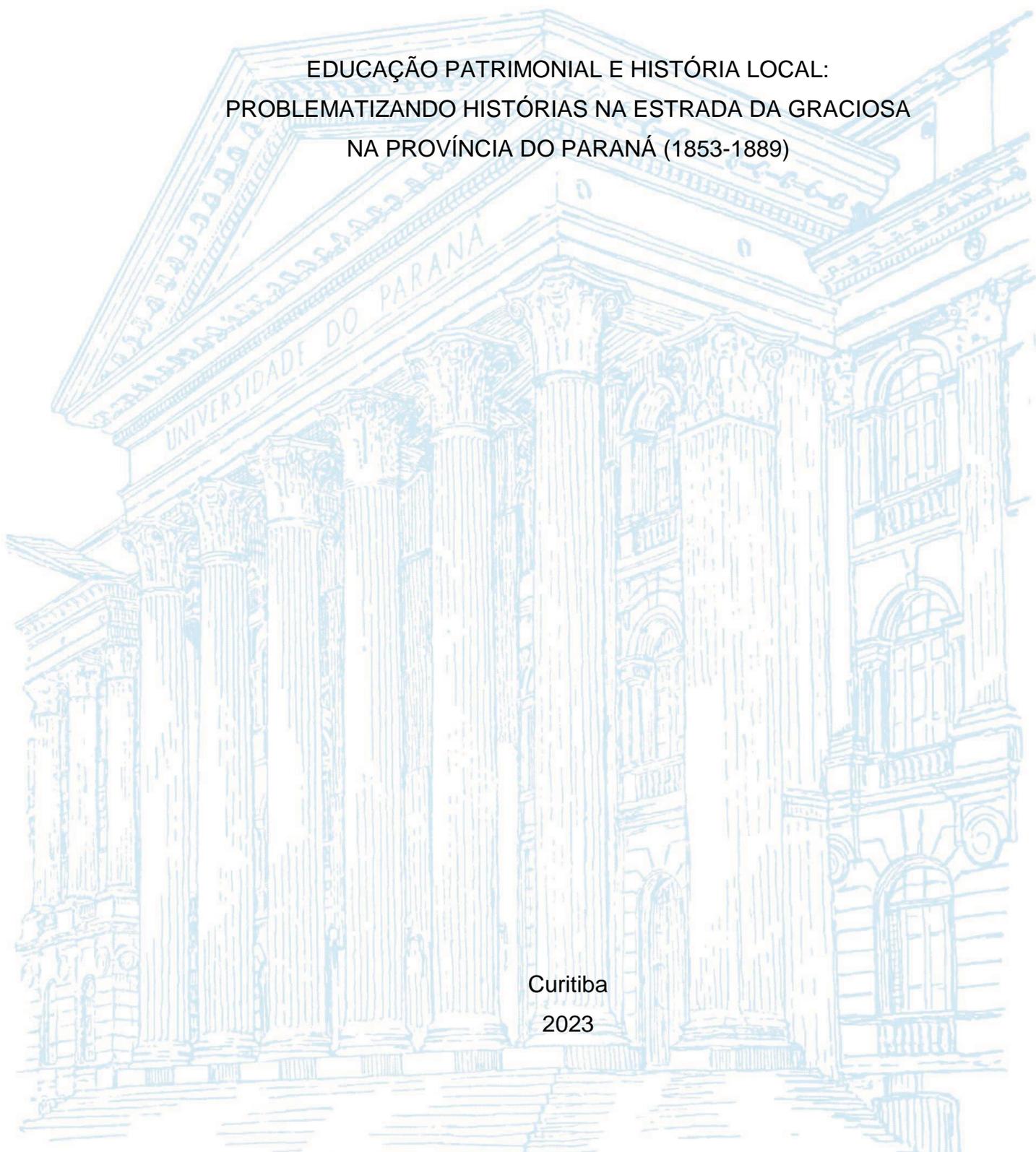


UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

VANDERLEIA CANHA

EDUCAÇÃO PATRIMONIAL E HISTÓRIA LOCAL:  
PROBLEMATIZANDO HISTÓRIAS NA ESTRADA DA GRACIOSA  
NA PROVÍNCIA DO PARANÁ (1853-1889)

Curitiba  
2023



VANDERLEIA CANHA

**EDUCAÇÃO PATRIMONIAL E HISTÓRIA LOCAL:  
PROBLEMATIZANDO HISTÓRIAS NA ESTRADA DA GRACIOSA  
NA PROVÍNCIA DO PARANÁ (1853-1889)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação do Mestrado Profissional em Ensino de História, Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná como requisito para o título de Mestre em Ensino de História.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Nadia Gaiofatto  
Gonçalves (DTPEN/ED)

CURITIBA

2023







Dedico esta dissertação à minha querida sogra Zilda Pereira Lucas (*in memoriam*), à minha mãe Maria Cristina Canha, à minha filha Heloisa Pompeu e a minha orientadora Nádía Gaiofatto Gonçalves e às mulheres com quem convivo e que me ensinam o verdadeiro sentido da sororidade nos altos e baixos da vida.

## **AGRADECIMENTOS**

Ao meu esposo Roberto Carlos Pompeu, por me incentivar, compartilhar comigo os seus conhecimentos e me acompanhar nas pesquisas de campo, sem você não teria chegado até aqui.

Ao meu filho Carlos Francisco, tão gentil e companheiro sempre disposto a ajudar em tudo que está ao seu alcance, admiro cada vez mais a pessoa que está se tornando. E à minha filha Heloisa tão meiga e amorosa a toda hora me instigando a me tornar uma pessoa melhor.

Aos meus colegas do Prof História pela ajuda e incentivo, tanto quanto foi possível no difícil contexto que enfrentamos por causa da pandemia do Coronavírus.

Aos professores e professoras do programa Prof História que se desdobraram para garantir a qualidade das aulas diante do enfrentamento da pandemia que tanto exigiu dos educadores e educadoras para vencer os desafios tecnológicos e emocionais que nos foram impostos. Chegar aqui só foi possível porque vocês tiveram o carinho e a sensibilidade de criar possibilidades para que o curso acontecesse e assim permitir que eu realizasse essa tão sonhada etapa da minha formação.

Agradeço especialmente e com muito apreço a minha orientadora Dr<sup>a</sup> Nádia Gaiofatto Gonçalves por ter sido tão compreensiva, dedicada e paciente e por ter me incentivado a continuar mesmo diante das minhas dificuldades com a pesquisa e escrita acadêmica.

Minha gratidão ao prof. O Dr. Jean Carlos Moreno e ao prof. Dr Edilson Chaves por suas contribuições e provocações na qualificação, sem elas chegar ao presente resultado seria mais difícil.

À Universidade Federal do Paraná que em tantos momentos me acolheu e contribuiu para a minha formação pessoal e profissional assim como à CAPES, pela bolsa concedida.

Por fim agradeço a todas e todos estudantes que passaram por minhas turmas e que me instigam a continuar procurando ser uma profissional melhor.

## RESUMO

Este trabalho apresenta uma proposta de Ensino de História Local sobre a Estrada da Graciosa, via que liga Curitiba a Antonina, no período em que foi construída e se consolidou como a principal via comercial. Ao longo da Estrada se configuraram estabelecimentos comerciais, núcleos de moradores e colônias de imigrantes. Estes locais cresceram e se tornaram bairros e municípios. O povoamento da região onde se encontra o município de Quatro Barras se insere neste contexto. Por conta disso, a temática foi considerada significativa para o Ensino de História. Visando contribuir com a abordagem da História Local foi configurado um manual pedagógico na forma de livro eletrônico (e-book), no qual estão presentes um dossiê de fontes históricas sobre a Estrada da Graciosa e assuntos correlatos, complementado por uma sugestão de aula de campo. Além da História Local, a Educação Patrimonial foi tomada como referência na elaboração do material didático. A presente dissertação foi dividida em três momentos: no primeiro capítulo foram discutidos aspectos referentes ao Ensino da História, Ensino da História Local e Educação Patrimonial. No segundo capítulo foi desenvolvida uma investigação sobre fontes e bibliografias a respeito da Estrada da Graciosa, o recorte temporal proposto no material didático foi ampliado nesta pesquisa e abordou questões referentes ao período colonial tratando do caminho cujo traçado deu origem ao trajeto da Estrada. Por fim, o terceiro e último capítulo detalha o processo de construção do material didático, indica e justifica as fontes que compõem tal material.

Palavras-chave: Ensino de História; História Local; Educação Patrimonial; Estrada da Graciosa; História do Paraná.

## **ABSTRACT**

This work presents a proposition for the teaching of Local History on the Estrada da Graciosa (Graciosa Road), that connects Curitiba to Antonina, in the period in which it was built and consolidated itself as the main commercial route. Along the road, commercial establishments, nuclei of residents and immigrant colonies were established. These places grew, becoming neighborhoods and municipalities. The settling of the region where the municipality of Quatro Barras is located inserts itself in this context. Therefore, this theme was considered significant for the Teaching of History. Aiming to contribute to the approach of local history, a pedagogical manual was set up in the form of an e-book, in which one can find a dossier of historical sources on the Estrada da Graciosa and related subjects, complemented with a suggestion for a field class. Besides Local History, Heritage Education was taken as reference in the preparation of the pedagogical material. The present dissertation was divided in three moments: in the first chapter aspects related to Teaching of History, Teaching of Local History and Heritage Education were discussed. In the second chapter an investigation was developed, on sources and bibliography about the Estrada da Graciosa, the time frame proposed in the pedagogical material was expanded in this research and goes into questions that refer to the colonial period, addressing the path whose line gave origin to the Graciosa's route. Lastly, the third and last chapter details the process of construction of the pedagogical material and indicates and justifies the sources that compose it.

**Keywords:** Teaching of History. Local History. Heritage Education. Estrada da Graciosa. History of Paraná.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa - Caminhos do Litoral: os primitivos e os atuais.....	37
Figura 2: Mapa - Estrada da Graciosa em diversas fases.....	42
Figura 3: Capela Anjo da Guarda.....	50
Figura 4: Ruínas da Companhia Florestal do Paraná.....	58
Figura 5: Montagem do Pinheiro na Exposição de Viena .....	60
Figura 6: Estação de Diligências e oficina da Empresa Postal, no Alto Francisco, em Curitiba, 1881, pintura de Hugo Calgan.....	62
Figura 7: Ponto de descanso ou diligências (meados de 1880).....	63
Figura 8: Ruínas da Casa de Pedra ou Casa do Guilherme.....	64
Figura 9: Placa indicando trecho original da Estrada da Graciosa.....	64
Figura 10: Trecho original da Estrada da Graciosa.....	65
Figura 11: Dom Pedro no Rio do Meio.....	71
Figura 12: A Viagem de Dom Pedro à Província do Paraná.....	72
Figura 13: Monumento Pinheiro de Dom Pedro II.....	74
Figura 14: Tela Pinheiro de Dom Pedro II - Pintura de José Demeterco, 1976..	75
Figura15: Excursão na Estrada da Graciosa (década de 1920).....	77
Figura 16: Bilhete de excursão para o Rio Maecatira, 1934.....	78
Figura 17: Bandeira Municipal de Quatro Barras.....	81
Figura 18: Brasão Municipal de Quatro Barras.....	82
Figura 19: Mapa dos pontos (locais) da Estrada da Graciosa que serão visitados.....	87

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Aprendizagens, 8º ano, Unidade Temática Brasil – Século XIX.	25
Quadro 2 - Comparação entre os caminhos do Itupava e Graciosa	46
Quadro 3 - Resumo das obras na Estrada da Graciosa até 1858	48

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>1 O ENSINO DE HISTÓRIA E AS PERSPECTIVAS ADOTADAS PARA O ESTUDO DA ESTRADA DA GRACIOSA.....</b>	<b>19</b>
1.1 O ENSINO DE HISTÓRIA E A LEGISLAÇÃO CURRICULAR VIGENTE.....	19
1.2 HISTÓRIA LOCAL.....	29
1.3 PATRIMÔNIO CULTURAL E EDUCAÇÃO PATRIMONIAL.....	32
<b>2 A ESTRADA DA GRACIOSA.....</b>	<b>36</b>
2.1 OS CAMINHOS ENTRE O MAR E O PLANALTO.....	36
2.2 A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DA GRACIOSA.....	44
2.3 OS TRABALHADORES.....	53
2.4 IMPACTOS ECONÔMICOS DA ESTRADA DA GRACIOSA.....	56
2.5 RELATOS E IMPRESSÕES SOBRE A ESTRADA DA GRACIOSA.....	67
2.6 NOVOS CAMINHOS PARA O MAR, E A PATRIMONIALIZAÇÃO DA ESTRADA DA GRACIOSA.....	76
<b>3 MATERIAL DIDÁTICO: CONHECENDO QUATRO BARRAS PELA ESTRADA DA GRACIOSA, AS FONTES E AS AULAS DE HISTÓRIA LOCAL.....</b>	<b>84</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>92</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>95</b>

## INTRODUÇÃO

O tema de estudo desta dissertação é a Estrada da Graciosa, sendo esta compreendida como objeto de abordagem em aulas de História, contemplando elementos de História Local e Patrimônio Cultural, e configurando-se assim em uma proposta de Educação Patrimonial.

A ideia de organizar aulas de História, a partir da Estrada da Graciosa, se relaciona com a minha atuação profissional, pois moro e leciono no Município de Quatro Barras - PR, na Região Metropolitana de Curitiba. O interesse em pesquisar a História local, se fez presente em alguns projetos que foram desenvolvidos nas escolas da região.

Em 2009, desenvolvi com estudantes do Ensino Fundamental II, em contraturno, o projeto **Quatro Barras, seus lugares e seu povo, conhecendo e preservando sua memória**, no qual foram realizadas pesquisas, entrevistas e ao final, jogos de tabuleiros temáticos que foram produzidos pelos estudantes, sendo que a Estrada da Graciosa foi escolhida por eles como o objeto de pesquisa do projeto.

Outro tema da história de Quatro Barras foi pesquisado por mim, em 2013, quando participei do Programa de Desenvolvimento Educacional do Paraná (PDE), um programa de formação continuada, que tinha como objetivo promover um diálogo entre os professores da rede estadual e os professores do ensino superior e por meio de orientação, propiciar a produção de materiais pedagógicos. O título do material produzido ao final foi: **O trabalho na cantaria: as relações de trabalho na extração de granito na comunidade da Borda do Campo (1980-2013)** (CANHA, 2013).

Quando tive a oportunidade de participar do Mestrado Profissional em Ensino de História, optei mais uma vez pela História Local como foco da pesquisa, agora, buscando fazer uma relação com a Educação Patrimonial.

A opção de articular História Local e Patrimônio Cultural está amparada na perspectiva de educação patrimonial, na qual o patrimônio é tomado como fonte e como ponto de partida para ações pedagógicas (SILVA, 2018). A educação patrimonial realizada no espaço escolar apresenta potencialidades e pode enriquecer o currículo ao tratar de conceitos como: tempo, memória, poder, entre outros (BATISTA, 2018). Ainda, ensinar História com o patrimônio, no caso, a estrada da Graciosa, permitirá relacionar passado e presente, e deste modo, dar sentido ao

passado, promovendo e construindo aprendizados significativos e, a partir de referências culturais locais acessar processos sociais e culturais mais amplos e abrangentes (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2014).

A escola apresenta-se como um dos ambientes nos quais a Educação Patrimonial pode ser realizada. A opção em direcionar essa pesquisa para estudantes do 8º ano do Ensino Fundamental se ampara nesse entendimento e na legislação vigente, uma vez que para este ano está indicado o recorte temporal utilizado neste trabalho.

A escolha da série à qual se destinará a proposição didática, o 8º ano do Ensino Fundamental, foi apoiada na **Base Nacional Comum Curricular (BNCC)**. A Base define que o ensino de História deve estar pautado em três procedimentos: o trabalho com conteúdos organizados de forma cronológica; o trabalho com documentos materiais e imateriais diversificados sobre os quais elaboram-se críticas quanto às formas já consolidadas de registro e de memória; e a escolha de dois ou mais conteúdos que analisem um mesmo tema ou problema por ângulos diferentes. (BRASIL, 2018, p.417). O tema recomendado para o 8º ano, na BNCC é o “século XIX e a conformação histórica do mundo contemporâneo” (BRASIL, 2018, p. 418).

No estado do Paraná a BNCC foi complementada pelo **Referencial Curricular do Paraná: princípios, direitos e orientações** (PARANÁ, 2018). Tal documento aponta a importância do trabalho com temáticas voltadas para a história local e ou regional, à diversidade cultural e identitária. Deste modo, promoveu inserções e modificações nas orientações da BNCC

conforme as especificidades dos contextos locais e regionais, uma vez que a História do Paraná também deve ser considerada em seus aspectos políticos, sociais, econômicos, ambientais e culturais quanto a presença do estado para a constituição de uma História do Brasil, sendo esse essencial para compreensão de características locais e regionais. Além disso, cumpre-se com essas abordagens a Lei n.º 13.381/2001 que versa a respeito do ensino da História do Paraná. (PARANÁ, 2018, p. 457)

Nesse sentido o estudo da História Local, no caso a Estrada da Graciosa, está de acordo com a legislação e é entendido como aprofundamento e contextualização da unidade temática Brasil do século XIX.

A Estrada da Graciosa liga Curitiba a Antonina, passando pela região onde hoje se encontra o município de Quatro Barras - PR. Sua origem enquanto caminho

remonta ao século XVII e sua transformação em estrada carroçável foi desejada e comemorada como um marco para a Província do Paraná, criada em 1853. Ao longo de seu trajeto e por conta da importância das regiões que interligava, o desenvolvimento e a transformação da sociedade paranaense e o povoamento da região onde hoje se encontra o município de Quatro Barras podem ser observados. Hoje, a porção de seu trajeto próxima à Capital recebeu outros nomes e está incorporada aos bairros de Curitiba e a porção mais próxima ao litoral é considerada atrativo turístico e Patrimônio Cultural.

Buscou-se nesta pesquisa selecionar questões que relacionam a Estrada da Graciosa à história do município de Quatro Barras, entender este lugar como Patrimônio Cultural, e a partir disso foi construído um material didático.

O ensino de História Local apresenta uma estratégia interessante para o Ensino de História porque favorece o entendimento das variações de escala: micro/ macro, ou local/ regional/ nacional/global, ao longo do tempo. A análise de espaços menores contribui para a observação e a compreensão de conceitos, por exemplo: mudança, permanência e transformação. A relação passado/presente e a perspectiva de futuro podem ser explicitadas em lugares que fazem parte do cotidiano dos estudantes. E ainda, essa estratégia de ensino pode instigar atitudes investigativas nos estudantes e desenvolver sentimentos de pertencimento e identidade com o lugar onde vivem (CAINELLI e SCHMIDT, 2004). Desta forma, a História Local tem uma dimensão de conteúdo, e outra, metodológica.

Pensar em aulas de História que tomam um bem cultural como fonte para observações e análises, contribui para a percepção de determinadas dimensões da vida social do passado, dificilmente acessadas por outros meios. A trajetória histórica dos objetos culturais informa sobre as relações sociais em que esse objeto esteve inserido, misturando-se às histórias de seus usuários (PACHECO, 2017). Assim, nesta pesquisa, a História Local em sua relação com o Patrimônio Cultural e portanto, com a Educação Patrimonial, busca abordar a relação entre um bem cultural, a Estrada da Graciosa, e os sujeitos que convivem em tal lugar.

A Estrada da Graciosa foi escolhida como fonte patrimonial porque é reconhecida no município de Quatro Barras como marco para ocupação da região, como podemos observar nos símbolos oficiais da cidade: Brasão e Bandeira do

Município<sup>1</sup>, em publicações comemorativas ao aniversário de emancipação do município e no site da Prefeitura Municipal. Por estes meios, os estudantes têm acesso a uma história oficial, que deve ser problematizada, buscando questionar as escolhas e silenciamentos que foram constituídos na construção de tal perspectiva. A atitude investigativa por meio do uso de fontes foi incentivada no material didático.

As possibilidades de inter-relacionar a Estrada da Graciosa, à História do Paraná e à História do Brasil, também foram um critério para sua escolha, enquanto objeto de estudo. Sua construção e o auge de seu uso, coincide com o período em que o Paraná foi emancipado, tornando-se uma Província do Império Brasileiro, e a inauguração da Estrada de Ferro (1885). Desta maneira, é possível articular o seu estudo aos conteúdos propostos pela BNCC para o 8º ano do ensino fundamental, sendo possível aprofundar a unidade temática: “O Brasil no século XIX”.

No primeiro capítulo, foi organizada uma reflexão teórica que tem como objetivo aprofundar entendimentos relativos ao Patrimônio Cultural, Educação Patrimonial, Ensino de História e Ensino de História Local. História Local aqui é entendida como uma abordagem de ensino que busca relacionar as “particularidades do lugar e suas relações e conexões com outros lugares, num processo contínuo de inter relação entre sujeito e objeto de estudo nas suas múltiplas especificidades, identificando a partir do local as diferentes culturas existentes.” (CAINELLI e SANTOS, 2014, p. 161). E, nesse sentido, busca-se desenvolver um caminho metodológico que promova um ensino de História significativo, no qual as relações entre passado/presente/futuro e a construção de identidades históricas sejam enfatizadas.

O Patrimônio Cultural, segundo Ricardo Aguiar Pacheco, é “um conjunto de artefatos materiais e práticas imateriais que são selecionados por determinada comunidade ou grupos sociais com objetivo de representar sua identidade coletiva” (PACHECO, 2017, p.13).

Articular a História Local com o Patrimônio Cultural, promovendo ações de Educação Patrimonial, foi uma opção por entender que a Estrada da Graciosa, é reconhecida como um bem significativo para o Município de Quatro Barras e para a História do Paraná. A Estrada da Graciosa integra o Tombamento da Serra do Mar<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Os símbolos do município podem ser observados no site da Prefeitura Municipal de Quatro Barras: [https://www.quatrobarras.pr.gov.br/pagina/78\\_Historia-da-Cidade.html](https://www.quatrobarras.pr.gov.br/pagina/78_Historia-da-Cidade.html)

<sup>2</sup> O tombamento da Serra do Mar foi efetivado em 1986, são 386 mil hectares que compreendem unidades ambientais diferenciadas por suas características geográficas específicas. Os caminhos do Itupava, do Arraial, a Estrada da Graciosa e a Estrada de Ferro Curitiba- Paranaguá encontram-se na

porém, seu trajeto como um todo não possui esse reconhecimento como Patrimônio Cultural oficial.

No segundo capítulo foram apresentados subsídios historiográficos e fontes documentais sobre a Estrada da Graciosa, privilegiando enquanto recorte espacial o trecho em que está situado o município de Quatro Barras. A Estrada da Graciosa se configura em patrimônio cultural paranaense, parte de seu trajeto se encontra onde está delimitado o município de Quatro Barras<sup>3</sup>.

Além das obras de referência, foram realizadas pesquisas em jornais por meio do sistema da Hemeroteca Digital, no qual foram utilizadas as palavras-chave: “Estrada da Graciosa”, privilegiando o recorte temporal do período da construção da mesma (1850-1879) e “Companhia Florestal do Paraná”, período: 1870-1879. Nos dois casos, houve grande número de citações, especialmente nos periódicos do Paraná e Rio de Janeiro. Obras que apresentavam narrativas sobre a Estrada da Graciosa também foram contempladas na pesquisa, destacando: **Novo Caminho do Brasil Meridional** (1974), escrito por Thomas P. Bigg-Wither, na qual descreve os três anos em que esteve a trabalho como engenheiro na Província do Paraná (1872-1875). E, também, **D. Pedro II, Diário da visita à Província do Paraná** (2008), escrito pelo Imperador, quando esteve em visita à Província entre maio e junho de 1880.

No capítulo 3, a proposta didática é apresentada. Esta consiste em um material didático, com sugestão de um roteiro histórico-cultural, voltado para alunos e professores. A partir de fontes sobre a Estrada da Graciosa foram abordados aspectos da História do município de Quatro Barras (História Local), articulados à História do Paraná e do Brasil. E, a partir da própria Estrada tomada como Patrimônio

---

área de abrangência, da qual fazem parte territórios dos municípios de Antonina, Campina Grande do Sul, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá, Piraquara, Quatro Barras, São José dos Pinhais e Tijucas do Sul. O tombamento estadual está registrado no Processo nº 001/86, Inscrição nº17-i e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico  
<http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/arquivos/File/BIBLIOGRAFIACPC/ESPIRAIS/srr.pdf>

<sup>3</sup> A ocupação da região onde hoje se encontra o município de Quatro Barras se dá em conjunto com os primeiros arraiais criados na região limítrofe dos Campos de Curitiba e a Serra do Mar ou Borda do Campo, assim como Campina Grande do Sul, fundada em 1666, quando integrava o Arraial Queimado (atual Bocaiúva do Sul). A região onde hoje se encontra o município de Quatro Barras, era chamada inicialmente de Quarteirão da Borda do Campo e esteve subordinada à Câmara de Curitiba até 1884. No ano de 1892, foi criado pela Junta do Governo Provisório do Estado do Paraná, o Distrito Policial de Quatro Barras. Em 1919 o Distrito de Quatro Barras foi desfeito e seu território foi anexado ao Distrito Judiciário de Campina Grande. Em 1922 o status de distrito foi restabelecido. Entre janeiro de 1939 até 1952, Quatro Barras esteve subordinada à Piraquara. Em 1953, a ligação com Campina Grande foi retomada e assim continuou até 1961, quando foi oficializada a criação do município de Quatro Barras em 9 de novembro de 1961 (SOUZA, 2004).

Cultural, foram abordadas questões referentes a conceitos e métodos da Educação patrimonial, buscou-se com isso fornecer subsídios e instigar outros professores a trabalhar com essa temática nas aulas de História. Os estudantes foram incentivados a questionar narrativas oficiais e problematizar a relação passado/presente/perspectivas de futuro. Assim, este material, ao ensinar História com o patrimônio, no caso, a Estrada da Graciosa, visa contribuir para que os estudantes relacionem passado e presente e assim dar sentido ao passado, promovendo e construindo aprendizados significativos.

Também foi organizada uma sugestão de aula de campo, na qual foram destacados alguns pontos do percurso. Estes locais foram selecionados a partir de critérios como: estar inserido no recorte espacial selecionado (município de Quatro Barras); apresentar possibilidades de problematização que favoreçam o recorte temporal pensado e justificado pela série que é foco da aula de campo e por fim, possibilitar discussões a respeito do patrimônio. Salienta-se que o estudo proposto presentemente pode ser realizado em qualquer fase da educação escolar.

Espera-se que o estudo da Estrada da Graciosa, por estudantes que vivem em seu entorno, possa contribuir com a construção da identidade dos estudantes, favoreça o estudo da experiência no tempo e no espaço e principalmente desenvolva o pensamento histórico nos estudantes.

## **1 O ENSINO DE HISTÓRIA E AS PERSPECTIVAS ADOTADAS PARA O ESTUDO DA ESTRADA DA GRACIOSA.**

### **1.1 O ENSINO DE HISTÓRIA E A LEGISLAÇÃO CURRICULAR VIGENTE.**

A História enquanto disciplina escolar da escola secundária foi efetivada no Brasil com a criação do Colégio Pedro II, em 1837. Neste mesmo ano, foi criado o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), onde a História foi constituída enquanto disciplina acadêmica. Os objetivos das duas instituições se entrelaçaram em um momento em que o Brasil se tornava Nação e era legitimado como tal por meio de uma narrativa histórica que forjava a unidade nacional.

O conceito de História e as problemáticas presentes na sua escrita pelos autores ligados ao IHGB estavam presentes nos programas de ensino do Colégio Pedro II. Concepções divergentes disputavam espaço entre os educadores do período, por exemplo: a ideia de História Universal, vinculada à história sagrada e História da Civilização. Segundo Circe Bittencourt, “foi pela definição da origem da espécie humana que entre o final do século XIX e meados do século XX, se constituiu a organização do ensino de história sob o conceito de história da civilização” (BITTENCOURT, 2018, p.135). Segundo essa concepção, a História era entendida como conhecimento científico e portanto válida, posição defendida por positivistas e historiadores da escola metódica.

