

## **O Dilema da Estação Ferroviária de Paranaguá-PR: um Debate sobre o Abandono, Preservação e Usos dos Patrimônios Culturais Ferroviários**

El Dilema de la Estación Ferroviaria de Paranaguá-PR: un Debate sobre el Abandono, Preservación y Usos de los Patrimonios Culturales Ferroviarios

The Dilemma of the Paranaguá-PR Railroad Station: a Debate on Abandonment, Preservation and Uses of Railroad Cultural Patrimony

**Willian Ricardo Castro**

Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). Doutorando em Geografia na Universidade Federal do Paraná (UFPR)  
E-mail: [willianrcastro@yahoo.com.br](mailto:willianrcastro@yahoo.com.br)

Recebido: 23 de outubro de 2017    Aceito: 14 de fevereiro de 2018  
Disponível on-line em <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica>

---

**Resumo** - A história da ferrovia no Brasil deixou um legado de muitos patrimônios culturais e a sua preservação e usos passam por momentos decisivos tanto na esfera pública como na privada. A linha Paranaguá-Curitiba é um dos trechos da ferrovia brasileira que possuem uma quantidade significativa de patrimônios e que estão em diferentes contrastes de preservação. Dessa forma, torna-se importante analisar o resultado desses contrastes que estão ligados a diferentes instituições responsáveis pelo patrimônio ferroviário. Nos últimos anos, os bens culturais ferroviários caíram no "esquecimento" do poder público e privado que formam uma espécie de "trama de poderes", utilizando-a como suporte para suas justificativas. A estação de Paranaguá, símbolo da história da cidade e presente na memória de muitos habitantes, é um exemplo desse processo, abandonada a quase uma década, sofreu danos materiais irreversíveis, resultantes da ausência de políticas públicas e descompassos entre as esferas de poder.

**Palavras-chave:** Ferrovia; Estação de Paranaguá; Patrimônio Cultural.

**Resumen** - La historia del ferrocarril en Brasil há dejado un legado de muchos patrimonios culturales y supreservación y usos pasan por momentos decisivos tanto en la esfera pública como en la privada. La línea Paranaguá-Curitiba es uno de los tramos del ferrocarril brasileño que poseen una cantidad significativa de patrimonios y que están en diferentes contrastes de preservación. Por lo tanto, es importante analizar el resultado de estos contrastes que están vinculados a diferentes instituciones responsables del patrimonio ferroviario. En los últimos años, los bienes culturales ferroviarios han caído en el "olvido" del poder público y privado que forman una especie de "trama de poderes", utilizándola como apoyo a sus justificaciones. La estación de Paranaguá, símbolo de la historia de la ciudad y presente en la memoria de muchos habitantes, es un ejemplo de este proceso, abandonado a casi una década, sufrió daños materiales irreversibles, resultantes de la ausencia de políticas públicas y descompases entre las esferas de poder.

**Palabras-clave:** Ferrocarril; Estación de Paranaguá; Patrimonio cultural.

**Abstract** - The history of the railroad in Brazil has left a legacy of many cultural patrimonies and its preservation and uses go through decisive moments both in the public and in the private sphere. The Paranaguá-Curitiba line is one of the excerpts of the Brazilian railroad that possess a significant amount of patrimony and that are in different contrasts of preservation. Thus, it is important to analyse the outcome of these contrasts that are linked to different institutions responsible for the railroad patrimony. In the last years, the railroad have fallen into the "oblivion" of public and private power that form a kind of "power web", using it as support for their justifications. The Paranaguá station, a symbol of the history of the city and present in the memory of many inhabitants, is an example of this process, abandoned for almost a decade, suffered irreversible material damage resulting from the absence of public policies and discompasses between the spheres of power.

**Keywords:** Railroad; Paranguá Station; Cultural Patrimony.

## Introdução

Este artigo é resultado da pesquisa de mestrado realizada em 2014 e, da comparação com o cenário atual (2017) da preservação e usos da estação ferroviária de Paranaguá – PR. Dessa forma, o trabalho tem por objetivo analisar as consequências sobre o patrimônio cultural ferroviário resultantes da ausência de políticas públicas para a cultura e os descompassos entre as ações de instituições envolvidas na preservação e usos deste patrimônio.

A representatividade da ferrovia gerou inúmeros patrimônios, porém há um contraste em sua preservação, uma vez que a valorização dos bens pelo poder público ainda é restrita e pelo poder privado está ligado aos seus interesses ideológicos e/ou econômicos. Por isso, o debate torna-se pertinente e necessário para reflexão dos caminhos e dificuldades enfrentados para o processo de preservação dos patrimônios ferroviários no Brasil.

