ESPAÇO DE MEMÓRIA DO GRESFI E FOZ DO IGUAÇU: A EXPERIÊNCIA EXTENSIONISTA NO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DO IGUASSÚ

Marcos Moraes de Mendonça

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciada em História.

Orientadora: Prof. Dra. Ana Rita Uhle.

Foz do Iguaçu

2024

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

ESPAÇO DE MEMÓRIA DO GRESFI E FOZ DO IGUAÇU:
A EXPERIÊNCIA EXTENSIONISTA NO AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DO IGUASSÚ

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado o Instituto Latino-Americano de Arte, Cultura e História da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Licenciada em História.

BANCA EXAMINADORA

_____

Orientador: Profa. Dra. Ana Rita Uhle
UNILA

_____

Profa. Dra. Endrica Geraldo
UNILA

_____

Prof. Me. Pedro Louvain de Campos Oliveira
UNILA

Foz do Iguaçu, 18 de abril de 2024.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Este trabalho é dedicado a todos os amantes da História, todos os educadores patrimoniais, professores e envolvidos na conservação patrimonial.

Dedico também a minha família e meu pai Severino Nascimento de Mendonça, que entre o pouco tempo que estivemos juntos me ensinou muito sobre o trabalho.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à minha família, minha mãe Izaltina, meu irmão mais velho Lucas e meu irmão gêmeo Matheus, por estarem presentes em todos os momentos de dificuldades e alegrias, sempre apoiando e não deixando me abalar, sem esse suporte não conseguiria dar conta de nada. À Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), por reacender minha fé na educação superior de forma crítica e unificadora, ampliando meu lado pesquisador.

À minha orientadora, doutora Ana Rita Uhle, que com a enorme paciência me inspirou a continuar escrevendo, incentivando e me fazendo acreditar ainda mais na educação patrimonial. Ao meu grande amigo e coordenador do projeto de extensão Pedro Louvain que com muito entusiasmo e amor, me possibilitou entrar em contato com o universo da museologia, sendo uma referência em assuntos acadêmicos e uma inspiração na luta de preservação patrimonial.

Aos meus colegas do projeto de extensão que exercem com excelência o trabalho, em especial à Rosângela Becker, Paulo Silva, Sergio, Noeli e Adriana, não distante a equipe do Gresfi que sempre me acolheu com muito carinho, prestando um suporte essencial, em especial ao presidente do clube Claudinei Marcos e Raul Correa.

Agradeço imensamente pelo apoio de meus colegas de turma, que enfrentaram junto essa jornada de conhecimento, estresse e muito amor, em especial ao Jonatas, Guilherme, Gustavo, Maria, Maite e José. À minha psicóloga Telma Cristina, que foi um pilar fundamental em tempos de dificuldades.

Agradeço também a Ingrid, por ser uma excelente profissional, uma inspiração no mundo acadêmico e por ter acreditado em mim ao longo dos 8 anos que estivemos juntos. Aos meus amigos da época da faculdade de psicologia que mantiveram contato e sempre me apoiaram, em especial Alcides e Priscilla Penayo, Mayla, Natan, Amanda Hamud e Jaqueline. Aos meus amigos próximos que estiveram me apoiando em momentos de crise e não me deixaram sozinho, em especial ao meu irmão de outra mãe Lucas Ferraz, sua esposa Kesselen e seu filho Ethan, à minha amiga Jadhe e a Chloe que tem sido um enorme suporte. A todos aqueles que de alguma forma ajudaram a me tornar um ser humano melhor.

Muito Obrigado!

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo discutir a dimensão do patrimônio de Foz do Iguaçu, a partir de ação extensionista no Espaço de Memória do GRESFI, que utiliza o antigo prédio do Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú (APNI), como da história local. O recorte temporal utilizado foi de 2014-2023, onde começa o movimento de educação patrimonial na cidade. Como fontes da pesquisa, foram analisados jornais, livros, história oral, documentos oficiais e pesquisas relacionadas ao tema. Desde o início das práticas de visitação com o público local até o final de 2023, o projeto alcançou 2.697 pessoas em Foz do Iguaçu. Trata-se de uma iniciativa pioneira na cidade e demonstra que a população anseia por espaços que valorizem a história local, assim como possibilita ampliar a atuação acadêmica na prática extensionista.

Palavras-chave: Patrimônio, história de Foz do Iguaçu, extensão.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo discutir la dimensión del patrimonio de Foz do Iguazu, a partir de acciones de extensión en el Espacio de Memoria GRESFI, que utiliza el antiguo edificio del Aeropuerto del Parque Nacional Iguazú (APNI), así como la historia local. El marco temporal utilizado fue 2014-2023, donde se inició el movimiento de educación patrimonial en la ciudad. Como fuentes de investigación se analizaron periódicos, libros, historia oral, documentos oficiales e investigaciones relacionadas con el tema. Desde el inicio de las prácticas de visita al público local hasta finales de 2023, el proyecto llegó a 2.697 personas en Foz do Iguaçu. Se trata de una iniciativa pionera en la ciudad y demuestra que la población anhela espacios que valoren la historia local, además de que permitan ampliar la actividad académica en la práctica de la extensión.

Palabras claves: Patrimonio, historia de Foz do Iguazu, extensión.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Entrada do Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú.

Figura 2 - Grupo de visitantes em um passeio no projeto de extensão

Figura 3 - Primeiro Pouso no Campo de Aviação, com avião Waco CSO em 1935 (pessoa não identificada)

Figura 4 - Participação das escolas nas atividades da visita.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....08
2. SEÇÃO 1 - PERSPECTIVAS SOBRE O PATRIMÔNIO…….....11
3. SEÇÃO 2 - AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DO IGUASSÚ…….....15
4. SEÇÃO 3 - ESPAÇO DE MEMÓRIA DO GRESFI …….....21
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS…….....26
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS…….....28
REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS…….29

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

INTRODUÇÃO

A cidade de Foz do Iguaçu, no ano de 2024, completa 110 anos de uma história importante para todo o Brasil, pois se localiza em uma região estratégica do extremo oeste paranaense, fazendo fronteira com o Paraguai e a Argentina. A cidade é considerada um dos principais destinos turísticos do Brasil, por conta das Cataratas do Iguaçu, além de abrigar a maior hidrelétrica do país, a Itaipu Binacional, responsável por fornecer cerca de 10,8% da energia elétrica do Brasil e cerca de 88,5% do consumo do Paraguai (ITAIPU, 2020).

No que diz respeito a preservação de sua própria história, o município não possui uma ligação direta com espaços que transmitem esse conhecimento, desta forma compreende-se a complexa relação da cidade com seu passado, uma vez que se vende como um local turístico e recebe diversos visitantes ao longo do ano, mas pouco se fala sobre a história local.[1]

O presente trabalho se inicia a partir da minha experiência nas ações extensionistas do Espaço de Memória do GRESFI, desenvolvidas pela Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA), junto ao Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu (GRESFI), um dos clubes recreativos tradicionais da cidade de Foz do Iguaçu/PR.

O GRESFI está localizado em um espaço histórico da cidade, o antigo Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú (APNI) (1941-1973), que apresenta um projeto arquitetônico em estilo neocolonial, além de configurar-se em uma das principais portas de entrada para a cidade em sua época.

Figura 1 - Entrada do Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú.

Fonte: Espaço de Memória do GRESFI.

