



GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ  
SECRETARIA DA EDUCAÇÃO E DA CULTURA

# MÓVEIS TOMBADOS PELO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO PARANÁ



**SEEC**

## **Apresentação**

A preservação de bens culturais, móveis e imóveis, visa a valorização daqueles elementos que, no passado, tiveram significativa importância para a vida de uma comunidade, pelas suas características excepcionais, pela sua vinculação a fatos memoráveis da sua história ou da sua cultura ou pelo seu valor artístico.

A divulgação da existência dos bens tombados pela SEEC, através do Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná, enseja despertar nas novas gerações a mesma emoção e significação que eles tiveram para os nossos antepassados, estabelecendo uma ligação entre o passado e o presente, contribuindo assim para um melhor entendimento do mundo atual e para a construção do futuro.

Secretário da Educação e da Cultura  
FRANCISCO BORSARI NETO

## Histórico da Capela do Senhor Bom Jesus do Saivá

A origem da pequena igreja do Senhor Bom Jesus do Saivá perde-se no tempo e chegou até nós através, de algumas referências breves inseridas em poucas obras históricas que documentam o passado de nosso Estado e também através do testemunho das recordações dos descendentes diretos de algumas das pessoas ligadas ao fato.

Conta-se que nos fins do século XVII ou início do século XVIII, com data aproximada de 1789 a 1817, na pequenina cidade de Antonina, havia um grande fervor religioso, havendo grande apreço dos fiéis à causa religiosa, sendo assim, não era raro, a dedicação de bens a causas sagradas, através de promessas, de oferendas especiais ou legados testamentários. Dentro deste contexto, não é de admirar que a esposa do Capitão-mór da cidade, o ilustre Manoel José Alves, tivesse feito uma promessa, quando sofria enfermidade grave, que se obtivesse a graça de ser curada, mandaria construir uma Capela dedicada ao culto do Senhor Bom Jesus.

Portanto, Dona Serafina Rodrigues Ferreira teria sido a grande incentivadora da sua edificação, e seu marido, o Capitão-mór, foi sem dúvida o principal financiador da obra. Este fato, pode ser comprovado pelo iminente historiador, Ermelino de Leão que em seu dicionário Histórico e Geográfico do Paraná, afirmou "o referido templo foi construído pela irmandade de Bom Jesus do Saivá, fundada pelo capitão-mór Manoel José Alves, que muito concorreu para sua edificação e que repousa junto da soleira da porta do templo, do qual fora protetor".

Em virtude do falecimento em 1837, dos patronos principais, a capela, não foi concluída, dependendo de outros donativos para o seu término.

Entre os que legaram bens para a conclusão do Templo de Saivá, destaca-se o Capitão Pereira do Amaral, que faleceu em 1831, quando exercia o honroso cargo de Juiz de órfãos, deixando em testamento, a quantia de quatrocentos mil réis, como auxílio para a construção da referida capela.

Outro nome destaca-se na continuação da edificação: o honrado cidadão Benigno Pí-nheiro Lima, que ao substituir o falecido capitão-mór, deu andamento às obras que estavam há muito tempo paralizadas. Segundo relatório eclesiais, a capela funcionou regularmente, de 1866 a 1900. Depois de novo abandonada.

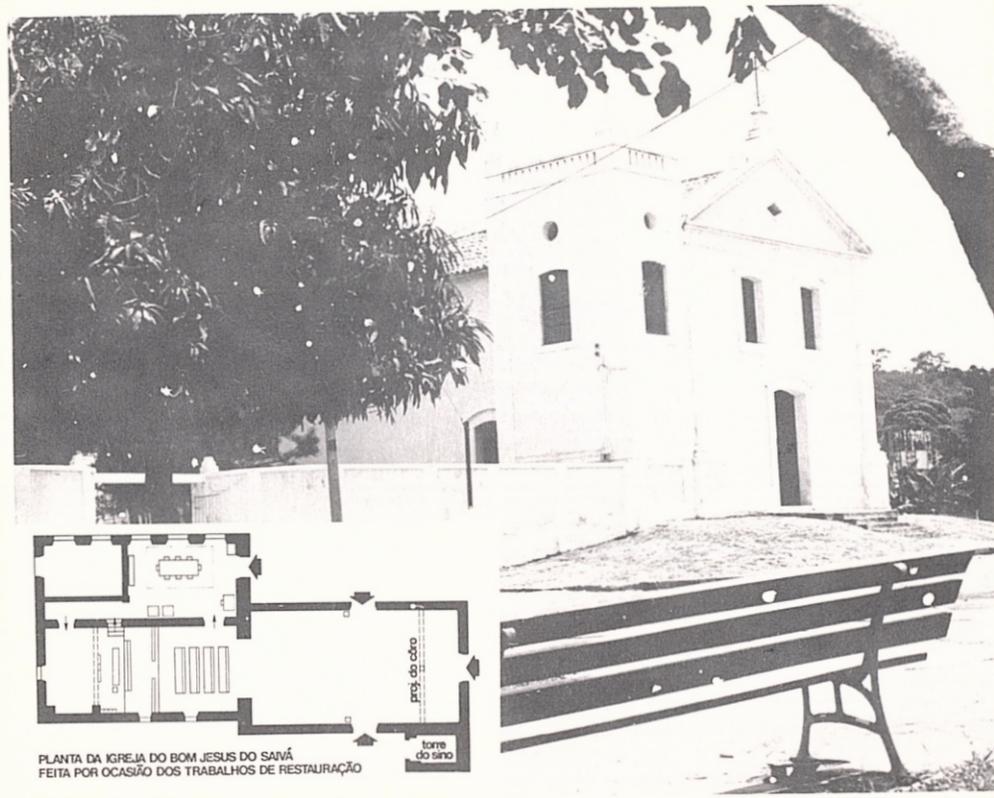
No início deste século provavelmente em 1913, foi fechada, tendo sofrido um desmoronamento parcial de sua fachada. O lamentável estado, causado pelo abandono, sensibilizou o poeta de Antonina, Thiago Peixoto, que dedicou-lhe belo poema que fala com profunda tristeza do abandono da Capela.