Para a realização desta pesquisa utilizou-se o trabalho de campo, para descrição da situação atual do bem e verificação de seus usos; entrevistas com as instituições envolvidas, direta ou indiretamente, com a Estação de Paranaguá; e pesquisa documental nos órgãos públicos de todas as esferas de poder.

Neste sentido, o artigo está estruturado da seguinte forma: em um primeiro momento, apresenta-se uma síntese sobre a chegada da ferrovia no Brasil. Em seguida, apresenta-se a gênese da Estrada de Ferro do Paraná, sobretudo, a Linha Paranaguá-Curitiba. Posteriormente, analisa-se a atual situação da estação ferroviária de Paranaguá, como o estado de conservação e os seus usos, assim como, debate-se sobre a trama formada pela multiplicidade de poderes envolvidos na sua preservação.

## Trilhos Envelhecidos: uma Síntese da Ferrovia no Brasil

A chegada da ferrovia no Brasil não foi tardia como o processo de industrialização. Uma vez que o país mantinha relações econômicas com a Inglaterra, em pouco tempo foi possível conhecer este novo transporte (TENÓRIO, 1996). O espaço econômico brasileiro do século XIX se caracterizou como exportador de produtos primários, sobretudo da atividade agrícola. Dessa forma, as implantações das primeiras ferrovias brasileiras foram isoladas e de pequenas extensões, ligando uma região interiorana ao litoral.

A primeira iniciativa para trazer a ferrovia para o Brasil foi durante o Governo Regente Feijó, em 31 de outubro de 1835. O objetivo era a substituição das tropas de burros e muares que estavam com o trabalho saturado (THOMÉ, 1983). Assim, materializava-se o primeiro documento em favor a ferrovia no Brasil:

Pela Lei nº. 101, de 31 de outubro de 1835, o Governo Imperial ficava autorizado a contratar com particulares a construção de ferrovias, que unissem a Corte (Rio de Janeiro) aos pontos mais convenientes das províncias de São Paulo e Minas Gerais, garantindo aos investidores o pagamento de juros mínimos de 5% ao ano, sobre os valores dos capitais aplicados, pelo prazo de até 30 anos. Por este sistema, qualquer que fosse a receita obtida com a exploração das linhas, e mesmo que não houvesse receita alguma, o capital investido receberia dividendos compensadores, pagos pelo governo. (THOMÉ, 1983, p.19).

A legislação formulada no Governo Regente Feijó não atraiu interessados capazes de aplicar recursos nesse empreendimento (TENÓRIO, 1996). Mas foi o primeiro passo para o advento da ferrovia no país, de modo que o Governo Imperial, percebeu a falta de incentivos para atrair capitais particulares e, principalmente, de estrangeiros e decretou a lei nº 641 de 26 de junho de 1852 (SCHOPPA, 2004).

Reconhecendo a inadequação da legislação de 35, veio à luz a lei nº 641 em 26 de junho de 1852. Ela procurava ser mais objetiva no sentido de atrair a atenção dos capitalistas, acenando com privilégios, isenções e garantias de juros sobre o capital investido para empresários nacionais ou estrangeiros que se propusessem a construir e explorar estradas de ferro, em qualquer ponto do país. Mais comedida, dava prioridade às linhas que unisse a corte às províncias de São Paulo e Minas, centros produtores mais importantes do café, cujo escoamento pelo porto do Rio se tornava imprescindível para a exportação. (TENÓRIO, 1996, p. 40-41).

O advento da lei nº 641 foi determinante e logo em 1854, foi inaugurado o trecho de 14,5 quilômetros de ferrovia. Este iniciava em um ponto próximo da praia de Estrela, no fundo da Baía de Guanabara, com destino à Raiz da Serra de Petrópolis<sup>i</sup> no Rio de Janeiro (SCHOPPA, 2004). A concessão foi dada para Irineu Evangelista de Souza – Barão de Mauá – que construiu os primeiros trilhos do Brasil.

A locomotiva Baronesa<sup>ii</sup> iniciou o seu trajeto em 30 de abril de 1854 e contava com a presença da família imperial. Era o marco de uma nova etapa para o Brasil, onde a implantação da causaria mudanças significativas para a época. Daí em diante, as estradas de ferro se expandiram de maneira desenfreada e até o fim do Império foram inauguradas sessenta e sete estradas de ferro, cuja extensão total em tráfego somava 9.592,8 km (SCHOPPA, 2004), disseminando o transporte ferroviário para quase todas as regiões brasileiras.