A ideia de História Universal estava presente nas escolas confessionais, nelas, mantinha-se o método catequético de ensino, defendia-se a valorização da atuação da Igreja Católica na constituição da civilização europeia e buscava-se justificar a ascensão do capitalismo internacional (BITTENCOURT, 2018).

Com a reforma Francisco Campos, em 1931, os programas e métodos passaram a ser produzidos pelo recém criado Ministério da Educação e Saúde Pública. Ao mesmo tempo, um sistema de inspeção federal foi organizado para aumentar o controle exercido pelo governo central sobre as escolas que tinham o ensino secundário, fortalecendo assim o poder central no campo da educação (ABUD, 1998).

O ensino de História passa a ter a função essencial, na perspectiva de formar o sentimento de Nação entre os brasileiros. Partia-se para o estudo da genealogia da nação, no caso brasileiro, considerava-se a constituição do Estado Nacional português e os descobrimentos como marco para a inclusão do Brasil no processo

civilizatório. A ideia de unidade nacional étnica, administrativa, territorial e cultural era transmitida ao se explicar a formação do povo brasileiro, a organização do poder político, a ocupação do território de forma idealizada e livre de conflitos. A importância de figuras heróicas, o encadeamento linear de acontecimentos históricos oficiais completavam a concepção de história que “como disciplina escolar servia a formação do cidadão ideal para o estado centralizado, que tinha como um dos seus objetivos neutralizar o poder das oligarquias regionais” (ABUD, 1998, p. 39).

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação brasileira, 4.024/61, que estruturou o ensino em três níveis: primário, médio e superior, quebrou a rigidez dos currículos nacionais permitindo que os Estados e estabelecimentos de ensino criassem disciplinas optativas, anexando-as ao currículo mínimo estabelecido. Na prática não ocorreram grandes mudanças na organização curricular. (ABUD, 1998). Nesse contexto ainda prevalece a ideia que a disciplina de História nas escolas tem como objetivo a formação do cidadão nos moldes ditados pelo Estado. Nos currículos e programas formulados então, “os principais conteúdos de história do Brasil tinham como objetivo a constituição e a formação da nacionalidade, com seus heróis e marcos históricos, sendo a pátria o principal personagem desse tipo de ensino” (SCHMIDT e CAINELLI, 2005, p.11). Na conjuntura dessa lei as disciplinas de humanas tiveram a sua carga reduzida, pois as disciplinas que favoreciam aprendizados técnicos, considerando mais úteis num contexto de crescente industrialização do país ganharam destaque nos currículos (ABUD, 1998).

Em 31 de março de 1964 teve início no Brasil a ditadura militar, com o golpe que depôs o presidente João Goulart. Até 1985, o Brasil viveu um regime de exceção que se caracterizou pela violência, censura e repressão popular. Segundo José Carlos Libâneo, no campo da educação o período militar foi marcado pela privatização do ensino, institucionalização do ensino profissionalizante, queda na qualidade do ensino público, desmobilização do magistério e favorecimento da abordagem tecnicista (LIBÂNEO, 1990).

Em 1971, a Lei nº 5.692/71 foi formulada representando o compromisso das elites brasileiras com os interesses estadunidenses. O ensino de História foi consideravelmente modificado, com parecer nº 853/71, que estabeleceu o ensino de “Estudos Sociais”, disciplina que unia conteúdos de História e Geografia, no segundo grau a disciplina de História continuava sendo ensinada, porém com carga horária reduzida. Nesse contexto predominava a pedagogia tecnicista, desvalorizando o

professor que perdeu a autoridade de detentor do saber e tornou-se apenas executor de programas prontos para serem apresentados aos estudantes (CERRI, 2003).

O ensino de História nesse contexto, tinha como objetivo “o estudo das sociedades no decorrer do tempo” (SCHMIDT e CAINELLI, 2005, p.11). Os conteúdos específicos da disciplina foram desvalorizados e simplificados, os conhecimentos eram organizados pelo chamado currículo por círculos concêntricos no qual iniciava-se o ensino da família, da escola, do município, e depois da unidade da federação, do Brasil e do mundo. O aprendizado por meio da realização de atividades ganhou destaque, assim como, a pesquisa e os trabalhos em grupos que eram observados pelos professores

De acordo com Luis Fernando Cerri, a concepção de História ainda fundamentava-se na história política, escrita a partir dos documentos oficiais, tendo os fatos narrados onde se privilegiava a figura de heróis da Nação, que eram tomados como exemplos a serem seguidos. O ensino de História transmitia o modelo de sociedade idealizada pelos militares: hierarquizada, nacionalista, ordeira; com objetivo de formar indivíduos que aceitassem o modelo imposto pelos militares, no qual o Estado figurava como principal sujeito histórico, responsável pelos grandes feitos da Nação (CERRI, 2003).

No início dos anos 1980, com o processo de abertura democrática, o ensino de História passou a ser revisto. Professores, universidades e organizações profissionais participavam de debates a respeito do ensino da disciplina. Vários estudos foram feitos sobre temas relacionados ao ensino de história, tais como: conteúdos curriculares, metodologias de ensino, livros didáticos, fundamentação teórica, entre outros. A luta pelo fim do ensino de Estudos Sociais no ensino de 5ª a 8ª série e a defesa da autonomia da História como disciplina escolar, favoreceu a avaliação das condições do seu ensino e afirmou a necessidade de transformações. (SCHMIDT e CAINELLI, 2005).

Em meio à efervescência da redemocratização brasileira, vários estados da federação promoveram a reestruturação de seus currículos. O ensino de História passou a ser questionado, especialmente quanto às noções de tempo histórico ensinadas. A partir das críticas realizadas, novas propostas de organização curricular foram desenvolvidas, como por exemplo, o ensino de História por eixo temático, assim como o estudo de outros períodos e sujeitos históricos. No Paraná, em 1990, foram organizadas novas orientações curriculares: o Currículo Básico para o Estado do

Paraná, e a Reestruturação do Ensino do Segundo Grau. Esses documentos apresentavam uma proposta de renovação do ensino de História, onde se destacava o materialismo histórico dialético enquanto referência, assim como certa inspiração na Nova História. O Currículo Básico valorizava as ações dos sujeitos históricos e incluía entre os conteúdos o estudo de conceitos sobre a produção do conhecimento histórico, das fontes e das temporalidades. A proposta era um contraponto ao esvaziamento de conteúdos até então presentes no ensino de Estudos Sociais no Primeiro Grau. O documento Reestruturação do Ensino de Segundo Grau no Paraná (1990), apresentava uma proposta curricular de História que apontava a organização dos conteúdos, a partir do estudo da formação do capitalismo no mundo ocidental e da inserção do Brasil nesse quadro, de forma integrada, também defendia a retomada da historiografia social ligada ao materialismo histórico dialético. Essas propostas não conseguiram superar a perspectiva eurocêntrica e a linearidade temporal evolutiva (PARANÁ, 2007).

Podemos considerar que o ensino de História contribuía para a formação da identidade nacional, essa questão estava presente desde o surgimento da disciplina. Ganhou outra dimensão em tempos de globalização, como afirma Circe Bittencourt, a relação nacional/mundial, passou a ser definida de acordo com o poder do Estado na nova ordem econômica mundial e segundo interesses neoliberais a questão da identidade passou a ser explicada pela identificação do indivíduo como pertencente ao sistema capitalista (BITTENCOURT, 1998).

Os anos de 1990 foram marcados por uma série de mudanças no campo da educação, entre elas, estão: a Lei de Diretrizes e Bases para a educação Nacional (LDB); as Diretrizes Curriculares Nacionais, os Parâmetros Curriculares Nacionais, o Exame Nacional para o Ensino Médio (ENEM), entre outros. Como considerou Circe Bittencourt (2005), dentre as políticas educacionais desse período, a reforma curricular é notadamente destacada, isso se deve ao papel de intervenção na formação humana que o currículo pode exercer.

No início dos anos 2000, o Paraná cumprindo preceitos legais elaborou as Diretrizes Curriculares Estaduais (2008). Tinha intenção de contestar as orientações dos Parâmetros Curriculares Nacionais, publicados em 1997, buscava-se com isso romper com a política centralizadora implementada pelo Ministério da Educação durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, bem como promover a valorização dos professores e resgatar as disciplinas escolares como base da organização

curricular. O ensino dos conteúdos escolares baseados nos campos de conhecimento das disciplinas era entendido como uma forma de garantir o aprendizado dos estudantes, nesse sentido trilhava um caminho contrário aos Parâmetros Curriculares Nacionais onde se sustentava um ensino organizado por habilidades e competências. Maria Aparecida de Souza Bremer, explica a configuração das Diretrizes Curriculares do Estado do Paraná, e sua opção por evidenciar a relação da disciplina escolar com a metodologia da ciência que a fundamenta:

Faz-se importante destacar que, tendo como referência às ciências básicas, os conceitos contidos nos conteúdos devem manter estreita relação tanto com o conteúdo de cada disciplina como com as demais disciplinas, o que deve contribuir para o estabelecimento de bases para a desejada interdisciplinaridade. Desta forma, os saberes científicos, técnicos e tecnológicos específicos, enquanto objetos de ensino das disciplinas, agora considerados - conteúdos estruturantes e conteúdos específicos - passarão a constituir os programas escolares, tendo em vista as normas e a natureza própria de cada uma das disciplinas curriculares. (BREMER, s/d, p. 20)

A diretriz curricular de História evidenciava a importância das correntes historiográficas e da Didática da História, como fundamentação para a seleção e organização dos conteúdos que constariam nas propostas curriculares das escolas.

Após debates, realizados entre os anos 2014 e 2017, e que perpassaram por mudanças de governo marcadas pela retomada de políticas neoliberais, a Base Nacional Comum Curricular (BNCC) foi aprovada. Tal documento foi implementado em um contexto autoritário e conservador e se caracteriza por ser prescritivo e focado na avaliação de resultados de aprendizagem. Paulo Eduardo Dias Mello e Angela Ribeiro Ferreira, alertam que a BNCC,

representa o triunfo de um modelo de currículo focado na responsabilização, na meritocracia e metas de aprendizagem. Assim, ainda que adote um discurso pedagógico pretensamente progressista, seu escopo é aumentar o controle do Estado sobre o currículo real/ efetivo /ativo da sala de aula. Por isso, mesmo que conte com textos discursivos sobre os fundamentos do ensino, seu componente central é a seleção e a organização de conteúdos estruturados em objetivos codificados, (que servirão para elaborar questões padronizadas para bancos de Testes/ Questões, a serem utilizados em testes de massa, para aferir metas de aprendizagem pré fixadas (daí a necessidade dos códigos alfanuméricos também presentes nos livros didáticos) (MELLO e FERREIRA, 2021, p. 20).

A BNCC passou a nortear a organização curricular dos estados e municípios. Para conduzir sua implementação o Estado do Paraná organizou um documento denominado Referencial Curricular do Paraná, (RCP), em 2018 e o Currículo da Rede Estadual Paranaense (CREP) em 2019, estes documentos reproduzem os conteúdos listados na BNCC e acrescentam alguns tópicos relativos a contextos específicos da História do Paraná.

O RCP é apresentado como um documento que apresenta princípios que regem o processo de ensino aprendizagem, os direitos de aprendizagem e diretrizes gerais para todas as disciplinas e níveis de ensino fundamental e médio. O CREP é apresentado como um documento complementar onde estão listados os conteúdos essenciais, separados por ano e por trimestres, um grande guia que organiza todo o trabalho pedagógico. (MELLO e FERREIRA, 2021). Os conteúdos são apresentados na seguinte estrutura: unidades temáticas, objetivos do conhecimento e objetivos de aprendizagem, assim como na BNCC, os últimos aparecem de forma decodificada<sup>4</sup>. A busca pelo controle do trabalho docente marca a apresentação e o contexto de divulgação desses documentos na rede estadual do Paraná.

No caso da presente dissertação, a escolha de privilegiar o estudo da Estrada da Graciosa, em sua articulação com a História do Paraná e do Brasil, direcionada ao 8º ano do Ensino Fundamental, entre outras coisas, foi pensada em sua possibilidade de articulação com a legislação vigente. Apesar de todo o controle promovido pelas políticas curriculares impostas, onde o trabalho pedagógico é medido por sua adequação às imposições do CREP, fiscalizado entre outras coisas pelo Registro de Classe Online desenvolvido pela Secretaria da Educação e mensurado pelo desempenhos dos estudantes nas avaliações externa promovidas a cada trimestre pela mantenedora, defende-se que o professor deve buscar brechas na legislação para efetuar um trabalho que valorize o ensino da História Local, o Patrimônio Cultural e desenvolva o pensamento histórico dos estudantes.

Nos três documentos, BNCC, RCP e CREP, para o ensino de História no 8º ano, está direcionada a Unidade temática: O Brasil no século XIX; para o estudo de tal período estão elencados os seguintes objetos de conhecimento, explicitados nos três documentos com o mesmo texto.

---

<sup>4</sup> A base possui um sequenciamento das aprendizagens expresso por um código, sendo que o primeiro par de letras indica a etapa de ensino, no caso, Ensino Fundamental, pelas letras E. F. O primeiro par de números indica o ano a que se refere a aprendizagem ou habilidade, o segundo par de letras é uma abreviação do componente curricular ou área, a disciplina de história é tratada enquanto componente curricular é representada pelas letras HI. O último par de números indica a posição da aprendizagem na numeração sequencial do ano (BRASIL, 2018, p. 28).

A estrutura de códigos usada no CREP, é organizada da seguinte forma: As duas primeiras letras representam a sigla do Estado da Federação: PR, as duas seguintes a etapa do Ensino, E.F. Ensino Fundamental ; os próximos dois números representam a série, as duas letras H I referem-se ao componente curricular, os dois números seguintes o ano e os dois próximos à posição em que o aprendizado se encontra na BNCC. A letra minúscula representa os possíveis casos de mudança: s- sem modificação; c-contextualização, a- aprofundamento; d – desdobramento; n - novo objetivo. Por fim, os dois últimos números representam a posição no CREP. (SEED, 2020, p. 18)  
O Referencial Curricular do Paraná usa os mesmos códigos da BNCC.

Brasil: Primeiro Reinado  
 O Período Regencial e as contestações ao poder central  
 O Brasil do Segundo Reinado: política e economia  
 • A Lei de Terras e seus desdobramentos na política do Segundo Reinado  
 • Territórios e fronteiras: a Guerra do Paraguai  
 O escravismo no Brasil do século XIX: plantations e revoltas de escravizados, abolicionismo e políticas migratórias no Brasil Imperial  
 Políticas de extermínio do indígena durante o Império.  
 A produção do imaginário nacional brasileiro: cultura popular, representações visuais, letras e o Romantismo no Brasil (BRASIL, 2018, p.428; PARANÁ, 2018, p.96; PARANÁ, 2020, p.29)

Os documentos apresentam uma certa divergência na nomenclatura das chamadas aprendizagens. A BNCC apresenta como habilidades, o Referencial como objetivos de aprendizagem e o CREP une as duas: objetivos de aprendizagem/habilidades. Abaixo observa-se uma comparação das aprendizagens referentes à Unidade Temática: o Brasil no século XIX, nos três documentos.

Quadro 1: Aprendizagens, 8º ano, Unidade Temática Brasil – Século XIX.

BASE NACIONAL CURRICULAR COMUM	REFERENCIAL CURRICULAR DO PARANÁ: PRINCÍPIOS DIREITOS E ORIENTAÇÕES	CURRÍCULO DA REDE ESTADUAL DO PARANÁ (CREP)	OBSERVAÇÃO:
		PR. EFO8HI14. d. 8. 21 Compreender o contexto histórico social, econômico e político do período monárquico brasileiro, entendendo as relações de trabalho, cultura e poder.	Desdobramento
(EF08HI15) Identificar e analisar o equilíbrio das forças e os sujeitos envolvidos nas disputas políticas durante o Primeiro e o Segundo Reinado.	(EF08HI15) Identificar e analisar o equilíbrio das forças e os sujeitos envolvidos nas disputas políticas, bem como os sujeitos excluídos durante o Primeiro e o Segundo Reinado.	PR. EFO8HI15. s. 8. 22 Identificar e analisar o equilíbrio das forças e os sujeitos envolvidos nas disputas políticas, bem como os sujeitos excluídos durante o Primeiro e o Segundo Reinado	Sem Modificação
(EF08HI16) Identificar, comparar e analisar a diversidade política, social e regional nas rebeliões e nos movimentos contestatórios ao poder centralizado.	(EF08HI16) Identificar, comparar e analisar a diversidade política, social, econômico e regional nas rebeliões e nos movimentos contestatórios ao poder centralizado.	PR. EFO8HI16. s. 8. 23 Identificar, comparar e analisar a diversidade política, social, econômico e regional nas rebeliões e nos movimentos contestatórios ao poder centralizado	Sem Modificação
(EF08HI17) Relacionar as transformações territoriais, em razão de questões de fronteiras, com as tensões e	(EF08HI17) Relacionar as transformações territoriais, em razão de questões de	PR. EFO8HI17. c. 8.29 Relacionar as transformações territoriais, em	Contextualização

conflitos durante o Império.	fronteiras, com as tensões e conflitos durante o Império, compreender o contexto e o processo político de emancipação do Paraná.	razão de questões de fronteiras, com as tensões e conflitos durante o Império, compreender o contexto e o processo político de emancipação do Paraná.	
(EF08HI18) Identificar as questões internas e externas sobre a atuação do Brasil na Guerra do Paraguai e discutir diferentes versões sobre o conflito.	(EF08HI18) Identificar as questões internas e externas sobre a atuação do Brasil na Guerra do Paraguai e discutir diferentes versões sobre o conflito e entender a construção da identidade de nação pós guerra	PR. EFO8HI18. a. 8.30 Identificar as questões internas e externas sobre a atuação do Brasil na Guerra do Paraguai e discutir diferentes versões sobre o conflito e entender a construção da identidade de nação pós-guerra	Aprofundamento
(EF08HI19) Formular questionamentos sobre o legado da escravidão nas Américas, com base na seleção e consulta de fontes de diferentes naturezas.	(EF08HI19) Identificar e questionar o legado da escravidão nas Américas, com base na seleção e consulta de fontes de diferentes naturezas, problematizando as contradições entre as ideias liberais e a manutenção das pessoas em estado de escravização no Paraná e no Brasil do século XIX.	PR. EFO8HI19. a. 8.31 Identificar e questionar o legado da escravidão nas Américas, com base na seleção e consulta de fontes de diferentes naturezas, problematizando as contradições entre as ideias liberais e a manutenção das pessoas em estado de escravização no Paraná e no Brasil do século XIX.	Aprofundamento
(EF08HI20) Identificar e relacionar aspectos das estruturas sociais da atualidade com os legados da escravidão no Brasil e discutir a importância de ações afirmativas.	(EF08HI20) Identificar e relacionar aspectos das estruturas sociais da atualidade com os legados da escravização no Brasil e discutir a importância de ações afirmativas, relacionando e problematizando o movimento paranista. Identificar a utilização do trabalho escravo de povos originários, africanos e afro-brasileiras na história do Paraná, compreendendo as relações econômicas, de poder e de trabalho, analisando na história brasileira os processos de reconhecimento dos direitos dos povos originários, quilombolas e demais	PR. EFO8HI20. d. 8.33 Identificar a utilização do trabalho escravo de povos originários, africanos e afro-brasileiras na história do Paraná, compreendendo as relações econômicas, de poder e de trabalho, analisando na história brasileira os processos de reconhecimento dos direitos dos povos originários, quilombolas e demais comunidades tradicionais do Paraná e do Brasil. PR. EFO8HI20. d. 8.34 Contextualizar e compreender as diferentes correntes migratórias que influenciaram na formação do Paraná e do Brasil.	Contextualização  Desdobramento

	comunidades tradicionais do Paraná e do Brasil. Contextualizar e compreender as diferentes correntes migratórias que influenciaram na formação do Paraná e do Brasil.		
(EF08HI21) Identificar e analisar as políticas oficiais com relação ao indígena durante o Império.	(EF08HI21) Identificar e analisar as políticas oficiais com relação ao indígena durante o Império, entendendo as consequências dessas políticas no Paraná e Brasil.	PR. EFO8HI21. a. 8.35 Identificar e analisar as políticas oficiais com relação ao indígena durante o Império, entendendo as consequências dessas políticas no Paraná e Brasil.	Aprofundamento
(EF08HI22) Discutir o papel das culturas letradas, não letradas e das artes na produção das identidades no Brasil do século XIX.	(EF08HI22) Discutir o papel das culturas letradas, não letradas e das artes na produção das identidades no Brasil do século XIX.	PR. EFO8HI22. s. 8.36 Discutir o papel das culturas letradas, não letradas e das artes na produção das identidades no Brasil do século XIX.	Sem modificação

Fonte: a autora. (Elaborado com base em BRASIL, 2018, p. 428, PARANÁ, 2018, p. 96-98 e PARANÁ, 2020, p. 29-31).

Comparando os quadros apresentados nos documentos, a SEED, no CREP, adicionou duas novas colunas: orientações de conteúdos e trimestre. Para a Unidade Temática: Brasil no século XIX, são estas as orientações de conteúdos:

Primeiro Reinado. O Período Regencial.  
Segundo Reinado: política, economia e guerra.  
Abolição, imigração e indigenismo no Império.  
O Paraná no século XIX Políticas de migração no século XIX: Brasil e Paraná.  
(PARANÁ, 2020, p.29-31)

Os objetos de conhecimento e objetivos de aprendizagem, foram adequados por meio de contextualização, aprofundamento e desdobramento, conforme indicado na tabela. O aprofundamento tem como objetivo ampliar os objetos de aprendizagem mantendo a concordância com a BNCC, no caso do desdobramento o foco era a ampliação dos conteúdos e na contextualização acrescentar conteúdos de História do Paraná (MELLO e FERREIRA, 2021).

Enquanto encaminhamentos metodológicos, o CREP aponta que a História deve promover a aprendizagem histórica “a partir de uma perspectiva problematizadora e contextualizada, ou seja, a partir da realidade dos estudantes” (PARANÁ, 2019, p. 6). O documento recomenda o uso de fontes históricas, ali entendidas como evidências que possibilitam a compreensão sobre o passado em um

enfoque multiperspectivado. Também incentiva a atitude investigativa a partir de fontes, para com isso desenvolver a literacia histórica, que é definida no documento como uma forma de criar condições para o indivíduo ler o mundo historicamente (PARANÁ, 2019).

No CREP recomenda-se ao professor fazer um diálogo entre as unidades temáticas e a vida prática dos estudantes, tendo como objetivo final a aprendizagem significativa. Indica-se ainda o uso de fontes diferentes e de diversas naturezas. E, sobre a análise das fontes aponta três etapas: leitura, análise e levantamento de hipóteses. Sobre a metodologia a ser usada em sala de aula, o documento incentiva o uso de metodologias ativas, tais como: rotação por estações, rotação individual, laboratório rotacional, sala de aula invertida, aula gamificada e aprendizagem baseada em projetos. Estas metodologias são explicadas de modo geral, sem fazer menção de sua possível contribuição para o ensino de História. A relação entre o referencial teórico advindo da Educação Histórica, a Pedagogia das Competências e as Metodologias Ativas não foi desenvolvida no CREP (MELLO e FERREIRA, 2021).

Mello e Ferreira ainda destacam que

no CREP, não há qualquer menção às relações entre os conteúdos históricos escolares e as tendências historiográficas; discussões sobre a História do tempo presente, ou do presente como História, reflexões sobre as escalas da História; discussões sobre o cotidiano e História local; sobre memória, sobre patrimônio, etc (MELLO e FERREIRA, 2021, p.53).

É certo que mudanças legais não afetam o cotidiano escolar de modo mecânico e imediato, mas as medidas que acompanham os preceitos legais a médio e longo prazo são responsáveis por mudanças na educação como um todo e nas disciplinas escolares. Porém, a cultura escolar e a formação pessoal e profissional dos educadores possibilita que se apresentem posturas de resistência e criatividade em relação aos documentos oficiais.

A proposta aqui configurada, procurou em alguma medida levar em consideração os documentos curriculares vigentes, no caso, a Base Nacional Curricular Comum (BNCC), o Referencial Curricular do Paraná: princípios diretos e orientações (RPC) e o Currículo de Rede Estadual Paranaense (CREP). Porém foi pautada pela tentativa de abordar reflexões que foram deixadas de lado nos documentos prescritivos da legislação vigente, especialmente no que se refere à História Local e ao Patrimônio Cultural. Assim, ao enfatizar a relação entre a História Local, privilegiando o contexto da construção da Estrada da Graciosa, na segunda

metade do século XIX, a História do Paraná e a História do Brasil, com isso serão trabalhados com temas prescritos nos documentos curriculares, Brasil no século XIX, a partir de fontes da História Local. O objetivo é desenvolver o pensamento histórico dos estudantes em suas cinco dimensões, como explicam Claudia Amaral, Eliseu Alves, Elizabete Jesus e Maria Helena Pinto, quais sejam:

1. Orientação temporal: noções-chave de cronologia e abordagem de conceitos de mudança e permanência.
2. Orientação espacial: uso de representações cartográficas para a compreensão histórica da utilização dos espaços e desenvolvimento de uma compreensão da mudança do espaço ao longo do tempo.
3. Interpretação de fontes: inferência histórica com base em fontes diversificadas quanto a mensagem, estatuto e linguagem.
4. Compreensão contextualizada: construção de quadros mentais do passado, historicamente válidos e coerentes, com a aplicação dos conceitos essenciais do programa; reconhecimento da diversidade e interação cultural; consciência de utilidade genuína da História para a compreensão abrangente do mundo.
5. Comunicação em História: uso de formas variadas da escrita, oralidade, TIC e expressões artísticas para comunicar os conhecimentos históricos. (AMARAL, ALVES, JESUS e PINTO, 2012, p. 10)

A proposta de intervenção pedagógica apresentada no terceiro capítulo desta dissertação foi organizada com base nestes propósitos e procurou repensar o papel de alunos e professores na configuração das aulas de História, bem como rever a metodologia de ensino imposta pela mantenedora.

## 1.2 HISTÓRIA LOCAL

O Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (IHGB) e as instituições provinciais ou estaduais advindas deste, influenciaram a produção de estudos regionais ou locais. A História Local era realizada por meio de estudos monográficos, e no final do século XIX e início do século XX, estes estudos eram marcados por um recorte espacial e político que era organizado para valorizar a sua especificidade, em que a relação com questões nacionais era desconsiderada. O desenvolvimento local era apresentado enquanto resultado da ação do protagonismo de alguns indivíduos. Destacavam-se também aspectos da História no qual poucas mudanças podiam ser observadas. O principal objetivo destas obras era promover o amor ao passado e o patriotismo (MARTINS, 2010).

Marcos Lobato Martins sublinha a forma padronizada que a História local era apresentada:

Traziam descrições fisiográficas das regiões, exposição da fauna e da flora, inventário dos recursos naturais. Em seguida, havia relatos de atividades econômicas; por último, os autores das coreografias elaboravam efemérides e pequenas biografias de pessoas destacadas da história regional ou local (MARTINS, 2010, p. 141).

Segundo Martins, essas obras tiveram importância didática, pois foram usadas como base para a elaboração de materiais didáticos ou usadas para a consulta por estudantes. Essa influência se deu até pelo menos a década de 1960. Na década seguinte, ainda segundo o autor, a historiografia foi produzida a partir de novos referenciais teóricos e metodológicos. A Universidade de São Paulo (USP), foi protagonista no processo de renovação da historiografia ao realizar pesquisas sobre a história de São Paulo, o que resultou em renovações no ensino de História. O modelo paulista frequentemente foi confundido com a história nacional, por exemplo no que se refere ao café, imigração, industrialização, movimentos sindicais, vanguardas artísticas, entre outros. No caso dos estudos locais ou regionais, buscava-se uma comparação com a História de São Paulo, sendo que a proximidade era vista de modo positivo e o distanciamento do modelo como algo negativo. (MARTINS, 2010)

A partir de 1980, os estudos locais ou regionais buscaram corrigir as distorções resultantes de generalizações. Assim, nas “novas gerações de historiadores brasileiros o apreço pelas conexões intrincadas e oblíquas entre o regional, o local e o nacional, em que o regional, o local e o nacional, em que o elemento espacial ganha relevância, ombreando-se no tempo” (MARTINS, 2010, p. 142).

