a determinação de um homem moldado de valentia e audácia, usando a máxima dos fortes “Querer é Poder”, iniciava a navegação, favorecendo o nascimento de inúmeros povoados que se tornariam cidades como Porto Amazonas, São Mateus, Canoinhas, Fluvópolis, União da Vitória etc. (MÜLLER, J. B. p. 8, 1997).

Diversas gerações viveram e assistiram a fatos como entrelaçamento de famílias, navegadores que por ousadia ou imperícia ficaram no fundo das águas, alegrias e tristezas na chegada e partida de parentes e amigos e, principalmente, viram a cidade crescer fortalecida economicamente. (MÜLLER, J. B. p. 13, 1997).

O transporte no Rio Iguaçu começa a ser desativado. Nesse ínterim, surge a rodovia moderna diminuindo distâncias, expandindo-se, e a decadência da via fluvial foi inevitável. (MÜLLER, J. B. p. 13, 1997).

1.2.3. Antecedentes históricos de Porto Amazonas. Autor: José Carlos Veiga Lopes

O primeiro vapor, denominado de Cruzeiro, chegou pelo porto de Antonina, por mar, onde foi desmanchado e subiu a serra do Mar pela estrada da Graciosa em 11 carroções puxados por bois, sendo rebitado novamente às margens do Iguaçu: o próprio coronel Amazonas permaneceu no arsenal da Marinha, no Rio de Janeiro aprendendo a técnica de rebitagem. (VEIGA, L.J.C. p. 176, 2000).

1.2.4. Iguaçu: um caminho pelo rio. Autor: Francisco L. P. Languê.

É... não deveria ter sido fácil pilotar o “Cruzeiro” com quase 20 m de comprimento, rebocando cinco grandes canoas, por um rio, em parte, com curvas de pequeno raio, baixios, pedras e largura, em certos trechos, de somente 60 a 60 m! Com certeza, os respectivos timoneiros já tinham bom conhecimento do rio. Mas, mesmo assim...! São dignos de muitos “vivas”! O vapor “Cruzeiro” levava dois dias para descer o rio do Porto Amazonas (local hoje denominado Porto Velho) ao porto da união e na volta, contra a correnteza, quatro dias. Desenvolvia velocidade de 16 a 18 Km/h rio abaixo e 10 a 12 Km/h rio acima. (LANGE, F.L.P. p.39, 2005).

1.2.5. Vapores. Autor: Arnaldo Monteiro Bach

O nosso Iguaçu, Y – guaçu, o rio grande dos índios, viveu histórico período de esplendor comercial quando o transporte de erva-mate, madeira de pinho, secos e molhados, mais passageiros passou a animar sua navegação, que atravessou uma parte do Império, e outra da República. Esta saga singrou as águas do Iguaçu entre 1882 e 1953. Prefácio de Rafael Greca de Macedo, (BACH, A.M. p.7, 2006).

Com o passar dos anos, a navegação acabou. Isso foi motivado pelas crises da erva-mate, da madeira e, também, pela chegada de meios de transporte mais eficientes. Com o fim da navegação, ocorreu o arruinamento, e até o desaparecimento, de vilas e cidades que nasceram durante esse extraordinário ciclo gerador de riquezas no Paraná. (BACH, A.M. p.13, 2006).

O Cruzeiro sulcando as águas adormecidas do Iguaçu, sonorizando aquelas ermas paragens com o seu apito, era o mensageiro do progresso e da civilização. (BACH, A.M. p.31, 2006).

A navegação entrou em decadência. O Lloyd Paranaense foi extinto em 1953, e no ano de 1955 cessou a navegação no rio Iguaçu. O município de Porto Amazonas continuou progredindo através da estrada de ferro até 1970, quando esta foi desativada. A partir de 1971, o município entrou em declínio. Nesse período já não contava com a maioria das indústrias que lá haviam se instalado nos tempos de glória. (BACH, A.M. p.76, 2006).

Raul trabalhou na lancha Operária até 23 de dezembro de 1952, quando a navegação entrou em decadência e a lancha Operária foi desmanchada. Sem perspectiva na navegação, Raul foi trabalhar na firma Irmãos Grácia S.A., em porto Amazonas, deixando para trás o sonho pelo qual tanto tinha lutado. (BACH, A.M. p.457, 2006).

ANEXO 2 ENTREVISTAS

Uma vez que o ponto central do trabalho encontra-se na memória, esta foi investigada através de entrevistas com a população das cidades, optando-se por divisá-las em: entrevistas com a população em geral, antigos hidroviários e o poder público. Para tanto, utilizou-se como método a entrevista qualitativa, que proporciona mais liberdade de resposta do entrevistado e permite ao entrevistador redirecionar, se necessário, as perguntas ou, ainda, aprofundar temas dependendo das respostas que o entrevistado coloca.

