

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

Camila Margonari dos Santos

RELATÓRIO FINAL

PROGRAMA DE IC:

- PIBIC
- PIBIC Af
- PIBIC EM
- PIBITI

MODALIDADE:

- CNPq
- UFPR TN
- Fundação Araucária
- Voluntária

TÍTULO DO PLANO DE TRABALHO

Relatório apresentado à Coordenação de Iniciação Científica e Tecnológica da Universidade Federal do Paraná como requisito parcial da conclusão das atividades de Iniciação Científica ou Iniciação em desenvolvimento tecnológico e Inovação - Edital 2021

Orientador: Prof. Rodrigo Sartori Jabur.

Título do Projeto: A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba: A estação Ferroviária de Paranaguá

CURITIBA

2021

1. TÍTULO DO PLANO DE TRABALHO

A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba: A estação Ferroviária de Paranaguá

2. RESUMO

Nessa pesquisa de iniciação científica foi estudada a construção da Estação Ferroviária de Paranaguá, integrante da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, comentando as mudanças no edifício ao longo do tempo e trazendo recortes da visão e do cotidiano da população com a chegada dessa estrutura, desconhecida até então, que fascina pela modernidade. Sendo o edifício um documento histórico, compreende-se que suas alterações durante os anos são reflexos das mudanças sociais e econômicas desde o motivo que alavancou o início da obra até as transformações e percalços durante o processo. A pesquisa teve caráter teórico-conceitual e cunho exploratório, possuiu o objetivo de entender o contexto e a história da construção e pontuar aspectos do edifício que demonstrassem suas especificidades. Devido a pandemia da COVID-19, a pesquisa foi realizada exclusivamente online, com base no levantamento de dados através de uma revisão web e bibliográfica, que incluiu artigos de revistas, livros, reportagens de jornais da época, fotos, plantas da estação e estudo através da modelagem 3D. Os resultados alcançados foram significativos do ponto de vista historiográfico e científico, tendo em vista que foram compreendidas as dificuldades da construção, do gerenciamento e do funcionamento da estação até se tornar um bem tombado e o verdadeiro valor histórico da estação original de Paranaguá.

Palavra chave: História da construção; Estação Ferroviária de Paranaguá; Ferrovia Paranaguá-Curitiba;

3. INTRODUÇÃO

Iniciaremos abordando o contexto histórico da época em que a Estrada de Ferro de Paranaguá-Curitiba foi construída. Durante o século XIX e a primeira década do século XX, a economia paranaense baseou-se na produção e exportação da erva mate, seguindo a lógica da política colonial, de exportar um só produto de ampla aceitação no mercado externo. Paranaguá neste período era representante na área dinâmica do comércio paranaense, pois era seu porto que escoava a

produção mateeira vinda do interior. (OLIVEIRA, 1974). Com crescimento da produção e conseqüente expansão do tráfego do produto pelo Porto de Paranaguá, uma estrada pavimentada, que fosse mais eficaz, ligando o litoral à capital da Província se fez necessária, já que a Serra do mar era um grande empecilho para que o transporte da erva mate, foi então que ocorreu a construção da Estrada da Graciosa. (WACHOWICZ, 2001).

A partir de 1880, Paranaguá, além de utilizar o seu porto para escoar os produtos primários produzidos no Paraná, principalmente a erva mate, também importava produtos trazidos da Europa, e nessa época a província começou a negociar diretamente com os países europeus. Como consequência dessa comercialização direta e ascensão econômica da erva mate o número de produtos que circulavam no porto aumentou, e surgiu uma nova necessidade de locomoção entre o interior e o litoral, pois a estrada da Graciosa já não comportava o amplo fluxo de carroças em que nela eram necessários circular para o transporte de cargas. (POMBO, 1980).

Quando analisamos a história da cidade litorânea de Paranaguá a partir do ponto de vista da construção da Estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, concluímos que a chegada do trem à cidade gera uma mudança nas relações sociais, econômicas e de trabalho. Por isso é de extrema importância o estudo da alteração gerada pela arquitetura sobre o contexto social da época. (LANNA, 2005)

4. REVISÃO DA LITERATURA

O ponto inicial, analisando o contexto nacional, para a construção da Estrada de Ferro ocorreu em 31 de outubro de 1835, promulgou-se a Lei nº 101, conhecida como Lei Feijó, que incentiva e autoriza a construção das estradas de ferro no Brasil, com algumas restrições e garantias de privilégios de uso. Completando quase 20 anos da criação da lei, em 1854, foram inaugurados os primeiros trechos de estrada férrea no Brasil. As primeiras linhas férreas construídas em território nacional, em sua maioria eram financiadas por capital inglês e feitas para servir a agricultura de exportação. (LANNA, 2005). Essas instalações dos sistemas ferroviários no país trouxeram grandes avanços tecnológicos e construtivos,

principalmente com o emprego das estruturas de ferro, simbolizando a modernização e o desenvolvimento para parte da nação.

