

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

SABRINA TALITA SZULEK BERNARDES

RELATÓRIO FINAL

PROGRAMA DE	<input type="checkbox"/> PIBITI	<input type="checkbox"/> CNPq
IC:		<input type="checkbox"/> UFPR TN
<input checked="" type="checkbox"/> PIBIC		<input type="checkbox"/> Fundação
<input type="checkbox"/> PIBIC Af		Araucária
<input type="checkbox"/> PIBIC EM	MODALIDADE:	<input checked="" type="checkbox"/> 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(a): Prof.(a). Rodrigo Sartori Jabur

Título do Projeto: A estrada de ferro Paranaguá - Curitiba: A Estação Ferroviária de Antonina

CURITIBA

2022

1. Título do Plano de Trabalho

A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba: A Estação Ferroviária de Antonina.

2. Resumo

O presente trabalho tratou da construção e produção ferroviária da cidade de Antonina, litoral do estado do Paraná, abordando de forma histórica as fases pelas quais a estação ferroviária da cidade passou. Inicialmente, é tratado da implantação das Ferrovias no Brasil, que se deu no século XIX, com objetivo de escoar as produções para exportação e ocupar o interior do território, mas trás também o ideal de desenvolvimento e modernização. Nesse cenário, o Paraná teve a construção de sua primeira ferrovia, em 1880, marcada pela rivalidade político-econômica que existia entre as cidades litorâneas de Paranaguá e Antonina, que disputavam o ponto inicial da obra, uma vez que as duas têm como principal atuação econômica a atividade portuária. A cidade de Antonina acabou desfavorável na disputa e, somente em 1892, foi inaugurada a linha férrea que partia da cidade. O objetivo deste trabalho foi analisar a edificação ferroviária, localizada na cidade, que estava a serviço da linha férrea Antonina - Morretes. Sendo assim, analisaram-se as informações históricas, funcionais, construtivas e de localização, desde a primeira estação, datada de 1892, até sua mudança em 1914. A estação passou por alterações nos anos de 2002 e 2019, em razão da restauração de todo o Conjunto Saivá, que contempla a igreja Bom Jesus do Saivá e a estação, que juntos fazem parte do conjunto histórico e paisagístico da cidade de Antonina. Os materiais produzidos e analisados no presente trabalho vieram de buscas *in loco*, ou seja, visitas à estação e entrevistas com responsáveis pela atual gestão da mesma, análises documentais, a partir de registros feitos pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), e conversas com os responsáveis pela última restauração da estação. Após o levantamento das informações, foi possível determinar a localização da obra dentro da história da ferrovia paranaense e amparar o entendimento das mudanças características e morfológicas que a estação ferroviária propiciou à cidade.

Palavras chaves: Ferrovia Antonina-Curitiba; Estação ferroviária Antonina; Estrada de ferro Antonina.

3. Introdução

Antonina é uma pequena cidade que localiza-se no litoral do Paraná, de acordo com a prefeitura do município, é um dos mais antigos povoados do estado. A origem da cidade está relacionada ao primeiro ciclo econômico de ouro no Brasil, das catas e faisqueiras de metais preciosos que, em meados do século XVII, existiam na região. No entanto, a cidade possui registros de ocupação encontrados nos sambaquis e índios Carijós que habitavam o local, sendo os primeiros povoadores datados de 1648 e 1654.

A construção da capela de Nossa Senhora do Pilar sobre o Morro da Graciosa, em 1714, marca o início da cidade. Neste período, muitos habitantes do povoado moravam na capela e esse acontecimento fez com que os moradores da região ficassem conhecidos como capelistas.

Segundo dados da prefeitura da cidade, o consumo da erva-mate é um costume herdado dos indígenas Guaranis, que transmitiram esse saber aos colonizadores europeus. No início do século XIX, a exportação e comercialização da erva iniciaram fortemente, com a instalação de engenhos e indústrias de processamento da erva no litoral paranaense. Durante a Guerra do Paraguai (1864-1870), as exportações da erva-mate pelo litoral paranaense se intensificaram, sendo Antonina a responsável pelo abastecimento dos mercados platinos e do Chile, possibilitou o aumento das atividades portuárias na cidade.

Nesse contexto, ocorre um rápido crescimento urbano com a abertura de novas ruas, construção de igrejas, teatro, do primeiro trapiche e do antigo mercado. Além disso, Antonina ganhou destaque dentro do cenário político, pois a cidade passou a possuir o quarto porto mais importante do país em volume de movimentação de cargas.

Com a conclusão da estrada da Graciosa, 1873, os responsáveis pelo caminho solicitaram à Corte a construção de uma ferrovia que ligasse Antonina à capital, Curitiba. De acordo com a cartilha Conjunto Histórico e Paisagístico de Antonina, o período foi marcado pela rivalidade político-econômica que existia entre as cidades litorâneas de Paranaguá e Antonina. Devido à forte pressão política, o local da origem da primeira ferrovia paranaense, em 1875, foi modificado para Paranaguá, utilizando da justificativa que o porto da cidade comportaria barcos maiores que o porto de Antonina.

Na cidade de Antonina a ferrovia só foi implantada em 1892, a estação ferroviária da cidade possuía inicialmente a função de embarque e desembarque das cargas transportadas, somente mais tarde passou a receber passageiros. A linha ferroviária que partia de Antonina foi inaugurada em 1892 e possuía apenas 16km de extensão, ligando a cidade portuária à cidade de Morretes, sendo assim possuía somente uma estação em seu curto percurso.

Após seu grande período louvável, com o desenvolvimento da Segunda Guerra Mundial e o fim do ciclo da erva mate, na década de 1930, a cidade de Antonina passa por declinar aos poucos, uma vez que o porto de Paranaguá ganha maior ênfase e sua cidade perde um de seus maiores destaques econômicos. Atualmente a cidade tem seu destaque no turismo e ainda tem foco na atividade portuária.