A História Local e seu ensino foi tema de análise de historiadores que buscaram definir sua caracterização, limites e possibilidades. Maria Aparecida Leopoldina Tursi Toledo afirma que a História Local se configura em “uma modalidade de estudos históricos que, ao operar em diferentes escalas de análises, contribui para a construção de processos interpretativos sobre as diferentes formas de como os atores sociais se constituem historicamente” (TOLEDO, 2010, p. 751). Para Martins, a história local trabalha com processos de diferenciação de áreas e constitui uma abordagem específica que privilegia o estudo da experiência de grupos sociais historicamente vinculados a uma base territorial” (MARTINS, 2010, p. 143). A História Local, para Cainelli e Santos, aborda o espaço geográfico onde os laços sociais, econômicos, de parentesco e políticos acontecem de modo significativo. “Esse espaço envolve, portanto, o município e suas adjacências, tendo como limite a unidade federativa denominada estado” (CAINELLI e SANTOS, 2014, p. 161). Enquanto

Márcia de Almeida Gonçalves afirma que a História Local é em intrínseca complementaridade, conjunto de experiências de sujeitos em um lugar e, também o conhecimento sobre o conjunto dessas experiências (GONÇALVES, 2007, p. 176).

Santos, destaca o vínculo entre a História Local e o cotidiano das pessoas comuns:

O lugar, seja quando e qual for, integra-se historicamente a espaços e contextos mais amplos, a partir dos papéis e condições econômicas, políticas, sociais e culturais vividas no dia a dia por seus habitantes e por ele próprio, no município, no país e no mundo” (SANTOS, 2002, p. 111).

Bittencourt também aborda essa característica, afirmando que a História Local se liga à História do cotidiano, pois abriga a História das pessoas comuns que participaram de uma História supostamente sem destaque (BITTENCOURT, 2009, p. 168).

A relação da História Local e da memória é outro aspecto abordado por Bittencourt, que afirma que é pela memória que se chega à História Local, nesse sentido os lugares da memória ganham destaque: “os vestígios do passado de todo e qualquer lugar, de pessoas de casas, de passagens naturais ou construídas tornam-se objeto de estudo”(BITTENCOURT, 2009, p.169). Ainda, para a autora, para esse estudo se configurar a memória precisa ser evocada, recuperada e confrontada. A análise das memórias com rigor e metodologia, crítica às fontes e confrontação com outros registros e testemunhos, é que torna o estudo proposto um exemplo de História Local.

Circe Bittencourt, além de Schmidt e Cainelli, destacam que a escrita da História Local é realizada por políticos, intelectuais de origem diversas, que muitas vezes não são historiadores. Essa característica gera críticas e até descaso ao conteúdo da história local (BITTENCOURT, 2009; SCHMIDT e CAINELLI, 2005). Para superar essa limitação, se faz necessário que o professor assumo o papel de pesquisador

Segundo Santos, a História Local permite a compreensão de diferentes aspectos da História do Brasil e de suas relações com o mundo a partir do lugar onde se vive, o que leva a entender também, que a história mundial, nacional e regional chegam à sua cidade, ao seu bairro, à sua rua (SANTOS, 2002). Para Cainelli e Santos a História Local é uma estratégia de ensino que contribui na construção da identidade dos estudantes, bem como na percepção de sua existência como ser social. Essa estratégia de ensino favorece o estudo da experiência humana no tempo,

as mudanças e permanências pelas quais a sociedade passa contribuindo para a “construção de uma identidade histórica e a formação do pensamento histórico dos estudantes” (CAINELLI e SANTOS, 2014, p.167).

Cainelli e Santos, defendem que o ensino de História Local desenvolve a capacidade de compreensão e interpretação dos eventos históricos, a formação de pensamentos históricos e inferências narrativas fundamentadas. O objetivo dessa prática de Ensino de História é desenvolver o interesse pelo passado, sua relação com o presente e, perspectivas de futuro (CAINELLI e SANTOS, 2014, p. 168).

A relação passado, presente, futuro pode ser percebida no estudo da História Local ensinada a partir de dimensão conceitual onde é possível discutir aspectos como: relação macro/micro histórias, relação entre o geral e o particular, o coletivo e o individual, o eu e os outros. A História Local não pode mais ser pensada apenas como sinônimo de espaço no sentido atribuído a este tema em muitas propostas curriculares é preciso concretizar seu estudo para além das séries iniciais do ensino fundamental no sentido de permitir aos alunos refletirem sobre seu tempo e seu lugar na difícil tarefa de formar o pensamento histórico (CAINELLI e SANTOS, 2014, p.173).

Schmidt e Cainelli, afirmam que a História Local, enquanto estratégia de ensino, pode contribuir para uma melhor apropriação do conhecimento histórico. As autoras listam outras situações onde essa prática resulta em ganhos para professores e estudantes. Quais sejam: inserir o aluno na comunidade em que vive e assim desenvolver sua própria noção de historicidade e identidade; gerar atitudes investigativas e reflexão sobre o sentido da realidade social; analisar diferentes níveis de realidade: econômico, político social e cultural; observar as continuidades e diferenças e as evidências de mudanças, dos conflitos e das permanências; entender a história e os fatos históricos de modo mais plural, menos homogêneas, com múltiplas vozes e diferentes sujeitos. A construção de problematizações, com base nessas premissas busca a recuperação de experiências individuais e coletivas; E por fim, aponta para a possibilidade de conhecer e aprender a valorizar o patrimônio histórico de sua localidade, de seu país e do mundo (SCHIMIDT e CAINELLI, 2005).

É com base nas premissas acima mencionadas, que a proposta aqui apresentada foi organizada.

### 1.3 PATRIMÔNIO CULTURAL E EDUCAÇÃO PATRIMONIAL

Entender a noção de patrimônio estabelecida na legislação atual e as ideias defendidas por intelectuais que se debruçam sobre essa temática é de extrema relevância para o desenvolvimento dessa pesquisa.

As professoras Carmem Zeli de Vargas Gil e Zita Rosane Possamai, explicam que entre os séculos XVIII e XIX, os Estados Nacionais assumem uma noção institucional de patrimônio ao selecionar os bens culturais que seriam preservados, explicitando o objetivo de representar uma imagem de nação e destacar aspectos do passado que serviriam para ensinar a população valores estabelecidos pela elite. O patrimônio, a língua oficial e o ensino público contribuem para a construção da idealização do Estado Nacional. As autoras reforçam que a relação entre a ideia de conservação dos bens culturais e a perspectiva educativa dessa ação esteve presente desde as primeiras iniciativas (GIL e POSSAMAI, 2014).

No Brasil, com a chegada da família Real foi criado o Museu Nacional e posteriormente museus nas províncias, por exemplo, Museu Paulista, Museu Paraense e Museu Paranaense, nestes espaços foram organizadas coleções de história natural, coleções etnográficas, artefatos e documentos históricos. A preocupação com o aspecto educativo dos museus estava presente, pois constituíam exposições abertas ao público, visitas orientadas e confecção de materiais de cunho didático para ser utilizado nas escolas (Gil e POSSAMAI, 2014).

A preocupação com o aspecto pedagógico do patrimônio estava presente entre os intelectuais que participaram da construção do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), porém a “conservação dos bens culturais vinha em primeiro plano e tinha sido vislumbrada como modo de conhecimento sobre o passado, a ser depois apropriado pelos cidadãos, através da educação” (GIL e POSSAMAI, 2014, p. 16).

No período da ditadura militar acentuou-se a separação entre os órgãos de preservação e as comunidades, e não houve avanço nas práticas preservacionistas, quanto ao aspecto educativo, priorizava-se a transmissão dos valores institucionais.

Nas décadas de 1980 e 1990, a expressão educação patrimonial passou a ser utilizada no Brasil. Várias iniciativas foram postas em prática no sentido de confirmar a educação patrimonial enquanto ponto de partida para ações educativas. Gil e Possamai (2014) destacam o seminário: *Uso educacional de Museus e Monumentos*, 1983; *Guia Básico de Educação Patrimonial*, 1996; *Exigência pelo IPHAN de Programas de Educação Patrimonial nos projetos em arqueologia*, a partir de 2002; *Publicação do Decreto 3551/2000 que instituiu o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial*. Este último marca uma nova concepção de patrimônio e conseqüentemente de educação patrimonial, pois amplia o conceito de patrimônio e

inclui práticas culturais de grupos esquecidos pela história, sendo necessário discutir as noções de brasilidade e identidade nacional vinculada à cultura popular. Ainda, são significativos: a criação da Gerência de Educação Patrimonial e Projetos, em 2004 e a publicação das diretrizes para educação patrimonial, em 2014.

A intervenção pedagógica aqui proposta acata a definição de Carmem Zeli de Vargas Gil e Rita Rossani Possamai que definem Educação Patrimonial enquanto “processo contínuo e sistemático de ações voltadas à preservação, ao conhecimento e ao debate do Patrimônio cultural, um conceito que se amplia e se desdobra sem cessar” (GIL, POSSAMAI, 2014, p. 14).

A Educação Patrimonial não está presente no currículo oficial de História no Ensino Fundamental II, como já foi mencionado. Porém, a sua relevância justifica a necessidade de se trabalhar com a temática nesse nível de ensino. Esta é inclusive uma política defendida pelo IPHAN, haja visto o seu papel nos processos de identificação, reconhecimento e preservação do Patrimônio Cultural (GIL, POSSAMAI, 2014, p. 20). Em outro texto, Carmem Zeli de Vargas Gil e Caroline Pacievitch, defendem que ensinar com o Patrimônio possibilita falar do passado e do presente, dar sentido ao passado, construir conhecimentos significativos e aproximar a história local da vivência do aluno e ainda permite desenvolver habilidades como: observar, descrever, comparar, relacionar e interpretar (GIL, PACIEVITCH, 2009). Ainda, procurou-se desenvolver uma proposta na qual o Patrimônio, no caso a Estrada da Graciosa, foi tomado como documento para o ensino de História, sendo assim problematizado em sua dimensão cultural (GIL e POSSAMAI, 2014, p.22).

Entender a História da Estrada da Graciosa no sentido de patrimônio resultou aqui em duas perspectivas, que se complementam. A primeira, historiciza a construção da Estrada da Graciosa. Assim, visitou-se o próprio processo de construção da Estrada, a importância e o sentido que lhe foram atribuídos ao longo do tempo. Também foi abordada a ressignificação da Estrada da Graciosa enquanto patrimônio e as questões que envolvem esse reconhecimento. Assim, o patrimônio não foi tomado enquanto recurso, mas como fonte para o Ensino de História, e essa perspectiva está em consonância com o que dizem Ricardo de Aguiar Pacheco, Carmem Zeli de Vargas Gil e Zita Rosane Possamai (GIL e POSSAMAI, 2014, PACHECO, 2017).

A construção dessa proposta buscou articular o Ensino de História, a História Local e o Patrimônio Cultural. A Estrada da Graciosa, às margens da qual o município

de Quatro Barras foi criado, foi escolhida como objeto de estudo por apresentar a possibilidade de fazer essa relação.

No capítulo seguinte apresenta-se um estudo bibliográfico e de fontes históricas sobre a Estrada da Graciosa que embasam a proposta pedagógica apresentada no terceiro capítulo.

## 2. A ESTRADA DA GRACIOSA

Com base em uma pesquisa historiográfica de fontes históricas sobre o tema, encontradas em sites como a Hemeroteca Digital, o Arquivo Público do Estado do Paraná, a Rede de Informações Museu Paraná, a Casa Civil e a Prefeitura de Quatro Barras, entre outros, foi construída nesse capítulo uma narrativa histórica a respeito da Estrada da Graciosa.

Não houve a intenção de abarcar todos os aspectos possíveis de serem pesquisadas sobre o tema. O propósito aqui é trazer subsídios para o professor construir aulas de História tanto para o 8º ano, objeto da proposta aqui estruturada, quanto para outras séries do Ensino Fundamental e Médio.

### 2.1 OS CAMINHOS ENTRE O MAR E O PLANALTO

A Estrada da Graciosa é um patrimônio cultural paranaense. Sua relevância é citada por historiadores que se dedicam a estudar o chamado Paraná Tradicional, período em que a região que hoje compõe o Paraná foi formada (século XVII) e estruturada (séculos XVIII e XIX) (CARDOSO e WESTPHALEN, 1986). A Estrada da Graciosa foi construída entre os anos de 1854 e 1873. Seu traçado corresponde em parte a um antigo caminho usado pelos primeiros colonizadores europeus, desde o século XVI.

Quando do início da colonização europeia<sup>5</sup> do primeiro ou planalto de Curitiba<sup>6</sup>, ao menos cinco caminhos que atravessavam a Serra do Mar foram utilizados, são eles: Caminho do Arraial, Conceição, Ambrósios, Itupava e Graciosa (PONTES FILHO, KLÜPEL e THOMAS, 2006).

O mapa que está reproduzido na Figura 1 foi publicado no livro: **As Montanhas do Marumbi**, do montanhista e pesquisador Nelson Luis Penteado Alves (2008). Apresenta os trajetos dos caminhos mencionados acima e sua relação com os pontos de referência atuais, o que o torna interessante para que professores e estudantes se

---

<sup>5</sup> Fábio de Cassio Jurachek, em sua dissertação *A Construção das Fronteiras Meridionais do Brasil: uma oficina didática para o Ensino de História*, discute o processo de povoamento da região meridional do Brasil, abordando aspectos da ocupação do território, desde o estabelecimento das nações indígenas originárias até a invasão dos colonizadores (JURACHEK, 2022). Essa perspectiva fundamenta o estudo aqui apresentado.

<sup>6</sup> Segundo Reinhard Maack, evidencia-se na superfície do Paraná a divisão em duas grandes regiões naturais: o litoral e os planaltos do interior. O geógrafo divide o Paraná em cinco regiões: 1. Litoral; 2. A Serra do Mar; 3. O primeiro Planalto ou Planalto de Curitiba; 4. O Segundo Planalto ou Planalto de Ponta Grossa; 5. O terceiro Planalto ou Planalto de Trapp do Paraná ou de Guarapuava. (MAACK, 1981)

orientem. Essas vias, em alguns trechos, ainda mantêm os nomes pelos quais eram conhecidas no período colonial, e em alguns trechos receberam outras denominações. Os trajetos que ligavam Curitiba ao Litoral sofreram alterações ao longo do tempo devido a questões sociais e econômicas, por conta disso, informações diferentes sobre as vias são encontradas nos documentos. No mapa, os caminhos foram representados pelas seguintes cores: azul, o Caminho do Cubatão – caminho fluvial que permitia aos moradores do Litoral chegar ao pé da Serra; laranja, Caminho do Arraial; Amarelo, Caminho do Itupava e vermelho o da Caminho da Graciosa. O mapa foi construído pelo autor (ALVES. 2008).

Figura 1 Mapa caminhos do litoral os primitivos e os atuais



Fonte: ALVES (2008, p. 45)

À medida que a ocupação se estruturava, o Caminho do Arraial, do Itupava e da Graciosa passaram a ser os mais usados. O caminho do Arraial ou Arraial Grande, foi aberto entre os anos de 1586-1590, partia de Paranaguá, atravessava as minas do arraial, ultrapassava a Serra do Mar até chegar a São José dos Pinhais (ALVES, 2008).

Os caminhos coloniais do Itupava e Graciosa cortam o território que hoje faz parte do município de Quatro Barras. Retomar a história de sua constituição e conservação fornece indícios sobre a organização econômica, política e social de Curitiba e região durante o período Colonial e o Império.

Sobre o período de constituição desses caminhos, a obra em dois volumes de Júlio Estrela Moreira (1899-1975), **Caminho das Comarcas de Curitiba e Paranaguá** (1975) apresenta um aprofundado estudo. O autor redescobriu boa parte das antigas trilhas por onde caminhavam os primeiros colonizadores de nosso território, seja no Litoral, na Serra do Mar, no Planalto Curitibano ou nos Campos Gerais, a esse trabalho de campo uniu-se uma ampla pesquisa documental e bibliográfica. O autor era curitibano, cursou medicina e odontologia, foi diretor da Faculdade de Odontologia, e atuou na gestão de importantes instituições culturais de Curitiba, como a Biblioteca Pública e o Museu Paranaense (BANESTADO, s/d. p.4).

Outro autor que se dedicou a estudar esse tema foi Sebastião Ferrarini (1925 – 2014), natural de Colombo - PR, formado em História e Geografia, professor da Pontifícia Universidade Católica e membro do Círculo de Estudos Bandeirantes, escreveu obras sobre municípios da Região Metropolitana de Curitiba, como Colombo, Quatro Barras e Campina Grande do Sul e obras sobre símbolos oficiais da administração política (armas, brasões símbolos, etc). A estrada da Graciosa foi especialmente estudada por ele para a obra **História de Quatro Barras**, publicada em 1987.

Os dois autores apresentam uma perspectiva da História caracterizada pela busca da verdade, legitimação das fontes e exposição cronológica dos fatos, compartilhando de pressupostos da Escola Metódica, na qual a organização política e a ocupação do território são apresentadas de uma forma idealizada e livre de conflitos. Contudo, contribuíram ao seu tempo, com o conhecimento sobre a ocupação da região. Aspectos da narrativa destes autores são apresentadas e problematizadas aqui como referências para o estudo do tema.

O Caminho do Itupava foi aberto entre 1625 e 1654. Ele

[...] começava onde hoje se localiza o Largo do Bittencourt, junto ao Círculo Militar, em Curitiba, e rumava para leste, em direção à serra, atravessando extensos campos suavemente ondulados, semeados de bosques de pinheiros e de matos ralos. Transpunha os ribeirões Belém e Juvevê, até encontrar-se com o rio Bacacheri, a partir do qual o trajeto era montanhoso e intercalado de matas e pasto, subindo para o Bairro Alto até o divisor das águas e descendo até o ribeirão Atuba. Daí seguia para Borda do Campo,

atravessava a campina e seguia para a Serra do Mar. (MANFREDINI, POLINARI e SCHMIDLIN, 2009, p. 17).

### E o Caminho da Graciosa,

Iniciava-se no litoral, em Curitiba, junto do rio ao qual o Ouvidor Pardino chamou rio "Graciosa". Daí seguindo a leste e, depois, noroeste, subia toda a serra até chegar a um lugar conhecido como "Corvo". (...) Do pico da serra, para se atingir os campos passa-se o vale do Taquari. (MOREIRA, 1975, p. 263).

Os dois caminhos, Itupava e Graciosa, iniciavam em pontos diferentes do Litoral, o da Graciosa iniciava em Antonina e do Itupava em Porto de Cima, e na região da Borda do Campo os dois caminhos se uniam em um só, que seguia até a Vila de Curitiba (MOREIRA, 1975, p. 55). O uso dos dois caminhos passou por instabilidades, com períodos de interrupção do proveito de um deles. A conservação dessas vias foi um problema recorrente para a população e para as autoridades locais, que por vezes recorreram aos superiores em busca de orientação e verbas para resolver a questão (MOREIRA, 1975 e FERRARINI, 1987).

Acredita-se que a antiga trilha da Graciosa foi a primitiva comunicação entre o Litoral e o Planalto, segundo Júlio Estrela Moreira existe um vínculo entre a trilha da Graciosa e o primeiro núcleo de povoação da região de Curitiba, formado por mineradores, que faiscavam nas cabeceiras dos rios Ribeira e Iguape. Esse pequeno povoado foi denominado Arraial Queimado (situa-se hoje no município de Bocaiúva do Sul) e sua fundação contou com a participação de Gabriel de Lara, provavelmente em 1646 (MOREIRA, 1975, p. 265). Esse povoado não teve longa duração, foi ofuscado pela mineração no povoado de Arraial Grande (hoje Atuba). A relação entre o Arraial Queimado e a trilha da Graciosa, perdurou entre os anos de 1646 a 1653, depois disso, o caminho caiu em desuso, por alguns anos.

Nos Termos de Vereanças de Curitiba do dia seis de abril de 1695, encontra-se uma citação sobre o Caminho do Mar, denominação usada para se referir à Estrada da Graciosa, à época.

Aos seis de abril da era de seiscentos e noventa e cinco anos se ajuntarão os oficiais da Cam.ra nella Juizes e vereadores, e procurador do Conss.o e pello Procurador foy requerido os d.tos oficiais que p.a bem comum seffisesse o caminho do mar ao qual os d.tos oficiais Logo derão execução a vista de que mandarão fazer este termo, e eu João Roiz Seixas escrivão da Cam.ra que o escrevi. Antonio dos Reis Cavaleiro, Manoel Pican de Carvalho, Mateus Leme, Vicente Dias Leitão, Juseph texr.a Guilherme dias cortes. (CURYTIBA, 1906, p. 8)

Em 1721, o ouvidor-geral Rafael Pires Pardiniu visitou Curitiba e organizou os Provimentos de Correição, documento que deveria por em correto funcionamento a Câmara Municipal. Neste documento, legislou sobre a ocupação do território, sobre a organização do espaço urbano e sobre o abastecimento da Vila. Orientou os oficiais sobre a abertura e conservação de caminhos, a regulamentação de passagens de animais e alertou que era obrigação dos mesmos criar leis determinando como seriam feitas e quais penas seriam cobradas se as obras não fossem realizadas. Dois provimentos tratam especificamente do Caminho da Graciosa.

53. - Proveo que suposta a noticia que ha de se poder abrir caminho entre Jaguarapira e os Orgaos que vai sahir ao rio da Graciosa, por onde dizem já antigamente se andou com mais suavidade que pello caminho que hoje se frequenta: Os juizes e officiaes da Camera (aberta a picada que se entenda) apellando todos os moradores desta villa e seo termo vam abrir o dito caminho e fazer nelle estrada por donde todos se possam Cubatão.

54. - Proveo que no caso que se abra o dito caminho pelo rio da Graciosa os juizes e officiaes da Camera façam suas posturas e acórdãos com as penas convenientes em que prohibam que por elle se não leve gado vacum, e éguas e cavallos de manada para a villa de Pernaguá, pela grande destruição que costumam fazer nos caminhos, os quaes então se conduzirão pelo caminho que hoje ha pelo Rio do Cubatão aonda o tem para o sitio a que chamam as Carniças. (NEGRÃO, 1924, p. 20)

O ouvidor Manoel dos Santos Lobato, em 1737, na tentativa de cumprir as recomendações do Ouvidor Pardiniu, “mandou 40 homens e 4 cabos da Vila de Paranaguá e 20 homens e 2 cabos da Vila de Curitiba para a abertura da mencionada estrada” (FERRARINI, 1987, p.74), “ligando a freguesia de Nossa Senhora do Pilar (Antonina) à Vila de Curitiba, passando sucessivamente pelo Porto de Cima, Encruzilhada de São João e Borda do Campo.” (MOREIRA, 1975, p.14). Em 1770, a Graciosa foi revigorada a mando de Afonso Botelho, tenente coronel, responsável pela defesa da Colônia. Afonso Botelho havia transportado equipamentos e homens pelo Caminho do Itupava, para a expedição de conquista de Guarapuava e Tibagi, entre os anos 1768 e 1769, e para dar conta da tarefa promoveu melhorias tanto no Caminho da Graciosa quanto no Caminho do Itupava. (MOREIRA, 1975).

Em 1782, o contratador de canoas do Cubatão conseguiu da Junta Real de São Paulo, que o caminho da Graciosa fosse fechado, o que perdurou até 1807. Foi feita uma exceção em 1798, quando a Câmara da recém elevada Vila de Antonina, recebeu ordens para examinar a antiga trilha da Graciosa a fim de que os pinheiros fossem cortados e transportados da região do Taquari e do Canguiri até Antonina para a servirem de mastros de navios (MOREIRA, 1975, p. 271).

Em 1807, por autorização do General Antonio José de França e Horta, o Caminho da Graciosa foi reaberto, devido à demanda do povo de Curitiba e Antonina. Porém, quando mudou o governo da Província de São Paulo (1807), o caminho foi fechado novamente, essa situação intensificou a disputa entre Paranaguá e Morretes contra Antonina.

Definir entre os Caminhos da Graciosa e do Itupava qual receberia melhoria e seria conservado foi um debate que envolveu as Câmaras de Curitiba, Paranaguá, Morretes e Antonina. Esse debate foi denominado como Guerra dos Portos. As cidades do litoral, tinham interesses econômicos, que eram favorecidos ou prejudicados pelas condições dos caminhos. As melhorias no caminho da Graciosa favoreciam Antonina e prejudicavam Morretes e Paranaguá:

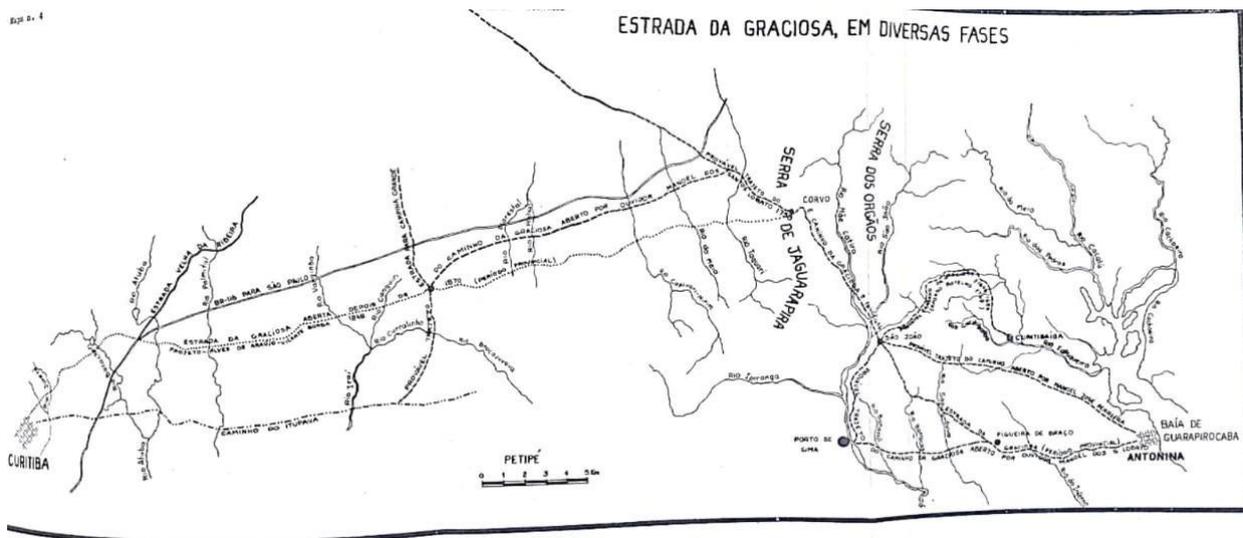
Ora, tal projeto afastaria o comércio, pois os tropeiros que por ela transitassem se abasteceriam na praça de Antonina, com grande prejuízo para Morretes; Antonina levava vantagem como porto, por ser marítimo e poder receber navios. O mesmo, porém, não ocorria com Morretes, pois era fluvial. A navegação pelo rio Nhundiaquara fazia-se em canoas até Paranaguá (MANFREDINI, POLINARI e SCHMIDLIN, 2009, p. 35).

A conservação dos caminhos e a necessidade de melhorias continuaram a ser uma demanda muito presente entre os moradores de Curitiba e do Litoral. No início do século XIX foram feitos pedidos oficiais para a construção de uma estrada que melhorasse a ligação entre as regiões, estes pedidos foram encaminhados para a administração de D. João VI, nos anos de 1808, 1818 e 1820. O ofício de 1820 destinado ao Rei sugeria aumento de tributos sobre os gêneros que passassem de Curitiba para Antonina, para que os rendimentos fossem aplicados na construção da estrada (FERRARINI, 1987, p. 76). Em resposta, D. João VI determinou a reabertura do caminho - Estrada da Graciosa -, porém, por conta da disputa entre as cidades do litoral, a carta foi anulada e as obras não foram realizadas.

Pedidos com as mesmas demandas aconteceram também nos anos seguintes. Em 1823, 1829, e 1831 os moradores da 5ª Comarca promoveram uma arrecadação para a construção da estrada da Graciosa. A maioria dos doadores contribuiu com valores, mas aparecem também doações de ferramentas e dias de serviço. A arrecadação não foi suficiente e os moradores solicitaram que a parte faltante fosse extraída do pedágio cobrado dos transeuntes (FERRARINI, 1987, p.77 e seguintes). Em 1830, por ordem do Governo de São Paulo, o caminho da Graciosa foi reaberto com um novo traçado no planalto.

