

FERROVIA E MEMÓRIA: REFLEXÕES SOBRE A FERROVIA EM IRATI-PR E SEU USO COMO PRODUTO TURÍSTICO

Paula Grechinski Demczuk

Bacharel em Turismo (UNICENTRO); Mestranda em Gestão do Território (UEPG)
E-mail: peul_t@hotmail.com

Leonel Brizolla Monastirsky

Graduado em Geografia (UEPG); Graduado em Administração de Empresas (UEPG);
Especialista em Geografia Humana (UNICENTRO); Mestre em Geografia (UFSC);
Doutor em Geografia (UFSC)
E-mail: leonel@uepg.br

Resumo: Este artigo propõe uma reflexão sobre a ferrovia como patrimônio histórico e cultural do município de Irati-PR, considerando-a como elemento representativo da memória e identidade da comunidade local, podendo ser analisada, portando, como um potencial produto turístico para o município. Procurar-se-á acompanhar, dentre outros aspectos, o processo histórico e cultural que deu origem ao município, buscando atingir o objetivo geral que é compreender em que medida a ferrovia está presente na identidade cultural, no processo histórico e na vivência da sociedade de Irati, e de que forma a mesma pode ser utilizada como um produto turístico. Os objetivos específicos buscam analisar a atividade turística e sua relação com a cultura; identificar os elementos das ferrovias que configuram marcos de identidade cultural; e levantar o histórico da formação do município, tendo como foco a ferrovia. Para atingir os objetivos propostos, utiliza-se de discussão teórica sobre a temática em estudo, buscando reflexões sobre patrimônio, memória, identidade e ferrovia, de acordo com as tendências da atividade turística.

Palavras chave: Ferrovias, Memória, Patrimônio Cultural, Turismo.

Abstract: This work proposes a reflection about the railroad as a historical and cultural heritage of the city of Irati-PR, considering it was a local community representative element of memory and identity, so can be analyzed has a potential tourism product for the city. Among other things, will be searched the historical and cultural process that gave rise to the city, trying to answer the objective of this work: understand how the railroad is present in the cultural identity, in the historical process, and the experience of the population, and how it can be used as a tourism product. The specific objectives seek to examine the tourist activity and the relation with the culture; identify the elements that make landmarks of cultural identity in the railroad; and search the historical of the city and the railroad. To achieve the proposed objectives, used a discussion about this themes, seeking ideas about heritage, memory, identity and the railroad, according to the trends of tourism.

Key words: Cultural Patrimony, Memory, Tourism, Railroad.

TURISMO, MEMÓRIA E HISTÓRIA

Este artigo tem como temática norteadora uma reflexão sobre a ferrovia do município de Irati-PR como produto turístico, considerando a atividade turística como um elemento importante para a manutenção da identidade cultural e memória coletiva da sociedade. Para tanto, será realizada, ao longo do texto, discussão teórica em busca do objetivo geral do trabalho, que é compreender em que medida a ferrovia está presente na identidade cultural, no processo histórico e na vivência da população de Irati, e de que forma a mesma pode ser utilizada como um produto turístico. Os objetivos específicos buscam analisar a atividade turística e sua relação com a cultura; identificar os elementos das ferrovias que configuram marcos de identidade cultural; e levantar o histórico da formação do município, tendo como foco a ferrovia.

As ferrovias, de maneira geral, têm grande representatividade para a sociedade em função do crescimento econômico e desenvolvimento político e cultural por elas ocasionado. Podem, portanto, ser consideradas como patrimônio histórico e cultural, servindo como uma referência ao passado e fazendo com que a preservação e valorização deste patrimônio seja interessante para a sociedade atual.

Falando especificamente sobre a ferrovia em Irati, esta apresenta elementos históricos relevantes para a formação do município, que se encontra na região Centro-Sul do estado do Paraná (figura 01).

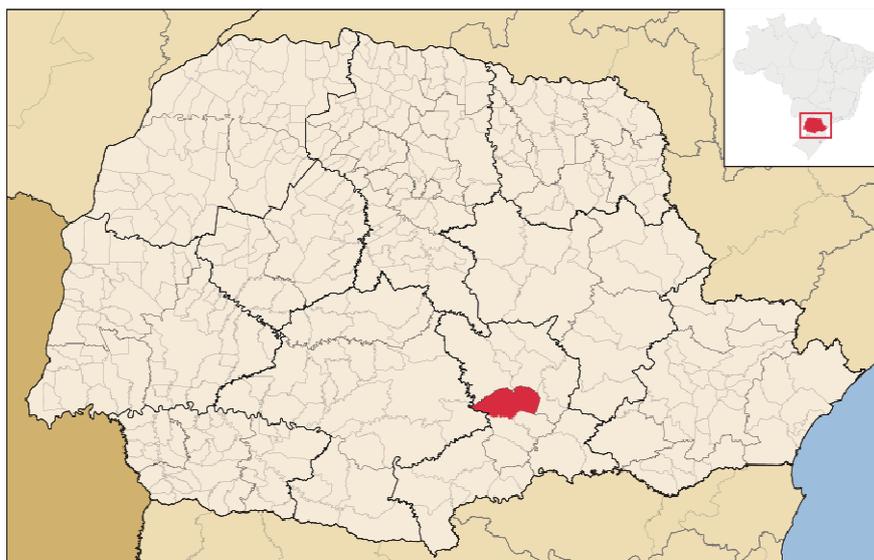


Figura 01: Mapa do Estado do Paraná com destaque para o município de Irati.

Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Irati>

Revista Discente Expressões Geográficas, nº 06, ano VI, p. 71 – 89. Florianópolis, junho de 2010.

www.geograficas.cfh.ufsc.br

Irati evoluiu historicamente no início do século XX, e assim como outras cidades da mesma área geoeconômica foi fundada ao longo da linha sul da Estrada de Ferro São Paulo/Rio Grande (MONASTIRSKY, 1997). A relevância da ferrovia na formação histórica de Irati, e também a contribuição para o crescimento do mesmo, é perceptível inclusive porque a malha urbana do município estruturou-se com a inauguração da estrada de ferro e da Estação Ferroviária Iraty, em 1899.

Em razão da influência advinda da ferrovia para o município, mesmo que em períodos anteriores ao atual (hoje a Estação Ferroviária de Irati opera apenas como um entreposto de manobras de trens), considera-se a possibilidade de que a ferrovia em Irati poderia ser utilizada como um atrativo para o turismo cultural.

A produção acadêmica sobre as ferrovias brasileiras ainda é pequena, segundo Monastirsky (2006), é possível encontrar referências apenas em dados estatísticos e análises técnicas sobre a estrutura e cargas transportadas. A temática aqui apresentada, envolvendo temas como cultura, memória, patrimônio e turismo ainda são incipientes em pesquisas científicas relacionadas às ferrovias, portanto o estudo proposto representa uma contribuição para a Ciência Geográfica e áreas afins.

De forma a atingir os objetivos traçados, a reflexão sobre a temática proposta será ordenada inicialmente com uma discussão que versa sobre a relação entre turismo e turismo cultural, com conceitos e outros aspectos que relacionam as temáticas, de forma a tornar possível a apreciação sobre a configuração da ferrovia como produto turístico.

Utilizando-se dos conceitos de identidade e memória, a importância da ferrovia é estabelecida não apenas como um meio de transporte, mas sim como patrimônio histórico e cultural representativo do município de Irati, análise esta que torna possível identificar os elementos das ferrovias que configuram marcos de identidade cultural.

Como última etapa da discussão proposta, faz-se um levantamento do histórico da formação de Irati-PR, tendo como foco a ferrovia e sua contribuição para a formação do município estudado, o que torna possível compreender em que medida a ferrovia está presente na identidade cultural, no processo histórico e na vivência da população, e de que forma a mesma pode ser utilizada como oferta turística do município.

O PATRIMÔNIO CULTURAL NA ATIVIDADE TURÍSTICA

Desde o início do século XX, muitas são as definições para o turismo. Embora não haja um consenso, dada a diversidade do tema e controvérsias entre autores da área¹, uma das mais aceitas é a que sugere a Organização Mundial do Turismo (OMT), que o define como sendo as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e estadias em lugares distintos do seu entorno habitual, por um período de tempo inferior a um ano, com finalidades diversas desde que não relacionadas ao exercício de uma atividade remunerada no lugar visitado (Organização Mundial do Turismo, 2003).

O turismo pode ser basicamente descrito, portanto, como uma atividade pertencente ao setor terciário da economia, na qual as pessoas deslocam-se para lugares distintos dos que vivem, desde que sem fins lucrativos, onde permanecem temporariamente. Uma vez que o turismo implica o deslocamento voluntário de pessoas, e a interação com as variadas culturas e tradições das localidades onde ocorre, pode também ser considerado como um veículo de transmissão e divulgação cultural.

Barretto e Banducci (2001) consideram o turismo como uma das necessidades do mundo moderno, sendo esta a forma mais procurada de lazer, que viabiliza o convívio entre culturas, costumes e hábitos distintos. Para Barretto (2007), atualmente o turismo é um fenômeno social que, do ponto de vista geográfico, abrange o mundo inteiro e todos os grupos e camadas sociais graças ao processo de internacionalização das economias e da cultura e melhorias da comunicação e transportes.

Valendo-se do conceito de turismo previamente descrito, e das considerações sobre a atividade, pode-se dizer que hoje em dia são poucos os lugares que não recebem turistas, e que o turismo acaba por envolver mesmo aqueles que não o praticam como turistas.

Percebe-se que o turismo é capaz de gerar relações sociais, econômicas e culturais na sociedade, ao envolver pessoas que deslocam-se em busca de novas experiências e conhecimentos. Caracteriza-se por ser um fenômeno típico da sociedade capitalista, tendo relevância social, econômica e cultural, sendo capaz de aumentar o consumo e produção de bens, serviços e empregos.

¹ De acordo com Barretto (2007, p. 9), existem cerca de cem definições diferentes para o turismo, que variam conforme a formação do autor.

Revista Discente Expressões Geográficas, nº 06, ano VI, p. 71 – 89. Florianópolis, junho de 2010.

www.geograficas.cfh.ufsc.br

Apesar de o ato de viajar ser tão antigo quanto a Humanidade, é a partir da década de 1950 que o turismo surge como o maior fenômeno de deslocamento voluntário, desde então crescendo no mundo todo. Pena (2003) justifica o amplo crescimento da atividade em função de fatores como a elevação no nível de renda das populações, o aumento do tempo ocioso, facilidades de deslocamento, avanços tecnológicos, desejo de evasão e o interesse em conhecer novos lugares e culturas.