O presente trabalho tem como propósito o entendimento do patrimônio ferroviário, com enfoque na Estação Ferroviária de Antonina. Dessa forma se faz necessário o entendimento dos processos pelos quais a estação passou no decorrer do tempo, levando em consideração os aspectos históricos, funcionais e construtivos da edificação.

Para auxílio no entendimento desses processos, a pesquisa parte do entendimento histórico nos níveis nacionais, regionais e municipais do campo do patrimônio ferroviário. Para então, analisar os dados coletados, que consistem em análises textuais, visitas locais, entrevistas, fotografias encontradas nos acervos municipais e na internet. A análise destes documentos se deu de forma a entender a sua cronologia, o entendimento da localização histórica do imóvel.

As observações coletadas possibilitaram a criação de uma linha cronológica apresentando as reformas e ampliações pelas quais a estação passou. Também foram estudados objetos, que em um primeiro momento poderiam ser originais da estação, buscando sua fabricação e origem.

4. Revisão da Literatura

4.1 A Tecnologia Ferroviária no Brasil

A ferrovia surgiu na Inglaterra, em meados do século XVIII, após a Revolução Industrial, em um contexto de consolidação da indústria têxtil e desenvolvimento da indústria siderúrgica. Em seu início eram utilizados vagões tracionados por animais e, conforme a indústria se desenvolveu, com mais recursos para investimentos ocorreu desenvolvimento de tecnologias que favoreceram o desenvolvimento deste meio de transporte. (FINGER, 2013).

Todos os países que tinham interesse no desenvolvimento tecnológico e industrial passaram a implantar as estradas de ferro. Além disso, em decorrência do aprimoramento de tecnologias ferroviária ocorria em cadeia o desenvolvimento dos portos e navios para suprimento dessa demanda que passa a ser maior que anteriormente. (FINGER, 2013). Ademais, Anna Eliza Finger afirma que:

Ao incorporar o transporte de pessoas, seus edifícios ganharam status social, notadamente as estações de passageiros, que rapidamente se transformaram em importantes 'fatos urbanos', competindo com outros monumentos e principalmente com as igrejas, em torno das quais até aquele momento girava grande parte da vida social dos habitantes. [...] As estações assumiram a antiga função das 'portas da cidade', pois com a demolição das muralhas, a consagração dessa tecnologia e a ampliação da malha ligando praticamente todas as grandes cidades europeias, o trem passou a ser o principal meio de locomoção interurbano, e as estações eram a primeira visão que se tinha das cidades. (FINGER, 2013, p. 27).

Vale ressaltar ainda que a arquitetura ferroviária pode ser considerada um palco de grandes experimentalismos, uma vez que mesclava o tradicionalismo com o vanguardismo, contribuindo em parte para o desenvolvimento da arquitetura e influenciando na mobilidade da época. No entanto, apesar do desenvolvimento propiciado pela produção ferroviária, o investimento em estradas de ferro não era considerado lucrativo, isso se deve ao fato de que para sua construção e manutenção os valores gastos eram muito maiores do que os lucros obtidos, detinham então somente a função de viabilizar e potencializar os lucros de outros empreendimentos. Segundo Finger os investimentos nela aconteciam por se tratar de uma forma de lucratividade a longo prazo o que possibilita a seus investidores tempos maiores para acúmulo de capital. (FINGER, 2013).

Partindo para o Brasil, segundo José Cechin (1978), para a implantação das ferrovias havia muitas dificuldades, uma vez que o país não possuía parque industrial e a topografia, principalmente próxima ao litoral, geram grandes desafios. Além de que, condições gerais de atraso econômico, falta de escolas técnicas e a falta de mão-de-obra eram outros empecilhos na sua implantação. É necessário ressaltar ainda que, segundo Anna Eliza Finger (2013), a construção ferroviária no Brasil se deve principalmente pela proximidade mantida com a Inglaterra desde o período colonial, que tornavam o país um dos alvos preferenciais da indústria britânica.

Assim sendo, no Brasil seu começo se dá com o então imperador Dom Pedro II, que em 1854 inaugurou o primeiro trecho da estrada de ferro Petrópolis que ligava a corte, Rio de Janeiro, às províncias de Minas Gerais e São Paulo. (CECHIN, 1978) Segundo Anna Eliza Finger (2013) já havia a intenção de construir uma ferrovia na década de 1830, porém isso só ocorreu após a entrada de capital estrangeiro no país, dada a facilitação por parte do Governo Brasileiro. Como explica Luceno e Laroque:

Em 1835, a equipe do regente Diogo Antônio Feijó iniciou os estudos de instalação de um sistema ferroviário brasileiro, coincidindo com o primeiro surto ferroviário europeu. Em 31 de outubro de 1835, foi promulgada a primeira lei ferroviária como única alternativa rápida e de menor custo para o escoamento das safras de café. Ela tinha por meta a construção de um sistema que ligasse a Capital do Império às Províncias de Minas Gerais, da Bahia e de São Paulo, bem como estender a linha até o Rio Grande do Sul. (LUCENO e LAROQUE, 2009, p. 89).

Dessa forma, se dá o início das construções ferroviárias em terras brasileiras, contudo, com o seu início as problemáticas surgem primeiro devido a demanda de técnicos para a construção. Inicialmente, os responsáveis pelas construções são equipes europeias, mas o governo passa a incentivar o treinamento de engenheiros brasileiros. E devido a isso, foi iniciado o ensino de Engenharia Civil em escolas centrais, onde houve destaque para as escolas Politécnicas, que contavam com disciplinas sobre ferrovias. Após a qualificação dos técnicos, é iniciado o reconhecimento geral do terreno, com estudos sobre as características e propriedades das áreas de inserção das estradas. (CECHIN, 1978)

Vale ressaltar ainda que as ferrovias foram responsáveis por mudarem a geografia do país fazendo surgir cidades e expandir outras, ao conectar territórios, diminuiram distâncias, encurtaram tempo de locomoção e permitiram a chegada de produtos a

baixo custo até o interior. Essas novas relações criadas tiveram como principal objetivo, antes da defesa, articulação ou estruturação territorial, e o escoamento da produção até os portos. (FINGER, 2013).