Com a necessidade da estrada de ferro ligando o litoral ao planalto, ocorreu uma disputa no Paraná para definir qual a cidade litorânea sediaria a estação final, sabendo que a instalação de uma estação ferroviária além de beneficiar o porto local, traria desenvolvimento à cidade. Esta disputa geopolítica ocorreu entre Paranaguá e Antonina, a rivalidade político-econômica entre as cidades era anterior, surgiu em torno dos caminhos da Graciosa e do Itupava, chamada de “guerra dos portos”, o embate era sobre qual dos caminhos seria melhorado para transformar-se em um trajeto carroçável, apesar do apoio da maioria da comunidade ao Itupava, Zacarias de Góes, primeiro presidente da província, optou pelo Graciosa, a estrada foi concluída em 1873, ligando Curitiba a Antonina.

Paranaguá reagiu politicamente quando o projeto da ferrovia surgiu, fazendo uma pressão política grande e lutando para que a cidade não fosse deixada de lado, a disputa entre as cidades, a província e a corte se arrastou por quase quatro anos. Em 1.º de maio de 1875 um decreto imperial instituiu que Paranaguá sediaria a estação final no litoral, o argumento utilizado foi que a profundidade da Baía de Antonina, não comportaria navios de grande porte (ANTONELLI e SANTOS, 2015). Favorecendo os oligarcas Correia, que não por acaso, tinham por base de poder local o porto do Gato em Paranaguá. Essa decisão concretizou a hegemonia parnanguara no litoral, pois seu porto se tornou praticamente o único a escoar toda a erva mate produzida no planalto. (LANNA, 2005).

Por decreto do Governo Imperial, em 1875, foi autorizada a construção da estrada de ferro no Paraná, conectando Paranaguá a Curitiba, foram nomeados os engenheiros responsáveis por pesquisar o melhor trajeto para a construção da via férrea, sendo que a primeiro trecho Paranaguá a Morretes já havia um relatório pré-existente. (LINS, 1876). Foi em 5 de julho de 1880 que ocorreu a inauguração oficial da construção, na cidade de Paranaguá, do trecho da via férrea que ligava Morretes e Paranaguá. O próprio imperador D. Pedro II realizou a cerimônia, concedendo a bênção e colocando a pedra comemorativa, e um cofre de ferro contendo moedas e jornais da época, esta era a tradição. (TREVISAN, 1948). Já a inauguração da estação ocorreu em 17 de novembro de 1883, dia da festa de N.

Sra. do Rocio de Paranaguá, junto com o trecho de 40,930km entre Paranaguá e Morretes. (TREVISAN, 1948).

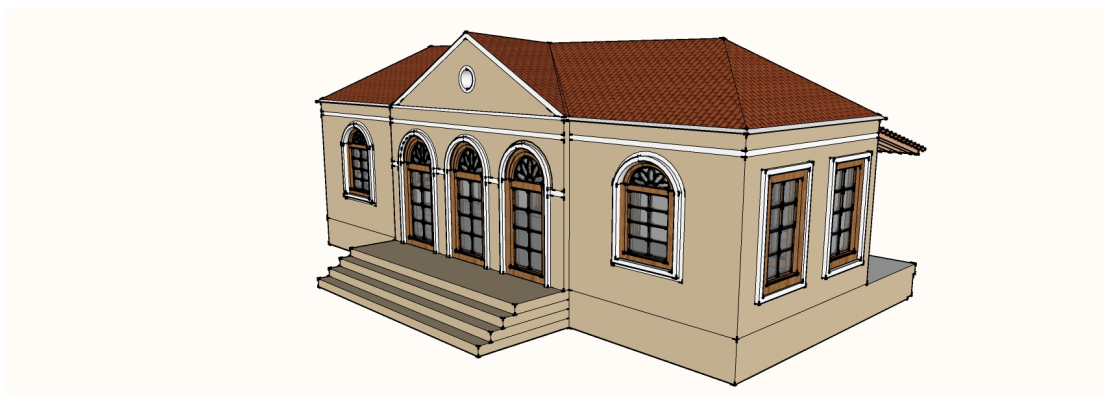
Através das fotos da estação original consegue-se pontuar detalhes que compõem a arquitetura do edifício. O corpo da estação de volume único e térreo possuía rígida simetria, marcada pela indicação do nome da cidade em ambas as laterais, pela centralidade do pórtico, do frontão triangular com óculo central e da escada de acesso com fechamentos laterais.

Figura 1- Estação original fachada principal e depósito



Fonte: Folha do Litoral, 2020.

Figura 2 - Modelo em 3D de como era a fachada da estação original



Fonte: Autoria própria, 2021

Havia uma cobertura formada por quatro águas, cunhal nos quatro ângulos externos e cimalha, arrematando e coroando o entorno da cobertura. As aberturas

