

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH
Programa de Pós-Graduação em História – PGHST
Dissertação de Mestrado

O Gigante e a Locomotiva

Projetos de Modernidade e Estratégias de Territorialização no Paraná
(Guarapuava 1919-1954)

Sílvia Gomes Bento de Mello

Florianópolis, fevereiro de 2003.

Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC
Centro de Filosofia e Ciências Humanas – CFH
Programa de Pós-Graduação em História – PGHST
Dissertação de Mestrado

O Gigante e a Locomotiva

Projetos de Modernidade e Estratégias de Territorialização no Paraná
(Guarapuava 1919-1954)

Sílvia Gomes Bento de Mello

Dissertação entregue como requisito
parcial para a conclusão do curso de
Mestrado em História Cultural.

Florianópolis, fevereiro de 2003.

**O GIGANTE E A LOCOMOTIVA
PROJETOS DE MODERNIDADE E ESTRATÉGIAS DE
TERRITORIALIZAÇÃO NO PARANÁ.
(GUARAPUAVA – 1919/1954)**

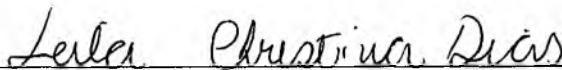
SÍLVIA GOMES BENTO DE MELLO

Esta Dissertação foi julgada e aprovada em sua forma final para obtenção do título de
MESTRE EM HISTÓRIA CULTURAL

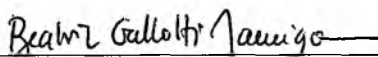
BANCA EXAMINADORA



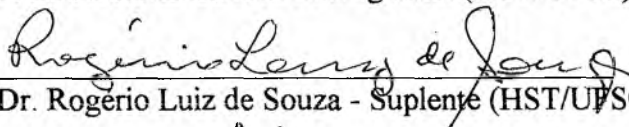
Prof.^a. Dr.^a. Maria Bernardete Ramos - Orientadora (HST/UFSC)



Prof.^a. Dr.^a. Leila Christina Duarte Dias (GCN/UFSC)



Prof.^a. Dr.^a. Beatriz Gallotti Mamigonian (HST/UFSC)



Prof. Dr. Rogério Luiz de Souza - Suplente (HST/UFSC)



Prof. Dr. Artur Cesar Isaia
Coordenador do PPGH/UFSC

Florianópolis, 03 de fevereiro de 2003.

Para Mariana, Elizabeth e Heródoto.

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho só foi possível graças a presença e o apoio de pessoas e instituições, para as quais eu registro aqui meu agradecimento.

Minha orientadora, professora Maria Bernardete Ramos, acolheu generosamente a mim e a minha pesquisa, amparando-nos e apontando caminhos possíveis. Diferentemente de mim, ela nunca duvidou que essa pesquisa se realizaria. Ao mesmo tempo em que ela conduziu com firmeza essa dissertação, questionando as minhas certezas e estimulando-me a prosseguir, encorajou-me a escolher os rumos e resolver os problemas que foram surgindo ao longo da pesquisa, exercendo um tipo de orientação que me fez mais independente e confiante nas minhas próprias potencialidades. Sou imensamente grata à confiança que ela deposita no meu trabalho, bem como a preocupação, o carinho e a atenção com que me trata. Certamente a experiência de tê-la como orientadora foi das melhores coisas que me aconteceu no mestrado.

Aos professores Rogério Luiz de Souza e Beatriz Gallotti Mamigonian, pela leitura cuidadosa, as críticas pertinentes e o desafio de repensar a pesquisa a partir dos apontamentos feitos na qualificação.

Aos colegas (especialmente o Marcos, a Gláucia, a Johanna e a Maristela), professores e funcionários que convivi durante o mestrado e que encheram o curso de *calor humano*, tornando-o mais agradável e inspirando-me a encontrar caminhos para prosseguir.

À professora Leila Dias, que me recebeu carinhosamente *na Geografia*, propiciando-me o contato com leituras, questões e referências novos para mim e que influenciaram diretamente a escrita desse trabalho.

À Bernadete e à Juliana, que me receberam generosamente em Curitiba. Não tenho palavras para expressar o quanto sou grata pela acolhida, pelo carinho e pela amizade.

Ao Fabrício, colega dos tempos de graduação. Além da companhia agradável, reencontrá-lo em Curitiba quando nós dois trabalhávamos em nossas pesquisas de mestrado rendeu boas conversas e me ajudou a encontrar o rumo certo para a

dissertação. Sou grata pelas dicas e informações que me deu, bem como a ajuda para me localizar e me locomover em Curitiba.

Aos meus avós, tios, primos e padrinhos que acompanharam de longe o avançar da dissertação, mas que estão sempre perguntando por ela e torcendo para que tudo dê certo.

Aos meus pais e minha irmã que estão sempre presentes e prontos para me ajudar nos problemas e comemorar as alegrias. Durante as disciplinas, a pesquisa e a escrita da dissertação, alternei minhas atenções e meu tempo entre eles e o trabalho, de forma que enquanto estava em família estava preocupada por não estar trabalhando e quando trabalhava sentia enormes saudades deles e ressentia-me por não estarmos juntos. Como tudo na minha vida, o meu trabalho de mestrado carrega muitas das experiências que tivemos juntos e do amor que tenho por eles.

Esse trabalho deve muito à Beatriz Anselmo Olinto. A Bia foi a primeira pessoa a acreditar que *'esse trem dava samba'*. Muito mais do que apenas ver no meu tema de pesquisa um assunto que pudesse ter alguma relevância para a História de Guarapuava, era um voto de confiança em mim, um crédito à minha capacidade de realizá-la. Confesso que ainda hoje me assusto com a confiança que ela sempre depositou no meu trabalho, fico encabulada porque ela se refere a mim com palavras generosas e um bocado exageradas. A amizade e o respeito intelectual que ela mantém com seus alunos – especialmente com seus orientados – são, para mim, um exemplo, que espero poder seguir na minha vida profissional. Se tudo isso não bastasse, ela me acolheu e me ajudou nos meus primeiros tempos de Florianópolis.

À CAPES pela bolsa concedida durante o tempo do mestrado, que possibilitou que eu me dedicasse exclusivamente ao curso.

SUMÁRIO

Introdução	.....	1
Capítulo I – O Sono Secular de um Gigante chamado Guarapuava.	.....	20
Capítulo II – Os Gritos do Gigante: Estradas, Estradas, Estradas!	.....	58
Capítulo III – A Cabeça do Gigante repousa sobre a Cidade...	.....	111
Capítulo IV - ...Mas, seu Corpo estende-se pelo Oeste.	.....	155
Considerações Finais	.....	211
Fontes	.....	221
Bibliografia	.....	222

RESUMO

O presente trabalho se desenrolará a partir do projeto de construção de uma estrada de ferro que ligasse dois municípios do Estado do Paraná, Irati e Guarapuava. Centrado no desejo da elite de Guarapuava de que os trilhos chegassem no seu município, discutir-se-á o desejo de torná-lo moderno e próspero. Acreditava-se que a chegada de estrada de ferro tiraria o município do seu *isolamento*. Dessa forma, o projeto de construção do caminho de ferro esteve em evidência em Guarapuava no período que se estende entre os anos de 1919 e 1954 e dialogará diretamente com o posicionamento geográfico e a diversidade da natureza local. Ou seja, a necessidade de aproximação da região mais ocidental do Paraná (onde se situava Guarapuava) com os centros mais *civilizados* do Estado e o aproveitamento das riquezas da sua natureza, tida como a mais diversificada do Paraná justificariam a urgência da obra. Políticos, jornalistas e engenheiros anunciavam a importância da construção da estrada, tornando-se os planejadores legítimos de uma nova ordem social. Acrescenta-se ainda que, no período abarcado por essa pesquisa, Guarapuava era o maior município do Paraná, ocupando uma área que correspondia aproximadamente a um quarto de todo o Estado, uma parte significativa do oeste paranaense. A análise do discurso que se fará no desenrolar dessa pesquisa contemplará tanto a grandeza territorial de Guarapuava como a fragmentação de seu território ocorrida, sobretudo, na década de 1940. Analisar-se-á tanto o valor creditado à natureza quanto ao engenho do homem, apto a transformar o meio, modificar paisagens, intervir na aparência de cidades, modificar a maneira de se cultivar a terra.

ABSTRACT

Our work setting is the building of a railway between two Parana State cities, namely Irati and Guarapuava. Funded on the Guarapuava elite dream to have the track reaching their region, we will talk about their wish of modernity and prosperity. They believed that the railway arrival would withdraw Guarapuava from their *insulation*. So, the project to build a railroad has been stressed in Guarapuava in between 1919 and 1954, and it will dialog straightly with their geographic positioning and the diversity of the local nature resources. That is, the necessity of approaching the Parana State most western region (where Guarapuava is in) to the most civilized one, to take advantage of their natural resources, known as the most diversified in the State, would justify the urgency of the work. Politicians, press people and engineers advertise the importance of the railway construction, building up themselves as the legitimate planners of a new social order. Moreover, we could add, that in period covered by the research, Guarapuava was the Parana city with largest area, occupying almost a quarter of the whole State space and a significant piece of their west region. A speech analysis performed during this research will contemplate the Guarapuava territorial greatness, as well as their fragmentation, occurred, mainly, in the 40's. We will analyze both the value gave to the nature resources and the human ingeniousness to transform the environment, to modify the landscapes, to intervene in the shape of the cities and to modify the way to farm the land.

RÉSUMÉ

Cette étude se développera à partir du projet de la construction d'un chemin de fer qui devait relier deux villes de l'Etat du Paraná, Irati et Guarapuava. En prenant pour base le désir de l'élite de Guarapuava de faire arriver le chemin de fer à sa ville, on discutera de l'envie de la faire devenir moderne et prospère. Cette élite croyait que l'arrivée du chemin de fer enlèverait la commune de son isolement. Ainsi le projet de la construction du chemin de fer était en évidence à Guarapuava pendant la période qui va de 1919 à 1954 et aura un rapport important avec la position géographique de la commune et la diversité de la nature locale. C'est-à-dire que le besoin d'approcher la région la plus occidentale du Paraná (où se situait Guarapuava) des centres plutôt civilisés de l'Etat, tout en profitant des richesses de sa nature, jugée la plus diversifiée du Paraná, justifierait l'urgence des travaux. Des politiciens, des journalistes et des ingénieurs annonçaient l'importance de la construction du chemin de fer tout en devenant les planificateurs légitimes d'un nouvel ordre social. On ajoute encore que, pendant la période visée par ces recherches, Guarapuava était la plus grande commune du Paraná et occupait à peu près un quart de l'Etat, une partie significative de son ouest. L'analyse du discours qui aura lieu au fur et à mesure que ces recherches avancent, examinera la grandeur territoriale de Guarapuava autant que la fragmentation de son territoire qui s'est passée surtout durant la décennie de 1940. On analysera la valeur portée sur la nature autant que le génie de l'homme, capable de transformer l'environnement et de modifier les paysages et l'aspect des villes et la façon de cultiver la terre.

“Ora, é no coração de meu presente que encontro o sentido daqueles que o precederam, que encontro com o que compreender a presença de outrem ao mesmo mundo, e é no próprio exercício da palavra que aprendo a compreender”.

Maurice Merleau-Ponty

introdução

O PRIMEIRO APITO DO TREM

“Cinqüenta léguas em quatro horas. Nada pode dar a idéia da fulminante velocidade com que se desenrola, como um conto de fadas, este surpreendente panorama. Não corremos, mas voamos por cima dos campos, dos rochedos, dos pântanos, através de pontes suspensas, de aquedutos cuja espantosa ousadia e solidez lembram, a cada instante, as construções etruscas e romanas”

Michelet, sobre viagem de trem Londres-Liverpool

O primeiro contato que tive com o Paraná foi no inverno de 1989, numa viagem em família. Conheci o estado de oeste para leste: Foz do Iguaçu, Guarapuava, Curitiba e Paranaguá foi a ordem do itinerário. De cada um desses lugares guardei lembranças e estranhamentos que tornei a encontrar mais de dez anos depois, no processo de pesquisa e elaboração deste trabalho. Basta dizer que durante a confecção deste, acompanhei esforços por se estabelecer vias de comunicação eficientes que cortassem horizontalmente o Paraná, ligando a sua região mais oriental e *desenvolvida* ao ocidente pouco conhecido e habitado. Isso significa que na viagem que fiz há mais de doze anos, eu percorri de trás para frente o percurso que as fontes que tenho em mãos hoje, indicam ser o caminho do *progresso* e do *desenvolvimento* paranaense.

Foz do Iguaçu, cidade cujo potencial turístico está fortemente alicerçado nas suas famosas cataratas e no seu parque nacional, tem também como especificidade as fronteiras que estabelece. Lembro-me como fiquei encantada com a possibilidade de cruzar fronteiras do Brasil com outros países – Paraguai e Argentina – apenas atravessando pontes. Era uma novidade para alguém nascida e criada num Estado tão litorâneo como o Rio de Janeiro.

Guarapuava, uma cidade com tantas marcas de conservadorismo, mas que ao mesmo tempo anseia por ser *moderna*, uma ambivalência que se revela em pequenas e grandes coisas no cotidiano urbano. A origem do nome da cidade, que o visitante pergunta e alguém logo responde, vem do Tupi-Guarani: guará = lobo; puava = bravo. No entanto, a memória dominante e vencedora na cidade é a do índio vencido e pacificado pela *civilização* introduzida pelos conquistadores da região. A impressão que ainda hoje me perpassa a respeito de Guarapuava é que há muitas incógnitas relativas à sua história a serem desvendadas. O que me incomoda é perceber como uma cidade relativamente antiga, em comparação com outras do Estado (foi fundada em 1819, como *Freguesia Nossa Senhora de Belém*), conserva tão poucas marcas de sua história na sua estética urbana. Possivelmente, olhos acurados podem percebê-las, mas quem passeia descuidado pela cidade não as percebe. O que estou tentando dizer é que os seus habitantes de hoje praticamente não convivem com fragmentos dos tempos dos seus antepassados, porque a configuração urbana não permite isso. Porque, em nome da *modernidade*, o passado foi suplantado, de forma que é difícil encontrar construções antigas que tenham sobrevivido a destruições ou descaracterizações.

A Curitiba que conheci no final da década de 1980, me parece bastante diferente da cidade que me recebeu recentemente para pesquisa em seus arquivos, museus, bibliotecas. Além das transformações '*objetivas*' pelas quais a capital paranaense passou, há que se considerar a minha própria condição naquela cidade: no primeiro momento eu era apenas uma menina e turista, no segundo pesquisadora e adulta. Dos vários passeios que fiz nessa cidade em 1989, a viagem de trem de Curitiba a Paranaguá, não posso me furtar a registrar. É desse tipo de passeio onde o guia a todo o momento se refere a fatos e personagens passados. A sobrevivência de uma memória está atrelada a interesses e negociações presentes, de forma que aquilo que tinha a significação do *novo* e do *moderno* quando foi construído, no final do século XIX, hoje é signo de nostalgia. Se para a nossa percepção o trem passeia pacatamente no meio da mata, para os homens e mulheres que vivenciaram a inauguração e os primeiros tempos

da estrada de ferro no Paraná, essa significava a possibilidade de vencer longas distâncias, pois encarnava com propriedade o signo da velocidade.

A ligação ferroviária Paranaguá-Curitiba, construída no período 1880-1885, foi concebida com o intuito de estabelecer uma via de comunicação rápida e eficiente entre o litoral da Província e a sua capital, Curitiba (localizada no primeiro planalto). Os problemas de vias de comunicação já eram sentidos antes da criação da Província do Paraná (1853), e a partir de então foi amplamente discutido e registrado pelas autoridades provinciais. Zacarias de Góes e Vasconcelos, primeiro presidente da província, assim disse sobre essa questão: “*a comunicação da Província com a marinha e os municípios de serra-abaixo com os de serra-acima, é negócio de tão vital interesse, que não sei que utilidade haveria em criar-se esta Província, se os seus mandatários não cuidassem em resolver, a todo o transe, essa questão que há mais de cem anos agita-se, sem solução satisfatória*”¹. O primeiro grande esforço por estabelecer uma via de comunicação eficiente no Paraná provincial foi a Estrada da Graciosa, que ligava Antonina a Curitiba, construída no período que se estendeu entre 1854 e 1873. Ao narrar esse acontecimento em seu livro, Rubens Habitzreuter diz:

*“No dia da inauguração formou-se uma caravana que percorreu diversos trechos da estrada. Houve grande festa em Curitiba e no litoral. ‘Viajar agora é uma coisa mais fácil e até mesmo agradável’, dizia o povo. ‘Um novo período de progresso se abre hoje para todo o Paraná’, destacavam por sua vez os administradores da Província.”*²

Se a finalização da Estrada da Graciosa foi encarada como o início de um *novo tempo* para o Paraná, a chegada da primeira locomotiva na estação de Curitiba encarnou isso com uma propriedade e uma dimensão ainda maior. Era o primeiro passo para o estabelecimento de uma forte integração territorial na recente província. Além disso, a construção dos trilhos possibilitou que o Paraná experimentasse uma experiência das mais modernas de controle sob o espaço e sobre a natureza. O que havia de mais avançado na engenharia ocidental foi aplicado na construção dos trilhos do litoral ao primeiro planalto paranaense. Em suma, a suplantação da natureza pela técnica encarnava um significativo signo de *modernidade*, pois a Serra do Mar impunha

¹ HABITZREUTER, Rubens R.. *A Conquista da Serra do Mar*. Curitiba: Pinha, 2000: 46-47.

² Idem: 54.

inúmeros obstáculos a serem vencidos, exigindo a implantação de pontes, a perfuração de túneis e a travessia de terrenos pantanosos³.

Ainda nos tempos provinciais, pretendia-se que, de Curitiba os trilhos seguissem pelo interior da Província rumo ao seu extremo oeste e então cruzasse a fronteira do Mato Grosso e do Paraguai. Nos primeiros tempos republicanos houve o interesse do governo do Estado do Paraná em prosseguir a construção da linha, período em que manifestava-se também a preocupação em conhecer e utilizar os recursos naturais da região mais ocidental do Estado. Do período provincial até as primeiras décadas republicanas, os *Campos de Guarapuava*, posteriormente denominado de município de Guarapuava, ocupavam uma parte significativa do Paraná, uma extensão territorial tão vasta que ocupava aproximadamente um quarto das terras paranaenses. Guarapuava era sinônimo de oeste e vice-versa. Por isso, ela foi passagem obrigatória dos trilhos em inúmeros projetos feitos por engenheiros tanto no século XIX quanto no XX. No processo de integração territorial do Paraná, Guarapuava teria um papel relevante, justamente porque construir vias de comunicação eficientes que chegassem ao município, significaria estabelecer aproximação entre o oeste do Estado, Curitiba e as regiões mais desenvolvidas do Paraná.

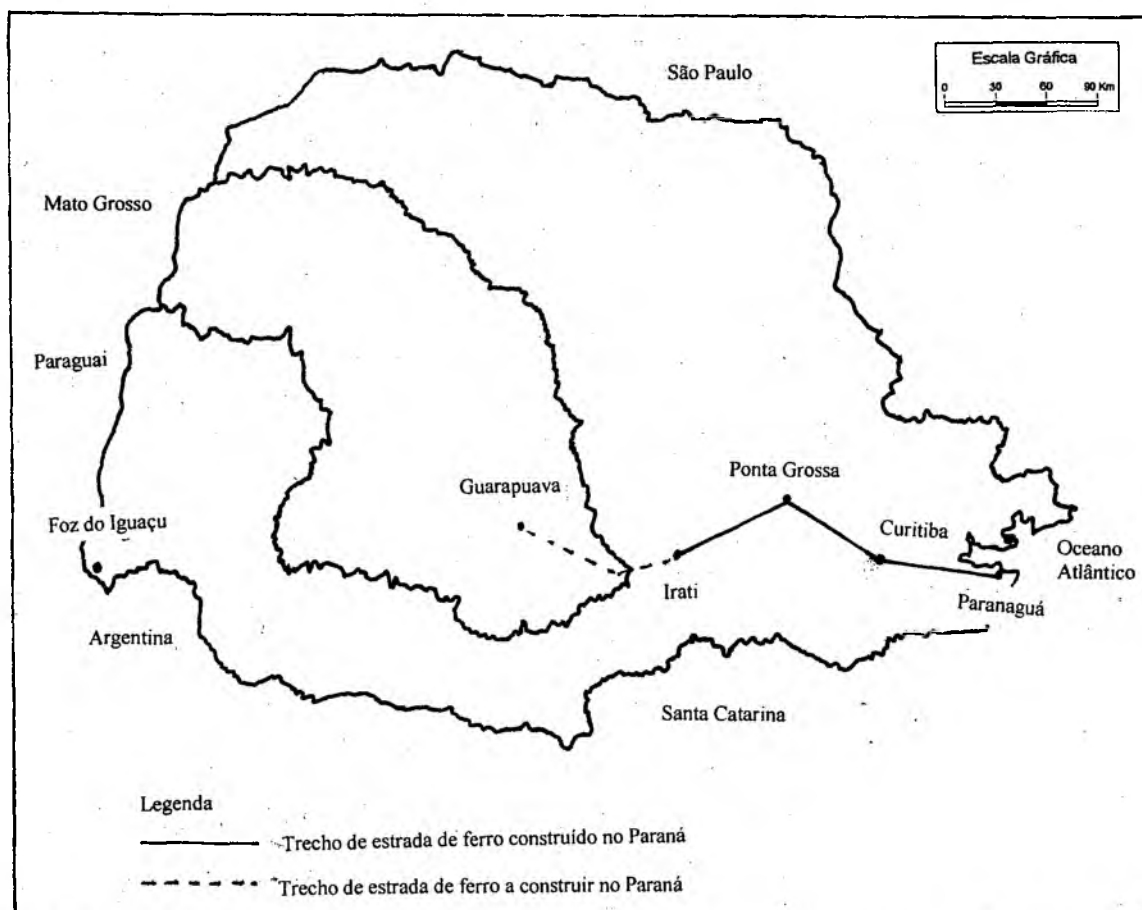
O interesse na construção da estrada de ferro manifestado em Guarapuava, objeto desse trabalho, mostrou-se latente a partir do final da década de 1910 e se estenderá até a chegada do primeiro trem à cidade de Guarapuava, em 1954. Trata-se da ligação entre Irati (estação ferroviária de Riosinho) e Guarapuava. Apesar da estrada de ferro ter chegado na cidade de Irati em 1899, em Guarapuava o desejo de realização da obra de ligação férrea entre as duas cidades se manifestará com intensidade apenas depois de 1919. Pelo menos, é a partir de então que é possível encontrar registros de fontes sobre o desejo de construção dos trilhos para Guarapuava. Isso não significa que antes do final da década de 1910 não houvesse no município o interesse pela chegada da ferrovia, nem tão pouco que o *isolamento* não se mostrasse preocupante. Não será essa questão que norteará esse trabalho. O que se pretende com essa pesquisa é compreender o período que se estende entre 1919 e 1954 como um momento de *emergência* do discurso e da preocupação com a chegada da linha férrea em Guarapuava.

Para sustentar a delimitação temporal dessa pesquisa, Michel Foucault servirá de suporte:

³ Sobre essa questão, ver: HABITZREUTER, Rubens. *Ibidem*.

“[Atos e limites epistemológicos] suspendem o acúmulo indefinido do conhecimento, quebram sua lenta maturação e os introduzem em um tempo novo, os afastam de sua origem empírica e de suas motivações iniciais, e os purificam de suas cumplicidades imaginárias; prescrevem desta forma, para a análise histórica, não mais as pesquisas dos começos silenciosos, não mais a regressão sem fim em direção aos primeiros precursores, mas a identificação de um novo tipo de racionalidade e de seus efeitos múltiplos.”⁴

Assim, longe de buscar *origens imemoráveis* para o isolamento de Guarapuava ou para a história da construção dos trilhos no Paraná, o que guiará essa pesquisa será a compreensão da lógica desses discursos no período que eles se mostraram mais latente no município. Dediquei-me nessa pesquisa a entender os discursos produzidos em Guarapuava que prescreviam-lhe um posicionamento e uma importância dentro do Estado do Paraná, a partir, principalmente, do desejo de se possuir a estrada de ferro cortando o seu território.



Mapa do Estado do Paraná (1920). Adaptado por mim, a partir de CIGILINI, Adilar Antonio. *A fragmentação do território em unidades político-administrativo: a análise da criação de municípios no Estado do Paraná*. Dissertação (mestrado em Geografia). Florianópolis: UFSC, 1999.

⁴ FOUCAULT, Michel. *A Arqueologia do Saber*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000: 04.

O mapa ilustra o trecho já construído do caminho de ferro no Estado e a ligação Irati-Guarapuava, que na década de 1920 ainda era um projeto. Apesar da problemática desse trabalho consistir em analisar os discursos, produzidos em Guarapuava, que giraram em torno da reivindicação da construção de um ramal ferroviário em especial (Riosinho-Guarapuava), ele repercute o desejo de ter a estrada de ferro cortando horizontalmente o Paraná. Ou seja, a chegada do trem na cidade de Guarapuava significaria um passo decisivo na concretização do antigo desejo de desenvolver o estado através da construção de uma extensa linha férrea atravessando-o. Por isso, as fontes que constroem os *sentidos* da chegada do trem em Guarapuava dialogam com os *sentidos* da integridade territorial do Paraná, o fortalecimento econômico da região mais ocidental do Estado, bem como a *modernização* do centro urbano de Guarapuava.

Além de indicar o trajeto da estrada de ferro no Paraná, o mapa mostrado anteriormente demonstra o posicionamento geográfico de Guarapuava. A peculiaridade de um município de vastas proporções – o maior do Paraná –, que ocupava uma parte significativa do oeste paranaense, mas cuja sede – a cidade de Guarapuava – situava-se na região central do Estado, dinamiza o desejo de construção dos trilhos. Isso porque a ferrovia teria uma relação íntima com o aproveitamento do território. Entender essa questão ilumina a compreensão dos esforços de fazer Guarapuava *conhecida* e *reconhecida* perante o Estado e/ou o país como um foco de *civilização*.

Por outro lado, as dimensões do município de Guarapuava conferem-lhe a designação '*gigante*', que deu título a essa pesquisa. O termo foi retirado das fontes que embasaram esse trabalho, sendo uma imagem simbólica das possibilidades de desenvolvimento que o município de Guarapuava teria. Assim, o termo '*gigante*' constituía uma referência ao potencial oferecido pela diversidade de clima, solo e vegetação do município, a sua vasta dimensão física e a capacidade que teria de se impor como a maior potência econômica do Estado.

A ferrovia interferiria diretamente na otimização das terras de Guarapuava, colocando esse município no rol dos mais prósperos do Paraná. Isso porque apesar de ser considerada uma das regiões mais ricas do Estado, as reclamações de que Guarapuava mantinha-se afastada dos centros mais ativos do Paraná, pela falta ou precariedade das estradas, eram constantes no período que essa pesquisa abarca (1919-1954). Dessa forma, havia um descompasso entre a pujança da região e a falta de investimentos nela.

A partir disso, fica fácil compreender a importância atribuída a fatores ligados à geografia como o grande identificador de Guarapuava: a grande dimensão territorial e a peculiaridade de ter a sede do município – a cidade de Guarapuava – na região central do Estado, apesar de suas terras alcançarem o extremo oeste – fazendo fronteira com o Mato Grosso – e aproximarem-se dos limites com o Paraguai e a Argentina. Além disso, havia a ancestralidade de Guarapuava: a antiga freguesia de *Nossa Senhora do Belém* foi fundada em 1819, mas o interesse pela região mais ocidental do que hoje entendemos por Estado do Paraná é muito anterior, o que pode ser atestado pelas diversas incursões por aquela região nos séculos XVII, XVIII e princípio do XIX, em geral, a serviço da coroa portuguesa ou espanhola (a região em questão pertencia à Espanha pelo Tratado de Tordesilhas).

Outro fator que atribuía uma singularidade à Guarapuava era a pluralidade de climas e solos que abrigava, de modo que ela se prestava ao cultivo de uma grande diversidade de culturas. Assim, em um artigo sobre Guarapuava, publicado em um jornal de Curitiba, dizia:

“Sua posição, em relação as demais circumscrições do Estado está marcada em lugar de destaque [...]. Guarapuava é uma miniatura do Brasil [...]. Temos no município de Guarapuava, a Amazônia representada pelas seringueiras nativas nas barrancas do rio Paraná; o nordeste brasileiro, representado pelo algodão que cultivamos nas margens do Iguassú; Pernambuco e os demais Estados assucareiros, representados pelos canaviais do Iguassú e do Ivahy; Bahia, Minas e o Brasil Central, pelo fumo e pela mandioca, que colhemos em qualquer ponto do município, pelos suínos que criamos em Laranjeiras e serras da Pitanga, pelos queijos que fabricamos em nossas fazendas de criar e pelos milhares nas afamadas terras do Cavernoso; São Paulo, representaremos pelos cafezais de Campo do Mourão e o sul do Brasil, pelos nossos pinheirais, pelo nosso gado e pelos nossos herveas.”⁵

É dessa forma que a variedade de clima, paisagem, vegetação e solo de Guarapuava foram construídos enquanto únicos e especiais no cenário paranaense. O conjunto dos elementos apontados anteriormente (dimensão territorial, ancestralidade, a pujança da natureza) consistia na melhor contribuição que Guarapuava poderia dar ao desenvolvimento do Estado. Não é à toa que eles foram utilizados para compor o

⁵ *Guarapuava*. Jornal *Guarapuava*/1928. 2ª ed. Curitiba: Empreza Editora Olivero, 1928: s/p.

sentido de importância da construção do trecho da linha férrea Riosinho-Guarapuava. As relações entre a construção da estrada de ferro e a otimização do território será problematizado nesse trabalho a partir da compreensão do termo *território* como equivalente a *campo de ação*. Ou seja, no afã de anexar Guarapuava ao ritmo ativo do Estado, lança-se mão das peculiaridades da sua geografia a fim de fazer com que ela se tornasse uma terra *moderna e próspera*.

Explicuemos melhor essa questão: a utilização do termo *território* nesse trabalho terá duas acepções. A primeira, de uso mais corriqueiro, refere-se ao espaço físico de domínio de um dado Estado, ou seja, um *espaço* que foi apropriado, significado e utilizado por um certo tipo de *poder*. Essa é, portanto, uma utilização do termo que remete a uma noção física, geográfica e que pode ser encerrada da seguinte forma: “o *território* é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações marcadas pelo poder”⁶. O outro sentido para o termo *território* é o que empresta o título a essa pesquisa (estratégia de territorialização no Paraná) e que norteará o presente trabalho: numa acepção simbólica as fontes que embasam essa pesquisa constroem discursos que, ao reivindicarem a estrada de ferro, utilizam-se da peculiaridade geográfica de Guarapuava para fazer valer os seus apelos criando, assim, múltiplos *campos de ação*. A constituição de cada *campo de ação* revela a maneira como o *poder* foi exercido na apropriação do território.

O que é importante e será caracterizado ao longo desse trabalho é que a premência de *modernizar e integrar* a região mais ocidental do Paraná ao resto do Estado implicou na constituição de *campos de ação* variados. Dessa forma, o *município*, a *cidade*, o *oeste* foram focos de interesse do poder público, que visava instituir o território legítimo para Guarapuava. Com isso, considera-se que a escolha do *campo de ação* (o município, a cidade ou o oeste), longe de ser despreziosa, revela as dinâmicas de *poder* utilizadas para sintonizar Guarapuava com uma temporalidade *moderna* e de *progresso*. Ao longo desse trabalho será problematizado como cada uma daquelas instâncias tornou-se um *campo de ação*, ou seja, o *lugar* legítimo para receber a estrada de ferro, o *território* no qual se investia todos os esforços para compor o *sentido* de ser *moderno*.

A preocupação com os investimentos feitos no sentido de dar a Guarapuava um território legítimo está interligada à percepção de que a estrada de ferro carregava o

⁶ RAFFESTIN, Claude. *O que é o território*. In: Por uma Geografia do Poder. São Paulo: Ática, 1993: 144.

signo da *modernidade*. Compreender os signos de *modernidade*, *progresso* e *futuro* que o trem encarnou para a elite política e econômica de Guarapuava requer, também, estar atento às significações que o transporte ferroviário adquiriu mundo afora. O trem encarnou a possibilidade de *integrar*, *civilizar* e *modernizar* as vivências humanas e os espaços geográficos. Em se tratando de Brasil, a construção de ferrovias constituiu um projeto *civilizador* de regiões '*inóspitas*' e '*selvagens*', contribuindo para tirar o país do '*atraso*', modernizá-lo e integrá-lo, tanto no Império quanto nos primeiros tempos republicanos.

As primeiras estradas de ferro brasileiras foram construídas ainda durante o Império. D. Pedro II fora um grande incentivador das ferrovias, de forma que, além da estrada de ferro Paranaguá-Curitiba, previamente já mencionada e que contou com a presença do Imperador para a colocação de sua pedra fundamental, quando visitou o Paraná em 1880, diversas províncias do Império receberam os trilhos. É o caso de Pernambuco (Estrada de Ferro Recife-São Francisco, com 31,5 Km. de extensão, inaugurada em 08 de fevereiro de 1858), Bahia (Estrada de Ferro Bahia-São Francisco, com 14 Km. de extensão, inaugurada em 28 de junho de 1860), Ceará (Estrada de Ferro Baturité, com 9,1 Km., inaugurada em 30 de novembro de 1873), Rio Grande do Sul (Estrada de Ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo, com 33,7 km. de extensão, inaugurada em 14 de abril 1874), Minas Gerais (Estrada de Ferro Oeste de Minas, com 49 Km. de extensão, inaugurada em 28 de agosto de 1881), São Paulo (Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, com 139 Km. de extensão, inaugurada em 16 de fevereiro de 1867) e Rio de Janeiro (Estrada de Ferro Mauá, com 14, 5 Km. de extensão, inaugurada em 30 de abril de 1854 e a Estrada de Ferro D. Pedro II, com 48, 2 Km. de extensão, inaugurada em 29 de março de 1858).

O conjunto dessas estradas revela o esforço por constituir um Império forte, integrado e moderno. Em se tratando, por exemplo, da Estrada de Ferro Mauá, a primeira construída no Brasil, o empreendimento ajudou a associar ao nome do seu realizador (João Evangelista de Souza, o Barão de Mauá) aos signos de um espírito visionário, empreendedor e à frente do seu tempo. Os trilhos estariam associados ao progresso e ao desenvolvimento da nação, eram promessa de *prosperidade* e *civilização*, que enfim tirariam a ex-colônia do estado de *atraso* com relação às nações européias.

Na 1ª República, a construção de trilhos continuou encarando a possibilidade de desenvolvimento brasileiro. Lídia Viana Possas em pesquisa sobre a Estrada de Ferro

Noroeste do Brasil (NOB), cuja construção foi iniciada em 1905 e que deveria adentrar o *sertão* paulista, diz: “*Seu traçado era olhado como arrojado, sempre lhe dirigindo em direção ao Oeste, [...] ainda inexplorado e selvagem*”⁷. Gilmar Arruda salienta que a imagem de um país de ‘riquezas inumeráveis’ e ‘tamanho continental’ contribuiu para a percepção de que o desenvolvimento do país dependia da sua integração⁸. No entanto, como tantos outros projetos modernizadores da 1ª República, a construção de ferrovias no país também foi, por vezes, violenta e desagregadora. Exemplo disso, é a estrada de ferro *Madeira-Marmoré* (Brasil-Bolívia) (1907-1912), que além de provocar, sem muito pudor, o desmatamento da Amazônia, causou a morte de centenas de trabalhadores⁹.