4.1 A Tecnologia Ferroviária no Paraná

No estado do Paraná a economia, no início da década de 1880, se baseava na produção de erva mate, principal mercadoria produzida e vendida pelo estado. Assim sendo, quando houve o advento da inclusão de ferrovias no estado houve grande interesse por parte dos produtores para escoamento da produção em direção ao porto e assim sua exportação. Segundo Alessandro Cavassin Alves, as discussões na assembleia legislativa sobre a construção da estrada de ferro no estado iniciaram em 1971, tendo como intenção ter como ponto de partida a cidade de Antonina. E assim sendo, em janeiro do mesmo ano o Governo imperial já havia concedido aos engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Tourinho e Maurício Schwartz, privilégios para a construção da estrada de ferro Antonina-Curitiba. (CAVASSIN, 2014)

Em 1874, a construção da estrada ferro Curitiba-Antonina tinha como apoiadores os capelistas (moradores de Antonina) e a família Alves de Araujo, de grande influência na cidade. No entanto, a família Correia e Guimarães teve reações negativas ao então projeto e sugeriu o início da ferrovia em Paranaguá, passando pela cidade de Morretes e assim prejudicando Antonina. (CAVASSIN, 2014). Nesse momento se inicia uma grande disputa entre as cidades, fato que segundo Diego Antonelli e Leandro Luiz dos Santos pode ser nomeado como Guerra dos Porto.

A rivalidade então entre as duas cidades se prolonga por longo quatro anos de embates e disputas, entre Antonina, Paranaguá, a província e a Corte. Como explica Alessandro Cavassin Alves:

Se seu início fosse em Antonina, como propunha seu irmão Antônio Rebouças, seriam beneficiados a família Alves de Araujo e todos os capelistas. Porém, o Dr. André Rebouças acabou discutindo com o próprio deputado Dr. Manoel Alves de Araujo, sobre o que fazer com as terras devolutas pela qual passaria a nova ferrovia. Para o Dr. André Rebouças deveria ser dada aos ex-escravos, e para o Dr. Manoel Alves de Araujo deveria ser reservada ao Estado e distribuída às empresas. (CAVASSIN, 2014, p. 227).

Sem uma conclusão, o Decreto Imperial de 1875 estabeleceu Paranaguá como ponto de partida e assim o porto D. Pedro II passou a pertencer a cidade. No Decreto o argumento usado para justificar a escolha da cidade de Paranaguá foi que a baía de Antonina não possuía profundidade suficiente para comportar navios de grande porte. (CAVASSIN, 2014). Segundo Alessandro Cavassin Alves “[...] é relatada nos diários de André Rebouças, na qual lamenta que as ‘missérimas influências políticas’ acabaram vencendo (Ibidem, p.79-84).” (CAVASSIN, 2014, p. 173).

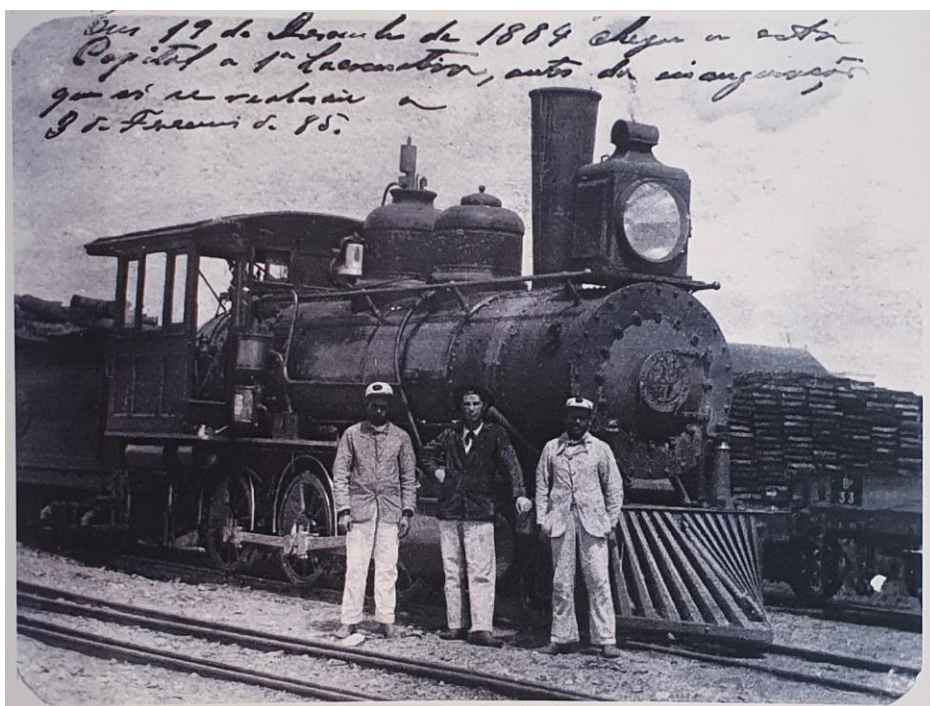


Notícia da viagem inaugural - Acervo do Museu Paranaense.

Fonte: Arquivos IPHAN

Com a nova concessão pertencente a cidade de Paranaguá a responsabilidade pela sua construção passa a Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens, associada à Companhia Societé Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan. No ano de 1880, D. Pedro II visitou o Paraná, para o início das obras da ferrovia Paranaguá-Curitiba com o lançamento da sua pedra fundamental em 5 de junho de 1880, essa ação simboliza a vitória de Paranaguá sobre a cidade de Antonina. Somente no ano de 1885, do dia 2 de fevereiro, ocorreu a inauguração da ferrovia, e após quinze anos

de espera a primeira maria fumaça percorre o trajeto que ligava o litoral à capital do estado. (CAVASSIN, 2014)



Locomotiva Baldwin que fez a primeira viagem de Paranaguá para Curitiba.