Com o aumento da diversidade de atividades turísticas para atender a demandas cada vez maiores, com necessidades e desejos diferenciados, tornou-se necessário uma segmentação do turismo como forma de diferenciar e satisfazer necessidades específicas dos turistas. De acordo com Lage e Milone (2000), os segmentos estão relacionados à características geográficas, demográficas, psicográficas, econômicas e sociais, sendo a motivação para a realização da viagem o principal meio para se segmentar o mercado turístico.

De forma generalizada, os maiores segmentos deste mercado são: turismo de lazer, turismo de negócios, de compras, de eventos, de saúde, terceira idade, desportivo, ecológico, rural, cultural, gastronômico, de aventura, religioso, científico, estudantil, familiar, etc., variando conforme os estudiosos da área, sendo que muitos não admitem tantas diferenciações.

Um ponto em comum entre os pesquisadores é considerar que, dentre os segmentos, um dos mais abrangentes é o turismo cultural, e este constitui uma das formas de turismo mais procuradas. Chiozzini (2007) ao comentar pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo, afirma que o turismo cultural aparece em terceiro lugar nas preferências dos viajantes brasileiros, só perdendo para o ecoturismo e turismo de aventura.

Essas informações demonstram o crescimento do interesse das pessoas pelo contato com diferentes culturas, o que pode resultar na valorização de elementos da sociedade que poderiam se tornar obsoletos, esquecidos ou até mesmo destruídos.

De acordo com Barretto (1995), o turismo cultural é um tipo de turismo que tem como objetivo fazer com que os turistas conheçam os bens materiais e imateriais produzidos pelo homem, não tendo como atrativo principal um recurso natural, mas sim cidades históricas, edifícios, monumentos e também aspectos imateriais da cultura.

Para Fonseca (2003), a demanda por turismo cultural é formada por pessoas de classe média com grande acesso à informação e conhecimentos, sendo que os turistas desse segmento chegam ao destino escolhido com um roteiro predeterminado para conhecer pessoalmente um local que foi previamente estudado. A mesma autora descreve turismo cultural como

[...] um tipo de turismo que tem nos recursos provenientes de heranças patrimoniais de referencial cultural/histórico [...] os seus atrativos principais, capazes de atrair pessoas, gerando deslocamentos e permanências temporárias (FONSECA, 2003, p. 158).

Montejano (2002) afirma que a pessoa que pratica turismo cultural busca informações, conhecimentos, interação com outras pessoas, comunidades e lugares, degustação da gastronomia de uma localidade, apreciação do artesanato local, participação em festas folclóricas e visitas a locais históricos. Segundo o autor, o perfil desse tipo de turista é composto por um interesse pelo passado histórico, monumental, artístico e antropológico, assim como uma motivação por uma formação cultural permanente.

Bahl (2003, p.143) comenta ainda que

Roteiros que possibilitam uma exposição temática ampla e baseada em conteúdos culturais (...) despertam o interesse das pessoas e preenchem as suas necessidades de evasão e deslocamento, motivando-as a viajar.

Nota-se, com base nas informações sobre turismo cultural, que o legado material e imaterial atrai turistas para uma localidade, sendo que os recursos turísticos culturais são produtos diretos dos bens móveis e imóveis produzidos pelo homem, compreendendo, portanto, elementos do patrimônio cultural.

O conceito básico de patrimônio segundo Camargo (2002, p. 95), é o de “bens culturais ou monumentos de excepcional valor histórico e artístico nacional”. O patrimônio cultural compreende, portanto, todos os bens (materiais e imateriais), que por suas características históricas, culturais ou naturais, servem como uma referência ao passado, fazendo com que sua preservação e valorização sejam de interesse para a sociedade atual.

O patrimônio cultural pode ser descrito como as manifestações dos indivíduos de uma comunidade, sejam materiais ou imateriais, que se referem à identidade, ação e

memória de uma sociedade, sejam elas construções móveis ou imóveis, criações imateriais, modo de vida, descobertas científicas, artísticas e tecnológicas, etc.

Bahl (2004, p. 53), ao falar sobre turismo cultural, destaca que o patrimônio cultural “(...) pode atuar como agente de difusão de uma localidade, exigindo para tanto, e até provocando, o resgate de valores e a sua necessidade de preservação.” Funari e Pinski (2003) reforçam que a valorização do patrimônio cultural é importante por representar a memória de uma sociedade,

[...] além de servir ao conhecimento do passado, os remanescentes da cultura são experiências vividas, coletiva ou individualmente, e permite ao homem lembrar e ampliar o sentimento de pertencer a um mesmo espaço, de partilhar uma mesma cultura e desenvolver a percepção de um conjunto de elementos comuns, que fornecem o sentido de grupo e compõem a identidade coletiva. (FUNARI; PINSKY, 2003, p. 17)

É relevante destacar que o patrimônio cultural é um recurso de grande potencial turístico, mas não deve ser preservado e conservado apenas para que o turismo possa utilizá-lo. Sua preservação é importante para a comunidade como um todo, já que proporciona conhecimento e respeito à história e aos elementos valorizados pela sociedade, além da conservação da identidade do local.

Ao refletir sobre a importância da valorização do patrimônio cultural de uma localidade, Drummond e Yeoman (2004, p. 40) ressaltam ser esta uma forma de “(...) ajudar a reavaliar nossas vidas, nosso passado e nosso senso do que é real”, demonstrando assim o significado do patrimônio para a recuperação da memória de uma cidade.

O turismo cultural abre perspectivas para a valorização e revitalização do patrimônio, revigoração das tradições, e redescoberta de bens culturais materiais e imateriais, o que faz com que os próprios moradores sintam-se motivados a promover e divulgar o que lhes é mais representativo. O interesse pelo turismo cultural tem como consequência a preservação do patrimônio.