O mapa abaixo, publicado por Julio Moreira, mostra uma representação dos diferentes traçados da Estrada da Graciosa, sublinhando o ano da abertura de tal percurso e quem a ordenou. Abertura do caminho significava principalmente a limpeza de obstáculos formados pela vegetação, rochas e a encontrar locais onde a transposição de rios e riachos fosse possível.

Figura 2- Mapa: Estrada da Graciosa em diversas fases



Fonte: Moreira (1975, p. 321)

Em 1937, a Câmara de Paranaguá comunicou ao Governo de São Paulo que não possuía condições de realizar as obras, pois não havia conseguido arrecadar o valor necessário. Para efetuar algumas melhorias, no ano de 1839, a Assembléia Provincial de São Paulo enviou 20 trabalhadores alemães que atuavam na construção da Estrada de Santos, para atuar na Estrada da Graciosa (FERRARINI, 1987, p. 79).

Em 1840, o superintendente da Estrada de Curitiba, Doutor José Matias Ferreira de Abreu, encaminhou ao Presidente da Província de São Paulo, um relatório onde descrevia a existência de duas estradas que ligavam Curitiba ao Litoral: Itupava e Graciosa, e a segunda era considerada a melhor solução. Para resolver as dificuldades na ligação entre o Planalto e o Litoral, o presidente da Província liberou uma verba para a construção/manutenção da estrada e exigia em contrapartida um relatório (FERRARINI, 1987, p. 79).

Nove anos depois, houve outra tentativa de realizar obras de melhorias no Caminho da Graciosa, para tanto, obras foram iniciadas e também foram feitas alterações no trajeto. A oposição de Morretes conseguiu refrear esse empreendimento

(MOREIRA, 1975, p. 275). Foi somente após a emancipação da Província do Paraná, que a população de Curitiba e do Litoral conquistou uma solução para os deslocamentos na região.

Os usos dos caminhos durante os séculos XVII, XVIII e XIX são descritos nas obras de Júlio Estrela Moreira e Sebastião Ferrarini e também nos estudos dos arqueólogos Almir Pontes Filho, Cristina Carla Kluppel e Julio Cezar Thomaz (2006). A exploração do trabalho escravizado de indígenas e negros em suas várias formas, as pousadas, a percepção dos viajantes, a obrigação do conserto dos caminhos pelos moradores e as casas de barreiras são aspectos do cotidiano que podem ser explorados no trabalho educativo.

Apesar das dificuldades, a população utilizou-se dos caminhos da Graciosa e do Itupava para chegar ao litoral por séculos. O caminho da Graciosa era o mais longo, demorava quatro dias para ser percorrido, completar o trajeto pelo caminho do Itupava levava a metade do tempo. O Itupava apresentava maiores dificuldades, pois era mais íngreme e até o século XVIII, a passagem de animais não era possível, as mercadorias eram carregadas por indígenas ou negros escravizados (PONTES FILHO, KLÜPEL e THOMAZ, 2006 p. 28).

Na Borda do Campo existiam fazendas de criação de gado, duas delas pertenciam a padres da Companhia de Jesus, essas fazendas eram divididas pelo Rio Canguiri. Segundo Júlio Estrela Moreira: “A sede da fazenda era saudosamente lembrada pelos viandantes em razão de proporcionar-lhes acolhedora pousada e sadia alimentação, além de farta ferragem para cavalgadas e bestas de carga” (MOREIRA, 1975, p. 05).

O viajante francês Auguste de Saint Hilaire esteve no Paraná no verão de 1820. Era um dos componentes da expedição do Duque de Luxemburgo, que desembarcou no Brasil em 1816. Saint Hilaire dedicou-se a coletar e inventariar a fauna e a flora do Brasil. Sobre a flora do Paraná, retratou por exemplo a Araucária e a erva-mate. Descreveu o Caminho do Itupava, que percorreu na época mais chuvosa do ano,

À medida que caminhamos, a estrada vai se tornando cada vez mais horrorosa, em muitos lugares foi ela escavada profundamente, tem alguns pés de largura e é coberta pelos ramos das árvores, privando o viajante da luz do sol. Ora são atoleiros de onde os muares são destacados dificilmente, ora são esses animais obrigados a dar saltos de muitos pés de altura, porque o terreno muda subitamente de nível. Em muitos lugares fizeram-se estivados a fim de impedir que as bestas de carga atolem, elas porém, escorregam nos paus roliços e úmidos, e correm a cada instante o risco de cair. (SAINT HILAIRE, 1821, p. 142)

Ao longo do trajeto de ambos os caminhos, estabeleceram-se estruturas de apoio como por exemplo ranchos, pousos, armazéns e engenhos de erva-mate. Também foram organizadas estruturas administrativas; as casas de barreiras (PONTES FILHO, KLUPPEL e THOMAZ, 2006). O objetivo das casas de barreiras era fiscalizar a circulação e cobrar taxas sobre os produtos importados e exportados, bem como sobre a passagem de animais, passageiros e escravizados (FERRARINI, 1987). A primeira barreira estabelecida foi a de Antonina, outras foram estabelecidas na sequência: São João da Graciosa, Taquari, Curral Falso e Bacacheri. As barreiras no Taquari e do Curral Falso encontravam-se em territórios que hoje compõem o Município de Quatro Barras.

O cargo de administrador de barreiras era um cargo de confiança. Para exercer função era requisitada probidade e apresentação de carta de fiança. As casas de barreiras produziram relatos a respeito das condições das estradas, apontando a necessidade de manutenção e registros sobre a circulação de bens e pessoas (MOREIRA, 1975).

Os consertos dos caminhos até 1820, eram feitos pelos próprios moradores, que sob ordens da Câmara e com risco de serem punidos, eram obrigados a realizar as obras necessárias. A partir de 1820, foram estabelecidas as barreiras e era com o dinheiro arrecadado pela cobrança de pedágios que as obras deveriam ser bancadas, o valor nem sempre era o suficiente e as reclamações em relação aos problemas de manutenção nos caminhos continuaram.

O desenvolvimento econômico fez com que a população clamasse por melhorias que eram realizadas por ordem das autoridades. “A disputa política e econômica envolvendo os caminhos da Graciosa e do Itupava, portanto entre as vilas de Antonina e Morretes prejudicou a conservação de ambas as vias” (CHMYZ, CHMYZ, THOMAZ e BORA, 2004, p.24). Situação que só foi resolvida após a emancipação do Paraná.

## 2.2 A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DA GRACIOSA

Na obra **Bosquejo Histórico da Estrada da Graciosa** (1973), estão reunidos artigos escritos pelo engenheiro Monteiro Tourinho, estes textos foram publicados no jornal “Gasetta Paranaense” (grafia original), em 1882, nove anos após o término da construção da Estrada da Graciosa, como artigos independentes. Em 1973, quando

da comemoração do centenário da construção da Estrada da Graciosa (1873-1973), o Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense organizou um boletim especial, no qual estes textos foram republicados. A narrativa de Monteiro Tourinho, engenheiro que fez parte da equipe que planejou e administrou a obra, tornou-se uma referência para o estudo da Construção da Estrada da Graciosa. Em seu relato, Monteiro Tourinho descreveu com detalhes a construção a partir de seu ponto de vista, argumentou sobre algumas questões que envolveram a construção, tais como: os critérios de escolha para definição de qual caminho seria tornado carroçável (Itupava ou Graciosa), definição do traçado, dificuldades de administrar a construção, custos da obra, da manutenção e reconstrução devido às intempéries.

A população de Curitiba e do litoral pediu por décadas e em várias situações para que fosse construída uma estrada carroçável entre Curitiba e Paranaguá. Quando o Paraná foi emancipado em 1853, o primeiro presidente da província recém-criada, Zacarias de Góes e Vasconcelos, logo no início de seu governo se debruçou sobre essa tarefa. Convocou o Tenente Coronel de Engenharia Henrique de Beaurepaire Rohan para que avaliasse as estradas que na época ligavam Curitiba ao Litoral, em sua recomendação evidenciou que a Estrada da Graciosa deveria ser especialmente observada (TOURINHO, 1973, p.69). A avaliação tinha como objetivo decidir qual dos caminhos receberia melhorias para possibilitar o transporte por carros e carruagens. A tarefa incluía elaborar uma planta e orçamento das obras.

A recomendação de Vasconcelos, de privilegiar a Estrada da Graciosa, foi questionada por Monteiro Tourinho, quando o engenheiro escreveu suas considerações sobre a construção dessa Estrada. O engenheiro ressalta que “na zona entre Curitiba e Antonina, só existiam o florescente povoado de Porto de Cima e a importante villa de Morretes” (TOURINHO, 1973, p.69). Para Tourinho, quanto à questão de beneficiar os moradores locais, a viabilidade do Caminho do Itupava era maior, pois passava pelas localidades citadas, se estendendo até o Porto de Antonina. A decisão sobre qual trajeto seria transformado em estrada carroçável foi influenciada pela antiga disputa entre Morretes e Antonina.

Tourinho analisou o relatório do Engenheiro Beaurepaire Rohan e de seu auxiliar engenheiro Villa. A partir de seu diagnóstico, afirmou que o governo deveria determinar do ponto de vista social e econômico quais regiões a estrada carroçável deveria beneficiar, e o engenheiro analisaria do ponto de vista técnico qual era o melhor trajeto para ligar os pontos. Tourinho destacou que o caminho do Itupava

passava pelos povoados que existiam na época: Antonina, Porto de Cima e Morretes com menor distância que o da Graciosa (TOURINHO, 1973, p.69), assim discordava com o ponto de vista de Rohan e Villalva e portanto com o projeto que foi realizado.

Em seus relatórios os engenheiros Beaurepaire e Villalva iniciavam afirmando que o do Itupava desde o Canguiri até a Borda do Campo era relativamente fácil. Ainda segundo o relatório dos engenheiros, citado por Tourinho, dali para frente o caminho não apresentava obstáculos insuperáveis e que a estrada era considerada má porque foi pensada de maneira equivocada em seu traçado. Beaurepaire afirmava em seu relatório que os mesmos problemas apareceriam na Estrada da Graciosa.

Foi com base no relatório apresentado pelos engenheiros Rohan e Villa que o presidente da província definiu que como os dois caminhos prestavam-se a tornarem-se estradas de rodagem, os dois traçados deveriam ser comparados para escolher o melhor e mais barato (TOURINHO, 1973, p 72).

Para facilitar a comparação, em seu relatório o Engenheiro Villalva, organizou um quadro comparativo:

Quadro 2 – Comparação entre os caminhos do Itupava e Graciosa

	Ytupava	Graciosa
1º Extensão	2.818 br <sup>7</sup>	5.338
2º Corregos	12	14
3º bom terreno	1.012	3.988
4º Rocha viva	95	55
5º Pedra solta a desmontar com pólvora	75	400
6º Pedra solta a desmontar pela alavanca	310	570

Fonte: VILLALVA, 1853, apud TOURINHO, 1973, p. 71.

Ainda em sua análise do relatório apresentado ao Presidente da Província, Monteiro Tourinho afirmou que os itens 1, 2,5 e 6 do quadro comparativo evidenciaram que o Itupava seria mais vantajoso, mas a questão financeira nesse caso foi determinante para a escolha da Estrada da Graciosa, pois a transposição da extensão de rocha viva seria onerosa e difícil (TOURINHO, 1973, p. 72). Assim, a vantagem que a Graciosa apresentava foi considerada mais significativa que o interesse dos povoados de Porto de Cima e de Morretes. Era o caminho do Itupava que atenderia o interesse desses povoados, o Caminho da Graciosa só atenderia Morretes e Porto de Cima com a construção de ramais que, quando feitos, seriam custosos (TOURINHO, 1973, p. 73). Tourinho defendia que de acordo com o relatório dos engenheiros o

<sup>7</sup> A abreviação refere-se a braças: medida de comprimento utilizada na época, equivale a dois braços abertos ou 2,20 metros.

caminho do Itupava apresentava vantagens que foram ignoradas na definição pela Estrada da Graciosa.

A linha do Itupava, conforme as informações dos engenheiros, prestava-se à rodagem; podia terminar no porto de Antonina, com extensão menor do que a da Graciosa; custaria menos do que estas com seus ramais; servia directamente a maior somma de interesses. Apesar de tudo isso, porém a primeira administração da província concluiu preferindo a Graciosa, e a assembleia provincial sancionou essa preferencia votando a lei nº 9, de 12 de agosto de 1854. (TOURINHO, 1973, p. 74)

A rivalidade dos portos, seria para Tourinho o motivo da escolha da estrada da Graciosa, que foi definida por critérios políticos. Segundo ele, havia interesse em anular o comércio de Morretes. O engenheiro cita o presidente Zacarias, quando este afirmava que “A estrada da Graciosa e o Porto de Antonina libertarão o commercio das forças caudinas do Rio de Morretes” (ZACARIAS, 1853 p. 92, apud TOURINHO, 1975, p. 75). O comércio de Morretes não foi prejudicado porque a Província teve que construir um ramal até a cidade e esta continuou como um ponto de embarque intermediário até o Porto de Paranaguá (TOURINHO, 1973, p. 75). Tourinho reforça sua crítica à questão dos portos, salientando que a disputa atrasou a construção da ferrovia Curitiba-Paranaguá. Segundo Tourinho, Antonio Rebouças apresentou a sugestão de mudar o traçado da Graciosa abonando a linha direta de São João de Antonina para substituir por outra que, passando por Porto de Cima e Morretes se dirigisse a Antonina. Nessa situação o trajeto aumentaria em léguas<sup>8</sup> e meia, e a ideia de Rebouças foi abandonada, apesar de que economizaria na construção de ramais. O projeto de Antonio Rebouças tinha sido apoiado pelo presidente da Província, André de Paula Fleury, mas a assembleia provincial não concordou com a proposta e representou contra a ideia enviando um documento ao governo provincial em 15/06/1867, pedindo que a proposta de Rebouças fosse abandonada, o que se fez.

Monteiro Tourinho fez uma descrição da construção da estrada da Graciosa, utilizando-se dos relatórios dos engenheiros envolvidos e dos presidentes da província e dividiu em dois períodos a análise da construção. Os primeiros dez anos da construção, de 1854 a 1864, foram pouco produtivos. No segundo período, de 1865 a 1873 a estrada foi efetivamente construída, incluindo o trecho de Curitiba a Antonina e os ramais para Porto de Cima e Morretes (TOURINHO, 1973, p. 77).

Foram responsáveis pela construção os engenheiros: Francisco de Freitas Villalva, Marine Chandler, Antônio Rebouças, Francisco Antonio Monteiro Tourinho e

---

<sup>8</sup> Léguas: refere-se a uma medida de comprimento, equivale a 6.600 m aproximadamente.

os engenheiros auxiliares: Gotlieb Wieland, Maurício Schwartz e Luiz Antonio de Araujo Parigot (FERRARINI, 1987, p, 80-87).

A construção da estrada foi iniciada em 20 de agosto de 1854, sob a responsabilidade do engenheiro Villalva, “como primeiro ensaio de estrada para carros executou-se posteriormente uma cava de 12 a 16 palmos de largura e 1250 braças de comprimento, desde sua margem direita do Capivary até o morro da margem esquerda do rio do meio” (TOURINHO, 1973, p.77). As obras tiveram início na região hoje pertencente ao município de Quatro Barras.

Em 1855, Beaurepaire Rohan, foi responsável por um atalho construído da Borda do Campo ao Taquari e um desvio do Morro do Bicho. Neste mesmo ano foi construída uma ponte no Rio das Pedras. Em 1856, foram feitas obras no Rio do Meio e na serra abaixo próximo ao Rio das Pedras. Em 1857, foram construídas as pontes do Rio Taquari e do Rio do Meio. Tourinho apresenta um resumo das obras realizadas na Estrada Graciosa até 1858:

Quadro 3 – Resumo das obras na Estrada da Graciosa até 1858

Estradas completamente acabadas	4.338,5 braças
Pontes construídas	5
Pontilhões	17
As pontes construídas eram:	
Capivary	120 palmos
Taquary	100 palmos
São João	50 palmos
Rio das Pedras	95 palmos
Rio do Meio	40 palmos

Fonte: Tourinho (1973, p.78)

O engenheiro Villalva foi substituído por Marine Chandler em novembro de 1860, o qual foi responsável pelas obras até 1864, quando assumiu o engenheiro Antônio Pereira Rebouças, que realizou novos estudos sobre a obra a ser realizada. Tourinho tece elogios ao presidente da Província André Augusto Fleury e ao engenheiro Antônio Rebouças, segundo ele, é a partir da administração de Fleury e Rebouças como engenheiro responsável que a obra recebeu o cunho técnico que lhe faltava (TOURINHO, 1973, p. 81). A partir de então, o trajeto da estrada foi dividido em quatro distritos:

- 1º Serra abaixo - De Antonina à Rio das Pedras
  - 2º Serra - Do Rio das Pedras ao Corvo
  - 3º Serra Acima- Do Corvo à Borda do Campo
  - 4º - Da Borda do Campo à Curitiba
- (Tourinho, 1973, p. 81)

Ainda, a partir das recomendações de Rebouças, não admitiam-se declives superiores a 7%, nem curvas inferiores a 22 metros de raio, salvo em casos muito especiais.

Esperava-se terminar a estrada em 30 meses, e para se alcançar esse objetivo, Rebouças realizou um orçamento para que fosse possível organizar um contrato de construção da via como um todo. Este plano não foi concretizado por conta da Guerra do Paraguai, e a continuidade da construção se deu por meio de obras por administração.

Em 1866, as obras tiveram um impulso, o segundo distrito, no qual haviam sido feitos poucos trabalhos, fora quase concluído, com as novas obras o tempo para se transpor a Serra reduziu para quatro horas. No ano seguinte, as obras continuaram e foram reconstruídos alguns trechos que haviam sido arruinados e outros, foram terminados. Com isso, o presidente da Província Polidoro César Burlamaqui autorizou o uso da parte já construída da estrada. Ainda em 1867, o engenheiro Francisco Antonio Monteiro Tourinho assumiu a direção das obras. Temporais que aconteceram em dezembro de 1868 e em janeiro de 1869 resultaram na destruição de vários locais (TOURINHO, 1973, p. 83).

Quando Antonio Luis Afonso de Carvalho assumiu a presidência da Província, em 1870, a estrada da Graciosa ainda estava incompleta, e ele tomou a iniciativa de mandar contratar todas as obras que faltavam, exceto: “o resto do 1º registro, morro do Bicho, não foi contratado por não aparecerem concorrentes, o ramal do Porto de Morretes não foi “haste pública” porque os estudos ainda não estavam feitos” (TOURINHO, 1973, p.84).

Em fevereiro de 1871, ficaram prontos 21 quilômetros da estrada e as pontes do Itupava, Bacacheri, Atuba e outros pontilhões. No ano seguinte as obras continuaram com maior empenho e, em 1873, a estrada foi concluída. O Morro do Bicho e a ponte do Porto de Cima foram as últimas obras realizadas. Tourinho descreve as obras nesse trecho, onde hoje encontra-se a pequena Capela do Anjo da Guarda, erguida em 1957.

Imagine-se, dizia o engenheiro director das obras, um estivado estreito em uma linha tortuosa com 5 kilometros de comprimento, na qual as estivas sobrenadavão em uma camada de lama barrenta de 3 a 4 palmos de espessura sobre um leito esburacado; figure-se fieiras de 10 ou 12 carroças com pesos superiores a 100 arrobas, enterradas umas até os eixos das rodas, outras com estes já partidos; figure-se as tropas a debaterem-se nesse mar de lama, dominando toda essa labutação infernal a grita e imprecações dos

carroceiros e dos tropeiros contra o governo e o engenheiro; e ainda assim ter-se-há remota ideia do que foi o morro do Bicho. (TOURINHO, 1973, p. 86)

Após 19 anos, foi com a finalização das obras no Morro do Bicho, que a Estrada da Graciosa foi concluída, em 1873.

Figura 3 – Capela Anjo da Guarda (2022)



Fonte: Acervo pessoal - CANHA, 2022

A capela do Anjo da Guarda foi construída em 1957, por iniciativa do Departamento de Terras e Colonização do Estado do Paraná, no local onde eram realizadas manifestações religiosas.

Monteiro Tourinho analisou os custos da construção da estrada da Graciosa. Estes custos envolveram a construção e a conservação das partes já construídas e a reconstrução de pontes e áreas afetadas por tempestades ou outras circunstâncias que destruíram obras que já haviam sido feitas. Para Tourinho, aproximadamente a metade do valor durante esses dezenove anos foi gasto na conservação e reconstrução (TOURINHO, 1973).

Tourinho criticou as acusações de gastos exagerados na construção da estrada. O engenheiro avaliou que foram questões técnicas e políticas que fizeram com que os custos fossem considerados elevados. Não havia experiência com a construção de outras estradas, em outras regiões do país, as estradas estavam em construção, assim como no Paraná. O trânsito cresceu durante o período de construção, assim o projeto teve que ser adaptado. O ramal para Morretes, por exemplo, não estava planejado inicialmente. Além disso, segundo Tourinho, naquele período, estudos para orçamento não eram pagos como deveriam, se o engenheiro cobrasse o que deveria a administração não aceitaria. Assim, os estudos para planejar as construções eram feitos parcialmente, não sendo possível construir um orçamento

adequado, constituindo em estimativas que eram usadas para conseguir as verbas necessárias para as obras. (TOURINHO, 1973)

Quanto ao que foi gasto efetivamente Tourinho, procurou discriminar assim:

Pessoal technicos .....	152:000\$000
Estudos traçados etc .....	37:600\$000
Conservação e reconstrução .....	760:000\$000
Construcção de 94 kilometros .....	<u>1.146:844\$000</u>
Despesa total .....	2.096:445\$000
A media do preço do kilometro foi pois de .....	12:200\$000
A légua custou .....	80:520\$000

(TOURINHO, 1973, p. 91)

Quanto à forma como se deu o financiamento das obras, Tourinho explica que o governo imperial foi responsável por parte dos pagamentos, e outra parte foi realizada por empréstimos feitos pela Província. Para ele, se a Província tivesse realizado um empréstimo para o total da obra, a conclusão desta teria sido mais rápida e o desenvolvimento econômico resultante da construção da estrada auxiliaria no pagamento do empréstimo.

A forma como a conservação da estrada foi organizada após a conclusão da obra também foi analisada por Tourinho. Em 1867, buscou-se inserir o sistema de conservação por cantoneiros. O termo cantoneiro significa a pessoa responsável pela manutenção de uma rede de estradas de uma região. No ano anterior havia sido aprovado um regulamento baseado em um modelo francês, para organizar tal sistema.

Para essa organização funcionar a administração da província deveria fornecer os materiais de empedramento, a ser depositada em cada cantão (região), a quantidade necessária para sua manutenção (TOURINHO, 1973, p. 92). Essa organização foi revogada pelo presidente da província, em dezembro de 1872.

Para contratação dos serviços de conservação, a partir de então, foi realizada uma projeção, um orçamento baseado em hipóteses ou analogias. E estes serviços foram postos em arrematação. Firmou-se o contrato com Diogo Rodrigues de Vasconcelos, a partir de março de 1875, por cinco anos.

No primeiro ano o contrato foi cumprido, o que favoreceu a inauguração de um serviço de diligências entre Curitiba e Antonina. Ainda em 1875, publicou-se um regulamento para a polícia de rodagem (TOURINHO, 1973, p.96).

O contratante compreendeu que a verba não seria suficiente e não teria lucros e por isso passou a ser descuidado com a conservação. O contrato foi transferido para o senhor José de Barros Fonseca. O primeiro contratante, reclamou a questão na justiça.

O engenheiro Monteiro Tourinho questionou em seu texto, a alegação que a estrada da Graciosa foi mal construída e por isso estava mal conservada. Tourinho cita o relatório do Presidente da Província, Frederico José Cardoso de Araújo Abranches para ilustrar a questão:

Esta estrada, tronco principal de viação do Paraná, que ao concluir e ser entregue ao trânsito podia-se considerar por seus declives suaves pela sua largura normal, pela excellencia do empedramento e solidez e elegancia de suas importantes obras de arte, em uma estrada modelo, não offerece hoje esse lisonjeiro aspecto.

As repetidas e prolongadas chuvas dos ultimos meses, a acção constante de um avultado trafego e a falta de uma conservação regular e uniforme em toda a estrada, tem dado lugar a quem ache ella em muitos pontos danificada, offerecendo extensões onde o macadam primitivo nem vestigios existem. (RELATORIO FREDERICO ABRANCHES, 15 DE FEVEREIRO DE 1875, apud MOREIRA, 1975, p.103)

Tourinho ainda afirmou que uma estrada não se manteria perfeita, tendo uma conservação desleixada.

Antes mesmo do término da construção da estrada da Graciosa, foram organizados esforços para prevenir seu desgaste, por exemplo a Lei nº 193, de 31 de março de 1869, cujo objetivo era evitar estragos nas estradas e padronizar as rodas de carros para definir a cobrança de taxas e impostos.

Art. 1º - As rodas dos carros que transitarem pela estrada da Graciosa terão largura nunca inferior a 0,11 m devendo ser de eixo fixo com comprimento que não exceda a 1,70 m.

Art. 2º Esta lei terá execução um ano depois de publicada.

Art. 3º Decorrido o lapso de tempo do artigo antecedente, os carros que não se acharem nas condições do artigo 1º pagarão o triplo do imposto” (LEIS DA PROVÍNCIA DO PARANÁ – TOMO XVI, p. 17 apud FERRARINI, 1987, p. 88.)

Com base na mesma lei o Presidente da província Ermelindo de Leão, decretou que:

a estação verificadora da barreira da Graciosa é inculbida de fazer matricula dos carros que transitarem pela estrada dependente a mesma barreira, fazendo-lhe imprimir na caixa do eixo de cada um dos que para esse fim lhe for apresentado um carimbo com algarismos abertos a fogo que indique o número do carro matriculado e o exercício dentro do qual tiver a mesma lugar” (LEIS DA PROVÍNCIA DO PARANÁ, TOMO XVII, p. 87 apud FERRARINI, 1987, p. 88)

Entre as dificuldades de se fazer a conservação da estrada da Graciosa, Sebastião Ferrarini (1987) menciona a postura dos proprietários de terrenos à margem da estrada, pois estes não permitiam que se tirasse pedras ou cascalhos necessários para a conservação das suas propriedades sem o devido pagamento por parte dos empreiteiros. O custo da mão de obra dos quebradores de pedras também foi apontado por ele como embaraço.

### 2.3 TRABALHADORES

A construção da Estrada da Graciosa se deu em um contexto marcado por mudanças em relação à questão do trabalho no Paraná e no Brasil. Conforme anúncios e documentos oficiais publicados no jornal “O Dezenove de Dezembro”, periódico que fazia as vezes de diário oficial do governo provincial, a mão de obra usada na construção da estrada era em grande parte assalariada, que coexistia com o uso do trabalho escravizado. Um mesmo trabalho poderia ser exercido por escravizados e livres.

Os escravizados trabalhavam em diferentes espaços: nas atividades tropeiras, nos engenhos de mate, nas cidades como artesãos, nos serviços domésticos e prestando serviços públicos. Na década de 1850 a população cativa do Paraná estava em declínio, como consequência da proibição do tráfico de escravizados para as regiões cafeeiras do sudeste (CÂMARA, 2011, p. 20).

Em março de 1855, um anúncio assinado por Saturnino Francisco de Freitas Villalva, engenheiro e diretor das obras da Estrada da Graciosa, convidava as pessoas que haviam se retirado das obras “antes da confecção das folhas de pagamento” para buscarem seus pagamentos com o prazo até o final do mês (O dezenove de dezembro, 07 de março de 1855). No mesmo periódico, foram publicados anúncios oferecendo trabalhos na estrada pelos quais os trabalhadores teriam direito ao valor de 600 réis<sup>9</sup> de diária, comida e rancho.

Em publicação no jornal O dezenove de dezembro, no dia 06 de junho de 1855, foram reproduzidas orientações do Presidente da Província Theófilo Ribeiro de

---

<sup>9</sup> A título de comparação, os valores cobrados por publicidade no mesmo jornal eram “os annuncios dos srs. assignantes pagarão uma modica retribuição, e os que não forem 100 rs por linha. Communicados, correspondencia e outras publicações conforme o ajuste. Folha avulsa 160 reis.” As assinaturas tinham esses valores: Por ano: 8\$000; por semestre: 4\$000 e por trimestre: 2\$500.