Fonte: Arquivo IPHAN

Somente quatro anos mais tarde, o governo do Paraná iniciou discussões sobre a construção da estrada de ferro Antonina-Morretes, uma vez que a Paranaguá-Curitiba já estava pronta. A família Alves de Araujo lutava para valorização da cidade e de seu porto e assim intercedeu para a construção dos 16km e a abertura do ramal que tinha como propósito tirar a cidade do isolamento em que se encontrava. Em suma, Paranaguá obteve maior destaque com seu porto ao longo do século XX e Antonina permaneceu isolada. (CAVASSIN, 2014)

5. Métodos

Esta pesquisa de iniciação científica, de caráter teórico-conceitual, se iniciou a partir da revisão bibliográfica acerca da estação ferroviária de Antonina e seu contexto dentro da história da cidade. Para o entendimento da produção ferroviária na cidade, houve a busca de informações e dados através de revisão web e bibliográfica. Realizou-se seleção e coleta de fontes impressas de acervos institucionais, livros, artigos, documentos, assim como, publicações online, as quais abordavam sobre o estudo de construções das ferrovias no Brasil, e a partir desses, foi desenvolvido recorte sobre o estado do Paraná e mais precisamente de Antonina.

Baseado nas informações coletadas, foram realizados fichamento dos textos e a partir das pesquisas sobre o tema, buscou-se por documentos do período em questão disponíveis em acervos digitais, como no caso da Biblioteca Nacional e no Arquivo Público do Paraná. No entanto, na produção da pesquisa, houve dificuldade na compreensão do local histórico em que a estação ferroviária de Antonina se encontrava, uma vez que a bibliografia referente à estação em si era escassa. Assim sendo, muito do material é fruto de obras que tratam da história ou das Ferrovias do Paraná, e assim foram feitos recortes referentes à cidade e sua estação.

Daí parte a busca de informações acerca da estação em si, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em sua sede de Curitiba possui grande acervo sobre a estação, o qual foi levantado recentemente para a obra de restauração que a estação passou no ano de 2018. O levantamento de informações foi feito pelo escritório responsável pela obra, TS2 Arquitetura, onde consta toda a história e alterações que a estação passou. Junto ao levantamento de informações, existem também plantas e detalhamento referentes às novas alterações. Para a pesquisa foram selecionadas e utilizadas parte das informações presentes neste levantamento.

Ademais, foi feita visita de campo a cidade com intenção de conhecer a estação ferroviária, compreender e analisar o objeto de estudo. A visita aconteceu no dia 11 de maio de 2022, quinta-feira, foram entrevistados responsáveis pela atual gestão e manutenção da estação, contudo, muitas das informações foram coletadas de forma extraoficial. As fontes orais apresentam alguns pequenos problemas, pois não são transmitidas da mesma forma, sendo o modo de transmissão variado e os depoimentos impregnados de valores.

Segundo Marieta de Moraes Ferreira (1994) os depoimentos orais podem ser usados para preencher lacunas deixadas pelas fontes escritas, além de constituir instrumentos para a construção de identidades e para a transformação social. Além disso, no local foram entregues livretos que apresentavam a estação, o conjunto Saivá, o Armazém Macedo e toda área que passou por tombamento.

Ademais, a fotografia também é usado como um método de levantamento de informações, tanto em fontes presentes na internet como na visita ao local foram encontradas fotografias que permitem a inserir a construção em um espaço tempo definido. Além disso, com a análise das fotos o uso e ocupação da área pode ser delimitado, além de poder determinar como foi o percurso histórico pelo qual a estação passou.



Foto da década de 20.

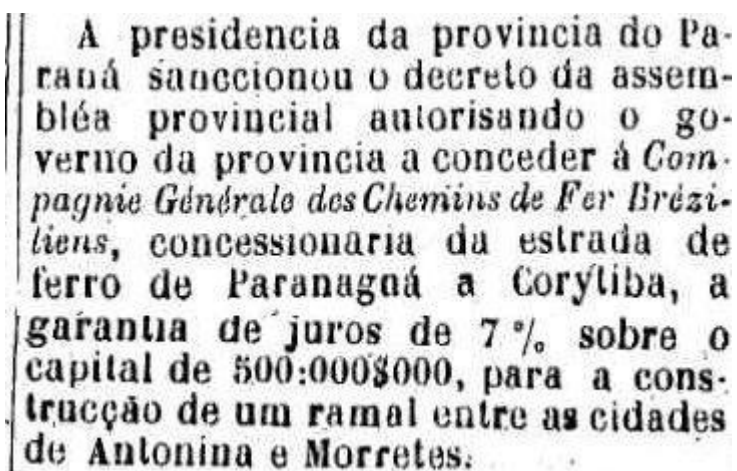
Fonte: Arquivo IPHAN

6. Resultados

6.1 Linha temporal do ramal

A linha ferroviária que partia de Antonina foi inaugurada em 1892 e possuía apenas 16km de extensão, ligando a cidade portuária à cidade de Morretes, possuindo assim somente uma estação em seu percurso. Mesmo com a construção do ramal Antonina-Morretes foi inevitável a decadência do porto, que continuou existindo e funcionando, mas em desvantagem com o de Paranaguá.

A ferrovia possivelmente segue o traçado sugerido inicialmente por Antonio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Tourinho e Maurício Schwartz. O ramal de Antonina foi aberto pela E. F. Paraná, a linha nunca teve grande movimento, e os trens de passageiros eram sempre mistos.