A violência também marcou a ‘*guerra do Contestado*’ (1910-1915), ocorrida numa área de litígio entre o sudoeste do Paraná e noroeste de Santa Catarina. Uma empresa inglesa de construção de ferrovias (a *Brazil Railway*), instalou-se na região e, com o apoio dos ‘*coronéis*’ locais, apropriou-se de terras dos posseiros. Esses últimos, liderados pelo *monge curandeiro* José Maria, instalaram-se nas proximidades do escritório da *Brazil Railway*, o que lhes acarretou ataques e perseguições por parte do Exército e de ‘*jagunços*’ a mando dos ‘*coronéis*’. O conflito gerou muitas mortes, prisões e queimas de estações ferroviárias. Poucos sertanejos sobreviveram. O episódio é uma marca de como a *civilização* e *modernidade* se instalaram no Brasil com crueldade e massacrando as vivências que não lhes eram aprazíveis.

Todavia, o desejo de fazer o país forte, coeso e integrado não se restringiu ao período em que vigorou a primeira constituição republicana, mas esteve presente no planejamento político brasileiro durante boas décadas da história republicana desse país. O desejo de *desbravar* o país materializou-se na Comissão Rondon (criada em 1910), no imperativo ‘*rumo ao oeste*’ (característico do *Estado Novo*), na abertura de estradas de rodagem que marcou o período JK, entre tantos outros exemplos. Os projetos de construção de ferrovias estiveram conectados ao desejo de fazer do Brasil um país *grande, moderno*, economicamente *forte* e, sobretudo, funcionou como uma estratégia de integração nacional. Essa pesquisa pretende ser uma contribuição à essas discussões, afinal, as motivações de construção do ramal Riosinho-Guarapuava estão filiadas àqueles anseios.

⁷ POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, Trens e Trilhos: modernidade no sertão*. Bauru: Edusc, 2001: 87.

⁸ ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. Bauru: Edusc, 2000: 58.

⁹ Sobre essa questão, ver: HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das Letras, 1988.

No entanto, a presença da estrada de ferro na história e na cultura nacional também pode ser avaliada através da sua utilização em produções artísticas. O encantamento gerado pela locomotiva revelou-se em músicas, poesias, prosas e pinturas que contemplaram e reproduziram inúmeras leituras e apropriações dessa máquina. A arte é um belo veículo para se dimensionar as possibilidades de associações que podem ser feitas às imagens das ferrovias. A clássica composição de Heitor Villa-Lobos (1887-1959), *O trenzinho caipira*, constituiu-se em um verdadeiro ícone de *brasilidade*, signo da qualidade, da autenticidade e da diversidade da cultura brasileira. Além disso, a composição de Villa-Lobos tem a magia daquilo que é único, autêntico. Ela tem algo de lúdico. A presença dos trens no imaginário infantil, no mundo lúdico e onírico das crianças, foi registrado em diversas produções culturais brasileiras. Na poesia de Mário Quintana (1906-1994), a lata de sardinha transforma-se em um trenzinho, encantando os sonhos da menina Lili:

“Lili vive no mundo do faz-de-conta... Faz-de-conta que isto é um avião. Zzzuuu... Depois aterrisou em pique e virou trem. Tuc tuc tuc tuc... Entrou pelo túnel, chispando. Mas debaixo da mesa havia bandidos. Pum! Pum! Pum! O trem descarrilou. E o mocinho? Onde é que está o mocinho? Meu Deus! onde é que está o mocinho?! No auge da confusão, levaram Lili para a cama, à força. E o trem ficou tristemente derribado no chão, fazendo de conta que era mesmo uma lata de sardinha.”¹⁰

A magia que os trens têm na imaginação das crianças propõe uma imagem dessa máquina que escapa aos signos de *modernidade* que normalmente lhe são associado. Dos sons e barulhos que as coisas têm nas brincadeiras das crianças aos apitos das locomotivas que despertam memórias e sonhos em idosos, muitas apropriações são possíveis para a máquina de ferro. O apito diário do trem, na altura da curva onde morava Marina, motivou um poema de Mário de Andrade (1893-1945). Assim, um trecho de ferrovia economicamente importante, que ligava Jundiaí (SP) ao Rio de Janeiro, tomava nova dinâmica na vivência e nos sonhos da personagem:

“Em frente de Souza Costa, a pretinha Marina, imóvel, se agarrara com as duas mãos no banco, estarrecida, boca aberta, olhos esbugalhados, gozando. Como tinha ido ao Rio

¹⁰ *Mentiras*. In: QUINTANA, Mário. *Oitenta anos de poesia*. 7ªed. São Paulo: Globo, 1996: 64.

pelo noturno, esta era a primeira vez que enfim Marina viajava de trem, a sua maior aspiração. Automóvel, jamais a interessara, era canja, não tinha apito. Mesmo para ir da casinha dela, na chegada de Jundiaí, para a vila Laura, foram busca-la na Fiat, não tinha apito. E nos seus quatorze anos, Marina guardava aquele desejo eterno com que, todos os dias de sua já longa vida, espiava os trens, trepada no barranco, os trens sublimes passando. A casa do pai dela, carapina em Jundiaí, era justo numa curva de apitar, e o apito nascera dentro dela como a suprema expressão da dignidade dos veículos.”¹¹

Com esse poema, Mário de Andrade lembrando-nos que as locomotivas encantavam também pela sua passagem regular em um dado cenário. O transporte ferroviário tinha como lógica a regularidade e a pontualidade: isso era fundamental para constituir uma economia *moderna, forte e competitiva*. No entanto, obras literárias levam-nos a pensar que, ao mesmo tempo em que a passagem rápida e triunfal da locomotiva fez parte da experiência cotidiana de muitas pessoas, ela também foi esperada e acalentada, a cada novo dia, como se fosse uma experiência inédita. Havia sido isso que levava a menina Marina sonhar com o dia em que viajaria de trem.

A espera diária de crianças pela passagem do trem também esteve presente na prosa *O Grande Mentecapto*, de Fernando Sabino (1923-). O acontecimento é descrito da seguinte forma:

“Por fim, o trem de ferro. [...] sua existência era um deslumbramento para a molecada. Todos sabiam exatamente a hora que ele passava, e iam postar-se na estrada, no alto dos barrancos, junto à cerca de arame farpado, a espera-lo, grandioso espetáculo diariamente repetido. Apostavam para saber quem iria vê-lo primeiro, colocavam o ouvido no trilho para ouvir o ruído das rodas. Assim que alguém dava o alarme, todos se colocavam em posição e dentro em pouco uma fumacinha apontava longe, rolava no ar um ruído em crescimento e finalmente a locomotiva surgia lá embaixo, na curva da estrada”¹²

Apesar da sua passagem diária, o trem era um elemento que destoava da paisagem simples de um bairro pobre e esquecido. Ele fazia a alegria das crianças daquela localidade. No entanto, sua passagem era rápida – a velocidade constitui uma

¹¹ *Dor de Dente*. In: ANDRADE, Mário. *Amar, verbo Intransitivo*.

¹² SABINO, Fernando. *O Grande Mentecapto*. 19ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1983: 15.

das marcas indelévels desse transporte –, deixando para trás os meninos, que retornariam no dia seguinte para tornar a ver a máquina de ferro:

“E o trem passava como um raio, num estrondo de ensurdecer, cobrindo o céu de fumaça, agitando loucamente as plantinhas das margens, fazendo os dormentes estremecerem no cascalho negro da estrada. Mal se podia ver quem ia nas janelinhas dos carros que, vidros brilhando ao sol, se sucediam vertiginosamente. Apesar disso, os que estavam em baixo corriam ao lado do trem, desatinados, enquanto os mais bem situados, em cima dos barrancos, com mais perspectivas, se limitavam a dar adeus e bananas para os passageiros. [...] Logo o trem ia se afundando na distância, levando consigo o barulho, a fumaça e a alegria dos meninos. Ficava no ar um vazio, que era o trem já ter passado sem que nada acontecesse de diferente, só restava esperar pelo dia seguinte.”¹³

Na história de Fernando Sabino, o menino Geraldo Viramundo aposta com as demais crianças que seria capaz de fazer parar o trem. A máquina a vapor, grandiosa, veloz, cujo apito anunciava a sua chegada, foi parada por um simples menino. Geraldo Viramundo virou herói não só para os colegas de sua idade, mas também para adultos. A professora dera um pito em Geraldo, foi a glória para ele, enfim não haveria criança que não soubesse do seu feito. O pai ficou orgulhoso e no botequim os homens não falavam de outra coisa. Quando o menino passava, as pessoas apontavam para ele e diziam: *“lá vai o moleque que fez parar o trem”¹⁴*.

A proeza de Geraldo Viramundo consistira em ficar de pé sobre os trilhos, abrir os braços, fechar os olhos e esperar a chegada do trem. Quando o trem se aproximou e o maquinista pôde ver o menino sobre os trilhos, passou a gritar desesperadamente para que Geraldo saísse do caminho da locomotiva. Foi em vão. As crianças que, do alto de um barranco, testemunhavam o acontecimento, reagiam de inúmeras maneiras: fugiam, gritavam, tampavam os olhos para não ver a desgraça. O irmão de Geraldo, Bertoldo, berrava para que o irmão desistisse. Finalmente, a alguns metros de Geraldo, o trem parou. Ele fez o que era tido como impossível: parou o trem.

“Geraldo Viramundo abriu devagarinho os olhos e viu de perto, a menos de dez metros, aquela máquina preta e

¹³ Idem: 15-16.

¹⁴ Ibidem: 23.

enorme, avassaladora, a muralha de ferro do limpa-trilhos, o vidro do farol brilhando como o olho de Deus, aquele arfar incessante do monstro derrotado. Sentiu subir dentro de si uma onda de entusiasmo, agitou loucamente os braços, pulando sobre os dormente: - Ele parou! Ele parou, pessoal! Ele parou!”¹⁵

Se o trem não parasse, Geraldo teria morrido. Mas, ele vencera o ‘monstro’. A grandiosidade daquela máquina, símbolo de grande progresso tecnológico da humanidade, foi derrotada por um menino. É dessa forma que certas significações para a imagem da ferrovia escapam das previstas pelo ideário *moderno* e *capitalista*. Utilizando-se também do signo da velocidade que marcou o transporte ferroviário, João Guimarães Rosa (1908-1967) escreveu um conto, cujo cenário é uma estação ferroviária. No conto em questão, habitantes de uma cidade esperavam a chegada na estação da filha e da mãe do personagem Sorôco e o embarque delas para Barbacena. As duas mulheres foram descritas como personagens que tinham *o olhar perdido* e *cantavam uma canção desatinada*. A atitude de sua mãe e de sua filha fazia Sorôco acreditar que era preciso levá-las para *longe*. O contato de pessoas *simples* com a locomotiva – a máquina que seria capaz de vencer longas distâncias para levar as duas mulheres – é descrito por Guimarães Rosa:

“A hora era de muito sol – o povo caçava jeito de ficarem debaixo da sombra das árvores de cedro. O carro lembrava um canoão no seco, navio. A gente olhava: nas reluzências do ar, parecia que ele estava torto, que nas pontas se empinava. O borco bojudo do telhadinho dele alumiava em preto. Parecia coisa de invento de muita distância, sem piedade nenhuma, e que a gente não pudesse imaginar direito, nem se acostumar de ver, e não sendo de ninguém. Para onde ia, no levar as mulheres, era para um lugar chamado Barbacena, longe. Para o pobre, os lugares são mais longe.”¹⁶

Ao estranhar a locomotiva, aqueles homens e mulheres expõem que seu mundo e suas vivências são muito distintos das vivências *modernas*, a qual o trem estaria ligado. A descrição do objeto de ferro, que é aproximado a um navio, ou uma canoa grande, a imaginação posta em funcionamento para descobrir mais detalhes sobre o trem: são

¹⁵ *Ibidem*: 20.

¹⁶ *Sorôco, sua mãe, sua filha*. In: ROSA, João Guimarães. *Primeiras Estórias*. 28ªed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, s/d: 18-19.

indícios de como a locomotiva tomou espaços diferenciados na imaginação e no cotidiano das pessoas.

Muitas músicas populares, ao se remeterem ao trem, mostra-o como aquele que regula os horários, ajudando a estipular o ritmo das atividades, ou pelo menos, o seu início ou o seu término. Assim, Adoniran Barbosa (1910-1982) compôs o famoso ‘*Trem das Onze*’: “[...] *Moro em Jaçanã/ Se eu perder esse trem/ Que sai agora/ Às onze horas/Só amanhã de manhã*”. Outro exemplo é ‘*Mundo de Zinco*’, samba do compositor fluminense Wilson Batista (1913-1968): “*Aquele mundo de zinco que é Mangueira/Desperta com o apito do trem [...]*”. O trem, que estava presente na vida dos trabalhadores de grandes cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo, ao ser transportado para as músicas em questão, é revelado seja como aquele que acorda os moradores do *morro de Mangueira* para mais um dia de trabalho, seja como o motivo de despedida de um homem de seu amor, que precisava pegar o último trem da noite para casa.

A leitura do livro *O trem fantasma: modernidade na selva* de Francisco Foot Hardman¹⁷ inspira pensar a força que a imagem do trem adquiriu no imaginário ocidental e ajuda a compor significados possíveis, construídos historicamente para a máquina de ferro. Do brinquedo infantil à potência de uma máquina que pode ser utilizada em guerras. Do objeto lúdico e onírico ao regulador do cotidiano. Do espetáculo do maquinismo à desintegração e morte causadas em inúmeras comunidades que receberam a ferrovia ou entre os construtores de trilhos (isso porque, considerando-se que a ferrovia investiu-se com propriedade dos signos da *modernidade*, ela também traduziu as suas contradições e mazelas). A imagem da máquina solitária e que tem a propriedade, ou o *fetichê*, como quer Francisco Hardman, de aparecer e desaparecer rapidamente nas paisagens. Enfim,

“O trenzinho – de madeira ou elétrico – é um dos brinquedos mais persistentes, um dos meios de transporte mais acessíveis ao mundo encantado da infância. E não tem sido poucas as imagens literárias, pictóricas ou fotocinematográficas que identificam a locomotiva como o animal antediluviano. Esta máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história. Dinossauro resfolegante e inclassificável, a locomotiva está condenada a vagar

¹⁷ HARDMAN, Francisco Foot. op.cit.

incontinenti pelos campos e redutos aflitos da solidão. Iluminada de modo surreal, suas aparições serão repentinas, no meio de noites escuras e imprevistas, inteiramente alheia à tabela de horários. Núcleos de habitantes mais isolados terão boas chances de surpreender o espetáculo de sua rápida passagem. Trilhos nos sertões. Comboios vazios. Cidades mortas, estaçõezinhas abandonadas. Cemitérios de trens. Máquinas nas selvas, trabalhadores desterrados de todo o planeta em novas babéis. Fantasmagorias, depressão.”¹⁸.

É justamente essa ‘máquina’ cheia de signos e encantamentos que será problematizada nessa pesquisa. No trabalho de Francisco Foot Hardman, ele se preocupou em mostrar a construção da estrada de ferro *Madeira-Marmoré* como um projeto de modernidade fracassado, mas que matou, dizimou, desterrou e destruiu a vida de muitos trabalhadores e indígenas. Nesse sentido, o historiador apontou para significações do trem que fogem ao ideal da *modernidade*, pois o que restou do projeto *Madeira-Marmoré* foram sombras e fantasmas de trilhos, vagões e estações perdidos na selva. O trem enquanto um signo de modernidade será o assunto dessa dissertação, ainda que nessa pesquisa ele se apresente enquanto um sonho, uma possibilidade de ser *moderno*. Tratar-se-á do desejo da elite de Guarapuava de que a estrada de ferro chegasse ao município, pois seria essa a grande oportunidade de ligar eficientemente Guarapuava aos centros mais ativos do Estado do Paraná. Dessa forma, o desejo de possuir uma estrada de ferro em Guarapuava significava a possibilidade de ser *moderno, competitivo e civilizado*.

Para empreender as discussões que me proponho, contarei com jornais, correspondências recebidas pela prefeitura de Guarapuava, bem como relatórios por ela emitidos. Fotografias, livros e ata da Câmara Municipal de Guarapuava e publicações que tratam da História do município. Os jornais constituem fontes preciosas para esse trabalho, pois conferiam uma importância tamanha à concretização da construção da ligação férrea entre Irati e Guarapuava que produziram fontes em qualidade e quantidade que me exigiram um bom esforço para pesquisá-las e problematizá-las. Além de dar conta dos avanços e retrocessos na construção dos trilhos, os jornais propagandavam e formatavam o *desejo* de habitar uma cidade/município moderna(o).

Antonio Lustoza de Oliveira, natural do município de Guarapuava e descendente de família fundadora de Guarapuava, foi proprietário e editor de vários jornais que

¹⁸ Idem: 39.

circularam em Guarapuava no período que essa pesquisa contempla (*O Pharol, Folha do Oeste, Correio do Oeste*). Sempre se apresentou como alguém interessado no *progresso* de sua terra natal. Portador de um discurso por vezes nostálgico, por vezes inflamado, mas majoritariamente de cunho *progressistas*. Dizia desejar que *progresso* e *modernidade* chegassem à Guarapuava, no entanto, tais mudanças não deveriam ameaçar a *ordem das coisas*, ou seja, não poderia ameaçar o que já estava instituído. Com isso, a *modernidade* não afetaria a supremacia econômica dos agricultores, nem tiraria dos grandes proprietários rurais a influência política que tinham no município. Talvez tal descrição pareça contraditória, mas reflete a própria dinâmica e especificidade da *modernidade* brasileira. Restringindo-se à Guarapuava, a imprensa local teve, em geral, uma postura bastante próxima à descrita sobre Antonio Lustoza de Oliveira.

A respeito das fontes provenientes do *poder público* (relatórios, correspondências e atas), estas têm a sua importância no conjunto dessa pesquisa por permitirem uma reflexão sobre a estrada de ferro a partir do próprio esforço daqueles que teriam o poder de articular a sua viabilização. Afinal, em última instância, seriam os homens públicos que teriam a legitimidade de gerir e pensar o *bem* da coletividade. As fotografias, apesar de esparsas, serão utilizadas com a finalidade de amparar discussões desse trabalho. Ou seja, serão problematizadas visando uma melhor discussão das questões propostas. Isso porque

“a foto não é apenas uma imagem (o produto de uma técnica e de uma ação, o resultado de um fazer e de um saber-fazer, uma representação de papel que se olha simplesmente em sua clausura de objeto finito), é também, em primeiro lugar, um verdadeiro ato icônico, uma imagem, se quisermos, mas em trabalho, algo que não se pode conceber fora de suas circunstâncias do jogo que as anima.”¹⁹.

No entanto, o conjunto das fontes – sejam elas escritas ou visuais, oficiais ou provenientes da imprensa – serão pensadas da mesma forma, ou seja, enquanto *discursos* produzidos pelos grupos interessados na chegada da estrada de ferro em Guarapuava e que, portanto, formataram, instituíram e prescreveram *sentidos* para o município e seus habitantes. Longe de entender que os discursos não façam parte da realidade social, o que se pretende aqui não é fazer uma distinção entre discurso e

¹⁹ DEBOIS, Philippe. *O ato fotográfico e outros ensaios*. Campinas: Papirus, 1994: 15. Grifo meu.

prática de forma que esses fiquem estanques, incomunicáveis. Até porque, está se concebendo que os discursos constituem uma prática social, que animam a existência dos grupos tanto quanto qualquer outra prática. Nem tão pouco se pretende reduzir a história ao texto, mas relacionar texto e contexto, articulando o discurso ao social.

Assim, este trabalho apóia-se na crença de que as palavras são animadas pelas significações a elas atribuídas. Os significados vão sendo agregados às palavras através de processos históricos, o que dá uma dinâmica toda especial aos seus usos e faz com que seja importante focar a maneira pela qual o enunciador do discurso se instala no mundo, o lugar de onde ele fala, suas motivações, bem como quais *mundos* os discursos constroem e, sobretudo, quem seria digno de *habitá-los*. O conjunto dessas considerações a respeito dos discursos leva a tratá-los como atos de *poder*.

Por fim, para realizar esse trabalho, ele será dividido em quatro capítulos. No primeiro, o debate ficará em torno da sensação de *isolamento* que afligia moradores do município de Guarapuava, no oeste paranaense, durante todo o período que essa pesquisa contempla (1919-1954). Sensação essa que era sentida especialmente por aqueles que viajavam freqüentemente para Curitiba ou outras regiões do Estado, pelos proprietários rurais que necessitavam escoar suas produções e pelos políticos locais que ansiavam ver o município '*transpirando*' *modernidade*. A distância que afastava Guarapuava dos centros mais ativos do Estado e a força que a agricultura tinha na economia do município fizeram com que a estrada de ferro fosse o grande signo de modernidade, esperado no município.

Ainda no primeiro capítulo discutir-se-á o papel dos engenheiros como detentores do saber legítimo para intervir no terreno. Ou seja, era delegado aos engenheiros o serviço de definir o percurso que o trem percorreria e tal percurso revela não só uma dada maneira de intervir no território, mas a forma como se pensava o desenvolvimento econômico do Estado. O (*lento*) avançar da construção do trecho da linha que ligaria Irati à Guarapuava, iniciado em 1928 (e que só seria terminado em 1954), proporcionava o surgimento de núcleos populacionais nas margens dos trilhos que experimentavam um (*rápido*) progresso e contribuía para a crença de que a estrada de ferro funcionaria como um *toque de Midas*, transformando em '*ouro*' tudo o que tocasse, além de legitimar a engenharia como o conhecimento apto a intervir nos terrenos visando o desenvolvimento do Estado.

No segundo capítulo, discutir-se-á as relações entre a estrada de ferro e o desenvolvimento econômico do município. As riquezas da natureza do oeste

paranaense, a pujança daquelas terras, a variedade de solos, climas e vegetação faziam com que se acreditasse que, se fosse *bem explorada*, a região constituir-se-ia no *celeiro* do Paraná e seria responsável pelo ativamento da sua economia. A presença da ferrovia nesse contexto, viabilizaria a realização de tais expectativas. Nesse capítulo encontrar-se-á também uma discussão acerca de como o trabalho – enquanto atividade regular, disciplinada e voltada para o lucro – foi construído discursivamente como elemento fundamental na construção da *civilização* (e, portanto, com íntimas relações com o tempo que seria instaurado pela estrada de ferro).

O terceiro capítulo será o momento de se discutir as relações entre a estrada de ferro e planejamento de uma cidade *moderna*. Esforcei-me por caracterizar o sentido da *modernidade* para a configuração da cidade, a fim de compreender como os discursos produziam um *sentido* de estabilidade urbana que viria com o avanço dos trilhos. Assim, as características e motivações dessa Guarapuava *moderna* – que se esperava que fosse realidade em um tempo futuro, quando a cidade possuísse a estrada de ferro – será analisada percebendo a cidade como um *campo de ação*, ou seja, o território legítimo para o investimento de um certo tipo de discurso (eminente de *plenos de poder*). Da mesma maneira como o município (que será analisado no 2º capítulo), há um investimento de discursos sobre a cidade, crendo que o seu desenvolvimento significaria, enfim, a possibilidade de elevar Guarapuava a um patamar de referência de *modernidade* no Estado do Paraná. Ou seja, os domínios da cidade e os do município se apóiam e se completam na ânsia de construir uma Guarapuava *moderna, competitiva e próspera*.

No último capítulo o *campo de ação* será o *oeste*. As discussões estarão centradas no período 1937-1954, no qual Guarapuava foi investida da significância de *oeste* (Guarapuava é, mais do que nunca, sinônimo de *oeste*). Identificar-se-á como e porque isso aconteceu justamente nesse período e as especificidades da reivindicação pela ferrovia então. Para tanto, será pertinente um diálogo com questões que marcavam o cenário nacional (o Estado Novo/1937-1945) e estadual (a política de fragmentação dos municípios do Paraná). Um breve apontamento final sobre a inauguração da Estação de Guarapuava e a chegada do primeiro trem nessa cidade finalizará o presente trabalho.

O SONO SECULAR DE UM GIGANTE CHAMADO GUARAPUAVA.

*“O Sino bate,
o condutor apita o apito,
solta o trem de ferro um grito,
põe-se logo a caminhar...”*

Trem de Alagoas – Ascêncio Ferreira

Foi com grande expectativa que o jornal *O Pharol* anunciou, em 1928, que Affonso Alves de Camargo, político guarapuavano, assumiria o governo do Paraná. O motivo de tal entusiasmo não se restringia ao envaidecimento de ter um conterrâneo no posto mais alto do Estado, mas era também a esperança de ter resolvida a antiga questão da ligação entre Guarapuava e outras regiões paranaenses. As vozes das instituições oficiais de Guarapuava costumavam reclamar do descuido e do abandono com que os governos estaduais tratavam aquele município, de forma que é sem muito escrúpulo que *O Pharol* defende a legitimidade de que os guarapuavanos “*sejam os primeiros a serem atendidos na justeza do que pedem – a ligação de Guarapuava à Metrópole*”¹.

¹ *Guarapuava na posse do futuro governo do Estado. Jornal O Pharol. Guarapuava, 12 de fevereiro de 1928. Ano VI. Nº. 146. Pág. 01.*

Por outro lado, era preciso considerar os benefícios para o Paraná de ter Guarapuava inserida no ritmo estadual e assim, os paranaenses também deveriam alegrar-se com aquele grande empreendimento:

*“Adoptae, pois, a praxe e attendei Guarapuava em primeiro lugar, visto que até agora ella não tem lugar para ser attendida... E se assim procederdes, desde já haveis de ter o applauso dos paranaenses sinceros, que há muito aspiram vêr Guarapuava mais próxima [...]”*²¹

A precariedade dos meios de circulação paranaenses gerava a sensação de distanciamento por parte da capital com o oeste do Estado. Em contrapartida, Guarapuava estava isolada, esquecida naqueles confins do oeste, onde precariamente se penetrava os *signos* da tão sonhada *civilização*. É inserido nessa preocupação que *O Pharol* rejubila-se com a posse próxima do novo presidente do Estado, conclamando: *“Matheus, primeiro os teus!”*²², como forma de incitar Affonso Alves de Camargo a privilegiar sua terra natal com estradas.

A respeito da posse do novo governo, organizava-se uma embaixada em Guarapuava para dirigir-se a capital e saudar o presidente. *O Pharol* não se furta a registrar tal acontecimento, dando inclusive detalhes sobre a viagem que *“como sempre acontece, quando alguém se arrisca a tal heroísmo, foi penosa e martyrisante!”*²³. Um olhar atento sobre as dificuldades apresentadas para se empreender esta jornada, qual seja, ir de Guarapuava a Curitiba, ajudará a caracterizar a sensação de isolamento que afligia os enunciadores de tal discurso. Ouçamos, portanto, a voz de *O Pharol*:

“[...] Lôgo na Serra da Esperança, fomos hostilmente recebidos por violenta carga d’agua tornando trabalhoso e difficil o rodar dos vehiculos, que, desencorrentados, patinavam no barro, derrapando á beira dos precipícios. Vencida a primeira etapa de sacrificios, chegamos todos, com pequenos intervalos, a Prudentopolis [...].
Isso feito, reorganizou-se o comboio e partimos para Iraty, devido ás chuvas que cahiam, foi o mais difficil de vencer. Constantemente os passageiros tinham que descer para empurrar os autos da frente que não podiam subir certos trechos da estrada. A chuva descia em catadupas e depois de

²¹ Idem.

²² Ibidem.

²³ *A embaixada Guarapuavana desobrigou-se, com brilho, a sua missão.* Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 04 de março de 1928. Ano VI. Nº. 149. Pág. 01.

innumeros sacrificios, chegou o primeiro automóvel, áquele prospero município, á 11 horas da noite. [...]

O auto do Sr. José Martins, devido estar sem luz, nas proximidades da Serrinha, entrada de Iraty, enveredou pelo matto, lá ficando até o dia seguinte. O nosso prefeito que viajava no auto do dr. R. Brito, teve o dissabor de pernoitar sentado no automóvel, juntamente com os demais passageiros, só chegando no Iraty às 12 e meia dia immediato.

Tendo perdido o trem da tabella, que parte de Iraty às 8 da manhã, [...], foi combinado contratar se um trem especial, [...], que se cotizou para esse fim.”²⁴

Prudentópolis e Irati são dois municípios paranaenses originados da política de imigração dos primeiros tempos republicanos no Paraná que, na realidade, era uma extensão de uma prática já empreendida no Império²⁵. Prudentópolis fica a meio caminho entre Guarapuava e Irati e essa última era uma referência estratégica para os guarapuavanos que desejavam viajar à capital por possuir uma estrada de ferro que tornava o percurso mais rápido e prático. Sendo assim, não é de se estranhar que o grande desejo em termos de via de comunicação para Guarapuava era estender os trilhos de Irati até aquela cidade, pois pouparia tempo e esforços daqueles que empreendiam tal trajeto. Além das facilidades de se locomover à Curitiba, o município de Ponta Grossa, que tinha relações econômicas com Guarapuava, também estava conectado à linha férrea, de forma que as relações com os Campos Gerais também saíam beneficiadas. Mas, o relato de *O Pharol* a respeito da aventureira viagem da comissão de guarapuavanos que iriam homenagear Affonso Alves de Camargo, não chegou ao fim. Voltemos a atenção a ele novamente:

“[...] Afinal, reunidos todos os membros da Embaixada, a qual se incorporou a caravana de Iraty, partiu o trem especial às 13 horas do dia 23, [...]. A viagem foi feita com regularidade, chegando o trem à Ponta Grossa, às 4 e meia, em cuja a estação desembarcamos para o necessario jantar. A’s 5 e meia, mais ou menos o nosso trem partiu para Curityba onde chegamos ás 11 horas da noite.”²⁶

²⁴ Idem.

²⁵ Ver: CIGOLINI, Adilar Antonio. *A fragmentação do território em unidades político-administrativa: análise de criação de municípios no Estado do Paraná*. Dissertação (mestrado em Geografia). UFSC: Florianópolis, 1999: 35.

²⁶ *A Embaixada Guarapuavana desobrigou-se, com brilho, da sua missão*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 04 de março de 1928. Ano VI. Nº. 149. Pág. 01.

O novo presidente do Estado não decepcionou os seus conterrâneos, prometendo-lhes que em seu governo Guarapuava seria contemplada com a chegada dos trilhos. É certo que apesar das construções da linha férrea terem se iniciado no governo de Affonso Camargo, ainda se esperaria longos anos para se ver o primeiro trem chegar àquela cidade. Mas, deixemos as questões relativas à demora das obras para mais tarde, para concentrarmos esforços na compreensão das significações atribuídas às vias de comunicações eficientes para o Paraná.

Fernando de Azevedo, no seu clássico estudo sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil²⁷, discute a importância dos meios de circulação para os grupos humanos, defendendo que é dessa maneira que esses se misturam e se interpenetram, renovando constantemente os meios de vida. Remetendo-se aos romanos que rasgavam estradas pelas regiões que conquistavam e que designaram caminho como um sinônimo da própria vida – *via, vita* – Fernando de Azevedo faz analogia entre circulação sanguínea do corpo humano, segundo ele a mais essencial das funções do organismo e as estradas e rios que cortam um território. Assim como é através das veias e artérias que o sangue corre pelo corpo levando nutrientes, eliminando resíduos e estabelecendo ligações entre os órgãos, as estradas conectam cidades, regiões e países, não permitindo que se estanquem. Da mesma forma que o não funcionamento do sistema circulatório significa a morte do indivíduo, a falta de caminhos – sejam eles terrestres, fluviais ou marítimos –, é a morte coletiva.

*“Pelas vias de comunicação, de qualquer tipo ou natureza, não somente se realizam as trocas comerciais e econômicas; se provêm de recursos e gêneros alimentícios as populações urbanas, se estabelece a ligação entre os centros de consumo e os de produção, se atende às comunicações dos exércitos, ao transporte e ao abastecimento de tropas, como ao tráfico internacional dos viajantes, mas também se produz e se intensifica a propagação de idéias e de culturas diferentes, se fecundam as civilizações, umas pelas outras, e se realiza um alargamento progressivo no horizonte, nas sociedades mais afastadas dos focos da civilização.”*²⁸

O poder creditado às estradas no fragmento anterior ajuda a caracterizá-las como meios de prover a vida, a abundância e a fartura dos grupos humanos. No estudo de

²⁷ AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. 2ªed. São Paulo: Melhoramentos, s/d.

²⁸ Idem: 14.

Fernando de Azevedo isso fica bem caracterizado, devido ao longo percurso da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – que partindo de Bauru (SP) deveria chegar a Cuiabá (MT) –, sendo justamente um meio de adentrar e marcar a posse de novas terras, trazendo-as para a *civilização*, transformando radicalmente a vida por onde quer que ela passasse²⁹. As estradas de ferro absorveram essas significâncias e multiplicaram-nas de forma que, os engenheiros do século XIX – século de grande desenvolvimento do transporte ferroviário no mundo, tanto em termos tecnológicos quanto em quilometragem de trilhos construídos – julgavam “*que não tinha limites o poder dos trilhos e que não havia região por mais estéril que fôsse, que não pudesse ser fecundada por ele*”³⁰.

Para uma melhor conexão com a documentação dessa pesquisa e a realidade específica de Guarapuava e do Paraná, propomos o fragmento a seguir que elege o problema das vias de comunicação como o principal vivido pelo Brasil, para compreender o sentido da imagem apresentada por Fernando de Azevedo, qual seja, das estradas como um meio de garantir a vida e a sobrevivência. Entende-se que, como tal fragmento foi retirado de um jornal de Guarapuava, a preocupação em relatar o problema nacional de estradas, na verdade é uma tentativa de caracterizar e discutir um problema local, de dar ênfase a uma angústia regional.

“Atendendo-se a vastidão desse país, bordado, de longe em longe, por méros pontos geográficos, assinalados por grupos humanos que vivem perdidos e olvidados, sem higiene, sem polícia e sem escola; atendendo-se que só o comércio valoriza, e que não pode haver comércio onde não há estradas; que agindo isoladamente, esses grupos jamais poderão produzir aquilo que de suas energias seria de presumir, que a própria sociedade sofre as conseqüências da

²⁹ Cidades como Lins, Araçatuba, Penápolis e Birigüi, surgiram ao longo da Noroeste e experimentaram um rápido crescimento econômico e populacional. Grandes levas de imigrantes dirigiram-se para aquela região e indústrias lá se instalaram. A Noroeste era um convite à aventura e à riqueza. “*A região da Noroeste, com suas transformações e seus progressos, em todos os sentidos, foi, em São Paulo, o exemplo mais impressionante de colonização pelo trilho, com uma influência poderosa sobre o povoamento. Onde, havia 15 anos, não se viam senão aldeias de índios, raras moradas de paulistas e mineiros afazendados naquelas regiões e uma ou outra habitação tósca de sertanejo, nalgum rasgão ou cicatriz, aberta na vegetação densa das matas; onde não se notavam senão carreiros e caminhos, na orla dos rios, serpeando os vales, ou picadas audaciosas nas franjas ou pelos corações das florestas; onde dominavam o bugre, o impauladismo e a leishmaniose, multiplicavam-se então as vilas e cidades, sítios e fazendas, e se espalhavam essas propriedades agrícolas, de café ou de criação, que a vista não abrange e se avaliam, correndo-as a cavalo, durante horas e dias, fundadas por pioneiros experimentados na árdua tarefa de amansar desertos e sertões. [...] Vilas humildes, de casario rústico, de que ninguém falava – ilhotas de cultura, perdidas na imensidade do sertão, e articuladas agora, pelos trilhos, erigiam-se rapidamente à categoria de cidades, constituídas em poderosos centros de atração de imigrantes e colonos, com suas casas, indústrias e fazendas, providas de luz e energia elétrica*”. *Ibidem*: 78.

³⁰ *Ibidem*: 175.