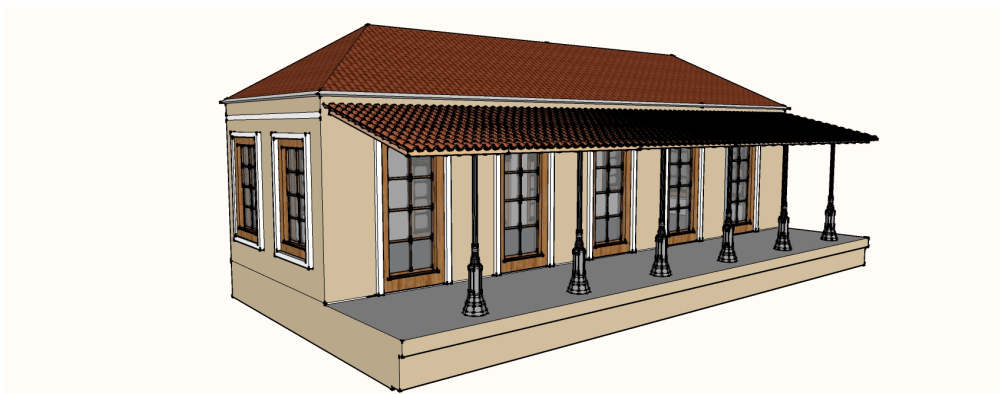
da fachada principal possuíam arco pleno e as portas eram compostas de sobre arcos e impostas, separando o pé direito da nascença do arco, já as aberturas laterais e posteriores eram de verga reta, o material de todas as folhas eram de vidro e madeira com bandeira fixa. A parte da plataforma era composta de seis pilares de ferro, com base e ornamento simplificados, calhas embutidas nos pilares e mãos francesas sem ornamentos. Nota-se também uma diferença de tonalidade na pintura das paredes, nivelando com a plataforma e marcando o porão, que possuía respiros, isolando o cômodo da umidade.

Figura 3 - Estação original plataforma de embarque



Fonte: Folha do Litoral, 2020.

Figura 4 - Modelo em 3D de como era a plataforma da estação original



Fonte: Aatoria própria, 2021

Na imagem abaixo consegue-se observar que o local onde estava a Estação não integrava a área urbana, até meados de 1912, quando a prefeitura começou a

aterrar e urbanizar a região. Ela era constituída de um grande banhado cortado por um riacho, no local existia uma cruz centenária, chamada de Pica-pau, a Fonte Nova e uma lavanderia. À frente do edifício, além da cerca, o terreno era um areal, até chegar ao muro branco do cemitério, atrás da capela Bom Jesus. Os pontos brancos na imagem são roupas estendidas ao sol, provenientes da lavanderia (SANT'ANA, 2020).

Figura 5 - Entorno da estação original



Fonte: Folha do Litoral, 2020.

Abaixo, uma imagem da velha lavanderia, com roupas estendidas no chão, ao fundo alguns vagões e indivíduos. A lavanderia foi destruída em março de 1914, a fim de “embelezar” e trazer progresso aos arredores da estação, porém as lavadeiras protestaram “botaram a boca no mundo inteiro, e as pragas surtiram calamitosas”. (SANT'ANA, 2020).

Figura 6 - Lavanderia



Antiga lavanderia situada ao longo do caminho da Fonte Nova, onde se assenta uma das extremidades da nova Estação da estrada de ferro

Fonte: Folha do Litoral, 2020.

Em 1906 foi construída a Praça Fernando Amaro (no canto direito da imagem abaixo), também é possível observar que a cerca aumentou, seguindo possivelmente o limite do que seria a Avenida Artur de Abreu (SANT'ANA, 2020).

Figura 7 - Estação original fachada lateral



Fonte: Folha do Litoral, 2020.

A chegada da ferrovia delineou um futuro próspero para o porto de Paranaguá, beneficiando não só a região da baía em que uma das estações foi instalada, com a ampliação da erva mate, e futuramente da madeira, a estrada de ferro contribuiu para expansão econômica da capital de Curitiba. O desenvolvimento urbano ocasionado pela chegada da ferrovia na cidade trouxe novas estruturas, que se diferenciavam pelos elementos construtivos e pelo programa de necessidades, como armazéns, oficinas e estações de passageiros. Novos edifícios para a estrutura urbana, com uma demanda até então desconhecida, como a necessidade de um bom fluxo de mercadorias e passageiros. (KÜHL, 1998).

A cidade de Paranaguá aos poucos foi se alterando e modificando o seu entorno por causa da ferrovia, essas mudanças motivadas pela abertura da cidade à influência externa direta, grande parte, ocorriam com a chegada de materiais importados, a população almejava a cultura europeia e queriam introduzi-la no seu cotidiano, através da moda, da literatura, da educação, e até da aplicação de aspectos europeus em sua moradia. (JABUR, 2010).

Com o passar do tempo o fluxo de mercadorias e pessoas foi aumentando, e a pequena estação construída em 1883 já não supria mais as necessidades do novo século e dos grandes fluxos, como relata um jornal do ano de 1909:

A estação de Paranaguá feita em 1883 já não comporta o movimento commercial do Paraná. Em dias de algum movimento o que é quasi a normalidade, principalmente com as chegadas de vapores, que são frequentes, o transporte do caes e dos armazéns commerciaes torna-se summamente difficultoso. (...). Basta calcular que as enormes importações do Paraná só se recebem nos armazéns da estrada por uma porta sendo a carga e a descarga feitas pela mesma porta e pelo mesmo pessoal. (Relatório do sócio correspondente da Associação). Essa deficiência de armazém dá em resultado que constantemente os comerciantes recebem avisos verbaes declarando: hoje a estação não recebe sacos, - não recebe carga, etc. (Diário da tarde PR, 1909)