Num primeiro momento foi trabalhado um pré-questionário junto à população local, para averiguar possíveis falhas ou redundâncias a cerca das respostas obtidas, tendo como objetivo a elaboração de um questionário definitivo.

Para a viabilização das entrevistas foi realizado um treinamento prévio com uma equipe de auxiliares de pesquisa, com o intuito de colocá-los a par da problemática e dos objetivos do trabalho. Tal questionário foi dividido de acordo com o envolvimento da população em relação ao tema proposto, cabendo um questionário para a população em geral, outro para as pessoas que direta ou indiretamente trabalharam na atividade, e, finalmente, um questionário para as autoridades do poder público. Desta maneira, considerou-se o que Bauer e Gaskell expõem:

A entrevista qualitativa fornece os dados básicos para o desenvolvimento e a compreensão das relações sociais entre atores sociais e sua situação. O objetivo é uma compreensão detalhada das crenças, atitudes, valores e motivações, em relação aos comportamentos das pessoas em contextos sociais específicos (GASKELL 2002, p.65).

A equipe trabalhou com o questionário definitivo junto à população dos municípios envolvidos até a saturação do sujeito coletivo: não foi o número de pessoas que prestou as informações, mas o significado que estes sujeitos têm em função do que foi sendo buscado na pesquisa, considerando-se também alguns indicadores importantes sobre o entrevistado: local de nascimento, onde vive, classe social, profissão, gênero e a sua idade.

Foram entrevistadas oitenta pessoas no total. Utilizou-se para tanto caderno de campo, gravador digital e máquina fotográfica, sempre atendendo às seguintes exigências: ser focalizada na relação hidrovia e memória, considerar as reações sentimentais e emocionais dos entrevistados, garantir que os entrevistados são capazes de compreender as questões e as informações pertinentes à pesquisa, considerar a opinião dos entrevistados sobre o que eles pensam ou acreditam sobre os fatos apresentados, indicar os temas das questões das mais fáceis às mais difíceis, e das mais simples às mais complexas e evitar o contágio e a influência sobre o entrevistado, emitindo opinião de aprovação ou negação às declarações apresentadas. Cabe lembrar que foram anotadas ainda informações contextuais sobre a entrevista e o entrevistado, como data, local, duração da entrevista e nome do entrevistador.

2.1 – Entrevistas com a população de Porto Amazonas (PR, São Mateus do Sul (PR), União da Vitória (PR) e Porto União (SC).

A entrevista realizada com a população dos municípios pesquisados ocorreu durante o ano de 2007, totalizando quarenta e nove entrevistados, 61% do total, todos contatados em praças, logradouros e vias públicas. Foi necessário alternar os meses da pesquisa em virtude da disponibilidade da equipe que realizou a mesma. Ficou assim dividido: um pesquisador em Porto Amazonas, três em São Mateus do Sul e dois em União da Vitória/Porto União.

TÓPICO GUIA

1. Qual a primeira coisa que se pensa quando se fala em hidrovia.
2. Conhece algum hidroviário: alguém da família, amigo, vizinho etc.
3. Sobre a utilização do transporte hidroviário
 - 3.1 como era (utilizava ou não o transporte hidroviário).
 - 3.2 tem saudade
 - 3.3 gostaria que voltasse
4. As viagens de vapor: para quem utilizou (ou ouviu falar)
 - 4.1 qual o itinerário, a frequência, a sensação de viajar.
 - 4.2 descrição dos vapores, portos, comida, conforto, equipamentos, tratamento, etc.
5. A relação da hidrovia com a cidade
 - 5.1 houve ligação da hidrovia com o desenvolvimento da cidade
 - 5.2 percebe(u) a diferença entre uma cidade atendida pela hidrovia, com alguma outra que não está na rede.
 - 5.3 a importância da hidrovia com a região do sul do Paraná.
6. Sobre a importância do patrimônio hidroviário na cidade.
 - 6.1 por que deve ser preservado
 - 6.2 os portos, depósitos, barcos, equipamentos.
 - 6.3 eles trazem alguma recordação
 - 6.4 como acontece. E quando passa por esses locais e equipamentos.
7. Acha importante um museu hidroviário.
 - 7.1 acha importante a existência de um museu hidroviário.
 - 7.2 iria ao museu. Levaria ou indicaria a alguém.
8. Conta para seus filhos e pessoas mais jovens sobre o “tempo da hidrovia”.
 - 8.1 eles demonstram algum interesse pela hidrovia.