*falta das estradas, porque sem elas não há aproximação, não há convívio, não há agregação, a interdependência coletiva, de vez que a sociedade não se constitui com a simples pluralidade de indivíduos; atendendo-se que a economia é resultante de todos esses fatores positivos, combinados, não há como negar que si o Brasil tem um grande problema a resolver, esse é o das vias de comunicação.*³¹

As estradas são construídas como o elemento que fundaria a própria *civilização*, por possibilitarem que grupos humanos saiam do esquecimento e sejam integrados ao círculo do comércio e da difusão de idéias, nutram e semeiem a *vida* através da comunhão entre si. O sentido de coletividade e do bem comum deveriam instaurar-se, pois nele havia embutido a lógica da circulação de mercadorias, que estaria na base da riqueza dos povos: seria através do comércio que, uma localidade ao exportar o que lhe abunda e importar o que lhe carece, construiria as bases de uma sociedade *competitiva, moderna e rica*. Nada seria possível sem o estabelecimento de boas vias de comunicação: nem saúde, nem segurança, nem educação, pois sem estradas conectando os *pontos geográficos* com o mundo, aqueles permaneceriam sendo apenas *pontos geográficos*, esquecidos, abandonados e perdidos, impossibilitados de desenvolver a *vida*, prover a abundância e a fartura. Imbuídos da certeza do papel imprescindível das estradas para o desenvolvimento de uma região, os responsáveis por *O Pharol* registraram em uma das primeiras edições do hebdomadário:

*“A’s estradas de rodagem ou carroçaveis, são para os municípios, como as veias do corpo humano, ao qual dão vida e robustez. Ellas são os canaes por onde passam, vindo de centros onde imperam a actividade industrial e degladiam-se na arena da Opinião os grandes diários, fôcos de luz intellectual, as grandes riquezas e o progresso. Sem ellas, isolada de todo o mundo, o município estiola-se faltando-lhe a suprema vida, a communicação com seus congêneres.”*³²

As estradas, enquanto a *suprema vida* dos povos por possibilitarem a circulação de idéias, riquezas e progresso, eram uma necessidade que o jornal *O Pharol* não cansava de proclamar. Em julho de 1920, relatava-se as difíceis condições de viagem pela estrada de rodagem que ligava Guarapuava a Ponta Grossa: por automóveis só seria

³¹ *Pão e Estradas*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 04 de agosto de 1946. Ano V. N. °11. Pág.01.

³² *Rápidas observações sobre necessidades geraes do Município*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 31 de julho de 1919. Ano I. N.° 8. Pág. 01.

possível fazer o percurso se os veículos *forem dentro de uma canoa*, ironiza o hebdomadário, referindo-se aos alagamentos encontrados em vários trechos do caminho. Continuando a satirização, *O Pharol* diz que o único zelador da estrada era o sol, já que os poderes públicos nada faziam para resolver a situação. Carroças e cavalos eram os únicos meios possíveis de locomoção naqueles dias em que a estrada se encontrava em estado tão lastimável, quando uma carroça sendo puxada por oito burros fortes e bem tratados fazia o trajeto *alto da Serra da Esperança* até *Bananas* (um percurso de doze quilômetros) em onze horas³³.

A reivindicação pela estrada de ferro fazia sentido, portanto, nesse cenário em que as distâncias eram longas e os caminhos difíceis. As expectativas eram que “*a construção da futura estrada de ferro fará com que o gigante se mova com mais desembaraço e rapidez, não só para vender o que produzir, como para comprar mais em conta o que necessitar.*”³⁴. A analogia de Guarapuava com um *gigante adormecido* desperta algumas imagens: a referência ao *gigante* tanto remete às dimensões de Guarapuava – lembra-se como era atribuído uma importância a ela no Estado por possuir uma porcentagem significativa das terras paranaenses – quanto às riquezas e à opulência da natureza, que conferiria *superioridade* àquela região paranaense. O *gigante* precisaria *ouvir o ruído da locomotiva* para *despertar* e mover-se ativamente. A imagem do adormecimento vincula-se às riquezas *naturais* que o município possuía, mas que se encontravam inexploradas, às possibilidades de *progresso* latentes que não se desenvolviam.

Assim, todo o debate que defendia a premência de se construir estradas que pudessem *despertar o gigante* vincula-se com a crença de que as *redes de comunicação* são elementos determinantes no progresso de uma região. Seriam estruturadoras de espaços ou territórios e capazes de transformações profundas nos meios de vida em um curto período de tempo. Esse é um pensamento tipicamente desenvolvido no século XIX, em que se acreditava que a técnica e a ciência teriam a capacidade de libertar o ser humano e conduzi-lo a um período de paz e prosperidade. Sintonizado na crença ilimitada do poder da técnica, Saint-Simon, ideólogo do socialismo utópico, conceituou o termo *rede* como *a possibilidade de unir pessoas e lugares*, concebendo isso como

³³ *Nossas Estradas*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 18 de julho de 1920. Ano II. N.º 34. Págs. 01-2.

³⁴ *O Raiar d'Aurora*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 29 de abril de 1920. Ano II. N.º 39. Pág. 01.

forma de resolver os problemas de distanciamento entre as regiões e o desenvolvimento delas³⁵.

No Brasil, os processos de modernização dos centros urbanos se deram depois da Proclamação da República³⁶, embora também tenha havido no Império preocupação com a *modernidade* e o avanço técnico³⁷. Em várias cidades brasileiras, a *modernização* dos centros urbanos ocorreram, especialmente, nas primeiras décadas do século XX, mas tais processos continuaram a acontecer no correr do século tanto em capitais quanto em cidades situadas no interior dos Estados. Sendo assim, a crença no poder milagroso de exercer transformações nos meios de vida pela técnica é uma constante ao se pensar, intervir e significar os espaços em inúmeros processos de modernização no país. No afã de montar o *Estado Nacional Moderno*, a República brasileira também teve como pauta de suas preocupações o interior do país, sua integração com as regiões mais ‘civilizadas’, de forma a incorporar o que era ‘*inóspito*’ ao ritmo frenético da ‘*modernidade*’³⁸. Nesse projeto, as estradas de ferro teriam uma considerável contribuição, pois, “[...] *antes mesmo de entrar em cena a primeira ferrovia, os trens eram considerados garantia de unidade para o país, verdadeiros laços que hão de unir o Brasil*”³⁹.

Pensando em Guarapuava, a sua elite política e econômica via na ligação férrea a ser estabelecida entre aquela cidade e Irati uma forma de modernizá-la e assim, a crença *moderna* nas vias de comunicação enquanto estruturadoras do espaço físico é algo de primeira ordem quando reivindicava-se estradas para Guarapuava, conforme o fragmento abaixo:

³⁵ Sobre essa questão, ver: HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 9ªed. São Paulo: Loyola, 2000.

³⁶ Adrián Gorelik e Stella Bresciani defendem ser uma característica da América Latina o investimento em processos de modernização das cidades como forma de construir nações e Estados modernos após a formação das Repúblicas Independentes. Ver: GORELIK, Adrián. O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In: Miranda, Wander Melo. [org.]. *Narrativas da Modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999. BRESCIANI, Stella. *Imagens da Cidade: séculos XIX e XX*. São Paulo: Marco Zero, 1994.

³⁷ Durante o Segundo Reinado (1840-1889) foram inauguradas indústrias, bancos, companhias de navegação, as primeiras estradas de ferro (Estrada de Ferro Petrópolis, em 1854; Estrada de Ferro Santos-Jundiá, em 1867; a Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1858; Estrada de Ferro Recife-São Francisco; Estrada de Ferro Bahia-São Francisco, em 1860; Estrada de Ferro Oeste de Minas, em 1881; Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, 1885, etc.), entre outros.

³⁸ Como exemplos de intervenção em lugares afastados dos centros *civilizados* do país visando transformar as vivências e imprimir a marca da modernidade, pode-se citar a *Guerra de Canudos* (1896-1897), a *Ferrovia Madeira-Marmore* (1907-1912), a *Ferrovia Noroeste do Brasil* (1904-1910), a *Comissão Geográfica e Geológica* de São Paulo (1886), a *Comissão Rondon* (criada em 1907).

³⁹ CASTRO, Maria Inês Malta. Apud: ARRUDA, Gilmar. op.cit: 111.

“É que a locomotiva, rasgando as nossas mattas, arfando pelas nossas quebradas, ahi vem, trazendo em seu bojo, espalhando sobre o nosso céu, de envolta com seus rolos de fumo, idéias novas, empreendimentos varios, que irão por certo modificar por completo os nossos hábitos e methodos de trabalho, desenvolvendo novas fontes de riqueza, augmentando nosso commercio, incentivando novas industrias.”⁴⁰

O encantamento causado nos homens públicos de Guarapuava por esse tipo especial de meio de transporte, a ferrovia, ligava-se, portanto, a uma forma de concepção de mundo tipicamente *moderna*, que creditava à locomotiva o poder de deixar em seu rastro paisagens renovadas, homens sintonizados com o que houvesse de mais *moderno e civilizado*, uma fórmula *mágica* de tirar do *atraso* tudo por onde quer que ela passasse. A estrada de ferro despertaria idéias e empreendimentos novos, modificando diretamente as formas de se exercer o trabalho: hábito e método seriam requisitos dessa prática, fundamentais para o desenvolvimento do comércio e da indústria, pois o tempo *útil e disciplinado* seria o único capaz de produzir abundância e riquezas.

Motivados por *“uma ancia incontida de progresso”⁴¹*, a elite guarapuavana depositava as suas esperanças nos trilhos e dormentes que trariam o trem à Guarapuava, como um verdadeiro elemento estruturador do progresso do município, pois manter elos físicos com outras regiões era garantir a sobrevivência, melhorar os meios de vida, prover fartura e abundância. No entanto, além dos políticos, engenheiros e jornalistas são portadores do discurso legítimo sobre a estrada de ferro. Cada qual com o seu trabalho contribuía para fortalecer a importância da chegada da estrada em Guarapuava. E eram esses, juntamente com a elite econômica do município (os grandes proprietários rurais), os maiores interessados pela conclusão da obra e os portadores dos discursos de que Guarapuava necessitava de uma via férrea para se desenvolver.

É dessa forma que a estrada de ferro mostrava-se como o principal signo de modernidade em Guarapuava no período que essa pesquisa abarca. No entanto, esclarece-se, a ferrovia funcionaria como forma de disparar riquezas já existentes naquele município, seria o elemento capaz de gerar trabalho e fazer trabalhar, porque Guarapuava já possuiria todos as riquezas que predispõe o desenvolvimento e o

⁴⁰ *Discurso pronunciado pelo orador oficial do banquete, Dr. ERNANI CARTAXO. Jornal O Pharol, 30 de setembro de 1928. Ano VI. Nº. 169. Págs. 02-3.*

⁴¹ *Idem: 03.*

progresso: afinal, nisso consistia a imagem do gigante, ou seja, a convicção de que Guarapuava era prenhe de possibilidades de desenvolvimento.

“A via férrea que nos procura vem trazer a navegação, na agitação do progresso, para os oceanos da civilização, de todas as nossas riquezas, e as grandezas todas entre nós existentes formarão a comunhão e correspondência recíproca nos laços humanos e nas distâncias geográficas.”⁴²

A passagem anterior inspira a lembrança da concepção moderna de rede, qual seja, elemento capaz de unir pessoas e lugares e estruturar o território. A ferrovia teria, dessa forma, um caráter de comunhão entre pessoas e regiões, sendo em última instância o que capacitaria a integração estadual, seja em termos de circulação comercial, de pessoas ou de informações. O engrandecimento de Guarapuava seria a grandeza do oeste paranaense e do Estado do Paraná de forma que essas três escalas necessitavam estar intimamente interligadas para que fossem disparadas as transformações esperadas: Guarapuava necessitava dos esforços estaduais para que a estrada de ferro passando por essa cidade e cortando o oeste do Estado pudesse favorecer a exploração das *riquezas naturais* paranaenses encerradas naquela região.

Pesquisas recentes sobre as relações entre abertura de estradas e *desenvolvimento* econômico de uma região criticam que essas tenham uma simples relação de *causa e efeito*. Jean-Marc Offner, engenheiro da *École Nacional des ponts et chaussées - França*, pontua diversos exemplos que mostram como a aplicação de recursos em sistemas de comunicação não implicaram necessariamente em transformações nos meios que receberiam tal investimento⁴³. Dessa forma, o modelo de Saint-Simon estaria

⁴² Ibidem. Ibidem.

⁴³ OFFNER, Jean-Marc. *Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique*. L’espace géographique. N° 03, 1993: 233-242. Offner aponta que mesmo que a noção dos transportes enquanto mecanismos de estruturação de uma região seja amplamente recusada hoje, ainda é comum se encontrar trabalhos que busquem os efeitos causados no território com a chegada de vias de comunicação, o que nos dá a idéia do quanto está impregnado no senso comum o *mito do poder* de transformação dos meios de transportes. Para desconstruir a relação *causa e efeito* dos sistemas de transporte, Offner exemplifica que a chegada do metrô em Villeurbanne (Lyon) não modificou significativamente os preços dos imóveis, bem como novas estações de metrô nos subúrbios de Paris e Lyon não modificaram o número de negócios de comércio. A respeito do TGV, Offner relata a opinião do *Laboratoire d’économie des transports de l’université de Lyon II*: “*Observa-se afastamentos entre as mudanças importantes e quase imediatas introduzidas pelo TGV na mobilidade das pessoas (...) e a lentidão do aparecimento dos efeitos ditos “estruturantes” que poderiam lhe ser imputados. As repercussões do TGV sobre as atividades das zonas atendidas não são automáticas (...). Também convém se libertar de todo discurso que estaleceria uma relação determinista...*”. No texto de Offner existem mais exemplos.

fadado à falência. Segundo Offner, o modelo da causalidade nos estudos das vias de comunicação, no qual as infraestruturas viárias seriam *determinantes* do progresso de uma região, está impregnado nos investimentos em comunicação desde a Revolução Industrial, o que nos leva a pensar que seja essa uma concepção tipicamente *moderna*.

A desmistificação da capacidade da técnica em operar transformações rápidas e profundas, levou Claude Hermelle a considerar: “*A estrada, os meios de transportes, não estão nem no fundamento, nem são os motores de mudança e da riqueza, mas ao contrário, sobre um espaço qualquer, quando pré-existem os motivos de mudança, os pólos de produção, um desejo de fora (...), então as estradas são abertas, os técnicos inovam, os meios de transporte mais ou menos adaptados surgem.*”⁴⁴. Dessa forma, para fugir do paradigma do *determinismo tecnológico*, Offner propõe que se observe as estratégias elaboradas para o *desenvolvimento* de uma região, que seria *multi-causal*. Ou seja, o transporte pode significar uma condição de mudança, mas não é suficiente para acarretar transformações estruturais na economia e isso deve ser levado em consideração nos planejamentos de desenvolvimento de uma região.

No entanto, Offner traz ainda uma proposta conceitual interessante para melhor se vislumbrar as dimensões dos projetos de abertura de vias de comunicação: essas seriam *suporte de ações*⁴⁵, ou seja, ferramenta que participaria da efetivação das transformações que se deseja efetuar em uma dada região. Com isso, o engenheiro busca não cair no campo oposto da mistificação dos efeitos estruturantes dos meios de transporte desconsiderando a participação destes como estratégia de intervenção e modificação do meio. A proposta de Offner é observar as várias estratégias e atores que se integram buscando modificar uma região, incluindo aí, os projetos de vias de comunicação. Com essa proposta, o engenheiro oferece melhores contornos para visualizar a inconsistência de se creditar às vias de comunicação o *poder* de por si só operar transformações radicais em uma região.

⁴⁴ HERMELLE, Claude. Apud: OFFNER, Jean-Marc. op. cit: 237. No original: “*La route, les moyen de transport, ne sont ni au fondement ni les moteurs de l’échange et la bonne fortune mais au contraire, sur un espace quelconque, quand preexistent des motifs d’échange, des poles de production, un désir du dehors (...), alors des routes sont frayées, des techniciens innovent, des moyens de transport plus ou moins adapté voient le jour.*” Utilizando ainda os estudos de Hermelle, Offner completa seu texto com um interessante comentário sobre os relatos de viagem de Artur Yooung, que percorreu a França um pouco antes de 1789: “*Percorrendo a estrada real de Paris à Toulouse, ele se maravilhou do estado das estradas francesas. Elas são as mais bonitas da Europa, disse ele, as mais bem construídas, as mais conservadas, as mais largas. Mas ele as acha desesperadamente vazias de tráfico, enquanto os caminhos enlameados e incômodos da Inglaterra da mesma época são cheias de carroça.*”

⁴⁵ No original, o autor utiliza o termo ‘*support d’actions*’.

Ao criticar o *mito* do impacto tecnológico e dos efeitos de estruturação dos transportes, Jean-Marc Offner leva-nos a ponderar não somente as relações entre a técnica e o território, mas também as ligações entre a técnica e o grupo social que a opera: “os dispositivos técnicos são construções sociais”⁴⁶, sentencia o engenheiro. A respeito disso, um estudo em conjunto realizado por Trevor Pinch e Wiebe Bijker⁴⁷ representa uma contribuição valiosa: o entrelaçamento entre tecnologia e sociedade permite perceber a primeira enquanto resultado de desejos e negociações sociais, de modo que seja inconsistente pensar em *impactos* sociais causados pelo desenvolvimento tecnológico. Expliquemos melhor essa questão: a grande crítica feita à noção de *impacto tecnológico* liga-se à concepção essencialista da técnica, ou seja, a seu caráter determinista, como se técnica e sociedade fossem coisas estanques, como se a técnica não tivesse um conteúdo social.

Trevor Pinch e Wiebe Bijker tecem uma análise em que primam por marcar questões que consideram fundamentais para pensar as relações sociedade/técnica, ou melhor, de como a técnica é construção social⁴⁸. Assim, o ambiente que gera ou recebe a tecnologia molda as suas características, de forma que os grupos sociais atribuem significados à tecnologia. A tecnologia estaria assim imbricada em *jogos* de negociações e renegociações sociais. Uma questão norteadora do texto de Pinch e Bijker é que os mais diversos grupos sociais recebem o mesmo aparato tecnológico de formas

⁴⁶ Idem: 236. No original: “Les dispositifs techniques sont des construits sociaux.”

⁴⁷ PINCH, Trevor F. e BIJKER, Wiebe E. The Social Construction of Facts and Artifacts: Or how the sociology of science and the sociology of technology might benefit each other. In: Bijker, Wiebe E., Hughes, Thomas P. e PINCH, Trevor F. *The Social Construction of Technological Systems: New directions in the sociology and History of technology*: 17-49.

⁴⁸ Idem. No estudo em questão, Trevor Pinch e Wiebe Bijker analisam como o invento da bicicleta na Inglaterra esteve relacionado com apropriações e demandas sociais, inviabilizando se pensar em *impactos tecnológicos* no sentido de ser uma invenção que fosse lançada a público e esse sofresse passivamente os seus efeitos. Dessa forma, observando os diversos grupos que utilizavam a bicicleta – o que eles chamam de *grupos sociais relevantes* – verificou-se necessidades e usos diversificados para o artefato. Assim, um ciclista relata que as crianças costumavam lançar pedras e varas quando ele passava de bicicleta perto de uma escola, o que denota um uso do recente invento também por parte de não ciclistas, ou seja, as crianças. As mulheres tinham dificuldades de andar em bicicletas cujas rodas tinham aros muito grandes, seja pelo desconforto das suas saias longas, seja pelo perigo de tombos – no início, apenas os triciclos eram permitidos às mulheres. As bicicletas de rodas grandes eram convenientes para homens jovens e fortes, mas não eram propícias para idosos. Quando surgiu a roda pneumática, essa passou por grandes estranhamentos, o seu formato, espessura e volume eram motivos de chacota para aqueles que a usavam, apesar de permitirem um passeio mais suave. No entanto, os risos se acabaram quando se descobriu que os pneus eram ideais para corridas, garantindo vitória certa para aqueles que a usavam. A partir desses usos diversos fica caracterizado com as mudanças de modelos da bicicleta esteve condicionada a uma dinâmica social, a constituição de modelos mais seguros tanto para mulheres e idosos como para corredores: além das rodas, a própria estética da bicicleta foi sendo modificada para torná-la mais propícia às demandas dos diversos grupos que a utilizavam. Os autores apontam também que além das mudanças tecnológicas, havia mudanças nos comportamentos das pessoas, exemplo disso, são as mulheres que passam a ter que adaptar suas saias ao uso da bicicleta, além do próprio ato de andar de bicicleta que a princípio era uma prática masculina.

diferenciadas, ou seja, as apropriações, os usos e os estranhamentos não são os mesmos em todos os grupos sociais que entram em contato com uma dada tecnologia, o que permite abalizar a tese de que sociedade e técnica estão constantemente se alimentando, se remetendo, se construindo.

O que é importante deixar claro aqui, é que apesar de descartarmos a noção de *impacto* tecnológico em prol de uma percepção da técnica enquanto construção histórica de grupos humanos, não se está negando ou desconsiderando que essa pode ser (e é com frequência) violenta e excludente, capaz de desestruturar vivências sendo, muitas vezes, utilizada de maneira homogeneizadora, ou seja, como o único conhecimento legítimo, capaz assim de se impor e destruir todos os outros que possam se contrapor a ela⁴⁹. As discussões anteriormente travadas, a respeito do *mito* do caráter *estruturador* das vias de comunicação e do caráter *não determinista* da técnica em relação aos grupos sociais e ao território, são propícias para esse trabalho na medida que permite iluminar a noção sempre presente na documentação pesquisada de que a chegada da ferrovia em Guarapuava seria o grande elemento de transformação social, urbana e municipal.

Se tal discurso tem uma lógica *moderna, iluminista*, que crê na razão, na técnica e no progresso como molas propulsoras dos grupos humanos, ele tem tanto especificidades ligadas ao local que é proferido (Guarapuava) tanto quanto ao período (dos anos 20 até meados dos anos 50 do século XX). Ou seja, se existem *grandes significações* que envolvem e animam a imagem do trem em vários momentos

⁴⁹ A respeito disso - para não fugirmos da problemática desse trabalho fixemo-nos na imagem das ferrovias - além da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, anteriormente já citada, que dizimou indígenas e desestruturou os modos de vida daqueles que sobreviveram, no Brasil há ainda o clássico exemplo da Ferrovia *Madeira-Marmoré*. Sintonizada com o afã de *civilizar* as regiões distantes e inóspitas do país, foi projetada a ferrovia que deveria cruzar a Amazônia para ligar o Brasil a Bolívia. Francisco Foot Hardman, no estudo que fez sobre a *Madeira-Marmoré*, relata como essa foi construída com sacrifícios e mortes: *'uma morte para cada dormente'*. *"Para os patrocinadores desses projetos, cada quilômetro vencido significava ter chegado mais perto dos céus, para os operários que construam essas Torres de Babel, contudo, cada dormente a fixar era como transpor um degrau do inferno."* HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das Letras, 1988: 120. O mesmo autor, a respeito das grandes empresas de construção de ferrovias no séc. XIX pelo mundo, diz: *"A indústria das estradas de ferro representou uma empresa de grande porte e sua rápida internalização, durante a segunda metade do século XIX, foi um dos fatores básicos para que se articulasse de modo pleno o mercado mundial. [...] Por toda a parte, de forma simultânea, batalhões ambulantes de operários foram incorporados para criar novas paisagens, para traçar novo mapa-mundi, decisivo à circulação de mercadorias dali em diante. A enorme concentração dessa força de trabalho seguiu-se depois, inelutavelmente, sua dispersão. Grande movimento de terras e de homens: a implantação das vias permanentes das estradas de ferro é um capítulo privilegiado do nascimento e mote de cidades, da dizimação de populações nativas, de processos migratórios e de colonização significativos na Ásia, África, Américas e Oceania. Desse ponto de vista, nada de especialmente original possui o advento e expansão das Estradas de Ferro no Brasil. É como se um mesmo enredo se passasse, ao mesmo tempo, em diferentes cenários. Mortos no Congo, mortos na Sibéria, mortos na Índia, mortos na Estrada de Ferro Dom Pedro II: a classe operária se internacionalizava; as epidemias também."* HARDMAN, Francisco Foot. op. cit: 127-128.

históricos diferentes e sociedades diversas – porque aqueles que projetam e supervisionam as obras estão de alguma forma filiados à lógica *moderna*, que foi fortemente presente no Ocidente nos séculos XVIII, XIX e XX –, é preciso avaliar também como esse discurso foi possível e se materializou em Guarapuava.

Vale frisar que a dinâmica que marcou a reivindicação da estrada de ferro em Guarapuava caracterizava-se por prescrevê-la como um *desejo* de todos aqueles que a habitavam. Ou seja, os discursos afirmavam que a ferrovia era o *grande sonho*, o *desejo maior* do ‘*guarapuavano*’, sendo dessa forma *negociada* e *renegociada* tanto simbolicamente nas fontes quanto através de *jogos* políticos entre o município, o Estado e a Federação. Ou ainda entre interesses de proprietários rurais e os que habitavam a cidade, entre os jornais que reclamavam pela estrada de ferro e os políticos que procuravam viabilizá-la. A partir dessas considerações e da compreensão dos *jogos de poder* imbuídos nos discursos que requeriam uma ferrovia para Guarapuava, salienta-se que esses agregavam significações que longe de serem *naturais*, expressam uma lógica de organização social e dinâmicas de poder que só podem ser compreendidos dentro da historicidade em que estão inscritos.

É dessa forma, que a estrada de ferro imanta em Guarapuava o *sentido* da “*nossa integridade territorial consolidada*”⁵⁰ e promessa de que “*esse município, que hoje é orgulho de seu povo [...] formará amanhã uma das maiores províncias econômicas do Estado do Paraná.*”⁵¹. A imagem do trem como a possibilidade de *um novo tempo*, pode ser visualizada num outro trecho do jornal *O Pharol*, onde este descreve, mais uma vez, o *isolamento* que ‘*sempre*’ abatera sobre Guarapuava:

“*Recuada para as bordas do estrangeiro e desligada das distancias dos demais centros nacionaes, Guarapuava vivia sendo uma especie de oasis da civilização, nas extremidades brasileiras. Tudo dentro de si éra grandioso e imponente e tudo era pequeno e sem importancia, deante de sua separação secular. Éramos quase um corpo morto na vida commum do paiz.*”⁵²

A situação acima exposta seria resolvida com a construção dos trilhos, que fora prometida por Affonso Alves de Camargo. Assim, o *isolamento secular* e o

⁵⁰ *Discurso pronunciado pelo orador official do banquete, Dr. ERNANI CARTAXO. Jornal O Pharol, 30 de setembro de 1928. Ano VI. Nº. 169. Pág. 03.*

⁵¹ *Idem.*

⁵² *Ibidem.*

distanciamento das demais paragens brasileiras já eram considerados coisas do passado, pois “*faltava-nos o pulmão que emprestasse oxygenio ao corpo para animar-lhe a vida e o crescimento. E este pulmão aparece agora – é a estrada de ferro.*”⁵³. A analogia feita entre o pulmão e a estrada, onde essa última seria a oxigenação de Guarapuava, o que lhe daria ânimo, vida e crescimento, é mais um elemento que ajuda a compor a associação entre o funcionamento do corpo humano e o ordenamento do território. Mais uma vez, a abertura de caminhos é significada como forma de garantir a vida das regiões a ela interligadas.

Se o discurso do *isolamento* está construindo um domínio, uma significância para Guarapuava, a sua geografia também está sendo *moldada* e *significada* ao se instituir a localização que teria no Estado:

“*Guarapuava [...] pela sua posição geográfica, é a SENTINELA OCCIDENTAL do Brasil, pois sua situação no coração do Estado, em extensa planície de quatrocentas legoas quadradas, constitui o único oásis de campo plantado na imensa vastidão das nossas florestas seculares que vão até o Paranapanema, Iguassú, Tibagy e Rio Paraná.*”⁵⁴

O fragmento acima, mostra-se inusitado por marcar Guarapuava tanto como a *sentinela ocidental*, ou seja, verdadeiro soldado a guardar as fronteiras nacionais e a proteger as riquezas paranaenses, quanto o *coração do Estado*, centro irradiador de vida, que necessitava ainda das suas artérias – as estradas – para pulsar e animar a vida de todo o Paraná. Assim, corpo, pulmão, coração, artérias deveriam marcar o mesmo compasso, sintonizados para proporcionar vida e saúde ao Estado. Pode-se remarcar ainda como era interessante caracterizar Guarapuava tanto como um *oásis de campo plantado* quanto *imensa vastidão de florestas seculares*. Todos esses domínios, que inscrevem Guarapuava em múltiplos territórios permitem visualizar como essa construiu a sua história e a sua identidade embasadas na constituição territorial que teria, ou seja, o território foi construtor de sentidos para Guarapuava e seus habitantes.

Salienta-se que além das imagens de *Coração do Estado* e *Sentinela Ocidental* muitas outras foram agregadas à Guarapuava: *Pérola do Oeste*, *Filha do Sertão*, *Chicago Brasileira*, etc. Por outro lado, se Guarapuava era freqüentemente tida como

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ *O futuro governo do Paraná*. Jornal *O Pharol*, Guarapuava, 08 de janeiro de 1928. Ano VI. N. ° 142. Pág. 01. Caixa alta do original.

terra *abençoada por Deus* pelas maravilhas naturais que Ele havia lhe provido: chegava-se a se dizer que Deus é guarapuavano⁵⁵, por vezes, devido ao desânimo da demora da chegada do *progresso* ao município, dizia-se que Guarapuava era uma terra *esquecida por Deus*. Interessa-nos neste trabalho analisar como os discursos se esmeraram por construir o território legítimo para Guarapuava. Dessa forma, utilizando-nos do último exemplo, dizer que uma terra é *abençoada* ou *esquecida* por Deus, significa instaurar um *sentido de ser* que marcaria a imagem de Guarapuava, dando-lhe a conotação ora de bem-aventurança ora de má-fortuna, dependendo do domínio que se queira instalar, dependendo dos *jogos de poder* aí imbricados, dos interesses em questão.

A capacidade dos discursos de instituir domínios e demarcar territórios pode ser apreendida a partir do que Pierre Bourdieu intitula de '*Descrever e Prescrever*'⁵⁶: "[...] o poder estruturante das palavras – sua capacidade de prescrever sob a aparência de descrever, ou então denunciar sob a aparência de enunciar"⁵⁷. Com isso, o sociólogo defende que práticas discursivas que aparentemente estão destituídas da intenção de denunciar ou prescrever o fazem com a tática da aparente anunciação ou descrição. Ou seja, pensando nas questões dessa pesquisa, a pluralidade de nomeações que Guarapuava recebe estão prescrevendo-lhe um território, pois, ao atribuir sentidos, os discursos estão fazendo com que aquele exista sob um novo signo, que seja inscrito na *territorialidade* que convém.

Assim, o signo de *coração* do Estado impõe a significância do pulsar de vida, além de estar prescrevendo uma importância para Guarapuava dentro do Paraná. A imagem de *sentinela* ocidental traz consigo a dignidade e a bravura do papel imprescindível de se guardar as fronteiras, de se marcar a posse das terras paranaenses. O mesmo pode ser dito de *pérola* do oeste, a grande riqueza paranaense, que se encontrava guardada nos confins do Estado, um tesouro a ser bem cuidado, mas também bem usufruído.

A partir das questões anteriormente apresentadas, pode-se salientar como o próprio ato de identificar a localização geográfica de Guarapuava, não é um simples ato de reconhecimento de algo que já estaria previamente estabelecido, mas sim um ato de reconhecer-se dentro de um território. Assim, identificar Guarapuava como situada no

⁵⁵ Ver: *Guarapuava desperta ao silvo da locomotiva*, Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 13 de abril de 1941. Ano II. N.º 67. Pág. 02

⁵⁶ Ver: BOURDIEU, Pierre. *A Economia das Trocas Lingüística*; o que falar quer dizer. 2ªed. São Paulo: Edusp, 1998.

⁵⁷ Idem: 118.

centro ou no *oeste* do Estado, como sendo *sertão* ou foco de *civilização*, significa instalá-la num território eleito como o que melhor expressava a sua importância, pois cada uma dessas demarcações carrega significâncias que participam da construção do sentido de *'ser guarapuavano'*. Para prosseguir as reflexões sobre Guarapuava, voltemo-nos aos escritos de Pierre Bourdieu e o seu conceito *descrever/prescrever*. A passagem a seguir, do jornal *O Pharol* permitirá fazer a ponte entre a realidade de Guarapuava no período contemplado por essa pesquisa (1919-1954) e as reflexões do sociólogo francês:

“Cidade caracteristicamente de interior, pela localização que lhe deram os seus fundadores e pela falta de comunicações, que nunca lhe quizeram dar os seus continuadores e contemporaneos, o scenario local é typico. É quasi primitivo. Nelle, a mão do homem construiu o imprescindivel. E fez muito. E fez immenso.

Hoje, porem, na simultaneidade de um progresso generalizado; ante a perspectiva da introdução de um novo systema de comunicação o que esta feito exige melhora. E o que se não fez, mister è que se faça.

Além disso, alem do que ha de se construir, ha também do que se zelar. Temos fontes de riquezas desamparadas, victimas da desprotecção de quem por ellas olhe, e do nenhum progresso que alcançaram ter.”⁵⁸

Guarapuava, marcada pelo signo do *isolamento*, tinha na chegada do trem a esperança de modificar tal cenário, de fazer acontecer o futuro que se anunciava. O discurso do isolamento institui um *sentido de ser* no presente para Guarapuava, mas que antevia e preparava-se para o futuro através de práticas discursivas que visavam instaurar imperativos de transformação, tais como *construir, zelar, trabalhar*, afinal “*as lutas em torno da identidade [...] regional [...] [constituem] um caso particular das lutas de classificações, lutas pelo monopólio do poder de fazer ver e de fazer crer, de fazer conhecer e de fazer reconhecer, de impor a definição legítima das divisões do mundo social.*”⁵⁹

A insistência das fontes em marcar o *isolamento* como um *lugar de significância* para Guarapuava, um *signo de reconhecimento* do município justifica os brados por vias de comunicações, melhoramentos de estradas, conserto de pontes, construção de trilhos.

⁵⁸ *Discurso pronunciado pelo orador oficial do banquete, Dr. ERNANI CARTAXO. Jornal O Pharol, Guarapuava, 30 de setembro de 1928. Ano VI. N°. 169 Pág. 02.*

⁵⁹ BOURDIEU, Pierre. op.cit: 108.

Era o esforço para se ter “*uma Guarapuava da civilização, para uma Guarapuava do progresso, para uma Guarapuava mais fecunda e mais productiva*”⁶⁰. Nesse sentido, os domínios do trabalho e da pré-disposição *natural* ao desenvolvimento são elementos sempre presentes, a encher de esperança e fazendo crer que bastavam as *artérias de vida*, ou seja, as estradas para que Guarapuava experimentasse todas as transformações que se esperava:

*“Crescem as Forças; vêm-se por todos os lados: esperança, trabalho e constancia. E o Paraná em pouco terá a vida econômica autônoma sendo impulso principal para esse êxito, a ligação do Oeste ao centro activo do Estado. No seio do vasto sertão d’Oeste Paranaense, alteia-se a cidade de Guarapuava cheia de encantos, digna sempre de suas aspirações. Apesar de ainda não possuir estrada de ferro, é uma das cidades mais prósperas do Estado. O futuro auspicioso reservado á essa zona, talvez seja o passo definitivo do Paraná ao terreno da franca prosperidade nacional.”*⁶¹

No trecho anterior, esperança e trabalho são prescritos como elementos construtores de uma nova paisagem para o Paraná, numa lógica que se ancora na abertura de caminhos para garantir a vida – sendo essa última sinônimo de fluidez econômica. Guarapuava foi localizada no ‘*seio do vasto sertão d’oeste paranaense*’: a poética de tal configuração traz consigo ricos detalhes sobre a identificação geográfica de Guarapuava. Ou seja, na medida que as características do território se fizeram tão importantes na construção de uma identidade para Guarapuava, pode-se inferir que a geografia era a própria identidade do município. No alicerce da instituição destes domínios, estava a grande dimensão territorial de Guarapuava, que foi caracterizada no trecho anterior pela utilização do termo *seio* para conferir o sentido de centralidade e pelos termos *sertão* e *oeste*, que longe de excluírem-se mutuamente, dimensionam e afirmam a grandeza, a importância e a prosperidade do município.