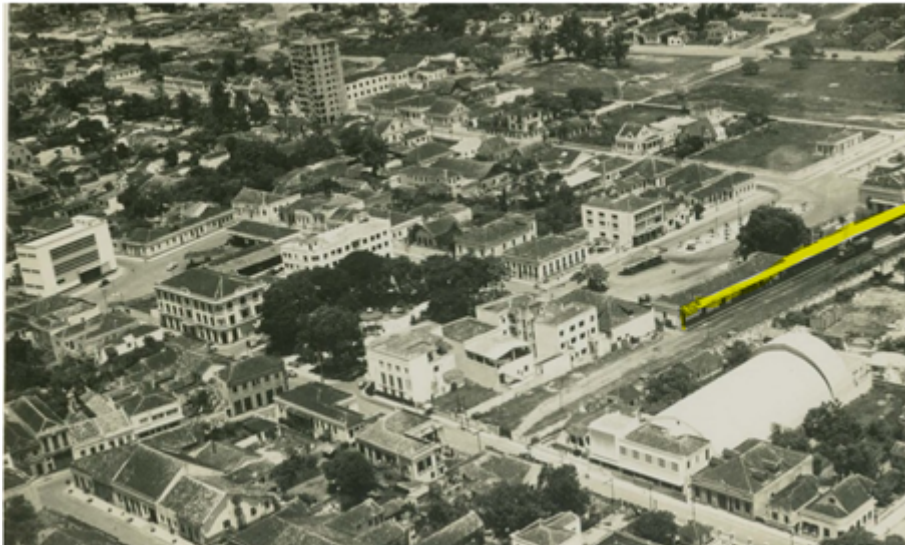
Figura 8 - Grande número de pessoas no lado externo da Estação



Fonte: Curitiba Antigamente, 2014.

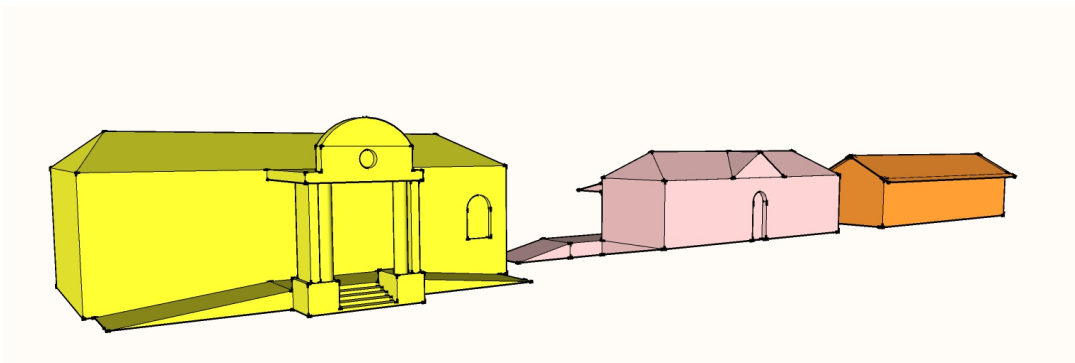
Desde 1914, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande cogitava a construção de um novo prédio em Paranaguá, chegando a ter aprovação de um projeto e um orçamento, pelo Decreto nº 11.040, em 5 de agosto de 1914. Porém devido a diversas dificuldades foi só em 27 de maio de 1921, pelo Decreto nº 14.835, que o governo federal aprovou o novo projeto, baseado no anterior, com leves modificações. Após realizado o concurso público para a construção do novo prédio da estação, venceu Augusto Grohs. Entretanto Augusto teve seu trabalho criticado por muitos, já no primeiro semestre houve reclamações devido ao atraso nos serviços, principalmente nas obras complementares, como a longa plataforma, que ia ser executada para unir-se com o armazém de carga. (TREVISAN, 1948). Podemos interpretar essa plataforma, que ligava a estação nova à antiga como uma linha do tempo em que conecta passado e presente, onde o edifício é modificado e evolui, mas continua conectado com sua origem, com o marco zero de onde tudo começou.

Figura 9 - Vista aérea de Paranaguá mostrando ligação entre coberturas



Fonte: Folha do Litoral, 2020.

Figura 10 - Alinhamento entre estação original e estação nova



Fonte: Autoria própria, 2021

Foi necessário obter o domínio de uma área adicional do terreno, com 2.638,49 m², para alcançar o alinhamento certo do novo prédio com a rua Julia da Costa. A firma de Curitiba, Mueller Irmãos & Cia, proveu várias ferragens e até os sustentáculos da plataforma. Apesar de todos os percalços, em abril de 1922, foi realizada a experiência das instalações elétricas, conferindo modernidade e avanço tecnológico para a nova estação, sendo importante observar os padrões da época de iluminação na construção férrea, composto por 10 lâmpadas de 35 velas na plataforma e mais de 200 lâmpadas de grande intensidade no restante do edifício.

(TREVISAN, 1948). Segundo o engenheiro Lineu Ferreira do Amaral, funcionário recém-admitido na estrada de ferro e responsável por parte da execução da obra, o novo edifício seria:

Imponente, digno de Paranaguá, mas as suas linhas arquitetônicas guardavam identidade de traços com outra estação ferroviária, construída na mesma época a de Antonina. Desta iria distinguir-se por feliz circunstancia que lhe acrescentou o pórtico gracioso, inconfundível, que o diferencia da de Antonina e faz com que, quando olhemos para esta, sintamos que falta alguma coisa em sua fachada. Dessa forma, seria facilitado o acesso de pessoas e veículos à esplanada da estação, cuja altura excederia de muito o nível da rua. (TREVISAN, 1948, p.368)

Mesmo após ambas as cidades terem sua própria estação, a rivalidade vinda de anos se manteve e as comparações são inevitáveis. Os edifícios possuem muitas semelhanças, como é possível observar nas imagens abaixo, não só pelo corpo da estação, mas também pelo entorno, como o fato que ambas possuíam uma fonte na fachada principal.