SÍNTESE DAS RESPOSTAS TRANSCRITAS

Síntese da pergunta 1

A primeira pergunta do tópico guia foi elaborada no sentido de proporcionar ao entrevistado falar livremente sobre o assunto. *Qual a primeira coisa que se pensa quando se fala em hidrovia?* Assim, algumas respostas foram mencionadas com muita constância e/ou com muita evidência, destacando-se: os vapores, o rio Iguaçu, estaleiros, barracões de erva-mate, o porto, o final da hidrovia, as recordações da infância, os parentes que trabalharam na hidrovia, a história da própria cidade e a importância da atividade para a cidade e o desenvolvimento econômico. Outras respostas: o transporte de madeira, os relatos dos mais antigos, a lembrança dos

apitos dos vapores ou algum conhecido que tenha sido hidroviário também foram mencionadas, porém com menos constância ou evidência.

Síntese da pergunta 2

A segunda questão era sobre o conhecimento do entrevistado a respeito dos hidroviários, se tinha algum amigo, parente, ou conhecido que tenha trabalhado na hidrovia. As mais freqüentes apontaram para certos moradores mais antigos e alguns parentes como o avô, tios, e o próprio pai. Também houve declarações, estas com menor ênfase, mas muito freqüente, sobre o não conhecimento de alguém que tenha trabalhado na hidrovia.

Síntese da pergunta 3 e 4

Ao serem indagadas sobre a utilização do transporte hidroviário e as viagens de vapor, para quem utilizou ou ouviu falar, as respostas de maior constância e mais enfatizadas apontaram para o transporte de cargas e passageiros, o prazer das viagens a vapor que, apesar de demoradas, eram divertidas. Muitos entrevistados, principalmente os mais idosos, declararam sentir saudades das viagens, da comida, do vapor Pery que era o maior e mais confortável, de viajar no restaurante do vapor, as novas amizades, os vapores saindo ou chegando à cidade e o desejo de que tudo voltasse como era antigamente. Outros falaram sobre o desejo de ter viajado, de conhecer só por fotografia ou das histórias contadas por antigos moradores.

Síntese da pergunta 5

A respeito da relação da hidrovia com a cidade, as declarações mais enfáticas convergiram para a importância que a hidrovia representou para o desenvolvimento da cidade e da região. Respostas como: Só existe este lugar por causa dos vapores; Muita gente criou seus filhos trabalhando na hidrovia; As cidades que tinham portos eram as maiores da região; A cidade cresceu por causa da hidrovia; Era a região mais rica do Estado; O desenvolvimento econômico da região deve muito aos vapores; Curitiba foi construída com madeira tirada daqui; Foram os vapores que trouxeram os imigrantes para povoar a região. Essas foram as mais freqüentes e que apresentaram a maior carga de emoção. Outras declarações, porém menos constantes: Se não fosse os barcos não tinha como vender a erva-mate nem a madeira; Toda madeira saiu daqui de barco; Importante para a ocupação da região sul do Paraná; A chegada de um vapor era um evento que parava a cidade.

Síntese da pergunta 6

Uma das questões objetivou saber a opinião do entrevistado sobre a importância do patrimônio hidroviário na cidade. Frequentemente destacaram a preservação da história da cidade, da memória dos navegantes, da necessidade de se cuidar daquilo que restou; a reforma do vapor Pery em São Mateus do Sul e a tristeza por tudo ter acabado. Outros revelaram que infelizmente nada sobrou, e ainda, o que sobrou está com os antigos marinheiros e deveria ser recuperado.

Síntese da pergunta 7

O entrevistado foi indagado se acha importante a existência de um museu hidroviário na cidade: Muito importante para preservar a história; Claro, assim os mais jovens poderiam saber como foi; O museu seria uma forma de garantir que a história não desapareça; Além do museu poderiam colocar o Pery de volta no rio e fazer passeios com os turistas; Importante para a cultura; Levaria toda a minha família para ver este museu, principalmente meus netos; As escolas poderiam levar os alunos para visitar; Seria mais um ponto turístico; Já existe a Casa da Memória, mas tem pouca coisa. Só fotos. Essas são as respostas que foram salientadas com maior frequência sobre o tema.

Síntese da pergunta 8

A última questão para a população dos municípios refere-se à história oral da hidrovia, se os mais antigos costumam contar para seus filhos e pessoas mais jovens sobre o “tempo da hidrovia”. Alguns declararam que contam nas reuniões de família. Eles gostam de saber como eram as viagens, o movimento do porto e, principalmente, as lendas e crendices sobre o rio Iguaçu. Todavia alguns entrevistados declararam que os mais novos não se interessam muito e por isso preferem não comentar nada.