Este crescimento das ferrovias durante o século XIX também está ligado a lei 2.450, de 24 de setembro de 1873. Este decreto era ainda mais liberal que a lei de 1852 em relação aos favores e concessões. De acordo com Thomé (1983) o governo decide garantir o pagamento de juros sobre os quilômetros construídos, além daqueles subsidiados anualmente pelas construções. Assim, os atuais concessionários sentiram-se estimulados e investidores estrangeiros foram atraídos para, então, aplicar grandes somas nos empreendimentos ferroviários.

Como se vê, houve um grande crescimento das estradas de ferro no Brasil, porém a legislação da época tinha falhas, como por exemplo, a subvenção quilométrica dada pelo Governo. Isso propiciou a construção de ferrovias em péssimas condições, as quais davam muitas voltas e faziam ziguezagues, para diminuir os gastos com terraplanagem e obras de arte (SCHOPPA, 2004). Para Tenório (1996, p. 50) a legislação foi generosa:

Tão generosa legislação, desnecessária por um lado, produziu os efeitos desejados no tocante à expansão vertiginosa de nossa rede ferroviária, tanto assim que cerca de 90% dela surgiu após 1873, quando foram concedidos gigantescos favores aos concessionários, por outro lado, permitiu que a ganância do lucro fácil e o aventureirismo predominassem no traçado dessas estradas muito mais extensas do que era tecnicamente recomendável economicamente viável. (TENÓRIO, 1996, p. 50).

Durante o Governo de Campos Sales (1899/1902) houve a encampação de doze ferrovias, sobre as quais as concessionárias obtinham onerosas garantias de juros pagáveis em ouro. Após essa decisão, as construções das estradas de ferro no país, eram feitas mediante a adoção do sistema de contratos com pagamentos em títulos. No entanto, com o estabelecimento da Primeira Guerra Mundial, o ritmo das construções ferroviárias diminuiu consideravelmente, consequência da falta de recursos financeiros (SCHOPPA, 2004).

No período entre guerras também não houve um crescimento notável das estradas de ferro. A partir da década de 1950, as rodovias começam a ganhar o cenário dos transportes brasileiros e a estrada de ferro começa a sentir os seus efeitos (SCHOPPA,

2004). Retrato disso foi o encolhimento da malha ferroviária após o Governo de Juscelino Kubistchek (1956/1960).

Cabe registrar que, em 1952 o presidente Getúlio Vargas (1951/1954) enviou ao Congresso o projeto de criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Nesse momento, a situação das ferrovias no país era caótica, sobretudo, as administradas pelo Governo. Os principais problemas apresentados eram: o material rodante precário, principalmente as locomotivas; um elevado desgaste da via permanente; e o número de empregados excessivo, os quais consumiam uma grande fatia dos recursos, agravando a situação financeira (SCHOPPA, 2004).

Somente com a promulgação da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, é que foi criada RFFSA. Esta incorporou todas as ferrovias administradas pela União, bem como as que fossem cedidas nos próximos governos. Desta forma, a RFFSA assumiu um conjunto enorme de linhas, as quais eram exploradas por 22 empresas ferroviárias federais ou estadualizadas, somando um total de 29.713 quilômetros e contando com 158 mil funcionários (SCHOPPA, 2004).

Na década de 1970, as ferrovias entram em decadência, por um lado, pelo processo de desenvolvimento do sistema rodoviário, pois com as rodovias federais, estaduais e municipais, este setor proporcionava uma forte concorrência. Por outro, pela ausência de investimentos do Estado e da iniciativa privada neste modal, processo que durou até a década de 1990, com as privatizações (SILVEIRA, 2002). Neste sentido, em 1992, a RFFSA entra em um novo plano de Governo, com o objetivo de privatizá-la.

Em 1992, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, ensejando estudos, promovidos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que recomendaram a transferência para o setor privado dos serviços de transporte ferroviário de carga. Essa transferência foi efetivada no período 1996/1998, de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, sua concessão pela União por 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos operacionais da RFFSA aos novos concessionários. Em 1998, houve a incorporação da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA à RFFSA, ao que se seguiu, em dezembro desse ano, a privatização daquela malha [...]. (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 2017).

A RFFSA foi extinta, mediante a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007, sancionado pela Lei Nº 11.483. (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 2017).

Com o plano nacional de desestatização (PND) as ferrovias brasileiras foram assumidas e administradas pela iniciativa privada, configurando a situação atual do transporte ferroviário no Brasil. É oportuno registrar que a trajetória das estradas de ferro no Brasil foi marcada por certa instabilidade, ora estava nas mãos do Estado, outrora com as concessionárias estrangeiras. Assim, Schoppa (2004, p. 65-66) caracterizou a ferrovia brasileira em quatro fases:

1ª – De 30 de abril de 1854, quando D. Pedro II inaugurou a primeira ferrovia, até 1889, final da monarquia. Foi caracterizado pela predominância de concessionários estrangeiros. No final do período, havia 66 empresas que exploravam mais de 9.500 quilômetros de ferrovias, dos quais apenas um terço eram exploradas pelo Estado.