Figura 11- Estação de Antonina



Fonte: Antonina PR Gov.

Figura 12 - Estação atual de Paranaguá



Fonte: Estações Ferroviárias, 2021.

A velha estação não foi demolida, passou a fazer parte das dependências do novo edifício, como podemos observar por fotos, o seu prédio teria se ligado ao antigo armazém, e esta nova edificação seria o novo armazém, bem mais amplo do que o anterior, como demandavam as necessidades da época. E além de continuar prestando serviços à ferrovia, a velha estação, mesmo que modificada, se manteve por um tempo como um símbolo do marco zero das Estradas de Ferro no Paraná, pois lá ficavam as relíquias da inauguração feita por Dom Pedro II e as lembranças de 40 anos de serviço para toda a população. (TREVISAN, 1948).

Figura 13 - Vista aérea de Paranaguá mostrando Estação nova e antiga.



Fonte: Folha do Litoral, 2020.

Sem nenhuma cerimônia de inauguração, a estação atual foi entregue, em 5 de maio de 1922, nesse dia o Agente da Estação, Pedro Machado, realizou apenas a transferência dos móveis já existentes na velha estação, sem mais formalidades. O novo prédio mesmo já estando entregue estava inacabado, precisava de algumas melhorias e obras de acabamento, como a substituição da mobília antiga, que se encontrava em um péssimo estado, registram os arquivos que a estação foi verdadeiramente concluída em 10 de julho de 1922. (TREVISAN, 1948).

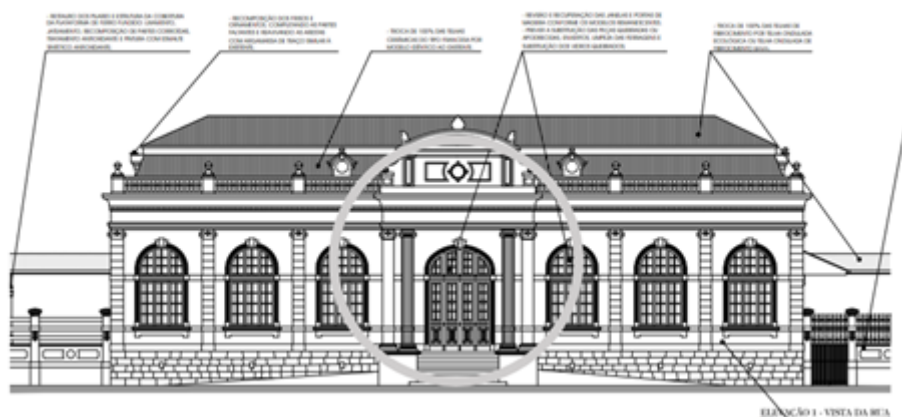
Figura 14 - Estação Nova



Fonte: Curitiba Antigamente, 2014.

O edifício de corpo único com cobertura de quatro águas, possui um pórtico frontal, com acesso por uma escada central e duas rampas laterais, com frontão em arco, ornamentos em folhas de acanto na parte superior, tímpano, duas volutas na base e um relógio no centro do frontão, isso confere uma marcante simetria ao prédio. Possui em suas laterais colunas de seção retangular e circular, com capitéis jônicos e base de seção quadrada, interessante pontuar que o corpo do pórtico se insere dentro de um círculo perfeito, tendo seu início no arco do frontão.

Figura 15 - Pórtico que corresponde à proporção de um círculo.



Fonte: ProAmbientes, 2015 / Adaptado pela autora, 2021

Nas laterais da porta central existem quatro pilastras semicirculares, com capitéis jônicos e sem canelura. Ao longo do edifício entre as janelas existem pilastras brancas de seção retangular, com ornamento jônico em seus capitéis e bossagem ao longo de seu comprimento. As janelas são de arco pleno, com moldura, chave de arco ornamentada, contra verga e folhas de madeira e vidro. O corpo do edifício é circundado por uma imposta, platibanda em balaustrada, compoteiras e mansardas na cobertura, que é composta de telhas cerâmicas do tipo francesa. Existem pequenos respiros do porão e embasamento revestido em pedra.