No final da década de 1920, engenheiros da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Paraná estavam trabalhando nos estudos da estrada de automóvel Irati-Guarapuava, cujos serviços de construção estavam paralisados havia muito. A

⁶⁰ *Discurso pronunciado pelo orador oficial do banquete, Dr. ERNANI CARTAXO. Jornal O Pharol, 30 de setembro de 1928. Ano VI. N.º. 169 Pág. 03.*

⁶¹ *Os nossos homens d’amanhã. Jornal O Pharol, Guarapuava, 19 de setembro de 1920. Ano II. N.º 42. Pág. 02.*

importância de tal estrada já foi caracterizada: vincula-se tanto ao fato de Irati possuir a estação férrea mais próxima de Guarapuava quanto ser esse um trecho da estrada que chegava a Ponta Grossa, cidade relevante na distribuição de mercadorias. A passagem de animais ou veículos puxados por animais prejudicava o rodar dos automóveis, devidos aos estragos que faziam nas estradas, relatava o jornal *O Pharol*, na pretensão de ser um defensor legítimo das questões que tocavam Guarapuava:

“[...] Como órgão da opinião pública guarapuavana, com ella irmanado, nesse grande desideratum, de civilização que é o nosso contacto mais fácil e mais directo aos centros cultos do paiz, tomamos a liberdade de discutir o assumpto, tendo por objectivo único, auxiliar a administração no descobrimento dessa incógnita que parece continúa submersa no mundo do desconhecido.

[...] o transito de automóveis nesse trecho em tempo de chuva, é absolutamente impossível devido ao trafego de carroças, não havendo conservação que o ponha em estado de preencher os seus destino.

Nós precisamos de estradas porque estamos presos, encurralados, bloqueados por um atrazo polymorpho que nos chumba á mais inominavel das rotinas.

Precisamos progredir, avançar para a frente, trabalhando, produzindo, contribuindo com os nossos esforços para o engrandecimento do Estado e do Paiz.”⁶²

Entre o futuro grandioso, em que Guarapuava estabeleceria elos físicos com outras regiões – o que significaria o *grande desideratum de civilização*, por proporcionar o contato com outros centros, considerados *cultos* – e a *triste e rotineira* realidade de estradas que precisavam de reparos e outras que precisavam ser abertas, a situação dos caminhos mostrava-se como responsável pelo atraso que pairava sobre Guarapuava. O fardo de tão duro *destino* aproximava, na percepção de *O Pharol*, aquele município e a tragédia do ‘Prometeu Acorrentado’: “Guarapuava é o gigante amarrado, o Prometheu martyrisado da lenda, cujas esperanças sempre revividas, são devoradas pelo abutre dos desenganos e desilusões.”⁶³. Prometeu, o titã da tragédia grega que dominou o fogo e trouxe-o aos homens, propiciando que esses conhecessem a ciência e a *civilização*, tem seu nome associado justamente àquilo que se queria para Guarapuava: trabalho e *civilização*.

⁶² *A Estrada de automóveis Guarapuava-Irati*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 03 de junho de 1928. Ano VI. N.º 159. Pág. 02.

⁶³ Idem.

Numa outra ocasião, caracteriza-se a premência de se estabelecer boas comunicações com os Campos Gerais a partir das dificuldades enfrentadas pelos “*infelizes viajantes chegados de Ponta Grossa*”⁶⁴ :

“*Para dar uma idéa do modo quase intransitavel em que se acha a referida via de comunicação, basta dizer que, uma carroça puchada por 4 cavallos bons e sómente com passageiros gasta d’aqui a Prudentopolis, que são 12 leguas, a ninharia de quatro dias de viagem ou sejam, o valente percurso de 3 leguas por dia!!*”⁶⁵

Acrescido ao problema das difíceis condições de comunicação, o município de Ponta Grossa era tido como o grande rival do *progresso* de Guarapuava. Isso porque, apesar do último ser tido como o município mais rico do Paraná, Ponta Grossa tinha melhores condições de comércio, por possuir justamente aquilo que Guarapuava mais carecia: melhores estradas. Era por essa razão que, dizia-se, o município dos Campos Gerais desenvolvia-se mesmo sem possuir as riquezas da natureza de Guarapuava. A rixa entre os dois acirrava-se quando os produtos de Guarapuava chegavam à Ponta Grossa, que os comercializava e enriquecia. Por isso, era preciso construir estradas eficientes que ligassem Guarapuava a centros consumidores e que lhe possibilitassem crescer e prosperar. È nesse sentido que a estrada de automóveis para Ponta Grossa encarnava o signo de obra urgente de “*aproximação do oeste paranaense com os centros civilizados do Paraná*”⁶⁶. Mais do que isso, os apelos pela chegada do trem cresciam, pois era isso que garantiria definitivamente a inclusão de Guarapuava no ritmo ativo do Estado. Apenas o silvo da locomotiva seria capaz de acordar o *gigante*.

Os problemas do deslocamento de pessoas entre as regiões paranaenses e do escoamento de produção não se limitavam, no entanto, à ligação de Guarapuava com centros maiores, mas era igualmente preocupante a regularização das comunicações com os distritos do município. O Jornal *A Cidade*, periódico local que teve poucos anos de circulação (1933-36), cultivava uma coluna chamada “*A Cidade nos Distritos*” em que se preocupava em relatar o que considerava os principais problemas enfrentados pelo município. A questão das vias de comunicações era uma constante nessa coluna: a respeito da ligação entre a cidade de Guarapuava e o distrito de *Terezina*, por exemplo,

⁶⁴ *Vias de Comunicação*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 01 de julho de 1920. Ano II. N.º 32. Pág. 01.

⁶⁵ *Idem*.

⁶⁶ *Ligação Ponta Grossa-Guarapuava por rodovias só para automóveis*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 11 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 05. Pág. 02.

o jornal defende que não era coisa de muito custo, precisava-se apenas das “*obras de engenharia, como pontes, terraplenagem, escoadouro, etc.*”⁶⁷.

Os habitantes de *Entre-Rios* agradeciam *A Cidade* por essa ter sido um agente de reclamação pública ao pedir melhorias para a Estrada do Pinhão – que localizava-se entre a cidade de Guarapuava e o distrito de *Entre-Rios* – que na altura do rio Lontrão estivera intransitável⁶⁸. Numa outra ocasião, *A Cidade* congratulava-se com a iniciativa dos moradores de *Guarapuavinha* que juntamente com os moradores de distritos vizinhos “*num belo movimento que reflete o espírito de progresso deste povo*”⁶⁹, preparou e transportou até as proximidades do rio D’areia a madeira necessária para se erguer uma ponte. O jornal anunciava ainda que brevemente aqueles moradores iriam dirigir-se ao prefeito de Guarapuava, Arlindo Martins Ribeiro, reivindicando a realização da obra⁷⁰. A população de Marechal Mallet também trabalhava incessantemente para melhorar a estrada que ligava à Guarapuava, que em alguns trechos encontrava-se intransitável para carroças⁷¹.

Os habitantes do distrito de Hervalzinho eram incansáveis lutadores por uma estrada que lhes ligassem a sede do município, pois esse se encontrava completamente desprovido de comunicações, de forma que, “*este rico, populoso e próspero distrito com uma produção enorme de cereais não encontra mercado para os seus produtos por falta, absoluta, de meios de comunicação com a sede do município*”⁷². A angústia do isolamento era tal que *A Cidade* anunciava que a população local voluntariava-se a ajudar nos trabalhos, se a prefeitura enviasse engenheiro e recursos:

“*Estamos certos que si a Prefeitura de Guarapuava mandasse um engenheiro dirigir tecnicamente os trabalhos, de construção de uma estrada carroçavel e fornecesse ferramentas necessárias a execução dessa obra, encontrará a melhor boa vontade da parte da população que auxiliará com seus serviços e com viveres à manutenção das turmas.*”⁷³

⁶⁷ *A rodovia para Terezina: voltando ao assumto*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 28 de outubro de 1934. Ano II. N.º 43. Pág. 01.

⁶⁸ *A Cidade nos Distritos: Entre-Rios*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 27 de maio de 1934. Ano II. N.º 20. Pág. 01.

⁶⁹ *A Cidade nos Distritos: Guarapuavinha*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 13 de maio de 1934. Ano II. N.º 18. Pág. 04.

⁷⁰ *Idem*.

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² *A Cidade nos Distritos: Hervalzinho. Guarapuava não nos quer!* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 06 de maio de 1934. Ano II. N.º 17. Pág. 04.

⁷³ *Idem*.

A estrada para o distrito de Marrecas, tão importante por permitir acesso também a Terezina e Hervalzinho encontrava-se em triste estado: reclamava-se da ausência de técnicos para reconstruir os trechos destruídos, recuperar o pontilhão em ruínas sobre o rio Lageado Raso⁷⁴. Este quadro configurava-se como um indicativo da falta de iniciativa da prefeitura de Guarapuava para viabilizar boas comunicações com os distritos, significando um descuido com o progresso geral do município⁷⁵. É por isso que o periódico, certa vez, ao analisar as *enormes possibilidades* de desenvolvimento de Guarapuava e o quão longe se estava disso se materializar – graças à afamada demora de se estabelecer boas vias de comunicação com o município (e pelo município) – declara: “*enquanto isso vamos nós, como a cigarra, cantando com as nossas riquezas até o dia em que a realidade nos chamará para contemplar o quadro triste da nossa miseria.*”⁷⁶.

As riquezas do município são descritas como singulares, conforme a descrição de *A Cidade*:

“[...]Clima salubérrimo, – verdadeiro sanatório, - hade atrair correntes imigratorias.
 Extensões campos de criar, servido de aguadas esplendidas tem garantido a estabilidade dos criadores guarapuavanos não obstante as dificuldades de exportação, acarretada com a peste na travessia do sertão.
 Imensas matas, entremeiadas de invios sertões incultos, com a imbuia secular, a peroba, o cedro e a cabriuba, disputada nos engenhos de serra [...].
 Fontes termaes, operando curas maravilhosas, convidando os enfermos a receber o milagre das suas virtudes.
 Cachoeiras e cascatas, rindo de PAULO AFONSO e desdenhando de NIAGARA aguardam o dia anunciado da sua industrialização para mover as uzinas e iluminar a terra.
 Solo extenso de uma fertilidade sem igual, onde o lavrador pratica com estupefaciente sucesso, a policultura aguarda carinhoso e acolhedor a semente da fortuna dos que queiram vir instalar a base da sua independência economica.
 Tudo isso está ai adormecido e abandonado [...].”⁷⁷

A qualificação das características da geografia de Guarapuava é mais um indicador da importância que se atribuía ao território como significador da existência,

⁷⁴ *Uma Reclamação*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 21 de julho de 1935. Ano III. N.º 78. Pág. 01

⁷⁵ *Idem*.

⁷⁶ *O Paraná Generoso*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 09 de agosto de 1936. Ano IV. N.º 136. Pág. 01.

⁷⁷ *Uma notícia alviçareira*. Ramal *Ferrovário*. *Os amigos de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 11 de março de 1934. Ano II. N.º 09. Pág. 01. Caixa alta do documento.

ou seja, o clima que de tão salubre curava as pestes adquiridas no sertão, a variedade de árvores que premiavam as matas, as milagrosas fontes termais, as cachoeiras e cascatas que faziam concorrência a qualquer outra do mundo, a feracidade dos extensos solos, que apenas aguardavam o trabalho do lavrador para darem vida a qualquer semente que recebessem: são todos elementos que, se por um lado *naturalizam* e dão uma *predeterminação* para o sucesso do *progresso* de Guarapuava, por outro inscrevem a geografia como o grande identificador de significados para o município. Todas as referências das riquezas de Guarapuava prescritas na passagem anterior não seriam construídas pelos homens, mas sim dadas pela natureza. A natureza era um grande *lugar* de identificação, que marcava o apreço que se tinha pelo território, construído como diferente e superior aos demais do Paraná e sem fácil concorrência.

Se a natureza era motivo de orgulho e elemento identificador de Guarapuava, a capacidade de trabalho era um tributo que deveria ser cultivado, pois a felicidade de ter uma terra tão farta ligava-se à possibilidade de usufruí-la, retirar dela os potenciais e produzir novas riquezas, que pudessem ser contadas em moedas. Ou ainda, a riqueza de estar sintonizado com a *civilização*, com o que havia de mais *moderno* no mundo, fazendo do Paraná um Estado competitivo. É por isso que “*não podemos nem devemos ficar de braços cruzados e, como em extase aguardando a vinda da FADA com sua varinha de condão... Apressemos a sua vinda, trabalhando com energia, perseverança e entusiasmo*”⁷⁸. A premência de se construir vias de comunicação, nesse contexto, era fundamental. Afinal, reivindicação por estradas e a reclamação do *isolamento*, se justificavam pela crença de que o estabelecimento de elos físicos com outras regiões se mostraria como indispensável para ativar as riquezas e potencialidades do município.

É assim que, em 1954 – ano da chegada do primeiro trem a Guarapuava – a caracterização da sensação de *isolamento* ainda se fazia fortemente presente: as chuvas abatiam sobre o município deixando as comunicações inviáveis, de forma que, “*nesses últimos dias, [...], nem os afamados jeeps conseguem atravessar os cento e oitenta quilômetros que separa a nossa cidade da de Ponta Grossa.*”⁷⁹. Tal estrada, que era considerada estratégica por comunicar Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava e Foz de Iguaçu – além de inúmeros municípios menores (como por exemplo, Prudentópolis e Irati) e distritos – vinha causando prejuízos: a Comissão de Estrada de Rodagem do

⁷⁸ *Reverso da medalha*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 11 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 5. Pág. 01. Caixa alta do documento.

⁷⁹ *Estamos ficando isolados*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 20 de junho de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 40. Pág. 01.

Estado proibira a passagem de qualquer veículo motorizado, com exceção dos ônibus, enquanto a estrada estivesse naquela situação de '*calamidade pública*'⁸⁰. Caminhões carregados de mercadorias, carros-tanque e outros veículos encontravam-se presos na estrada, atolados⁸¹. A situação lastimável da estrada implicava, dessa forma, na ameaça de escassez de produtos de primeira necessidade na cidade de Guarapuava. Nos distritos de Pedro Lustosa e Pinhão a falta de tais produtos já estava sendo sentida⁸².

As dificuldades de se locomover pelo Estado e a sensação de *isolamento* que tanto angustiava os homens públicos de Guarapuava e que foram anunciados pelos jornais daquela cidade, para ser bem compreendida deve ser levada em consideração a contingência da organização espacial do Brasil então. Sobre essa questão, Milton Santos esclarece que somente a partir de 1940 se pode falar em rede urbana no Brasil: antes disso, as ligações entre as localidades no Brasil eram fracas e inconstantes⁸³. Ou seja, as dificuldades de circulação de mercadorias e locomoção de pessoas eram uma realidade nacional. O geógrafo enfatiza ainda que é no período pós 2ª guerra que se desenvolve no Brasil o que ele chama de *meio-técnico*, ou seja, período em que a técnica participou das apropriações e remodelações do território, viabilizando que as distâncias pudessem ser percorridas com menos sacrifícios, tirando aos poucos as diversas regiões nacionais do isolamento⁸⁴.

Em Guarapuava, a ferrovia funcionaria como um suporte técnico para tirar a região oeste do Paraná do isolamento em que se encontrava e permitir a circulação do que lá se produzia e a fácil locomoção dos seus moradores. Assim, nesse processo de intervenção no espaço físico, para torná-lo apto a receber a estrada, o planejamento técnico que decidiria o melhor percurso para a passagem do trem, constituiu um projeto cuja legitimidade de execução era dos engenheiros. Eram esses que, vinculados à Secretaria de Obras Públicas do Estado deveriam percorrer o Paraná estudando o

⁸⁰ Idem.

⁸¹ *Guarapuava está isolada devido ao calamitoso Estado de sua rodovia*. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 08 de agosto de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 46. Pág. 01.

⁸² *Estamos ficando isolados*. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 20 de junho de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 40. Pág. 01.

⁸³ Ver: SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. 3ªed. São Paulo: Hucitec, 1996, especialmente o capítulo A urbanização pretérita.

⁸⁴ Ao caracterizar o que seja *meio-técnico*, Milton Santos define também *meio-natural* e *meio-técnicocientífico*, dois outros momentos relativos à relação do homem com o território. Compreendê-los ajudará na caracterização do *meio-técnico*. No *meio-natural*, momento anterior ao *meio-técnico*, a natureza é o esteio material da vida em grupo, período anterior a mecanização. No *meio-técnico científico*, período posterior ao *meio técnico*, a ciência, juntamente com a técnica, participariam ativamente da interação entre o homem e território, nesse período a circulação de informações torna-se algo de primeira ordem. No Brasil, isso teria ocorrido a partir de meados da década de 1960. Idem.

terreno, desenhando novas estradas, consertando pontes, decidindo o melhor ponto para serem feitos os desvios, empreendendo enfim, a *construção do território*.

Enquanto em Guarapuava explanava-se sobre a importância da pronta chegada da ferrovia, a construção dos trilhos que ligariam Irati a Guarapuava vinha sendo feita com morosidade. De quando em quando eram inaugurados pequenos trechos da estrada, mas que ao seu redor, em geral nas localidades onde se construíam estações, nasciam povoamentos e até mesmo pequenas cidades. Por ocasião da inauguração da Estação *Inácio Martins* no quilômetro 66 da linha, por exemplo, o jornal *Folha do Oeste* relata: “[...] *todas as obras construídas pela Rede, tais como estações, casas de funcionários, desvios, caixas d’água, pontilhões, etc, obedeceram aos mais modernos preceitos de engenharia e estética, demonstrando segurança e agradável aspecto.*”⁸⁵.

A engenharia deveria ser um *saber* que proporcionasse beleza e segurança ao constituir o território, estando presente tanto na remodelação e embelezamento dos grandes centros, quanto no reconhecimento e apropriação das áreas ainda pouco ou nada conhecidas do Estado. Enquanto um *saber* legítimo de organização territorial, a engenharia participava da concretização do afã de fazer do Paraná um Estado *moderno*. Lídia Vianna Possas, em seu estudo sobre a NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil –, analisa como a memória da ferrovia ainda hoje é presente no interior paulista, não só porque os homens ligados à construção dos trilhos absorveram os signos do pioneirismo e do destemor, capazes de afastar a *barbãrie* e introduzir a *civilização*⁸⁶, mas também porque nomes de engenheiros estão presentes em cidades, avenidas, ruas, praças e estações ao longo da linha⁸⁷.

No Paraná, os engenheiros que trabalharam na construção da linha também receberam esse gênero de homenagem. Pensara-se, por exemplo, em batizar a estação do quilômetro 66 com nome do engenheiro Adelche de Moraes, pelo seu trabalho no trecho correspondente a 3ª Residência da linha⁸⁸, mas o homenageado para a estação em questão foi o engenheiro Inácio Martins, que havia trabalhado na Rede. Seu nome batizou também a cidade que nasceu em torno dos trilhos. O *poder* que a estrada de ferro tinha de *semear a vida* ao seu redor impressionava aqueles que creditavam à

⁸⁵ *Rumo ao oeste: A R.V. P.S.C. aproxima-se de Guarapuava!* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 14 de fevereiro de 1943. Ano III. N.º 110. Pág. 03.

⁸⁶ POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: edusc, 2001: 46.

⁸⁷ Idem: 154-5.

⁸⁸ Ver: *Ramal de Guarapuava*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 20 de abril de 1941. Ano II. N.º 68. Pág. 01.

técnica a força de empreender transformações que rumassem à *civilização*. É assim que se explica o entusiasmo gerado com as mudanças que vinham experimentando as terras que margeavam o quilômetro 66:

*“Em torno do quilometro 66, em pleno território guarapuavano, existe uma pequena vila em franco florescimento, contando com mais de vinte casas bem arruadas, sendo que para ali, nas suas vizinhanças, vão ser instaladas, brevemente, 10 serrarias; todo esse influxo de progresso nascente de vida e de seiva trazido pela ferrovia, nós o vimos ali, já em territorio guarapuavano, transformado em realidade.”*⁸⁹

Os engenheiros participavam ativamente desses *pequenos* progressos que o município de Guarapuava experimentava, pois ao planejar e intervir no território paranaense, aqueles elegiam as regiões que deveriam sofrer transformações e como essas se caracterizariam. O trabalho de engenharia estava voltado à otimização dos espaços físicos do Estado, entendendo isto como um esforço para reverter as potencialidades naturais e os recortes de terreno em *sementes* de *progresso* e *civilização*. Nesse sentido, a escolha do traçado da linha deveria ser aquele que melhor possibilitasse o desenvolvimento paranaense.

É dessa forma que, a *Folha do Oeste* rejubilava-se com os *‘focos de vida’* que iam surgindo ao longo do caminho férreo já construído: ainda sobre a estação Inácio Martins, o hebdomadário contava que *“há dois anos [...] não havia no quilometro 66 uma unica casa”*⁹⁰, no entanto, o *empreendedor* e *progressista* Rosendo da Costa Cristo, aproveitando a construção dos trilhos, dividiu um terreno de sua propriedade em quarenta e oito lotes e vendeu-os⁹¹. Fora esta considerada uma medida de grande importância para o desenvolvimento daquela região, por possibilitar que *“assim, já existe naquele local uma pequena vila contando com tres casas comerciais, uma igreja católica em construção, escola publica, cartorio distrital, farmácia, açougue, padaria e finalmente, é sede da sub-delegacia de policia e da Inspetoria municipal de estradas.”*⁹².

⁸⁹ *Rumo ao oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 15 de junho de 1941. Ano II. N.º 75. Pág. 01.

⁹⁰ *Ramal de Guarapuava*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 20 de abril de 1941. Ano II. N.º 68. Pág. 01.

⁹¹ *Idem*.

⁹² *Ibidem*.

A estrada de ferro seria responsável, portanto, por possibilitar que regiões que ainda não conheciam nenhum vestígio da tão sonhada ‘civilização’, pudessem experimentar um novo tipo de vida, com *saúde, educação, segurança, religião, lazer e comércio*: era o milagre dos trilhos! Em 1946, a *Folha do Oeste*, voltava a dar conta dos *progressos* de Inácio Martins, o número de edificações aumentara consideravelmente – “17 casas comerciais, [...], 3 bares [...], 2 hotéis, 1 bomba de gasolina com oficina mecânica, 8 barbearias, sapatarias, selarias, ferrarias [...]”⁹³ –, mas, o grande orgulho de então, era as vinte e uma serrarias que a localidade possuía. Aqueles que haviam se instalado na região a fim de explorar a sua rica oferta de madeira foram respeitosamente referidos pelo jornal como “*abnegados exploradores de nossas riquezas*”⁹⁴ ou “*ousados e corajosos desbravadores de nossas selvas.*”⁹⁵. O artigo referido, não relatava apenas a prosperidade de Inácio Martins, mas também a de Góis Ortiga, cidade que também nascera nas bordas dos trilhos:

*“Tanto uma como a outra, que há cerca de quatro anos não passavam de matas habitadas por feras bravias, hoje são, no entanto, habitadas por um punhado de patricios dignos, que tanto na industria quanto no comercio honestos vem dando àquelas estações ferroviárias o aspecto de verdadeiras cidades, trazendo às ruas dessas novas povoações o movimento oriundo do seu labor – movimento esse constante de vai-e-vem de centenas de carros e caminhões que pela manhã se dirigem ao trabalho nas dezenas de serrarias que ali exploram a industria da madeira, que é beneficiada em suas fabricas de caixas, laminadoras, papel e serrarias propriamente ditas, para após uma labuta honesta, retornarem a seus lares, orgulhosos, por haverem ganho honradamente o pão para si e para seus filhos.”*⁹⁶

O trabalho substituíra a *barbárie* em Inácio Martins e Góis Ortiga, instalando uma temporalidade marcada pela movimentação constante das pessoas de casa para o trabalho, do trabalho para a casa e pelas ruas, pela movimentação daquilo que era produzido naquelas cidades que surgiam, pela movimentação da chegada e partida dos caminhões, carros e trens. Dessa forma, a *modernidade* adentrava o *sertão*, convencendo que o trabalho seria o elemento modificador da paisagem: as matas

⁹³ *Ave Guarapuava! CIDADES QUE SURGEM.* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 26 de maio de 1946. Ano V. N. ° 01. Pág. 02.

⁹⁴ *Idem.*

⁹⁵ *Ibidem.*

⁹⁶ *Ibidem.*

com '*feras bravias*' não tinham razão de existir no Estado *moderno* que se pretendia montar, pois seria o trabalho que conferiria dignidade ao ser humano, já que seria através dele que se conseguiria o pão para o sustento da família.

O intuito de *fecundar* as margens da linha com uma vivência voltada para o trabalho, gerou a preocupação de colonizar as terras próximas aos trilhos. Anunciando que "*Guarapuava vai entrar numa fase de prosperidade*"⁹⁷, o jornal *A Cidade* conta, com expectativa, que a inauguração da estação *Bom Retiro*, primeira construída no trecho Irati-Guarapuava, distante 24 quilômetros de Irati, atraía a atenção de um engenheiro suíço responsável pela colonização de cem mil famílias suíças para o Brasil. O comissário de Terras de Guarapuava, Ernesto Wilhelm, preocupado em viabilizar levas de colonização para o município, encontrava-se tanto em negociação com o engenheiro suíço quanto atento a outros interessados, afinal, "*há grande procura de terras em Guarapuava, cujo interesse nasceu da certeza da vinda da estrada de ferro*"⁹⁸.

A preocupação em colonizar o município, ligava-se tanto à crença de que havia vastas terras ainda pouco habitadas e exploradas quanto à significação de *laboriosidade* adquirida pelos imigrantes europeus, que fazia com que esses fossem considerados os *legítimos* colonizadores de Guarapuava. Salientamos que a prática de eleger o habitante legítimo para o município constitui mais uma forma de apropriação e significação, ou melhor, de construção do território: tal construção não era feita apenas com estudos do terreno e aberturas de estradas, mas também com o planejamento de como o Paraná seria ocupado, de que maneira cada região iria contribuir para o crescimento da economia estadual e em que bases se estabeleceriam tal desenvolvimento. Ao eleger o habitante legítimo excluía-se todos aqueles que não tinham legitimidade para viver em Guarapuava, tais como índios e caboclos, que não carregavam os signos da *laboriosidade* e da *civilidade*. É válido lembrar que a imagem da ferrovia sintetizava muito bem todos esses afãs, não sendo à toa que tenha constituído um projeto político do Estado do Paraná e do município de Guarapuava.

O planejamento e a intervenção nos espaços físicos do Paraná, tendo em vista fazer desse Estado *moderno* e *civilizado*, modificando os seus espaços, a fim de fazer

⁹⁷ *O sonho secular de Guarapuava vai tornar-se realidade. Estrada de Ferro e grandes colonizações*, Jornal *A Cidade*, Guarapuava, 19 de janeiro de 1936. N.º 107. Ano IV. Pág. 01.

⁹⁸ *Ibidem*.

com que cada região paranaense estivesse apta a contribuir com o seu desenvolvimento, são bem sintetizados também nas imagens fotográficas.



A imagem que antecede, registra o corte do terreno para a passagem da estrada de ferro a caminho de Guarapuava. A passagem dos trilhos por um terreno cuja acidentalidade deveria ser drasticamente modificada para melhor satisfazer o traçado determinado pelos engenheiros, revela como o domínio sobre a natureza era essencial para se constituir um Estado *moderno*, pois, a ordem do mundo seria dada pelo homem, não pela natureza. A técnica participaria ativamente dessa reestruturação do terreno: na fotografia, homens com seus instrumentos de trabalho (pás, enxadas, além do burro, cuja presença indica que a natureza era utilizada em todas as suas possibilidades),

orientados pelo saber técnico dos engenheiros tinham a legitimidade de modificar as paisagens.

A preocupação de deixar registrado um ato tão cotidiano - homens trabalhando - mas, ao mesmo tempo tão único, revela, mais uma vez, a importância do *trabalho* enquanto realizador das transformações que deveriam ser empreendidas para tornar as vivências dos paranaenses *modernas*, para viabilizar que os signos da *civilização* tomassem conta de todos os cantos do Estado. Há também que se considerar que a imagem reafirma o discurso da integração territorial, da ocupação dos espaços 'vazios' do Estado e a preocupação em incluir e integrar todos em uma mesma *temporalidade*, qual seja, do *progresso* e da *civilização*.

As fotografias vistas como a *celebração* de uma dada realidade ou acontecimento, são construtoras da *identidade* de um grupo, ou seja, nela se fundem *memória* e *projeto*: ao fixar e reproduzir as experiências vividas, as fotografias projetam para o futuro uma mensagem, constroem uma *memória* a ser *consagrada*, afinal, "o registro visual documenta, [...], a própria atitude do fotógrafo diante da realidade"⁹⁹. Além de evocar uma memória, as imagens fotográficas são uma forma de estabelecer comunicação com o mundo, estabelecendo valores e posturas perante a vida. É nesse sentido que se pode compreender as fotografias como um *lugar da memória*, no sentido desenvolvido por Pierre Nora¹⁰⁰, ou seja, *lugar* destinado a *manter viva* e *consagrar* uma memória eleita como *legítima*.

Sendo assim, diferentemente da *memória vivência*, característica dos 'grupos tradicionais', que se mantém pela força da *tradição* oral através das gerações, a *memória lugar*, característica das sociedades *modernas* - tão afeta a museus, estátuas públicas - mantém-se através da *sacralização* de *recortes da realidade*. Pensando nas fotografias, elas *celebram* uma *memória* ligada ao pioneirismo, à conquista da natureza e de novas terras, pois "os trens significavam o poder do maquinismo, o domínio do homem sobre as forças da natureza. Sinalizavam, também, a integração das populações dispersas no território nacional"¹⁰¹. A lógica da construção dos *lugares* de memória também pode ser percebida nas já citadas homenagens feitas aos engenheiros no nome das estações e cidades.

⁹⁹ KOSOY, Boris. *Fotografia e História*. São Paulo: Ática, 1989:27.

¹⁰⁰ NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: Revista *História e Cultural* Projeto História Puc-SP. N.º 10, 1993.

¹⁰¹ ABREU, Regina. *A Fabricação do Imortal: Memória, História e Estratégia de Consagração no Brasil*. Rio de Janeiro: Lapa, 1996: Pág.103.



A tarefa da engenharia de empreender recortes no terreno, garantir as fronteiras do Estado, *civilizar* os sertões e proporcionar o *progresso* geral paranaense, revela uma maneira peculiar de perceber o espaço e a natureza, que “já não se tratava agora de registros das paisagens agressivas e virgens – lugar do exótico e do pitoresco -, mas da natureza subjugada, vencida e ‘fecundada’ pela engenharia e pelos engenhos de uma sociedade e uma cultura nacionais.”¹⁰². A imagem que antecede¹⁰³, que tem a mesma temática da fotografia apresentada anteriormente, qual seja, o corte do terreno para construção da estrada de ferro para Guarapuava, enfatiza o domínio da natureza através do desbravamento da mata, sintonizada com o afã *moderno* de ter a natureza a serviço do *progresso*, utilizando para tanto os recursos da técnica.

Apesar do papel destinado à natureza no planejamento estadual ter sido o do aproveitamento dos seus recursos, de modo que aquela estivesse completamente conhecida, desvendada e subjugada, a natureza também era um *lugar* de identificação de Guarapuava. Ou seja, esse município era construído como *diferente e especial* pelas qualidades ‘*naturais*’ que possuía. Assim, ao mesmo tempo em que a região apresentava-se como a grande possibilidade de desenvolvimento estadual – graças ao

¹⁰² MACIEL, Laura Antunes. Apud. ARRUDA, Gilmar. op. cit: 125. Nota 68.

¹⁰³ *Corte da estrada de ferro para Guarapuava*. Fotografada por José de Mattos Leão (empreiteiro), 1948.

clima, solo, águas, etc de que era dotada –, esses mesmos elementos conferiam uma *identidade* a Guarapuava, que a diferenciava do resto do Estado. Afinal, a sensação de isolamento e de não participação na vida do Estado estava sempre presente no conjunto das fontes que embasaram esse trabalho e os discursos que valorizavam as terras de Guarapuava aumentavam a auto-estima dos seus enunciadores.

Para ilustrar a questão, numa notícia publicada pelo jornal *Folha do Oeste* sobre a inauguração da estação de *Águas Claras*, no quilômetro 41 da linha, o hebdomadário contava satisfeito que a *civilização* já chegava àquelas paragens, pois contava-se então com 30 casas “*tipo moderno, de material, cobertas de telhas francesas, etc*”¹⁰⁴, e “*as terras daquelas adjacências estavam sendo vendidas até 1:000\$ o alqueire. São excelentes para cultura.*”¹⁰⁵. O trabalho de engenharia valorizava as terras. O jornal também ressaltava o trabalho de engenharia que vinha sendo feito na construção da estrada: os cortes do terreno e a remoção de terra tinham sido feitos até o quilômetro 65, já se podendo apreciar os “*cortes nas cercanias, aterros, boeiros, pontes, etc*”¹⁰⁶. No entanto, enquanto aguardava-se o horário da inauguração apreciava-se as qualidades da paisagem:

“[...] durante as horas da aguardancia, puzemos-nos a apreciar o quanto de serviços já feito e o panorama deslumbrante que aos olhos do viajor oferece a paisagem das encostas e do sopé da lendária serra da Esperança. O espectador fica extasiado diante daquilo tudo, a linguagem emudece e só vibra a emoção, o sentimento.”¹⁰⁷

A emoção causada ao se observar a natureza – apesar de se misturar ao prazer de vê-la já em transformação – ligava-se ao envaidecimento de ser paranaense, pois aquela marcava uma característica do Paraná, distinguindo-o de outras localidades. A *lendária* Serra da Esperança que fora caminho de desbravadores em busca dos *Campos de Guarapuava* em séculos anteriores e agora deveria ser superada pelos engenhos da técnica, vencida pela força da locomotiva – afinal, “*uma vez galgada a Serra da Bôa Esperança, um novo Paraná nos deslumbra e nos entusiasma, não tão somente pela*

¹⁰⁴ *Estrada de Ferro de Guarapuava. Inaugurada a estação de “Águas Claras” (Km. 41). Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 20 de fevereiro de 1938. N.º 49. Ano I. Pág. 01.*

¹⁰⁵ *Idem.*

¹⁰⁶ *Ibidem.*

¹⁰⁷ *Ibidem.*

beleza panorâmica que è empolgante, como pela pujança da terra que è soberba”¹⁰⁸. Assim, o passado ecoava no presente, a fim de tornar legítimo o Estado que se constituía. Nesse sentido, o *saber* de engenheiros que haviam trabalhado em estudos da linha férrea no Paraná também era invocado:

“O Paraná embora tenha no Oeste a mais vasta e rica gléba do seu territorio, até agora não tem uma única linha férrea orientada nessa direção – facto esse estranhável, uma vez que è sobejamente conhecido ser lá onde se encontram a maior riqueza florestal do sul do paiz e as terras mais ferozes que se conhece – isso nas opiniões insuspeitas, desde o Império, de Lloyd, dos irmãos Koeller, do Dr. Faivre e actualmente dos novos-bandeirantes, entre eles Edmundo Alberto Mercer.”¹⁰⁹

Ao estipular a trajetória da linha férrea, os engenheiros consideravam as regiões que melhor poderiam participar do desenvolvimento estadual, ou seja, o percurso deveria apresentar vantagens *“sob o ponto de vista tecnico, economico e estratégico”*¹¹⁰. Dessa forma, construir o ramal Irati-Guarapuava significava ter *“uma ferrovia de cento e poucos kilometros para a fonte inesgotável das riquezas tributarias da grandeza e do progresso paranaense!”*¹¹¹, pois o que estava em jogo era *“realizar [o] velho e anhelado sonho paranaense, que representa nesse feito, o inicio de uma éra de magnificas condições em pròl de um Paraná maior, desse Paraná maravilhoso que dorme nos thesouros do Oeste”*¹¹². Nesse sentido, a linha férrea projetada para o Paraná estaria estrategicamente ligada ao porto de Paranaguá. Afinal, tendo em vista que a circulação da produção do município era uma das grandes expectativas que envolvia a ferrovia, estar ligado a um porto era crucial, pois seria o que permitiria a exportação¹¹³:

¹⁰⁸ *O Ramal de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 13 de maio de 1934. N.º 18. Ano II. Pág. 01.