Em razão destes entendimentos, é possível afirmar que a busca pelo lazer, novas experiências e conhecimento, pode ser sanada por meio do turismo, mais especificamente o turismo cultural e os recursos turísticos culturais, nos quais se encontra o patrimônio. Este trabalho considera a ferrovia como patrimônio histórico e cultural, por refletir a identidade e memória de uma comunidade, reflexão que será realizada a seguir.

A FERROVIA ENQUANTO PATRIMÔNIO CULTURAL

Entende-se que o patrimônio cultural também representa a memória de uma sociedade, sendo composto por todos os bens (materiais e imateriais) com valor relevante para a comunidade. Para Claval (2002), o patrimônio cultural proporciona aos membros de uma sociedade um poder de pertencimento, já que este, associado a uma base territorial, constrói a identidade cultural. Bourdieu (2001) considera o patrimônio também como a confirmação de uma cultura.

Valendo-se das concepções expostas até o momento, as ferrovias podem ser consideradas como patrimônio histórico e cultural das localidades onde se estabelece, pois é inegável que a implantação ferroviária está diretamente relacionada à formação histórica e desenvolvimento econômico de muitos municípios brasileiros, como é o caso da cidade de Irati.

Segundo Passarelli (2006), as estações ferroviárias foram responsáveis pelo desenvolvimento em muitos setores, e inclusive pelas primeiras atividades urbanas e estabelecimento de ruas e avenidas que até hoje compõe a malha urbana das cidades. De acordo com a autora, a paisagem urbana é um reflexo dos momentos históricos, sociais, valores, culturas, memórias e identidades de uma cidade em todos os períodos.

A estrada de ferro e estação ferroviária, por serem componentes da paisagem urbana de Irati, são um referencial histórico importante em função de sua influência como agente formador e responsável pelo desenvolvimento da cidade.

De acordo com Monastirsky (2006), as ferrovias têm representatividade tanto como patrimônio material (edificações das estações, museus e locomotivas antigas, por exemplo), quanto como patrimônio intangível (a memória, histórias contadas pelos ferroviários e por quem viveu na época, o conhecimento, etc.). O autor ressalta que o reconhecimento da ferrovia como patrimônio cultural sustenta-se principalmente por meio da memória, seja ela coletiva ou individual.

Com relação à memória, Claval (2001) comenta que a transmissão da cultura de uma comunidade, de maneira verbal, é a memória colocada em prática. Halbwachs (2006), ao falar sobre a memória coletiva, comenta

Talvez seja possível admitir que um número enorme de lembranças reapareça porque os outros nos fazem recordá-las; também se há de convir que, mesmo

não estando esses outros materialmente presentes, se pode falar de memória coletiva quando evocamos um fato que tivesse um lugar na vida de nosso grupo e que víamos, que vemos ainda agora no momento em que o recordamos, do ponto de vista desse grupo. (HALBWACHS, 2006, p. 41)

Para Ortiz (2006, p. 75), a memória coletiva “é possível porque o grupo existe, o esquecimento decorre de seu desmembramento”. Pode-se dizer, então, que a experiência vivida coletiva ou individualmente, dá ao indivíduo o sentimento de pertencer a um mesmo espaço e grupo, compondo a identidade coletiva.

A definição de identidade carrega consigo o sentimento de pertencer a uma determinada comunidade, ou seja, os membros da comunidade podem até não se conhecer, mas em certo momento compartilharam marcos importantes de uma mesma história e tradição. Santana (2001) relaciona o conceito de identidade aos sentimentos, costumes, tradições, valores, e diversos outros fatores que refletem a movimentação humana na sociedade.

Cuche (2002) ainda ressalta que mesmo sem a noção de identidade, a cultura sempre vai existir, e que até em contato com outras culturas, a identidade permanece. Para ele, a consciência coletiva das sociedades é feita de representações coletivas, ideais, valores e sentimentos comuns a todos os indivíduos que dela fazem parte.

Pode-se dizer, portanto, que a cultura está inserida no contexto de identidade de um local, sendo um conjunto de valores, costumes e comportamentos que fazem parte da sociedade. Partindo desses pressupostos, é possível dizer, portanto, que a identidade de determinado grupo ou localidade, assim como a preservação, conservação e recuperação da memória coletiva estão diretamente relacionadas com a conservação de seu patrimônio, seja ele caracterizado por manifestações culturais, artísticas ou bens históricos.

Para Monastirsky (2006), os espaços e equipamentos ferroviários são lugares de memória especialmente para aqueles que têm sua história conjugada à da ferrovia. No caso do município em estudo, muitos são os imigrantes e descendentes de, que trabalharam na construção da estrada de ferro e vivenciaram o que costumam dizer ‘bons tempos da ferrovia’.

[...] os funcionários ferroviários que participaram deste processo de forma mais intensa e mesmo aqueles mais jovens que tiveram a possibilidade de saber a importância e a representatividade da ferrovia através das histórias contadas por seus pais/avós, a associação da memória individual com a memória da cidade

(sociedade), na qual se está inserido, possibilita ao indivíduo o reconhecimento da própria identidade, a sensação de aceitação e de participação social (MONASTIRSKY, 2006, p. 94).