Figura 16 - Estação nova



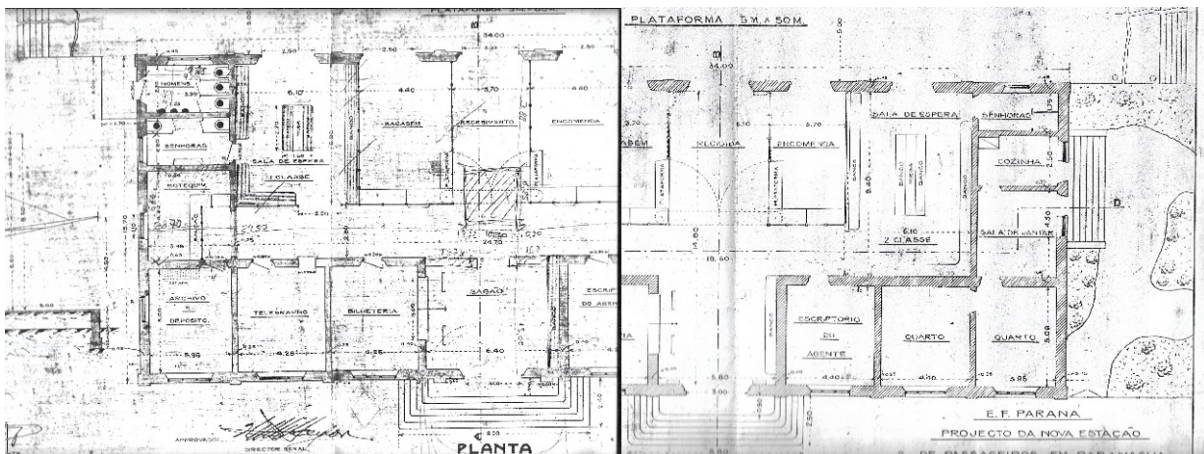
Fonte: Folha do Litoral, 2020.

João Márcio Dias de Souza, em sua dissertação sobre Tipologias arquitetônicas nas estações da Estrada de Ferro, discorre sobre as estações de passagens, caso da Estação de Paranaguá:

Os programas das estações de passagem poderiam variar desde pequenas paradas, pequenos abrigos inicialmente de madeira que serviam apenas para embarque e desembarque de passageiros; estações de pequeno porte que tinham como programa básico saguão e bilheteria, área de manipulação de bagagens, sala de espera de senhoras e sanitário reservado, sala de comunicações, sala do chefe da estação e plataforma coberta para a espera do trem; até estações de porte médio, que ficavam em pontos estratégicos da linha. Nesses locais eram feitas pausas prolongadas devido aos cuidados exigidos pelas máquinas e pelo alto fluxo de mercadorias e passageiros. O programa de uma estação de médio porte era composto por um saguão com recepção e salas de espera, sanitário, bilheteria, salas de comunicações, correios e chefe da estação, além de plataformas de embarque e desembarque – uma alinhada ao prédio administrativo e uma, ou mais junto a outro trecho dos trilhos. Essas estações possuíam ainda mais infraestrutura, caixa d'água, desvio de linhas, armazém para depósito de volumes e poderia haver, em alguns casos, um restaurante (SOUZA, 2016, p.9)

Através das plantas abaixo notamos que inicialmente a Estação era composta por um saguão e um local para recepcionar os passageiros, salas com diferentes finalidades: bilheteria, telégrafo, arquivo e depósito, botequim, escritório do agente, salas de espera, uma para primeira e outra para a segunda classe, sala de bagagens e sala encomendas. Possuía uma área privada que era destinada ao chefe da estação que costumava ter uma residência no próprio edifício, essa área era composta de dois quartos, sala de jantar e cozinha. Interessante pontuar que o acesso era externo, igual ao sanitário masculino. O funcionamento interno da estação muito provavelmente se alterou durante os anos, porém esse é o registro mais antigo de como foi planejada a organização do ambiente interno na época da construção.

Figura 17 e 18 - Plantas ambiente internos estação



Fonte:Arquivo da Prefeitura Municipal de Paranaguá.

Segundo o registro de tombamento estadual da estação, o edifício é descrito como:

Notadamente eclético com características neoclássicas, acentua o acesso com uma área avançada em relação ao corpo principal, cujos apoios são quatro colunas dóricas, que apoiam cobertura para a porta principal, encimada por frontão curvilíneo. Janelas em arco pleno, platibanda em balaustrada, plataforma com cobertura sustentada por estrutura metálica e um amplo espaço interno, com a bilheteria central em madeira. (LIVRO DO TOMBO HISTÓRICO DO ESTADO DO PARANÁ, 1990, p.95)

Importante frisar que a mudança não ocorreu somente no prédio da estação, o desenvolvimento sucedeu-se de forma conjunta a cidade de Paranaguá, marcando sua entrada no modelo de urbanização adotado no período. Nas três primeiras décadas do século XX, diversas obras e benfeitorias são executadas na cidade, Paranaguá cresce e se transforma junto com o seu porto. Não coincidente, com a transferência do porto, o crescimento urbano é intensificado nas proximidades. (FIGUEIRA, 2020). Já a região da estação que era menos centralizada, em 1922, não estava totalmente urbanizada ainda, o jornal Diário da Tarde, aproximadamente um mês após a entrega do edifício, informou que a Avenida Arthur de Abreu, em frente à estação recebia a instalação da galeria de esgotos e seu calçamento seria executado após o final das obras. (SANT'ANA, 2020).

Figura 19 - Avenida Arthur de Abreu



Fonte: Curitiba Anticamente, 2014.