¹⁰⁹ *Idem*.

¹¹⁰ *A discriminação e o valor de que foi executado na construção da Estrada de Ferro de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 22 de abril de 1934. N.º 15. Ano II. Pág. 01.

¹¹¹ *O Ramal de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 13 de maio de 1934. N.º 18. Ano II. Pág. 01.

¹¹² *Idem*.

¹¹³ Marilda Nagamini, em estudo sobre a engenharia imperial brasileira, analisa como num país agroexportador a construção de estradas de ferro esteve ligada ao melhoramento dos portos. Ressalta ainda que a criação do primeiro curso de Engenharia Civil do país, em 1858, teve um currículo que visava formar profissionais aptos a construir ferrovias e portos. Concomitantemente a preocupação de abrir estradas e remodelar portos, foi criada em São Paulo a Comissão Geográfica e Geológica destinada ao reconhecimento do território e exploração dos recursos naturais e iniciou-se a instalação da rede telegráfica no país. É interessante como questões como estudos sobre o território, abertura de estrada, construção de portos, incentivo à formação de engenheiros esteve imbricados no afã da formação do *Estado Nacional Moderno*. Ver: NAGAMINI, Marilda. Engenharia e técnicas de construções ferroviárias

“Guarapuava ligada a Paranaguá, por uma estrada de ferro vai ser, muito breve, o celeiro do mundo, porque produz tudo, possui tudo e tudo pôde vender numa concorrência terrível devido a fertilidade de suas terras.”¹¹⁴

O traçado da linha era guiado por uma *racionalidade*, ou seja, por uma *lógica* de organização espacial que visava tornar o Estado cada vez mais produtivo e competitivo. A inclusão de Guarapuava no traçado da linha férrea era uma estratégia benéfica em várias escalas – local, regional e nacional –, o que pode ser avaliado em várias ocasiões: “[obra] *de necessidade econômica para o Estado e aproveitamento estratégico e de intercâmbio comercial com as repúblicas vizinhas*”¹¹⁵ ou então, “o traçado *RIOSINHO-GUARAPUAVA* [...], segue uma diretriz que consulta os interesses do Paraná e as necessidades estratégicas da Nação”¹¹⁶. Temos ainda:

“A construção do Ramal de Guarapuava é um facto [...] e não um mytho, seja pela sua importância estratégica ou pelas excepcionais condições técnicas e pelo relativo custo de construção, pois que o nosso traçado oferece vantagens que os outros estudos não alcançaram, não pelos meus estudos exclusivos, mas por todos os verdadeiros Paranaenses que nos estudos trabalharam.”¹¹⁷

Além do caminho físico que o trem desenharia por onde percorresse – a partir de um projeto que privilegiava as possibilidades da técnica, o conhecimento dos engenheiros, a geografia do terreno, que levava em conta pontos estratégicos para defesa nacional e para o desenvolvimento paranaense –, a locomotiva deixaria também rastros nos sonhos dos homens responsáveis por gerir a vida pública da cidade. A ferrovia sintetizava o desejo de ter uma urbe *moderna* e um Estado integrado ao desenvolvimento nacional, o que implicava inserir Guarapuava em uma nova temporalidade e constituir-lhe um território legítimo, conforme segue:

“A illustre comissão de Engenheiros que procede aos estudos para isso [construir a estrada de ferro para Guarapuava], já se acha nas proximidades da cidade; cujos

e portuárias no Império. In: Vargas, Milton [org.]. *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. São Paulo: Unesp, 1994:131-161.

¹¹⁴ *Salve Guarapuava!* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 29 de abril de 1934. N.º 16. Ano II. Pág. 01.

¹¹⁵ *Trilhos de Ferro*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 06 de maio de 1934. N.º 17. Ano II. Pág. 01.

¹¹⁶ Idem. Caixa alta são do texto original.

¹¹⁷ *Recebemos*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 25 de dezembro de 1921. N.º 108. Ano III. Pág. 02.

serviços técnicos assignarão o ponto por onde percorrerá a locomotiva desejada, e o seu silvo repercutirá em todos os recantos da verdejante campina do Guayra, despertando pelo espirito de seus habitantes, anunciando uma nova aurora de felicidade.”¹¹⁸.

A *nova aurora de felicidade* pela qual a ferrovia seria responsável não teve somente no estudo técnico dos engenheiros a sua possibilidade de realização: Affonso Alves de Camargo também é uma figura bastante festejada no que toca a realização desse ideal. Isso porque fora no período em que esse esteve na presidência do Estado que as obras de construção do ramal ferroviário Riosinho-Guarapuava foram iniciadas. Por mais que houvesse quem dissesse que Affonso Camargo tinha interesses pessoais nessa obra – afinal, a linha valorizaria as terras que esse possuía na sua cidade natal¹¹⁹ – esse é respeitado como o *benemérito* homem que está na ‘origem’ da realização da estrada. Assim, Guarapuava que fora “relegada sempre para um plano inferior de cogitações dos governos, foi um dia acordada pelo echo da picareta de ouro do seu benemérito filho Dr. Afonso de Camargo, iniciando a construção do ramal RIOSINHO-GUARAPUAVA”¹²⁰

As obras foram iniciadas em 1º de julho de 1928, “um dia de glória para o Paraná”¹²¹, uma referência sempre lembrada em anos posteriores, pois era naquele momento que “se [...] [concretizava] mais velha legítima aspiração Guarapuava”¹²², explicava um dos mais de cem telegramas enviados a Affonso Camargo. Na solenidade de inauguração das obras, Washington Luis, então presidente da República, é saudado pelos presentes¹²³, afinal, estavam todos sintonizados na importância da abertura de estradas para o engrandecimento da Nação. Nas palavras do próprio Washington Luís, “governar é construir estradas”. No entanto, apesar da cristalização desse marco temporal, os debates sobre a construção da linha são anteriores à eleição de Affonso Alves de Camargo. Não é objetivo desse trabalho buscar as *origens* do desejo de se ter uma estrada de ferro que passasse por Guarapuava, mas, conforme esclarecido na

¹¹⁸ *Comarca de Guarapuava*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 21 de novembro de 1921. N.º 99. Ano III. Pág. 01.

¹¹⁹ Sobre essa questão, ver: *Trilhos de Ferro*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 06 de maio de 1934. N.º 17. Ano II. Pág. 01.

¹²⁰ *Salve Guarapuava!* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 29 de abril de 1934. N.º 16. Ano II. Pág. 01.

¹²¹ *As solenidades com que foram inauguradas os trabalhos da Estrada de Ferro para Guarapuava*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 15 de Julho de 1928. N.º 167. Ano VI. Pág. 01.

¹²² *O Começo do Impossível* Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 08 de Julho de 1928. N.º 166. Ano VI. Pág. 01.

¹²³ *As solenidades com que foram inauguradas os trabalhos da Estrada de Ferro para Guarapuava*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 15 de Julho de 1928. N.º 167. Ano VI. Pág. 01.

introdução, tão somente historicizar como esse foi possível no período temporal proposto nesse trabalho.

Dessa forma, “*a antiga e justa aspiração desse rico município*”¹²⁴ será percebida a partir das articulações políticas das décadas de 1920, 30, 40, até meados dos anos 50. No início dos anos 20, o jornal *O Pharol* entusiasmava-se com os estudos que vinham sendo realizados em solo paranaense, visando orçar a continuação das obras da ferrovia no Estado, cuja Estação final era então a de Riosinho, em Irati. A expectativa era que a sua “*execução abrirá brilhante e grandioso futuro ao município que, como gigante adormecido, espera somente os estridentes silvos das locomotivas o despertem para a marcha em conquista dos grandes mercados*”¹²⁵. No entanto, o sonho teve que ser adiado, pois o custo da construção era alto demais para os cofres paranaenses: “[...] *o Estado do Paraná terá que fornecer mais de 30 mil contos! Onde arranjar tanto dinheiro numa epocha de crise como essa? É de desesperar!*”¹²⁶, relatava um jornal de circulação local.

Assim, as obras iniciaram-se efetivamente alguns anos mais tarde, após a posse de Affonso Camargo no governo do Estado. Todavia, foram paralisadas após a sua deposição da presidência do Paraná, em 1930, para ser posto em seu lugar um interventor, indicado pelo então presidente Getúlio Vargas. O general Mário Tourinho, que assumira o governo, assinou um decreto que rescindia o contrato que havia entre a *Companhia Brasileira de Viação e Comércio* e o governo do Paraná. Grandes debates foram travados na imprensa guarapuavana sobre a legalidade de tal decreto e apenas em fevereiro de 1934 o Superior Tribunal de Justiça dá ganho de causa ao Estado do Paraná. No entanto, Manoel Ribas, que então estava no governo da interventoria do Estado, havia se comprometido em prosseguir as obras da estrada de ferro para Guarapuava – além de prometer também melhoramentos para o porto de Paranaguá¹²⁷.

¹²⁴ *O Começo do Impossível* Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 08 de Julho de 1928. N.º 166. Ano VI. Pág. 01.

¹²⁵ *Estrada de Ferro para Guarapuava*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 29 de fevereiro de 1920. N.º 15. Ano II. Pág. 01.

¹²⁶ *Estrada de Ferro*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 18 de dezembro de 1921. N.º 102. Ano III. Pág. 02.

¹²⁷ As duas obras (a construção da ferrovia para Guarapuava e do porto de Paranaguá) eram consideradas os maiores benefícios que Manoel Ribas poderia fazer pelo Paraná. Observe como o jornal *A Cidade* trata a questão: “*O Snr. Interventor Manoel Ribas ao assumir o governo do Estado do Paraná, em entrevista concedida à imprensa, esboçou um largo programa de governo, destacando as construções do Porto de Paranaguá e da estrada de ferro para Guarapuava, como objeto de dedicada atenção. As declarações serviram de motivo e de assunto durante mezes inteiras para a imprensa da terra dos pinheiros. [...] Si S. Exa. realizar as duas obras grandiosas de construção do porto de Paranaguá e da estrada de ferro para Guarapuava, ligando o hinterland ao oceano terá feito pelo Paraná o que todos os governos reunidos não fizeram, em cem anos de administração, e terá o seu governo imortalizado pela obra maior e*

Nesse contexto de expectativa do retorno da construção do ramal ferroviário depois de mais de três anos de paralisação, o jornal *A Cidade* convidava seus leitores a continuarem alertas quanto ao comprometimento do Estado com aquela obra:

“trabalhem incessantemente lavrando a terra, melhorando os rebanhos, explorando a industrias, convictos da nossa independencia economica nada cedendo na intransigencia da nossa aspiração unica e nada pedindo ao Governo para que não julgue que nos satisfazemos com compensações á falta de uma ESTRADA DE FERRO.”¹²⁸

O alto preço da construção da estrada era ainda um empecilho para o andamento das obras, de forma que nos anos 30 era uma constante a ida de Alexandre Gutierrez, superintendente da viação férrea Paraná-Santa Catarina, a fim de pleitear empréstimos no Rio de Janeiro. Em 1936, as obras foram transferidas para o governo federal, o que representava a esperança que a construção fosse retomada, conforme o telegrama enviado pelo superintendente da Rede:

“Tenho prazer comunicar acabei assinar, em nome Governo Federal escritura passagem acervo estrada Guarapuava para patrimônio União. Iniciaremos obras imediatamente. saudações. Alexandre Gutierrez. Superintendente.”¹²⁹

À medida que os trabalhos avançavam e novas estações iam sendo construídas, cerimônias de inauguração eram organizadas para festejá-las. Quando o governo federal assumiu o ônus da construção, essa se encontrava no quilômetro 24 – contado a partir da Estação de Riosinho – e em abril de 1941, a *Folha do Oeste* anunciava que a construção encontrava-se no quilômetro 63. O jornal explicava a razão do atraso das obras: *“a causa da demora do avanço da linha foi, desmoronamento de um aterro no quilometro 58, que entulhou o leito da estrada, com cerca de 9.000 metros cúbicos de terra”¹³⁰*. Nessa época, preocupava a ameaça de uma nova paralisação das obras, para se investir

esplendida de progresso desta terra que lhe serviu de berço. Ver: Tudo indica que são sinceros os propósitos do sr. Interventor Manoel Ribas. Jornal A Cidade. Guarapuava, 10 de junho de 1934. Ano II. N.º 22. Pág. 01.

¹²⁸ *Guarapuava e a sua Estrada de Ferro. A legalidade do Decreto n. 300. Jornal A Cidade. Guarapuava, 11 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 05. Pág. 01.*

¹²⁹ *Viva Guarapuava! Vai ter reinicio a construção da nossa Estrada de Ferro. Jornal A Cidade. Guarapuava, 19 de Janeiro de 1936. Ano IV. N.º 107. Pág. 04.*

¹³⁰ *Ramal de Guarapuava. Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 20 de abril de 1941. N.º 68. Ano II. Pág. 01.*

no ramal Riosinho-Porto Amazonas: “Mas, isto decerto não acontecerá. Deus é guarapuavano e há de inspirar o benemérito interventor Sr. Manoel Ribas a despertar com o silvo da locomotiva, rangendo nas paralelas de aço, este colosso de riquezas adormecidas que é Guarapuava”¹³¹.

Depois de ser inaugurada a Estação de Góis Ortiga, no quilometro 95, o governo de Eurico Gaspar Dutra (1946-50) aprovou o orçamento para a continuação dos trabalhos até o quilometro 194, no vale do rio Jordão, que seria a primeira estação na cidade de Guarapuava. O trem chegou à Estação Affonso Camargo – nome da Estação do rio Jordão – em dezembro de 1954, coincidindo com a comemoração dos 135 anos de fundação de Guarapuava¹³². Os trinta e cinco anos problematizados nessa pesquisa que envolveram projetos, reivindicações, avanços e retrocessos das obras, a falta de verbas, o entrosamento de políticos, jornalistas e engenheiros, cada qual a sua maneira, na execução das obras, revelam os meandros do *sonho* de ter a *locomotiva* cortando as terras de Guarapuava, apitando ao entrar na cidade.

Finalmente, o *sonho* da elite guarapuavana com a chegada do trem em Guarapuava está construindo o domínio do *ser moderno* e participando ativamente do esforço por constituir um território legítimo para a região oeste do Paraná. É assim que a prática de engenheiros, jornalistas e políticos são prescritas através de discursos que ao construírem *sentidos* para Guarapuava, estão preocupados em inseri-la no mundo, tanto através de elos físicos – as estradas – quanto paramentando-a com melhoramentos urbanos que visavam sintonizá-la com os signos da *civilização*, com o que houvesse de mais *moderno* no mundo.

¹³¹ *Guarapuavaa desperta ao ilvo da locomotiva*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 13 de abril de 1941. N.º 67. Ano II. Pág. 02.

¹³² O jornal *Folha do Oeste* constitui uma fonte primorosa para quem deseja conhecer as expectativas e os preparativos que envolveram a chegada do primeiro trem à cidade. Comissões foram organizadas tanto em Guarapuava quanto e Curitiba para esse fim e os festejos duraram vários dias.

*OS GRITOS DO GIGANTE:
ESTRADAS, ESTRADAS, ESTRADAS!*

“O Brasil é uma criança que engatinha, só começará a andar quando estiver cortado por estradas de ferro”

Machado de Assis

O serviço de transporte da produção agrícola de Guarapuava havia muito era tido como problemático: tanto os distritos tinham dificuldades de levar seus produtos até a sede do município, quanto essa não conseguia transportá-los para outras regiões do Estado e para fora dele com facilidade. A razão de tal dificuldade de empreender o escoamento daquilo que se produzia no município – que dava a conotação do sentido de *isolamento* – já nos é conhecida: a afamada precariedade das estradas existentes no Paraná e a necessidade de construir novas formas de circulação da produção, como por exemplo, uma estrada de ferro que ligasse os municípios economicamente mais importantes do Estado.

Na falta de meios rápidos e competitivos de circulação da produção, os carroceiros eram responsáveis pela realização de tal serviço. Por isso, esses também reclamavam melhorias nas estradas. Um bom exemplo da interação que tinham com as questões relativas aos meios de circulação é o movimento que organizaram na década

de 1930: tratava-se de um protesto contra a criação do imposto estadual que obrigava o pagamento anual de 10\$000 para cada carroça destinada a transportar mercadorias no Estado. Num abaixo-assinado de oitocentos e três homens, entre agricultores, pequenos criadores e carroceiros, reivindicava-se a extinção do imposto, visto que já pagavam tributos ao município e que se atravessava um período especialmente difícil na distribuição da produção, o que dificultava o pagamento de novas taxas¹³³.

Os carroceiros ameaçavam ainda fazer uma greve, cujo início seria marcado por uma manifestação pública: *“Nós, em dia previamente determinado, faremos uma passeata pelas ruas da cidade, com os nossos carros vazios, e a contar desse momento, ninguém mais virá à cidade trazer lenha, verduras, leite etc.”*¹³⁴. Os carroceiros eram em boa parte pequenos agricultores, que com suas carroças levavam seus produtos para serem vendidos em mercados, seja na cidade de Guarapuava ou em outros centros. No caso dos carroceiros que transportavam lenha, era comum arrendarem terrenos para o corte da madeira, ou seja, ainda tinham as despesas com o arrendamento da terra.



¹³³ Carroceiros e lavradores em defesa dos seus direitos. Um movimento digno de admiração. Um grito de angústia de 803 prejudicados. *Jornal A Cidade*. Guarapuava, 08 de março de 1934. Ano II. N.º 13. Pág. 02.

¹³⁴ Os carroceiros vão grevar. *Jornal A Cidade*. Guarapuava, 11 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 05. Pág. 04.

A fotografia anterior retrata um protesto de carroceiros pela vinda estrada de ferro ocorrida no município em 1925¹³⁵. Ao forjarem, com suas carroças, a imagem de um trem, com uma chaminé que arfava fumaça – a tão desejada fumaça, signo do *progresso*, dos *novos* tempos que os trilhos prometiam, capaz de deixar em seu rastro paisagens renovadas –, os carroceiros estavam marcando suas insatisfações frente às precárias condições de circulação que caracterizava Guarapuava. Isso porque, de uma maneira geral, assim como os grandes proprietários rurais, os pequenos, que trabalhavam também no transporte da produção de suas terras, desejavam a chegada a chegada dos trilhos à Guarapuava, por acreditarem que essa seria a solução para as dificuldades que tinham de fazer chegar seus produtos ao consumidor.

Compreender a linguagem das fotografias requer levar em consideração que os seres humanos são produtores e consumidores de signos e que tais redes de significações revelam maneiras de agir, de pensar, o panorama cultural, as visões de mundo do grupo que as produziu¹³⁶. Sendo assim, a fotografia anteriormente apresentada comunica não só os interesses, os sonhos e as insatisfações dos carroceiros, mas também do fotógrafo que escolheu o ângulo e disparou a foto. Ambos estão conectados com o ambiente cultural de Guarapuava dos anos de 1920. Revela ainda jogos de poder ligados à própria presença desta fotografia no acervo do *Arquivo Público Municipal de Guarapuava*, indicando que faz parte da memória oficial do município. Não posso me furtar a registrar o meu próprio interesse de utilizar essa fotografia neste trabalho, que também revela uma dada apropriação da imagem.

A presença dos carroceiros no município pode ser percebida ainda em outras ocasiões. A respeito da ligação entre Ponta-Grossa e Guarapuava, por exemplo, o jornal *O Pharol* defendia a sua importância para o bom desenvolvimento do Estado, anunciava a possibilidade das obras serem terminadas brevemente e incitava a alegria dos carroceiros:

“Alegrem-se os sisudos e praguejadores carroceiros [...] que logo poderão passar os seus pezados carroções pelo sertão, trilhando estradas brancas e largas, ou então, estacionem para sempre, porque se não fôr um facto a reconstrução da

¹³⁵ *Crítica dos carroceiros sobre a demora da vinda da estrada de ferro para Guarapuava, 1925.*

¹³⁶ Sobre essa questão ver: LEITE, Miriam Moreira. *A Fotografia e as Ciências Humanas. In: Retratos de Família.* São Paulo: Edusp, 1993.

velha estrada sob este governo, nunca mais pensemos em tal pois os governos vindouros não serão melhores."¹³⁷

A ansiedade que o jornal transmite pela concretização do melhoramento da estrada em questão revela, mais uma vez, a crença no caráter estruturador das vias de comunicação e o desejo de ter estradas que permitam fácil circulação. A esperança expressa no hebdomadário de ter resolvido a ligação com Ponta Grossa em curto prazo, não se concretizou. Assim, quase dez anos depois, justamente quando anunciava a posse de um novo governo, *O Pharol* renova as suas esperanças e remete-se novamente à precariedade da estrada que ligava Ponta-Grossa a Guarapuava¹³⁸. O jornal faz ainda uma interessante comparação entre o estado de conservação daquela estrada com a que ligava o litoral paranaense e a sua capital:

“Contrastando dolorosamente com a belleza, com o primor que é a estrada do mar por onde sò trafegam limousines de luxo, conduzindo seus felizes passageiros para as delicias dos banhos salgados, [...], a estrada de Ponta Grossa á Guarapuava se acha em pessimo estado, quase intransitavel devido ao abandono a que foi votada. [...]

Essa rodovia é, no entanto uma das mais importantes do Estado, por ligar um dos nossos maiores centros commerciaes como é Ponta Grossa ao municipio de Guarapuava, rico, uberrimo e onde se desenvolvem as mais robustas actividades."¹³⁹

O melhoramento da estrada Ponta Grossa-Guarapuava – *O Pharol* esclarece na continuidade do trecho acima apresentado –, faria a felicidade de comerciantes, industriais, agricultores e carroceiros. Em inúmeras oportunidades o hebdomadário insiste que a estrada de rodagem que ligava os Campos Gerais a Guarapuava era a mais importante do Estado, por possibilitar que o oeste – considerado a mais rica zona paranaense, o grande centro produtor de Estado – pudesse escoar a sua produção através de Ponta-Grossa, cidade que se estabelecera como centro comercial e distribuidor e que possuía o benefício de uma estação ferroviária. Em contra partida, a estrada que ligava a capital ao litoral, no julgamento de *O Pharol*, recebia mais atenção do poder público, mesmo não tendo a mesma importância econômica que a estrada que se dirigia ao oeste.

¹³⁷ *Rápidas observações sobre necessidades geraes do Municipio.* Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 31 de julho de 1919. Ano I. N.º 08. Pág. 01.

¹³⁸ *Guarapuava na posse do futuro governo.* Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 22 de janeiro de 1928. Ano VI. N.º 144. Pág. 01.

¹³⁹ *Idem.*

A reivindicação por meios fáceis e rápidos de transporte vincula-se ao fato do tempo da circulação ter relações diretas com a geração de riquezas. O ritmo que se queria imprimir em Guarapuava era o do capitalismo: o tempo do trabalho, enquanto atividade regrada que ocupa e disciplina o homem. Tempo em que circular a produção era o grande imperativo, por vezes mais importante que o próprio ato de produzir, pois, nesse contexto, “a circulação é mais criadora que a produção”¹⁴⁰. Tempo de valer-se das fontes de riquezas naturais para enriquecimento privado e do Estado, o tempo, enfim, da construção da *civilização*, orientada para o progresso econômico dos povos e para o futuro. Era assim que a integração territorial mostrava-se como elemento fundamental para o desenvolvimento do comércio no Estado e a ferrovia teria um papel imprescindível na viabilização da supressão do espaço no menor espaço de tempo possível.

A noção de *progresso*, que dominou os *tempos modernos*, requer o controle de fatores como *tempo* e *espaço*. Sobre essa questão, David Harvey defende que o crescimento econômico de uma região adquiriu no capitalismo uma dinâmica ligada ao conhecimento do funcionamento e da interação entre os elementos anteriormente apontados: “o progresso implica a conquista do espaço, a derrubada de todas as barreiras e a aniquilação [última] do espaço através do tempo”¹⁴¹. Nesse sentido, a imagem do trem concretizava o afã capitalista da redução do espaço através do tempo. Indo mais além, Harvey salienta que as barreiras espaciais só puderam ser superadas a partir da produção de novas formas de espaço: as estradas e ferrovias são um exemplo disso, assim como os aviões, telégrafos, telefones, etc. Ou seja, a estrada de ferro materializou-se como uma estratégia para resolver o problema político do domínio de territórios e do controle do tempo.

A compreensão *moderna* do espaço relaciona-se, para David Harvey, com o projeto Iluminista. Esse teria redimensionado mudanças na percepção do *tempo* e do *espaço* (que já vinham sendo experimentadas no Renascimento), de forma que a organização espacial/temporal das sociedades deveria refletir não mais a glória de Deus, mas a opulência dos Homens, seres ativos, livres, plenos de consciência e vontade¹⁴². É bastante conhecido dos historiadores os investimentos feitos na produção do

¹⁴⁰ SANTOS, Milton. *A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999: 262.

¹⁴¹ HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 9ª ed. São Paulo: Loyola, 2000: 190.

¹⁴² Idem: 227.

conhecimento histórico e a maneira pelas quais esse foi forjado na montagem dos *Estados Nacionais Modernos*¹⁴³. Indo no mesmo sentido, Harvey demonstra como a Geografia também foi utilizada com a mesma finalidade: a necessidade de conhecer todos os cantos do território nacional e de mapeá-los eram estratégias de exercer o controle das fronteiras e integrar o território. É assim que, “na visão iluminista de como o mundo deveria ser organizado, mapas e cronômetros precisos constituíram instrumentos essenciais”¹⁴⁴.

Quanto mais o lucro e a acumulação de riquezas constituíam-se como fatores imprescindíveis, verdadeiros nortes das sociedades capitalistas, maior era a importância conferida ao conhecimento geográfico. O investimento na construção de estradas de ferro foi viabilizado em grande parte pela possibilidade de conhecer e intervir no espaço físico: assim, o trem foi concebido como peça fundamental para empreender a integração territorial, permitir a circulação de mercadorias, gerar novas riquezas. Elementos como tempo, espaço e lucro imbricam-se na imagem das ferrovias, pois numa ótica moderna, de razão iluminista, a conquista do espaço através do desenvolvimento técnico e o domínio sobre as forças da natureza eram mecanismos para suprimir as distâncias, fortalecendo as atividades econômicas.

As estradas de ferro, juntamente com outros inventos tecnológicos tipicamente modernos (como por exemplo, o automóvel, a máquina fotográfica, o telefone), participaram da constituição de novas maneiras de vivenciar as passagens do tempo e do espaço. A lógica que orientava a percepção do tempo era a da linearidade, ou seja, acreditava-se rumar a um período de bem-estar inevitável. O mundo – as terras, os continentes – estava passível à conquista humana, numa temporalidade apontada para o futuro, regido pela expectativa do invento, da novidade, da mudança, do progresso, que caracterizavam uma vivência na qual o *vir-a-ser* era mais importante que o *ser*. Sobre a experiência *moderna* com o tempo, Harvey acrescenta:

“Na sociedade moderna, muitos sentidos distintos de tempo se entrecruzam. Os movimentos cíclicos e repetitivos (do café da manhã e da ida ao trabalho a rituais sazonais como festas populares, aniversários, férias, aberturas das temporadas esportivas) oferecem uma sensação de

¹⁴³ Sobre essa questão: HOBBSAWM, Eric. *A questão do nacionalismo: nações e nacionalidades desde 1780 – Programa, Mito, Realidade*. Lisboa: Terramar, 1998; HOBBSAWM, Eric. *A Invenção das Tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984; ANDERSON, Benedict. *Nação e Consciência Nacional*. São Paulo: Ática, 1989.

¹⁴⁴ HARVEY, David. op. cit: 227.

segurança num mundo em que o impulso geral do progresso parece ser sempre para a frente e para o alto – na direção do firmamento do desconhecido.”¹⁴⁵

Ao caracterizar a necessidade sentida pelos seres humanos de segurança frente ao tempo que passa veloz e impiedoso, David Harvey está marcando como a relação humana com o tempo tem a sua historicidade, ou seja, não é algo evidente ou *dado apriore*, merecendo, portanto, ser discutido, ter o seu sentido questionado. O mesmo pode ser dito a respeito do espaço. A velocidade, característica tão marcante do transporte ferroviário, proporcionou que as passagens do tempo e do espaço fossem experimentadas de uma forma inédita, interferindo diretamente nas maneiras pelas quais aqueles que presenciaram o advento da locomotiva percebiam o mundo. As distâncias passaram a ser concebidas a partir de novas bases, a sensibilidade do olhar adquiriu novos nuances e o mundo tomava novas dimensões.

No que diz respeito à Guarapuava, o estudo das fontes mostrou como a necessidade de circulação da produção municipal era entendida como de primeira ordem por políticos e jornalistas locais. Mas, através de uma fonte em especial, as correspondências recebidas pela prefeitura de Guarapuava, pôde-se registrar as formas pelas quais Guarapuava era percebida em outros municípios paranaenses, especialmente na capital do Estado. Assim, o incentivo à construção de moinhos, o fornecimento de sementes para os agricultores, o incremento da criação de suínos, a fundação de colônias de agricultores, a preocupação com o controle do maquinário, das sementes e dos métodos utilizados na agricultura em Guarapuava são imperativos sempre presentes nas fontes em questão.

Guarapuava era tida no resto do Estado como uma região apta a produzir alimentos, que além de servir às necessidades estaduais, geraria divisas para o Paraná através da exportação. Era essa a razão da preocupação, expressa principalmente em correspondências enviadas de Curitiba, de controlar e incitar a produção de Guarapuava. O problema de fazer com que as *'riquezas naturais'* daquelas paragens paranaenses convertessem em desenvolvimento econômico, não era exclusivo de Guarapuava, mas, antes disso, era um requisito para fazer do Paraná um Estado forte e competitivo. Tal conjuntura ajuda a ilustrar como o desenvolvimento estadual era pautado numa lógica de integração territorial e circulação de mercadorias.

¹⁴⁵ Idem: 187-188.

O papel que Guarapuava desempenharia na economia estadual ligava-se ao da produção agrícola e da criação de animais e tais atividades lhe conferiria uma grande importância no Estado. Isto pode ser verificado, por exemplo, em uma correspondência enviada da *'Directoria de Fazenda'* do Estado para o prefeito de Guarapuava, na qual aquela convida o município do oeste a investir na produção de trigo e na instalação de um moinho que possibilitaria a utilização industrial do cereal¹⁴⁶. No documento há referências ao fato das terras do município serem as mais propícias do Estado para a cultura do trigo devido à fertilidade da região e ao empenho do governo estadual em cultivá-lo no Paraná. Registrou-se ainda a expectativa da chegada do trem em Guarapuava que contribuiria com o progresso do Estado:

*“Com o estabelecimento de um moinho, o municipio produzirá a farinha necessaria para o seu consumo, accrescendo ainda que acostumando-se os lavradores á cultura do trigo, quando ahi chegar a estrada de ferro, o que será para breve tempo, os campos de Guarapuava se poderão apresentar com vastas searas promissoras de bello futuro para o desenvolvimento agricola do Estado.”*¹⁴⁷

Em outra ocasião, a *'Directoria de Fazenda'* do Paraná já havia expressado a esperança que a produção de trigo do Estado fosse suficiente, pelo menos, para o consumo dos paranaenses. Contando com a imprescindível colaboração de Guarapuava para a concretização de tal intento, o órgão do governo liberou os agricultores daquele município de restituir as sementes de trigo que haviam lhes sido dadas no ano anterior, para que a produção do município fosse dobrada¹⁴⁸.

Seguindo a mesma lógica de empenhar-se junto à prefeitura para que essa investisse esforços para melhorar a produção agrícola, incitando os produtores a aumentar o volume das plantações, o *'Commissariado do Comité Executivo da Produccão Nacional'* – que também era um órgão vinculado à Secretaria de Fazenda, Agricultura e Obras Públicas – emitia à prefeitura de Guarapuava a estatística dos

¹⁴⁶ Correspondência emitida por: Secretaria de Fazenda, Agricultura e Obras Públicas. Directoria de Fazenda Estado do Paraná. N.º 934. Curitiba, 22 de fevereiro de 1919. Parecer de recebimento pelo prefeito de Guarapuava Solano Alves de Camargo em 15 de março de 1919.

¹⁴⁷ Idem. Ibidem.

¹⁴⁸ Correspondência emitida por: Secretaria de Fazenda, Agricultura e Obras Públicas. Directoria de Fazenda. Estado do Paraná. Circular N.º 823. Curitiba, 03 de fevereiro de 1919. Parecer de recebimento pelo prefeito de Guarapuava Solano Alves de Camargo em 26 de abril de 1919.

índices nacionais de distribuição de sementes¹⁴⁹. Constava de tal listagem gêneros como o trigo, o centeio e a aveia, batata, mandioca e feijão, hortaliças, cebola e alfafa, entre outros. Era o esforço nacional por incrementar a produção brasileira e contribuir para que o país continuasse sendo um forte produtor de gêneros agrícolas. Na percepção do governo do Estado do Paraná, Guarapuava teria muito a contribuir para a concretização desse ideal.

Em Ponta Grossa organizava-se uma *'Estação Experimental de Cereais'*, com o intuito de viabilizar o desejo do ministro da agricultura de uma maior interação entre esse ministério e os agricultores. Assim, um documento emitido dos Campos Gerais trazia um questionário a ser respondido pela prefeitura de Guarapuava com questões relativas às regiões mais produtivas do município e a suas distâncias da cidade de Guarapuava, às condições e características da topografia do solo¹⁵⁰. Uma preocupação expressa na fonte era a de que os agricultores descobrissem como o emprego dos métodos adequados de cultivo reverte-se em melhor produtividade e por conseguinte, maiores lucros:

*“É claro que com a demonstração do emprego conveniente das machinas agricolas, da escolha e utilização das boas sementes, de adubos, de methodos culturaes applicados com intelligencia e oportunidade, pode-se fazer muito para o augmento e melhoramento da producção agricola do paiz, em harmonia com as condições no Estado.”*¹⁵¹

O trecho anterior permite adiantar uma questão que será melhor tratada mais adiante, mas que devido à maneira primorosa com que foi apresentada na correspondência sobre a *'Estação Experimental de Cereais'*, vale a pena adiantá-la. Trata-se da caracterização de como o aumento e o melhoramento da produção vinculava-se diretamente com a maneira como se realizaria o cultivo do solo. Ou seja, método e inteligência identificariam o tipo de trabalho que renderiam os resultados esperados. Além disso, a escolha de boas sementes, do adubo e a utilização correta do

¹⁴⁹Esta correspondência provavelmente foi enviada para outros municípios do Estado, porque além de ter o caráter de *circular*, difere-se de outras correspondências emitidas por órgãos do governo estadual, que não costumava redigir à mão a destinação de correspondências datilografadas. Correspondência emitida por Secretaria de Fazenda, Agricultura e Obras Públicas. Commissariado do Comité Executivo da Producção Nacional. Estado do Paraná. N.º 1128. Curitiba, 22 de abril de 1919.

¹⁵⁰ Correspondência emitida por: Ministério da Agricultura, Industria e Commercio. Serviço de Instalação da Estação Experimental de Cereaes em Ponta Grossa. Estado do Paraná. N.º 04. Ponta Grossa, 21 de julho de 1921.