A presidencia da provincia do Paraná sancionou o decreto da assemblea provincial autorizando o governo da provincia a conceder á *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens*, concessionaria da estrada de ferro de Paranaguá a Curitiba, a garantia de juros de 7% sobre o capital de 500:000\$000, para a construção de um ramal entre as cidades de Antonina e Morretes.

Sai a concessão do ramal - Jornal A Província de S. Paulo. 4 de novembro de 1884.

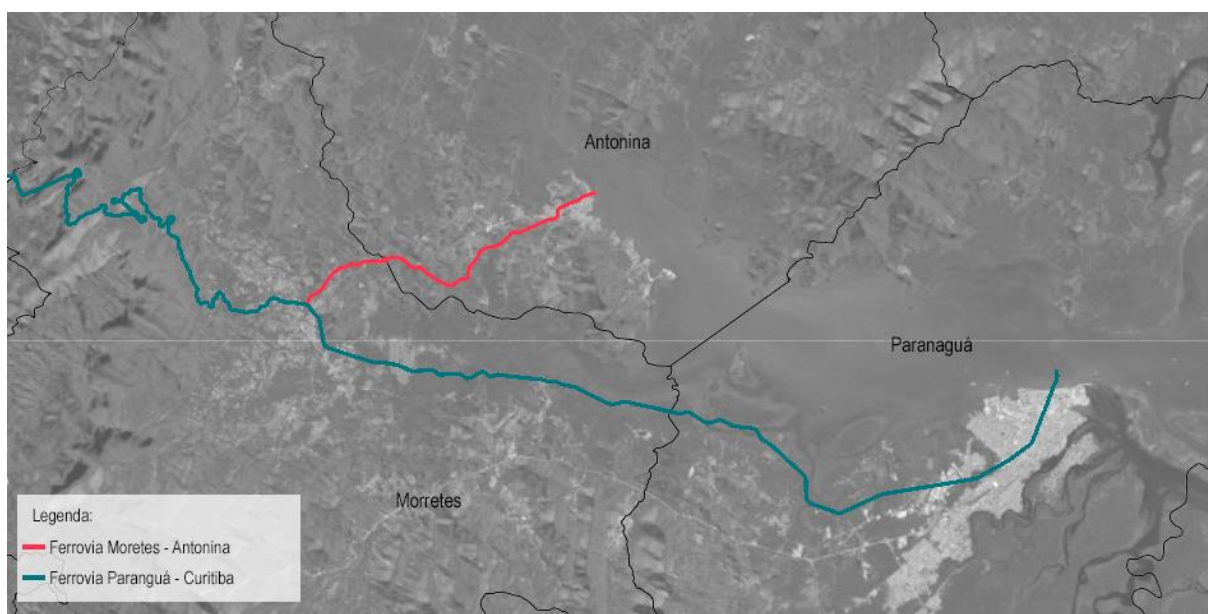
Fonte: Arquivo IPHAN

A primeira linha seguia até a praia, com trapiche e tinha um girador de locomotivas que permitia o retorno dos trens. Em 1914 ocorreu um incêndio na estação que causou a transferência da estação ferroviária para outra localização, mais próxima à entrada da cidade, o novo trecho possuía um triângulo para retorno das máquinas. A nova estação, inaugurada em 1926, permaneceu em uso para transporte de passageiros e cargas, até o ano de 1927 quando o comando do ramal passou a ser de responsabilidade da Indústria Matarazzo.

Em 1970, com o declínio econômico e o encerramento das atividades dos Matarazzo, o porto de Antonina foi desativado, e o ramal que ligava a cidade à estrada de ferro Paranaguá-Curitiba foi praticamente desligado, permanecendo apenas o transporte de cargas. Sete anos mais tarde, em 1977, a linha foi completamente desativada e

assim permaneceu até 1980 quando retornou ao transporte de carvão e cinco anos mais tarde ao transporte de passageiros. No entanto, em 1986 a linha foi desativada novamente, e durante os anos 90 ocorreram algumas excursões turísticas pelo ramal em datas comemorativas.

O ramal ficou abandonado até o ano de 2003, e foi reaberta ao transporte de cargas pela América Latina Logística (ALL), houve recuperação dos 16km da via ferroviária. Os trens passavam pela estação, que tinha passado por reforma no mesmo ano, e seguiam para o porto seguindo o ramal que era utilizado pela indústria Matarazzo. Dois anos mais tarde, em 2005, houve o início da implantação de um o projeto de trem turístico de Morretes a Antonina, tocado pela Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, com uma das litorinas dos anos 30. Contudo, o projeto teve sua inauguração oficial somente em 20 de novembro de 2020 e está em vigor até a atualidade.