2.2 – Entrevistas com os ex-hidroviários de Porto Amazonas (PR, São Mateus do Sul (PR), União da Vitória (PR) e Porto União (SC).

A entrevista realizada com os hidroviários dos municípios pesquisados ocorreu durante os anos de 2007 e 2008, alternando-se os meses em virtude da disponibilidade da equipe que aplicou a entrevista. No total foram entrevistados dezoito antigos trabalhadores, 25% do total, dentro das mais variadas funções exercidas na navegação, desde marinheiros, comandantes, pilotos, cozinheiros, funcionários dos portos e dos estaleiros. Este grupo configura-se como o principal sustentáculo da memória da hidrovia, sendo de suma importância para o reconhecimento do patrimônio memorial da navegação.

TÓPICO GUIA

1. A 1ª coisa que se pensa quando se fala em hidrovia.
2. Qual a função exercida na hidrovia.
3. Quais as condições de trabalho.
4. Sobre o salário.
5. Sobre a moradia.
6. Quais as vantagens de se trabalhar na hidrovia.
7. Havia o reconhecimento da sociedade por ser hidroviário.
8. Havia vantagens em ser hidroviário no comércio da cidade.
9. Gostava de ser hidroviário.
10. Sobre o transporte hidroviário.
11. Sobre o transporte de carga/passageiro.
12. Sente saudades da hidrovia e da sua condição de hidroviário.
13. Gostaria que voltasse.
14. Sobre as suas viagens de vapor.

SÍNTESE DAS RESPOSTAS TRANSCRITAS

Síntese da pergunta 1

Da mesma forma das entrevistas com a população, a primeira questão levantada com os ex-hidroviários objetivou deixar o entrevistado livre para responder sobre a primeira coisa que se pensa quando se fala em hidrovia. Essas são as respostas mais frequentes e carregadas de emoção: Fica comovido; Era minha vida; Vapores; Adorava trabalhar; Foi o melhor período da minha vida; Saudade; Não deveria ter acabado; O movimento no porto de chegada e saída dos vapores; Desenvolvimento da região; Lembra do passado; Se entristece. Outras respostas: Era um trabalho bom; Dificuldades da época; Trabalho duro; Criei meus filhos trabalhando na hidrovia; Era econômico e seguro. Essas últimas não foram respondidas com tanta ênfase, mas apareceram com certa frequência.

Síntese da pergunta 2

Como a hidrovia empregava um grande número de trabalhadores, foi necessário levantar a função destes entrevistados. A grande maioria declarou que trabalhava diretamente com os vapores: comandante, piloto, cozinheiro, foguista, armador e marinheiro foram às profissões mais declaradas. No entanto a atividade dispunha de outros profissionais que davam a sustentação logística para que tudo funcionasse de acordo: escriturários do Lloyd Paranaense, funcionário do estaleiro de São Mateus do Sul, auxiliar no barracão de erva-mate e funcionário da Comissão de Estudos e Melhoramentos do Rio Iguaçu.

Síntese da pergunta 3

Aproveitando o tema levantado, indagou-se sobre as condições de trabalho, tanto em terra como embarcado. As respostas apresentadas com maior ênfase e mais frequentes foram: Boas; Trabalho difícil e perigoso; Trabalho pesado; Tinha pouca folga; Não podia errar; Difícil durante as secas. Outras respostas foram dadas, todavia com menor frequência: Era de muita responsabilidade; A cozinha do vapor era pequena; O calor da caldeira era suportável; Os companheiros eram muito camaradas; cada viagem era um passeio.

Síntese da pergunta 4

A maioria dos entrevistados declarou, ao serem indagados sobre o salário, que ele era bom e que se podia viver com dignidade. Outros afirmaram que poderia ter sido melhor ou que, melhorou após a efetivação da Lloyd Paranaense. Outro ponto das respostas diz respeito à dificuldade de se negociar salários com os proprietários dos vapores, existindo um acordo entre eles que estabelecia uma isonomia salarial na hidrovia, ou seja, ninguém pagava a mais ou a menos.

Síntese da pergunta 5

Sobre a moradia, boa parte dos ex-hidroviários declarou que residia próxima ao rio, em casas de madeira de pinho produzida nas serrarias da região. Dois entrevistados afirmaram que foi necessário mudar várias vezes de cidade em função

do trabalho ou que permanecia muito tempo longe dos familiares quando o movimento era intenso. Algumas respostas enfatizaram a vista que possuíam de suas casas, voltadas para o rio, em especial a possibilidade de observarem os vapores passando.