¹⁵¹ Idem.

maquinário adequado eram fundamentais para a prosperidade da economia do Estado e do país. O conjunto dessas características indica o desejo de vincular o cultivo de produtos agrícolas a uma racionalidade, fazer dela uma atividade planejada e regrada.

Partindo dessa lógica fica fácil compreender que a *'Estação Experimental de Cereais'* estabelecesse quais cereais deveriam ser produzidos no Estado. O trigo era o mais importante deles. O jornal *A Cidade* também foi grande propagandista da produtividade do trigo em Guarapuava: *"podemos afirmar que o trigo guarapuavano é o melhor que produz o Estado e não está longe de concorrer com o estrangeiro. Incontestavelmente o grão de ouro branco encontrou no nosso clima o seu verdadeiro habitat."*¹⁵². O trigo, intitulado de *ouro branco*, pois os seus cultivadores *"gozam, em todo o mundo dos mais solido bem estar, de mais saude e mais alegria, mais facilidade, em fim, dos que os propios descobridores do ouro e das pedras preciosas"*¹⁵³, experimentava progressos de produção em Guarapuava.

O hebdomadário *A Cidade* relatava com entusiasmo o sucesso dos moinhos que haviam sido instalados no município: o distrito de Pitanga já contava com um moinho que não dava conta do volume de trigo que se produzia na região. Em Laranjeiras, um dos maiores produtores de trigo do município, havia três moinhos e ainda vendia-se trigo em grão, pois os moinhos não comportavam o volume da produção. Contava-se também com mais três moinhos localizados na cidade de Guarapuava¹⁵⁴. Assim, o jornal anunciava, pleno de expectativas, em março de 1934, a remessa da primeira partida de trigo produzido em Guarapuava para ser vendido no mercado de Ponta Grossa:

"Quem havia de dizer, há dois anos passados, que Guarapuava, com todas as dificuldades de transporte para os seus multiplos produtos, estaria no ano de 1934, sem estrada de ferro, sem rodovias macadamizadas, exportando trigo para uma cidade separada de nós por 30 leguas de estrada cujo transito está a mercê do sol.

*Diante disso que ai está a gente fica pasma da fertilidade do sólo guarapuavano, onde as culturas produzem em quantidades surpreendentes capaz de fazer face as diferenças de fretes com os produtos de zonas cortadas por estradas de ferro."*¹⁵⁵

¹⁵² *O Ouro de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de junho de 1934. Ano II. N.º 03. Pág. 03.

¹⁵³ *O Trigo*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 28 de janeiro de 1934. Ano II N.º 03. Pág. 02.

¹⁵⁴ *O Ouro de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de junho de 1934. Ano II. N.º 03. Pág. 03.

¹⁵⁵ *Guarapuava vai abarrotar de trigo os mercados do Paraná! A primeira partida de Ouro Branco que seguiu para Ponta Grossa! A vitória de "A Cidade"*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 25 de março de 1934. Ano II. N.º 11. Pág. 01.

Frente aos progressos da produtividade da lavoura em Guarapuava, o desejo pela estrada de ferro tomava novo fôlego. Se o transporte do trigo em carroções obtinha bons resultados, que progressos não se alcançaria com o benefício de uma ferrovia? Por conta disso, pedia-se: *“DEM-NOS JÁ E JÁ UMA ESTRADA DE FERRO E NÓS INUNDAREMOS OS MERCADOS MUNDIAIS DO PRECIOSO GRÃO QUE DEUS LANÇOU AO MUNDO SOB O NOME BEMDITO DE TRIGO!”*¹⁵⁶. A importação brasileira do trigo exigia somas cada vez maiores do governo federal e para reverter a situação, promovia-se uma campanha nacional de cultivo do cereal¹⁵⁷. Considerava-se que o Brasil possuía solos e climas aptos ao cultivo do trigo. Em Guarapuava, por exemplo, o cultivo do cereal poderia dar bons resultados, pelo menos essa era a crença dos responsáveis pelo jornal *A Cidade*, que estimulavam os agricultores a investirem nessa cultura:

*“Urge que os lavradores intensifiquem o plantio de trigo, unica cultura que não sofre revesses da super produção no Brasil. Ainda não produzimos o necessário para abastecer o Paraná e as nossas pretensões, de exportadores, não devem fica ai. Precisamos abastecer o Estado todo e em prosequimento nos tornaremos os celeiros do Brasil. Possuimo terras que nos garantem uma media como jamais se viu em outro clima. Precisamos, porem, intensificar a plantação.”*¹⁵⁸

O sucesso da produção do trigo permitia que se gozasse do prazer de comer o pão feito a partir de farinha produzida em Guarapuava. O jornal *A Cidade* registra a satisfação de guarapuavanos moradores da capital do Estado e da capital Federal em saber que na sua terra já se consumia o pão feito a partir da produção local de trigo. O pão era tido como *“símbolo da substancia humana e representa realmente, ao mesmo tempo, um dos alimentos mais completos e saudaveis dos que estão ao alcance de toda a humanidade”*¹⁵⁹. É sintonizado nessa concepção que o Capitão Deamiro Pletz Espíndola, natural de Guarapuava, mas residente no Rio de Janeiro, rejubila-se ao saber que a sua terra natal produzia o que ele chamou de ‘pão nacional’, ou seja, *“TRIGO*

¹⁵⁶ Idem. Caixa alta do original.

¹⁵⁷ *O problema do trigo*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 04 de outubro de 1936. Ano IV. N.º 144. Pág. 01.

¹⁵⁸ *A safra deste ano. Pão*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de setembro de 1935. Ano III. N.º 86. Pág. 01.

¹⁵⁹ Deamiro Pletz Espíndola. *O Trigo*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 28 de janeiro de 1934. Ano II N.º 03. Pág. 02.

NACIONAL, MOAGEM NOSSA, TRABALHO NOSSO”¹⁶⁰. Numa carta escrita ao Sr. Ciscato, dono de um dos moinhos da cidade de Guarapuava, que foi publicada em *A Cidade* com o título de ‘*Terra de Deus*’, o Capitão Deamiro Espíndola parabenizava todos aqueles que trabalhavam pelo engrandecimento de Guarapuava, lutando contra o abandono e a indiferença do poder público¹⁶¹. São dele ainda as palavras a seguir, que exprimem a expectativa que tinha quanto ao progresso da sua terra:

*“Guarapuava terá o seu quinhão dentro da grandeza nacional, mesmo contrariando os phariseus da politica. As suas riquezas, as suas possibilidades, o seu grande território, as suas tradições e a sua situação estratégica, o exigem, e, para começar esse tão desejado surto de progresso, mui brève ahi hão de chegar os trilhos da via férrea levando o amplexo que o presente século dará á terra do Guayra, fadada aos grandes empreendimentos.”*¹⁶²

Solicitando mais notícias sobre o trigo e o obséquo do recebimento de um jornal de Guarapuava para acompanhar os progressos de sua terra, o Capitão Deamiro Espíndola termina a sua carta dando conta de que publicou no jornal *A Noite*, que circulava na capital da República, em 27 de junho daquele ano, a novidade de que Guarapuava já produzia a ‘farinha nacional’. É recorrente encontrar nas fontes a crença de que a felicidade de produzir o cereal ligava-se ao fato de que seja “*um dos mais preciosos dons materiais que uma nação póde desejar, é o de habitar o solo que se preste á cultura do trigo*”¹⁶³. Era por isso que *A Cidade* preocupava-se em informar sobre todos os novos acontecimentos que envolviam o cultivo de trigo no município. A respeito da publicação, em um jornal da capital federal, de notícias de Guarapuava, *A Cidade* demonstra sua satisfação em um artigo denominado “*O pão nosso*”, em que após referir-se ao Capitão Deamiro Pletz Espíndola como um guarapuavano digno de sua terra, defende a importância de vias de comunicação para evacuar a produção municipal:

“A falta de vias de comunicação, que nos limita a servimo-nos dos mais lentos meios de locomoção, e um dos percalços para mais amplo desenvolvimento dessa cultura, que viria a

¹⁶⁰ *Terra de Deus. Chegou até a Capital da Republica a noticia do pão guarapuavano. Jornal A Cidade. Guarapuava, 22 de julho de 1934. Ano II. N.º 29. Pág. 01. Caixa alta do original.*

¹⁶¹ *Idem.*

¹⁶² *Ibdem: 02.*

¹⁶³ *O Trigo. Jornal A Cidade. Guarapuava, 28 de janeiro de 1934. Ano II N.º 03. Pág. 02.*

*ser uma das maiores fontes de economia não só para nós como para o Estado do Paraná, e quiçá para todo o Brasil. E não é exagerada essa afirmativa. Guarapuava pode vir a ser para o futuro, o celeiro da Pátria; pois aqui, não só o trigo encontrou o sólo a seu gosto, mas quase todas as outras produções, dos tropicos ou não, se desenvolvem rapidamente; e num crescendo que nos desvanece, por todo o Brasil, se referem ao solo guarapuavano, em palavras confortadoras.*¹⁶⁴

A rapidez mostrava-se como um item essencial no escoamento da produção. Não bastavam vias de comunicação, mas era preciso que essas fossem eficientes para permitir a fluidez da circulação, pois de que adiantava tanta pujança se não era possível comercializar tais riquezas, revertendo-as em crescimento econômico? Já foi apresentado no capítulo anterior como os homens públicos e jornalistas do município equiparavam Guarapuava a um gigante adormecido, à espera do ruído frenético da locomotiva, apto a acordá-lo. O município sem estradas que lhe servissem de elos com outras regiões estava como que adormecido, já que a *vida*, o *movimento*, a *comunicação*, a *circulação* de pessoas, de notícias e mercadorias, vinculava-se à claridade do dia em que o '*gigante*' de potencialidades que seria Guarapuava desenvolveria plenamente o comércio.

Em grande medida, a reivindicação pela ferrovia tinha a sua razão de ser na agilidade da distribuição da produção do município. Não fora à toa que ela simbolizara os avanços técnicos do século XIX e o afã do progresso da vida material, do lucro nas atividades econômicas e do ritmo acelerado das grandes cidades. Em Guarapuava, a falta de estrada de ferro era tida como um empecilho para a construção da *civilização*, para a instalação dos *tempos modernos*.

Assim, o semanário *A Cidade* prossegue com o seu cotidiano trabalho de dar conta aos seus leitores dos avanços que Guarapuava experimentava. Sob o título "*Guarapuava surpreendendo o Paraná*", o jornal regozija-se com o sucesso que o trigo estava fazendo em Curitiba. O responsável pela campanha de fazer o cereal conhecido na capital do Estado era Dulcídio Tavares de Lacerda. Natural de Guarapuava mas, residindo em Curitiba, ele levou porções do trigo da sua terra natal para ser apreciado

¹⁶⁴ *O Pão Nosso...* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 14 de outubro de 1934. Ano II. N.º 41. Pág. 01.

pelo pessoal que trabalhava nos jornais da capital. Era uma forma de impressionar a imprensa curitibana e animá-la a escrever palavras elogiosas ao cereal¹⁶⁵.

Outro que defendia a importância do cultivo de trigo no Estado era Romário Martins¹⁶⁶, paranaense renomado entre os seus contemporâneos pelos seus serviços em prol do engrandecimento do Paraná. Suas idéias e projetos para tornar o estado forte e importante no cenário nacional podem ser resumidas, por exemplo, em um trecho do *manifesto Paranista*, (movimento de intelectuais fundado em Curitiba, em 1927, que tinha por intuito construir a identidade do Paraná baseada na crença de que esse fosse o Estado do futuro e do progresso). Assim, “*Paranismo é o espírito novo, de elação e exaltação, idealizador de um Paraná maior e melhor pelo trabalho, pela ordem, pelo progresso, pela bondade, pela justiça, pela cultura, pela civilização, o ambiente de paz e solidariedade, o brilho e a altura dos ideais, as realizações superiores da inteligência e do sentimento [...]*”¹⁶⁷.

O movimento *Paranista*, o qual Romário Martins é considerado o líder e o principal idealizador, tinha por bandeira construir um estado cujas características coincidem, em grande medida, com as que deveriam ser impressas em Guarapuava, no mesmo período, segundo as fontes que têm sido apresentadas ao longo desse trabalho. Nesse sentido, observa-se um esforço em conjunto de engrandecimento do Paraná baseado no *progresso*, na *civilização* e no *trabalho*. Mais do que isso, os discursos que *produziam* o *sentido* de um *novo* tempo para Guarapuava não estão desconectados do contexto do Paraná de então. É o próprio movimento *Paranista* que fornece um outro vínculo entre o debate estabelecido em Guarapuava e o estabelecido em Curitiba sobre a maneira pela qual se daria o desenvolvimento do Estado e de suas regiões:

“De nada servirão as riquezas, as bondades e as belezas de nossa Terra, se não as soubermos utilizar. Todas as tocantes

¹⁶⁵ *Guarapuava surpreendendo o Paraná*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 10 de junho de 1934. Ano II. N.º 22. Pág. 01.

¹⁶⁶ Alfredo Romário Martins (1874-1948), intelectual paranaense, exerceu atividades em diversas áreas, como por exemplo, o jornalismo, a história e a política. Pertenceu a uma geração de intelectuais que marcou a Curitiba do início do século XX. É considerado o líder do movimento *Paranista* (fundado em 1927), fundou o *Instituto Histórico e Geográfico Paranaense* (1900) e foi diretor do *Museu Paranaense*. Notabilizou-se pelos seus estudos sobre a história e a geografia do Paraná, tendo diversas obras, artigos e escritos sobre o Paraná. Suas obras mais conhecidas são: *História do Paraná* (1899) e *Terra e Gente do Paraná* (1944). Mais detalhes, ver: CAROLLO, Cassiana Lacerda. Romário Martins – biografia intelectual. (Introdução). In: MARTINS, Alfredo Romário. *História do Paraná*. Curitiba: Travessa dos Editores (coleção Farol do Saber), 1995: XVII-XXIX.

¹⁶⁷ MARTINS, Alfredo Romário. Apud: Luís Fernando Lopes. *Paranismo: O Paraná inventado*. In: Revista da Academia Paranaense de Letras. N.º 43, 2000: 138.

estrofes patrióticas que cantam palmeiras e sabiás, estrelas e céu de anil, não valem um silvo da locomotiva que abre caminho pelo sertão a dentro, facilitando os transportes."¹⁶⁸

Defendendo a necessidade de transformar o Paraná em um estado construído pela mãos humanas, que sabe aproveitar seus recursos naturais para empreender as transformações necessárias, o trecho anterior prima por valorizar a locomotiva como um transporte que, *'adentrando o sertão'*, promoveria o aproveitamento das riquezas e belezas paranaenses. É sintonizado nesse ideal de tornar o Paraná forte e competitivo que Romário Martins assumiu um cargo político no governo do Estado do Paraná, na ocasião em que Affonso Alves de Camargo era seu presidente. Tratava-se da direção do *Departamento de Agricultura do Paraná*. Mesmo antes de assumir o cargo, Romário Martins já manifestava grande interesse pelo desenvolvimento da agricultura no Estado. A respeito do seu interesse pelo cultivo de trigo no Paraná, pode ser avaliado na passagem a seguir, que data da época em que dirigiu o *Departamento de Agricultura do Paraná*:

"[No Paraná] Por toda a parte os trigaes se ostentam sãos, tendo vencido admiravelmente todos os cyclos vegetativos até a occorrente floração e inicio de maturação segundo as diversas regiões do Estado e a época das plantações."¹⁶⁹

Romário Martins trabalhou no Departamento de Agricultura do Estado desde a sua criação em 1928 até 1932. A criação desse órgão de governo deveu-se às reclamações das classes rurais a respeito do descuido do Estado com as questões pertinentes à agricultura. Aceitando o cargo público, Romário Martins tinha em vista contribuir para o fortalecimento do seu Estado da mesma forma que vinha realizando como historiador, jornalista e na fundação de instituições e movimentos que visavam construir a memória legítima do Paraná, tais como o *Museu Paranaense*, o *Instituto Histórico e Geográfico do Paraná* e o *Movimento Paranista*.

O trigo, que teve o cultivo muito incentivado por Romário Martins, era tido como uma cultura privilegiada, ideal para grandes plantações, que seriam cultivadas com a finalidade de exportação e geração de grandes lucros. O primeiro diretor do *Departamento de Agricultura do Paraná* teve como diretriz principal da sua política,

¹⁶⁸ Expressão Nacional do Paranismo. Apud: CAROLLO, Cassiana Lacerda. op.cit: VIII.

¹⁶⁹ *O trigo no Paraná e o Instituto Central do Rio*. *Jornal Correio do Oeste*. Guarapuava, 16 de março de 1930. Ano II. N.º 70. Pág. 05.

otimizar e modernizar a agricultura, apontando-a para um tempo de lucro e produtividade. Visava-se os grandes mercados e a produção em larga escala. Para tanto, foi criado o *Depósito de Sementes*, o *Laboratório de Análises e Pesquisas Biológicas*, o *Serviço de Informação e Publicidade*, os *Postos Meteorológicos*, o *Serviço de Defesa Sanitária Vegetal*, as *Estações Experimentais*, entre outros. Todas essas medidas indicam para a forma como a agricultura era gerida no Estado: voltada para grandes produtividades e grandes mercados, por isso bem organizada, planejada e contabilizada. Dessa forma, a economia estaria voltada para a lógica capitalista, para o tempo da locomotiva.

Assim como o trigo, a erva-mate fazia a fama de Guarapuava. Principal produto do município no século XIX, sofrera revezes no consumo, o que abalara muito a economia municipal. A monocultura, que já marcara a economia de Guarapuava, era então tida como signo de atraso. Isso porque a policultura teria a vantagem de possibilitar a diversificação dos mercados e das possibilidades de negócios, além de não deixar a economia exposta a oscilações climáticas e de mercado de apenas um gênero alimentício. Artigos de *A Cidade* preocupavam-se em detalhar o retorno da produção da erva, incentivando a sua produção, mas defendendo a diversificação de culturas, para que o município não fosse surpreendido com outras baixas de consumo ou produção de algum gênero: “*tratar da sua extração sem prejuízo da lavoura do trigo, do arroz e de outros produtos de necessidade premente é o ideal para nosso povo. Nunca porem como industria única, principalmente com o prejuízo da lavoura de trigo*”¹⁷⁰ Afinal, era preciso aprender com a lição, acreditava o hebdomadário, era “*Deus escrevendo certo por linhas tortas*”¹⁷¹, sintetizava referindo-se às dificuldades sofridas na produção da erva-mate como forma de se aprender a gerenciar a economia do município.

O então presidente da república, Getúlio Vargas, incentivava o consumo de chá de erva-mate, o que era razão de aplausos de *A Cidade*, pois significava que o ‘*país estava acertando o passo*’. Um telegrama datado de 18 de outubro de 1934, enviado do Palácio do Catete a todos os interventores, dizia: “*O Conselho Federal de Comercio Exterior; sob minha presidência, acaba de incitar uma campanha para aumentar o consumo de herva-matte dentro e fôra de nosso paiz*”¹⁷². No entanto, o que vinha

¹⁷⁰ *A Herva-matte. È um erro julgar que não podemos exportar os nossos produtos pela alta de fretes.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 01 de julho de 1934. Ano II. N.º 26. Pág. 02.

¹⁷¹ *A Herva-matte.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de junho de 1934. Ano II. N.º 23. Pág. 06.

¹⁷² *O brasileiro está acertando o passo.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 11 de outubro de 1934. Ano II. N.º 45. Pág. 01.

efetivamente animando os responsáveis pelo jornal era o fato do Paraguai estar negociando parte de sua produção de erva-mate com os Estados Unidos. Era um sinal de que o mercado externo estava se abrindo para a erva. A erva-mate era a moeda utilizada pelo Paraguai para negociar com os Estados Unidos, que haveria de abrir mercados para a sua venda e possibilitar a sua conversão em dinheiro. Isto favoreceria que o Brasil tivesse novos meios de comercializar sua produção de erva-mate. Nesse contexto, o jornal *A Cidade* previa que Guarapuava seria a grande exportadora brasileira da erva¹⁷³.

Todo o problema de competitividade da erva-mate residia em como fazê-la chegar aos seus consumidores. Com o alto valor dos fretes era difícil equiparar o preço do produto guarapuavano com o de outras regiões: a ferrovia fazia-se cada vez mais urgente¹⁷⁴! A pluralidade de culturas que se adaptavam à fertilidade do município foi bem registrada pelo jornal *A Cidade*: o arroz, a cana de açúcar, o café, a sericultura, árvores frutíferas, o trigo e a erva-mate são as mais citadas. A criação de suínos também fazia parte do rol de atividade econômicas de peso do município. Todas essas possibilidades, dádivas de uma natureza farta, davam a Guarapuava a conotação de *Canaã*¹⁷⁵, ou seja, uma terra que se assemelhava à terra bíblica, prometida por Deus aos hebreus, conforme registrado no Antigo Testamento. A fartura e a qualidade de tudo quanto se produzia nas terras de Guarapuava embasa essa analogia, que também ligava-se à diversidade de culturas adaptáveis às condições locais de solo e clima:

“O leitor que abrir as paginas deste jornal e não conhecer de visa o nosso município certo terá a lembrança daquela cena bíblica em que dois homens robustos carregavam, um cacho descomunal de uvas produzidas na Terra da Promissão.

E terá acertado, com a imaginação, no juízo que fizer desta terra que os nossos poetas, inspirados na realidade dos fatos, chamaram-na, um dia, de terra de CANAA.

E terá o leitor justas razões de desconfiança ao deparar nas nossas colunas uma nota como esta ao lado de uma notícia sobre a herva-matte, de cana de assucar, de amoreira, de trigo, de arroz e de tantas outras culturas, que exigem, cada uma, clima bem diferente.

É que não sabem todos que temos, as margens do rio Iguassú produzindo cana de assucar numa media bem rara, campos

¹⁷³ *Abre-se o grande mercado norte-americano, para o consumo em grande escala do chá de matte.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 18 de novembro de 1934. Ano II. N.º 46. Pág. 01.

¹⁷⁴ *A Herva-matte.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 01 de julho de 1934. Ano II. N.º 26. Pág. 02

¹⁷⁵ *O Café de Campo Mourão.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de junho de 1934. Ano II. N.º 23. Pág. 01.

imensos criando gado, hervais infindáveis, 'louras searas de trigo', arrozais, e até cafezais no Campo Mourão."¹⁷⁶

A expectativa quanto ao café produzido em Campo Mourão, que então era distrito de Guarapuava, leva *A Cidade* a considerar que esse produto faria o mesmo sucesso que o trigo: “quando os governos rasgarem estradas para Campo Mourão os produtos da sua lavoura cafeeira irão, como o nosso trigo, surpreender o Paraná”¹⁷⁷. A produção era suficiente para o município, mas as pretensões eram maiores: falava-se que em breve haveria uma super-produção do grão que significaria o sucesso definitivo da lavoura, pois com a qualidade característica do café de Campo Mourão, quando a produção tivesse um grande volume, deixariam os preços difíceis de concorrência.

Em retorno de uma viagem ao distrito de Campo Mourão, “aonde fora matar a curiosidade de aquella eldorado paranaense desperta nos espíritos sempre voltados para a incommensuravel grandeza que nos aguarda”¹⁷⁸, Antonio Villaça, figura proeminente em Guarapuava, revela detalhes da viagem, preocupando-se em detalhar a pujança da agricultura da região e a precariedade das estradas que lhe dava acesso:

“[...] devemos nos lembrar que a producção do café no Campo Mourão já é maior do que se pensa, além do arroz e de todas as fructas próprias dos climas quentes.

As riquezas daquela zona são inenarraveis, só mesmo podendo fazer idéia, as pessoas que la tenha ido.

Eis o que ouvimos do Cel. Villaca para cujas palavras cheia de sadio patriotismo, chamamos a atenção de todos aquelles que têm, em maior ou menor grau, alguma parcella de responsabilidade na direcção politica e administrativa desta terra!

É lamentável, inexplicável mesmo o abandono em que tem ficado há mais de um século, aquella feracissima região que pode se constituir em futuro proximo no celeiro do Paraná.

Sabemos que o Dr. Affonso Camargo, tem a melhor bôa vontade para comnosco, mas torna-se necessario que os dirigentes de Guarapuava tomem com interesse e patriotismo a frente desta cruzada grandiosa que é trazer Campo Mourão para mais perto da civilização, por meio de uma estrada que encurte a distancia existente.

Precisamos pedir, rogar, instar, falar, gritar sempre e sempre, até que o eco dos nossos appelos se transforme mais

¹⁷⁶ Idem.

¹⁷⁷ Idem.

¹⁷⁸ *O Campo Mourão: a sua fertilidade assombrosa e as suas inimagináveis riquezas, são justo motivo de orgulho para Guarapuava. Uma palestra com o Cel. Antonio Villaça.* Jornal Correio do Oeste. Guarapuava, 12 de maio de 1929. Ano I. Nº 30. Pág. 01.

tarde em reboantes applausos, daquelles que vierem depois de nós.

Eis o que nos cumpre fazer... ”¹⁷⁹

O percurso fora feito com a companhia de João Bento, “*um valente e intrépido desbravador das mattas do Campo Mourão [...] [,] patriota pioneiro da nossa civilização*”¹⁸⁰ e do Sr. Portugal, inspetor de estradas. O relato de Antonio Villaça prima por relacionar a premência de construir estradas à qualidade e à quantidade da produção agrícola do distrito. Em momentos em que o município apresentava possibilidade real de desenvolvimento econômico, porém entravado pelas difíceis condições das estradas, a ferrovia torna-se um verdadeiro brado de reivindicação da inclusão de Guarapuava no movimento econômico estadual.

O transporte veloz seria capaz de inserir Guarapuava numa nova temporalidade, por possibilitar que elementos que simbolizassem a *modernidade* lá chegassem e por ser a forma mais eficiente de circulação da produção. A ferrovia seria a responsável por inserir Guarapuava no *tempo do capitalismo*, ou seja, em um período em que o desenvolvimento econômico seria algo de primeira ordem, gerando novas formas de lucro. Na construção desses domínios, o trabalho feito com regularidade e disciplina e a apropriação de recursos naturais são fatores que contribuiriam amplamente para a realização daquela finalidade. Assim, o Interventor Manoel Ribas, ao anunciar o que vinha fazendo no governo do Estado, diz:

“Abri estradas, conservei as existentes. Moralizei a administração. Procurei sanar alguns outros erros graves do passado como, para citar apenas dois, NÃO CONSENTINDO QUE SE COMETESSE O CRIME DE DEIXAR EM ABANDONO A ESTRADA DE FERRO DE GUARAPUAVA e o sub-ramal de Paranapanema. [...] Estivesse em mim, e eu, com a ajuda dos paranaenses, transformaria o Paraná na Chanaan que ele deve ser em futuro proximo, mercê do trabalho dos seus filhos, obra que fica reservada aos moços de minha terra.”¹⁸¹

A importância conferida por Manoel Ribas às estradas no seu governo relaciona-se à crença de que essas seriam estruturadoras do território e capaz de instaurar uma

¹⁷⁹ Idem.

¹⁸⁰ Ibidem.

¹⁸¹ Não consisto no crime do abandono da Estrada de Ferro de Guarapuava. Jornal A Cidade. Guarapuava, 01 de julho de 1934. Ano II. N.º 26. Pág. 01. Caixa alta do original.

temporalidade marcada pelo *progresso econômico*. É assim que *A Cidade* dosa em seus artigos tanto a preocupação com os avanços dos trilhos em direção ao oeste paranaense, quanto a fatura do que se produzia naquela região de tão difícil condição de escoamento de mercadorias. Sobre essa última, a distância que separava o sudoeste do Estado – produtor de cana-de-açúcar – de portos é um bom exemplo. Além da dificuldade de transporte da rapadura e da cachaça, havia também a de fazer chegar àquela região os maquinários que se empregavam na fabricação de açúcar e do álcool¹⁸². O Paraná dependia do açúcar de outros Estados e o Brasil importava gasolina. Era preciso reverter esse quadro utilizando-se as possibilidades do sudoeste paranaense:

*“O sudoeste paranaense lá está a espera dos homens de iniciativa para entregar-se a tarefa grandiosa de ser o formidável produtor de trigo, de assucar e de alcool motor. Paranaenses, brasileiros!! Bem-digamos a natureza que foi generosamente prodiga connosco e sejamos dignos no aproveitamento das riquezas latentes que no sudoeste de nossa terra, estão desafiando o nosso trabalho e as nossas iniciativas.”*¹⁸³

As riquezas da região mais ocidental do Estado existiam, na concepção dos homens públicos de Guarapuava, para serem revertidas em riqueza econômica. Era como se toda aquela pujança estivesse à espera do homem, que a usufruiria com o seu trabalho: era a lógica capitalista que deveria gerir as atividades econômicas. Acrescenta-se ainda que os discursos são construídos desconsiderando a presença de quem já estava no município, como se aquela terra fosse desprovida de presença humana. Assim, merecer a dádiva de possuir uma natureza tão pródiga significava aproveitá-la para o enriquecimento do Estado e do país. Nesse contexto, as estradas seriam fundamentais, pois garantiriam a comercialização da produção agrícola do município. Garantir que os diversos distritos de Guarapuava estivessem conectados com boas vias de comunicação era uma preocupação de primeira grandeza para aqueles que a governavam. Um exemplo, para se somar aos demais já apontados anteriormente, é o do distrito de Terezina, que é caracterizado da seguinte forma:

¹⁸² *O Sudoeste paranaense e a cultura de Cana de Assucar*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 01 de julho de 1934. Ano II. N.º 26. Págs. 01 e 04.

¹⁸³ *Idem*: 04.

“Logares dotados pela Natureza, com terras de prodigiosa fecundidade, rôxas por excelencia, onde se revela uma fartura paradisiaca em arvores frutifera, cana de assucar, engorda de suinos em grande escala e tambem, onde se cultiva a amoreira para a industria da criação do bicho da seda, já em franco desenvolvimento em Terezina e adjacências, grande parte neste Municipio, bananeiras em grande quantidade em produzindo regularmente por toda a zona, - a ligação á esta zona além de necessaria é imprescindivel.”¹⁸⁴

O arroz era outra cultura tida como de lucro certo em artigos de *A Cidade*. O período de plantio do arroz divergia do trigo, permitindo que os dois pudessem ser cultivados, sem prejuízo mútuo. Da mesma forma que acontecia com outras culturas, o problema consistia em primeiramente abastecer o Estado com o arroz que ali se produzia e para tanto não bastava que se produzisse em quantidade, mas era imprescindível uma estrutura de vias de comunicação que pudessem garantir tal intento. Isso feito, a questão passava ser escoar a produção para outras regiões do país e, quiçá para o exterior. Ao defender as possibilidades de êxito da cultura do arroz no município, *A Cidade* preocupava-se em relatar outros sucessos obtidos pela agricultura local, buscando experiências de sucesso para acalentar o desejo de prosperidade do arroz:

“Temos visto que o nosso municipio possui climas para todas as culturas. Nas margens do rio Iguassu planta-se com surpreendente sucesso a cana de assucar. · Dai saem, anulamente, milhares de quilos de cachaça, rapadura e outros produtos da rica gramínea transplantada, com exito feliz, da índia donde é ela originaria.

O trigo já não é mais uma promessa. Passou a ser uma realidade surpreendente. A nossa produção está suprindo o município e sendo exportada em grande escala.

Não longe estará tambem, o dia em que iniciaremos a exportação do nosso arroz. As nossas terras prometem, com a sua incalculavel fertilidade, um futuro brilhante para essa cultura. Em poucos climas se constata uma media de produção igual a nossa. Nas nossas terras o arroz produz numa media de 90 a 100 alqueires por alqueire de semente plantadas. Isso é apenas surpreendente.”¹⁸⁵

Ao descrever as possibilidades da agricultura, *A Cidade* não está apenas prescrevendo essa como a *vocação natural* do município, mas também incitando que se

¹⁸⁴ *Vias de comunicação*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 21 de outubro de 1934. Ano II. N.º 42. Pág. 01.

¹⁸⁵ *Cultivemos arroz*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de junho de 1934. Ano II. N.º 23. Pág. 03.

trabalhasse pela sua prosperidade. A crença que “*Guarapuava é ainda uma terra virgem para a exploração de diversos ramos de negócios. Há dezenas de empresas para se explorar. Falta entretanto iniciativa.*”¹⁸⁶, angustiava os responsáveis pelo jornal. Integrar Guarapuava ao ritmo do Estado, numa temporalidade marcada pelo trabalho assíduo e pelo progresso constante das atividades econômicas, implicava fazer da natureza *farta* daquela região uma fonte de enriquecimento estadual e de geração de lucro para o município.

Imbuídos dessa crença, os responsáveis pelo jornal ‘*A Cidade*’ publicavam com frequência artigos que incitavam a sericultura. Considerando-se que o Brasil era importador de seda, os bons preços oferecidos pelo mercado e as facilidades para o desenvolvimento de tal ramo de atividade, dizia-se que era injustificável que não se investisse na sericultura em Guarapuava. Acrescido a isso, a adaptabilidade que teriam os solos e climas do município, favoreceria os investimentos: “*Guarapuava pela sua situação climatologica pode ser dentro de um futuro bem proximo a maior exportadora de bicho da seda*”¹⁸⁷, ou “*possuimos ainda grandes glebas de terras incultas*”¹⁸⁸. A sericultura certamente escapava de um rol de produtos agrícolas *rotineiros*, vinculados à sobrevivência. Inserir-se no desejo de voltar a atividade agrícola do município para a exportação e para o lucro.

No entanto, o que era dominante nos artigos de ‘*A Cidade*’ que incitavam a sericultura era a afirmação de que era tão fácil lidar com amoreiras e bichos-da-seda que o trabalho poderia ser entregue a crianças. E ainda que a sericultura necessitava de tão poucos recursos e tão poucas terras que poderia ser realizado por um pequeno proprietário rural. Ou mesmo os pobres poderiam dedicar-se à sericultura, insistia o hebdomadário em muitas de suas edições¹⁸⁹. As facilidades da criação do bicho-da-seda são resumidas no próprio jornal:

“É essa uma industria que não pode ser despresada por nenhum agricultor ou mesmo pequeno criador. Trata-se realmente de uma industria facil de ser cuidada podendo ser entregue até as crianças. Quem possuir um pequeno amoral,

¹⁸⁶ *A Vila Guayra e os seus inimigos gratuitos*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de abril de 1934. Ano II. N.º 14. Pág. 02.

¹⁸⁷ *Sericultura: uma industria que pode ser cuidada por crianças*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 1º de julho de 1934. Ano II. N.º 26. Pág. 02.

¹⁸⁸ *Sericultura: o Brasil colhe 600.000Ks. de casulos e consome 10 milhões de Ks. de produtos de seda*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 07 de julho de 1934. Ano II. N.º 27. Pág. 02.

¹⁸⁹ Ver, por exemplo: *Sericultura: industria do pobre*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 24 de julho de 1934. Ano II. N.º 25. Pág. 02.

(as mudas ou sementes são distribuídas gratuitamente pelo Ministério da Agricultura) basta levantar um viveiro que se constrói de galhos de madeiras, pedir alguns milhares de óvulos à estação de Barbacena (que é também distribuído gratuitamente, posto aqui, sem necessidade de pagar fretes) e entregar a uma criança que cuide da colheita das folhas de amoreira para a alimentação dos bichos e será um grande industrial de seda.

*É como já temos dito, uma indústria que independe de capital. É o que se diz a indústria do pobre.*¹⁹⁰

O intuito de 'A Cidade' era fazer uma propaganda tal da sericultura que ela se tornasse corrente no município. E os primeiros resultados já podiam ser verificados: "hoje mais de uma dezena de lavradores cultivam, em grande escala, a amoreira de cujas as folhas se alimenta o bicho da seda"¹⁹¹. Somando-se as propagandas já apresentadas, as referências à sericultura primavam por citar experiências bem sucedidas em Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul, Goiás. Narravam a maneira como a criação se estabeleceu no Brasil ("É excusado dizer-se que a iniciativa da cultura da seda partiu de filhos da cultíssima Italia, residentes entre nós e que a iniciativa foi seguida por nipônicos, uns e outros pertencentes aos países maiores produtores da sêda. A indústria tem, portanto, tudo para prosperar entre nós"¹⁹²) e davam dicas de como produzir e obter bons lucros.