[1] O único tema explorado sobre a história local é a chegada de Cabeza de Vaca, a "descoberta das Cataratas" e a vocação turística da cidade (SOUZA, 2009, p.82).

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

O Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN)[2], referência em assuntos relacionados ao patrimônio cultural no Brasil, define que as ações educativas formais, e não formais, ligadas ao patrimônio, constituem-se como educação patrimonial. Seu foco é o trabalho com as referências culturais no intuito de reconhecer, valorizar e preservar as manifestações culturais.

A própria Constituição Federal de 1988, em seus artigos 215 e 216, trata a questão cultural de forma inclusiva e variada, ampliando assim a compreensão sobre o patrimônio cultural e os direitos à cultura para população, além de salientar que deve haver uma parceria entre o Estado e a sociedade para promover e proteger a cultura (FONSECA, 2017, p.147)

Reis, Cardoso e Princival (2019, p. 212-216) afirmam que o objetivo principal da educação patrimonial é utilizar os bens culturais como pontos pedagógicos no intuito de conscientizar e sensibilizar a sociedade sobre sua identidade cultural. Quando aplicada criticamente constrói e fortalece a cidadania, aproximando o patrimônio da comunidade por meio da sensação de pertencimento de uma memória coletiva, histórica e cultural da população.

Até a criação do projeto de extensão, o município possuía poucos espaços voltados para a construção de uma memória local com interesse no desenvolvimento municipal. O principal deles é o Ecomuseu de Itaipu, primeira iniciativa de ecomuseu da América Latina, através de uma proposta que visava contemplar o plano de conservação do meio ambiente da Itaipu de 1975, promovendo ações de memória, história e patrimônio cultural referentes ao território onde a usina foi implantada (ECOMUSEU, 2024). Entretanto, seu foco é contar a história da construção da usina e não da ocupação territorial. Desta forma, traz de modo breve a história da cidade antes da construção da barragem de Itaipu.

O Espaço de Memória do GRESFI procura estimular a participação popular como ferramenta democrática, utilizando os recursos de história oral dos moradores que tiveram contato com o aeroporto para discutir ainda mais os processos históricos locais. Assim, compreende-se que uma ação de educação patrimonial não se dá de forma isolada, mas deve primar pela construção coletiva do conhecimento, tornando a participação comunitária um elemento essencial (PORTAL IPHAN, 2024).

[2] O IPHAN é uma autarquia federal que está vinculada ao Ministério da Cultura, responsável por proteger e preservar os bens culturais brasileiros. Ele também é responsável por salvaguardar os bens brasileiros que estão na Lista do Patrimônio Mundial e Cultural Imaterial da Humanidade. Está dividido em todo território nacional, com 27 superintendências, 37 escritórios técnicos e 6 unidades especiais (IPHAN, 2024).

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

O objetivo deste trabalho é discutir o patrimônio de Foz do Iguaçu a partir da ótica da extensão universitária, para isso buscou-se compreender como funciona o Espaço de Memória do GRESFI, de que forma é pensada a extensão acadêmica no local e como isso impacta o município, juntamente com o ensino superior.

Como recorte de pesquisa foi utilizado o período de 2014 a 2023, acompanhando o surgimento e desenvolvimento de projetos de educação patrimonial relacionados à Unila e que resultaram na consolidação de um local que busca se construir como referência para a memória do município. Como fontes para compreensão dos fatos históricos foram utilizados periódicos, livros de história local, depoimentos e documentos oficiais.

O antigo aeroporto, atual GRESFI, está localizado na região central da cidade, avenida Juscelino Kubitschek, n. 1872, no bairro Jardim América. Outrora distante do centro para os padrões da época, abrigava o Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú, .que contava com um conjunto arquitetônico de dois espaços: o prédio principal com o salão de embarque e a torre de controle e a casa de apoio aos funcionários localizada ao fundo do terreno.

Atualmente as visitas ocorrem ao longo do terreno do antigo aeroporto e passam por nove pontos de visitação, nos quais o visitante é guiado pelo educador patrimonial, convidado a refletir e encontrar vestígios de como o prédio mudou ao longo do tempo, além de entender como funcionava a estrutura em geral. Desta forma o visitante também tem contato com objetos históricos e duas exposições do projeto, uma contando a história da passagem de Santos Dumont pelas Cataratas e a outra com veículos antigos doados por um amante do automobilismo na cidade[3].

Figura 2 - Grupo de visitantes em um passeio no projeto de extensão.

Fonte: Espaço de Memória do GRESFI.

[3] O projeto já está em funcionamento desde 2021, sendo recebidos públicos variados em idade e número de visitantes. As visitas são gratuitas e realizadas mediante agendamento via telefone, ou redes sociais.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Para dar conta das questões propostas neste artigo, organizamos o texto em três seções: a primeira seção, intitulada “Perspectivas sobre o Patrimônio”, busca discutir a história das políticas patrimoniais no Brasil e como se estabeleceu em Foz do Iguaçu; a segunda seção, intitulada ”Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú”, procura explicar o patrimônio do APNI desde sua arquitetura, história até o atual momento do conjunto arquitetônico. Por fim, a terceira seção, intitulada “Espaço de Memória do Gresfi”, discute a organização e os resultados das ações do projeto de extensão, buscando compreender como são desenvolvidas as atividades e como a comunidade recebe se relaciona com o espaço.

SEÇÃO 1 - PERSPECTIVAS SOBRE O PATRIMÔNIO;

1.1 A perspectiva brasileira de proteção patrimonial

A discussão nacional sobre o patrimônio cultural brasileiro iniciou-se na década de 1920 com dois grupos proeminentes, os modernistas de orientação liberal do Partido Democrático (PD) e os católicos conservadores. Mário de Andrade foi o responsável por unificar esses grupos, buscando criticar o Brasil europeizado e criar uma visão original sobre a nação, valorizando sobretudo aspectos considerados "primitivos", ou atrasados, ou seja, relacionados à cultura popular. Essa articulação resultou no surgimento do Sphan[4] na década de 1930, ou seja, a partir do interesse em preservar obras de arte e edifícios históricos em meio a processos de modernização urbana pelos quais passaram inúmeras cidades brasileiras.

Em 1930, com a criação, por Getúlio Vargas, do Ministério da Educação e Saúde (MES), dirigido por Gustavo Capanema e Rodrigo de Melo Franco Andrade, a cidade de Ouro Preto foi erigida em monumento nacional pelo decreto 22.298 de 1933. Destacava-se o o patrimônio histórico e artístico da cidade, considerando o emblemático papel do barroco como característica de manifestação propriamente brasileira (p.97).

Três anos depois, começou a funcionar o Sphan de forma experimental e em 1937 passou a fazer parte das estruturas do MES, criando-se assim um Conselho Consultivo que era composto por duas divisões: a primeira para avaliar os bens para tombamento e a segunda para trabalhos de Conservação e Restauração. A estrutura foi também dividida em distritos e responsabilizou-se por museus regionais a partir de 1938 (p.100-101).

[4] Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

No mesmo período, Mário de Andrade criou o anteprojeto nº25, que trazia concepções sobre museus no Brasil de forma muito avançada para a época. Em um dos seus pontos defendia que deveriam ser separados por ordenamentos disciplinares e apoiados pelos Livros do Tombo, além de inferir o desenvolvimento de museus locais, em espaços municipais para que a comunidade pudesse participar ativamente da coleta e do acervo, trazendo assim a identidade local como centralidade de atuação. Sua preocupação estava voltada para o acesso às produções culturais, tanto eruditas como populares, uma vez que esses locais ficavam reservados apenas para as elites e o sentimento de pertencimento aos objetos não se formava de forma democrática a grande parcela da população.