2ª – De 1889 a 1930, início da Era Vargas, caracterizado por encampações, arrendamentos, falências, desmembramentos e formação de grandes redes privadas estrangeiras. No final do período, havia 32,5 mil quilômetros de linhas que, com exceção da Estrada de Ferro Central do

Brasil e algumas pequenas ferrovias, eram exploradas pela iniciativa privada, principalmente por estrangeiros.

3ª – De 1930 até 1996: as ferrovias foram em sua maioria exploradas pelo estado, com exceção da Estrada de Ferro Amapá e algumas pequenas ferrovias de interesse industrial.

4ª – A partir de 1996, até os nossos dias todas as ferrovias passaram a ser exploradas pela iniciativa privada (SCHOPPA, 2004, p. 65-66).

Neste sentido, do auge à decadência das ferrovias brasileiras e suas transformações na história e no espaço, a linha férrea Paranaguá-Curitiba segue um caminho semelhante da maioria das estradas de ferro nacionais. No entanto, ao colocar uma lente de aumento nesta ferrovia, desvenda-se uma quantidade significativa de bens culturais que, em uma combinação com os bens naturais forma um complexo paisagístico ferroviário, estabelecendo-se como patrimônio cultural ferroviário do Brasil.

### **A Linha Férrea Paranaguá-Curitiba: Patrimônio Cultural Ferroviário do Brasil**

A iniciativa para a construção da primeira ferrovia paranaense, a Estrada de Ferro do Paraná, surgiu através da concessão obtida pelo Decreto Imperial nº 4.674, de 10 de janeiro de 1871. Esta autorizava os engenheiros da época<sup>iii</sup> a construírem uma estrada de ferro entre o porto de Antonina e Curitiba. No entanto, a cidade de Paranaguá também disputava o marco zero da ferrovia e a solicitação junto ao Governo Imperial pelos paranaguas resultou no aparecimento da Companhia Estrada de Ferro do Paraná, a qual obteve a concessão até a cidade de Morretes através do Decreto 5.605, de 25 de abril de 1874 (KROETZ, 1985).

Após um ano, a concessão foi ampliada até Curitiba, ampliando o seu traçado. Com o Decreto nº 5912 de primeiro de maio de 1875, o Porto Dom Pedro II, em Paranaguá, se tornou o principal do estado (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985). Decisão que colocou Paranaguá a frente de Antonina na disputa pelo ponto inicial da ferrovia a ser construída. Trevisan (1991) relata que a escolha de Paranaguá estava ligada a influências políticas e econômicas da época:

Quando se fala da disputa entre Paranaguá e Antonina por uma estrada de ferro, encontra-se logo a contribuição da família Correia, do Visconde de Nácar, como grandes trunfos políticos em favor da primeira. Poucos se preocupam, entretanto, em avaliar a força que aquele clã dedicou a essa luta. O seu poderio vinha do trabalho rural, comercial, industrial, do qual retirava o peso para as decisões políticas naquela longa discussão. Atrás dos títulos de nobreza, atuavam forças econômicas. (TREVISAN, 1991, p. 45).

O início da construção da Estrada de Ferro do Paraná foi executado pela *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens*, empresa que recebeu a concessão final através do Decreto nº 7420, de 12 de agosto de 1879. Em 1880, iniciou a obra no trecho Paranaguá-Morretes. Foram construídos 42 quilômetros em dois anos (RFFSA, 1985). É importante frisar que a construção da ferrovia foi dividida em três seções: a primeira entre Paranaguá e Morretes (42 km), a segunda entre Morretes e Roça Nova (38 km) e a terceira entre Roça Nova e Curitiba (30 km), sendo os trabalhos iniciados quase que simultaneamente (HABITZREUTER, 2000).

O início da obra foi chefiado pelo Engenheiro italiano Comendador Antonio Ferrucci, que coordenou a construção até 1881. No ano de 1882, a direção da obra foi entregue para o engenheiro brasileiro João Teixeira Soares. Apesar da ideia de que Ferrucci desistiu da obra pelas dificuldades da Serra tenha se popularizado, para Trevisan (1991) o engenheiro

italiano teve a sua importância na construção da ferrovia. “o nome Ferrucci, quando se entra na história ferroviária, é um nome omitido, quando não injuriado” (TREVISAN, 1991, p. 49).