Por servir como uma referência ao passado, o patrimônio, de maneira geral, é merecedor de proteção, e faz com que lugares históricos, estilos arquitetônicos, artes tradicionais, festas, costumes e tradições não percam o seu valor e sejam repassados às gerações futuras. Esse repasse da cultura é comentado por Ortiz (2006) ao se referir à transmissão de conteúdos culturais entre as gerações como tradição, ou ainda, difusão cultural.

Torna-se de grande interesse e importância hoje, criar caminhos para a preservação do patrimônio cultural, o que é possível por meio do tombamento de edifícios históricos, por exemplo. Mais interessante que isso, encontra-se o estímulo à valorização do patrimônio e educação patrimonial por parte da comunidade onde o mesmo está inserido, já que é importante que a sociedade tome conhecimento e tenha maiores oportunidades de perceber e conservar aquilo que faz parte de sua identidade.

A preservação do patrimônio cultural e dos costumes compreende todos os elementos relacionados à identidade de um grupo, garantindo que a sociedade tome conhecimento daquilo que os diferencia dos demais, o que, quando preservado, pode se tornar um produto de atração turística. O turismo acaba sendo mais uma alternativa eficaz para que o patrimônio seja preservado e valorizado.

Rocha (2008), afirma que a intenção da atividade turística na preservação do patrimônio encontra-se tanto no sentido de atender os interesses econômicos da atividade, ao oferecê-lo como um produto, quanto nos interesses ideológicos ligados à conservação da identidade e memória local.

A partir dos conceitos apresentados e discutidos até o momento, é possível perceber a ligação entre o patrimônio cultural ferroviário e a identidade das localidades onde este patrimônio se estabelece, e de que maneira o turismo pode contribuir positivamente para a preservação desse patrimônio, por meio do turismo cultural.

Para que seja possível compreender em que medida a ferrovia está presente na identidade cultural, no processo histórico e na vivência da população de Irati-PR, torna-se necessário retratar o contexto histórico do município.

A FERROVIA NO CONTEXTO HISTÓRICO DE IRATI

No início da segunda metade do século XIX, as principais fontes de riquezas econômicas de Irati, que deram início ao desenvolvimento da localidade, eram a extração da madeira de *Araucária Angustifolia* e de erva-mate, além da fertilidade do solo, componentes da paisagem natural da região (ORREDA, 1972).

Neste período, a principal atividade econômica do estado do Paraná, era a erva-mate, responsável inclusive pela Emancipação Política do Estado no ano de 1853. Em 1928, a Argentina inicia sua produção de mate, e então a influência deste produto na economia paranaense começa a cair. Mesmo assim, de acordo com Orreda (1981), Irati esteve situada no centro da região produtora, tendo a erva-mate uma significativa participação na realidade econômica, política e social da comunidade local e regional.

Na última década do século XIX, com a chegada da ferrovia São Paulo/Rio Grande, e a inauguração da estrada de ferro e da Estação Ferroviária Iraty, em dezembro de 1899, ocorreu um maior desenvolvimento econômico da região de Irati. Segundo Orreda (1972), este desenvolvimento pôde ser verificado nas proximidades da Estação e às margens da ferrovia. A estrada de ferro facilitou o comércio, que até então era realizado por carroças e cargueiros, os únicos meios de transporte existentes na época.

Nesse mesmo período da inauguração da ferrovia, chegavam os primeiros imigrantes à Irati. A formação étnica da região, de acordo com Orreda (1974), tem pequena influência do negro de origem africana e do branco de origem lusitana, predominando os holandeses, poloneses, ucranianos, alemães e italianos.

Entre os anos de 1895 e 1896, houve grande incentivo por parte do governo brasileiro para que se povoasse o Brasil². As políticas de imigração incentivavam a vinda de imigrantes porque o país necessitava de pessoas para ocupá-lo, derrubar as matas, cultivar os campos e construir estradas, pontes e ferrovias, como era o caso de Irati (ZAVILINSKI, 2007).

Rudek (2002) comenta que eram os problemas sócio-econômicos e políticos dos países de origem dos imigrantes que ocasionavam o êxodo destes para países americanos, em busca de um local onde fosse possível trabalhar, viver em paz, e manter

² Importante comentar que, mesmo antes da colonização dirigida pelo governo federal, os imigrantes já chegavam ao Brasil, sendo chamados de imigrantes espontâneos (ORREDA, 1974).

Revista Discente Expressões Geográficas, nº 06, ano VI, p. 71 – 89. Florianópolis, junho de 2010.

a fé, costumes e tradições. O motivo principal para a escolha dos imigrantes por Irati foi a garantia de trabalho com a construção da estrada de ferro. Além deste, as condições climáticas semelhantes aos países de origem, as matas que possibilitavam a indústria extrativista, e a facilidade em adquirir terras férteis também influenciaram a vinda dos imigrantes.

De acordo com dados da Prefeitura Municipal de Irati (2007), antes da inauguração da ferrovia e da estrada de ferro, em maio de 1899, a cidade pertencia ao município de Imbituva, e era apenas um povoado, menor do que um quarteirão, conhecido como Covalzinho³. Não existe apenas uma versão para a mudança do nome Covalzinho para Irati, nem documentos que comprovem as versões, mas sabe-se que foi o responsável técnico pelas obras da ferrovia, o engenheiro João Visinoni quem escolheu o nome para a estação (Estação Ferroviária Iraty), e logo o nome da Estação Ferroviária tornou-se superior ao da localidade, e foi então que a cidade passou a ser chamada de Irati.