Segundo Cyro Oliveira no livro, *Espiraís do Tempo Bens Tombados do Paraná*, as mudanças urbanas são nítidas e identificáveis:

“A Paranaguá dos séculos XVIII e XIX é, ainda, perfeitamente identificável no conjunto urbano, estendendo-se às margens do Rio Itiberê, a cidade velha tem sua paisagem urbana própria, de configuração nitidamente colonial, formada por uma pequena trama de tortuosas vielas, nas quais se enfileiram séries de casas térreas e assobradadas construídas no alinhamento, sem recuo. Sobressaem, no conjunto, algumas edificações de maior vulto, portadoras, no passado, de papel importante na vida local, como as igrejas, a fonte, o antigo Colégio dos Jesuítas e alguns sobrados.” (OLIVEIRA, 2006, p.326)

Pela foto abaixo consegue-se observar a diferença de infraestrutura da Avenida Artur de Abreu no ano de 1940.

Figura 20 - Avenida Arthur de Abreu



Fonte: Biblioteca IBGE

A estação de Paranaguá é um bem tombado desde 14 de novembro de 1990, segundo o documento de tombamento o edifício é um monumento representativo e um registro verídico e memorável da presença econômica, política e cultural da região litorânea e do estado do Paraná. Por ela já passaram autoridades da república, figuras importantes, personalidades memoráveis, como informam os jornais da época, que relatam essas passagens com grande anseio:

O Exm. Sr. Dr. Manuel Euphrasio Correia – Conforme noticiamos partia d'esta capital para Paranaguá em trem especial, o nosso honrado amigo e respeitável chefe político Exm. Sr. Dr. Euphrasio Correia, a 29 do passado. (Gazeta Paranaense, 1887)

Nos 50 anos de comemoração da construção da estação ferroviária, Edilberto Trevisan (1972, p.370) em seu trabalho apresentado ao congresso regional de história e geografia diz que o prédio:

Viu reis, príncipes, autoridades da república, personalidades ilustres, sem que na simplicidade de sua vida, os arquivasse em Anais. Pertence a cidade, que eu qualquer circunstância por ela lutara, como lutou Curitiba pela sua velha estação ferroviária. Soube adaptar-se a todos os tempos, mas representa uma época na arquitetura da cidade.

5. MATERIAIS E MÉTODOS

Esta pesquisa de iniciação científica sobre a construção da Estação Ferroviária de Paranaguá, integrante da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, tem caráter teórico-conceitual e cunho exploratório. Identificando a estação como um documento histórico e analisando suas mudanças ao longo do tempo.

Devido a pandemia do COVID-19 a pesquisa foi feita exclusivamente online, se limitando aos materiais que foram digitalizados e disponibilizados na internet. Com base no levantamento de dados e análise crítica realizou-se uma revisão web e bibliográfica com esse conteúdo, que inclui artigos científicos, artigos de revistas, livros, reportagens de jornais de época, fotos e plantas da estação.

A fonte fotográfica é de suma importância para essa pesquisa, pois por meio dela consegue-se observar as mudanças ocorridas na estação, no entorno dela e detalhes da edificação, teor que muitas vezes não está presente em textos e artigos publicados. Outra fonte imagética que agrega muito a análise das mudanças são as plantas e elevações do prédio, tivemos acesso a diversas plantas, com um rico detalhamento, através do arquiteto¹ que realizou o restauro da estação recentemente.

Os jornais da época, digitalizados e disponibilizados pela Hemeroteca nacional, acrescentam muito conteúdo a pesquisa, por meio dele consegue-se ter acesso ao olhar que a população possuía na época, como ela enxergava as mudanças, a importância da estação, as inovações e modernidades originadas com a ferrovia. É uma coleta bastante vasta e minuciosa, muitas das citações à estação pouco agregam a pesquisa, porém existem reportagens que são de extrema importância para compreender a visão da população da época, e os motivos que ocasionaram certas mudanças.

Outra importante fonte para a pesquisa foi a modelagem 3D do edifício: através desse exercício, foi possível perceber detalhes que haviam passado despercebidos e também entender realmente a espacialidade do prédio e de que forma eram organizadas as atividades na estação.

¹ Os levantamentos da estação foram gentilmente fornecidos pelo arquiteto Paulo Ritter, da Proambientes Arquitetura, Engenharia e Consultoria Ltda.

6. RESULTADOS e DISCUSSÃO

A primeira questão a ser abordada são as dificuldades presentes na construção e funcionamento da estação, talvez observando a história de forma mais rasa, não compreendemos o que realmente aconteceu até chegar no bem tombado. No caso da estação os relatos de dificuldade, principalmente no funcionamento e logística, se concentram em jornais da época, nos quais o cotidiano do edifício era abordado de forma bem verdadeira. Para pesquisa essas reclamações são de suma importância para compreendermos o surgimento da nova estação.

Ao longo do estudo entende-se que há uma discrepância entre o real valor histórico e o que é visto hoje como edifício histórico, a estação atual de Paranaguá. Acredita-se após análise de informações que ambos os prédios são de fundamental importância para a história da cidade litorânea, o primeiro deles é o ponto de partida para a inserção de Paranaguá na via férrea, e o segundo é símbolo de mudança, por causa de uma nova necessidade, perdurando praticamente inalterado até os dias atuais. Infelizmente o edifício original atualmente encontra-se bem modificado, e como citado anteriormente essas reformas e alterações ocorreram ainda no século passado, nele atualmente funciona a Secretaria De Cultura E Turismo, e poucos tem conhecimento que o edifício inicialmente era a primeira estação construída na cidade.