O trabalho desenvolvido por Teixeira Soares foi determinante para a conclusão da ferrovia, pois venceu os desafios impostos pela Serra do Mar, o trecho mais difícil da sua construção. Naquela época, o único caminho que permitia o tráfego de veículos de tração animal era a Estrada da Graciosa, no entanto, suas condições eram precárias (SCHOPPA, 2004). Portanto, com 110 km de extensão, catorze túneis, trinta pontes, a Linha Paranaguá-Curitiba estava pronta, sendo inaugurada em 2 de fevereiro de 1885 (REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, 1985).

Após alguns anos, a ferrovia agregou os ramais de Antonina (1887), prolongou-se a linha até Ponta Grossa (1892) e inauguraram-se os ramais de Rio Negro e Porto Amazonas (1895). O objetivo do avanço da ferrovia para o interior do estado era para se conectar com a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1893-1910), a qual integrava os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul (RIBEIRO, 1985). Desta forma, a Estrada de Ferro do Paraná, tem como o ponto inicial a cidade de Paranaguá percorrendo até Ponta Grossa, incluindo seus respectivos ramais.

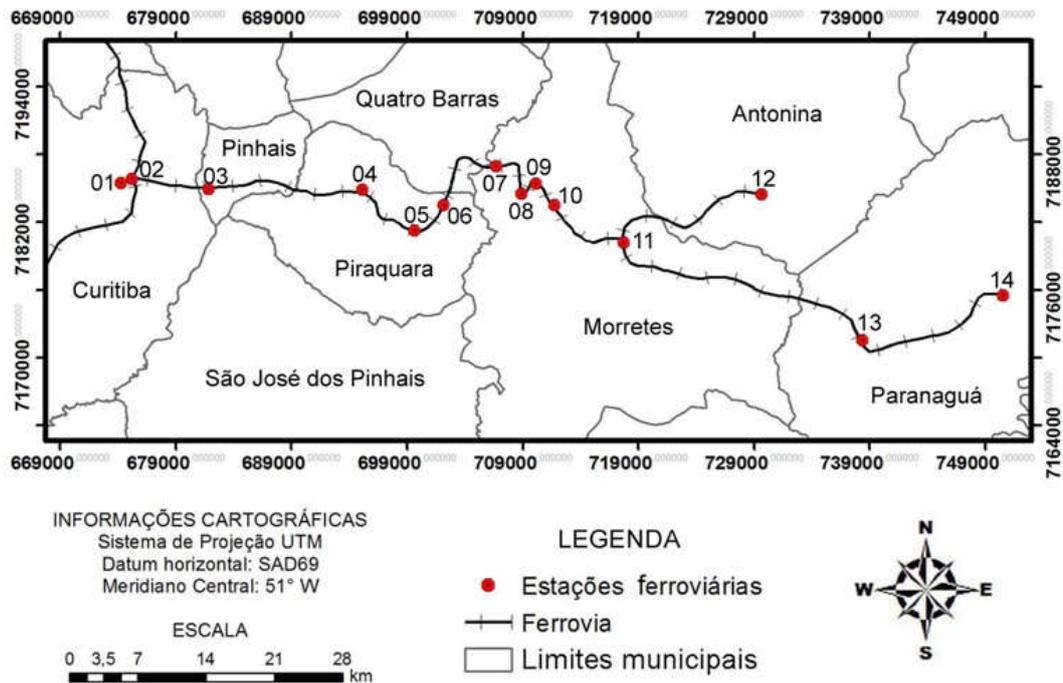
Desde a privatização da ferrovia (1997) a Estrada de Ferro do Paraná foi administrada pela empresa ALL Logística. A partir de 2015, através de uma fusão empresarial, passou a se chamar Rumo Logística. Sua operação é voltada exclusivamente para o transporte de cargas.

Especificamente na linha Paranaguá-Curitiba, além do transporte de cargas, a empresa de turismo ferroviário Serra Verde Express possui a concessão para o transporte de passageiros. Sua atividade é destinada particularmente para o turismo, no qual realiza viagens diárias entre Curitiba-Morretes.

A Linha Paranaguá-Curitiba enquanto complexo paisagístico pode ser considerado como um patrimônio cultural de relevância nacional, pelo seu patrimônio tangível e intangível. Em um percurso sobre os trilhos é possível atentar-se para as obras de arte desta ferrovia: as estações com estilos arquitetônicos marcantes, pontes e túneis construídos nos paredões da serra, residências dos antigos ferroviários, caixas d'água, entre outras edificações. A história da sua construção, com seus grandes desafios; o fato de ela ser os primeiros trilhos paranaenses; a memória dos antigos trabalhadores e da população que viajou por ela são patrimônios intangíveis que legitimam a importância cultural da Linha Paranaguá-Curitiba.