Rezende, sobre a contratação de trabalhadores, destinadas ao engenheiro Saturnino Villalva. Observa-se que seriam realizados contratos entre o governo e os trabalhadores, e os operários teriam direito a salários de acordo com sua função efetiva na construção da estrada.

Ao engenheiro Villalva \_ continuando as obras da nova estrada da graciosa, a seu cargo, embaraçadas pela escassez ou falta de trabalhadores, conforme v.m. verbalmente comunicou-me, e convindo que empreguem todos os meios de conseguir trabalhadores, em quanto não se lança mão de outras medidas para suprir essa escassez, que d'ora em diante se deve tornar mais sensível, pois que chega o tempo mais próprio de activarem –se os trabalhos da referida estrada, cumpre v.m. fazendo proceder anúncios procure convidar e contratar operários marcando rancho e comida, a diária de 600 réis para os simples trabalhadores (nos dias uteis de serviço effectivo) e, aos que tiverem officio de calceteiros e cavouqueiros a diária que se ajustar com as mesmas condições; e pois que aquellos, que até o presente se tem ajustado, facilmente abandonarão, quando lhes parece, os reajustes que fazem , os serviços, sem que haja meio legal de obriga-los e ao menos corrigi-los, cumpre que os engaje com contrato escrito com as solenidades legais e por tempo determinado, nunca menos de um ano ou seis meses ( Dezenove de dezembro, 06 de junho de 1855, p. 03)

O problema da falta de mão de obra perdurou. Em 14 de outubro de 1856, o engenheiro Villalva, fez a seguinte solicitação ao vice-presidente da província José Antonio de Carvalhaes “informo que está seguindo para a Graciosa a fim de acelerar o serviço na estrada da Graciosa; solicita o maior número de possível de trabalhadores, inclusive escravos da fazenda do Carmo” (CURITIBA, 2005).

Em 1856, um texto publicado no jornal Dezenove de Dezembro, informava que o chefe de polícia de Curitiba, havia realizado uma “penosa” viagem para se deslocar até o Litoral a fim de verificar uma denúncia sobre o desembarque de africanos no Porto de Guaratuba, a denúncia mostrou-se falsa e foi considerada a hipótese de ela ser um estratagema para “distrahir a atenção para o ponto diverso do escolhido pelos traficantes, ou então de propósito para cansar a autoridade com diligência inúteis” (CORREIO MERCANTIL, 11 de agosto de 1856, p. 02). Por fim, o texto reitera a importância da Estrada da Graciosa tanto para o Império quanto para Província, pois facilitaria o deslocamento e conseqüentemente a fiscalização das atividades de tráfico ilegal de escravizados na região.

Antes mesmo da conclusão da Estrada da Graciosa se fazia necessário organizar trabalhadores para fazer a conservação e manutenção da via. Em 1866, o governo da Província baixou instruções para organizar esse trabalho que seria feito por zeladores que seriam distribuídos nos quatro distritos criados. O zelador estaria sujeito a uma hierarquia na qual deveria responder primeiramente ao feitor e acima e

destes aos administradores e engenheiros da obra. Para exercer a função de zelador havia algumas exigências: idade, estado civil, bons antecedentes e saber ler e escrever. No documento não há menção quanto à questão racial. O regulamento do Presidente Ermelino de Leão, de 17 de maio de 1866, foi resumido por Sebastião Ferrarini:

O artigo 1º divide a estrada em quatro distritos: 1º de Antonina a Rio das Pedras; 2º do Rio das Pedras ao Ribeirão do Corvo; 3º do Ribeirão do Corvo ao Riacho das Laranjeiras a Borda do Campo; 4º da Borda do Campo a Curitiba. O artigo 2º trata dos zeladores que tem seu cargo os trabalhos de mão-de-obra da conservação quotidiana e constante de suas respectivas secções. Prestam obediência aos seus feitores, os quais estão sob as ordens de um administrador e dos engenheiros da estrada. O artigo 3º trata da nomeação dos empregados permanentes da conservação. O artigo 4º reserva as condições legais de admissão nos serviços da mesma: idade 18 a 45 anos; estado de saúde; experiência em serviço congênere; bons precedentes, preferentemente ser casado, saber ler e escrever. O artigo 5º ocupa-se exclusivamente dos feitores. O artigo 6º trata dos distintos zeladores: operários de conservação da estrada da Graciosa usarão sempre blusa azul de algodão ou de lã e um chapéu de palha pintado de branco, tendo na frente em tinta preta as iniciais E.G. e no braço esquerdo uma divisa vermelha com a mesmas iniciais. O artigo 7º trata dos trabalhos de conservação. O artigo 8º especifica o uso de material: pedra. O artigo 9º marca as tarefas a serem cumpridas em determinado tempo. O artigo 10º destina-se ao tempo de trabalho: os zeladores são obrigados a estar em serviço todos os dias úteis desde o nascer ao pôr-do-sol. O artigo 11º trata da habitação dos zeladores: o governo prestará a cada zelador uma pequena casa, situada dentro de sua secção, onde será obrigado a fiar residência. O artigo 12º trata dos instrumentos e utensílios que o governo oferece ao zelador, que terá que pagá-los em prestações mensais nunca excedentes a 1/10 do salário. São eles: 1 carrinho de mão, 1 enxada, 1 pá, 1 picareta, 1 foice, 1 machado, 1 marreta, 1 martelo, 1 alavanca, 1 macete. O artigo 13º diz respeito aos utensílios dos feitores, fornecidos sob as mesmas condições que os dos zeladores. São eles: 1 cordel ou fita de 20 metros (10 braças), 1 régua de 2 metros (1 braça), 3 cruzetas, 1 nível de prumo com indicação de declives. O artigo 14º relaciona-se aos utensílios da administração: 1 bandeirola, com o número do seu distrito e da secção, 1 anel de ferro para conferir o tamanho das pedras quebradas, 1 caderneta para anotações devidas. O artigo 16º relaciona-se às infrações e faltas. O artigo 17º diz respeito aos salários. O artigo 18º trata dos prêmios. O artigo 19º trata dos auxiliares e o artigo 20º das substituições” (LEIS DA PROVÍNCIA DO PARANÁ – TOMO XIII, p. 61, citado por FERREIRA, 1987, p. 89 e 90)

A preocupação com o estado da Estrada da Graciosa foi intensificada com a eclosão da Guerra do Paraguai, se fazia necessário fazer todos os reparos que fossem indispensáveis para o “trânsito de trem bélico”, a ordem foi dada ao engenheiro Antônio Rebouças para ser cumprida com a maior brevidade. Foi apresentado, então, um levantamento dos trabalhadores da estrada.

Entre a barreira e o rancho da nação ocupam-se 6 empreiteiros com 160 trabalhadores, pagos mensalmente conforme o serviço feito e verificado; e são: Joaquim Coelho: 20 trabalhadores; Tenente Coronel Manoel Gonçalves Marques: 30 trabalhadores; José Leonardo Silva: 25 trabalhadores; Joaquim

José Pontes 25 trabalhadores; Antônio José da Costa Lisboa: 20 trabalhadores; Manoel José Gouvêa 40 trabalhadores – 160 trabalhadores. Os últimos empregam-se só nos trabalhos de movimento da terra no novo traçado entre a barreira e o córrego Mancatira. Dirigidos imediatamente pela administração existem mais 147 operários, que com aqueles perfazem um número de 307; dos quais são 6 feitores, 2 ferreiros, 8 carpinteiros e serradores, 17 broqueiros, 6 pedreiros e 108 operários livres, a exceção de 9 – 147.  
(DEZENOVE DE DEZEMBRO, 17 de junho de 1865)

Com base neste trecho, podemos observar que haviam dois tipos de prestação de serviços, realizada por empreiteiros e pela administração pública. Aparece no levantamento que, naquele momento, escravizados estavam entre os trabalhadores da administração provincial. O texto não especifica em quais ofícios era empregada a mão de obra escravizada.

A construção da Estrada da Graciosa mobilizou políticos, engenheiros, administradores e inúmeros trabalhadores. Eram brancos e negros, livres e escravizados, imigrantes e ex-cativos, sobre quais ainda se tem muito a pesquisar.

#### 2.4. IMPACTOS ECONÔMICOS DA ESTRADA

Os engenheiros e irmãos André e Antônio Rebouças foram responsáveis por várias obras no Brasil e no Paraná durante a segunda metade do século XIX. Intelectuais negros que possuem uma história de vida muito significativa. André Rebouças (1838- 1998) e Antonio Pereira Rebouças Filho (1839 – 1874) eram negros e filhos do advogado e político Antonio Rebouças (1798-1880), formaram-se engenheiros na Europa em 1858 e ao retornarem ao Brasil projetaram obras públicas em várias regiões do Brasil (BARBOSA, ANJOS e SILVA, 2020).

Antonio Rebouças foi designado pelo governo imperial em 1864 para trabalhar na construção da Estrada Graciosa, o que levou o engenheiro a continuar em Curitiba até 1867. A nomeação de Rebouças se deu por uma série de dificuldades encontradas no desenvolvimento da obra, iniciada dez anos antes.

Rebouças, enquanto esteve em Curitiba, produziu relatórios sobre os trabalhos realizados na região, muitos deles estão acessíveis aos pesquisadores por estarem anexados aos relatórios dos Presidentes da Província, referem-se ao período de 1865-1869 (BARBOSA, ANJOS e SILVA, 2020). Além da Estrada da Graciosa, por conta das necessidades da Província, outros trabalhos foram encomendados ao engenheiro. Aqui, serão enfatizadas a participação de Antonio Rebouças na

construção da Estrada da Graciosa e na fundação da Companhia Florestal Paranaense. Sem esquecer que,

Antonio Rebouças ocupava um “lugar social” que lhe permitia discursar e ser ouvido pela sociedade paranaense, um lugar de poder, de estratégias, muito diferente do que era ocupado pelo negro escravizado ou do negro pobre alfabeto. Diferente do escravo, que sempre tinha a sua cor reforçada nas notícias, o negro intelectual assumia uma identidade “branca” nas mesmas publicações. Todavia, o que é possível observar, e que havia um silenciamento ou um acordo tácito em torno da menção de tal dado (BARBOSA, ANJOS e SILVA, 2020, p. 9).

Em 1872, foi instalada na Estrada da Graciosa uma madeireira de grande porte, fundada por Antônio Rebouças. Era a Companhia Florestal Paranaense, uma sociedade anônima com sede no Rio de Janeiro, autorizada pelo decreto imperial nº 4.887, em 5 de fevereiro de 1872. Foram adquiridos pinheirais por essa empresa, que organizou uma serraria, a primeira a vapor do Paraná no alto da Serra, às margens da Estrada da Graciosa (FERRARINI, 1987). A companhia foi dirigida por Antônio Rebouças até abril de 1873 (NOVO MUNDO, 23 de agosto de 1874, p.136) e depois por João Frederico Russel e Antonio Pinto Gomes, os irmãos Antônio e André Rebouças eram os principais acionistas.

Em janeiro de 1873, por ocasião da participação da Companhia Florestal do Paraná, na exposição Internacional de Viena, o jornal a Reforma: Órgão Democrático, publicou um artigo com uma descrição detalhada da Companhia Florestal Paranaense. Hoje, o lugar onde existia a empresa é uma pequena propriedade rural, alguns vestígios do tempo áureo dos negócios madeireiros podem ser observados, quando permitido pelo proprietário. Não foram encontrados estudos sobre tais vestígios, tampouco há política de preservação.

Figura 4: Ruínas da Companhia Florestal do Paraná (2020)



Fonte – Acervo pessoal - CANHA, 2020.

No que se refere às suas instalações, a Companhia Florestal era composta por:

Um edificio central de 24 metros de comprimento, e 10 de fundo, com dois pavimentos. Uma vasta estrebaria com deposito de feno na parte superior. Dous ranchos para habitação dos trabalhadores. Tres casas para habitação de empregados, armazéns e cozinha.

Um vasto edificio de 22 metros por 26 onde se acham collocadas todas as machinas e tem appensa uma ferraria com duas forjas, uma officina de carroceiro e um armazém de material.

Para o movimento da madeira na serraria ao entrar de uma para outras machinas usam-se polias diferenciadas, macacos hydraulicos e de parafusos, trilhos de ferro e outros aparelhos, e é por estes meios poderosos e pelo auxílio de grandes rodados que que tem-se podido trazer o serrar no estabelecimento toros dos maiores pinheiros, que se encontram nas matas da província (A REFORMA: ORGÃO DEMOCRATICO, 04 de janeiro de 1873, p.02)

Para a época, a Companhia Florestal do Paraná era uma empresa que usava novas tecnologias, e se destacava pelo uso da energia a vapor. O maquinário que a empresa possuía, também foi descrito no mesmo jornal.

A força motora consta de 2 locomoveis.

Uma força de 12 cavallos da fabrica Marshall, Sons e C. de Gainsborough que põem em movimento a grande serraria vertical e moverá a machina de appainar e moldar.

Outra de força de 10 cavallos, fornecida pela Milford & Lidgerwod, do Rio, que move duas serrarias circulares, a serraria vertical pequena e algumas machinas accessorias, que muito concorrem para a economia do estabelecimento e são: uma bomba, que eleva a água de um riacho proximo para alimentar as duas locomoveis  
uma machina de quebra milho em espiga para fazer fubá,

um cortador de capim e um rebolo. (A REFORMA: ORGÃO DEMOCRÁTICO, 04 de janeiro de 1873, p.02)

Para divulgar as possibilidades de uso do chamado pinho<sup>10</sup> do Paraná, ou seja, a araucária, Antônio Rebouças participou de exposições tanto no Brasil quanto internacionais. A partir de meados do século XIX, as potências imperialistas passaram a organizar exposições que eram chamadas de universais. Essas exposições reuniam em um único espaço riquezas que estavam espalhadas pelo mundo e poderiam ser exploradas, também eram mostradas novas máquinas para incentivar o avanço tecnológico (SANTOS, 2003, p. 02).

O Brasil participou das exposições de 1862 (Londres), 1867 (Paris), 1873 (Viena), 1876 (Filadélfia) e 1889 (Paris) (SANTOS, 2003, p. 10). Antes mesmo de abrir a Companhia Florestal, Rebouças apresentou o pinho do Paraná em uma exposição nacional de produtos naturais e industriais, e o pinho foi escolhido entre os produtos que representariam o Brasil na exposição de Paris, tendo recebido menção honrosa.

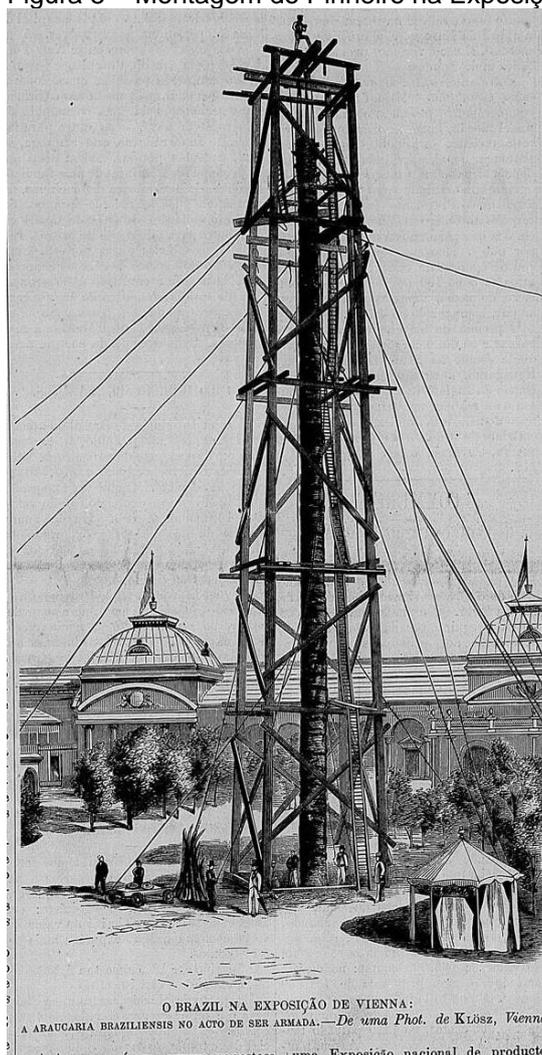
Na exposição de 1873, o Brasil enviou 250 expositores, o que não era considerado um número alto, e recebeu 250 medalhas em várias categorias e dois prêmios principais: ao Café do Brasil e à Companhia Florestal. A apresentação da Companhia Florestal em Viena chamou atenção pela ideia de levar uma araucária cortada em partes, que foi montada no centro de exposições.

Essa companhia teve a feliz ideia de mandar para a última Exposição de Viena uma planta completa, cortada em vinte e um pedaços, fora os ramos. Graças a sollicitude da comissão brasileira a árvore foi armada verticalmente em pé n'um lugar muito proeminente dos jardins à roda do edificio da exposição (NOVO MUNDO: PERIÓDICO ILUSTRADO DO PROGRESSO DA EDADE, 24 de novembro de 1873, p.33).

---

<sup>10</sup> Na época para fins comerciais eram chamadas de pinho várias espécies de coníferas que constituem o gênero botânico Pinus, tais como Abies, Larix, Damara, além da araucária. (NOVO MUNDO: PERIÓDICO ILUSTRADO DO PROGRESSO DA EDADE, 24 de novembro de 1873, p.34)

Figura 5 – Montagem do Pinheiro na Exposição de Viena



(NOVO MUNDO: PERIODICO ILUSTRADO DO PROGRESSO DA EDADE, 24 de novembro de 1873, p.33)

Além da Araucária, foram enviadas amostras de taboas, nós, frutos, resinas e carvão, além do prospecto e estatutos da companhia.

Em 1872, por meio do decreto 4.674, o governo imperial concedeu permissão para a construção de uma estrada de ferro, cujo trajeto iniciaria em Antonina, passaria por Morretes e terminaria em Curitiba. Foram beneficiários dessa concessão os engenheiros Antônio Rebouças, Francisco Antonio Tourinho e Mauricio Schwartz (TRINDADE, 2009, p. 11).

O objetivo inicial da Companhia Florestal era o processamento do pinho, para a confecção de embalagens para erva-mate e fornecer madeira para a construção da ferrovia que seria construída.

A Companhia não alcançou o sucesso almejado, entrou em declínio e passou a produzir para o comércio local. Os presidentes de província, Adolfo Lamenha Lins,

em fevereiro de 1876, e José Cesário de Miranda Ribeiro, em 1888, analisaram os problemas que atingiam a Companhia. Lins afirmava que as condições da Estrada, que possui muitas curvas e havia sido arruinada em alguns trechos, impedia o escoamento da quantidade de madeira produzida, isso prejudicava também a colônia que estava se formando em torno da Serraria. Ribeiro atribuiu à concorrência estrangeira e ao fato da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, não ter preparo para o transporte da madeira, o insucesso do empreendimento (FERRARINI, 1987).

Alexandre Dantas Trindade afirma que o trajeto da estrada de ferro que seria construída e da qual Rebouças era um dos beneficiários, “está na origem dos sérios conflitos entre Rebouças e os comerciantes de Paranaguá, o que teria entravado também outra iniciativa cara aos irmãos, a Companhia Florestal Paranaense” (TRINDADE, 2009, p. 12).

A comunidade que se formou no entorno da Companhia, teve um período de prosperidade que coincide com o funcionamento da empresa<sup>11</sup>. Uma escola foi organizada no local, no ano de 1877, onde lecionou o professor José Fernando Rouxinol, que também atuou na primeira escola da Borda do Campo, fundada em 1875 (FERRARINI, 1987).

O local também recebeu um ponto de parada das diligências que seguiam entre Curitiba e o Litoral, a partir de 1876. Neste ano foi inaugurado um serviço de diligências, que organizou uma linha de Curitiba para as cidades de Antonina e Morretes.

O pintor alemão Hugo Calgan retratou em uma aquarela, no ano de 1881, a Estação de Diligências e Oficina da Empresa Postal, no Alto São Francisco, em Curitiba. A imagem apresenta um visã das carroças e edificações usadas nessa forma de organização do transporte coletivo e de objetos pela população de Curitiba e do Litoral.

---

<sup>11</sup> A região onde a Companhia funcionou ficou conhecida por Florestal, e atualmente é um bairro do município de Quatro Barras.

Figura 6: Estação de Diligências e Oficina da Empresa Postal, no Alto São Francisco, em Curitiba, 1881 – pintora de Hugo Calgan



Fonte: Macedo (2018, p.117).

A linha passou a funcionar no dia 06 de janeiro de 1876, saía da Igreja matriz de Curitiba, tinha paradas no Florestal e no Guilherme (locais em Quatro Barras), onde mudavam os animais que puxavam as diligências. Em seguida paravam em São João da Graciosa, desta parada, seguiam para Porto de Cima, Morretes ou Antonina (FERRARINI, 1987).

As 6 horas da manhã o carro nº 1 (dos Reis Magos) partiu desta capital, dando passagem aos senhores Engenheiro da Província, Administrador dos Correios e Capitão Abreu; chegou à estação do Florestal às 9 1/2, tendo gasto 40 minutos para a mudança de animais e refeição dos passageiros; chegou ao Guilherme a 1 hora e 40 minutos, demorando-se ali 25. Em São João demorou-se 10 minutos com entrega e recepção de malas do correio, e seguiu viagem. Na entrada do Morro do Bicho foi alcançado pelo tufão, de que já demos notícias, o qual principiou do rumo de Noroeste e alcançou o Leste; não obstante o que chegou o carro a Antonina às 6 horas da tarde.

No dia 7 partiu o carro de Antonina às horas marcadas, trazendo mais 3 passageiros, e aqui chegou às 9 da noite.

A experiência demonstrou que a viagem de volta absolutamente não pode ser feita em igual tempo, pois que a subida da serra dá uma desvantagem de 3 horas. (Dezenove de Dezembro 12 de janeiro de 1876)

As paradas que o serviço de diligências organizou ao longo da Estrada da Graciosa, tornaram-se agências ou estações. Estas se constituíam em

galpões levantados em fazendas existentes ao longo dos caminhos, adequadamente preparados para abrigar tropeiros e viajantes. Além do pernoite era comum o fornecimento de alimentos mediante a retribuição previamente convencionada entre o estalajadeiro e os interessados. Os arrelhos das tropas, de modo geral, transportavam seus próprios alimentos, conseqüentemente preparavam sua comida nos descansos realizados durante o percurso das viagens (FERRARINI, 1987, p. 98).

A fotografia abaixo mostra uma pousada de tropeiros, no Alto da Serra, e foi publicada no livro **História de Quatro Barras**, de Sebastião Ferrarini (1987) e na reportagem “No tempo das diligências” produzida pelo site Gazeta do Povo, em 2009. Nestes meios não constam a data e o local exato de produção da imagem, também não é citado o nome do autor. A época provável de produção é meados da década de 1880 (FERRARINI, 1987, p. 71 e DESTEFANI, 2009). Na fotografia estão representados os meios de transporte característicos da época movidos a tração animal (carroção, charretes e diligências) e uma bicicleta.

Figura 7: Ponto de descanso ou de diligências. (meados de 1880)



Fonte: Destefani (2009)

A Casa do Guilherme, antigo rancho, foi transformada em agência com o advento do serviço de diligências. Ruínas dessa pousada encontram-se no trecho preservado da Estrada da Graciosa.

Figura 8: Casa de Pedra ou Casa do Guilherme, atualmente.



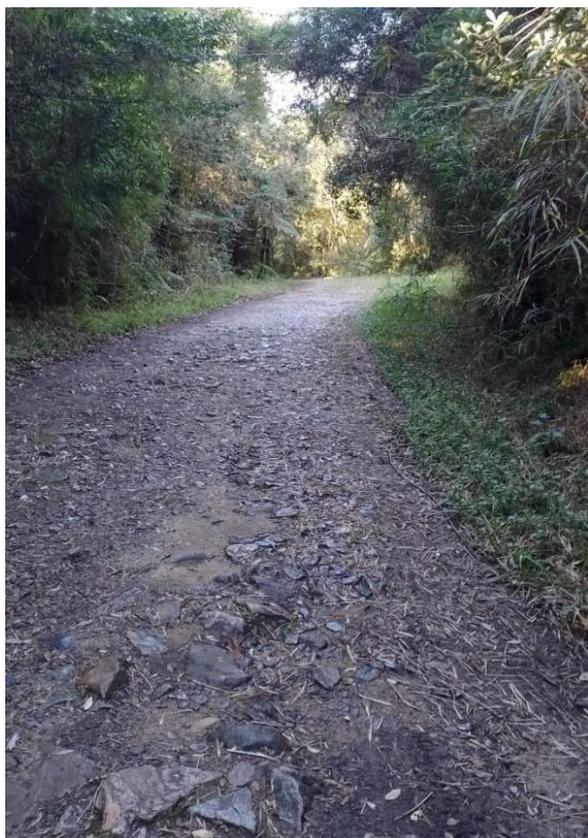
Fonte: Prefeitura de Quatro Barras, 2023.

Figura 9 – Placa indicando trecho original da Estrada da Graciosa



Fonte: acervo pessoal - CANHA, 2022

Figura 10 – Trecho original da Estrada da Graciosa



Fonte: acervo pessoal - CANHA, 2022

A inauguração da Estrada da Graciosa no ano de 1873, intensificou o tráfego comercial de produtos como erva-mate, madeira, gêneros alimentícios, entre outros (CHMYZ, CHMYZ, THOMAZ e BORA, 2004, p. 26). A extração da erva-mate passou a ganhar importância no Paraná, no século XIX, sendo considerada esteio da economia regional no período provincial. O transporte da erva-mate beneficiada era realizado por tropas de muares pelos caminhos da Graciosa e do Itupava. Em 1853, segundo Ruy Christovam Wachowicz, o Paraná possuía 90 engenhos de beneficiamento de erva- mate. Com a construção da Estrada da Graciosa o transporte passou a ser feito em carroções escravos (WACHOWICZ, 1988, p. 128).

A construção da Estrada da Graciosa gerou expectativa em relação à imigração no Paraná, pois a via poderia beneficiar os núcleos existentes e possibilitar a formação de outros, nas proximidades. Em fevereiro de 1878, no relatório do Presidente da Província do Paraná, Joaquim Bento de Oliveira Júnior, ao passar a administração para o vice-presidente Joaquim Marcondes, havia informações sobre as colônias que se formaram nos arredores da capital. Segundo tal relatório, doze núcleos de imigrantes tinham sido formados no entorno de Curitiba e dois desses núcleos se

encontravam às margens da Graciosa. A Colônia Argelina - hoje o bairro Bacacheri - "é a mais antiga de todas, situada a cinco quilômetros da capital, à margem da Estrada da Graciosa, tem hoje uma população de 132 almas" e a Colônia Santa Cândida que "foi fundada em 1875 em boas terras à margem da Graciosa 12 quilômetros da capital. Tem 64 lotes e lotes ocupados por 325 pessoas, havendo capella no centro da Colônia e uma escola promíscua" (DEZENOVE DE DEZEMBRO, 1º de maio de 1878, p. 2).

À margem da Estrada da Graciosa também foi fundada em 1887 a Colônia Maria José<sup>12</sup>, junto à Colônia Presidente Faria (Colombo), era então constituída por 13 lotes, cujos proprietários eram de origem italiana. Hoje a Colônia Maria José é um dos bairros do município de Quatro Barras.

Em 1876, em um relatório apresentado para a Assembléia Legislativa, Adolpho Lamenha Lins<sup>13</sup> defendia que a maneira mais higiênica para a exportação de erva-mate seriam as barricas. Barricas eram "caixas de pinho forradas de chumbo ou de lata" (FERRARINI, 1987, p.407). As barricas eram usadas para embalar outros produtos, como o trigo, por exemplo. Lamenha Lins argumentava que as barricas deveriam substituir os sacos de couro ou surrões, considerados por ele inadequados para transportar o mate para exportação. Assim, fábricas de barricas foram constituídas para produzir caixas para o transporte da erva-mate.