Até o final de 1969, foram tombados 803 bens, divididos em arquitetura religiosa, civil, militar, conjuntos, imóveis, arqueológicos e naturais, separados nos Livro de Belas Artes e no Livro Histórico, por vezes com dupla inscrição em ambos livros. A grande maioria dos bens foram tombados no Rio de Janeiro, seguido por Minas Gerais, Bahia e Pernambuco, principalmente por sua arquitetura religiosa e colonial. Esse período ficou conhecido como fase heróica, pois o Sphan tinha muita autonomia de trabalho.

A fase moderna após a década de 1960, foi caracterizada por uma dificuldade de atuação do Sphan, uma vez que os recursos foram limitados, sua organização não se renovou devido aos cargos vitalícios e apenas se tornou técnica e por fim apresentou dificuldades em lidar com a especulação imobiliária (p.149). A alternativa surgida nas década de 1970 e 1980, foi a criação de infraestruturas voltadas para o turismo com os patrimônios em tombamento, suprindo assim a falta de orçamento, criando alternativas de fontes de rendas para as regiões e, por fim, descentralizando a responsabilidade sobre os bens tombados, abrindo órgãos locais de patrimônio, juntamente com legislações estaduais. (p.152)

Entre os anos 1970 e 1990, foram realizados 481 processos de tombamento, dos quais 135 foram aprovados, 74 arquivados e 272 estão sendo analisados. Quando observado de perto, principalmente nos anos de 1980, é possível verificar que aumentaram as inscrições no Livro Arqueológico, Paisagístico e Etnográfico, assim como no Histórico e de Belas Artes. (FONSECA, 2017, p. 223)

1.2 Foz do Iguaçu e a proteção patrimonial municipal

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

O município de Foz do Iguaçu tem discutido a ação de tombamento desde 1990 com a lei municipal nº1.500, porém a mesma mostrou-se insuficiente para dar conta da política patrimonial local. Em vista deste processo, em 05 de agosto de 2016, a lei foi revogada e substituída pela lei municipal nº 4.470/16, aumentando a possibilidade de distribuição dos processos deliberativos de tombamento.

A nova legislação define que o cuidado com a preservação do patrimônio é dever de todos na comunidade (art. 2°), sendo assim, reforça a existência de bens materiais e imateriais, tomados de forma coletiva ou individual e que estão relacionados à identidade, memória, atuação humana e acervos da sociedade (art. 1°).

Nesse patrimônio estão incluídos formas de expressão, saberes, celebrações e modo de realizar atividades, criações tecnológicas e artísticas, as obras, objetos e espaços destinados a manifestações artísticas e culturais e, por fim, os conjuntos urbanos e sítios históricos, arqueológicos, arquitetônicos, ecológicos, turísticos, etnográficos, paleontológico e outros.

Cabe ao poder público a proteção, fiscalização e promoção desses objetos, seja de forma autônoma ou por meio de parcerias (art. 3°). Já no que se refere ao processo de tombamento, o município criou um órgão técnico que é consultivo, independente e deliberativo, no intuito de avaliar os processos de tombamentos. O Conselho Municipal de Patrimônio Cultural (Cepac) é formado por 18 membros titulares, juntamente com seus suplentes, que atuam de forma não remunerada, separados por membros da sociedade civil, poder público e instituições privadas, tendo votações entre os membros para a direção a cada dois anos (art. 4°-6°). No que diz respeito aos mecanismos de proteção, a lei traz o tombamento e o inventário de bens culturais, o primeiro diz respeito aos bens materiais tangíveis e o segundo para os intangíveis[5] (art. 7°).

A Fundação Cultural possui três Livros de Tombo Municipal[6], o primeiro sendo de Bens Naturais, incluindo as paisagens, espaços ecológicos, reservas naturais, parques e reservas da cidade. O segundo Livro é o de Bens Imóveis de valor histórico, arqueológico e urbanístico, como obras, edifícios, conjuntos e sítios urbanos ou rurais. O terceiro Livro do

[5] Qualquer pessoa interessada, sendo proprietária ou não, pode solicitar o processo de tombamento, através do contato com a Fundação Cultural de Foz do Iguaçu e apresentação dos dados do bem material, informações detalhadas sobre e motivos pelos quais o bem deve ser preservado.

[6] Atualmente a cidade ainda não realizou efetivamente nenhum tombamento de bens culturais a nível municipal, tendo 11 imóveis em processo de tombamento aberto. O Painel do Barrageiro, de Poty Lazzarotto, localizado na área privativa de Itaipu, a nível estadual, é o único bem tombado dentro do município, ação movida pelo Conselho Estadual de Patrimônio Histórico e Artístico (Cepha). (FOZ DO IGUAÇU, 2021).

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Tombo é de Bens Móveis, estando integrado de valor histórico, artístico, folclórico, iconográfico, etnográfico, coleções, objetos, videográficos, fotográficos e outros (art.23).

O inventário de Bens Culturais tem como objetivo registrar o patrimônio imaterial considerado relevante para a sociedade iguaçuense, cabendo ao Cepac a formulação dos inventários, com os registros, manutenção, conservação e promoção destes bens.

Uma hipótese sobre a dificuldade de valorização da história local pode ser encontrada na tese de Souza (2009), na qual a autora discute sobre a formação econômica e social de Foz do Iguaçu por meio de uma análise historiográfica. A centralidade da questão diz respeito a legitimação do discurso que a cidade estava destinada ao turismo, ideologia moldada pelos grupos dominantes da cidade, promovendo o apagamento de experiências sociais relevantes para a história municipal, tais como: a questão indígena, a luta por moradia, o cotidiano da fronteira, entre outras questões. A pesquisa ainda problematiza a recepção da "modernidade" promovida pela Itaipu, as transformações no modo de viver, a desigualdade social e a pobreza. Residências e edifícios antigos foram demolidos e substituídos por locais que tinham como foco atender as demandas do mercado (p.42-47).

Por meio das recentes discussões sobre patrimônio histórico e memória no âmbito de Foz do Iguaçu, compreendemos que a cultura de valorização patrimonial é pouco desenvolvida, de tal forma que a universidade iniciou a campanha de aproximação entre a comunidade e a história patrimonial. Neste contexto é que surge o projeto de extensão do Espaço de Memória do GRESFI, focando em introduzir as discussões de museologia e preservação através da educação patrimonial.

SEÇÃO 2 - AEROPORTO DO PARQUE NACIONAL DO IGUASSÚ

2.1 Preâmbulo e contextualização local

Foz do Iguaçu é uma cidade localizada no extremo oeste paranaense, fazendo fronteira com a Argentina e o Paraguai. A ocupação colonial estruturada do espaço se deu a partir de 1889, com a vinda da Colônia Militar do Iguassú, uma expedição que trouxe a linha de telégrafo e alguns soldados para registro do espaço. Na época, o território pertencia a Guarapuava e existiam cerca de 2.000 pessoas residindo na fronteira (MARTINS e RUSCHMANN, 2010, p. 05).