As criações de gado e suíno também eram tidas como atividades de grande vocação do município. Numa circular emitida pelo governo do Estado, em 1919, os municípios paranaenses são chamados a participar do incremento da produção de toucinho, banha e carne, visto a então escassez desses produtos na Europa, que então saía de uma grande guerra¹⁹³. O problema da carência de carne também era sentido na cidade de Guarapuava, conforme será caracterizado no próximo capítulo.

¹⁹⁰ *Sericultura: uma indústria que pode ser cuidada por crianças.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 1º de julho de 1934. Ano II. N.º 26. Pág. 02.

¹⁹¹ *Sericultura: indústria do pobre.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 24 de junho de 1934. Ano II. N.º 25. Pág. 02.

¹⁹² *Sericultura: medidas de proteção à indústria adotadas em varios Estados. – Exemplos dignos de imitação, por parte dos poderes públicos do Estado e do Município.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 5 de agosto de 1934. Ano II. N.º 31. Pág. 02.

¹⁹³ Correspondência emitida por: Secretaria de Fazenda, Agricultura e Obras Públicas. Directoria de Fazenda. Estado do Paraná. Circular N.º 1183. Curitiba, 08 de maio de 1919. O documento trata da escassez da carne de porco e gado e seus derivados, sentida na Europa a partir de 1917 e da expectativa que isso se prolongasse por mais alguns anos. No Brasil, a 'Delegação Executiva da Produção Nacional' era o órgão responsável por incentivar o aumento do número de animais abatidos com a finalidade de exportação. O documento aponta ainda que nos meses de janeiro e fevereiro daquele ano o Brasil havia exportado para a Europa 12.112:000\$000 (doze mil cento e doze contos) de carne e gordura de suínos.

Todavia, é ao nos depararmos com as fontes que reclamam a formação de uma ‘*associação de criadores*’ para congregar os pecuaristas do município, que se tem uma boa caracterização da importância atribuída à criação de bovinos e suínos. No ano de 1934, o jornal *A Cidade* publicou uma série de artigos visando discutir esse problema, lançando, inclusive, uma coluna denominada ‘*resposta ao inquérito d’A Cidade*’, na qual convidava os pecuaristas do município a opinarem sobre a situação da sua atividade no Estado e possíveis soluções. Entretanto, o jornal *O Pharol*, na década de 1920, já havia levantado tal problemática, incitando a formação de uma associação que pudesse fortalecê-los enquanto classe.

O jornal *A Cidade* identifica as dificuldades enfrentadas pelos pecuaristas do município embasado na necessidade de melhores preços tanto para os criadores quanto para os consumidores. Para tanto, uma solução seria eliminar os atravessadores. Outras questões apontadas pelo hebdomadário são a melhoria dos fretes e o pleito por amparo ao governo estadual. Auto-denominados de *classe desprivilegiada*, os pecuaristas desejavam ter a sua atividade valorizada, com possibilidades de concorrer com o gado de São Paulo, Minas Gerais e Mato Grosso e sem o perigo de contrair a peste que ameaçava o gado nos Campos Gerais. Sendo assim, “*precisamos valorizar os nossos produtos e isso nunca conseguiremos enquanto não tomarmos novos rumos que só mesmo em associação forte, pujante, podemos delinear*”¹⁹⁴.

As reclamações relativas ao descaso do governo estadual com a pecuária não diferem do descuido que aquele teria com as estradas que ligavam o oeste às demais zonas do estado e, em última instância, o abandono geral que se legava àquelas paragens paranaenses. Tais reclamações já nos são velhas conhecidas: os poderes públicos, a elite econômica e os representantes dos jornais que circulavam em Guarapuava consideravam que essa não estava inserida no movimento geral do Estado, pela sua distância dos grandes centros e falta de vias que facilitassem a comunicação. A solução é apresentada por *O Pharol*:

“[...] *Os impostos elevados que as classes productoras pagam desaparecem na voragem dos gastos desmetidos e ao em vez de lhes fornecer meios de comunicação para dar vazão aos seus productos, as estradas que possuímos tornam-se intransitáveis no inverno e no verão melhoram, é verdade,*

¹⁹⁴ *Respostas ao inquérito d’A Cidade*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 22 de julho de 1934. Ano II. N.º 29. Pág. 01.

mas quando o engenheiro geral, o sol, nos favorece com calor dos seus benéficos raios. [...]
*O desenvolvimento d'este futuroso municipio, deve-se repetir sempre, só será realidade no dia em que os transportes para os diferentes pontos onde cruzam os caminhos de ferro, fôr uma realidade, do contrario, caminharemos a passo de kagado, enquanto outros andarão com rapidez eletrica.*¹⁹⁵

A atenção do governo estadual era uma das grandes reclamações expressas nas fontes, ao se tratar da fundação de uma associação de criadores. Em outro artigo de *O Pharol*, o hebdomadário defende que Guarapuava possuía plenas possibilidades de formar tal associação: pecuaristas interessados e capital eram o que não faltavam. Junta-se a isso a crença nas condições naturais do município:

“[...] Guarapuava centro importante da industria no Estado, com pastagens magnificas, com clima e aguas iguaes as melhores do mundo, possuindo também excellentes estado sanitário, só reclamava uma estrada de ferro que com rapidez e a fretes reduzidos, levasse aos mercados os seus variados e esplendidos productos [...].
*É tempo pois, dos nossos criadores, unirem-se, formar uma associação que cuide seriamente dos seus interesses, até aqui completamente abandonados e prevendo o futuro grandioso que está aguardando ao nosso rico e fertilissimo municipio, trabalhar com afinco, por que da sua operosidade, somente colherão beneficios.*¹⁹⁶

Os propósitos que justificariam a fundação de uma ‘*associação de criadores*’ seriam o aumento quantitativo e qualitativo da produção e a viabilização de fretes seguros e rápidos para o seu escoamento. Ativados esses elementos, ter-se-ia como resultado maiores lucros, e esse seria, em última instância, a finalidade de todo o esforço por organizar os pecuaristas de Guarapuava. Norbert Elias defende a importância adquirida nas sociedades *modernas* e altamente industrializadas, da contagem cada vez mais rígida da passagem do tempo. Quanto mais desenvolvida uma sociedade é – no sentido de ter as funções sociais bem especializadas e com cadeias complexas de interdependência entre as suas diversas funções – mais o controle sobre o tempo se faz imprescindível¹⁹⁷. A partir desses apontamentos de Elias, pode-se destacar

¹⁹⁵ *Vias de comunicação*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 04 de junho de 1920. Ano II. N.º 32. Pág. 01.

¹⁹⁶ *Associação dos Criadores*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 22 de fevereiro de 1920. Ano II. N.º 14. Pág. 01.

¹⁹⁷ ELIAS, NORBERT. *Sobre o Tempo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

o esforço por suprimir distâncias no menor período de tempo possível – que em Guarapuava teve o seu signo máximo na imagem do trem –, é um indício de que tratamos de uma sociedade que almejava um maior desenvolvimento dos diversos ramos da sua organização.

A tese central defendida por Norbert Elias em *'Sobre o Tempo'*, é a de que o tempo não pode ser apreendido como um dado objetivo, pois a compreensão que se tem hoje dele é resultado de um longo processo histórico. Para tanto, o sociólogo traz à cena a experiência de percepção e marcação do tempo em sociedade *'primitivas'*, *desnaturalizando* a intensa disciplina que os seres humanos modernos têm em relação aos horários e a passagem do tempo. Sintetizando, *"nas sociedades relativamente simples, o código social comporta poucos sinais de caráter temporal, e os raros sinais que existem estão ligados sem exceção, a ocasiões precisas"*¹⁹⁸. Em contrapartida, o ser humano *moderno* é premido pelo tempo, percebido, cada vez mais, como veloz e avassalador: *"sentimos a pressão do tempo cotidiano dos relógios e percebemos – cada vez mais intensamente à medida que envelhecemos – a fuga dos anos nos calendários. Tudo isso tornou-se uma segunda natureza e é aceito como se fizesse parte do destino de todos os homens"*¹⁹⁹.

O tempo medido nos relógios e cronômetros, que escorre pelos calendários, regulando as atividades humanas, regrido o cotidiano de homens e mulheres, interiorizou-se de tal forma, que nos disciplinamos a ele sem questionarmos o seu caráter coercitivo. Não foi à toa todo investimento feito na *modernidade* em equipamentos que pudessem medir e controlar a passagem do tempo. O desenvolvimento das atividades econômicas dependia cada vez mais da fluidez com que se circulava pelos territórios (da própria nação e de outras). Nesse sentido, o conhecimento e o domínio do mecanismo de funcionamento do tempo se fez fundamental. Pensando na ferrovia enquanto um dos inventos *modernos* que visava obter controle do espaço – do território nacional –, através da supressão do tempo, Elias formaliza: *"quanto mais alta for a velocidade, mas curta será a travessia de um intervalo de comprimento igual"*²⁰⁰.

Norbert Elias faz referência no seu texto a uma senhora, originária da América do Sul em viagem pela Europa, que ficou surpreendida ao deparar-se com um relógio,

¹⁹⁸ Idem: 128.

¹⁹⁹ Ibidem: 11.

²⁰⁰ Ibidem: 96.

numa estação ferroviária alemã, que era capaz de marcar não só as horas e os minutos, mas também os segundos²⁰¹. Os trens encarnaram com muita propriedade não só o *poder* de suprimir o tempo, mas também de disciplinar as pessoas a sincronizarem as suas vivências e atividades ao ritmo dos ponteiros do relógio. Dessa forma, os relógios eram peças sempre presentes, por vezes em locais privilegiados, nas estações ferroviárias pelo mundo afora, participando do processo de introjeção da regulação do tempo. Elias denomina de *'fetichismo do tempo'* a noção que os homens *modernos* têm de que o tempo é algo independente da referência a um acontecimento ou processo qualquer, a uma seqüência socialmente padronizada:

“Esse fetichismo do ‘tempo’ é ainda mais reforçado na percepção humana pelo fato de que sua padronização social, sua institucionalização, inscreve-se na consciência individual tão mais sólida e profundamente quanto mais a sociedade se torna complexa e diferenciada, levando todos a se perguntarem cada vez mais, incessantemente, ‘Que horas são’, ou ‘Que dia é hoje’. Não seria difícil traçar as etapas de progressão que, partindo das clepsidras, dos quadrantes solares e de outras ampulhetas, e passando pelos relógios das igrejas, levou, no correr dos séculos, aos relógios de pulso individuais, pautando-se o comportamento e a sensibilidade dos indivíduos a cada etapa, com maior precisão e naturalidade, no tempo social institucionalizado. Antigamente, as exigências sociais eram atendidas por um pregoeiro público ou por campanários que, de manhã, ao meio-dia e à tardinha, convocam para a oração. Num estágio posterior, os relógios públicos é que passaram a indicar a hora, e depois acabaram indicando os minutos e até os segundos.”²⁰²

Sintonizado na importância da abertura de estradas, que garantissem rapidez e eficiência no processo de escoamento da produção, para um desenvolvimento econômico competitivo de Guarapuava, Lacerda Werneck sintetiza: *“as vias de comunicação [...] representam factor decisivo de aproximação dos povos”²⁰³*. Frederico Virmond de Lacerda Werneck era natural de Guarapuava, mas residia no Rio de Janeiro, onde ocupava um cargo importante no *Departamento Nacional do Café*.

²⁰¹ *Ibidem*: 77-78.

²⁰² *Ibidem*: 84-85.

²⁰³ WERNECK, Frederico de Lacerda. *Guarapuava. Aspectos Econômicos. Estradas de Rodagem*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 22 de novembro de 1936. Ano IV. N.º 151. Pág. 01.

Para orgulho de seus conterrâneos, Lacerda Werneck fora deputado federal²⁰⁴. Aquele homem tão *ilustre* na percepção dos jornalistas de *A Cidade*, mandava regularmente, no ano de 1936, artigos para serem publicados no hebdomadário de sua terra natal. Por viver no Rio de Janeiro, onde o ritmo de vida e a industrialização eram muito mais intensos que em Guarapuava, certamente o político tinha a sensibilidade relativa à passagem do tempo mais desenvolvida, de forma que lhe afetava mais o ritmo de vida pacato de Guarapuava. Preocupado com o desenvolvimento geral de Guarapuava, o conjunto dos artigos caracteriza-se por discutir o que Lacerda Werneck considerava os maiores entraves para o progresso de Guarapuava.

Os escritos de Lacerda Werneck nos interessam na medida que versam sobre questões relativas à problemática desse trabalho, em especial do presente capítulo. Questões como o isolamento, as características da natureza – solo, clima, vegetação –, a necessidade de transporte e colonização são marcas do seu texto. Em um artigo denominado “*Guarapuava – Terra de Ninguém*”²⁰⁵, ele lamenta o esquecimento que teria *sempre* marcado a relação do governo do Estado com o seu município natal. A solução estaria numa melhor representação política, feita por homens preocupados em lançar “*suas vistas por sobre a Serra da Esperança*”:

“Não serão as imensas riquezas naturais, cantadas em todos os tempos; nem a sua condição de excepcional ponto estratégico, tantas vezes verificada, que, realizando um milagre, hão de comover os governos para atender pedidos enunciados em tom de misericórdia.

Não fizeram até hoje: nunca o farão.

É essencial arregimentar uma força eleitoral que pèse na balança, para decidir dos pleitos, dando a Guarapuava a prerrogativa de entervir, em sua defesa, na escolha dos representantes do povo.

Então Guarapuava não mais será a ‘terra de ninguém’.

Terá escolas em profusão, boas estradas e estações de monta e campo de sementes – verá, ainda realizado o seu sonho dourado que constitui nesta altura a salvação econômica – a encantada estrada de ferro.”²⁰⁶

²⁰⁴ Ver: *Aniversário. Dr. Lacerda Werneck*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 22 de novembro de 1936. Ano IV. N.º 151. Pág. 01.

²⁰⁵ WERNECK, Frederico de Lacerda. *Guarapuava – Terra de Ninguém*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 11 de outubro de 1936. Ano II. N.º 145. Pág. 01.

²⁰⁶ *Idem*.

O trecho anterior introduz uma questão importante: o papel dos homens públicos como os legítimos planejadores dos rumos do município. Seria através da força e da intervenção política que o município poderia experimentar as mudanças desejadas. Seriam os homens públicos que fariam Guarapuava deixar de ser uma *'terra de ninguém'*, para passar a ter escolas, estradas, uma agricultura bem consolidada. Remetendo à falta de infraestrutura do município e à idéia de que esse fosse uma *'terra de ninguém'*, fundamenta-se o descrédito, expresso nas fontes, no trabalhador local e em suas vivências. É preciso nunca perder de vista que os políticos eram os legítimos provedores de boas coisas para o município, pois essa compreensão é fundamental para a reconstrução da sociedade em questão.

O próprio Lacerda Werneck, enquanto homem público, possuía legitimidade para opinar sobre a situação do município, mesmo sem ter um cargo que lhe exigisse isso. Utilizando sua *autoridade*, ele é taxativo: *"si os guarapuavanos descurarem esses problemas vitais do Municipio, ver-se-hão em breve, insulados na cidade e seus arredores, assistindo o possível desmembramento, pela partilha de sua riqueza e quiçá do seu território, absolvidos pelos municípios confinantes"*²⁰⁷. Considerando que uma das grandes virtudes do município era a sua grandeza territorial, ver-se restrito à cidade e seus arredores ameaçaria a própria importância de Guarapuava no Estado.

Quanto ao potencial de desenvolvimento agrário de Guarapuava, nos artigos de Lacerda Werneck, mostra-se constantemente associado à urgência de incrementar as vias de comunicação e à importância de se investir na colonização das terras de Guarapuava e de prover os recursos necessários aos agricultores. Nas palavras de Lacerda Werneck: *"temos em Guarapuava, na cultura da terra, uma riqueza imensa, cuja exploração proveitosa depende de recursos para o lavrador e transportes para os seus produtos"*²⁰⁸. Esses elementos associados seriam responsáveis por modificar significativamente as condições de vida e a situação econômica de Guarapuava. A abundância e a prosperidade experimentadas pelos colonos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul enchiam de esperanças e fortaleciam a crença de que o investimento na

²⁰⁷ WERNECK, Frederico de Lacerda. *Guarapuava. Aspectos Econômicos. Estradas de Rodagem*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 22 de novembro de 1936. Ano IV. N.º 151. Pág. 01.

²⁰⁸ *Guarapuava. Aspectos Econômicos Fomento da Produção Crédito e Transportes*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 01 de novembro de 1936. Ano IV. N.º 148. Pág. 01.

colonização era uma saída para o aproveitamento das potencialidades naturais que o município oferecia²⁰⁹.

Ao construir o domínio da instalação de imigrantes no município, Lacerda Werneck não se furta a caracterizar Guarapuava como uma terra propícia “*para os que buscaram trabalho e tranqüilidade*”²¹⁰, e sobre o seu habitante diz: “*mercê de taes notorios attributos o guarapuavano firmou o seu conceito de cidadão humanitario e hospitaleiro*”²¹¹. O município se mostrava pronto para receber braços dispostos para o trabalho, o que seria um importante passo para a concretização de sua ‘*aspiração máxima*’, ou seja “*tornar o Município de Guarapuava forte e respeitado*”²¹². Para além desses dispositivos que indicavam que Guarapuava e seus habitantes saberiam receber aqueles que naquelas paragens fossem se estabelecer, Lacerda Werneck não deixa de festejar as ‘*excepcionais*’ qualidades das reservas naturais paranaenses e o ‘*milagroso*’ posicionamento geográfico que contemplava²¹³.

Defendendo que era raro encontrar lugares que, como Guarapuava, tivesse a *conexão entre os diversos elementos que estavam na base da riqueza dos povos*, Lacerda Werneck clama pela colonização do município:

“Os meios de impulso á producção estão, entretanto, na dependencia de braços para o trabalho.

Guarapuava se ressentida da falta de trabalhadores porque não tem, nunca teve, colonisação.

O crescimento vegetativo da sua população, somado ao numero insignificante daquelles que procuram espontaneamente o Município, não basta para as exigencias normaes do trabalho rotineiro [...].

O primeiro passo seria, pois, ampliar a colonisação, garantindo maior producção, meio mais rapido de augmentar a população.

Seria imprescindivel promover, por via directa ou indirecta, uma intensa propaganda do município; criar vantagens imediatas para a cultura de terras distanciadas, aliviando o pesado encargo dos transportes, com boas estradas.

²⁰⁹ Ver: WERNECK, Frederico de Lacerda. *Guarapuava. Produção Agrícola*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 08 de novembro de 1936. Ano IV. N.º 149. Pág. 01.

²¹⁰ WERNECK, Frederico de Lacerda. *Guarapuava. Aspecto Social*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 18 de outubro de 1936. Ano IV. N.º 146. Pág. 01.

²¹¹ Idem.

²¹² Idem.

²¹³ WERNECK, Frederico de Lacerda. *Guarapuava. Aspecto Economico Geral*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 25 de outubro de 1936. Ano IV. N. 147. Pág. 01.

É tempo de encaminhar a actividade dos guarapuavanos, obdecendo ao rithmo de progresso e da civilização para a agricultura intensiva.

Somente ella assegurará o desenvolvimento das riquezas latentes do Município, propiciando a seu tempo, matéria prima para o surto industrial que se há de seguir."²¹⁴

Os colonos seriam marcas da nova *temporalidade* que se queria instalar em Guarapuava: o velho e gigantesco município do oeste do Paraná preocupava-se em apertar o passo para alçar a posição de destaque no Estado que, acreditava-se era sua de direito. Afinal, *"é desconcertante confrontar a condição retrograda, em que se encontra Guarapuava secular, com o progresso vertiginoso verificado, em cidades de 4 ou 5 anos de existencia, no Estado de São Paulo ou mesmo no Norte do Estado"*²¹⁵. Afinal, ter um município populoso aumentava o sentido de importância de Guarapuava, pois era sinal de crescimento e prosperidade. O *vazio* caracterizava uma terra esquecida, abandonada, entregue ao ritmo pacato da natureza. A locomotiva traria consigo a velocidade, o movimento, uma economia próspera, um município populoso.

Os artigos de Lacerda Werneck, sempre colocados em destaque nas páginas de *A Cidade*, estavam em consonância com os demais artigos publicados no hebdomadário. Aquele foi um incansável defensor da urgência de se colonizar as terras de Guarapuava, que juntamente com a ferrovia significariam a realização, enfim, do sonho de modernizá-la. A questão da colonização foi posta como tão crucial para o desenvolvimento do município que foi objeto de interesse de todos aqueles que se proclamavam interessados em providenciar o *melhor* para ele. Exemplo que não pode faltar é Affonso Alves de Camargo, que declarou sobre a importância de colonizar o Paraná:

"Um dos nossos maiores problemas é sem dúvida, o que se refere á colonização do Estado – diz nos S. Ex. Temos para uma área de 200.000 kilometros quadrados, apenas 1.100.000 habitantes... Precisamos colonizar as excellentes, as gordas terras do Paraná. O nosso clima é, em grande parte do Estado, quase que europeu, a mais de 1200 metros de altitude e com tres a quatro mezes no anno de temperatura muita baixa, a ponto de nevar. São estas condições as mais adequadas para os emigrantes do norte da Europa, os

²¹⁴ Idem. Ibidem.

²¹⁵ Idem. Ibidem.

*allemaes, os escandinavos, os polonezes, demais povos das margens do Báltico ou do Mar Negro.*²¹⁶

Ao aproximar a qualidade climática do Paraná da europeia e apontá-la como ideal para alemães, escandinavos e poloneses idealizá-se os grupos que seriam os legítimos colonizadores do estado e do município de Guarapuava, aptos a contribuir para o seu crescimento econômico. No entanto, a importância de colonizar Guarapuava foi construída também a partir do descredenciamento do trabalhador nacional. Fixemos atenção em algumas passagens que o caracteriza: *“nosso caboclo [é] de índole pouco inclinada ao trabalho constante, principalmente do cultivo da terra”*²¹⁷. A desqualificação do trabalho do ‘caboclo’ era uma forma de justificar a colonização. Todavia, ao indicar que o colono seria bem-vindo, a estratégia transforma-se e o trabalhador local é então representado como um bom anfitrião: *“os guarapuavanos [...] não temem a concorrência; recebem de braços abertos os novos elementos que, hombro a hombro aqui queiram lutar pelo engrandecimento da Pátria”*²¹⁸. A hospitalidade dos habitantes de Guarapuava não minimiza a angústia por tornar o município amplamente povoado, nem tão pouco retira do imigrante o papel de seu legítimo colonizador. Até porque, o agricultor nacional não teria o *espírito mercantil*, tão importante para o desenvolvimento econômico de Guarapuava:

*“[...] o agricultor é um homem que não dispõe de tempo nem de meios para vir trazer ao Mercado o pouco que lhe sobra do proprio consumo, tendo por isso de vender pelo preço que o primeiro especulador lhe oferece aquillo que poderia reputar bem melhor se elle proprio viesse trazer ao mercado.”*²¹⁹

O transporte de mercadorias tão afetas a perecer rapidamente e a distância do local de venda, dificultavam o agricultor em levar os seus produtos até os consumidores e facilitava a entrada de um outro personagem em cena, o atravessador, que obtinha o maior lucro e impedia o desenvolvimento do agricultor. A desqualificação do agricultor também se dava por esse não cumprir os requisitos de laboriosidade desejados:

²¹⁶ *O Paraná e seus problemas: afirmações e esperanças do presidente Affonso Camargo.* Jornal *O Correio do Paraná*. Guarapuava, 12 de janeiro de 1930. Ano II. N.º 63. Pág. 01.

²¹⁷ *A Herva-matte.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 15 de junho de 1934. Ano II. N.º 23 Pág. 06.

²¹⁸ *Tópicos Semanais. Onde estão os verdadeiros fatores?* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 08 de junho de 1941. Ano II. N.º 74.

²¹⁹ Relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, janeiro de 1923: 02.

“Nossos agricultores, dispersos pela vasta estenção do Município, não possuem esse espirito mercantil que caracteriza o colono estrangeiro, os quais alem da sua maior lavoura, seja centeio, milho, feijão ou uva, que cultivam com especial cuidado, ainda aproveitam os pequenos productos de hortas, pomares, etc, com que, em regra, supprem suas despesas ordinarias, representando aquella a parte garantidora de sua prosperidade.”²²⁰

A organização dos colonos estrangeiros para o trabalho chocava-se com a dos brasileiros que viviam dispersos pelo território, dispersos para o labor, sem o necessário empreendedorismo para gerar lucros para si e, por consequência, para o município. A preocupação em circunscrever e significar o trabalho do agricultor no conjunto das fontes se deve a uma concepção de que o seu trabalho, bem como o dos demais habitantes de Guarapuava são construtores do município e, portanto, teriam um papel a desempenhar como modificadores em potencial da sua materialidade e de tudo aquilo que se mostrava incômodo nas fontes.

O desejo era reinscrever a agricultura numa nova temporalidade, apontada para a produtividade, a prosperidade e o lucro. Para tanto, os estrangeiros – aqui entendidos como europeus – seriam peças angulares. Eles teriam o *espirito mercantil*, tão requisitado para a prosperidade do município, cultivavam culturas mais acertadas, mais propícias à garantia tanto do sustento familiar quanto do comercial. A passagem a seguir permitirá perceber o contraponto marcado entre o tipo de agricultura que seria praticada pelo colono estrangeiro, que já foi caracterizada, e a agricultura típica do colono nacional:

“Nossos agricultores assentam toda a sua economia nas aventurosas roças, sujeitas a toda a sorte de riscos, entre os quaes os mais provaveis são os estragos produzidos por seus propios animaes ou dos vizinhos, pois, todos querem criar e plantar ao mesmo tempo, e, em logar de fazerem as necessárias cercas, perdem maior parte do tempo em solicitar providencias das autoridades, para que estas obriguem o seu vizinho a construir os fechos que mais lhes convem.”²²¹

A prática de desqualificação do trabalho dos agricultores de Guarapuava (os brasileiros) é flagrante na passagem anterior. A precariedade da técnica e dos resultados,

²²⁰ Idem. Ibidem.

²²¹ Idem. Ibidem.

a falta de perspectiva quanto o futuro da agricultura, o caráter precário com que essa atividade vinha sendo desenvolvida, eram discursos que participavam ativamente dessa desqualificação. No entanto, por vezes, as fontes registram uma adaptação do agricultor nacional ao cultivo de culturas que fugiam às mais rotineiras:

“O lavrador nacional, tão rotineiro a principio, já vem se convencendo de que as nossas terras prestam-se admiravelmente para outras plantações, que não sejam somente milho e feijão. Justifica isso porque elle já semeia trigo também e faz outros ensaios de valor na lavoura.”²²²

Poder-se-ia pensar que tal reconhecimento indicaria uma certa maleabilidade, ou seja negociações no processo de constituição do trabalhador ideal. Todavia, mais do que um crédito ao trabalhador nacional, a passagem anterior reafirma que as características desejáveis no cultivo do solo são aquelas que identificavam o colono, e ao trabalhador nacional caberia adaptar-se ao padrão de trabalho eleito como ideal. É um indício de que, conforme pode ser percebido no fragmento anterior, se nem sempre os discursos estabelecem uma relação de oposição entre o brasileiro e o estrangeiro, é certo que eles são sempre de alguma forma diferenciados. Isso porque os trabalhadores nacionais precisavam ser uniformizados, disciplinados para o trabalho.

Os trabalhadores nacionais teriam ainda o papel de *‘pioneiros da civilização’*, abrindo caminho para a futura instalação de imigrantes:

“Os modestos nacionais, premidos pela valorização das terras n’outras regiões e sem uma direção organizada que os oriente, entranham-se pelo sertão infinito, onde vão fundando rústicas moradas, praticando assim, inconscientemente o valorado papel de pioneiros da civilização, arrastando os mais asperos perigos de primeiro contato do homem com a selva virgem e desbravando a matta agreste, de onde uma dia serão, provavelmente, escurraçados para prosseguirem a sua engente faina, deixando o campo preparado para a localização do feliz colono”²²³

Enquanto os trabalhadores nacionais são caracterizados como *modestos, sem direção* e de *rústicas moradas*, os estrangeiros são definidos como *felizes*. A diferença

²²² *A Cidade nos Distritos. Laranjeiras. Jornal A Cidade. Guarapuava, 02 de setembro de 1934. Ano II. N.º 35. Pág. 03.*

²²³ Mensagem do prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, 10 de abril de 1922: 04.

entre eles justificaria que os primeiros fossem '*escorraçados*' para o estabelecimento do europeu. No entanto, os nacionais desempenharam o importante papel de desbravadores das matas agrestes e das selvas virgens, fazendo o reconhecimento do território. Graças a esse trabalho, oitenta famílias de poloneses haviam se instalado apenas na colônia *Amolla Faca* em menos de um ano, *fascinados pelas risonhas perspectivas de um proximo futuro de prosperidade que o nosso meio offerece*"²²⁴, anunciava um relatório assinado pelo prefeito Arlindo Ribeiro em 1922. É assim que, a *civilização* e a *modernidade* não se estabeleceriam-se em terras '*vazias*', mas *atropelaria* vidas que já estariam lá estabelecidas, caracterizando o caráter brutal e cruel que a *modernidade* pode apresentar.

A construção de um novo ordenamento para Guarapuava, regido pela lógica da *modernidade*, implicava na introdução de novos saberes, novas formas de efetuar velhas atividades. O trabalho da agricultura não mais poderia ser gerido pela lógica da subsistência, mas dever-se-ia definir quais culturas eram as mais propícias, renderiam maiores lucros. O trabalho também seria exercido com constância e disciplina. Ver-se-á num próximo capítulo que novas construções no centro urbano de Guarapuava se constituiriam como um grande signo de *modernidade*. Os novos saberes que seriam introduzidos no município são tão construtores de uma nova paisagem quanto as construções cheias de estilo e impactantes. Enquanto os colonos estrangeiros *cultivavam suas lavouras com especial cuidado, visando a prosperidade*, os brasileiros eram responsáveis por *aventurosas roças, sujeitas a toda a sorte de risco*. Os primeiros tinham iniciativa e conseguiam resolver por si próprios as questões relativas a sua sobrevivência enquanto os outros se mostravam dependentes do poder público, que tinha de estar sempre presente, resolvendo quimeras entre vizinhos.

Na construção desses domínios, no cruzar de discursos que forjam colonos europeus laboriosos em contrapartida a brasileiros nada afetos ao trabalho, sem perspectivas e sem *espírito mercantil*, tem-se um processo seletivo e excludente visando construir o habitante legítimo para Guarapuava. Assim, ao se descartar o trabalhador nacional descarta-se também um certo tipo de vivência em prol do imigrante que ajudaria a instalar no município o tempo do trabalho, do futuro e da locomotiva. De qualquer forma, o incentivo à imigração era importante porque "*o município tem*

²²⁴ Idem. Ibidem.

população, mas muito esparsa em vista da sua extensão”²²⁵. Ou seja, precisava-se de mão-de-obra para desenvolver economicamente a região oeste do estado – afinal, o trabalho era um elemento imprescindível para a construção da *civilização* e o imigrante europeu foi eleito como o legítimo colonizador das terras de Guarapuava por cumprir o requisito de laboriosidade desejado. Juntamente com a colonização, a estrada de ferro aparece sempre como elemento constituidor da civilização em Guarapuava, conforme o jornal *A Cidade*:

“Só com a colonização desenvolvida, seríamos riquíssimos; o que será porêm, se ainda com a colonização tenhamos breve, esse elemento propulsor de progresso imediato: a Estrada de Ferro?”

Não nos cansaremos de repetir que, esses dous objetivos, estrada de ferro e colonização, devem ser conjuntamente realizados.

Mais ainda ahi está Marrecas, um dos mais próximos distritos, exigindo colonias, á falta de boas vias de comunicação. Ali está Hervalzinho, um dos nossos mais ricos distritos, exigindo a colonização daquele como única saída para a cidade, que sò a colonização em Marrecas lhe pode facilitar.”²²⁶

Ferrovia e colonização eram esforços conjuntos do mesmo projeto de desenvolvimento de Guarapuava. Juntas seriam responsáveis por tempos de prosperidade. A lógica de vincular a construção do caminho de ferro à colonização do município – compreensível se pensarmos no desejo de instaurar o tempo da produtividade, do trabalho, do lucro, da circulação de mercadorias –, também norteava os interesses dos grupos interessados em imigrar para Guarapuava. É assim que o General Strzemienski que, a serviço do consulado da Polônia, chefiava a comissão que estudava as possibilidades de trazer levas de poloneses para colonizar regiões do Paraná, explica o seu interesse por Guarapuava: *“o nosso interesse está justamente no de servir os nossos agricultores de uma estrada de ferro, que percorra ao menos as*

²²⁵ *Organização Partidária. Rasão de Fracasso. Jornal A Cidade. Guarapuava, 27 de dezembro de 1936. Ano IV. N.º 156. Pág. 03.*

²²⁶ *Colônias. Colônias. Jornal A Cidade. Guarapuava, 09 de fevereiro de 1936. Ano IV. N.º 110. Pág.01.*

proximidades das terras em que vão se localizar”²²⁷. Dessa forma, a ferrovia constituiu-se como um fator importante de atração do imigrante²²⁸.

Em outra ocasião, sendo entrevistado por *A Cidade*, o General Strzemienski reafirma a crença que Guarapuava seria o lugar ideal para receber os seus conterrâneos e diz acreditar que o ramal Riosinho-Guarapuava em breve seria uma realidade²²⁹. No entanto, ele compartilhava da opinião de que sem a estrada o município continuaria longe de concretizar o afã do *progresso* e da *modernidade*:

“Do contrário [sem a construção do ramal Riosinho-Guarapuava] seria atirar aos azares de regiões isoladas do progresso e desviadas dos centros consumidores os nossos colonos.

Queremos a grandeza do Paraná. Sò uma terra prospera teremos teremos colonias florecentes. Prosperidade sem caminhos de ferro não se concebe.”²³⁰

A ligação entre os dois elementos, quais sejam, a colonização e a ferrovia, seria tão íntima que, nas palavras do General Strzemienski, “*quem não tem em mira ou projeto um grande colonisação não deve pensar em construir estradas de ferro*”²³¹. Ao mesmo tempo, *A Cidade* insiste: “*olhem para esses campos, olhem para as nossas possibilidades infinitas*”²³². A associação entre os dois elementos anteriormente citados [colonização e estrada de ferro] e o elemento apresentado na passagem anterior – as possibilidades oferecidas pela natureza –, constroem o cenário que deflagraria o *novo tempo* que se almejava. Enquanto um projeto conjunto, os colonos não poderiam estar desprovidos de estrada de ferro, para que tudo aquilo que o seu espírito laborioso produzisse tivesse mercado.

Os discursos também se articularam no eixo passado-futuro. É assim que, a premência de lavrar a terra, rasgar os sertões e de construir estradas gerou uma ampla documentação que, se por um lado voltava-se para o passado ao reclamar que

²²⁷ *Ramal Riosinho-Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 18 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 06. Pág. 01.

²²⁸ Correspondências enviadas da Câmara Municipal de Guarapuava para a prefeitura, em forma de leis, pareceres ou informativos, ajudam a compreender a importância depositada à colonização do município e dão detalhes da forma pela qual essa se concretizaria.

²²⁹ *O Caminho de Ferro para Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 25 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 07. Pág. 01.

²³⁰ *Idem*.

²³¹ *Ramal Riosinho-Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 18 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 06. Pág. 01.