## IGREJA DE BOM JESUS DE SAIVÁ

A igreja de Bom Jesus de Saivá foi tombada pelo Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná na gestão da professora Dalena Guimarães Alves, em 1970, quando se encontrava quase em ruínas.

Sua restauração só teve início em 1974, quando o arquiteto Sérgio Todeschini Alves restaurou a fachada, mandou que se fizessem novos bancos, reconstruiu o piso, o altar e o campanário. O antigo sino, ainda com o braço do império, por se achar rachado, foi substituído por um outro, doado pela Rede Ferroviária Federal. Também o Santo, Bom Jesus de Saivá, que se encontrava em péssimo estado de conservação, foi restaurado pela professora Maria Ester Teixeira da Cruz.

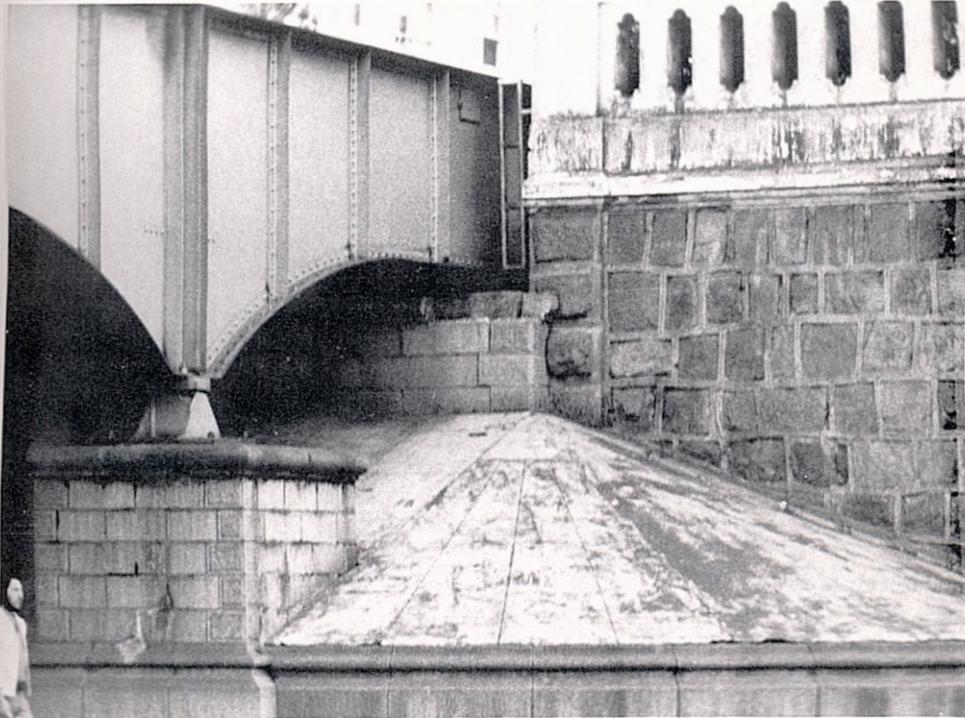


Completamente restaurada com o auxílio da Fundepar, da Prefeitura de Antonina através do prefeito Joubert Gonzaga Vieira e da Secretaria de Educação, através do Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico, a Igreja foi reinaugurada após 200 anos, no dia 28 de julho de 1976. Numa festa que contou com a participação de todo o povo católico de Antonina, autoridades e centenas de convidados, Bom Jesus de Saivá foi levado em procissão até o altar da Igreja, por familiares de Manoel José Alves, construtor da igreja.

(Pesquisa de Agar Ribeiro do Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico)

# Viaduto João Negrão

O Viaduto João Negrão, conhecido vulgarmente como "Ponte Preta", foi tombado pelo departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná no dia 6 de agosto de 1976, na gestão do arquiteto Sérgio Todeschini Alves.