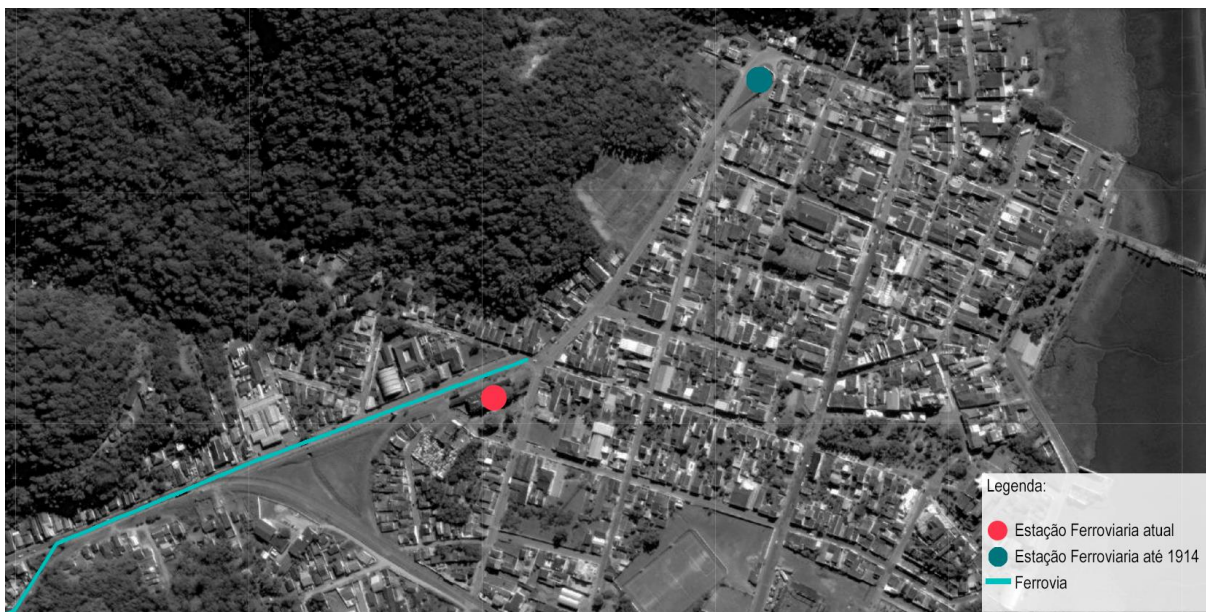
Traçado ferrovia Morretes-Antonina

Fonte: Google Earth/ Adaptado pela autora, 2022.

6.2 Linha temporal estação Ferroviária

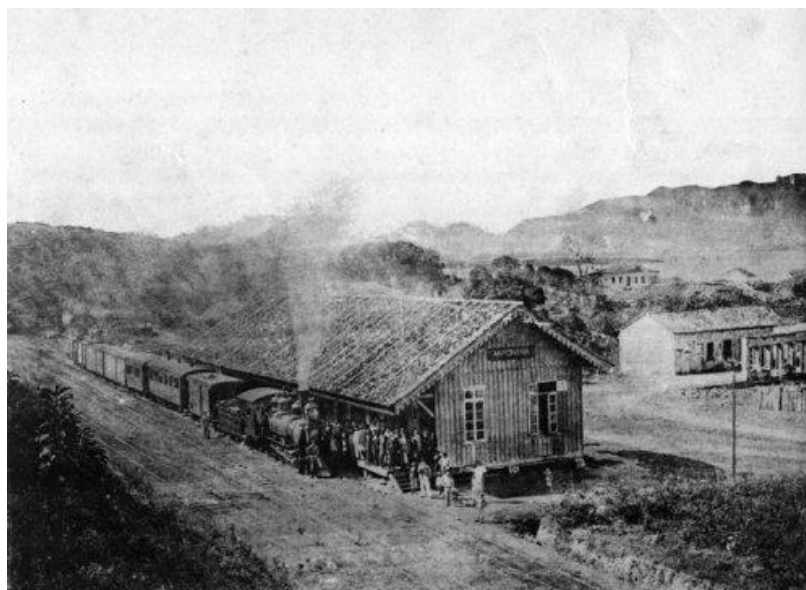
A estação ferroviária de Antonina, assim como a ferrovia, foi inaugurada em agosto de 1892, localizada na Rua Doutor Rebouças, em frente a Praça Carlos Cavalcanti, ao lado da Igreja Bom Jesus de Saivá. Esse espaço foi o primeiro da cidade, a qual tinha como material principal a madeira, e se encontrava em um local diferente da atual estação. Segundo relatos obtidos em entrevistas, a estação ficava

aproximadamente 500m à frente da atual. A estação tinha um girador de locomotivas, a ferrovia seguia até a praia, onde estava o trapiche que dava acesso aos navios.



Estações ferroviárias Antonina

Fonte: Google Earth/ Adaptado pela autora, 2022



Fotografia primeira estação

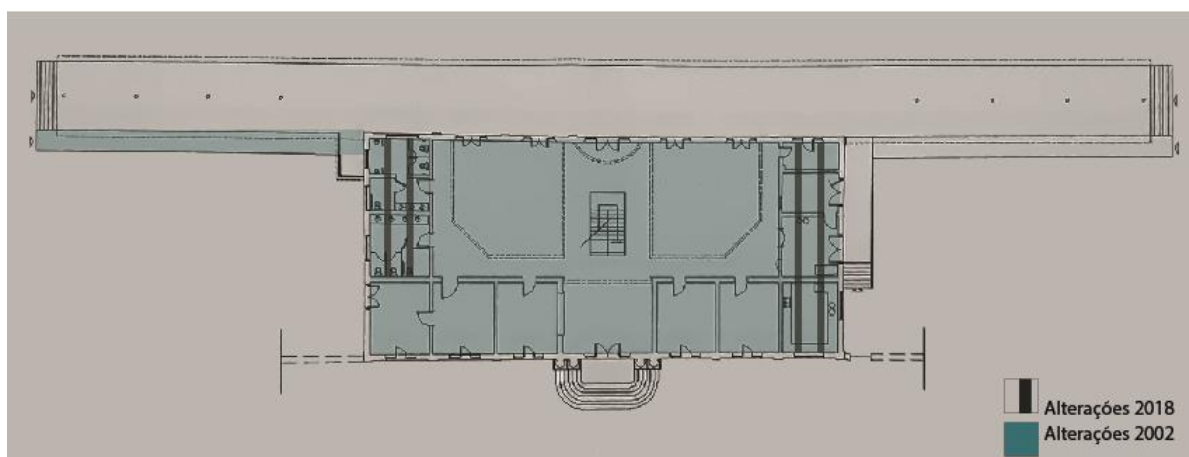
Fonte: Arquivo IPHAN

A primeira estação, com base na análise das fotografias, é um exemplo de arquitetura de imigração na cidade, não foram encontrados registros dos responsáveis pela sua construção. A estação possuía lambrequins acompanhando o telhado inclinado imponente, grandes janelas com esquadrias de madeira, possuía sua plataforma no mesmo material e uma placa indicativa em sua fachada. A primeira estação foi

destruída em um incêndio que aconteceu em 1914, segundo relatos coletados durante a visita, a causa do incêndio foi tentativa de roubo de materiais inflamáveis que ficavam estocados em uma das salas da estação.