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Em 1914 a cidade adquire sua independência de Guarapuava e recebe o título de Villa Iguassú, neste período houve um aumento populacional devido a campanha de ocupação, sendo o primeiro prefeito da cidade Jorge Schimmelpfeng. Como a cidade ficava muito isolada, a principal forma de comércio era a troca de mercadorias com Puerto Aguirre na Argentina (atual Puerto Iguazú), sendo também a melhor forma de chegar na cidade, através do rio Paraná (MARTINS e RUSCHMANN, 2010, p.05). A primeira estrada que ligava a cidade de Foz do Iguaçu a Guarapuava foi construída somente em 1920, levando dias para conseguir chegar no município (MARTINS e RUSCHMANN, 2010, p.06).

Em vista das dificuldades de contato e isolamento da cidade, em 1933 começaram as negociações para a construção de um campo de aviação em Foz do Iguaçu, com o objetivo de estabelecer uma linha do Correio Aéreo Militar entre Foz e Guaíra, diminuindo o isolamento do oeste paranaense. O território escolhido ficava em área distante da região central da cidade, a chácara de Fulgêncio Pereira, conhecida por realizar a extração de erva-mate e fazer tijolo em uma pequena olaria no terreno (NAVA, 2018, p.35).

No dia 03 de maio de 1934, o jornal O Dia transcreve a entrevista do ex-comandante da Companhia de Foz do Iguassú, ocorrida no dia 24 de abril daquele ano, na qual afirma a importância territorial do município por meio da proximidade com a Argentina e o Paraguai, alimenta o sonho da construção de uma estrada de ferro atravessando o oeste do Paraná, e sobre a possibilidade de criação de uma linha postal aérea a fim de facilitar a comunicação escrita com a fronteira[7].

No final do mesmo ano o jornal O Dia também publica uma matéria onde o General Dutra anuncia a criação da linha para Foz do Iguaçu. O general esteve em visita ao 5º Regimento de Aviação em Curitiba, onde anunciou com entusiasmo a criação das rotas de linha aérea para Foz e a do Rio Grande do Sul, na mesma notícia afirma que os campos estão prontos faltando os últimos preparativos, que diz respeito ao aproveitamento da gasolina visto que a cidade se localiza muito distante.

[7] O jornal Correio do Paraná anunciava, em 9 de dezembro de 1933, a manchete “Um abuso: O governo da República deve proibir que aviões estrangeiros atravessem as zonas fronteiriças sem previa licença do Ministério da Guerra”. De acordo com a notícia, o senhor Francisco Mendes Gonçalves, diretor da Aviação Civil da Argentina e um dos chefes da Companhia Matte Laranjeira, atravessava a fronteira com seu avião “Wacco”. O jornal apresentou duras críticas com relação à soberania nacional e sobre a falta de compromisso das autoridades brasileiras. Em uma outra notícia é explicado por meio de telégrafo que Francisco estava acompanhado de seu mecânico Guilherme Rhode, vindo de Campanário em Mato Grosso, em direção a Buenos Aires e que saiu no mesmo dia para seu destino.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

2.2 Do campo de aviação ao Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú

No dia 23 de março de 1935, ocorreu o pouso teste no campo de aviação, realizado pelo capitão Orsini e o tenente Manoel de Oliveira, ambos foram recebidos com festa na cidade de Guarapuava e Foz do Iguaçu. A imprensa revelou a notícia com bastante ânimo e ainda dedicou uma opinião sobre a possibilidade de realizar viagens futuras entre o Rio de Janeiro e Assunção, no Paraguai. Além do interesse comercial, o jornal destacou a expansão das linhas aéreas como algo positivo:

> Segundo antecipamos, realizou-se sexta-feira a viagem inaugural para Foz do Iguassú, feita por um avião militar, pilotado pelo capitão Orsini e levando como observador o tenente Manoel de Oliveira. A viagem aérea foi feita com pleno exito, tendo sido realizadas as observações devidas. As populações de Guarapuava e Fóz do Iguassú receberam festivamente os arrojados patricios que revelaram a sua formidável pericia, alcançando belíssimas performances nessa verdadeira proesa aerea (O DIA, 1935, p. 01).

Em uma entrevista concedida ao jornal O DIA, no dia seguinte, Orsini revelou que foram menos de dois anos para execução da linha aérea de Curitiba a Foz do Iguaçu e que seu trabalho era realizar o exame nas pistas de Guarapuava e Foz. O tempo do percurso durou 2 horas e 55 minutos de Curitiba para Foz, divididos em 1 hora e 40 minutos para cada cidade. Na volta foram 3 horas e 10 minutos, devido às cidades que tiveram que procurar em reconhecimento. De acordo com Orsini, por ser um terreno acidentado, com enormes montanhas e florestas, a viagem terrestre podia ser difícil, mas revelou que utilizou a linha do telégrafo como guia. Por fim, ele sugeriu o prolongamento da linha aérea até Guaíra, onde já existia um campo de aviação da Companhia Matte Laranjeira, assim como a possibilidade futura de abrir linhas comerciais, exaltando que o correio irá ajudar na comunicação de cartas entre as cidades da fronteira (O DIA, 1935, p.01).[8]

[8] Ottília Schimmelpfeng, uma das primeiras professoras da cidade e filha do primeiro prefeito, escreveu para a revista Painel diversas memórias e poemas sobre sua infância na cidade, que resultaram no livro Retrospectos Iguaçuenses, publicado em 1991. Um dos capítulos foi dedicado a contar a sua perspectiva sobre o campo de aviação, na qual revela a emoção do primeiro pouso oficial ocorrido na cidade. Ottília revelou que no dia 1º de abril de 1935, foi realizado pelo capitão Hortêncio, o vôo vindo de Campo Grande, no Mato Grosso do Sul, com um avião vermelho da "Wacco", biplano e dois lugares descobertos, o qual ela apelida de Pássaro vermelho. Mencionou que havia tido um pouso teste dias antes e sua expectativa era alta, comparando a emoção daquele momento ao do pouso do módulo lunar, as pessoas não acreditavam que era real, precisando tocar para certificar que o avião estava ali. A autora destaca que foi um ato histórico o pouso do pássaro vermelho e que as pessoas

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Figura 3 —Primeiro Pouso no Campo de Aviação, com avião Waco CSO em 1935 (pessoa não identificada)

Fonte: Espaço de Memória do GRESFI.

Em outubro de 1936, houve uma homenagem realizada pelo prefeito Jorge Sanwais aos aviadores do Rio de Janeiro e de Curitiba, onde aterrissaram na pista de pouso 10 aviões militares do 5º Regimento de Aviação da Capital[9]. Foram realizadas visitas nos pontos turísticos, tendo churrascada, missa, baile e a cerimônia de homenagem, contando com a presença de autoridades da cidade, com entrega de medalhas de condecorações para os aviadores, entre elas estava Ottília Schimmelpfeng (O ESTADO, 1936, p.01).

> Eram medalhas cunhadas em prata, tendo o emblema de uma esquadrilha de sete aviões sobrevoando a grande queda de água, no verso com a inscrição: *"Homenagem aos Aviadores do 5º REG. AV. Heróis anônimos do progresso de Foz do Iguaçu. A sua população agradecida. Em 03-10-1936."* (SCHIMMELPFENG, 1991, p.38-39).