O VIADUTO JOÃO NEGRÃO (PONTE PRETA)

A prosaica "Ponte Preta", que atravessa a rua João Negrão na esquina com a Rua Sete de Setembro, tem atualmente uma placa de bronze, num dos pilares, que diz: "Viaduto João Negrão, construído na administração do Coronel Durival de Brito e Silva, pelo engenheiro Oscar Machado da Costa, em 1944. Mas a história da ponte preta tem duas fases:

A primeira ponte foi inaugurada no dia 2 de fevereiro de 1885, embora o primeiro trem tivesse passado por ela em 1884. Não tinha nome e era chamado Viaduto da Rua Schmidtlin porque o proprietário das terras próximas à estação ferroviária tinha esse nome.

Foi a última obra de arte construída na linha Litoral-capital. Sua cor era realmente preta e nela foram empregadas 2.178 toneladas de material. Todo o ferro utilizado na sua construção foi importado da United States Steel Co., Nova York. Tinha 20 metros de vão e 5 metros de altura, mas, depois a rua subiu e a ponte ficou com apenas 4 metros de altura, fazendo com que muitos caminhões encalhassem debaixo dela.

A ponte existe por acaso. Ali nem deveria existir ponte. Mas, na época da sua construção, toda aquela área onde se estabelece a estação ferroviária era um lodaçal, inclusive a rua João Negrão. As inundações não permitiam o acesso de trens em época de chuva. Assim, os engenheiros aterraram tudo e foi necessária uma ponte que ficou sem nome, mas com o apelido de ponte preta.

A antiga ponte, ou viaduto também não tinha muros ao seu redor como os que lá estão hoje. O local da ponte era tétrico, os assaltos ocorriam com frequência, pois era uma zona de maloqueiros e bandidos que ali faziam ponto.

A ponte não foi construída por escravos, mas por imigrantes, principalmente por italianos que carregaram o barro, os dormentes, as pedras e o ferro. Não se sabe quanto tempo levou para ser construída, mas a estrada toda levou mais de cinco anos.

#### A NOVA PONTE

Em 1941 ela deixou de ser preta. Durival de Brito inaugurou um novo viaduto para satisfazer as necessidades do maior movimento da rede, com duas vias. A ponte ficou com a cor metálica e custou 271 contos de reis, 132 mil réis e 102 réis.

Seu construtor foi o engenheiro Oscar Machado da Costa e mesmo depois de sua remodelação, ela serviu de abrigo a muitos mendigos.

Hoje, com a mudança da estação ferroviária para a Rodoviária, o Viaduto João Negrão perdeu sua utilidade e, para muitos, ela só atrapalha, por ser muito baixa e impedir que caminhões muito carregados passem sob ela. Mas faz parte da história da cidade, pois, na época de sua inauguração, em 1885, era um dos eventos mais significativos para a economia da cidade e do Estado.

(Pesquisa de Edilberto Trevisan do Instituto Histórico).

## Estação Ferroviária

A antiga estação ferroviária, pela sua importância na história econômica de Curitiba e do Paraná, foi tombada pelo Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná no dia 6 de agosto de 1976, na gestão do Arquiteto Sérgio Todeschini Alves, após relatório do General Luiz Carlos Pereira Tourinho, membro do Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico.

Conservando todas as suas características originais e seu mobiliário, a estação deverá sediar um museu ferroviário, reunindo peças de valor histórico que foram conservadas desde a sua inauguração.



A VELHA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CURITIBA

#### 1. Os problemas da escolha de local

O mais antigo documento que conhecemos sobre a localização da estação ferroviária de Curitiba é o ofício datado de 2 de março de 1880, existente no Arq. do Patrimônio da IIª Divisão dirigido pelo Presidente da Câmara Municipal ao Comendador Ferrucci, diretor das obras de construção da estrada de ferro de Paranaguá a Curitiba. Nele se designava o engenheiro da Câmara, Dr. Francisco Almeida Torres para participar da Comissão encarregada de escolher o local da futura estação de Curitiba. Pelos termos deste ofício, a iniciativa de criá-la partira do próprio Ferrucci. Tratava-se de conciliar os interesses da Companhia de Estrada de Ferro às conveniências da Câmara e da Província, designando cada uma dessas entidades o seu representante, de tal sorte que a escolha do local para esse importante terminal ferroviário representasse a melhor serventia para toda a coletividade. Não conseguimos apurar quem representou o governo provincial. Pela companhia, foi indicado o Engenheiro Michelangelo Cuniberti, um dos mais distinguidos técnicos italianos de que se fizera acompanhar Ferrucci, ao desembarcar em terras paranaenses, em janeiro de 1880, e seu particular amigo.