As fábricas de barricas foram criadas em Curitiba e nos municípios próximos para atender a demanda por tal produto. Na capital ficavam as fábricas maiores, as de menor porte no entorno. Próximas à estrada da Graciosa, na região em que hoje pertence ao município de Quatro Barras organizaram-se duas fábricas, uma na região em que hoje é a sede do município, e outra na Colônia Maria José. A primeira, pertencia à família de João Creplive Sobrinho. A fábrica da Colônia Maria José pertenceu à família Bettinardi, depois mais uma barricaria foi construída às margens do Canguiri, de propriedade de Carlos Sbrissia. Nestas fábricas eram produzidas tabuinhas, achas e aduelas de pinheiro. Essas peças eram usadas para fabricar barricas, baldes e tinas para uso doméstico, e também peças de madeira usadas então, para cobrir as casas (FERRARINI, 1987).

---

<sup>12</sup> Na época da fundação a região pertencia a Piraquara.

<sup>13</sup> Lamenha Lins, foi presidente da Província do Paraná, entre 13/06/1873 e 02/05/1875. CASA CIVIL GOVERNANTES NO PERÍODO IMPERIAL, Disponível em: <https://www.casacivil.pr.gov.br/Pagina/Governantes-no-Periodo-Imperial>. Acesso em 24 de abril de 2022.

## 2.5. RELATOS E IMPRESSÕES SOBRE A ESTRADA DA GRACIOSA

Narrativas dos viajantes permitem por meio das impressões expostas a compreensão das ideias científicas ou do senso comum que estavam presentes na época dos relatos, por conta disso estes textos apresentam um caráter de documento histórico. As ideias divulgadas graças à publicação destes textos acabaram sendo assimiladas e passaram a fazer parte do repertório de idéias sobre o Brasil ou sobre os locais mencionados (ANDRADE, 2005).

Os relatos de Thomas P. Bigg Wither e de Dom Pedro II, apresentam uma visão do trajeto entre o litoral e Curitiba, nos anos de 1872 e 1880, na perspectiva desses sujeitos históricos.

Entre os anos de 1872 e 1875, o engenheiro inglês Thomas P. Bigg Wither esteve em viagem ao Brasil, ele fazia parte do grupo contratado pelo engenheiro sueco Christian Palm, para desenvolver estudos para a construção de uma linha férrea e um serviço de barco a vapor para ligar Curitiba ao Mato Grosso. Suas experiências no Brasil e no Paraná foram publicadas em Londres, em 1878. Segue um trecho em que descreve a passagem pela Estrada da Graciosa:

A maioria preferiu subir á pé por causa dos solavancos, pois a carroça não tinha molas, embora (exceto um percurso de perto de 5 milhas que ainda não tinha sido empedrado) a estrada fosse de primeira classe, dando grande crédito aos engenheiros que a traçaram e construíram nessa difícil serra. É pena que tão bonito e custoso trabalho, cujas condições são tão importantes para o progresso da província, fosse deixado nas condições deploráveis em que encontrei grande trecho, dois anos depois. A desapropriação do dinheiro levantado com o imposto de barreira não seria permitida em muitos outros países, além do Brasil. (BIGG- WITHER, 1974, p. 69)

Em 1872, a Estrada da Graciosa estava em vias de ser concluída e o relato do engenheiro reforça a dificuldade de sua construção e manutenção em bom estado. Monteiro Tourinho atribui essa dificuldade a tempestades que aconteceram na época e ao aumento do tráfego.

Viamos agora a vantagem de haver cinco cavalos em cada carroça, o que até então estivera em desacordo com nossas noções de proporção. Estávamos agora inclinados até a duvidar que uma junta de elefantes pudesse movimentar cada carroça naqueles caminhos. (BIGG- WITHER, 1974, p. 70)

Ao chegar ao “alto do desfiladeiro” o grupo se dirigiu a uma pousada a qual se referiu como: “nosso tropeiro alemão chamava de hotel”. Além do hotel, no local havia uma venda: “Ao entrar no pequeno chalé de madeira, a que aportávamos, descobrimos tratar-se de pequena casa comercial, com prateleiras nas paredes em torno de toda a sala, sobre as quais estava arrumada a mais curiosa variedade de

artigos” (BIGG- WITHER,1974, p. 72). Bigg-Wither descreveu o dono do comércio como um alemão mal- encarado, e ficou surpreso com a alimentação disponível para os hóspedes e assim descreveu:

O vendeiro deve ter percebido a nossa tristeza, porque saiu, para voltar alguns minutos depois, arrastando enorme quarto de boi, cru e sujo. Esse, ele disse, podia ceder, se quiséssemos nós mesmos assá-lo, pois havia um rancho do lado de fora, onde podíamos acender fogo para tal fim. (BIGG- WITHER,1974, p. 72)

Em seu livro, também apresenta suas impressões sobre a fauna e a flora da região. Ele descreve também a segunda parada feita pelo grupo, ainda na Estrada da Graciosa, onde conheceram o Engenheiro Antônio Rebouças e a Companhia Florestal. Sobre seu breve contato, contou:

Não havia muito tempo para uma visita às serrarias, mas confesso que fiquei surpreso ao verificar que a força motriz era a vapor e não a água. A dificuldade e despesas consequentes da colocação de várias peças do engenho no alto da Serra tinham sido enormes e não me saía da cabeça a ideia de que a força hidráulica poderia ter sido aproveitada com a mesma eficiência e por muito menos. Mas, de qualquer forma, todo elogio é devido ao sr. Rebouças, o primeiro a utilizar sistematicamente a ótima madeira daquela região (BIGG- WITHER, 1974, p.75).

A viagem mais valorizada pela cidade de Quatro Barras é a passagem de Dom Pedro II pelo Paraná. Esta viagem deixou vários relatos sobre a Estrada da Graciosa. Em 17 de maio de 1880, D. Pedro II e a comitiva imperial embarcaram no Rio de Janeiro e se dirigiram ao Porto de Paranaguá. Acompanhavam Dom Pedro II na comitiva: a Imperatriz Dona Teresa Cristina e os ministros: Dr Manuel Buarque de Macedo, Almirante Joaquim Marques de Lisboa (FERRARINI, 1987, p. 129).

Estes relatos foram publicados por exemplo, no livro de memórias do jornalista Ernesto Mattoso, **Cousas do Meu Tempo**, de 1916, no **Diário de Dom Pedro II**, guardado no Museu Imperial de Petrópolis, publicado em 1859 e em vários jornais do período. O historiador paranaense David Carneiro (1904-1990), escreveu o livro **A Espetacular Viagem de Dom Pedro II**, publicado por volta de 1930, onde analisou os registros feitos pelos jornais da época da visita de Dom Pedro II ao Paraná. Esta obra foi republicada em cinco fascículos pelo jornal Gazeta do Povo, a originalidade da obra foi preservada. David Carneiro consultou os seguintes jornais: Jornal do Comércio, Gazeta de Notícias, Dezenove de Dezembro e Cruzeiro, completou a pesquisa com depoimentos.

Aqui foram selecionados alguns trechos desses relatos, que assinalam situações referentes à passagem de Dom Pedro II pela Estrada da Graciosa.

O imperador e a comitiva chegaram a Antonina no dia 20 de maio, e no mesmo dia iniciaram a viagem à Curitiba pela Estrada da Graciosa. Como não foi possível à comitiva chegar em Curitiba antes do anoitecer, foi preciso improvisar o pernoite de Dom Pedro II e da comitiva no caminho, ou seja, na Estrada.

O pernoite foi organizado no Rio do Meio, em um rancho de parada de tropeiros, onde existia uma venda e uma casa que pertencia à viúva do Senhor Manuel Ramos. “De Antonina começa a estrada da Graciosa, que é macadamizada e galga a serra do mar na altura de 850 mts. Tem essa estrada 81 quilômetros de extensão e é considerada a segunda estrada de rodagem do império” (JORNAL DO COMMERCIO, citado por CARNEIRO, 2003, p. 7).

Ainda o Jornal do Comércio descreve a fauna

[...]a árvore característica dessa parte da província é o pinheiro (araucaria brasiliensis) que cresce até a altura de 40 metros, formando os magestosos pinhais que se estendem a muito grande distância. Aos lados da Estrada da Graciosa, vstam-se constantemente florestas de erva-mate, principal riqueza da província e que lhe dá um lucro annual de mais de 4.000:000\$” (JORNAL DO COMERCIO, s/d citado por CARNEIRO, 2003, p. 7)

No dia 20 de maio, Dom Pedro II descreve o que viu na Estrada da Graciosa, assim:

As 6h e 35' cheguei a casa do Rio do Meio, onde dormi. Que diferença de temperatura! O céu parecia prometer geada. No caminho de Antonina até encontrei talvez 50 a 60 carros, como os dos alemães de Petropolis, conduzindo principalmente ou exclusivamente surrões e barricas de mate. Também levam bananas de que vi grandes plantações de grandes cachos, porém de má qualidade. (DOM PEDRO II, 2008, p. 14)

Outra notícia trazia uma descrição da viagem até o Rio do Meio

Quase no alto da Serra S. M. O Imperador por convite do deputado Alves Araujo, apeou-se para admirar o esplêndido panorama que dali se descortinava. Viam-se as cidades de Morretes e Paranaguá, a baía, barras, o farol, as ilhas, e mais além no alto mar o paquete Cervantes que navegava para o Rio. A viagem continuava agradável até um pouso denominado Rio do Meio, onde SS.MM chegaram às 6 horas da tarde, hospedando-se em casa da viúva Ramos e passando aí a noite de 20”. (JORNAL DO COMERCIO, s/d citado por CARNEIRO, 2003, p. 10)

A Gazeta de Notícias fez críticas à esse episódio da viagem:

Afinal, depois de muitas peripécias grotescas, algumas delas de um ridículo indescritível, chegou-se ao desejado pouso do Rio do Meio, hoje pouso Imperial, à margem esquerda da Estrada da Graciosa, serra do mar, quilômetro 40.

Os cômodos para SS.MM foram arranjados na pequena casa de negócios da viúva.

A falta de conforto, a desordem no serviço de mesa, o desespero que se tinha apoderado de todos, por não saberem como passar o resto de uma noite chuvosa, fria e de serração, que não permitia ver a um metro de distância, era o quadro triste que mais vinha comprometer a situação.

David Carneiro cita Ernesto Matoso, jornalista que acompanhava a comitiva para o jornal O Cruzeiro, e que descreveu esse dia assim:

O tal pernoite no Rio do Meio, foi aborrecidíssimo, para não dizer excessivamente cômico.

O incansável Dr Corrêa de Menezes, chefe de polícia da província, era quem tudo organizava sem resgatar sacrifícios, sem medir dificuldades

Fomos todos agasalhados no rancho e no casebre nº 2, tendo sido preparada a tal vendola para hospedagem dos imperantes. Que cômico palácio imperial provisório.

Internamente as paredes da vendola tinham sido decoradas com peças de morim, galões e cadarços de côr. Uma mascarada da roça, mas ainda assim decente, constituindo tudo um verdadeiro milagre feito pelo dr C. de Menezes.

As 10 horas da noite, quando nos separamos, não para dormir, mas apenas para passar a noite sob coberta enxuta, ao apear-me a mão disse o meu sempre lembrado amigo conselheiro Buarque:

Que capricho cruel! ... Consolem-nos...não há remédio!!

E exato meu caro conselheiro, saber-se o que deve fazer não é saber-se o que se fará, retorqui-lhe, também profundamente desiludido quanto ao conforto que esperava encontrar em toda a parte, visto fazer parte de uma comitiva imperial.

As 4 ½ já estava posta a mesa de café, abundante em doces, sandwich, biscoitos e finas iguarias apropriadas à primeira refeição do dia, em mesa imperial, já se vê.

Outro milagre de Dr Meneses!

A imperatriz exigiu que a dona de casa viesse à mesa e a pobre velha teve que se sentar junto dela. Isto deu lugar ao seguinte diálogo:

\_ Então dormiu bem? Perguntou-lhe a imperatriz

\_ Não, minha senhora?

\_ Por que? Esteve doente?

\_ Não é que possuo uma cama e é boa, que tive que da para VV.MM de maneira que fui obrigada a dormir na esteira, no chão, e não preguei o olho!

Os presentes riram-se bastante, da sem cerimônia velha, cujos cachos de cabelos caíam de ambos os lados da fronte... (MATOSO, s/d citado por CARNEIRO, 2003, p. 10 e 11)

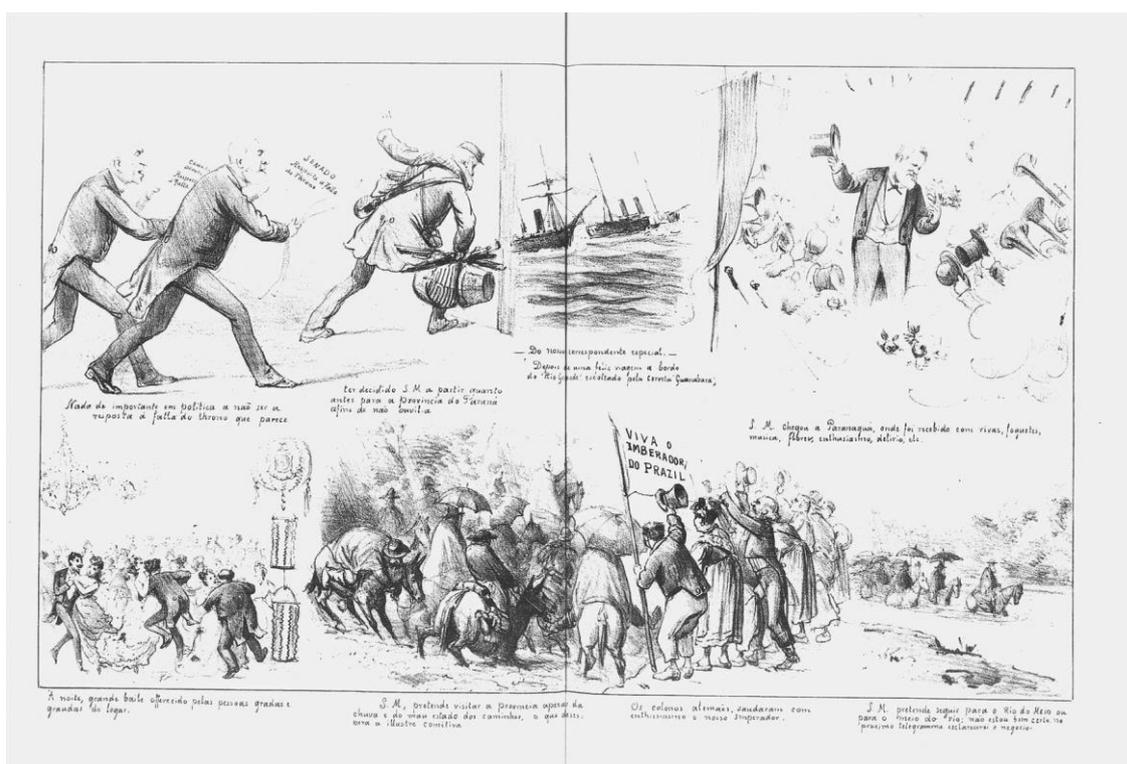
Ernesto Matoso, dizia que os repórteres não sabiam o que era viajar com Dom Pedro II, o episódio do Rio do Meio evidenciava tanto a simplicidade do imperador quanto o descontentamento da comitiva. “O Dom Pedro dormiu em um exíguo quarto com cheiro de tinta, na casa da viúva Ramos, teve espírito esportivo, mas alguns senhores acompanhantes esperavam abrigo em “Palace Hotel” (SANTOS, 1959, p. 31).

A viagem de D. Pedro II e de sua comitiva, rendeu muitos comentários nos jornais, inclusive charges de Angelo Agostini na Revista Ilustrada. Uma das críticas apresentadas nas charges refere-se às dificuldades enfrentadas pela comitiva na subida da Serra pela Estrada da Graciosa.

Nesta charge de Angelo Agostini publicada na Revista Ilustrada em 22 de maio de 1880, pode-se observar algumas críticas à viagem de Dom Pedro II ao Paraná. No primeiro quadro aparece Dom Pedro II dando as costas para um deputado e um

senador que estão atrás dele, fazendo parecer que o Imperador estava em fuga. No quadro seguinte vemos uma representação da viagem do Imperador a bordo do navio Rio Grande, sendo escoltado por outro barco denominado “Guanabara”. Nos quadros seguintes estão representadas homenagens feitas ao Imperador, em Paranaguá e no último quadro a continuidade da viagem em direção a Curitiba pela Estrada da Graciosa. O imperador aparece cruzando um rio em meio às águas, não está atravessando por meio de uma ponte. Abaixo do desenho, lê-se “S.M. pretende seguir para o Rio do Meio ou para o meio do rio; não estou bem certo, no próximo telegrama esclarecerei o negócio”. O que parece ser uma crítica às condições da Estrada da Graciosa, e aos custos para a sua construção e manutenção, que eram motivos de reclamações de populares e políticos daquela época.

Figura 11- Dom Pedro no Rio do Meio



Fonte: REVISTA ILUSTRADA, Rio de Janeiro, 22 de maio de 1880, p. 04.

Nesta outra charge, também de Angelo Agostini, a comitiva do Imperador é representada sofrendo inúmeros acidentes ao se deslocar pela Serra do Mar.

Figura 12 – A Viagem de Dom Pedro à Província do Paraná



Fonte: REVISTA ILUSTRADA, Rio de Janeiro, 10 de junho de 1880, p. 3.

Outra parada foi feita pela comitiva na Companhia Florestal, que já entrava em declínio. Em seu diário, Dom Pedro II descreveu o que viu em sua visita à Companhia Florestal. O Imperador diz que a Companhia possuía “uma área de 600 braças sobre 150.” A empresa estava há cinco anos abandonada e dois empregados esperavam receber seus pagamentos há quatro anos. Dom Pedro II fez anotações específicas sobre os valores e sobre o comércio da madeira: “A primeira remessa de tábuas de pinho deu no Rio 2\$000 mais por duzia que o Americano. A segunda, por falta de cuidado, apodreceu em metade dos lugares onde a deixaram no trânsito. O depósito de 5.000 tábuas está metade podre” (DOM PEDRO II, 2008, p.15).

Os jornais publicaram anedotas sobre a situação que passaram no Rio do Meio. Segue um exemplo: “Em caminho, quando o caso urge, destaca-se da comitiva e vai apanhar parasitas. À noite dança e ouve discursos. Este é o único tempo de repouso que tem o atual ahasverus<sup>14</sup> do Paraná: enquanto a retórica floresce, SM ressona” (CARNEIRO, 2003 p. 12).

<sup>14</sup> Se refere ao Judeu Errante, que era um sapateiro em Jerusalém que ao ver Cristo passando com a Cruz o teria empurrado, e por isso foi condenado a vagar sem destino até o final dos tempos. Mito do Judeu Errante. Biblioteca Central Irmão José Otão, PUC PR, 2009. <https://biblioteca.pucrs.br/curiosidades-literarias/voce-conhece-o-mito-do-judeu-errante/>

Nas anotações referentes à passagem de Dom Pedro II e de sua comitiva na estrada da Graciosa, ainda encontram-se referências sobre algumas plantas e sobre os imigrantes alemães. Os alemães foram elogiados pelo imperador, que os descreveu como: “belos rapazes de família alemã” ou “crianças lindíssimas”, ao contrário dos moradores da Serra do Mar, sobre os quais escreveu: “as cores dos habitantes da baixada pareceram-me, em geral más, de quem sofre do fígado” (DOM PEDRO II, 2008, p.14).

Sobre a passagem da comitiva imperial pela Estrada da Graciosa, quando do retorno para o Rio de Janeiro, que se deu no dia 03 de junho poucas informações foram destacadas por David Carneiro que comenta a seguinte notícia:

a viagem para a marinha fêz-se felizmente sem acidente algum, e sendo em todos os sítios povoados por onde passavam os Augustos Soberanos, saudados pelos habitantes, que entoando vivas, despediam-se dos soberanos” (CARNEIRO, 2003, PARTE 4, p. 4).

A passagem de D. Pedro II, pela Estrada da Graciosa, e conseqüentemente, por Quatro Barras, é destacada na memória do município. Em 1950, por meio de ação do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense e do Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná, foi inaugurado um marco em granito, ao pé de um pinheiro, sob o qual, muitos acreditam que o Imperador e sua comitiva teriam descansado. FERRARINI, 1987, p. 134). Este pinheiro não existe mais, pois foi atingido por um raio, no local permanece o bloco de granito e foi inaugurada uma escultura de pinheiro estilizada.

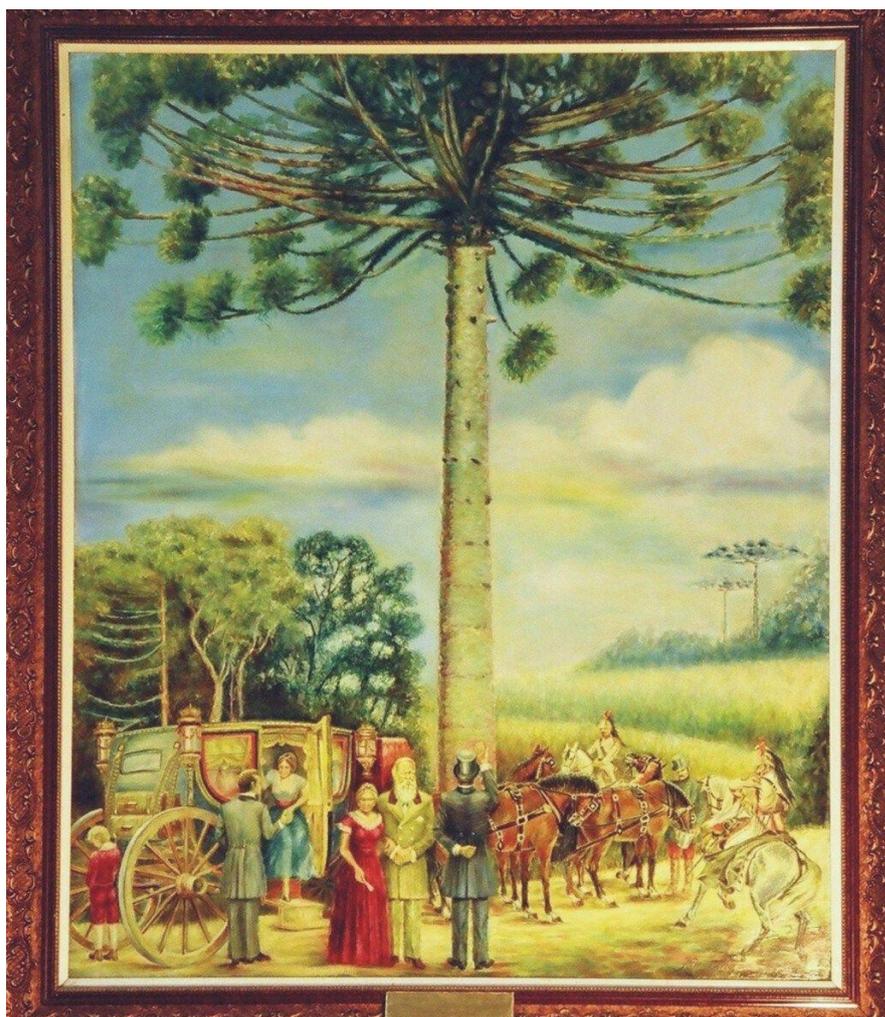
Figura 13 – Monumento Pinheiro de Dom Pedro II



Fonte: CANHA, 2022.

A prefeitura guarda uma tela encomendada por Sebastião Ferrarini em comemoração ao sesquicentenário do nascimento de Dom Pedro II. A pintura foi realizada por José Demeterco quando o pintor estava ligado à Escola Tecnológica do Paraná e foi doada ao Município de Quatro Barras em 21 de maio de 1986. A obra encontra-se na Prefeitura Municipal.

Figura 14 – Tela Pinheiro de Dom Pedro II – pintura de José Demeterco, 1976.



Fonte: Site Prefeitura de Quatro Barras

Segundo o historiador Luis Fernando Pereira Lopes, a ideia de Dom Pedro II ter repousado sob um pinheiro em sua passagem pela Estrada da Graciosa é uma fantasia criada pelo historiador Romário Martins (1874-1948). Segundo ele “Romário ao ser perguntado qual fonte ele teria consultado respondeu, nenhuma! O pinheiro é tão bonito que... (PEREIRA, 1996, p. 149). Romário Martins fazia parte do Movimento Paranista, escreveu várias obras sobre a História do Paraná buscando abordar a identidade dos paranaenses, também criou alguns mitos fundadores, segundo Pereira é o caso do Pinheiro de Dom Pedro II. A simbologia do pinheiro ou araucária é muito significativa para o movimento Paranista, “o pinheiro é escolhido para representar não somente o paranaense do futuro, o ideal de construção do movimento paranista, mas o próprio Estado do Paraná (PEREIRA, 1996, p. 146).

A estrada da Graciosa passa pela sede do Município de Quatro Barras. Este trecho foi nomeado como Avenida Dom Pedro II, em homenagem à passagem do

Imperador e sua comitiva na Província do Paraná, por lei municipal em 28 de novembro de 1968 (FERRARINI, 1987, p.364). Estes marcos indicam a valorização que a cidade de Quatro Barras atribui à passagem de Dom Pedro II pela Estrada da Graciosa.

## 2.6 NOVOS CAMINHOS PARA O MAR, E A PATRIMONIALIZAÇÃO DA ESTRADA DA GRACIOSA

Ainda, enquanto a Estrada da Graciosa estava sendo construída, o projeto de se fazer uma estrada de ferro ligando Curitiba ao Litoral começou a ser idealizado. Os irmãos André e Antônio Rebouças, engenheiros especializados em projetar pontes e estradas de ferro, realizaram um estudo e apresentaram uma proposta pedindo a concessão para a construção da estrada de ferro.

A concessão foi entregue para os engenheiros Antônio Rebouças, Francisco Antonio Monteiro Tourinho e Mauricio Schwartz em janeiro de 1871. Em julho do mesmo ano, Rebouças iniciou os estudos definitivos da via férrea (ALVES, 2008, p. 48). O início do traçado da ferrovia, pensado para ser em Antonina e passar por Morretes, reavivou as disputas entre as cidades do Litoral: Paranaguá e a família Correa contra Antonina e Morretes e a família Araújo. Os Corrêa, com mais prestígio junto ao império, conseguiram que o projeto fosse modificado. Um novo decreto de concessão foi feito em 1879 e os direitos foram passados para a *Compaigne de Chemins de Fèr Brèsilien*, sediada na França. “Esta empresa, representada por Francisco Pereira Passos, aprovou o traçado da via, que foi executado pela dupla de engenheiros Rodolpho Alexandre Helh e Luiz da Rocha Dias , baseado na diretriz estabelecida por Antônio Rebouças, que falecera em 1874” (ALVES, 2008, p. 48).

Dom Pedro II quando esteve em viagem ao Paraná, em 1880, participou do Ato Inaugural da ferrovia, e a obra teve início neste mesmo ano. A ferrovia foi finalizada em 1885. Com a inauguração da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, a Estrada da Graciosa foi perdendo sua importância comercial, mas manteve sua influência regional (CHMYZ, CHMYZ, THOMAZ e BORA, 2004, p.28).

Com a chegada dos automóveis e depois dos caminhões no Paraná, no início do século XX, a Estrada da Graciosa passou por um momento de renovação, foi reformada, as pontes fortificadas e placas de sinalização de trânsito foram implantadas.