Síntese das perguntas 6 e 8

Dentro do questionamento referente a vantagens de se trabalhar na hidrovía: Não havia muita; Podia comprar no armazém e pagar depois; Viajava bastante, era gostoso; Dava para viajar de graça com a família. Sobre as vantagens de ser hidroviário no comércio da cidade: Só no armazém de secos e molhados; Sempre dava para comprar fiado na mercearia; Quem era do Lloyd tinha mais; Pouca, só para quem era da Comissão. Foram as respostas que apareceram com maior frequência.

Síntese da pergunta 7

Outra questão importante referiu-se ao reconhecimento da sociedade, por ser hidroviário. As respostas mais constantes e com mais ênfase mostram que sim, havia muito reconhecimento por parte da sociedade, evidenciaram o orgulho de serem hidroviários, de usar uniforme, de chamar a atenção das moças e de serem respeitados pelos mais jovens. Entretanto, outras respostas menos enfáticas, mas muito frequentes, declaram que os marinheiros eram os mais temidos pelas confusões que arrumavam nas cidades, por isso não eram muito respeitados, diferente do respeito dado aos comandantes e pilotos.

Síntese da pergunta 9

Todos declararam que gostavam de ser hidroviário. Emocionaram-se ao falar de sua profissão, contaram amiúde sua participação na história e de como fizeram amigos e realizaram o sonho de trabalhar em uma atividade tão importante para a região.

Síntese da pergunta 10

As respostas mais frequentes e mais realçadas sobre o transporte hidroviário apontam para a importância que ele teve para a região. Menos realçadas, mas frequentemente declaradas, dão conta de que o transporte hidroviário era barato para quem contratava, que a falta de investimentos poderia ter mantido tal atividade até hoje, pois só no Brasil não se aproveita como deveria.

Síntese da pergunta 11

A respeito do transporte de carga e de passageiro, salientou-se que tudo era trazido pelos barcos, que foi através dos vapores que saíram as riquezas da região, sendo muito carregados e ainda rebocavam outras embarcações com mercadorias. Destacaram-se respostas frequentes como: Até viagem de lua-de-mel foi feita pelo rio; Alguns eram apenas para carga, o passageiro viajava em cima da lenha; O melhor deles era o Pery.

Síntese da pergunta 12

No questionamento referente ao sentimento de saudades da hidrovía e da sua condição de hidroviário, a maior parte dos entrevistados emociona-se: Sinto muita saudade; Gostaria de voltar a navegar; Chega a doer o peito de tanta saudade; Naquele tempo as coisas eram mais simples e melhores.

Síntese da pergunta 13

Todos, sem exceção, declararam que gostariam que voltasse a funcionar a hidrovía. Foram respostas freqüentes e carregadas de emoção: É frustrante ter trabalhado em algo tão importante para a cidade e depois ser esquecido; Só se fosse para passageiros; É muito difícil. O governo não se interessa; É o que falta para a cidade; Teria que voltar antes de eu morrer; Serviria só para o turismo.

Síntese da pergunta 14

Quando indagados a respeito de suas viagens de vapor, as declarações foram enfáticas: Inesquecíveis; Recorda da primeira e da última viagem como se fosse hoje; Era como um sonho; Perdi um tio durante uma viagem; Passamos vários apuros no rio; Passava mais tempo embarcado do que em terra; O problema era o período de seca, fica tudo mais difícil; A noite era muito perigoso; A partida e a chegada eram emocionantes.

2.3 - Entrevistas com o poder público de Porto Amazonas (PR, São Mateus do Sul (PR), União da Vitória (PR) e Porto União (SC).

A entrevista realizada com o poder público dos municípios pesquisados ocorreu durante os anos de 2007 e 2008, alternando-se os meses em virtude da disponibilidade da equipe que aplicou a entrevista. Foram entrevistadas treze pessoas ligadas à administração pública, 16% do total que exercem as mais variadas funções exercidas no município, em especial prefeitos, secretários de cultura, educação, turismo, meio ambiente, administração e planejamento.

TÓPICO GUIA

1. Sobre a relação da hidrovía com a cidade.
2. A importância para o sul do estado do Paraná.
3. A importância de uma cidade ter o transporte hidroviário.
4. Sobre a preservação, importância.
5. Sobre os Portos, depósitos e equipamentos.
6. Há recordação, através do patrimônio.
7. Sobre o museu hidroviário.
8. Sobre a manutenção do equipamento permanente.

SÍNTESE DAS RESPOSTAS TRANSCRITAS

Síntese da pergunta 1

Sobre a relação da hidrovia com a cidade, os representantes do poder público enfatizaram a história, tendo sido os vapores responsáveis pelo surgimento do município: Eles que promoveram o surgimento da cidade; A cidade deve muito aos vapores. Outras respostas, todavia menos enfáticas, mas com certa frequência: Hoje não tem muita importância; Já foi importante, cada época tem seu mérito.