Após o incidente, a nova estação passou a ser construída, a qual foi concluída em 1916 e em uma nova localização, mais próxima à entrada da cidade, acredita-se que a nova localização se deve a projetos da indústria Matarazzo. O novo edifício foi projetado de acordo com o estilo eclético dos terminais ferroviários do início do século XX, sua inauguração aconteceu em 07 de setembro de 1922. Assim como a linha férrea, a estação permaneceu em uso até o ano de 1986, quando foi também desativada, e assim o prédio permaneceu abandonado até 1992.

No ano de 1992 a estação foi fechada para passar por restauro e reforma, que foi responsabilidade do Governo do Estado do Paraná, para vir a abrigar setores de administração da prefeitura da cidade e os futuros trens de turismo. A estação ficou em reforma durante quase 10 anos, quando foi reinaugurada em 30 de dezembro de 2002, pelo então governador Jaime Lerner. Essa reforma alterou consideravelmente a estação ferroviária em seu interior, houve adequação da estrutura para promoção de acessibilidade, no entanto, aconteceram mudanças mais ríspidas relativas a alteração do piso, da estrutura do telhado e a criação de um mezanino. O espaço então passou a abrigar os órgãos municipais e ser área cultural da cidade, pois ali estava estacionada a Locomotiva Diesel 001, a Automatriz alemã, nº 24.



Planta térreo estação.

Fonte: IPHAN. Infográfico: Autoria própria.

No ano de 2012, a estação ferroviária foi tombada pela Secretaria de Estado da Comunicação e da Cultura e passou a fazer parte do conjunto de bens protegidos pelo Estado do Paraná. No mesmo ano, todo o conjunto histórico e paisagístico da cidade

de Antonina foi tombado e reconhecido como Patrimônio Cultural Brasileiro pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). A Igreja do Bom Jesus do Saivá e a Estação Ferroviária compõem o Conjunto Saivá, que no ano de 2018 passaram por processos de restauro e requalificação visando incentivar um novo uso, que abriga atividades culturais e passeios de trem.

Essa última reforma inclui a troca do telhado por um sistema de telhas metálicas térmicas; substituição dos sistemas elétricos e eletrônicos; iluminação e instalação de ar condicionado; a reforma total dos banheiros e sistemas hidráulicos; a restauração das esquadrias de madeira e lucarnas do telhado e requalificação do espaço externo.



Mapa da área do centro histórico de Antonina.

Fonte: IPHAN. Infográfico: Autoria própria.

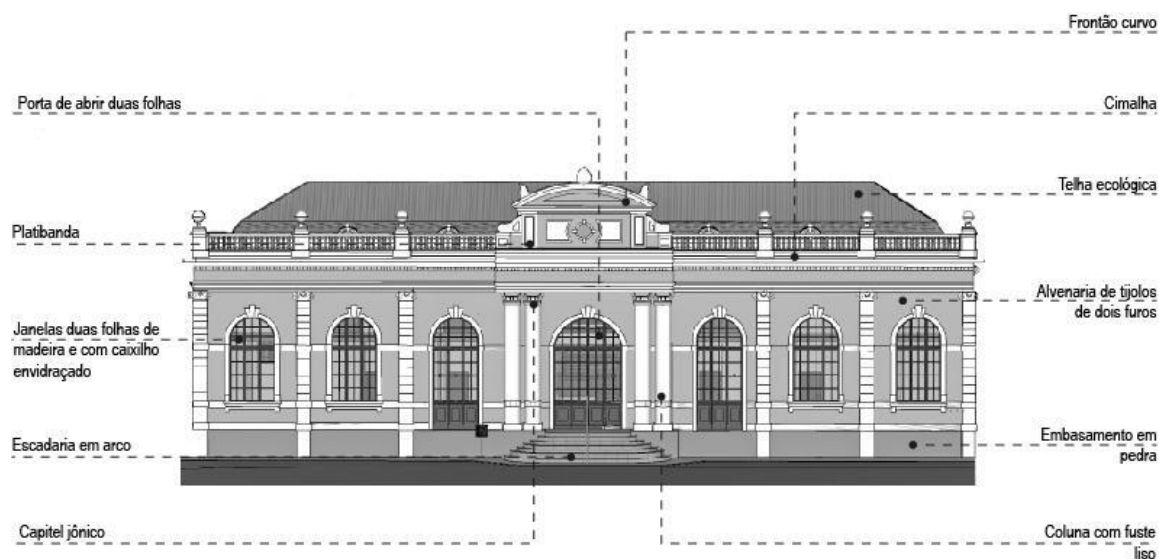
6.3 A arquitetura da Estação Ferroviária

O edifício da Estação Ferroviária de Antonina é de arquitetura eclética, estilo comum utilizado no desenvolvimento de estações ferroviárias no início do século XX. O imóvel possui escritura e é de propriedade do município de Antonina, onde ocupa uma área de 1933,10m² em um quadrilátero irregular. A estação possui dois acessos, o principal que se dá pela Rua Prof. Maria José Ribeiro Pinto e a posterior, pela Rua Uruguai.

Originalmente o prédio possui um único pavimento com pé direito alto, estrutura de cobertura em madeira aparente, forro de madeira curvo, piso em ladrilho cerâmico no saguão, piso de madeira nos cômodos e piso cerâmico nas áreas molhadas. Contudo em 1992 o prédio passou por uma reforma pelo Governo do Estado do Paraná, onde a estrutura sofreu algumas alterações, uma delas foi a instalação de uma laje intermediária, criando assim um mezanino.

O material predominante é a alvenaria de tijolos de dois furos rebocados, a madeira é o material das divisórias secundárias, do forro e piso, o embasamento do prédio se dá em pedra. A cobertura original era em telhas cerâmicas francesas, mas com a reforma de 1992, foi substituída por telhas de aço galvanizado plano, na parte de maior inclinação, e telhas ecológicas nas demais áreas, compondo um telhado em quatro águas.