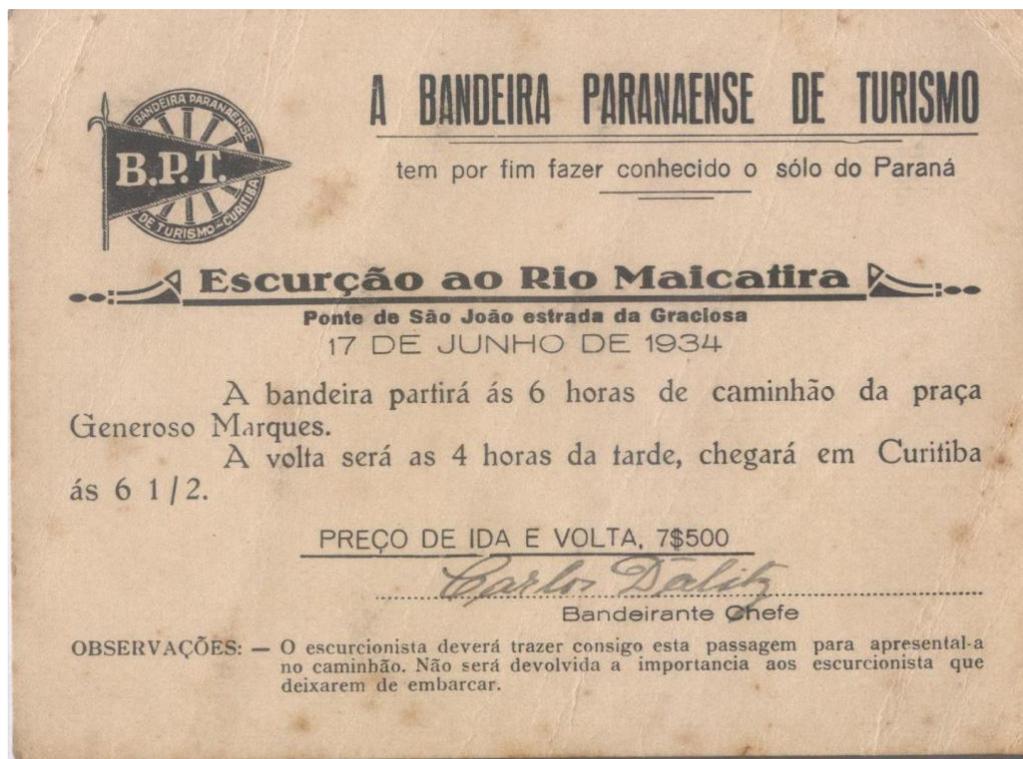
As vias de ligação entre Curitiba e o Litoral passaram a ter, além da função de escoamento da produção, a função turística, sendo a própria Estrada, atrativo turístico por conta de sua história. A fotografia de turistas na década de 1920 e o bilhete de uma excursão para o Rio Maecatira promovida pela empresa A Bandeira Paranaense de Turismo no dia 17 de junho de 1934, são documentos que retratam essa transformação no significado atribuído à Estrada da Graciosa.

Figura 15: Excursão na Estrada da Graciosa (década de 1920)



Fonte: Boletim do: Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense: Comemorativo ao primeiro centenário da Estrada da Graciosa, 1873-1973. Curitiba, v. 19, 1973 p.154

Figura 16: Bilhete de excursão para o Rio Maecatira, 1934.



Museu Paranaense, 2023.

No dia 27 de março de 1969 foi inaugurada a rodovia BR-277, totalmente asfaltada, iniciando em Foz do Iguaçu, até o porto de Paranaguá. Assim, a Estrada da Graciosa deixou de ser a única que ligava o Planalto Curitibano ao Litoral. Por falta de manutenção, a Estrada da Graciosa passou a ser pouco utilizada.

Em 1977, quando da comemoração dos 144 anos de emancipação do Paraná, a Estrada recebeu reformas e foi criado o parque Turístico da Graciosa<sup>15</sup>. No trecho de subida da Serra do Mar foram executadas obras pelo Departamento de Estradas e Rodagens DER, assim, foram remodeladas algumas áreas de lazer já existentes ao longo do deste trecho da rodovia, além de paisagismo e sinalização, e de equipamentos de lazer como quiosques e estacionamento, sanitários (GAZETA DO POVO, 19 de dezembro de 1977).

<sup>15</sup> A legislação referente a criação do Parque foi publicada alguns anos mais tarde por meio do Decreto Nº 7.302 de 24 de setembro de 1990. Disponível em: [https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1990/dec\\_7302\\_1990\\_parqueestadualgraciosa\\_pr.pdf](https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1990/dec_7302_1990_parqueestadualgraciosa_pr.pdf)

A partir de 1984, houve a preocupação do Estado em regularizar, por meio de legislação, a região da Serra do Mar. Neste ano foi criada a Área de Proteção Ambiental (APA) da Serra da do Mar, com 67 mil hectares, abrangendo os municípios de Campina Grande do Sul, Antonina, Morretes, São José dos Pinhais, Piraquara e Quatro Barras.

Em 1986, ocorreu o Tombamento da Serra do Mar, por meio dos esforços do Conselho Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico do Paraná. O processo está registrado sob o número 001/86, inscrito no livro Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico do Estado do Paraná. A área tombada possui 386 mil hectares e "compreende unidades ambientais diferenciadas pela conformação e pela característica da vegetação, distinguindo-se a serra propriamente dita de vales intermediários, o planalto e a planície costeira" (PARCHEN, 2006, p.30). A área do parque abrange os municípios de Antonina, Campina Grande do Sul, Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá, Piraquara, Quatro Barras, São José dos Pinhais e Tijucas do Sul.

Entre as justificativas para o tombamento da Serra do Mar, apresentadas pelo Conselheiro relator, o professor e ambientalista Roberto Ribas Lange, está o papel histórico que a Serra do Mar representa:

No início da conquista o colonizador avança para o interior dos rios, em canoas escavadas em troncos de árvores, até encontrar a serra, sereníssimo obstáculo que era superado com imensas dificuldades.

Nessa época, a Serra do Mar desempenhava um só papel na atividade econômica e social da Comunidade Paranaense: um terrível obstáculo entre a Marinha – civilização – e os Planaltos do Interior.

Ao longo de toda a nossa história, não perdeu a Serra essa característica. A Estrada da Graciosa, primeiro caminho carroçável a ligar Curitiba ao porto do mar mais próximo e viável, Antonina, foi construída apenas na segunda metade do século dezenove (1873).

A Estrada de Ferro, obra que marcou profundamente nossa economia e a vida cultural, social e política das comunidades mais importantes da época. Ou seja, Curitiba, Paranaguá e Antonina, foi construída em torno de 1880.

A Estrada Nova para Paranaguá, BR – 277, só foi inaugurada em 1967, quando a estrada da Graciosa congestionava o trânsito e a economia do Paraná. A Serra representa o obstáculo a ser vencido entre o porto e os mercados internacionais e os planaltos de interior, através de grandes investimentos na construção e manutenção de estradas. (PARANÁ, 1987, p.147)

Em 1991, a área da Serra do Mar, foi incluída pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) , na Reserva da Biosfera da Floresta Atlântica (PONTES FILHO, KLUPPEL, THOMAZ, 2006, p.25). Em seu interior encontram-se os seguintes parques estaduais: Pico do Paraná, Roberto Ribas Lange, Graciosa, Pico do Marumbi e Pau Oco.

A oficialização do Parque Estadual da Graciosa se deu por meio de Ato de Criação publicado no Decreto Estadual nº 7.302 de 24 de setembro de 1990, reconhecendo a Estrada da Graciosa como patrimônio paranaense.

O município de Quatro Barras foi emancipado dos municípios de Piraquara e Campina Grande do Sul, em 9 de novembro de 1961. A partir dos anos 1980, observa-se que a preocupação em conhecer o passado da região tornou-se mais consistente. A prefeitura municipal desenvolveu algumas iniciativas de produção de material de divulgação da história do município. O reconhecimento da relação entre a história da região e a Estrada da Graciosa se faz presente nessas obras. O esforço resultou em obras que apresentam uma versão oficial da História do município.

Em 1987, o professor da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Sebastião Ferrarini, escreveu o livro **A história de Quatro Barras**, a pedido da Prefeitura e da Câmara Municipal de Quatro Barras, para comemorar o aniversário de 25 anos de emancipação do município. O autor organizou uma pesquisa exaustiva em arquivos de Curitiba, Campina Grande do Sul, Piraquara, Quatro Barras e Rio de Janeiro. Ferrarini destinou seis capítulos de sua obra para elaborar um estudo sobre a Estrada da Graciosa. Organizou cronologicamente documentos que mencionam questões relativas aos caminhos da Serra do Mar, especialmente sobre a Graciosa. O autor privilegiou recortes espaciais referentes ao trecho da Estrada onde hoje está localizado o município de Quatro Barras. E destacou a importância da Estrada da Graciosa para o município de Quatro Barras afirmando: "Heródoto dizia: "o Egito é um presente do Nilo", assim como podemos dizer que Quatro Barras é presente da Estrada da Graciosa e a ela está histórica, radical e intimamente ligada"<sup>16</sup> (FERRARINI, 1987, p.73). A obra trabalha com outras temáticas como por exemplo: desenvolvimento político, segurança, desenvolvimento urbano, econômico, religião, educação, correspondendo ao que Marcos Lobato Martins (2010) aponta como uma forma convencional de escrita da História Local. A pesquisa de Ferrarini construiu uma narrativa sobre a História da cidade que é reproduzida em outras obras a respeito da História do Município.

---

<sup>16</sup> Embora seja uma obra comemorativa, traz fontes históricas que embasam a narrativa do autor, e que podem vir a ser úteis para um trabalho com fontes em aulas de História.

Sebastião Ferrarini, a pedido do então prefeito Edison Repinoski, criou a bandeira e o hino municipal de Quatro Barras. Estes símbolos foram sancionados pela Lei municipal nº18/85. O autor fez referências à história da Estrada da Graciosa nos elementos que usou para compor a bandeira e no brasão do município. Sebastião Ferrarini explica cada um dos elementos, vale citar aqui alguns. Sobre a faixa amarela horizontal diz que “representa a obra do século XIX na Província do Paraná” (FERRARINI, 1987, p. 342). Segundo ele, o pinheiro com fundo verde à direita: “perpetua a passagem do Imperador D. Pedro II, em visita oficial à Província do Paraná” e a máquina à vapor no fundo amarelo “simbolizando a primeira serraria a vapor na Província do Paraná” (FERRARINI, 1987, p. 343) e por fim o listel que tem inscrito a data da passagem da comitiva por Quatro Barras. Quanto ao hino, suas referências remetem ao Padroeiro da cidade São Sebastião.

Figura: 17: Bandeira Municipal de Quatro Barras



Prefeitura Municipal de Quatro Barras, 2023.

Figura 18: Brasão de Armas Municipal



Prefeitura Municipal de Quatro Barras, 2023.

Ainda, sobre a História de Quatro Barras que foram publicadas com o apoio da Prefeitura Municipal de Quatro Barras. **Conhecendo Quatro Barras: edição comemorativa**, é uma história em quadrinhos, que apresenta os principais lugares identificados como representativos da história do município de maneira lúdica, ao representar uma excursão promovida por uma professora com seus estudantes. Entre os lugares visitados por esse grupo se encontram as ruínas da casa de pedra, a ponte do arco e o pinheiro de Dom Pedro II. A linguagem usada é bem simples limitando-se a apresentar esses locais (PMQB, 2001). Parte da publicação **Turismo em áreas naturais: potencialidades do Município de Quatro Barras – PR**, se destina a relatar a história dos caminhos do Itupava e da Graciosa, e faz um diagnóstico da capacidade de exploração do turismo local (LOLIS, 2001).

Em 2004, a Prefeitura de Quatro Barras, em parceria com a Universidade Tuiuti, publicou o **Atlas de Quatro Barras**, nesta obra são tratados alguns aspectos do processo de emancipação de Quatro Barras, além das análises próprias do campo da geografia (SOUZA, 2004).

Para comemorar os 50 anos de emancipação municipal, foi publicado o livro **Quatro Barras**, do jornalista Eduardo Fenianos. O autor divide sua obra em capítulos nomeados: Nosso Passado, Nossa Natureza e Nosso Presente, Nossa Cultura e

Nosso Futuro. A questão histórica é retratada de maneira linear e o futuro é representado por desenhos e poesias escritos pelas crianças das escolas (FENIANOS, 2011). O mesmo autor, publicou um livro bilingue (português e inglês) com o título **Quatro Barras: A Suíça brasileira** para comemorar o fim da gestão do prefeito Loreno Tolardo, que ocupou o cargo entre os anos 2009-2016 (FENIANOS, 2016). Esta obra é anunciada no site da Prefeitura Municipal como obra oficial sobre a história de Quatro Barras.

Em 19 de novembro de 2008, foi aprovado um decreto pelo governo do Estado do Paraná que concedeu ao Município de Quatro Barras o domínio do trecho da Estrada da Graciosa que está inserido no município. Este trecho tem início no Rio Canguiri, que divide os municípios de Colombo e Pinhais, segue a partir daí a extensão de 29,10 km até o entroncamento com a PR 410, Alto da Serra, na divisa com o Município de Morretes. Este decreto apresenta como justificativa o abandono da Estrada:

com a inauguração da BR 116 no ano de 1961, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PR) construiu uma interligação alternativa entre a Estrada da Graciosa, Alto da Serra (PR 410) com a BR 116, onde hoje existe o "Portal da Graciosa", fazendo com que houvesse uma expressiva diminuição no tráfego, provocando a desafetação e a não manutenção da mesma pelo Estado do Paraná; considerando finalmente que desde a criação do Município de Quatro Barras a manutenção da referida estrada ficou sob a responsabilidade exclusiva daquele Município (CASA CIVIL, 2008).

A perspectiva de futuro em relação à Estrada da Graciosa está inserida na Lei nº 33, de 15 de dezembro de 2000, que trata do Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo do município de Quatro Barras/PR, sendo um dos dois trechos turísticos reconhecidos pelo município em tal documento: eixo da Estrada da Graciosa e eixo das Estradas Ecológicas. Nele, os eixos turísticos são apresentados como meios para a promoção do turismo, através de atividades, infraestruturas e serviços atrativos vinculados aos potenciais naturais, de lazer, histórico-culturais, de diversidade religiosa e gastronômicos. Quanto à Estrada da Graciosa, o Plano Diretor Municipal de Quatro Barras (2020) prevê a promoção de ações de controle da ocupação, segurança para transeuntes e sinalização; e a garantia da manutenção da paisagem rural, histórica e natural.

### **3. MATERIAL DIDÁTICO: CONHECENDO QUATRO BARRAS PELA ESTRADA DA GRACIOSA, AS FONTES E AS AULAS DE HISTÓRIA LOCAL**

Ancorado nos estudos sobre Ensino de História, História Local e Educação Patrimonial expostos no primeiro capítulo e ciente das possibilidades e limitações da regulamentação curricular vigente no Estado do Paraná: BNCC, RCP e CREP assim como, das das políticas educacionais autoritárias que acompanham a sua implementação. E, ainda fundamentado em pesquisas bibliográficas e em acervos documentais, foi construído um material didático denominado: **Conhecendo Quatro Barra pela Estrada da Graciosa**.

Este material foi pensado para ser usado com estudantes do 8º ano do Ensino Fundamental, como uma forma de complementar e aprofundar os objetos de conhecimento e habilidades propostos na BNCC, RCP e CREP, no que se refere à unidade temática Brasil no século XIX. O recorte temporal privilegiado no material didático é a segunda metade do século XIX, período no qual a Estrada da Graciosa foi construída e se configurou como principal via de ligação entre o Litoral e Curitiba. Isso se dá em um contexto de mudanças e transformações sociais e econômicas no Paraná e no Brasil. Assim, a proposta expressa no material didático foi organizada buscando articular o local, o regional e o nacional, favorecendo o desenvolvimento da orientação espacial dos estudantes.

O material didático Conhecendo Quatro Barras pela Estrada da Graciosa destina – se em princípio à estudantes do município de Quatro Barras, que é um dos municípios por onde a Estrada da Graciosa passa considerando a atual configuração dos política e administrativa dos município do Paraná, que não é a mesma do século XIX. Então, para valorizar aspectos da História Local foram destacados acontecimentos e fontes que revelam questões pertinentes a esse entorno, porém esse não foi um critério que restringiu as questões trabalhadas, pois como foi mencionado valorizou-se a relação entre as diversas dimensões do espaço.

Outra opção que fundamentou a organização do material didático foi a Educação Patrimonial. Essa abordagem tomou a Estrada da Graciosa como um patrimônio cultural reconhecido e que possui camadas de História, nas quais alguns sujeitos foram valorizados e outros invisibilizados. A própria construção da patrimonialização de um bem envolve conhecer e compreender o contexto de sua produção, os sujeitos envolvidos e as intenções e relações de poder que estiveram

presentes nesta construção. Ainda, a Educação Patrimonial favorece o entendimento da relação entre o presente e o passado (PACHECO, 2009 e GIL, 2021).

O material didático foi organizado em subtemas nomeadamente: a Estrada da Graciosa e os símbolos oficiais do município; As decisões políticas e o início da construção; Um viajante e seu relato; O serviço de diligências; A viagem de Dom Pedro II na Província do Paraná e a Estrada da Graciosa; A construção da Estrada e seus contratemplos; A conclusão da construção; Os trabalhadores; As belezas reconhecidas; Companhia Florestal, uma empresa e os pinheirais; Riquezas do Paraná, expostas em Viena; O fim da Companhia Florestal Paranaense; Um pinheiro, uma memória; Outros nomes, o mesmo caminho; Imigração e o fim do tráfico de escravos. Sobre cada um dos subtemas foram selecionadas fontes históricas e em alguns casos também textos historiográficos. Entre as fontes apresentadas estão textos oficiais, artigos de jornais, propagandas, anúncios, pinturas, fotografias trechos de textos que apresentam uma visão pessoal dos acontecimentos como por exemplo, as memórias de Bigg-Wither, Ernesto Matozo, Dom Pedro II e Monteiro Tourinho.

Por considerar o uso de fontes históricas como premissa para o desenvolvimento do conhecimento histórico, o material didático foi construído na forma de um dossiê de fontes históricas onde foram selecionadas fontes variadas sobre o tema: Estrada da Graciosa. Sempre é bom reforçar as possibilidades que o emprego das fontes no Ensino de História apresenta:

A exploração de fontes, de diversos tipos, e sempre que possível multiperspectivada, é importante porque:

- permite compreender que existem diferentes formas de apresentar informações de acordo com diferentes perspectivas; se um jovem for capaz de compreender este princípio será, provavelmente, mais tolerante face a ideias diferentes das suas;
- contribui para o desenvolvimento de espírito crítico lidando com a informação que recebe de um modo crítico, mas fundamentado, distinguindo o que são dados informativos e o que são opiniões;
- desenvolve a capacidade de colocar questões às fontes e à informação recebida, de um modo geral, desenvolvendo posturas críticas face à informação;
- desenvolve a capacidade de observação, o sentido de “olhar historicamente” para um acontecimento ou para uma fonte;
- desenvolve o gosto e a capacidade de pesquisa de fontes e de informação em geral. (AMARAL, ALVES, JESUS e PINTO, 2012).

Circe Bittencourt chama atenção quanto aos cuidados que os professores devem ter ao utilizar fontes em sala de aula. Para ela, o professor precisa considerar que os estudantes não dominam o conhecimento sobre o contexto histórico em que os documentos foram produzidos, “o que exige sempre a atenção ao momento

propício para introduzi-lo como material didático e à escolha de dos tipos adequados ao nível e às condições de escolarização dos alunos” (BITTENCOURT, 2009). A autora sugere que os documentos selecionados sejam atrativos e possam ser compreendidos pelos estudantes. Maria Auxiliadora Schmidt e Marlene Cainelli lembram que a partir da natureza de um documento será obtido um tipo de informação (SCHMIDT e CAINELLI, 2004). Tendo em vista essa compreensão, a elaboração do material didático priorizou as fontes como forma de levar os estudantes a conhecer o passado.

Além das fontes reproduzidas no material didático, se propõe uma aula de campo, onde os estudantes terão contato com fontes materiais, a principal delas a própria Estrada da Graciosa, não em sua totalidade mas no trecho de 29 quilômetros que se encontra dentro dos limites do município de Quatro Barras. Então, foram selecionados oito lugares chamados de pontos, os quais se sugere que os estudantes e professores conheçam e sobre os quais reflitam, façam observações e os relacionem com as fontes estudadas.

Para a seleção dos pontos que compõem o roteiro e das fontes que estão no dossiê foi usado como critério a possibilidade de complementar e aprofundar a temática: Brasil no século XIX estudada no 8º ano. Porém, ressalta-se que esta é uma sugestão, a pesquisa bibliográfica e de acervos documentais apresentada no capítulo 2, mostra que o tema Estrada da Graciosa apresenta outras problemáticas, e pode ser objeto de estudo, na construção de aulas de História para outros níveis e séries da educação básica, bem como por estudantes de outras localidades. O material didático foi construído como um exemplo das muitas possibilidades de trabalho possível com o tema.

O material didático foi sistematizado de uma forma não linear, os subtemas apresentados foram estruturados para permitir a discussão de algumas questões sobre a Estrada da Graciosa, complementado estudos sobre a História do Paraná e do Brasil sem a ambição de esgotar o assunto.

Para contextualizar e/ou apresentar os subtemas, fontes e pontos estudados foram criados pequenos textos com linguagem direcionada aos estudantes. Também foram elaboradas atividades que buscam estimular habilidades de compreensão, interpretação, análise crítica e contextualização das fontes. Os professores podem trabalhar as fontes sugeridas antes da visitação, ou depois que os estudantes conheçam os pontos sugeridos. A sequência de apresentação segue um roteiro de



sobre quais aspectos da história do município foram valorizados e quais poderiam ser representados e não estão presentes entre os elementos que compõem os símbolos oficiais. O objetivo é que percebam que os símbolos do município representam uma perspectiva de História que foi pensada por sujeitos históricos e que essa escolha possui uma intencionalidade. Os estudantes podem criar elementos e símbolos que representem o município a partir de seu ponto de vista.

O segundo subtema proposto: **O início da construção** remete aos critérios usados para definir qual dos caminhos usados deveria receber melhorias tornando-se carroçável: o Caminho do Itupava ou o Caminho da Graciosa. Foram selecionadas duas fontes que tratam dessa questão e utilizam argumentos diferentes. Espera-se que os estudantes consigam compreender as diferenças entre os argumentos. O professor pode complementar as fontes informando sobre outros critérios usados, por exemplo a questão econômica.

O primeiro ponto a ser visitado é apresentado na sequência se trata do **Trecho Original da Estrada da Graciosa**. Neste local o professor e os estudantes podem reconhecer os vestígios da construção que remetem ao século XIX: como largura, macadamização, empedramento, entre outros. Ali encontram-se ainda as ruínas da **Casa de Pedra**, também chamada de Casa do Guilherme ou Casa dos Garbers, não foram encontradas muitas informações sobre a casa que está em ruínas, ali havia um ponto de descanso de tropeiros e depois um ponto de parada de diligências. Para complementar o estudo sobre o local foi selecionada como fonte trechos do relato de Thomas Bigg- Wither, referente ao ano de 1872, quando descreveu sobre sua estadia no local, esse subtema recebeu o título: Um viajante e seu relato sobre a Estrada da Graciosa. Outro subtema correlato a este local: O serviço de diligências, este tipo de serviço de transporte era uma concessão pública e foi inaugurado após a construção da estrada, sobre as diligências foram selecionadas quatro fontes e foi proposto para os estudantes criarem uma narrativa histórica a partir dos documentos apresentados.

O segundo ponto a ser visitado é o **Rio do Meio**, o subtema relacionado com o local é **A Viagem de Dom Pedro II na Província do Paraná e sua passagem pela Estrada da Graciosa**. Foram selecionadas cinco fontes sobre esse acontecimento como sugestão de atividades foi proposto que os estudantes façam um relato sobre os pontos que estão conhecendo na forma de um diário, inspirados pelos Diário de Dom Pedro II. Essa atividade pode ser preparada pelos professores e estudantes anteriormente, sendo montado um pequeno caderno de anotações com folhas de

papel sulfite, outra possibilidade é fazer esses relatos utilizando-se de meios eletrônicos. É interessante que os professores e estudantes conversem sobre o local observado.

O terceiro ponto de visitação é a **Capela do Anjo da Guarda**. Os subtemas que foram relacionados a esse ponto de visitação foram: **A construção da Estrada**, sobre esse assunto foram selecionadas duas fontes que trazem a visão do Engenheiro Monteiro Tourinho sobre a organização e administração das obras que duraram 19 anos. A conclusão da obra foi outro subtema relacionado a esse ponto e como fonte foi destacado um trecho do relatório do governo provincial no qual se anuncia o fim da obra e medidas que seriam tomadas para a sua conservação.

O subtema mais instigante foi apresentado na sequência, tem como título: **Os trabalhadores**. Sobre esse subtema foram selecionadas três fontes que destacam a convivência entre trabalhadores livres e escravizados na construção da Estrada da Graciosa. Os professores podem destacar nas fontes que os escravizados que trabalhavam na construção, poderiam ser “de aluguel”, trabalhar sob as ordens dos empreiteiros ou da administração pública e ainda observar que as mesmas funções ou profissões eram exercidas por trabalhadores livres e escravizados. Os conhecimentos sobre a passagem do trabalho escravizado para o trabalho livre podem ser retomados pois auxiliam na compreensão das fontes propostas. Os estudantes são instigados a dar continuidade a produção do relato /diário e observar as características do local onde se encontra a Capela do Anjo da Guarda.

O quarto ponto de visitação é a **Ponte do Arco** e o subtema relacionado a esse ponto foi chamado: **As belezas reconhecidas**, as fontes tratam de atitudes turísticas realizadas na Estrada da Graciosa nos anos 1920, as atividades estimulam os estudantes a observar as mudanças de sentido que se atribuía à Estrada da Graciosa no início do século XX. Os estudantes podem observar as placas que existem na região as quais buscam informar os turistas que visitam o local e anotar as suas impressões.

O quinto ponto é o local onde ficava a **Companhia Florestal Paranaense** sobre esse subtema foram selecionadas fontes que descrevem a serraria, que tratam da participação da Companhia Florestal Paranaense na Exposição Internacional de Viena em 1873 para divulgar a indústria madeireira. A terceira fonte sobre o assunto versa sobre o fim da Companhia Florestal Paranaense. Neste local os estudantes irão observar que restam poucos vestígios da serraria e estes se encontram sob os

cuidados de uma propriedade particular, não existe no local nenhuma placa indicativa sobre a companhia.

O monumento **Pinheiro de Dom Pedro II** é o sexto ponto de visitação, as fontes escolhidas remetem a valorização da memória da passagem de Dom Pedro II pela Estrada da Graciosa, também foi selecionado um trecho de texto historiográfico que trata da construção dessa memória. Debates entre professores e estudantes sobre a valorização, esquecimento e construção da memória podem ampliar o entendimento dessa questão.

No próximo ponto: a **Sede do município de Quatro Barras**, os estudantes são convidados a observar que neste trecho a Estrada da Graciosa recebe outros nomes: Avenida Dom Pedro II e Avenida São Sebastião. Observar também o traçado dessas avenidas e se o nome dos comércios da região remetem a Estrada da Graciosa ou a algum tema que se relaciona com ela. As fontes selecionadas para o subtema: Outros nomes, o mesmo caminho, foram uma tabela criada por geógrafos que pesquisaram a Estrada da Graciosa além de fotografias. Sugere-se uma atividade de pesquisa no site Google Earth, sobre os bairros que existem hoje às margens da Estrada da Graciosa.

O último ponto a ser visitado pelos estudantes é a **Colônia Maria José**, um bairro do município que se originou de uma colônia de imigrantes italianos. Sugere-se o estudo de duas fontes: a primeira remete ao incentivo da imigração que a construção da Estrada da Graciosa traria e outra que remete ao fim do tráfico negreiro. A compreensão de tais fontes mobiliza conhecimentos referentes ao contexto político e social do século XIX. Ao observar o bairro espera-se que os estudantes identifiquem diferenças e semelhanças com outros bairros do município.

Para finalizar o material didático a fonte escolhida tem como tema **A patrimonialização da Estrada da Graciosa**. Os estudantes entrarão em contato com trechos do voto dado pelo professor e ambientalista Roberto Ribas Lange quando do tombamento da Serra do Mar e serão instigados a argumentar como se fossem conselheiros municipais do Conselho do Patrimônio Municipal de Quatro Barras em uma reunião sobre a valorização da Estrada da Graciosa pelo município de Quatro Barras.

O material didático construído apresenta uma possibilidade de trabalho com fontes sobre a Estrada da Graciosa. Outros temas, períodos e problematizações podem ser construídas para se trabalhar com esse patrimônio. O material foi pensado

para ser usado na sua totalidade ou se for mais viável para os professores alguns temas ou fontes podem ser usados em separado.