Reunida a Comissão, tudo correu rápido e sem maiores tropeços. É verdade que, numa época anterior, quando os primeiros projetos da estrada de ferro já eram considerados,

— há notícia de haverem cogitado de localizar a estação ferroviária em terrenos hoje ocupados pelo Teatro Guaíra. Para que isso acontecesse, entretanto, teria a linha que entrar em Curitiba, numa diretriz diversa. É certo, que em 31 de março de 1880, já apresentava a Comissão seu relatório final, como se depreende da comunicação número 137, do Engenheiro Ferrucci ao Engenheiro Cuniberti, documento existente no citado arquivo. Duas opções haviam se oferecido à Comissão, em seu relatório de 31 de março: o campo do Schmidlin a 800 m antes de chegar-se à atual estação, onde hoje está a estação Rodoferroviária, e o terreno em que, por fim, seria erguido o edifício e onde ainda hoje se encontra. Quanto ao primeiro sítio, já observara a comissão ser “bastante úmido, uma vez que ali se encontrou água numa profundidade de 1,40 m” e “além disso, durante as grandes chuvas, este campo, que é situado entre uma colina e os rios Capão Barbado, Belém e Juvevê, fica sujeito a inundações”. Não só dependera a escolha de tal sítio de dispendiosos e demorados serviços de aterro, como obrigaria a adoção do sistema de estacas. Uma estação assim distante do centro urbano, cujo mais próximo núcleo povoado ficava nas imediações da rua do Comércio, hoje Marechal Deodoro, margem esquerda do rio Ivo, antes da confluência com o Belém, representaria a necessidade de “alojamento para todo o pessoal da estação,” sujeito, em decorrência do serviço, a residir em suas imediações.

Recaiu, então, a preferência de Ferrucci sobre os terrenos que defrontavam uma linha de continuação da Rua Leitner, hoje Barão do Rio Branco, depois de chamar-se ainda rua da Liberdade.

Vale a pena ouvir a opinião de Ferrucci:

“Aquele vis-a-vis com a rua Leitner e ainda distanciada 800 metros da rua do Comércio, que é atualmente a última que se encontra aberta e marginada de algumas casas. De sorte que há vasto espaço, no qual a cidade poderá desenvolver-se regularmente, antes de surgir necessidade de prolongar as ruas além da estação. Se se colocasse a estação no campo do Schmidlin, formar-se-ia, sem dúvida, em seus arredores, um centro de população de certa importância. Mas, passar-se-iam ainda muitos anos antes que o imenso espaço entre a cidade atual e a estação viesse a encher-se de habitações. Assim sendo, ter-se-ia justamente criado um bairro a parte de Curitiba, mas não se teria favorecido seu desenvolvimento regular de acordo com os planos adotados pela Municipalidade. Por fim, o campo do Schmidlin ficaria excessivamente distanciado de grande parte da cidade e, sobretudo, do quarteirão de Mato Grosso (hoje Batel), que é aquele em que, recentemente, a indústria tomou um grande desenvolvimento”.

Por fim, decidiu Ferrucci determinando a Michelângelo Cuniberti:

“É, pois, na localização marcada no plano, em azul, que, como Engenheiro da terceira Secção, tereis de estudar o projeto da estação de Curitiba. Assim de mais nada, marcareis no terreno a localização por piquetes e levantareis um projeto, de maneira que possa eu apresentá-lo à Municipalidade, documentando o pedido para a cessão gratuita destes terrenos.”

Há notícia de que enquanto se fazia a escolha de local para a estação de Curitiba, cogitava-se da próxima partida do Imperador para o Paraná. Em 3 de março de 1880, remetia Ferrucci ao Presidente da Província cópia de despacho, recebido de Sinimbu, esclarecendo não haver ainda o Imperador marcado data para sua viagem. Em 1º de abril, pronunciava-se novamente a comissão, agora já com planta de localização dos terrenos. Em 20 de abril de 1880, dirigia-se Ferrucci ao Presidente da Câmara Municipal, afirmando-lhe que, após examinar ele próprio os dois locais sugeridos pela Comissão, por diversas razões, decidira-se pelo terreno fronteiro a rua Leitner:

“Após estudo bastante minucioso do terreno, remeto-lhe a planta aqui anexa, sobre a qual está marcado o terreno para a estação, cujo centro do edifício de passageiros ficará sobre o eixo da rua Leitner”.

Fora necessário, acrescenta Ferrucci, ocupar extensão considerável de 500 m de comprimento por 100 de largura, de maneira a possibilitar o prolongamento da linha para o interior da Província. Mais tarde relatara o Engenheiro Froyd Westermann, que a linha ferroviária estava projetada novamente para prosseguir à margem da Av. 7 de Setembro, parando nos fundos de sua propriedade, onde hoje existe a rua Bispo D. José. Esse plano não seria entretanto ideal, pois a linha prosseguia para o interior do Estado através de um desvio, passando pelo Prado e com uma curva tomando rumo de P. Grossa.

O vasto terreno indicado por Ferrucci destinava-se igualmente a facilitar a carga e descarga de mercadorias, prevendo-se o comércio de animais, madeira e mate, segundo ele, os produtos principais a serem transportados pela nova estrada de ferro, exigindo instalações de carga e descarga ou mesmo de depósito temporário. Há lembrança de ter havido, até por volta de 1913, em frente à estação de passageiros de Curitiba, uma seringa (pronunciada no Paraná como cheringa) para o embarque e desembarque de gado. Essa incômoda proximidade foi depois, como é natural, afastada pelo progresso para local mais distante e conveniente.