A fachada do edifício apresenta farta ornamentação eclética com composição simétrica axial, com três portas centrais, de abrir e duas folhas, que permitem o acesso ao edifício pelo auxílio da escadaria em arco e alinhamento predial. Além disso, duas janelas de cada lado, essas esquadrias são de duas folhas, de abrir, de madeira e com caixilho envidraçado, com bandeira superior e inferior fixa. A ornamentação da fachada acontece com fuste liso e capitel jônico, a composição ainda possui frontão curvo, com óculo central e friso de acabamento, cimalkhas em todo o seu perímetro, na parte superior, concluem a ornamentação da fachada.



Esquema da fachada principal.

Fonte: IPHAN. Infográfico: Autoria própria.

Tratando do interior, o piso do edifício no térreo é de granilite, material que foi implantado após a reforma de 1992, e madeira em alguns cômodos. No pavimento superior o piso em madeira e nas áreas molhadas com piso cerâmico. O forro da estação é em madeira tendo somente a cozinha em laje rebocada. O edifício ainda possui escada com patamar único, na parte central do hall, toda em madeira e elevador.

A plataforma de embarque possui embasamento em pedra, foi confeccionada em ferro pré-fabricado, na reforma de 1992 foi instalada a rampa de acesso a cadeirantes. O piso da plataforma é em concreto e sua cobertura se dá com telhas de aço galvanizado compostas em duas águas.



Esquema da fachada dos fundos.

Fonte: IPHAN. Infográfico: Autoria própria.

7. Considerações Finais

Em suma, o presente trabalho se detém em abordar o desenvolver da estação ferroviária no município de Antonina e as influências que tal edifício teve sob a cidade. Além disso, se dedica a tratar das fases pelas quais a obra passou desde seu abandono e sua modificação abrupta sofrida.

Enfim, é possível concluir que o local possui caráter simbólico significativo para a compreensão da estruturação do estado, além de através da obra poder acompanhar a evolução por parte dos responsáveis pelo caráter simbólico que a obra detém.

8. Referências

ALVES, A. C. **A província do Paraná (1853-1889):** A classe política. A parentela no governo. 2014. 505f. Tese apresentada como requisito parcial a obtenção do grau de Doutor, pelo Curso de Pós-Graduação em Sociologia – Linha Instituições e Poder, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná. Disponível em:

<<https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/35972/R%20-%20T%20-%20ALESSANDRO%20CAVASSIN%20ALVES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

Acesso em: 16 abr. 2022.

Antonelli, D.; Santos, L. L. **Ferrovias 130 anos.** Curitiba, 2015. Disponível em: <<https://especiais.gazetadopovo.com.br/ferrovia-130-anos/>>. Acesso em: 16 abr. 2022.

BRASIL. Portaria nº 28 de 14 de março de 2013. **Homologa o tombamento do Conjunto Histórico e Paisagístico do Município de Antonina, Estado do Paraná.** Disponível em: . Acesso em: 08 abr. 2022.

FABRIS, A. **Arquitetura eclética no Brasil: o cenário da modernização.** História e Cultura Material. Anais do Museu Paulista, n. 1, 1993. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v1n1/a11v1n1.pdf> > Acesso em: 16 abr. 2022.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas: Arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957.** 2013. 465 p. Tese (Doutorado) Universidade de Brasília, Brasília, novembro de 2013.

IBERÊ, M. **Antonina do século XXI.** Editora Progressiva LTDA: Antonina, 2006.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Conjunto Histórico e Paisagístico de Antonina/PR.** Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/conjunto_historico_paisagistico_antoina_pr.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2022.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Pac Cidades Históricas.** Disponível em: . Acesso em: 23 abr. 2022.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Projeto de revitalização do Centro Histórico de Antonina**. Curitiba, 1996.

KROETZ, L. R. **As Estradas de Ferro do Paraná 1880 - 1940**. 262 p. Tese (Doutorado em História Social) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

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

O ESTADO DO PARANÁ. **Antonina quer ser a Parati do Paraná**. Curitiba, não paginado, 22 de jun.1990.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Cultura. Coordenação do Patrimônio Cultural. Pesquisa de bens tombados por Município. **Bens tombados em Antonina**. Estação Ferroviária de Antonina. Curitiba, 2012. Disponível em: . Acesso em: 12 abr. 2022.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Cultura. Coordenação do Patrimônio Cultural. **Projeto: Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo Antonina-PR**. Curitiba, 1988.

PREFEITURA DE ANTONINA. **Estação Ferroviária**. Antonina. Disponível em: <<http://antonina.pr.gov.br/turismo/estacao-ferroviaria>>. Acesso em: 12 abr. 2022.

PREFEITURA DE ANTONINA. **História da Cidade**. Antonina. Disponível em: <<http://antonina.pr.gov.br/turismo/estacao-ferroviaria>>. Acesso em: 12 abr. 2022.

SILVA, R. R. S.; SILVEIRA, M. A. T. **Interpretação patrimonial e turismo em centro histórico: uma proposta para o município de Antonina, Paraná, Brasil**. Revista Geografia e Pesquisa, Ourinhos, v. 9, n. 2, p. 37- 47, 2015.

SILVA, R. R. S. **A paisagem como patrimônio e recurso ao desenvolvimento do turismo: um estudo no conjunto histórico e paisagístico de Antonina - Paraná, Brasil**. 2017. 207 f. Tese apresentada como requisito para a obtenção do grau de Doutora em Geografia, Programa de Pós-graduação em Geografia, Setor Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná. Disponível em: <<https://www.prppg.ufpr.br/siga/visitante/trabalhoConclusaoWS?idpessoal=22024&idprograma=40001016035P1&anobase=2017&idtc=1314>>. Acesso em: 12 abr. 2022.