Por fim, espera-se que os professores que tenham contato com o material sintam-se desafiados a trabalhar com a História Local e com a Educação Patrimonial em suas aulas, em suas múltiplas perspectivas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A dissertação: **Educação Patrimonial e História Local: problematizando histórias na Estrada da Graciosa na Província do Paraná (1853-1889)**, dentro de suas limitações buscou oferecer algumas reflexões a respeito do Ensino de História subsídios e fontes sobre a Estrada da Graciosa e uma proposta pedagógica para o ensino de História Local destinada aos estudantes do município de Quatro Barras. Para dar conta dessas intenções foram escolhidas trajetórias de leitura e escrita que deixaram de lado outras possibilidades. Espera-se que outras pesquisas possam surgir e que venham complementar, ampliar e aprofundar o que se propõe aqui.

O que estimulou a realização desta pesquisa foi a defesa de que a História Local não deve ser restrita ao Ensino Fundamental I. Conhecer, problematizar a História do lugar onde se vive é uma tarefa que pode acompanhar os estudantes em toda a sua vida escolar. Afinal, entender as diferentes dimensões de tempo (passado, presente e perspectiva de futuro) e de espaço (local, regional, nacional e mundial) são favorecidos pelo estudo da História Local e são aspectos muito importantes para o desenvolvimento do pensamento histórico.

Outra questão que instigou a pesquisa foi a identificação que o trabalho com a História Local nos anos finais do Ensino Fundamental carecia de materiais didáticos adequados para este nível de ensino. Essa situação é uma realidade para a cidade de Quatro Barras, então o material proposto aqui busca superar uma característica da historiografia encontrada sobre o município que está em consonância com a história metódica, que busca estabelecer uma verdade, exposta de modo cronológico e factual, onde os pioneiros ganham relevância.

O tema selecionado, a Estrada da Graciosa e o recorte temporal privilegiado foi a segunda metade do século XIX. É claro que não foi possível responder a todas as questões que poderiam ser feitas sobre os recortes escolhidos, não havia a presunção de fazê-lo.

Espera-se que o levantamento bibliográfico realizado sobre a Estrada da Graciosa apresenta contribuições àqueles que queiram trabalhar com a temática, seja em sala de aula ou nas pesquisas acadêmicas. Ao pesquisar artigos, dissertações e teses sobre a História da Estrada da Graciosa notou-se que é um tema pouco estudado, em especial os períodos correspondentes aos séculos XIX e XX, o interesse

pelo período colonial parece ser um pouco mais frequente, especialmente os estudos arqueológicos.

Dois temas correlatos à construção da Estrada da Graciosa podem ser destacados para motivar futuras pesquisas: a questão do trabalho e a Companhia Florestal. A convivência do trabalho escravizado, livre e imigrante na construção da Estrada da Graciosa, as diferentes formas de contratação dos trabalhadores, a dificuldade em conquistar a mão de obra necessária e os profissionais que eram indispensáveis para a realização do trabalho, são algumas das questões que aparecem nos documentos e que podem configurar em futuras pesquisas.

A Companhia Florestal Paranaense também merece mais atenção em pesquisas historiográficas, especialmente no que se refere a iniciativa do Engenheiro Antônio Rebouças causou na região assim como os motivos que causaram sua falência e frustraram as expectativas de muitos.

Outro caminho possível seria pesquisar e analisar as ideias históricas dos estudantes sobre a Estrada da Graciosa e os aprendizados que seriam construídos após o trabalho com as fontes. O contexto de isolamento devido a pandemia de Covid inviabilizou essa abordagem.

Na pesquisa que se realizou em acervos documentais digitais como a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, o Arquivo Público do Estado do Paraná e a Rede de Informações Museus Paraná foram encontrados um grande número de fontes sobre a Estrada da Graciosa. Foram selecionadas fontes que poderiam ser exploradas de acordo com os recortes temáticos selecionados e em sua possibilidade de uso didático pois a proposta aqui realizada não tinha a pretensão de desenvolver um trabalho historiográfico sobre a Estrada da Graciosa, a preocupação primeira era a partir do material disponível construir uma proposta pedagógica.

O produto didático que compõe essa dissertação foi desenvolvido como uma possibilidade de material didático a ser aplicado nas aulas de História. O material pode ser usado como um todo ou o professor pode selecionar as fontes que achar mais viável para o trabalho em sala. A aula de campo pode ser realizada após o estudante ter contato com as fontes ou o professor pode a partir do que foi observado pelos estudantes realizar o trabalho com as fontes. O material apresenta uma divisão para fins metodológicos, mas a sua aplicação em sala de aula pode ser reorganizada de acordo com o interesse e as possibilidades encontradas pelo professor em seu dia a dia.

O intuito de organizar um material que não fosse engessado partiu da realidade enfrentada pelos professores das escolas públicas em relação às políticas curriculares impostas pelo Estado do Paraná que buscam manter controle e ranqueamento das escolas por meio de avaliações externas e obrigações burocráticas que deixam pouco espaço para o para os professores trabalharem com a História Local. Para que esse material apresente uma real possibilidade de ser usado nas aulas de História, as fontes e atividades selecionadas buscam contextualizar e aprofundar os objetivos de aprendizagem listados para o 8º ano do Ensino Fundamental, podendo ser adaptado para outras séries e níveis de ensino.

Os estudos realizados para a construção da presente dissertação levaram à um constante repensar sobre a prática docente pela autora, resultando em novos olhares, novas percepções e aprendizados que em certa medida aparecem nos resultados do trabalho. Espera-se que os leitores desta dissertação possam compartilhar desses aprendizados. Espera-se também que professores e estudantes que façam uso desta pesquisa e tenham um outro entendimento sobre a História Local.

A pesquisa e a escrita acadêmica deixadas de lado pela autora da dissertação por muitos anos foi um das dificuldades a ser superada e constitui-se em uma das limitações do presente trabalho. O contexto da pandemia de Covid foi outro fator que interferiu nas escolhas e encaminhamentos adotados, como por exemplo aplicação do material didático e avaliação dos resultados obtidos.

Esta dissertação foi finalizada com a sensação de dever cumprido no sentido que apresenta uma possibilidade de trabalho com a História Local, podendo contribuir para que essa abordagem seja trabalhada nas aulas de História para além do Ensino Fundamental I. Consciente de suas limitações que poderão ser enfrentadas por outras pesquisas sobre o tema.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Martha. Cultura imaterial e patrimônio histórico nacional. In: ABREU, Martha, SOIHET, Rachel e GONTIJO (orgs). **Cultura Política e leituras do passado: historiografia e ensino de História**. Rio de Janeiro, RJ, José Olympio Editora, 2010, p.351-p.370.

ABUD, Kátia. Currículos de História e Políticas Públicas: os programas de História no Brasil na escola secundária. In: BITTENCOURT, Circe (org. ). **O saber histórico em sala de aula**. São Paulo, SP, Contexto, 1998. p.28-p.41.

ALVES, Nelson Luiz Penteado. **As Montanhas do Marumbi**. Curitiba, Edição do Autor, 2008.

AMARAL Claudia; ALVES, Eliseu; JESUS Elisabete e PINTO, Helena Maria. **Sim, a História é importante! O trabalho de fontes na perspectiva da Educação Histórica**. E- book, Porto Editora, 2012. Disponível em: [https://www.portoeditora.pt/espacoprofessor/assets/especiais/educacao\\_2012/envio\\_documentacao/documentacoes/H7MHDOC.pdf](https://www.portoeditora.pt/espacoprofessor/assets/especiais/educacao_2012/envio_documentacao/documentacoes/H7MHDOC.pdf). Acesso em: 05 de janeiro de 2023.

ANDRADE, Maristela Oliveira. O uso de fontes da literatura de viagem no Ensino de História: contribuição para interpretar a história cultural brasileira. **Anais da ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História**, Londrina, 2005. Disponível em: [https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548206368\\_92118d3306b817b2730de0000aa81c24.pdf](https://anpuh.org.br/uploads/anais-simposios/pdf/2019-01/1548206368_92118d3306b817b2730de0000aa81c24.pdf) Acesso em: 05 de janeiro de 2023.

BANESTADO, **Gente Nossa, coisas nossas**: Davi Carneiro, Julio Moreira. Pinheiro Machado. (sem autor e sem data) Disponível em: [https://www.museuparanaense.pr.gov.br/sites/mupa/arquivos\\_restritos/files/documento/2020-09/davidcarneirojuliomoreirapinheiromachado.pdf](https://www.museuparanaense.pr.gov.br/sites/mupa/arquivos_restritos/files/documento/2020-09/davidcarneirojuliomoreirapinheiromachado.pdf) Acesso em 05 de janeiro de 2023.

BARBOSA, Etienne Baldez Louzada; ANJOS, Juarez José Tuchinski e SILVA, Paulo Vinicius Baptista. Irmãos Rebouças no Paraná do século XIX e os intelectuais negros. **Acta Scientiarum Educação**, v. 42, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciEduc/article/view/45603> Acesso em 5 de janeiro de 2023.

BIGG-WITHER, Thomas P. **Novos caminhos no Brasil meridional: a província do Paraná, três anos em suas florestas e campos (1872/75)**. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1974.

BITTENCOURT, Circe Maria Fernandes. Reflexões sobre o ensino de História. **Estudos Avançados**, vol.32, n.93, 2018, pp.127-149. Disponível em: [http://old.scielo.br/scielo.php?pid=S010340142018000200127&script=sci\\_abstract&lng=pt](http://old.scielo.br/scielo.php?pid=S010340142018000200127&script=sci_abstract&lng=pt) Acesso em 20 de junho de 2022.

BITTENCOURT, Circe Maria Fernandes. **Ensino de História: fundamentos e métodos**, São Paulo: Cortez, 2009.

BRASIL. MEC. **Base Nacional Comum Curricular (BNCC)**. Portal MEC, 2018. Disponível em: [http://basenacionalcomum.mec.gov.br/images/BNCC\\_EI\\_EF\\_110518\\_versaofinal\\_site.pdf](http://basenacionalcomum.mec.gov.br/images/BNCC_EI_EF_110518_versaofinal_site.pdf) Acesso em: 26 de julho de 2020.

BREMER. Maria Aparecida de Souza. **Propostas curriculares do Paraná: dos conteúdos aos conteúdos estruturantes passando pelas competências**. <http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/pde/arquivos/987-2.pdf> acesso: 10 de novembro de 2020.

CAINELLI, Marlene e SANTOS, Flavio Batista. **O Ensino de História local na formação da Consciência Histórica: um estudo com alunos do ensino fundamental**. Cadernos de Pesquisa: Pensamento Educacional, Curitiba, v. 9, n. 21, P. 158-174 jan/abr. 2014. Disponível em: <https://interin.utp.br/index.php/a/article/view/384/362> Acesso em: 23 de junho de 2021.

CAINELLI, Marlene Rosa; SCHMIDT, Maria Auxiliadora. **Ensinar História**. São Paulo: Scipione, 2004.

CÂMARA, Juliana de Cassia. **Especialidades escravas no Paraná: um estudo sobre o trabalho e a sociabilidade nos anúncios do jornal Dezenove de Dezembro (1854-1888)**. Monografia de pós-graduação em História cultural, Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de União da Vitória, União da Vitória, 2011. Disponível em: [https://www.museuparanaense.pr.gov.br/sites/mupa/arquivos\\_restritos/files/documento/2020-09/monografiajulianacamara.pdf](https://www.museuparanaense.pr.gov.br/sites/mupa/arquivos_restritos/files/documento/2020-09/monografiajulianacamara.pdf) Acesso em: 05 de janeiro de 2023.

CANHA, Vanderleia. **O trabalho na cantaria: as relações de trabalho na extração de granito na comunidade da Borda do Campo (1980-2013)**. Secretaria de Estado do Paraná, 2013. Disponível em: [http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/cadernospde/pdebusca/producoes\\_pde/2013/2013\\_ufpr\\_hist\\_pdp\\_vanderleia\\_canha.pdf](http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/cadernospde/pdebusca/producoes_pde/2013/2013_ufpr_hist_pdp_vanderleia_canha.pdf) Acesso em: 14 de maio de 2022.

CARDOSO, Jayme Antonio e WESTPHALEN, Cecília Maria. **Atlas Histórico do Paraná**. Curitiba, Editora Livraria do Chain, 1986.

CARNEIRO, David. **A Espetacular Viagem de D. Pedro II ao Paraná**. Curitiba, reedição da obra em 4 fascículos, no jornal Gazeta do Povo, entre os dias 15-19 de dezembro de 2003.

CARVALHO, André de Souza e CARVALHO, Deborah Agulham. A Casa do Burro Brabo de “A Curitiba que viajo” História, Mito, Tombamento e Abandono. **Anais do Congresso Internacional de História**, setembro de 2009. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/269090658\\_A\\_Casa\\_Do\\_Burro\\_Brabo\\_de\\_a\\_curitiba\\_que\\_viajo\\_historia\\_mito\\_tombamento\\_e\\_abandono](https://www.researchgate.net/publication/269090658_A_Casa_Do_Burro_Brabo_de_a_curitiba_que_viajo_historia_mito_tombamento_e_abandono) Acesso em: 24 de maio de 2021

CERRI, Luis Fernando (org.) **O ensino de História e a Ditadura Militar**. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2003.

CHEMIN, Marcelo; ABRAHÃO, Cinthia Maria de Sena. Integração Territorial do litoral do Estado do Paraná (Brasil): transportes, balnearização e patrimonialização na formação dinâmica. **Raega - O espaço geográfico em análise**. Junho de 2014, vol.31, p. 212- 239. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/33073> Acesso em 24 de maio de 2022.

]

CHMYZ, Igor, CHMYZ, João Carlos Gomes; THOMAZ, Julio Cesar Telles e BORA, Eloi. **Arqueologia da Área do loteamento Alphaville Graciosa, em Pinhais - Paraná**. Arqueologia, Curitiba, v. 8, p. 1-34, 2004 Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/301626205\\_A\\_ARQUEOLOGIA\\_DA AREA\\_DO\\_LOTEAMENTO\\_ALPHAVILLE\\_GRACIOSA\\_EM\\_PINHAIS\\_PARANA/link/571e59cf08aefa6488999f10/download](https://www.researchgate.net/publication/301626205_A_ARQUEOLOGIA_DA AREA_DO_LOTEAMENTO_ALPHAVILLE_GRACIOSA_EM_PINHAIS_PARANA/link/571e59cf08aefa6488999f10/download) Acesso em 24 de maio de 2021.

CORRÊA, Enéas Ribeiro de Souza Lima. **Conhecendo Quatro Barras**. Quatro Barras, Secretaria Municipal de Educação de Quatro Barras, 2001.

DOM PEDRO II: **Diário da visita à Província do Paraná**. Org. por Francisco Marques dos Santos. Ponta Grossa, UEPG, 2008.

DURIGAN DA LUZ, R. M; NACHORNIK, V. L.; TARLOMBANI DA SILVEIRA, M. A. Proposta de uma rota de peregrinação e ecoturismo no caminho da Graciosa – Estado do Paraná. **Revista Geográfica da América Central**. Revista Geográfica de América Central, vol. 2, julho-diciembre, 2011, pp. 1-17. Disponível em: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/1886> Acesso em: 25 de agosto de 2020.

FENIANOS, Eduardo Emílio. **Quatro Barras 1961-2011**. Curitiba, Editora Univer Cidade, 2011.

FENIANOS, Eduardo Emílio. **Quatro Barras, a Suíça Brasileira**. Curitiba, Univer Cidade, 2016. Disponível em: <http://online.fliphtml5.com/imvqb/avqq/#p=3>. Acesso em: 14 de maio de 2022.

FERRARINI, Sebastião. **História de Quatro Barras**. Curitiba: Educa, 1987.

GIL, Carmem Zeli de Vargas e PACIEVICH, Caroline. Patrimônio e ensino no ProfHistória: discussões teóricas-metodológicas. **Revista Eletrônica Documento Monumento**, V.26 (Ago 2019) Cuiabá Universidade Federal de Mato Grosso. Disponível:

[https://www.academia.edu/43689312/Patrim%C3%B4nio\\_e\\_ensino\\_no\\_ProfHist%C3%B3ria\\_discuss%C3%B5es\\_te%C3%B3rico\\_metodol%C3%B3gicas](https://www.academia.edu/43689312/Patrim%C3%B4nio_e_ensino_no_ProfHist%C3%B3ria_discuss%C3%B5es_te%C3%B3rico_metodol%C3%B3gicas) Acesso em 05 de janeiro de 2023.

GIL, Carmem Zeli de Vargas e POSSAMAI, Zita Rosane. Educação Patrimonial: Percursos, concepções e apropriações. **Revista do Museu e Arquivo de La Salle**, UnilaSalle Editora, Canoas, nº 19, p. 13 – 26, dezembro de 2014. Disponível em: <https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/Mouseion/article/view/1874> Acesso em 24 de maio de 2022.

GIL, Carmem Zeli de Vargas. Investigações em educação patrimonial e ensino de História (2015-2017). **CLIO: Revista de Pesquisa Histórica** (Recife. Online), vol. 38, Jan-Jun, 2020 Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaclio/article/view/243720/36232> Acesso em 05 de janeiro de 2023.

GONÇALVES, Márcia de Almeida. **História Local: O reconhecimento da identidade pelo caminho**. In: MONTEIRO Ana Maria F.C., GASPARELLO Arlette Medeiros, MAGALHÃES Marcelo de Souza, organizadores. **Ensino de história: sujeitos, saberes e práticas** - Rio de Janeiro: Mauad X : FAPERJ, 2007, p.175-p.185.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Educação patrimonial: histórico, conceitos e processos**. Brasília, DF: Iphan, 2014. Disponível em:

[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat\\_EducacaoPatrimonial\\_m.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/EduPat_EducacaoPatrimonial_m.pdf) Acesso em 22 de junho de 2021.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Educação patrimonial: inventários participativos**. Brasília, DF: Iphan, 2016. Disponível em:

[http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/inventariodopatrimonio\\_15x21web.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/inventariodopatrimonio_15x21web.pdf)  
Acesso em 22 de junho de 2021.

JURACHEK, Fabio de Cassio. A Construção das Fronteiras Meridionais do Brasil: uma oficina didática para o ensino de História. Dissertação (PROFHISTÓRIA), Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2022. Disponível em <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/81249/R%20-%20D%20-%20FABIO%20DE%20CASSIO%20JURACHEK.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 20 de março de 2023.

LIBANEO, José Carlos. Tendências Pedagógicas na Prática Escolar. In: LUCKESI, Cipriano Carlos. **Filosofia da Educação**. São Paulo, editora Cortez, 1990, p 53- p 74.

LOLIS, Roberto. **Turismo em Áreas Naturais**, Potencialidades do Município de Quatro Barras – PR. Quatro Barras: Secretaria da Agricultura e do Abastecimento e EMATER, 2001.

MAACK, Reinhard. **Geografia Física do Estado do Paraná**. Curitiba/ Rio de Janeiro, Secretaria da Cultura e do Esporte do Paraná e Livraria José Olympio Editora, 1981.

MACEDO, Rafael Greca. **Curitiba Luz dos Pinhais**. Curitiba, Solar do Rosário, 2018.

MANFREDINI, Luis, POLINARI, Marcelo e SCHMIDLIN Paulo Henrique. **Trilhas, Caminhos e Estradas no Paraná: séculos XVI a XIX**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2009.

MELLO, Paulo Eduardo Dias, FERREIRA, Angela Ribeiro. BNCC de História do Paraná: o novo ciclo autoritário de política curricular. In: FERREIRA, Angela Ribeiro et al (Orgs.) **BNCC de História nos estados: o futuro do presente**. – Porto Alegre, RS: Editora Fi, 2021, p.24-p.58. Disponível em: <https://www.editorafi.org/292bncc>  
Acesso em: 05 de janeiro de 2023.

MOREIRA, Júlio Estrela. **Caminhos e Comarcas de Curitiba e Paranaguá (até a emancipação da Província do Paraná)**. Curitiba, Imprensa Oficial, 1975.

MARTINS, Marcos Lobato. **História Regional**. In: PINSKY, Carla B.(org). **Novos Temas nas aulas de História**. São Paulo, Editora Contexto, 2010, p.153- p.151.

MIZUTA, Celina Midori Murasse. Informar, polemizar e denunciar: o papel educativa do jornal “o dezenove de novembro” (1854-1875). **Anais do XXVII Simpósio Nacional de História da ANPUH**, 22-26 de julho de 2013. <http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1371351134> ARQUIVO CelinaMi

zuta\_INFORMAR\_POLEMIZAREDENUNCIAR\_OPAPELEUCATIVODOJORNALO  
DEZENOVEDEDEZEMBRO.pdf

NEGRÃO, Francisco. **Boletim do Archivo Municipal de Curytiba- Documentos para a História do Paraná. Volume XXXIV.** Curitiba, Impressora Paranaense. 1928. Disponível em: [https://www.administracao.pr.gov.br/sites/default/arquivos\\_restritos/files/documento/2021-10/volume\\_34.pdf](https://www.administracao.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2021-10/volume_34.pdf) Acesso em: 14 de maio de 2022

PACHECO, Ricardo de Aguiar. O Patrimônio Histórico: objeto de estudo do historiador **História**, v. 4, p. 5-15, 2017 <https://www1.unicap.br/ojs/index.php/historia/article/view/971/893>

PARANÁ. SEED. **Diretrizes Curriculares Para o Ensino De História na Educação Básica. Versão Preliminar.** SECRETARIA DE ESTADO DA EDUCAÇÃO, 2007. Disponível em: <https://www.uel.br/cch/his/arqdoc/DiretrizesCurriculares-EdBasicaPRHISPDE.pdf> Acesso em: 06 de janeiro de 2023.

PARANÁ. Secretária de Estado da Educação do Paraná. **Diretrizes Curriculares da Educação Básica de História.** Curitiba, 2008. Disponível em: <http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/diretrizes/dcehist.pdf>. Acesso em: 05 de janeiro 2023.

PARANÁ SEED. História **Currículo da Rede estadual Paranaense.** Paraná, 2020. [http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/crep\\_2020/historia\\_curriculo\\_r\\_e\\_e\\_estadual\\_paranaense\\_diagramado.pdf](http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/crep_2020/historia_curriculo_r_e_e_estadual_paranaense_diagramado.pdf) Acesso em 08 de junho de 2022.

PARANÁ SEED. **Referencial Curricular do Paraná: princípios, direitos e orientações.** Dia a dia educação, 2018. Disponível em: [http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/bncc/2018/referencial\\_curricular\\_parana\\_cee.pdf](http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/bncc/2018/referencial_curricular_parana_cee.pdf) Acesso em: 26 de julho de 2020.

PARANÁ. **Cadernos do Patrimônio - Tombamento da Serra do Mar.** Curitiba: Secretaria do Estado da Cultura do Paraná, Coordenaria do Patrimônio Cultural, 1987.

PARANÁ (Estado). Decreto nº 3.830, de 19 de novembro de 2008. **Reconhece ao Município de Quatro Barras a titularidade e o domínio da rodovia denominada “Estrada da Graciosa”.** Casa Civil do Governo do Estado do Paraná, Curitiba, 19 nov. 2008. <https://www.legislacao.pr.gov.br/legislacao/listarAtosAno.do?action=exibir&codAto=50065&indice=2&totalRegistros=170&anoSpan=2012&anoSelecionado=2008&mesSelecionado=11&isPaginado=true>

PARCCHEN, Rosina Coeli Alice. **Espirais do Tempo: Bens Tombados do Paraná**. Governo do Estado do Paraná – Secretaria do Estado da Cultura, 2006. Disponível em:

[https://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/sites/patrimoniocultural/arquivos\\_restritos/files/documento/2022-01/srr.pdf](https://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/sites/patrimoniocultural/arquivos_restritos/files/documento/2022-01/srr.pdf) Acesso em 14 de maio de 2022.

PEREIRA, Luís Fernando Lopes. **Paranismo**: Cultura e imaginário no Paraná da I República. Dissertação de Mestrado em Hist UFPR, 1996. Disponível em:

<https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/26993/D%20-%20PEREIRA%2c%20LUIS%20FERNANDO%20LOPES.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em 5 de janeiro de 2023.

PONTES FILHO, Almir, KLÜPPEL e THOMAS, Julio Cezar Thomaz. Caminho do Itupava: Patrimônio histórico - arqueológico da Serra do Mar, Estado do Paraná Brasil. **Revista Arqueologia**, v. 10, p. 23-42, Curitiba, 2006. Disponível em: <https://journals.kvasirpublishing.com/arg/article/view/65/145> Acesso em: 24 de maio de 2021.

QUATRO BARRAS. **Proposta de Minuta de Lei – Plano Diretor Municipal de Quatro Barras**, Prefeitura Municipal de Quatro Barras, 2020. Disponível em: <https://quatrobarras.pr.gov.br/uploads/pagina/arquivos/103P0401MINUTA-LEI-PLANO-DIRETOR20201112CONFERENCIA-1.pdf> Acesso: 14 de maio de 2022.

RUNDVALT, Darcio. **Para além do cenário, do palco ou do pitoresco**: a paisagem dos Campos Gerais no Paraná nos relatos de viagem do século XIX — Auguste de Saint-Hilaire, Thomas P. Bigg-Wither e Visconde de Taunay. Dissertação (Mestrado em História, Cultura e Identidades) - Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2016. Disponível em <https://tede2.uepg.br/jspui/bitstream/prefix/378/1/Darcio%20Rundval.pdf>. Acesso 04 de fevereiro de 2023.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagens na comarca de Curitiba - 1820**. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1995.

SCHIMINSKI, Bruno. **Caminhos do Paraná no século XIX**. Monografia Universidade TIUTI, Curitiba 2010. Disponível em: [https://www.academia.edu/4117002/Bruno\\_caminhos\\_do\\_pr](https://www.academia.edu/4117002/Bruno_caminhos_do_pr). Acesso em: 24 de maio de 2021.

SANTOS, Francisco Marques dos. D.Pedro II e a Província do Paraná. **Anuário do Museu Imperial**, volume XX, Ministério da Saúde Petrópolis, 1959. Disponível em: <https://museuimperial.museus.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/1959-Vol.-20.pdf> Acesso em 14 de maio de 2020. 8

SANTOS, Paulo Cesar dos. Um olhar sobre as exposições universais. **Anais do XXVII Simpósio Nacional de História**. Natal RN: ANPUH, julho de 2003. Disponível em: [http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1362520918\\_ARQUIVO\\_CesarANPUH1.pdf](http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1362520918_ARQUIVO_CesarANPUH1.pdf) Acesso em: 14 de maio de 2022.

SANTOS, Joaquim Justino Moura dos. História do lugar: um método de ensino e pesquisa para as escolas de nível médio e fundamental . **Hist. ciência saude-Manguinhos** [online]. 2002, vol.9, n.1, pp.105-124. ISSN 0104-5970. <https://doi.org/10.1590/S0104-59702002000100006>

SILVA, Aletícia Rocha da. **Educação Patrimonial no ensino de História: a feira livre como espaço de aprendizagem histórica em colinas no Tocantins**. 2018. Dissertação (PROFHISTÓRIA) – Universidade Federal do Tocantins, Araguaína, 2018. Disponível em: <https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/430383/2/Educa%c3%a7%c3%a3o%20patrimonial%20no%20Ensino%20de%20Hist%c3%b3ria-%20a%20feira%20livre%20como%20espa%c3%a7o%20de%20aprendizagem%20hist%c3%b3rica%20em%20Colinas%20do%20Tocantins.pdf> Acesso em 25 de agosto de 2020.

SOUZA, Jocelyn Lopes de. (coord.) **Atlas do Município de Quatro Barras**. Curitiba, Ed. UTP, 2004.

TOLEDO, Maria Aparecida Leopoldino Tursi. História local, historiografia e ensino: sobre as relações entre teoria e metodologia no ensino de história. **Antíteses**, vol. 3, n. 6, jul.-dez. de 2010, pp. 743-758, Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses>. Acesso em 20 de junho de 2022.

TOURINHO, Francisco A. Monteiro. Bosquejo histórico da Estrada da Graciosa. **Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense: Comemorativo ao primeiro centenário da Estrada da Graciosa, 1873-1973**. Curitiba, v. 19, 1973.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. Curitiba, Gráfica Vicentina Ltda, 1988.