Escolhido o terreno, tratava-se agora de obter sua concessão junto à Câmara Municipal, gratuitamente, em consideração aos importantes serviços que se esperavam da estrada de ferro. E em 14 de agosto de 1880, (ofício existente no Arquivo da Prefeitura), o Presidente da Câmara Tertuliano Teixeira de Freitas e seu Secretário, Romão Rodrigues Alves Branco, comunicavam a Ferrucci que se resolvera “sob aprovação do governo da Província de 17 de julho último, fazer doação gratuita, à companhia de estrada de ferro de Paranaguá a esta Capital, do domínio direto dos terrenos necessários para a estação da mesma estrada, visto ter concedido estes terrenos por aforamento ao cidadão Antônio Martins Franco”.

Apesar dessa concessão, como aí se diz, haver merecido aprovação do governo da Província, ou seja, de seu Presidente, a Assembléia Provincial, nos termos do que consta no Livro de Atas número 1420, da Assembléia Legislativa do Paraná, anos 1881 - 1883, não a referendaria, por serem atos de cessão pura e simples, determinando as Câmaras que se regulassem pelas leis vigentes. Essa decisão está subscrita por Alves Araújo, na Presidência, Padre Bello, José Cleto, Sérgio de Castro, Ramos Figueira, Comendador Araújo, Pe. Camargo, Theresio, Conego Linhares, Ventura Torres, Enéas e Domingos Cunha.

Baseava-se a Comissão de Câmaras Municipais da Assembléia, para fulminar as doações à Companhia de Estrada de Ferro, em antiquíssimos artigos da lei de 1º de outubro de 1828, que regulavam a transação de bens municipais. Vê-se que, de início, não se construiu a estrada de ferro sem resistências, até mesmo de ordem rabulística.

Apenas em 1889, iria a Companhia Geral de Estradas de Ferro adquirir plenamente este terreno, juntamente com outros, com as mesmas características que ainda hoje possui, justamente às vésperas da proclamação da República. Foi o último ato importante da Câmara do regime deposto em 15 de Novembro de 1889.

## 2. O edifício

Escolhido definitivamente o local, procedeu-se imediatamente ao preparo, com movimento de terra, nivelamento e aterros, necessários a construção do pátio, permitindo, assim, o levantamento do edifício da estação. Já na comunicação número 137, de 31 de março de

80, delinear a Ferrucci as linhas gerais, determinando a Cuniberti o seguinte: "Estudareis, em seguida, o projeto geral da estação, que, além do edifício de passageiros, deverá conter um recinto coberto e uma plataforma descoberta para as mercadorias, um reservatório de água, um abrigo para duas locomotivas, um hangar para aí abrigar de oito a dez carros de passageiros.

O primitivo prédio seria uma reprodução de similares italianos, guardando linhas de simplicidade e economia de custo. Justificavam-se essas recomendações porque o organograma da construção, apesar de prever o início dos trabalhos simultaneamente ao longo de toda a linha de Paranaguá a Curitiba, pelo sistema de dividi-la em trechos de 10 km a cada firma contratante, não podia, de outro lado, para os trabalhos do planalto, deixar de depender da chegada dos trilhos, para a construção de pontes e viadutos definitivos e obras maiores de engenharia civil. Tanto que a escadaria e a cobertura da plataforma da estação de Curitiba foram concluídos apenas quando da chegada do primeiro trem, em dezembro de 1884. Resentiam-se os serviços em Curitiba de uma fácil estrada de apoio, para o transporte pesado de materiais necessários às obras.

Assim, projetou o primeiro edifício o Engenheiro Michelângelo Cuniberti, dentro das recomendações de seu Diretor. A estação era um edifício baixo, com três portadas sobre a escadaria da futura rua 7 de Setembro, encimadas por modesta cobertura. Sobre tudo um relógio, como centro de interesse de toda a fachada, o mesmo relógio que hoje serve de placar no Estádio Durival de Britto e que o Colorado reivindica como coisa sua. . . De um e outro lado, um armazém de cargas, e, na extremidade deste, 3 dependências para escritório.

Mais tarde, em 1894, consolidado o comércio ferroviário, não só pela preferência natural sobre a precária Graciosa, mas principalmente pela importante contribuição do tráfego carreado pela linha do interior, então já em pleno funcionamento, com os ramais de Rio Negro e P. Grossa, foi radicalmente ampliado o edifício da estação. Sobre as mesmas paredes e fundações da antiga, guardando absoluta identidade com sua planta, ergueu-se mais um andar, permanecendo o relógio no cimo central da fachada.

Não se conhece o autor desse projeto de reforma, dando ao principal edifício ferroviário características do estilo Renascença aliviado, que João de Mío tanto gabava. Apesar disso, temos convicção que o risco é do Engenheiro Rudolph Lange, pai do pintor Lange de Morretes. Leva-nos a essa crença a comparação com a bela casa residencial que, para sua família, projetou na cidade de Morretes e ainda hoje existente, com todas as suas características.