No ano de 1937 começaram as negociações para a voos internacionais entre Rio de Janeiro e Assunção. Até o momento, a única companhia que fazia voos para Foz do Iguaçu era a Aerolloyd Iguassú, trazendo correspondências e cargas (O ESTADO, 1937). Porém, em 1938, a Panair foi autorizada a fazer as viagens do Rio de Janeiro, Curitiba à Assunção e a cidade de Foz funcionava como abastecimento das aeronaves, tendo como local de desembaraço oficial as barracas próximo do hangar na cabeceira da pista, tornando-se um

esperaram o dia todo pelo avião, acreditando que viria de manhã, mas veio ao final da tarde (Schimmelpfeng, 1991, p.34-35).

[9] Os aviões eram: Cabine C-53, Corsário 5-102, Rocing 1-114, Boeing 1-107, Boeing 1-111, Corsário 5-107, Corsário 5-108, Corsário 5-106, Waco F-5 C-5 (O ESTADO, 1936, p, 01)

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

espaço de encontro para ver os passageiros de cada país. (SCHIMMELPFENG, 1991, p. 38-39)

2.3 Parque Nacional do Iguassú e seu aeroporto através de Ângelo Alberto Murgel.

Em 1916, Santos Dumont conheceu as Cataratas do Iguaçu, nomeada como Saltos de Santa Maria, e defendeu a desapropriação das terras das Cataratas para que fosse transformada em um parque nacional. Mais de vinte anos depois, em 1939, Getúlio Vargas anunciou a criação do Parque Nacional do Iguaçu, através do Decreto nº 1035 de 10 de janeiro de 1939, o segundo do país, sendo o primeiro o Parque Nacional do Itatiaia. O local foi firmado com o total de 156.233,77 hectares, entre ele as Cataratas do Iguaçu, um conjunto de quedas d'água, com cerca de 75 metros e 2.700 metros de extensão, tornando-se a maior fonte de renda da cidade (MARTINS & RUSCHMANN, 2010, p.08).

O arquiteto Ângelo Alberto Murgel foi o responsável por planejar e estruturar os três primeiros Parques Nacionais do Brasil, tanto o do Itatiaia, em 1937, quanto o do Iguaçu e o do da Serra dos Órgãos, em 1939. Como referência ao processo de dar visibilidade da natureza utilizou de conceito de arquitetura rural, rústico e neocolonial, utilizando materiais e tecnologias disponíveis na própria região (LIMA, 2013, p.131; 137).

Murgel nasceu na cidade de Cataguases em Minas Gerais, em 8 de agosto de 1907 e faleceu em 20 de agosto de 1978, aos 71 anos, no Rio de Janeiro. Teve uma carreira sólida como professor e arquiteto, formando-se na Escola Nacional de Belas Artes (ENBA) em 1931. No ano seguinte, ganhou a grande medalha de ouro na ENBA com a tese "Um edifício para os Correios Geraes e Telegraphos do Rio de Janeiro" (LIMA, 2003, p.18).

Enquanto acadêmico sempre teve críticas sobre as bases que a arquitetura estava tomando no Brasil, questionando a ideia de copiar o modernismo estrangeiro ou criar um estilo de acordo com as necessidades locais. Tendo como fundamento as ideias de Frank Lloyd Wright, o mesmo compreendia que não se deve ter uma arquitetura cômoda e inconsciente, mas sim orgânica e que possa oferecer soluções diversas aos condicionantes locais. Para Murgel, a arquitetura moderna deve ser formada por um aproveitamento racional dos materiais à disposição, utilizando ao máximo os recursos industriais e técnicos, harmonizando de tal forma o meio social e o geográfico, assim como pela via da economia

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

dos processos e sua expressão de beleza de forma natural de sua constituição. (LIMA, 2003, p.20).

Murgel se inspirou no Parque Nacional de Yellowstone (1872) nos Estados Unidos da América, vislumbrando um patrimônio natural público e que deveria ser protegido do campo de especulação de ganho. Afirmava que o trabalho de educação nos parques era fundamental e de atribuição do poder público, assim como o de conservação. Afirmava também que o trabalho técnico de estudo das regiões de parques nacionais brasileiros levou em consideração o menor dano possível a cada local, pensando sempre na comodidade do turista e a harmonia com a natureza (MURGEL, 1945, p. 6-7).

Nas palavras de Murgel (1945, p. 27), os princípios que permeiam os três primeiros Parques Nacionais do Brasil são a harmonia íntima entre a construção e a natureza ambiente, de tal forma que todas as construções surjam como vindas diretamente da própria terra, não devendo ferir e sim complementar, sem modificar, mas harmonizar e não devendo escandalizar, mas participar da mesma vida coletiva.

Nos processos técnicos, o Parque Nacional do Iguaçu foi instalado em um relevo relativamente plano, entre 250 e 350 metros de altitude, sendo projetado um aeroporto, edifício-sede, usina elétrica de 500 HP, alojamentos para pesquisadores, museu, residência dos funcionários, instalações sanitárias, juntamente a um hotel com garagem, oficina, centro de esporte, horto botânico, almoxarifado e um jardim zoológico (LIMA, 2003, p. 33).

Murgel (1945) relata que a prioridade estipulada para o Parque Nacional do Iguaçu seria o acesso, uma vez que era o Parque mais distante da capital naquele período, por isso foi utilizado o campo de pouso de aproximadamente três quilômetros, tapeado com grama nativa. A coordenação dos trabalhos se deu com os serviços de aeronáutica civil para desenvolver o aeroporto e servir os maiores aviões da época, já sendo utilizados pela Pan-American Airways na linha Miami-Rio de Janeiro-Assunção-Buenos Aires.

> O edifício do aeroporto do Parque Nacional, já concluído, tem o mesmo caráter arquitetônico, que as antigas construções jesuíticas do confrontante Território de Missiones aproveitados, certamente, os progressos da técnica e da indústria, Edificado, tanto quanto possível, com o material e a mão de obra locais, apresenta aspectos originais de um grande sabor regionalista (MURGEL, 1945, p. 24).

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

O Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú, foi inaugurado em 1941 contendo dois prédios, o primeiro com o terminal de passageiros e a torre de controle e o segundo contendo a casa de apoio aos funcionários locais[10]. Sua arquitetura é compreendida como neocolonial, estilo que estava em voga durante a década de 1930 e competindo com o modernismo pela hegemonia da singularidade arquitetônica brasileira. Isso fez com que o aeroporto tomasse proporções únicas no Brasil, tendo uma fachada elaborada com pedras, tijolos e madeira em seu mastro principal.

A análise de Kessel (1999) sobre a arquitetura neocolonial, compreende que surge como um processo de descolamento da influência europeia no Brasil, travando uma batalha contra o modernismo na década de 1930 pela legitimidade da arquitetura nativa na cultura brasileira. Posteriormente, foi tratada como conservadora, tradicionalista e elitista, mas em seu ápice projetava um revival de olhar sobre o passado recente se pretendendo como novidade, ou seja, via o progresso como algo degenerativo da sociedade e buscava no presente um olhar nacionalista. Tinha como perspectiva utilizar a pedra como base para as construções mais relevantes, como fortes, igrejas e edificações e materiais mais simples ao se tratar de casas, como a taipa.

O prédio principal contém 896,70 metros quadrados e três andares, o térreo correspondia às áreas do terminal de passageiros, separados em uma entrada abrigada para se proteger da chuva, quatro guichês de companhias aéreas, administração do aeroporto, além do depósito, cozinha, três banheiros, defesa sanitária vegetal, alfândega, balcão da polícia federal e terraço. Já o primeiro andar foi separado em rádio e meteorologia, sala para os pilotos descansarem, 1 banheiro, sala de engenheiros do D.A.C e um mezanino. Por fim, o segundo andar, continha uma área de observação de aeronaves com 76,56 metros quadrados.