O legado desta ferrovia está incorporado em seus bens e através deles é possível “voltar ao passado”, pois carregam símbolos e significados que reativam a memória dos indivíduos e a história da ferrovia. A importância econômica desta estrada de ferro é grande, mas a sua representatividade cultural é de mesmo valor e deveria receber a mesma atenção.

A quantidade de patrimônios ferroviários no decorrer da Linha Paranaguá-Curitiba é extensa e abrangem diferentes municípios<sup>iv</sup>. Em relação as estações totalizam-se catorze, sendo a estação de Paranaguá (número 14) o marco zero da Estrada de Ferro do Paraná (Figura 1).



**Figura 1** – Linha Paranaguá-Curitiba (estrada de ferro do Paraná) e a localização da estação ferroviária de paranaguá.

Fonte: ITCG (2011); IBGE/DGC/DECAR (2005)

Organização: ROZA, W. S. S.; CASTRO, W. R. (2014)

A ferrovia no estado do Paraná, desde o seu início, representou um transporte de grande importância para a sua economia. Com um legado que ultrapassa cem anos, resumilo em crescimento econômico, seria um grande equívoco. Para Trevisan (1991) a estrada de ferro é símbolo na história do Paraná, pois através dela atingiu-se um enriquecimento cultural e industrial.

A ferrovia paranaense modificou o espaço urbano das cidades por onde passou, com os seus equipamentos ferroviários transformou o cotidiano da população, que passaria a conviver com o trem. Para Monastirsky (2006) a ferrovia se tornou um símbolo do progresso, que contribuiu para a sua mitificação, e, por consequência, para construção da memória coletiva. Portanto, a sua importância permeou por fatores econômicos, sociais, culturais e políticos, que hoje, podem ser interpretados através dos seus patrimônios.

Neste contexto, a estação de Paranaguá representa um referencial para a memória da população que viveu a época da ferrovia e uma volta ao passado para aqueles que não presenciaram o auge do transporte ferroviário. Portanto, a estação, símbolo máximo da ferrovia, cristalizou-se na história do município e possui como atribuição contar essa história ainda por várias gerações.

### **O Descompasso das Ações entre as Instituições Ligadas a Preservação e Usos da Estação de Paranaguá**

A Estação de Paranaguá é um patrimônio de notoriedade nacional. A sua interessante história, peculiar arquitetura e importância mnemônica confirmam essa distinção. A sua inauguração ocorreu juntamente com a do trecho Paranaguá-Morretes, em 17 de novembro de 1883. A estação é o marco zero da Estrada de Ferro do Paraná e este título é resultado das disputas políticas da época entre os municípios de Paranaguá e Antonina.

O bem é tombado pela Coordenação do Patrimônio Cultural do Paraná<sup>V</sup> (CPC-PR) e foi declarado de valor cultural pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Em 2011, a estação foi cedida ao município, que permanece com a propriedade até os dias atuais.

A estação está localizada na área urbana e, por isso, possui fácil acesso em comparação as várias outras estações da linha. Esta posição geográfica favorável poderia contribuir para a refuncionalização e recuperação da estação, porém neste período de quatro anos (2013-2017), o que houve foi um agravamento dos problemas que o bem já apresentava.

A sua situação em 2013 estava problemática, pois já se encontrava em estado péssimo de conservação. Na fachada principal, o aspecto da estação ainda é imponente, apesar da pintura estar danificada e a porta principal e janelas estarem com alguns vidros quebrados. Mas ao olhar atentamente nas Figuras 1 e 2 percebe-se que neste período a sua situação apenas agravou como, por exemplo, a queda do teto da estação, o aumento de pichações e vidros quebrados. Após anos de abandono o poder público, lentamente, iniciou o projeto de restauração.



**Figura 1:** Estação de Paranaguá: fachada principal em 2013.  
Fonte: Castro, W. R.  
Data: Agosto de 2013.



**Figura 2:** Estação de Paranaguá: fachada principal em 2017.  
Fonte: Castro, W. R.  
Data: Outubro de 2017.

Em 2013, a área da plataforma apresentou um estado alarmante, com muitas pichações, telhas destruídas e janelas com vidros quebrados, evidenciando os atos de vandalismo que ali ocorriam. Embora a sua porta principal estivesse com trancas, era possível acessar a plataforma da estação pela sua lateral (por onde passam os trilhos), o que facilitava a entrada de vândalos no local. Retrato da falta de vigilância e do fácil acesso, a estação apresentava depredações, grande quantidade de lixo no seu interior, o seu teto infestado de pombos e antigos móveis danificados. Esse cenário apenas começou a mudar em 2017, quando o poder público cercou a estação para a sua restauração (Figuras 3 e 4).