Em 1940, quando se procedeu ao inventário geral da E. F. do Paraná, por ocasião de seu arrendamento ao Eng. Carlos João Frojd Westerman, ali funcionavam o Escritório de Contabilidade, com as Secções de Despesa e da Receita, Arquivo, Almoxarifado, Caixa, a Administração Central, com o escritório do Diretor, Locomoção, Via Permanente e a Chefia do Tráfego. Todas essas repartições ali permaneceriam até a mudança para os escritórios situados à rua Barão, esquina com José Loureiro, onde hoje funcionam as Lojas Hermes Macedo, e que eram de propriedade do português Antonio de Souza Mello. Na década em que permaneceram os escritórios neste último local, com os arquivos em seu porão, sofreram eles grandes e irreparáveis prejuízos por efeito de inundação. Em 1929 mudaram-se para o Edifício Garcez, e, mais tarde, para a rua João Negrão, 940.

Quando ainda estavam os escritórios no edifício da estação, modesta era a aparência interna do edifício, bastando relacionar o que compunha o escritório do Diretor: 2 escrivaninhas, 1 cadeira de braços, 4 cadeiras comuns, 1 mesa para desenho, 2 bancos, 1 burra,

1 armário, 2 cabides, 1 descanso para chapéu de sol, 1 mocho e 2 cestas de papéis.

Em 1918 com a transferência dos escritórios, mereceu o interior da estação serviços de decoração e redistribuição de espaço, ganhando, então, um salão nobre, ricamente mobiliado pela firma do sr. Carlos Lemig, com fábrica à rua Mal. Deodoro número 40.

### 3. Aspectos urbanísticos da velha estação

Não seria demais, ainda uma vez, frisar o importante papel que a nova ferrovia vinha desempenhar na Província, não só como elemento de integração litoral-interior, como de conhecimentos técnicos sistematizados, de formação de mão-de-obra especializada, de critérios administrativos a base do sistema francês e também de urbanismo no pacato ambiente colonial de Curitiba, que, em 1885, como cidade, ainda era o pequeno núcleo de 1853, quando se instalou a Província com Zacarias.

O fato de haver a escolha de local consultado aos interesses da administração municipal e provincial iria ter reflexos em obras e melhoramentos que se seguiram ao erguimento da estação ferroviária. É interessante alinhar, ao lado do ambiente frio de alguns setores comerciais e industriais com que se recebia a idéia da nova ligação ferroviária, a crença coletiva no progresso que de imediato injetou na vida provinciana. Seria exemplo do primeiro estado de espírito a carta que, em 29 de maio de 1881, dirigia Antônio Ricardo dos Santos Ferrucci, assim nestes termos: "Informado que haviam fugido algumas reses do Bairro Alto, mandei ontem examinar por onde se teria dado a fuga, e a pessoa encarregada veio dizer-me que essas reses haviam saído por uma estrada com pontes sobre os rios Atuba e Bacacheri, mandadas fazer por V.Sa., a quem peço explicações a respeito".

Mas, já de início, muitos elementos de projeção foram os primeiros a quererem beneficiar-se da construção. Antes mesmo de concluídos os trabalhos de escolha do local, em 19 e 20 de março de 1880, Joaquim Ventura d'Almeida, Henrique Alves d'Araújo e Francisco Custódio Leite, requeriam concessão (documentos do Arquivo da Prefeitura, ano 1880) de terrenos no largo da estação. . .

Ao passo em que estabelecia Ferrucci o eixo da continuação da rua Leitner como referência central do novo edifício, projetava à Câmara 2 monumentais praças fronteiras, não só onde hoje está a praça Eufrásio Correia, como, simetricamente, do outro lado, na quadra até a Travessa da Lapa, cuja abertura estreita não tem outra origem, senão a descontinuidade administrativa desses planos. O local da praça Eufrásio Correia, onde se construiu a Assembléia Estadual, chama-se o Patrono do Conselho numa espécie de estacionamento moderno, como hoje se fez. Com a rápida e crescente valorização imobiliária não foi possível conter a escalada dos que fizeram abandonar metade do projeto, para loteá-lo, reservando-se a praça apenas a metade, como hoje ainda existe. É verdade que, ultimamente, está bastante desfalcada pelo ônibus Expresso e por um estacionamento da Câmara dos Vereadores.

Procedia-se igualmente a retificação da rua Leitner que, de princípio, não era mais que simples continuação da Riachuelo, até a esquina da Cervejaria Leitner.

O Prof. Victor Ferreira do Amaral, testemunha pessoal da inauguração (Reminiscência, Victor Ferreira do Amaral, in Cinquentenário da Estação de Ferro do Paraná), em 2 de fevereiro de 1885 lembra-se da estação ferroviária naqueles dias, "muito mais estreita que a atual". "A rua da Liberdade, hoje Barão do Rio Branco, com solo ainda pouco firme — acrescenta o narrador — semipantanosos, tinha apenas três ou quatro casas, ligadas por cercas de ripas ou tábuas. A praça fronteira à estação era um matagal de vegetação baixa, que era utili-