O posto de serviço da Panair é um edifício localizado ao fundo do prédio principal, contendo duas salas e três portas em 60 metros quadrados, seu propósito era guardar equipamentos como carro de bagagens, mangueiras de abastecimento e ferramentas.

SEÇÃO 3 - ESPAÇO DE MEMÓRIA DO GRESFI

[10] Ao longo dos 32 anos de funcionamento, passaram pelo aeroporto diversos passageiros, desde figuras oficiais até pessoas civis. Existem diversos registros da passagem de quatro presidentes da república pelo aeroporto, sendo Getúlio Vargas, Café Filho, Juscelino Kubitschek e Castelo Branco, o último já em processo ditatorial da Republica. Alguns encontros foram elaborados com o presidente e ditador do Paraguai Alfredo Stroessner.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

3.1 Do antigo aeroporto em funcionamento à concretização do clube GRESFI

O APNI funcionou desde 1941 até 7 janeiro de 1974, sendo o marco final a inauguração do novo Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas, no final da BR-469. Ao longo do tempo foram registradas diversas memórias daqueles que passaram ou trabalharam no Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú[11].

Em novembro de 1967, é criado o Grêmio Esportivo e Social de Foz do Iguaçu (GRESFI), um clube iniciado com a fusão de três agremiações municipais, o Guairacá Esporte Clube (1945), Grêmio Olavo Bilac (1951) e Caixa Esportiva do 1º Batalhão de Fronteira (1965). O clube começou a utilizar a propriedade do aeroporto, após uma doação do antigo proprietário das terras, em janeiro de 1972, já utilizando o espaço para evento no mês seguinte (SILVA, 2021). Mesmo com o clube assumindo o local, a torre de controle ainda estava em funcionamento, causando litígio entre os controladores de voo e o festejo. Segundo Becker (2022), o Sr. Mota se incomodava com a festa enquanto tinha que trabalhar, relatando que era uma falta de respeito e incômodo trabalhar nestas circunstâncias.

O GRESFI em seu site oficial refere que é o único clube no Brasil que desde sua criação unifica os militares das três Forças Armadas, sendo um clube de Suboficiais, Subtenentes e Sargentos do exército, marinha e aeronáutica, mas aberto ao público em geral que queira se associar.

É necessário apontar que ao longo dos anos o clube realizou diversas modificações no prédio, adaptando e reformando os espaços de acordo com as necessidades sociais, sendo essencial destacar a ampliação dos fundos e lateral dando novos anexos, como banheiro, palco e churrasqueira. Externamente o clube buscou reproduzir a estética original, não utilizando os mesmo materiais, mas com o intuito de diminuir a descaracterização do prédio (SILVA, 2021). Entretanto, como o prédio do antigo aeroporto fica dentro das dependências do GRESFI, ao longo do tempo foram criado prédios que limitaram a visibilidade do aeroporto, como a quadra esportiva, o centro administrativo, que conta com piscina, academia, área de lazer com churrasqueira e um estacionamento ao redor do prédio histórico.

[11] Dentre elas, é de se destacar as memórias de Valmir Eugenio Schmidt, Arsonval Cordeiro Mota e Antenor Carneiro de Melo, nas quais compartilharam diversas informações de suas passagens pelo aeroporto, além do trabalho de acervo do Haroldo Carlos Alvarenga explicitado por sua companheira Leila Alvarenga, doando e disponibilizando diversas obras do antigo controlador de vôo e artista municipal (BECKER, 2022).

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Devido a inauguração da Ponte Internacional da Amizade em 1965, a cidade começou a ter um crescimento significativo, sendo asfaltada logo em seguida a BR-277, ligando o Paranaguá a Ponte. Com o aumento do fluxo na cidade e a evolução das aeronaves, o aeroporto parou de comportar modelos de grande porte, sendo necessário uma mudança para um local mais estruturado. Antenor Carneiro de Melo, que foi diretor da companhia VARIG em Foz do Iguaçu, relata que os aviões que pousavam aqui eram majoritariamente DC-3, com uma pista de cascalho e grama, dificultando os pousos até mesmo na chuva (BECKER, 2022, p. 101).

3.2 O Projeto de Extensão do Espaço de Memória do GRESFI

Em 2014, um projeto de extensão coordenado pelo técnico em assuntos educacionais da universidade, também museólogo de formação, Pedro Louvain de Campos Oliveira, intitulado Tekoha Guasu, iniciou um trabalho de educação patrimonial no âmbito local. Uma das atividades apresentadas pelo projeto foram as aulas externas com alunos da rede pública, passando por locais históricos como o marco das três fronteiras, praça da marinha e o Aeroporto do Parque Nacional do Iguassú no GRESFI. Durante uma das visitas, com o colégio Estadual Ayrton Senna, o clube se mostrou interessado em mostrar a torre de controle e dar uma aula de lá para os alunos (LOUVAIN, 2019).

As atividades do projeto continuaram ocorrendo no antigo aeroporto, com o Colégio Estadual Bartolomeu Mitre, mas desde 2016 a 2019 a torre ficou fechada por orientação do corpo de bombeiros devido ao risco de incêndio, sendo reaberta na feira do livro de 2019 e adaptada com uma porta corta fogo. Neste mesmo ano deu-se início ao processo de tombamento municipal do conjunto arquitetônico do antigo aeroporto[12]. Interessante notar que o pedido de tombamento já vislumbrava a instalação de réplica do primeiro avião a pousar no município em frente ao local.

> Agora se o leitor generosamente me permitir sonhar, além de parodiar uma canção popular, seria ainda mais interessante… Haveria um antigo avião desativado do lado de fora, uma réplica ou original, tanto faz, elevando quase que literalmente a imaginação dos visitantes às nuvens ao completar incrivelmente a inteligibilidade de todo o conjunto (LOUVAIN, 2019).

[12] Processo nº. 061530, de 30 de outubro de 2019, requerido por Pedro Louvain de Campos Oliveira.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Outro aspecto importante no pedido de tombamento do antigo Aeroporto do Parque Nacional do Iguaçu, é a relevância de destaque a nível estadual, sendo este prédio um dos precursores de ligação do extremo oeste com a capital Curitiba, no Paraná, além de ser um elemento que alavancou o turismo na região e recebeu diversas figuras públicas importantes. De acordo com a Lei Estadual Nº 1.211/53, o prédio entraria no Livro do Tombo Histórico, com as coisas de interesse histórico (Art.3º).

O trabalho diretivo do Espaço de Memória do GRESFI, agora consolidado como uma atração cultural e aberto para o público em geral, começou em abril de 2021, com a admissão de um bolsista para guiar o passeio ao longo do espaço do antigo aeroporto. Na época o passeio era realizado por sete pontos de observação, iniciando na extinta praça em frente ao prédio, onde era realizado o preâmbulo, posteriormente caminhava até a entrada abrigada e lateral externa do prédio, em seguida entrava-se no interior mostrando o terminal de passageiros e sua mudança temporal. Após tal ponto, caminhava-se para o exterior do aeroporto na área de embarque e desembarque, mostrando fotos de como era a fachada do prédio para quem chegava de avião. Ao final passava pela antiga casa de serviço dos funcionários do aeroporto e finalizava na beira da pista de pouso.