Síntese da pergunta 2

Dentro do segundo questionamento, sobre a importância da hidrovia para o sul do estado do Paraná, objetivou-se verificar a opinião do poder público quanto ao reconhecimento da navegação para o desenvolvimento da região. As respostas mais frequentes são a respeito da imigração européia que deu início ao povoamento da região, do transporte de erva-mate e madeira elevando o vale como a região mais rica do Estado, bem como o desenvolvimento das cidades durante o período de funcionamento da hidrovia. Outros declararam que atualmente não são lembrados, somente no censo, e que o governo estadual deveria dar mais atenção aos municípios.

Síntese da pergunta 3

Na continuidade da entrevista, a indagação que segue é um complemento da anterior. A referência do desenvolvimento associado ao transporte hidroviário para a cidade: Para o escoamento da produção de madeira e erva-mate; Era o meio de ligação mais fácil com outras cidades e a capital; Facilitava o comércio local; Com o fim da hidrovia alguns lugares simplesmente desapareceram; Alguns municípios dependiam exclusivamente da hidrovia. Algumas respostas centraram-se na geração de emprego e divisas para o município, tendo esta atividade encerrada, muitos deixaram a cidade em busca de melhores condições de vida.

Síntese da pergunta 4

Ao serem questionados a respeito da preservação do patrimônio, e sua importância, as respostas mais constantes giraram em torno da necessidade de se preservar a história para as novas gerações. Outros entrevistados destacaram a possibilidade de fomentar o turismo como gerador de trabalho e renda. Entretanto, alguns declararam que pouco sobrou do patrimônio e que seriam necessários altos investimentos e boa vontade política.

Síntese da pergunta 5

Como pouco restou do patrimônio hidroviário, as reações diante da questão sobre os portos, depósitos e equipamentos foram unânimes, lembraram-se pontualmente de alguns objetos ou do destino dado a eles: A maior parte do que existia já foi demolida; O antigo porto de Porto Amazonas; Sobrou o Pery e as fotos da casa da memória; Casa da memória; O porto ainda está lá, o pessoal usa para pescar; Canoa do Bairro dos Navegantes.

Síntese da pergunta 6

A maioria dos entrevistados afirmou haver recordação através do patrimônio. Declararam ser um referencial importante para a história, e como tal patrimônio é importante para se ter uma idéia de como as coisas eram no passado.

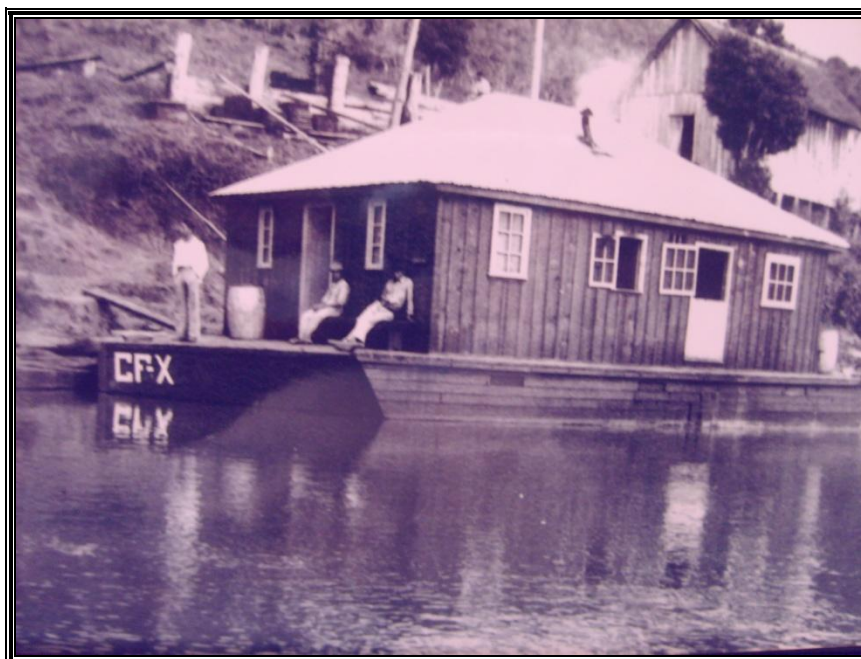
Síntese da pergunta 7

A respeito do museu hidroviário, as respostas mais freqüentes e enfáticas apontaram para a necessidade de se organizar um museu visando o turismo e a cultura: Seria mais uma atração para a cidade; Atrairíamos mais turistas, seria mais um ponto turístico; Para a educação e cultura é uma ótima idéia; É uma forma de valorizar a história daqueles que fizeram de nossa cidade o que ela é hoje. Outros entrevistados procuraram deixar claro que a organização de um museu seria algo difícil de ser concretizado: Seria bom, mas não teríamos muito que mostrar; Seria necessário garimpar os objetos com os antigos marinheiros; Depende de muita verba e boa vontade dos que mandam mesmo na cidade; Acredito que só mediante lei federal, os municípios não se interessam por isto.