7. CONCLUSÕES/CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados alcançados foram significativos do ponto de vista historiográfico e científico, tendo em vista que foram compreendidas as dificuldades da construção, do gerenciamento e do funcionamento da estação. Analisando o cenário vivenciado pela a população da época e como ocorria o funcionamento das instalações dos edifícios.

Ao longo do estudo também percebeu-se uma discrepância entre o real valor histórico e o que é visto hoje como edifício histórico, a estação atual de Paranaguá. Após análise de informações, acredita-se que ambos os prédios são de fundamental importância para a história da cidade litorânea, sendo o primeiro deles ponto de partida para a inserção de Paranaguá na via férrea e o segundo símbolo de mudanças devido às novas necessidades, perdurando praticamente inalterado até

os dias atuais. Portanto, pode ser concluído que o entendimento do processo de construção dos edifícios é de extrema importância para a análise do desenvolvimento urbano e social de Paranaguá.

8. REFERÊNCIAS

ANTONELLI, Diego. SANTOS, Leandro Luiz. Ferrovia 130 anos. **Gazeta do povo**, 24 de fevereiro de 2015. Disponível em: <https://especiais.gazetadopovo.com.br/ferrovia-130-anos/a-primeira-ferrovia/>

CONGRESSO DE VIAS DE TRANSPORTE. **Diário da Tarde**, Curitiba, 10 de dez de 1909.

ESTAÇÃO FERROVIARIA. **Antonina Pr Gov.** Disponível em: <http://antonina.pr.gov.br/turismo/estacao-ferroviaria>

FIGUEIRA, Priscila Onório. **Traços do passado: As plantas do acervo do IHGP.** Folha do Litoral, Paraná, Edição 2045, 25 de abr de 2020.

FOTOS ANTIGAS DE PARANAGUÁ. **Curitiba Antigamente e Regiões em Fotos.** 22 de julho de 2014. Disponível em: <http://curitibaantigamenteeregiaoemfotos.blogspot.com/2014/07/paranagua-pr.html>

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Paranaguá. Estações ferroviária**, Abril de 2021. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/paranagua.htm>

JABUR, Rodrigo S. (2010). **As Transformações Arquitetônicas e Urbanas nos Séculos XVIII e XIX na Cidade de Paranaguá, Paraná.** Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

KÜLL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – Reflexões sobre a sua Preservação.** São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LANNA, Ana Lúcia. **Ferrovias no Brasil 1870-1920**. História econômica & história de empresas, VIII, 1, p. 7-40, 2005.

LINS, Adolpho Lamenha. **Relatório Apresentado À Assembléa Legislativa do Paraná no dia 15 de Fevereiro de 1876 pelo Presidente da Provincia o Excellentissimo Senhor Doutor Adolpho Lamenha Lins**. Província do Paraná: Typ. da Viuva Lopes, 1876.

LIVRO TOMBO HISTÓRICO DO ESTADO DO PARANÁ. **Inscrição Tombo 108-II, Processo número 11/90. Data da inscrição: 14 de dezembro de 1990**. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=191%20Acesso%20em%20Fevereiro%20de%202020> Acesso em: 22 de dez de 2020

LYRA, Cyro Illidio Corrêa de Oliveira. **Espiraís do Tempo Bens Tomados do Paraná**. Curitiba: 2006. P 318-332.

NOTICIÁRIO TELEGRAMAS. **Gazeta Paranaense**, Curitiba, 3 de maio de 1887.

OLIVEIRA, Marisa Correia. **Estudo da Erva mate no Paraná: 1939-1967**. Curitiba: 1974.

POMBO, José Francisco da Rocha. **O Paraná no Centenário (1500-1900)**. 2a Ed. Curitiba: Secretaria da Cultura e do Esporte do Estado do Paraná, 1980.

SANT'ANA Alexandre de Camargo. **As Estações de Paranaguá**. Folha do Litoral, 13 de jun de 2020. Disponível em: <https://folhadolitoral.com.br/editorias/cultura-e-entretenimento/as-estacoes-de-paranagua/> Acesso em: 18 de janeiro de 2021

SOUZA, João.SOUZA, João. **Tipologias Arquitetônicas Nas Estações Da Estrada De Ferro Sorocabana**. Universidade de São Paulo.

TREVISAN, Edilberto. **Estação ferroviária de Paranaguá**. Julho de 1948.

WACHOWICZ, Ruy Cristovan. **História do Paraná. 9a Ed. Imprensa Oficial do Paraná**. Curitiba: 2001.

FONTES DE ILUSTRAÇÕES

Figura	Disponível Em:	Acesso Em:
1 3 5 6 7 9 13 16	https://folhadolitoral.com.br/editorias/cultura-e-en-tretenimento/as-estacoes-de-paranagua/	18 de janeiro de 2021
8 14 19	http://curitibaantigamenteeregiaoemfotos.blogspot.com/	05 de agosto de 2021
11	http://antonina.pr.gov.br/turismo/estacao-ferroviaria	3 de junho de 2021
12	http://www.estacoesferroviarias.com.br/pr-cur-paran/paranagua.htm	14 de março de 2021
17 18	Acervo da prefeitura municipal de Paranaguá	15 de junho de 2021
20	https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=449765&view=detalhes	15 de maio de 2021