É relevante registrar que, em março de 2008, foi realizado um inventário de varredura pelo IPHAN que constatou o uso da estação pela Serra Verde Express, que havia vigilância e seu estado de conservação foi classificado como bom. O fato é que durante nove anos a Estação de Paranaguá se manteve em estado de abandono e em constante processo de depredação, apesar de várias instituições envolvidas, direta e indiretamente, na sua conservação.



**Figura 3:** Estação de Paranaguá: área da plataforma em 2013.  
Fonte: Castro, W. R.  
Data: Agosto de 2013.



**Figura 4:** Bloqueio no acesso a plataforma na estação em 2017.  
Fonte: Castro, W. R.  
Data: Outubro de 2017.

É importante destacar a multiplicidade de poderes entrelaçados na preservação e usos deste patrimônio ferroviário. A estação de Paranaguá tem como proprietária o poder municipal, é tombada pela esfera estadual, e declarada de valor cultural pelo IPHAN (órgão nacional); A Rumo logística detém a concessão da Linha Paranaguá-Curitiba para transporte de cargas, a Serra Verde Express a concessão para o transporte de passageiros e atua através da atividade turística.

O poder público municipal desconhece como a estação chegou a este ponto crítico. Em 2013, foi inserido no Sistema de Convênios do Ministério do Turismo (SICONV) um projeto de restauração e a Fundação de Turismo de Paranaguá (FUNTUR) aguardava a liberação dos recursos financeiros. Percebe-se que as políticas para os bens culturais são lentas, retrato disso é que somente em 2017 as ações se iniciaram. Mesmo assim, tudo indica que a obra de restauro não será finalizada conforme a data publicada no *outdoor* de divulgação<sup>VI</sup>.

Em relação a monitoramento, vigilância e policiamento que não existia em 2013, o poder público estadual, representado pela CPC-PR, afirmou que essa responsabilidade cabe ao município por ser o proprietário. Além disso, a CPC-PR informou que se manifestou sobre as condições da estação, houve tentativas de trabalhar com o município, mas a falta de recursos financeiros interferiu nesta relação.

O IPHAN-PR possui atribuições importantes com/para a preservação dos patrimônios, no entanto, a instituição esbarra em uma série de barreiras para exercer essas atribuições: o orçamento restrito e a inexistência de medidas intermediárias, como aplicação de multas aos proprietários.

O descaso com a estação de Paranaguá, a quase uma década, é um problema conjuntural, o que mostra um descompasso entre as esferas de poder que possuem dificuldades em alinhar as suas políticas. Neste sentido, a responsabilidade do estado de conservação do bem torna-se volátil, em um "jogo de empurra" que colabora para a depredação e desaparecimento do patrimônio cultural.

As relações entre o poder público municipal e a iniciativa privada também dificultaram a resolução do problema. Em 2008, quando a estação recebia passageiros ela ainda estava em boas condições, todavia a empresa Serra Verde Express deixou de realizar o trajeto, pois alegou que os trilhos não estavam em boas condições.

A responsabilidade pela manutenção dos trilhos é da Rumo Logística (antiga América Latina Logística) empresa que detém a concessão da ferrovia. Se a empresa concessionária não cumpre suas obrigações a Agência Nacional de Transportes Terrestres

(ANTT) tem o dever de solicitar medidas corretivas. No entanto a fiscalização é realizada por meio de ofícios e multas que não surtem efeitos para a empresa, a qual continua, não apenas neste trecho ferroviário, desmantelando as ferrovias brasileiras e ignorando muitos dos seus patrimônios.

O passeio turístico Curitiba-Paranaguá sempre apresentou um grande fluxo de turistas e esta atividade pode ser um meio para a preservação e sobrevivência financeira dos patrimônios culturais. Mas, um descompasso também na esfera privada e, juntamente com a fragilidade do Estado em intervir, colaboraram para a depredação da Estação de Paranaguá.

Portanto, essa multiplicidade de poderes sobre o patrimônio de forma desordenada provoca um efeito “cascata” em suas ações. A empresa que possui o contrato de concessão não realiza a manutenção dos trilhos, a agência responsável pela fiscalização é ineficaz, a empresa de turismo fica sem condições de trafegar e cancela as viagens até Paranaguá, a estação fica em desuso e o poder municipal não toma uma atitude imediata para a sua proteção, e os órgãos estadual e nacional possuem dificuldades para alinhar as suas políticas culturais com o município.