Na época da inauguração da ferrovia, além do arranchamento dos construtores, existiam apenas algumas rústicas moradias, conforme descreve Rudek (2002, p. 23) “As primeiras moradias eram feitas de pau-a-pique, cobertas com folhas de palmeira e chão batido”, e a estação era um pequeno prédio de madeira, que inicialmente serviu de alojamento para os construtores da ferrovia.

A estação ferroviária transformou Irati em um entreposto comercial, pois facilitou o comércio, o transporte e as comunicações, e moradores de outros lugares – Campo Largo, Assunguy, Itaiacoca, Lapa, Palmeira, Entre Rios, Barreiros, Faxinalzinho, etc. – vinham até ali para vender e embarcar seus produtos, muitos destes passando a se tornar também habitantes da localidade.

Com o aumento do número de famílias, Irati começa a crescer ao redor da ferrovia, e em função dela, transformando-se em um centro de convergência de toda a região. Orreda (1972, p. 25) relata “O progresso se fez sentir. Áreas do interior foram ocupadas, constituindo-se a ferrovia em estímulo ao desenvolvimento da agricultura”. O meio urbano prosperou com o comércio, e a ferrovia foi a grande motivadora do desenvolvimento urbano e rural.

³ O nome Covalzinho é explicado por Orreda (1981) ao relatar a existência de um quintal repleto de couves no caminho das tropas que se tornou um ponto de referência, daí a denominação.

O desenvolvimento ocorreu em todos os setores, e Orreda (1972) comenta que a estação tornou-se um centro comercial de grande expressão da região e ponto de convergência de tropeiros e comerciantes vindos do interior, que vendiam seus produtos e compravam outros para retornar carregados de mercadorias que não possuíam. Os cargueiros traziam à cidade produtos agrícolas, cereais, erva-mate, farinha de milho, toucinho, mel, charque entre outros produtos. Levavam sal, tecidos, ferramentas e mercadorias necessárias à produção e sobrevivência no sertão.

Em 02 de abril de 1907, oito anos depois da inauguração da ferrovia, tem início um movimento pela autonomia da localidade, com o apoio do vice presidente do estado, Dr. João Candido Ferreira, criando então o Município de Irati, cuja Lei nº 716 foi instalada em 15 de julho de 1907. A criação do município viria a facilitar o pagamento de impostos, o encaminhamento de atos judiciais e eleitorais, regularização de papéis, casamentos, e outros que antes só poderiam ser realizados em Imbituva, o que levava um dia de viagem em caminhos árduos, e não contribuía para o progresso local, já que os interesses da população estavam fora de alcance (PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI, 2007).

Em 1914, o comércio de madeira desenvolveu-se mais, e as serrarias multiplicaram-se ao longo da ferrovia. Até a década de 40, a produção de erva-mate ainda continuou sendo a principal atividade econômica da região, mas a partir da década de 50, a madeira ultrapassou a erva-mate em arrecadação, absorvendo parte da mão de obra excedente do mate, atividade que já estava entrando em crise (ORREDA, 1972).

Com o sucesso econômico ocasionado pela extração da madeira, formou-se um bem-sucedido grupo de investidores em Irati, originando importantes empresas como a Companhia Metropolitana de Automóveis, Companhia de Fósforos Irati, Companhia Cimento Itambé, entre outras. Orreda (1972, p. 5) afirma que Irati beneficiou-se deste período “(...) como nenhum outro município da região dos pinhais do Segundo Planalto”.

Com o maior desenvolvimento da cidade, houve a necessidade de construção de um novo prédio para a estação para oferecer maior conforto e qualidade para os usuários. Em 2 de outubro de 1927, o jornal Espalha Braza⁴ publica uma crítica, que Orreda (1972, p. 138) transcreve

⁴ O Espalha Braza era um jornal crítico e independente que surgiu em 1926. Os detalhes deste jornal eram xilogravuras feitas por Dario Araújo, artista iratiense, focalizando acontecimentos da cidade, deficiência dos serviços urbanos e vida social.

Revista Discente Expressões Geográficas, nº 06, ano VI, p. 71 – 89. Florianópolis, junho de 2010.

www.geograficas.cfh.ufsc.br

A Companhia São Paulo-Rio Grande (...) ainda não se dignou a mandar construir uma estação na altura de nossa cidade. Em pose especial para esta folha, a minúscula estação ferroviária de Irati, entre os arranha-céus desta cidade⁵.

A construção deste novo prédio para abrigar a estação aconteceu em 1935, época em que a cidade já era considerada um pólo mercantil da região. Os serviços prestados na estação não eram apenas o embarque e desembarque de passageiros, mas os usuários também podiam enviar cartas, pegar encomendas de produtos vindos da capital, fazer compras e ainda utilizar os serviços do restaurante da estação, que também servia de ponto de encontro para a sociedade iratiense.

Este período, entre 1925 e 1940 é considerado o auge econômico do município. De acordo com Orreda (1972), Irati era responsável pelo movimento econômico mais intenso do sul do estado, sendo o maior produtor de batata inglesa do Brasil. Era responsável também pela produção de 40% do trigo paranaense, pelo feijão vendido em larga escala em outros estados do país, além de ser o maior exportador da erva-mate para o Uruguai, Argentina e Chile. Dominava também o comércio da madeira de pinho, determinando durante muitos anos os preços nos principais mercados consumidores nacionais. Toda essa produção era transportada nos vagões dos trens.