Com o tempo, o projeto foi ampliando seus pontos de visitação e acessórios de interação, trazendo mais imersão e contato com a história local. Foram modificadas algumas áreas de visitas, como o início, onde hoje é a estátua do “pássaro vermelho”, foi instalada uma exposição sobre Santos Dumont na terra das Cataratas, uma parceria com o projeto “Asas da Memória”. Ali apresenta-se um antigo vídeo sobre o aeroporto, além de uma modelagem em 3D do terminal de passageiros, vista através de um óculos de realidade virtual. Outros pontos significativos da visita são as fantasias de turistas e aviadores que o projeto disponibiliza para fotos, como capas, chapéu, malas e cordões de flores. Por fim, em meio a uma parceria com Celso Maciel, um amante do automobilismo municipal, foi disponibilizada uma exposição de carros antigos, incluindo carros da época.

O primeiro ano do projeto, em 2021, foi um processo de aprendizado, sendo um ano de testes para o projeto. Primeiro para o bolsista desenvolver as habilidades de guiamento e transmissão de conhecimento e segundo para aprimorar os espaços de visitação, compreendendo cada vez mais como e o que deve ser exposto ao visitante. Por fim, no primeiro ano, foi trabalhada a divulgação do projeto, pois ainda permanecia desconhecido ao grande público da cidade. Vale ressaltar que era um ano pandêmico de COVID-19, então em

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

todas as visitas foram respeitados os limites de contato social, tendo uma limitação de grupos e utilização de ferramentas para evitar o contágio da doença, foram utilizadas máscaras e distanciamento para os visitantes. No total deste ano visitaram o projeto 152 pessoas com idades variadas.

Já no segundo ano o projeto, teve um aumento significativo de público, chegando a receber 512 pessoas. A divulgação passou a ser mais constante e o público procurava com maior frequência o local. Foram realizadas entrevistas em rádio e televisão como propulsoras de informações, além de começar a trazer as primeiras turmas das universidades para estudar e conhecer o espaço. Outra campanha de intensa divulgação foi realizada na feira do livro daquele ano, uma vez que foi realizada no GRESFI. Utilizamos a recém inaugurada exposição do Santos Dumont como stand e realizamos diversas atividades de interação com o público, como competição de avião de papel e utilização de vestimentas de aviadores.

O ano de 2023 foi o período de maior mudança no projeto, pois de início foi fechada uma parceria com a prefeitura municipal para trazer todos os terceiros anos do ensino fundamental no projeto, visto que é o ano de ensino que se aprende sobre a história local e patrimônios. Ao todo, 2.033 pessoas passaram pelo Espaço de Memória, aumentando o número de bolsistas para assim dar conta de toda a demanda do projeto. Nesse ano foram ampliados os espaços de exposição de carros antigos, mais objetos de interação foram implementados e demos início a uma campanha grande de divulgação, apresentando em diversos jornais e programas de rádio. Foi inaugurado o monumento ao Pássaro Vermelho, instalada uma biruta de vento ao lado do avião, assim como a instalação de iluminação cênica noturna nos dois prédios históricos, uma parceria com a faculdade Uniamérica Descomplica e Enerluz[13].

[13] Como resultado de todo o esforço, o projeto recebeu sua segunda menção honrosa no Seminário de Extensão Universitária (SEUNI) da UNILA, apresentou o projeto em Ponta Grossa no Seminário de Extensão Universitária da Região Sul (SEURS). Além de ter sido gravado um curta metragem intitulado Mayday pelos alunos do curso de cinema da UNILA.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Figura 4 - Participação das escolas nas atividades da visita.

Fonte: Espaço de Memória do GRESFI.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto de extensão do Espaço de Memória do GRESFI, mostra constantemente que a população municipal anseia por espaço culturais que representam sua história, sendo objeto de estudos de diversos cursos e faculdades, além de um espaço de lazer e aprendizado para todos os interessados na história local e regional. Sua ação é um marco no município, pois é um projeto que visa democratizar o acesso a museologia e a exposições, uma vez que seu acesso é gratuito e existe uma variedade de horários para visitação.

Além de ser um local em que a população abraça como seu, ela busca discutir a proteção de outros locais da cidade, que não tem tamanha visibilidade, mas que implica em si toda uma relevância de estar em pé. Nesse sentido é visível a surpresa que o visitante tem de saber que não existe até o presente momento nenhum local tombado a nível municipal.

Fonseca (2017), destaca que se tenha uma estrutura na sociedade que dê a acesso aos cidadãos aos direitos à cultura e que para tornar isso uma realidade é necessário um esforço por parte do Estado, opinião pública e dos próprios usuários, porém esse empenho está longe de ser alcançado nos países menos desenvolvidos.

Entender que a coletividade de esforço é essencial para manter viva a memória patrimonial, assim como a permanência destes no meio urbano, vem de encontro direto da necessidade de educar e dialogar com a comunidade, sendo necessários espaços para debates e discussões acerca dos significados dos bens para além do passado engessado (NASCIMENTO e REIS, 2021).

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Essa perspectiva dialógica sobre o patrimônio é implicada em uma mudança do olhar sobre o bem patrimonial, uma vez que o Estado não é mais o único ator envolvido na preservação do patrimônio, pois seu objeto deixou de ser voltado a ideologia nacionalista e passou a ter um viés de direito cultural. Aloísio Magalhães e Rodrigo Melo de Franco Andrade, durante suas gestões no Sphan, já reconheciam o limite na preservação nacional, portanto tinham um olhar que compreendia a proteção patrimonial como uma rede participativa de responsabilidade, tanto da sociedade como dos organismos culturais. (FONSECA, 2017).

Por mais que o projeto de extensão esteja em constante evolução e ampliando cada vez mais o público atendido é necessário compreender que trata-se de um esforço pioneiro na cidade, e que suas conquistas se dão de forma gradativa, não tendo como objetivo ser o único local de memória da cidade, mas que seu esforço auxilie na criação e desenvolvimento de outros espaços. Cabe destacar que o findar do projeto na cidade mostra que é possível ter locais para discutir a memória, preservar e ter um bom alcance de público.

Para além do impacto comunitário, houve diversas ações que resultaram em bons resultados acadêmicos, uma vez que foram realizadas diversas parcerias entre as instituições da cidade, particular e pública, com capacitação para os guias de turismo da cidade, auxilio na formação de técnicos em turismo, estudos de campo para os arquitetos em formação e outros campos.

Já na perspectiva de acadêmico do curso de História, foi possível compreender diversas práticas que vão além da sala de aula, como um aprofundamento na educação patrimonial, práticas museológicas de conservação e organização de acervo, ampliação de comunicação com a comunidade, pesquisas de histórias vinculadas ao espaço e divulgação científica tanto no meio acadêmico quanto para a comunidade como um todo.