zado para toscas vassouras”” Atrás dos terrenos da estação, logo mais adiante, cerrados capões de pinheiros e matos, ainda visíveis em algumas fotografias da época. Com a implantação do transporte ferroviário, urgia abrir e melhorar a rua Ratcliff e a estrada de São José, hoje Marechal Floriano, de maneira a aliviar a primeira de quase todo o trânsito de acesso à estação, pelos pesados carroções da época. Sob a ponte preta ou Viaduto Schmidlin, a rua João Negrão, era o charco de terra preta, alagada completamente nas épocas de chuva. Hacob Schmullin, suíço de nascimento e agrimensor do governo, ascendente de tradicional família curitibana, ganhou, por serviços de sua profissão, diversas áreas de terrenos, entre elas aquela vizinha à estação ferroviária, na qual, entretanto, parece nunca ter morado. Tratava-se de área inculta, onde talvez só existisse a antiga construção da Sede Social dos Atiradores de Curitiba. Tanto que não foram pequenos os trabalhos de drenagem que a Companhia enfrentou, pois a região era escoadouro natural de águas pluviais. Muitas indústrias aproximaram-se da estação como fábrica de fósforos, engenhos de erva e madeireiros. Por injunção da estrada de ferro formou-se todo o casario da Rua Barão, que ficou margeada de botequins, casas de negócios, padarias, hotéis, estação de bondes e, em 1900, até a Assembléia Estadual foi ali levantada. Realizava-se a profecia de Ferrucci com o deslocamento do eixo comercial e industrial da rua Mato Grosso, hoje Comendador Araújo, para as imediações da estação, preenchendo-se com rapidez a malha urbana ao sul do rio Ivo e avançando a cidade nesta direção, com muita rapidez. A rua Silva Jardim, nos fundos da estação, era a preferida para residência de ferroviários mais categorizados.

Data de novembro de 1913 o primeiro contrato para fornecimento de energia elétrica às oficinas e à estação de Curitiba pela South Brazilian Railways como empresa fornecedora.

Assim integrou-se na vida urbana a velha estação, até que o progresso abraçou-a completamente, asfixiando-a e até ameaçando-a, como hoje acontece.

#### 4. O destino da estação: ruínas, rua ou Museu?

Duas correntes discutem os destinos da velha estação, desde que inaugurada a moderna Rodoferroviária, a avenida Afonso Camargo, aos 13 de novembro de 1972.

Uma delas prega sua demolição pura e simples, prosseguindo a rua Barão do Rio Branco até confundir-se com a atual rua Rockefeller. Figuras importantes advogam essa drástica condenação, como imperativo de progresso. Seria, porém, oportuno conhecer bem as razões pessoais de cada um, de modo a que se possa melhor aquilatar-lhes a razão. A criação de mais uma esquina (e que esquina!) talvez pouco resolvesse os problemas de trânsito urbano. Provavelmente só serviria para provocar valorização imobiliária, justamente uma das causas desses problemas.

Outros, uns por saudosismo, uns por convencimento de que a memória urbana de Curitiba, merece conservação, defendem a permanência do prédio, se for preciso com a construção de trincheiras ou mesmo travessias laterais, que atendessem aos reclamos dos primeiros e deixassem incólume o edifício central da estação. A maioria, não há dúvida, está pela sua conservação integral.

Devemos, no entanto, encontrar boas razões para defendê-la. E para isso não bastará a rememoração de todos os acontecimentos da cidade, muitos já históricos, que tiveram palco no velho edifício ferroviário. A revolução 93, de Contestado, partida de João Gualberto, visitas presidenciais e chegadas de príncipes, constituem importantes eventos que marcam um local. Mas não justificam, por si só, o ônus social da permanência ou conserva-

ção do velho edifício. Além do mais, dizem alguns, não é prédio bastante antigo nem é bonito de linhas, despido realmente de valor arquitetônico, pois não representa nenhum estilo. A casa é robusta, levantada sobre alicerces sólidos, talvez estacas de madeira, as paredes externas com espessura de dois tijolos, em toda a sua altura. Em nenhum desvão, nenhuma rachadura. A reforma de 94 respeitou a estação original, nada alterando em sua planta baixa. Suportou a explosão de 1913 e a vizinhança do pesado trânsito ferroviário, em sua parte interna. De 94 para cá, nada se acrescentou ao seu exterior ou interior, à exceção de pequena cobertura na fachada, feita em concreto armado livre, sobre suas portadas. Todos os detalhes são originais. É preciso tempo e proximidade para admirar-lhe os caixilhos superiores, construídos de madeira e alvenaria, formando bonitos pormenores arquitetônicos. O vasto saguão de entrada foi conservado como se encontrava no dia 14 de novembro de 72, quando dali partiu o último trem de passageiros, destinado a Paranaguá. A escadaria interna com os protetores de ferro originais. As paredes superiores internas revestidas de gesso e as portas com almofadas de curiosos desenhos. O prédio está intato.



O que ele significa na paisagem urbana de Curitiba só terá sentido como parte dos ardores de que está cercado, documentando, então, quer queiram ou não, uma época da cidade. Assim como quando Bento levantou o Centro Cívico, a traindo para o norte a urbanização de Curitiba, assim também, aqui, neste fim de rua, nesta praça e com este edifício, os construtores da primeira estrada de ferro armaram uma nova passagem dentro da cidade, precursora em seu tempo, sob o ponto de vista de engenharia urbana.