Depois desse período, já em 1942, a atividade econômica no município entrou em decadência em função de uma série de acontecimentos: fim das exportações de erva-mate e madeira; a má qualidade das sementes de batatas, que estavam afetadas por bactérias (*bacterium solanacearum*); substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, o que culminou na falta de vagões para transporte de mercadorias; deslocamento da fronteira agrícola do Sul para o Norte do Paraná; baixos valores pagos aos produtos agrícolas, e ainda outros que afetaram o comércio e a agricultura no município (ORREDA, 1972).

A estagnação de Irati e região tornou-se fato evidente pela indefinição de rumos e ausência de perspectivas econômicas. Além do fim da abundância de pinheiros araucárias, indiferença quanto aos métodos de cultivos mais modernos para a agricultura, Irati não tinha base alguma para a transformação necessária à fase industrial. Esse

⁵ Os arranha-céus a que o escritor se refere, na verdade são edifícios com não mais do que dois andares, retratados em uma xilogravura que acompanha a notícia.

acomodamento ocasionou a perda de grandes empreendimentos industriais interessados em fixar-se na região, conforme relata Orreda (1967, p. 82)

Se procurarmos os motivos que impediram o maior desenvolvimento econômico da região sul do Estado, encontraremos como fator principal a ausência de energia elétrica em quantidade suficiente para permitir a instalação de pequenas ou grandes indústrias.

Percebe-se que a energia existente na época era insuficiente e não oferecia possibilidades para maiores iniciativas, o que demonstra o despreparo da população da época para enfrentar as novas necessidades da economia.

Orreda (1974, p. 11) afirma que “somente lideranças sem compromissos com o tradicionalismo e efetivamente esclarecidas” seriam capazes de transformar a situação. Essa estagnação sócio-econômica do município foi reconhecida em 1972, pela Secretaria de Agricultura do Paraná, que declarou que a região (composta por Irati, Prudentópolis, Imbituva, Teixeira Soares, Rebouças, Rio Azul e Mallet) corria o risco de ficar marginalizada pelo progresso caso não estimulasse o seu desenvolvimento.

A estação ferroviária em Irati prestou serviços de transporte de passageiros até o final da década de 70, pois com a construção das rodovias, o transporte ferroviário de passageiros diminuiu consideravelmente, não compensando mais manter as linhas ferroviárias de transporte de passageiros na região (LETCHAKOVSKI JUNIOR, 2006).

No ano de 2007, a ferrovia, que desde o fim da década de 70 estava sendo utilizada somente como transportadora de cargas para exportação, recebeu o primeiro trem de luxo do Brasil, do programa turístico *Great Brazil Express*, que tem estrangeiros como público alvo.

O trem realizou paradas no município de Irati⁶, conforme relata o jornal local ao falar sobre o fato, “Além de reacender a cultura local, recuperará histórias e patrimônios históricos, uma vez que os turistas curiosos e interessados, certamente serão brindados com apresentações e explicações sobre o município” (FOLHA DE IRATI, 2007, p. 12)

A notícia publicada em jornal local ainda comenta a importância da iniciativa da empresa Ferroeste, responsável pela estrada de ferro que corta o Paraná, como forma de beneficiar os municípios contemplados com a passagem do trem de turistas. “A

⁶ A programação no Estado passou também por Curitiba, Morretes, Antonina, Piraquara, Guarapuava, Ponta Grossa, Tibagi e Foz do Iguaçu, utilizando o trem turístico em alguns trechos e rodovias em outros (FOLHA DE IRATI, 2007).

Revista Discente Expressões Geográficas, nº 06, ano VI, p. 71 – 89. Florianópolis, junho de 2010.

importância desse passeio não é só para movimentar o nicho turístico regional, mas também para a exaltação de uma cultura, por vezes esquecida na correria do mundo atual". (FOLHA DE IRATI, 2007, p.12)

Porém, o trem realizou apenas viagens técnicas, voltadas para empresários do setor e jornalistas, e o lançamento oficial do projeto no Brasil, que aconteceria em outubro de 2007 não teve resultados. Esperava-se, com a inauguração deste programa turístico, que os trilhos estivessem à disposição não só do transporte turístico e de passageiros, mas também como fonte alternativa de renda para os municípios atendidos, uma vez que propiciaria o movimento da economia local.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo buscou reflexões sobre a ferrovia no município de Irati-PR e a possibilidade de uso da mesma como produto turístico. Ao analisar a potencialidade da ferrovia em Irati-PR como produto turístico, é possível admitir que a mesma enquadrar-se-ia principalmente no segmento de turismo cultural, onde a finalidade de uma viagem não encontra-se apenas em conhecer um lugar, mas sim em enriquecer culturalmente o visitante, expandindo suas fronteiras culturais.

Essa atividade proporciona um maior contato com a comunidade, fazendo com que a identidade local seja mantida e remetida aos visitantes. Ao utilizar o patrimônio ferroviário em Irati como um produto turístico, seria possível manter viva a memória da comunidade, preservando a história e origem da mesma. É conveniente ressaltar que o turismo cultural, ao relatar a história de uma comunidade, permite que a comunidade mantenha sua identidade e valorize seu patrimônio, seja ele caracterizado por manifestações materiais ou imateriais, a fim de valorizar as raízes e manter sua história.

Ao identificar os elementos ferroviários que configuram marcos de identidade cultural, foi possível perceber a ferrovia enquanto patrimônio em diversas maneiras, especialmente em função da carga simbólica que a mesma contém. Esta afirmação comprovou-se com o levantamento do histórico da ferrovia no município estudado, onde foi possível perceber a importância da mesma para a formação de Irati, como elemento histórico de grande relevância para a configuração do município, relevância esta que pode

ser entendida tanto no aspecto material (a formação do município em si) quanto imaterial (a história resultante desta formação e repassada às gerações).