Síntese da pergunta 8

Na seqüência, aproveitando o questionamento sobre o museu, a pergunta pautada refere-se à manutenção do equipamento permanente. Não há consenso nas respostas, alguns mencionam a importância da preservação: É necessário preservar antes que desapareça; São as referências do passado; São as relíquias da nossa própria história. Contudo, outros entrevistados declaram a dificuldade ou falta de interesse de se manter tal patrimônio: Tem muita coisa guardada com os antigos, precisa organizar tudo isto; O problema que pouca coisa sobrou; Não existe verba para isto, a população quer outras coisas; O Pery foi uma briga de quase quarenta anos, agora está daquele jeito; Querem incentivar o turismo, mas não querem gastar; Ficam jogando a responsabilidade de um para outro (município e Estado).

ANEXO 3 FOTOGRAFIAS



Fotografia 3.1 - Alojamento flutuante dos operários da Comissão de Estudos e Melhoramentos do Vale do Iguaçu

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.2 - Vapor "Visconde de Guarapuava"

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.3 - Vapor "Leão"

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.4 - Vapor "Sara"

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.5 - Vapor "Rio Apa"

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.6 - Vapor "Santa Maria"

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.7 - Antigo cais de Porto Amazonas (PR)

Disponível em www.expedicao.portoamazonas.net/caisdoporto.jpg. Acesso 03 nov 2008.



Fotografia 3.8 - Amarra de ferro no Cais de Porto Amazonas (PR)

Autor: ANSBACH, O. (2008)



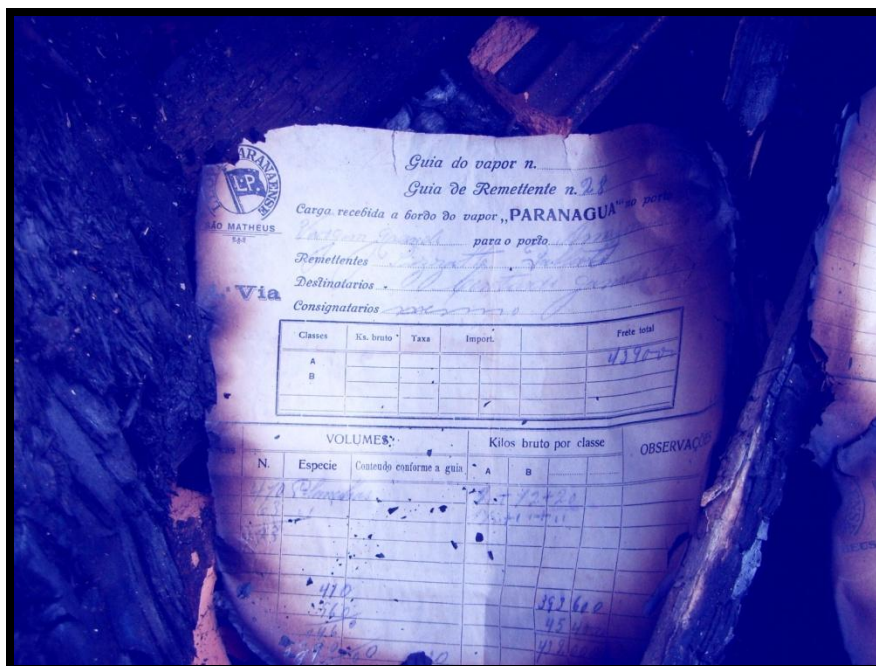
Fotografia 3.9 - Canoa que servia como monumento a navegação em Porto Amazonas (PR)

Disponível em www.ferias.tur.br. Acessado em 28 de outubro de 2007



Fotografia 3.10 - Porto de São Mateus do Sul (PR)

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.11 - Documento que pertencia ao Lloyd Paranaense destruído em incêndio

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.12 - Um dos escritórios do Lloyd Paranaense destruído em incêndio. São Mateus do Sul (PR)

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.13 - Casa da Memória Padre Bauer em São Mateus do Sul (PR)

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.14 - Roda do leme de um vapor.
Acervo Casa da Memória Padre Bauer
Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.15 - Festa de Nossa Senhora dos Navegantes em São Mateus do Sul (PR). Década de 1930

Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Sousa



Fotografia 3.16 - Ponte Machado da Costa. Utilizada inicialmente pela Ferrovia São Paulo – Rio Grande

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.17 - Marco em homenagem ao descobridor do vau do Rio Iguaçu Pedro Siqueira Cortes

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.18 - Canoa utilizada pelos primeiros navegantes do Rio Iguaçu

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.19 - Capela de Nossa Senhora dos Navegantes. União da Vitória (PR)

Autor. ANSBACH, O. (2008)



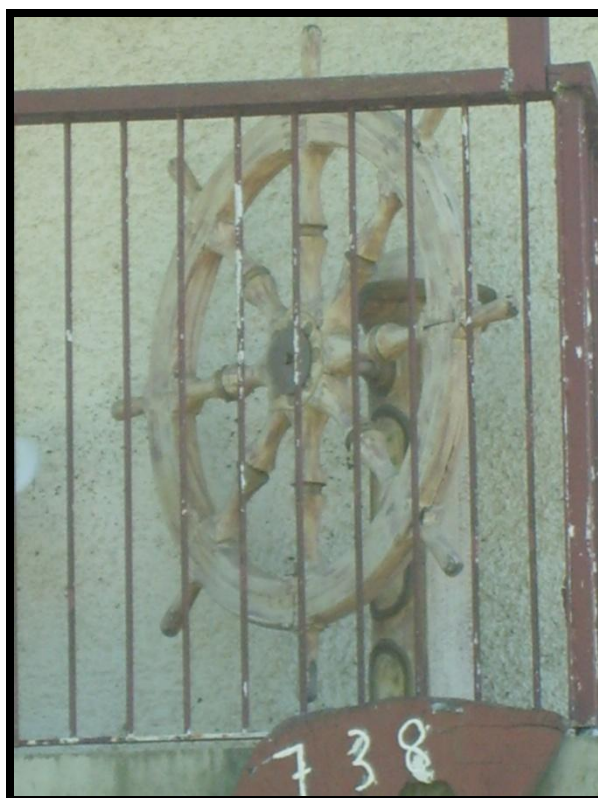
Fotografia 3. 20 - Residência em arquitetura polonesa de propriedade de Izolde Maciel. São Mateus do Sul (PR)

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.21 - Residência em arquitetura polonesa de propriedade de Leão Júnior. São Mateus do Sul (PR)

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Fotografia 3.22 - Roda do leme do Vapor "Iguassú" exposta na varanda da residência de Alda Mayer Campolim

Autor. ANSBACH, O. (2008)



Figura 3.1 - Brasão do Município de Porto Amazonas (PR)

Fonte: MULLER, J.B. p. 124, 1997



Figura 3.2 - Bandeira do Município de Porto Amazonas (PR)

Fonte: MULLER, J.B. p. 124, 1997

ANEXO 4

CHARQUE À VAPOR

Ingredientes

- 6 kg de charque
- 1 kg de arroz
- 1 kg de farinha de mandioca
- 1/2 kg de cebola picadinha (dividir em cinco partes)
- 1/2 kg de tomate
- 1 xícara de salsa picada
- 1 xícara de cebolinha picada
- 3 folhas de louro
- 3 dentes de alho socado
- 1 colher de banha de porco

Modo de preparar

Pique o charque em cubos de mais ou menos 4 centímetros e coloque de molho por 4 horas. Troque de água de 2 em 2 horas. Pegue todo o charque e separe em partes: a parte magra fica para o charque a vapor; a parte entremeio para ser cozida no feijão; a parte mais gorda para a farofa.

Para o charque a vapor: cozinhe bem 1 kg de charque e desfie. Coloque na panela com a banha de porco e a cebola, frite bem até desaparecer a cebola.

Charque ao molho: cozinhe 1 kg de charque com alho socado, cebola, 1/2 kg de tomate e o louro.

Charque com feijão: cozinhe os dois separados: 1kg de charque e 1 kg de feijão, e depois misture-os com o feijão já temperado para que fervam juntos.

Charque com arroz: frite bem 1 kg de charque, junte com o arroz e cozinhe por 30 minutos.

Charque com batata ou purê: cozinhe 1 kg de charque com salsa, cebola e cebolinha. Sirva com pedaços de batata ou purê à parte.

Farofa de charque: frite bem fritinha a parte gorda de 1 kg de charque e acrescente farinha.

Assim temos um cardápio completo com charque: charque a vapor, charque ao molho, charque com feijão, charque com arroz, charque com batata, farofa de charque.

Acompanhamentos: Saladas verdes.

Rendimento: O cardápio completo serve 6 pessoas

Fonte: Receita de Irineu Stein, São Mateus do Sul.