Depois, tornou-se apenas utilidade social, para, mais tarde, hoje, representar toda uma época, não só de Curitiba, como de todo o Paraná. No dia em que a picareta ferisse uma de suas pedras, ficaria o Estado fundamentalmente desfalcado em seu patrimônio cultural e histórico.

Não é apenas o edifício da estação que se candidata ao respeito dos atuais planejadores urbanos. É a solução que Ferrucci e seus auxiliares, juntamente com os Engenheiros da Câmara e da Província, encontraram para transformar o Potievo do Conselho, drená-lo, aterrjá-lo, ali estabelecendo o conjunto da rua Barão, da Praça monumental, que guarda arvoredo já de século (talvez o mais antigo da área urbana), da imponente fachada da estação debruçada sobre o eixo central, num tempo em que também como hoje, havia pessoas que só pensavam em esquinas. Para Curitiba, o eixo monumental de Brasília não trouxe novidade. Nem o do

Centro Cívico de Curitiba. Há quase um século tem o seu eixo central da Barão do Rio Branco. Na praça, belíssimo, apesar de quase desprezado, o conjunto de repuxo de águas, ainda todo em suas peças originais, o que não acontece em nenhuma outra praça de Curitiba. O semeador de Zaco Paraná, que às vezes se confunde com o próprio Paraná e está em seu escudo. O busto de Teixeira Soares, que contempla a linha férrea que ajudou a construir e consolidar. Atrás, na parte dos fundos, o casarão imponente da sede da firma Emílio Romani, onde, no passado, também funcionaram repartições da Estrada de Ferro e que permanece, apesar de centenário, com toda a beleza de suas arcadas, também o único em seu gênero em Curitiba, mais grandioso que o de Santa Felicidade. A estação ferroviária é o mais antigo logradouro público de Curitiba, conservado, sem alterações substanciais, muito mais que a própria Praça da Ordem, ou que qualquer outro recanto da cidade. Nenhum de seus elementos vale isoladamente, mas todos somam para o conjunto da paisagem. Conhecida a história de cada um, reconstitui-se aquele momento importante em que a Província, pelo transporte rápido e seguro, conheceu-se a si mesma, afirmou-se e pôde, felizmente, nascer na República como um Estado da Federação Brasileira. Porque, não tenham dúvidas, só se firmou politicamente a Província, com a estrada de ferro que ligou sua capital tanto ao interior, como ao litoral. Quando se estudar a vida de um dos maiores políticos desse tempo, que foi Vicente Machado, um grande capítulo estará reservado às suas ligações com a administração da estrada de ferro. Quando, a partir de 1904, arcou o Estado com o arrendamento da E.F. do Paraná da Suíça, onde fora em junho de 1905, operar-se, escrevia V. Machado ao Dr. Westenrien: "Estou de tudo inteirado e muito confiado no seu brio e competência para o bom resultado da operação em que envolveu-se o Estado com o arrendamento da Estrada de Ferro. Creio bem que haja quem espere o insucesso do Estado, mas é bem de ver que não chegará à satisfação de todas esperanças". (carta do Arq. do Museu Ferroviário, em organização).

Era a época em que V. Machado se convenceu de que, sem a estrada de ferro, não se podia governar o Estado. Num certo sentido até hoje ainda assim acontece.

E naquele tempo, a estação era um bem sob a jurisdição estadual, até a Brazil Railways e a São Paulo Rio Grande.

Muito valorosamente tem sido defendida e tantas vezes adiada a criação do Museu do Mate. A nosso ver não estaria completo sem o capítulo final do transporte ferroviário do produto; sob tal ponto de vista, o velho edifício integra-se na era do mate paranaense. Já bem pensava Ferrucci que o mate havia de ser um dos sustentáculos da receita do transporte ferroviário.

Nenhum destino, pois, melhor se reservaria ao conjunto da estação ferroviária senão a criação de área de lazer e cultura, que o espaço e condições locais tão bem comportam. Para tanto, somente o interesse do Município e do Estado, cujos representantes ajudaram a criar aquele ambiente. E ninguém, melhor cooperara em sua conservação, com as alterações de utilização preservistas aquele objetivo. Quando o órgão estadual proceder ao arrolamento de bens culturais necessários a alimentar a memória paranaense, enquanto é tempo, não poderá deixar a velha estação ferroviária de lado, cercada do ambiente natural em que nasceu.

O INSTITUTO HISTÓRICO, GEOGRÁFICO E ETNOGRÁFICO PARANAENSE tem em todas as oportunidades, defendido a preservação desse importante e bem conservado patrimônio cultural, por sinal, aquele que provavelmente mais bem documentado se apresenta em sua longa existência.

( Pesquisa de Edilberto Trevisan)



**GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANÁ**  
Jayme Canet Júnior

**SECRETÁRIO DA EDUCAÇÃO E DA CULTURA**  
Francisco Borsari Neto

**DIRETORIA DE ASSUNTOS CULTURAIS**  
Joaquim A. de Oliveira Portes

**DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO  
HISTÓRICO E ARTÍSTICO**  
Sérgio Todeschini Alves