Por fim, como essa pesquisa tem um caráter limitante ao se tratar de um Trabalho de Conclusão de Curso, cabe salientar que existem aspectos que tiveram que ficar de fora do recorte temporal, sendo necessário ampliar a pesquisa e buscar mais elementos que incluam o impacto do projeto na comunidade iguaçuense. O projeto abre portas para diversas possibilidades de pesquisas futuras, desde sua história, na qual aparecem novos elementos narrativos e auxiliam a contar a história, além de pesquisas voltadas para o acervo, atuação prática da museologia em campo, diálogo entre os espaços do Parque Nacional do Iguaçu com o antigo aeroporto, um aprofundamento nas discussões sobre os estilos arquitetônicos e

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

o arquiteto Angelo Alberto Murgel, podendo assim ter um olhar multidisciplinar dentro do local e uma ação conjunta para melhor aplicação na sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BECKER, Rosângela dos Santos. Memória e patrimônio: a partir do Aeroporto do Parque Nacional de Iguassú.. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade da Integração Latino-Americana. 2022. Disponível em: <https://dspace.unila.edu.br/handle/123456789/6841>. Acesso em: 24/02/2024.

CARMO, Tatiane Aparecida Braga do; ALMEIDA Valéria Zanetti de; FERREIRA, Claudio José Pinto; GOMES, Renato Santana. A IMPORTÂNCIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO JOSEENSE. X Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e VI Encontro Latino Americano de Pós-Graduação – Universidade do Vale do Paraíba 2016.

CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. Unesp, 2017.

ECOMUSEU. Itaipu Binacional, site oficial. Disponível em: <https://www.itaipu.gov.br/meioambiente/ecomuseu>. Acesso em: 12/04/2024.

IPHAN, portal. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ações e projetos. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/585>. Aceso em: 12/04/2024.

KESSEL, Carlos. Estilo, discurso, poder: arquitetura neocolonial no Brasil. História social, n. 6, p. 65-94, 1999.

LIMA, Fábio José Martins de. Tradição e modernidade no percurso de Ângelo Murgel: Parque Nacional do Itatiaia e Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, dois projetos urbanísticos. Boletim nº11, IBAMA - UFRRJ, Rio de Janeiro. 2003.

LIMA, Fábio José Martins de. Urbanismo em Minas Gerais: ideários urbanísticos aplicados aos parques nacionais por Angelo A. Murgel (1932-1942). URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade, v. 5, n. 1, p. 117-147, 2013.

MARTINS, Lavínia Raquel Martins de; RUSCHMANN, Doris Van De Meene. Desenvolvimento histórico turístico estudo de caso: Foz do Iguaçu–PR. 2010.

MORHY, Lauro. Brasil: universidade e educação superior. Universidade no mundo: universidade em questão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004. v. 2, p. 25-60. Disponível em: <http://www.realp.unb.br/jspui/bitstream/10482/9419/1/CAPITULO_BrasilUniversidadeEducacaoSuperior.pdf>, Acesso em: 13/02/2024.

NASCIMENTO, Matheus Silva; REIS, Lysie. “Tombar não é preservar”–Políticas controversas na salvaguarda do patrimônio material no bairro da caixa d’água,

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

Salvador-Bahia. Revista Brasileira de Direito Urbanístico| RBDU, p. 129-156, 2021. Disponível em: <https://biblioteca.ibdu.org.br/index.php/direitourbanistico/article/view/nascimento_rbdu12/205>. Acesso em: 25/03/2024.

NAVA, Josiane et al. Migração, memória e literatura: lembranças de um barrageiro de Itaipu. 2018. Disponível em: <https://tede.unioeste.br/bitstream/tede/3813/5/Josiane_Nava_2018.pdf>. Acesso em: 13/02/2024.

REIS, Diego Geovan dos; CARDOZO, Poliana Fabíula; PRINCIVAL, Viviane Cristina. Educação patrimonial no contexto da pedagogia histórico-crítica: concepções epistemológicas. Revista Pedagógica, v. 21, p. 210-227, 2019. Disponível em: <https://bell.unochapeco.edu.br/index.php/pedagogica/article/view/4138>. Acesso em: 27/01/2023.

SOUZA, Aparecida Darc de. Formação econômica e social de Foz do Iguaçu: um estudo sobre as memórias constitutivas da cidade (1970-2008). Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. 2009.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

FOZ DO IGUAÇU, Prefeitura Municipal de. Patrimônio histórico de Foz já tem 11 imóveis para tombamento: Prédios que fizeram parte da história do município terão reconhecimento público, 24/05/2021,

LOUVAIN, Pedro de Campos Oliveira. Pedido de Tombamento do GRESFI como Patrimônio Cultural Municipal. Foz do Iguaçu, 2019.

MURGEL, A. Parques Nacionais. In: Exposição de edifícios públicos, 1944, Rio de Janeiro, Conferência. Brasil: Departamento Administrativo do Serviço Público,1945.

O DIA, jornal. Uma sugestão: Porque não organisa o Governo o Correio Aéreo do Oeste?. H. Van Herven. Curitiba, 03 de maio de 1934. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=092932&pasta=ano%20193&pesq=2105&pagfis=26561>. Acesso em: 13/02/2024.

O DIA, jornal. A aeronáutica militar: O general Gaspar Dutra esteve me Curityba e falando a

O DIA annunciou para breve a inauguração da linha para Fóz do Iguassú. Curitiba, 27 de novembro de 1934. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=092932&pasta=ano%20193&pesq=2105&pagfis=27951>. Acesso em: 13/02/2024.

O DIA, jornal. Rumo ao paiz das Cascatas: Realizado com exito a viagem inaugural para Fóz do Iguassú. Edição 3.426. 26 de março de 1935. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=092932&pasta=ano%20193&pesq=2105&pagfis=28725> Acesso em: 14/02/2024.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55

O DIA, jornal. No paiz das Cascatas: O capitão Orsini que fez um vôo de estudos até o oeste paranaense narra ao O DIA as suas impressões. Edição 4.427. 27 de março de 1935. Disponível em :<https://mail.google.com/mail/u/3/#search/banc/FMfcgxwLtQTZtQbPLJNvQkpHmTkrqVjq?projector=1&messagePartId=0.54>. Acesso em: 14/02/2024.

O ESTADO, jornal. Uma revoada de aviões sobre os sertões do oeste! O chefe da Casa Militar do governo narra ao "O Estado" suas impressões sobre essa maravilhosa excursão! Curitiba, n. 29. 4 novembro 1936. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=830275&pasta=ano%20193&pesq=foz%20do%20igua%C3%A7u,%20avia%C3%A7%C3%A3o&pagfis=347>. Acesso em: 14/02/2024.

O ESTADO, jornal. Bandeirantes do Azul: Uma obra gigantesca de abnegado patriotismo. Curitiba, n. 34. 10 de novembro de 1936. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=830275&pasta=ano%20193&pesq=avia%C3%A7%C3%A3o,%20Foz%20do%20Iguassu&pagfis=407>. Acesso em: 14/02/2024.

O ESTADO, jornal. Navegação aerea. Ano II, n. 399. 30 de dezembro de 1937. Disponível em: <https://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=830275&Pesq=avia%c3%a7%c3%a3o,%20Foz%20do%20Iguassu&pagfis=3370>. Acesso em: 14/02/2024.

PARANÁ, Correio do. Um abuso: O governo da República deve proibir que aviões estrangeiros atravessem as zonas fronteiriças sem previa licença do Ministério da Guerra. Redator Chefe: Adherbal Stresser. Ed. 473. Curitiba, 09 de dezembro 1933.

SCHIMMELPFENG, Ottília. Retrospectos Iguaçuenses–Narrativas Históricas de Foz do Iguaçu. Foz do Iguaçu: Tezza Editores Ltda, 1991.

Versão Final Homologada
03/10/2024 15:55