Conclui-se que a ferrovia em Irati-PR pode ser utilizada como um produto turístico, pois por meio dela as pessoas podem conhecer mais sobre a história, costumes e tradições locais, além de ser uma forma de preservar a história da região. Mais do que isso, a reflexão teórica realizada ao longo deste trabalho demonstra que a ferrovia está bastante presente no processo histórico que deu origem ao município e na vivência da população, sendo um componente, portanto, de sua identidade cultural.

A utilização da ferrovia em Irati como um produto turístico, não compreende apenas a atividade turística em si, mas também a maior valorização do próprio patrimônio e identidade da população local. Percebe-se, com base no estudo apresentado até o momento, que o turismo cultural pode representar uma alternativa no que diz respeito à conservação e manutenção do patrimônio, podendo ocasionar também o desenvolvimento da localidade onde se estabelece.

O turismo, quando explorado de maneira consciente, pode servir como um motivador aos cidadãos locais de modo que estes (re)afirmem sua identidade e sua cultura, abrindo perspectivas para a valorização e revitalização do patrimônio, revigoração das tradições, e redescoberta de bens culturais materiais e imateriais. Isso faz com que os próprios moradores sintam-se motivados a promover e divulgar o que lhes é mais representativo, contribuindo especialmente para desenvolvimento do município, ao divulgar este a outras sociedades.

REFERÊNCIAS

BAHL, Miguel. **Legados étnicos e oferta turística**. Curitiba: Juruá, 2004.

BARRETTO, Margarita. **Cultura e turismo: discussões contemporâneas**. Campinas: Papirus, 2007.

_____; BANDUCCI, Álvaro Jr. (orgs). **Turismo e identidade local: uma visão antropológica**. Campinas: Papirus, 2001.

_____. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. Campinas: Papirus, 1995.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

- CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio histórico e cultural**. São Paulo: Aleph, 2002.
- CHIOZZINI, Daniel. **Turismo cultural e educação patrimonial mais próximos**. Disponível em: <<http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=147>> Acesso em 28 mai. 2007.
- CLAVAL, Paul. **A geografia cultural**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2001.
- CUCHE, Denys. **A noção da cultura nas ciências sociais**. 2ª ed. Bauru: Edusc, 2002.
- DRUMMOND, Siobhan; YEOMAN, Ian. **Questões de qualidade nas atrações de visitação a patrimônio**. São Paulo: Roca, 2004.
- FOLHA DE IRATI. Primeiro trem de luxo passa por Irati. **Folha de Irati**, Irati, p. 12, 14 a 20 de julho de 2007.
- FONSECA, Márcia M. Turismo histórico-cultural em Ouro Preto: sentidos simbólicos e configuração de identidades no século XX. In: BAHL, Miguel. **Turismo: enfoques teóricos e práticos**. São Paulo: Roca, 2003.
- FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY Jaime. **Turismo e patrimônio cultural**. 3ª ed. São Paulo: Contexto, 2003.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Ed. Vértice, 1990.
- LAGE, Beatriz H. G.; MILONE, Paulo Cesar (orgs.). **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000.
- LETCHACOVSKI JUNIOR, Jorge Vicente. **A importância da estrada de ferro para a formação histórico-cultural do município de Irati**. 2006. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo). Universidade Estadual do Centro Oeste, Irati, 2006.
- MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovias: patrimônio cultural**. Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). 2006. 190f. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2006.
- _____. **Cidade e ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA, em Ponta Grossa (PR)**. 1997. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 1997.
- MONTEJANO, Jordi M. **Estrutura do mercado turístico**. 2ª ed. São Paulo: Roca, 2001.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Roca, 2001.
- ORREDA, José Maria. **História de Irati**. III volume. Irati: Edipar, 1981.
- Revista Discente Expressões Geográficas, nº 06, ano VI, p. 71 – 89. Florianópolis, junho de 2010.
www.geograficas.cfh.ufsc.br

_____. **História de Irati** II volume. Irati: Edipar, 1974.

_____. **História de Irati**. I volume. Irati: Edipar, 1972.

ORTIZ, Renato. **Mundialização e cultura**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

PASSARELLI, Sílvia H. Facciolla. Paisagem ferroviária: memória e identidade da metrópole paulistana. **Revista Exacta**, São Paulo, v. 4, n.2, p. 363-373, jul/dez, 2006.

PENA, Luiz Carlos. Conteúdos culturais e naturais em roteiros turísticos *versus* artificialismo induzido. In BAHL, Miguel. **Turismo**: enfoques teóricos e práticos. São Paulo: Roca, 2003.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IRATI. **Dados gerais**: 1907 – 2007. Irati, 2007.

ROCHA, Ana Rita; MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. A dialética entre o local e o global: um olhar sobre o turismo e o patrimônio cultural. **Revista Terr@ Plural**, Ponta Grossa, v. 2, n. 1, p. 145-154, jan/jun, 2008.

RUDEK, Cláudia M. (coord.) **A cultura ucraniana e polonesa em Irati**. Irati: Gráfica D'arte, 2002.

ZAVILINSKI, Genoveva. Influência polonesa nos 100 anos de Irati. **Folha de Irati**. Irati, p. 30. 14 a 20 de julho de 2007.