### **Considerações Finais**

A localização geográfica da Estação de Paranaguá é um fator que deveria colaborar para a sua conservação, já que está na área central da cidade, o que facilitaria a atribuição de um uso para o bem. É importante ressaltar que a estação carrega um valor simbólico inestimável, foram diversas viagens, encontros, histórias, contos, lendas que estão guardadas na memória coletiva e, conseqüentemente, materializam-se neste patrimônio ferroviário. Portanto, a eleição de lugares de memória é essencial para o momento de “destruição criativa que vive o urbano (HARVEY, 2011).

O uso do bem condizente com a sua história e representatividade cultural está restrito em virtude do seu estado de conservação, mas também por políticas públicas efetivas e a falta de entendimento entre as instituições envolvidas. De fato, sem uma coerência em sua preservação, o destino do patrimônio está fadado ao desaparecimento ou aos gastos exorbitantes em reformas e restaurações que outrora eram desnecessários. O agravamento do estado de conservação da estação entre 2013 e 2017 vai de encontro a afirmação acima. Bem como, as medidas apresentadas pelo poder público para recuperação do bem e o desinteresse da iniciativa privada.

Os recursos financeiros, muitas vezes, não precisam ser solicitados a outras escalas políticas, pois o próprio patrimônio cultural é capaz de gerar o seu lucro para se manter, desde que a política cultural (como o fomento ao turismo) envolva a grande parte dos agentes e, sobretudo, a comunidade local. Além disso, pequenas ações por parte do poder público amenizariam os problemas, como o impedimento do acesso ao interior do bem e a presença de uma vigilância patrimonial. Por outra ótica, propostas de atividades sobre a educação do patrimônio local nas escolas e para a comunidade contribuem para uma sensibilização da importância da estação ferroviária, assim como do patrimônio ferroviário em geral.

A destinação de recursos para a cultura é escassa e o processo para obtê-los é burocrático demasiadamente. Há uma relação fragilizada entre poder público e privado, por isso, as parcerias estão alinhadas a determinados governantes e períodos de tempo. Neste sentido, entende-se que a Estação de Paranaguá é vista por todos os agentes como segundo plano de suas políticas, apesar de todos apresentarem justificativas, é inadmissível esse patrimônio ferroviário – marco zero da Estrada de Ferro do Paraná – estar abandonado.

-----  
Notas de Referência

- <sup>i</sup> Mais tarde denominada de Estrada de Ferro Mauá.  
<sup>ii</sup> Em homenagem a esposa de seu construtor.  
<sup>iii</sup> Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Moreira Tourinho e Maurício Schwartz (KROETZ, 1985).  
<sup>iv</sup> Paranaguá, Morretes, Antonina, Piraquara, Pinhais e Curitiba.  
<sup>v</sup> Processo nº 011/90. Inscrição: nº 108. Livro do Tombo Histórico.  
<sup>vi</sup> O outdoor indica que as obras começaram em Fevereiro de 2017 e encerrarão em Outubro de 2017.

**Referências**

- HABITZREUTER, Rubens R. **A conquista da Serra do Mar**. Curitiba: Pinha, 2000.
- HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.
- KROETZ, Lando Rogério; As estradas de ferro do Paraná (1880-1940). São Paulo: USP, 1985. Tese (Doutorado em História Econômica), Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade de São Paulo, 1985.
- MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovias: patrimônio cultural**. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190f. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2006.
- REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Estrada de ferro Paranaguá-Curitiba: uma viagem de 100 anos**. Curitiba: Superintendência Regional de Curitiba, 1985.
- \_\_\_\_\_. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 12 set. 2017.
- RIBEIRO, Osmar. As malhas ferroviárias Paraná-Santa Catarina: cem anos de história. In: REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA. **Estrada de ferro Paranaguá-Curitiba: uma viagem de 100 anos**. Curitiba: Superintendência Regional de Curitiba, 1985.
- SCHOPPA, Rene Fernandes. **150 anos do trem no Brasil**. 1. ed. Rio de Janeiro: Vianapole Design e Comunicação, 2004.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. A importância econômica das ferrovias para o Brasil. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. São Paulo, ano 24, p. 55-70, jul./dez. 2002. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/C340F07B-3A87-4592-861D-4880B0300C99.pdf>>. Acesso em: 25 set. 2017.
- TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**. Curitiba: HD Livros, 1996.
- THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: história da ferrovia no contestado**. 2. ed. Florianópolis: Lunardelli, 2ª Ed., 1983.
- TREVISAN, Edilberto. O primeiro trecho ferroviário do Paraná. In: BRANDÃO, E.; MARTIM, I.; SCHERNER, L.; FERRARINI, S. **Círculos do Estudos Bandeirantes**. Curitiba, 1991.