²³² *Moinhos e transportes!* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 08 de julho de 1934. Ano II. N.º 27. Pág. 01.

“Guarapuava sempre foi esquecida”²³³, por outro fundamentava a ânsia de um futuro de realizações, identificando que apenas em uma temporalidade vindoura valeria a pena viver:

“Para Guarapuava è de incauculavel beneficio a terminação da estrada de ferro, que vai atrair naturalmente, correntes emigratorias, gente nova, grandes capitaes e novas mentalidades que virão entoar conosco o hino da nossa grandeza material, economica e intelectual.

Novas fontes de rendas se abrirão para o Estado nas industrias que nascerão.

Novos recursos para os que penam angustiados pela falta de trabalho surgirão, milagrosamente, em consequencia da estrada de ferro.

O transporte rapido, seguro e barato, garantindo a facil exportação dos produtos, incentivarà todas as industrias do município.

Virão depois as explorações das riquezas do sub-sólo.

A ágata, o ouro, o cobre, o petroleo e outras riquezas ainda não descobertos terão a sua exploração. E Guarapuava marcarà uma éra de fartura, de abastança nunca vista dado as suas imensas possibilidades.

*Aguardemos pois, confiantes, os novos destinos que a estrada de ferro vem imprimir à nossa terra.”*²³⁴

A estrada de ferro seria o elemento que deflagraria as transformações que se desejava para Guarapuava. Com a sua chegada, viriam também gente, mentalidades e capitais novos. Indústria e trabalho não faltariam. A era da fartura e do progresso de Guarapuava também seria marcada pela exploração do subsolo. Tudo isso porque o transporte ferroviário seria *seguro, rápido e barato*: características importantes para fazer o município competitivo, para inseri-lo na lógica capitalista.

No fragmento anterior, mais uma vez, a colonização é posta como elemento fundamental para o crescimento econômico de Guarapuava. Registros sobre a questão da colonização foram encontrados em uma quantidade significativa de fontes no tempo em que estive pesquisando em arquivos. Essa era uma questão que movia esforços e articulações, pois era central para o desenvolvimento local – pelo menos era dessa forma que os discursos foram construídos. O colono se ligaria à terra e dela tiraria proveito para o seu sustento e o engrandecimento econômico de Guarapuava: “*d’hai* [da

²³³ *Queremos todas as estradas que nos puderem dar. Não nos interessam as que nos prometem sem poder construir.* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 02 de maio de 1934. N.º 07. Pág. 04.

²³⁴ *Salve Guarapuava!* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 29 de abril de 1934. Ano II. N.º 16. Pág. 16.

concessão de terrenos foreiros para imigrantes] *resultará grande benefício para a Municipalidade no sentido de tirar proveito de seu rico patrimônio.*"²³⁵, sentença Arlindo Ribeiro, prefeito em 1923.

Romualdo Baraúna, prefeito de Guarapuava em 1921, assinou um interessante documento em 17 de janeiro daquele ano: trata-se de dez folhas manuscritas em que se propunha defender a urgência de se colonizar o município. A riqueza de informações e a forma como tal fonte foi construída fez com que ela fosse escolhida para uma análise mais minuciosa sobre a imigração no município. Assim, o interesse do consulado polonês nas terras de Guarapuava é introduzido com a passagem a seguir:

*“Encontra-se nesta cidade e a nós já dirigiu-se o Snr. Ladislau Radecki, investido pelo Snr. Cônsul Polaco nas funções de seu representante oficial, [...] e me parece oportuno o ensejo para um entendimento com esse delegado, no sentido de ficarem para logo assentadas as boas bases dos serviços de nossa colonização, tendo assim próximo a sua execução, atendendo a que a natureza e a magnitude do assumpto não comportam um prejudicial adiamento.”*²³⁶

A colonização polonesa vinha ao encontro das expectativas do poder político local que, conforme já dito anteriormente, via no europeu o legítimo colonizador das terras do município e o caminho irremediável para o sucesso econômico de Guarapuava. Assim, o prefeito defendia perante os camaristas, *“o empenho e o carinho que ao Paraná desperta o povoamento de seu mirífico solo e o cultivo de suas feracissimas terras”*²³⁷.

A crença no trabalho enquanto transformador da vida, modificador de paisagens, garantidor da sobrevivência, norteador do cotidiano ajuda a entender a preocupação em eleger e providenciar que Guarapuava fosse habitada sem adiamentos por grupos considerados legítimos, ou seja, que tivessem no trabalho a sua principal característica. Até porque, para desconsolo da elite política de Guarapuava, os agricultores nacionais não correspondiam à laboriosidade desejável. Por isso o trabalho de desqualificação desses, em prol dos estrangeiros, que quando chegassem em Guarapuava ativariam as

²³⁵ Relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, janeiro de 1923: 04

²³⁶ Relatório emitido pelo prefeito Romualdo Baraúna aos camaristas. Guarapuava, 17 de janeiro de 1917: VIII-IX. Em anexo encontra-se a carta emitida pela consulado polonês em Curitiba autorizando o Sr. Ladislau Radecki a negociar a vinda de imigrantes poloneses para Guarapuava.

²³⁷ Idem: VII.

transformações necessárias. No tempo do trabalho, da locomotiva e do progresso, a *modernidade* viria para solapar as vivências de quem já estava instalado no município. Assim, era urgente, pois, que homens aptos ao trabalho retirassem da terra tudo que essa poderia oferecer:

“Exploremo-a [a terra], portanto, porque commigo heis de convir em que triste e infelizmente testemunhas somos duma precária e impressionante situação que nos oferece o contraste desolador de tantas manifiencias e fertilidade da terra e de tanta criminosa enercia dos homens, de tanta fartura de trabalho e tanta escassez e negligencia de seus elementos!”²³⁸

O contraste entre a quantidade de trabalho a realizar e a indisposição dos homens para fazê-lo, caracterizava uma situação que se mostrava cada vez mais insustentável, pois o trabalho seria a mola propulsora das transformações que se desejava para Guarapuava. Assim, o trabalho, enquanto regulador do cotidiano e identificador dos sujeitos, demarcava a legitimidade do viver em Guarapuava e seria constituidor de uma nova paisagem. Explorar as possibilidades da natureza aparece como um imperativo para homens que compreendiam que o potencial natural existente nas demarcações de um dado recorte geográfico estava a serviço do seu desenvolvimento. Dessa forma, trabalho e riquezas naturais estavam indissociáveis na construção do *sentido de ser* de Guarapuava, na medida que ambos se remetem e se cruzam no processo da constituição territorial.

Ressalta-se que a importância do trabalho em Guarapuava, no contexto aqui analisado, está basicamente ligado a dois fatores: primeiramente, tal importância está inscrita no fato do trabalho ser produtor de novas riquezas:

“[...] aquele que respeita o fomento da industria do solo-fonte primordial e emanadora da properidade de todos os povos, mediante o aparelhamento pela prática racional, assíduo e inteligente trabalho d’onde haurem todas os optimos fructos que a terra “dadvosa e boa” nos garante em sua pasmosa feracidade.”²³⁹

²³⁸ Idem: II-III.

²³⁹ Idem: II.

As novas riquezas viriam, portanto, da utilização da *terra dadivosa e boa* – que já seria, por si própria, um *bem* precioso. Sendo assim, Guarapuava possuiria meios *naturais* para seu desenvolvimento, o que dava uma conotação de *predisposição* à uma grandeza e uma importância entre os demais municípios do estado, visto que as dádivas da terra garantiriam os *ótimos frutos* esperados. A naturalização e a predisposição das terras de Guarapuava ao desenvolvimento são estratégias de persuasão discursiva, na medida que constroem uma sensação de que o progresso seria irremediável, um estágio pré-estabelecido a se alcançar, bastando haver braços fortes de trabalhadores para concretizar as promessas do solo.

Por outro lado, o solo seria o elemento que *naturalmente* promoveria a prosperidade dos povos, de forma que esse era tido como uma das riquezas mais importantes de uma nação. Guarapuava constituía as características do seu território lançando mão de uma série de recursos, entre eles encontrava-se a valorização daquilo que havia sido provido pela natureza, que independia do trabalho humano. Pensar-se habitante de um município de tão bons potenciais naturais acalentava as sensações de que se é diferente, especial, escolhido, predestinado, e ajuda a delimitar a fronteira entre o *eu* e o *outro*, ou seja, permite demarcar o que te faz diferente e fundar aí o seu *sentido de ser*, a sua *identidade*.

Ao caracterizar o trabalho como *racional, assíduo e inteligente*, o documento permite que seja visualizado o segundo fator considerado importante na insistência de se inscrever o trabalho como elemento obrigatório na paisagem desejável. Imprimir no homem as marcas da racionalidade, assiduidade e inteligência é sinal do esforço de se forjar um novo tipo de vivência humana, que se distinguisse da praticada pelos trabalhadores nacionais, previamente já apresentados neste trabalho. Os indivíduos são recortados e formatados para o trabalho, de forma que esse se torna o principal responsável por significar o homem e por lhe atribuir sentido à existência. Um trabalho, uma profissão são capazes de sedimentar o homem, dando-lhe um *lugar* no mundo, uma identidade e nada melhor para o controle social do Estado que homens bem encaixados na estrutura social.

Não é pretensão dessa pesquisa avaliar a ligação dos moradores de Guarapuava com o seu ofício, se eles tinham no trabalho um lugar fixo de identificação, ou se possuíam linhas de fuga, válvulas para escape dessa formatação. Enfim, qual o papel do trabalho no cotidiano dessas pessoas. O que se pretende aqui demonstrar é o esforço de se formatar as pessoas para o trabalho, como atividade que encerrasse a finalidade

humana. Esse esforço está diretamente sintonizado com o desejo de se inserir Guarapuava numa nova temporalidade, gerida para o futuro e para o progresso, na qual o trabalho seria um dos principais agentes fomentadores.

Norbert Elias, num belo estudo, explicita que a racionalidade não é algo inerente ao ser humano, mas que esse passou a se perceber e se representar como um ser racional a partir da Renascença²⁴⁰. Isso significa dizer que a idéia tão sedimentada em nossos tempos de que o que nos distingue dos outros seres vivos é a razão é, na percepção de Elias, uma invenção, uma construção fruto de um longo processo histórico. Dessa forma, poder-se-ia ter elegido um outro elemento qualquer para se construir e marcar a identidade humana. Voltando-nos para as questões mais específicas dessa pesquisa, a percepção do trabalho enquanto um ato racional, que exige assiduidade e inteligência, é histórica. Ou seja, ao se associar esses termos ao trabalho se está demarcando que o que se desejava é uma forma de trabalho somente possível de ser concebida na modernidade, quando houve a emergência do ser humano como um ser racional.

A respeito disso, deixemos falar o próprio Norbert Elias: “*A idéia tradicional de uma ‘razão’ ou ‘racionalidade’ de que todas as pessoas são dotadas por natureza como uma peculiaridade inata da espécie humana e que ilumina todo o ambiente como um farol conforma-se muito pouco aos fatos observáveis*”²⁴¹. Avançando nas leituras desse sociólogo, fica caracterizado que esse processo do ser humano se perceber como ser racional mantém íntimas relações com o seu processo de individualização, outra característica da modernidade e que o distingue de outros momentos históricos cuja vivência era marcada pela questão grupal, ou seja, se pensava e se agia do ponto de vista do ‘nós’.

É dessa forma que, quanto mais o ser humano se individualiza mais forte fica também a sua sujeição ao autocontrole e a ser controlado, desenvolve-se o indivíduo *centrado, racional, controlado e ciente de si*. Cada vez mais, ao longo dos séculos – Elias aponta para o período que vai do século XV ao XVII como grande palco desse processo, apesar de não se restringir a esses²⁴² – o homem se sente *externo, separado, e independente do mundo*. É o indivíduo se construindo e passando a existir também enquanto categoria de análise para os pesquisadores.

²⁴⁰ ELIAS, Norbert. *A Sociedade dos Indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, s/d.

²⁴¹ Idem: 71.

²⁴² Idem: 85.

Assim se pode compreender a própria necessidade de se planejar o futuro individual ou de um grupo, conforme faziam os prefeitos de Guarapuava nos relatórios, correspondências e atas e as suas tentativas de normatizar e trazer as práticas sociais a uma racionalidade, a um padrão de aceitabilidade. A razão enquanto gerente e norteadora da vida caracterizava o viver *moderno* no qual se desejava inserir Guarapuava. Na verdade, somente uma vivência controlada pela razão fazia sentido, porque viver cada dia sem se preocupar com o amanhã não tiraria Guarapuava da mesmice em que ela se encontrava. Para se verificar isto, basta analisar como se mostrava condenável a vida dos agricultores do município, que segundo as fontes pesquisadas e já apresentadas, não tinham perspectivas, não racionalizavam o seu tempo nem seu trabalho. Em contrapartida o trabalhador imigrante era festejado pelo seu potencial de planejar a produção e se disciplinar ao trabalho.

“Há boas razões para crer que o modo de vida específico dos Estados nacionais industrializados está ligado a tipos muitos específicos de imagem do homem e de autoconsciência individual que claramente diferem dos de outros grupos sociais ou dos de um mesmo grupo no passado.”²⁴³

Na passagem anterior Elias reafirma que a *vivência moderna*, ou seja, o *modo de ser* e se colocar no mundo do homem na *modernidade*, se distinguem de outros períodos, pois na *modernidade* ocorre a emergência do ser humano consciente de si e por isso capaz de se autocontrolar e ter um maior domínio sobre o meio. Quando Norbert Elias refere-se ao processo de individualização do seres humanos e como aumenta com o passar do tempo a sua capacidade de manter o controle sobre seus atos, de planejar sua vida – este último é típico do ser humano que tem bem claro os limites entre o eu e o exterior, que se sente independente do grupo e, portanto, apto a gerir sua vida com autonomia – ele está considerando que a constituição do sentido de *ser civilizado* só pode ser compreendido sob a perspectiva histórica.²⁴⁴

Deseja-se inferir ainda que à medida que os seres humanos foram desenvolvendo a sensação de estarem separados do mundo, mais aparatos eles tinham para pensar e intervir no mundo, tendo inclusive um maior controle sobre a natureza, pois para Elias, *“o crescente controle das forças naturais só era possível em conjunto com um crescente*

²⁴³ Idem: 68

²⁴⁴ Sobre essa questão, ver: ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 1994.

*autocontrole dos seres humanos.*²⁴⁵ Dessa forma, o fato de não se sentirem parte da natureza dava-lhes poder e domínio sobre ela, permitia-lhes controlá-la, modificá-la e explorá-la, tirando dela todo o proveito necessário. Assim, Norbert Elias vai defendendo a tese de que os seres humanos *modernos* se distinguem de outros, provenientes de outras épocas históricas, por terem uma maneira muito peculiar de se posicionar no mundo e perceber o que lhe rodeia.

A respeito da individualização do ser humano (da separação ser humano/mundo exterior), Michel Foucault também desenvolveu um estudo bastante pertinente. Trata-se da obra *As Palavras e as Coisas*²⁴⁶, publicada na França em 1966. Neste trabalho, Foucault aborda a emergência do ser humano e das ciências humanas – esta última só pôde ser concebida quando as ciências empíricas (economia, biologia, lingüística), e a filosofia colocaram o ser humano no centro das suas intenções, como sujeito e objeto das suas preocupações – que se contrapõe à concepção medieval, na qual o mundo se apresenta através de similitudes, semelhanças e analogias, na modernidade as palavras definitivamente não são mais as coisas.

Explicamos melhor esta questão: a Idade Clássica, e posteriormente a *modernidade*, consolida o fim da interdependência entre a linguagem e o mundo e isto indica também a separação do homem/mundo exterior, ou melhor, o ser humano emerge da natureza, passando a ter cada vez mais uma existência independente. Na modernidade, o ser humano é a medida: ele é vida, trabalha, se comunica. Assim, para Foucault “*é um reconforto e um profundo apaziguamento pensar que o homem não passa de uma invenção recente, uma figura que não tem dois séculos, uma simples dobra de nosso saber, e que desaparecerá desde que este houver encontrado uma forma nova.*”²⁴⁷

Com esse aparte visando melhor compreender a historicidade do ser humano racional, apto a empreender planejamentos, a racionalizar o mundo que o cerca, a otimizar o seu tempo para um trabalho produtivo apontado para o futuro e para o lucro, o que se pretende é ter um melhor instrumental de análise para compreender a insistência das fontes que embasam as reflexões deste trabalho. A problemática está em como o trabalho foi construído como elemento fundamental para alavancar a *civilização*

²⁴⁵ Idem: 116.

²⁴⁶ FOUCAULT, Michel. *As Palavras e as Coisas: uma arqueologia das ciências humanas*. 8ªed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

²⁴⁷ Idem: XXI.

e que sentidos pode fazer a marca de racionalidade naqueles homens que se ocupavam de plantar e colher, produzir e distribuir aquilo que se tirava da terra em Guarapuava.

O que se mostrava preocupante no já citado relato emitido por Romualdo Baraúna sobre a urgência de se colonizar Guarapuava, ligava-se a “*desagradável actualidade*”²⁴⁸ e ao “*palpitante assumpto do trabalho e da produção*”²⁴⁹. Se a actualidade não se mostrava satisfatória, a solução estava em investir no trabalho enquanto construtor de um futuro que se mostrasse mais satisfatório que o presente, conforme a passagem a seguir:

*“Iniciemol-a [a colonização] nas terras de nosso fertil e dilatado rocio, attendendo assim mais de prompto ao problema do abastecimento da população urbana e, a medida que isso se realize, que o nosso progresso se vá accentuando e que a propaganda se vá operando das vantagens e do futuro de nosso meio, advindas dos fructos do trabalho, da benignidade do nosso clima e da fecundidade do nosso solo, não faltarão elementos que nos procurem, atrahidos pela propiedade do nosso meio; e então veremos alargado tão importante serviço, com a aquisição de terras particulares destinadas a tal fim, o que virá fomentar a nossa maior expansão economica.”*²⁵⁰

Um dos principais elementos a ser absorvido da passagem anterior, para a problemática dessa pesquisa, relaciona-se justamente ao uso de vocábulos que apontam para uma vivência futura. O texto utiliza a expressão “*se vá*”, para indicar as expectativas de mudança, assim, “*que o nosso progresso se vá accentuando*”, “*que a propaganda se vá operando*”, além de frases construídas no futuro – “*...faltarão elementos...*”, “*...veremos alargado...*”, “*...virá fomentar...*”. O futuro seria o tempo do trabalho enquanto produtor de riquezas e do imigrante que realizaria o seu ofício com iniciativa e disciplina, daí a expectativa em esperá-lo:

“É tempo de que nos aprestem para esperar cheios de energias a nova era de Guarapuava, dotando-a com todos os melhoramentos de que são capazes as fecundas iniciativas, o trabalho creador e de exhuberantes fontes de riqueza que ahi

²⁴⁸ Relatório emitido pelo prefeito Romualdo Baraúna aos camaristas. op. cit: IV.

²⁴⁹ Idem. Ibidem.

²⁵⁰ Idem: IX-X.

jazem, á epera de quem a explore para facilitar o homem e engrandecer a collectividade.”²⁵¹

A marca do *futuro*, no documento assinado por Romualdo Baraúna, não estava relacionada apenas com a colonização, mas vinculava-se também a premência da construção do ramal ferroviário. A estrada de ferro, acreditava o prefeito, seria capaz de intervir e modificar o cotidiano do município e seria agente das mudanças requeridas para Guarapuava:

“[...] em prol do commum anhelos de engrandecimento de immensa e promissora circunspecção paranaense, cuja actualidade é de notável incremento e cujos dias de próximo e grandioso futuro bem nítidos já se nos antelham com a artevia de vida que ahi vem, representando no seu ramal ferroviário, por onde circulará o progresso, traduzidos em seus numerosos factores.”²⁵²

No processo de depuração dos problemas, o *futuro* é construído como o tempo em que todos os entraves se dissipariam, o tempo das grandes realizações. Vivia-se numa temporalidade apontada para o futuro em que o *vir a ser* era mais importante que o *ser*, no qual somente o futuro valeria a pena. É certo que o conjunto desses discursos que formatavam o futuro como a temporalidade legítima constitui uma prática que visava disciplinar as vivências numa única direção, qual seja, do futuro e do progresso. Por outro lado, a sintonia entre os discursos que reclamavam trabalhadores laboriosos e os que reivindicavam a estrada de ferro (ambos signos de modernidade e de futuro) e o descarte das vivências caracterizadas pela falta de compromisso com o desenvolvimento econômico (e com a falta de higiene, conforme ver-se-á no próximo capítulo) remete para uma compreensão mais ampla das aspirações que havia em relação à Guarapuava.

A idéia de futuro deveria sempre ser acalentada e desejada, pois ela ditaria os caminhos pelos quais dever-se-ia seguir, como flechas que buscam seu alvo. É importante ressaltar que a concepção de tempo linear e em progresso, voltado para o futuro, tão característico da vivência que se desejava imprimir em Guarapuava, é também uma invenção *moderna*, distinguindo-se da percepção da passagem do tempo do medievo ou de sociedades ditas *primitivas*, por exemplo. Pois, ainda que o medievo tenha a sua concepção de tempo organizada em passado-presente-futuro, não tinha a

²⁵¹ Idem: I-II.

²⁵² Idem: I.

noção do *devenir*, nem a expectativa do futuro e do progresso marcantes em sua perspectiva de passagem do tempo como é característico da *modernidade*.

Mircea Eliade²⁵³ em estudo sobre a *cosmologia* dos seres humanos de sociedades ditas *arcaicas* ou *tradicionais*, defende que esses percebem e vivenciam o mundo a partir do *arquétipo*²⁵⁴ da *repetição*, enquanto os seres humanos das *sociedades modernas* organizam a sua existência através da *história*. Essa distinção nos interessa, sobretudo, pela caracterização feita da percepção pelos *seres humanos modernos* do tempo organizado de forma linear. A noção de *devenir*, nesse contexto, coloca o ser humano, a todo momento, frente ao *inédito* e o *irreversível*. Assim, se a *história* teria o caráter da *novidade* e do *desconhecido*, o *arquétipo da repetição* caracterizar-se-ia pela eterna repetição de experiências já vividas anteriormente por algum outro ser.

Nesse sentido, o *encantamento* gerado pela repetição do *ato primordial* da criação, deixaria suas marcas também na percepção dos *seres humanos das sociedades tradicionais* acerca dos rituais de passagem de ano. Para esses grupos humanos, a passagem de ano estaria associada à necessidade de purificação e regeneração periódica da vida. Sendo assim, antes de comemorar o *novo*, a expectativa era recuperar um *estado primordial*. A lógica de percepção da passagem do tempo era de ordem cíclica, ou seja, passava-se do *caos* ao *cosmo* indefinidamente. O interessante de nos depararmos com sociedades que lidam com o tempo de uma maneira tão diversa à nossa, está justamente na possibilidade de nos depararmos com a nossa própria *historicidade*. A percepção do tempo organizado de forma *linear* – passado, presente, futuro – consiste numa invenção da humanidade e através dela os seres humanos regem e organizam suas vidas.

Juntamente com a impressão da marca do futuro, que condicionava as vivências presentes, solapando-as em prol de um *vir a ser*, os fragmentos anteriormente apresentados, retirados do relatório de Baraúna, constroem os domínios do município moderno sem se furtar a demarcar este território com predicados que o bem qualificassem, marcando uma identidade distinguível para Guarapuava. Dessa forma, *o rocío era fértil e dilatado, o meio era propício, vantajoso, futuroso, o clima era bom e o solo fecundo*. Cercar-se de características *naturais* que pudessem render os frutos desejáveis para o município, é algo latente no conjunto das fontes pesquisadas.

²⁵³ ELIADE, Mircea. *Mito do Eterno Retorno*. São Paulo: Mercuryo, 1992.

²⁵⁴ Ao utilizar o termo *arquétipo*, Mircea Eliade esclarece que não tem equivalência com célebre emprego de Carl Jung (ou seja, estruturas do inconsciente coletivo), mas em seu texto é utilizado como sinônimo de *'modelo exemplar'*, *'paradigma'*.

A colonização e a estrada de ferro disparariam o tão almejado *progresso*. Para tanto, o trabalho, enquanto atividade diária e persistente, é mostrado, mais uma vez, como solução dos problemas do município. Tendo em vista melhor construir a imagem que se tinha do imigrante e do seu trabalho, Romualdo Baraúna defende a importância de povoar Guarapuava:

“O problema do trabalho, pela aquisição do braço que o pratique está a exigir sérias e instantes providências, medidas eficazes que derimam a nossa desoladora actualidade, é urgente e inaudível que os poderes públicos venham ao encontro dessas necessidades de ordem geral, promovendo o povoamento do solo, convidando e atraindo o colono cujos múltiplos labores venham gerar a abundância e a riqueza.”²⁵⁵

Em cada uma das passagens, observa-se como a própria urgência do trabalho é construída e justificada. Com grande pressa se almejava tomar as rédeas do presente para conduzi-lo a um futuro certo, previamente delineado. Se o presente era desolador, era preciso intervir, para que aquela realidade não perdurasse pelas futuras gerações. Assim, o relatório insiste:

“É sabido que o criterio adaptado por todos os governos que têm necessidade de immigrants e colonos que venham colaborar na obra de sua expansão e grandeza econômica é liberalisar e facilitar-lhes a obtenção da terra, visto como não é o seu maior ou menor valor que se tem em mira, mas os proveitos immediatos e consequentes do trabalho que se reflectem já na riqueza publica, já no bem estar, economia, conforto e prosperidade particulares.”²⁵⁶

A passagem anterior foi suscitada pela discussão de qual regime ofertar as terras aos colonos. Havia tanto a opção pela transmissão dos lotes através do *domínio útil* quanto pelo *domínio pleno* – o primeiro visava o pagamento vitalício por parte do colono de uma taxa de concessão e o segundo implicava na doação das terras ao colono. A questão foi julgada a partir do seguinte prisma: o trabalho do imigrante era tão vital para o município que todos os esforços deveriam ser feitos para viabilizá-lo. Assim, se era interesse do próprio Ladislau Radecki, representante oficial do cônsul polonês de

²⁵⁵ Relatório emitido por Romualdo Baraúna aos camaristas. op. cit: III.

²⁵⁶ Idem: VI.

Curitiba, que intermediava uma possível imigração de poloneses para Guarapuava, que os colonos tivessem a propriedade da terra, então que o *domínio pleno* fosse o veredito. Era preciso considerar, dizia o relatório, que o retorno que o imigrante traria valia os investimentos iniciais que necessitavam ser feitos.

Ao terminar as considerações sobre o relatório de Romualdo Baraúna, é válido uma reflexão sobre os relatórios de governo como fonte de pesquisa. Primeiramente, deve-se considerar que *as falas* dos prefeitos não representam *vozes* isoladas na percepção da situação do município [e do espaço urbano, conforme a utilização dessa fonte no próximo capítulo], mas os prefeitos utilizavam o *lugar legítimo* que ocupavam para proferir tais discursos relativos à situação do município. A respeito disso, Michel Foucault considera:

*“Ora, tais conjuntos de regularidades [discursivas] não coincidem com obras individuais; mesmo que se manifestem através delas, mesmo que aconteça de aparecerem, por uma primeira vez, em alguma delas, ultrapassam-nas largamente, e concentram, com freqüência, um considerável número delas.”*²⁵⁷

Foucault embasa tais considerações da dimensão social dos discursos, na concepção de que esses *“ganham corpo em conjuntos técnicos, em instituições, em esquemas de comportamento, em tipos de transmissão e de difusão, em formas pedagógicas, que ao mesmo tempo as impõem e as mantêm”*²⁵⁸. Dessa forma, o filósofo dá a noção da capacidade das regularidades discursivas de se estabelecerem, se propagarem e se multiplicarem numa dada sociedade, constituindo-se como *verdade*. Em sintonia com a elite econômica de Guarapuava, estão comunicando e instituindo um saber com estatuto de veracidade sobre o município, a cidade e seus habitantes, que visava formatar aquelas vivências, ou seja, transformá-las em uma prática irrefutável. Assim, as falas dos prefeitos pretendiam circunscrever e regulamentar a vida em sociedade, pretendendo inseri-la numa nova temporalidade, a partir da constituição de um território legítimo, que pudesse se distinguir por completo da então materialidade de Guarapuava. Acrescenta-se ainda que como as demais fontes utilizadas para essa

²⁵⁷ FOUCAULT, Michel. A Vontade de Saber. In: *Resumo dos Cursos de Collège de France*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997: 11.

²⁵⁸ Idem: 12.

pesquisa, as *'mensagens dos prefeitos aos camaristas'* ajudam a compor o domínio do município como um *campo de ação*.

É preciso levar em consideração ainda as conexões entre o documento assinado por Romualdo Baraúna e o contexto nacional de então. Durante a *República Velha*, a agricultura era a grande força da economia brasileira e o país recebeu boas levadas de imigrantes. Era tempo de *'tirar o país do atraso'*, e ainda que os investimentos na *modernização* das cidades tenham participado ativamente da concretização desse objetivo, era do meio rural que provinham os recursos para o desenvolvimento nacional. O café, principal produto de exportação do país e símbolo do Brasil no exterior, trouxe divisas para a economia nacional e vinculou-se diretamente com *'melhoramentos'* que o país recebia, como por exemplo, o investimento em estradas de ferro, fundamentais para o fomento da economia cafeeira.

A medida que as plantações de café se expandiam, sobretudo pelo interior paulista e fluminense, multiplicavam-se os povoados e municípios e aumentava a demanda pela construção de trilhos. Regiões que ainda permaneciam desconhecidas do ímpeto *civilizatório*, eram ocupadas e utilizadas para o plantio de lavouras cafeeiras. Dessa forma, a economia brasileira se ancorava nos grandes latifúndios, voltados para a exportação, cuja mão-de-obra era imigrante. Assim, não é de se estranhar que o desenvolvimento econômico de Guarapuava tenha sido projetado embasado numa agricultura para exportação e na presença do imigrante. A ocupação do interior do país, feita pelos cafeicultores, atendia o projeto republicano de constituir uma nação integrada. Salienta-se que a noção de que o Brasil era um país de grandes dimensões territoriais e de paisagens e riquezas naturais extremamente diversificadas, justificou um projeto de desenvolvimento nacional pautado na sua integração. Nesse sentido, a construção da via férrea para Guarapuava não esteve desvinculada de um esforço mais amplo de fazer com que o Brasil tivesse a sua força econômica e política pautada na sua integração.

A cafeicultura, grande força da economia nacional, impulsionou o crescimento de cidades, especialmente as que se localizavam próximas das áreas de plantação de café. As atividades de comércio e indústria prosperaram, além da fundação de bancos e o incremento da infra-estrutura urbana. Tais relações apontavam para uma interdependência entre campo e cidade. Ou seja, como a prosperidade ou a crise em um desses lugares acarreta conseqüências no outro. Em Guarapuava não era diferente: a preocupação com o abastecimento de gêneros alimentícios na cidade também participou

do discurso sobre a urgência de colonizar as terras da área rural de Guarapuava. Apesar das discussões a respeito de como a cidade constituir-se-ia como a grande beneficiada com a chegada da estrada de ferro ser matéria do próximo capítulo, adiantar-se-á algumas questões para uma melhor compreensão das questões pertinentes a esse capítulo, qual seja, a colonização. Assim, sobre a importância da colonização para o desenvolvimento urbano, temos:

“Povoemos as nossas terras, para que tenhamos a produção, que barateã, conforta e facilita a vida, mas procuremos primeiramente atender às necessidades da população urbana, ora em precaríssimas condições, colonizando as terras adjacentes, constituídas de seu vasto e opulento rocio, que poderá comportar grande numero de agricultores e criadores, de produção capaz de abastecer a capiosamente de todos os generos de alimentação.”²⁵⁹

Na passagem anterior, a produção de alimentos estava voltada para a estruturação econômica da cidade, pois era preciso suprir as necessidades de quem a habitava. Era função do poder público gerir a oferta de alimentos, ou seja, a falta desse no mercado é sentida como um problema de administração pública, que precisava da intervenção do governo. Outra função do governo era possibilitar o desenvolvimento urbano, que era largamente embasado em fatores econômicos. Conforme será amplamente discutido no 3º capítulo, a construção de uma nova paisagem urbana implicaria tanto em dar-lhe nova aparência e ordenamento, quanto em proporcionar aos seus habitantes requintes e comodidades típicos de uma vivência *moderna*.

Dessa forma, era preciso que o alimento chegasse à cidade de Guarapuava para ativar o mercado público e a economia urbana, provendo os habitantes de comida. Em se tratando da década de 1920 (década em que foi emitido o relatório de Romualdo Baraúna, ora analisado), a cidade sofria ainda o alto preço pelo qual a carne era vendida nos açougues, o que restringia o seu consumo²⁶⁰. Além disso, a paisagem urbana seria alterada a partir do incremento da produção agrícola: a vida se tornaria mais fácil, confortável e barata. A finalidade da pujança da natureza e da urgência de mão-de-obra para o trabalho tinha a sua razão de ser, no entender daqueles que geriam Guarapuava,

²⁵⁹ Relatório emitido por Romualdo Baraúna aos camaristas. op. cit: III.

²⁶⁰ Sobre essa questão, ver: relatório emitido pelo prefeito Daniel Cleve aos camaristas. op.cit: 03. Voltar-se-á a tratar dessa questão no 3º capítulo.

no incremento econômico da cidade e do município, pois aqueles seriam propulsores das mudanças desejadas e elemento indispensável na composição do tão sonhado futuro.

Não se pretende aqui hierarquizar a importância do mercado interno e do externo, mas o foco está justamente num paralelo entre os dois. Até porque, não é propósito desse trabalho estabelecer relações de hierarquia entre os diversos *campos de ação*, mas tão somente demonstrar como foi lançado mão de cada um deles na composição do *sentido de ser* de Guarapuava. Conforme se tem defendido ao longo dessa dissertação, o investimento na cidade ou no município, antes de se excluírem mutuamente, constroem conjuntamente os domínios de uma Guarapuava *moderna e civilizada*. O propósito desse capítulo foi discutir como o município é investido de todos os esforços de modernização de Guarapuava, tornando-se assim, o *campo de ação* legítimo. No entanto, num breve apontamento sobre os domínios da cidade, pôde-se considerar que a preocupação com o mercado interno ganha legitimidade enquanto agente construtor da urbanidade, ou seja, uma cidade que se pretendia *moderna e distinguível* deveria ter habitantes bem alimentados.

Com relação ao mercado externo, a preocupação em ativá-lo tinha a sua razão de ser no desejo de inserir Guarapuava numa comunidade mais ampla, era a convicção de que apenas quando o município tivesse a sua importância reconhecida no cenário estadual e nacional, ser-lhe-ia dado o posto justo. A importância da ferrovia nesse contexto é latente e já conhecida: apenas uma ferrovia seria capaz de fazer o trabalho de escoamento da produção e aumentar a circulação de dinheiro em Guarapuava. Assim, se os esforços por povoá-la com imigrantes se justificavam pela laboriosidade destes, que fariam o município produtivo e economicamente forte, seria a ferrovia que viabilizaria que estes produtos circulassem pelo Paraná. Ora, a lógica que guiava o projeto de construção da linha férrea dizia que tão importante quanto produzir é ter mercado, fazer divisas, exportar.

A dinâmica do município enquanto um *campo de ação* ancora-se, de sobremaneira, em fatores econômicos. Pois era lá, no meio rural, que residia a grande força econômica da Guarapuava. Dessa forma, o projeto de construção da linha férrea, no contexto do município, foi justificado pelas possibilidades dos trilhos aproximarem a produção do município dos mercados consumidores. O trem, enquanto um transporte '*seguro, rápido e barato*', possibilitaria, justamente, o crescimento e o fortalecimento econômico de Guarapuava. Assim, considera-se que:

“Não se trata pois de ‘espaço’, mas de um espaço construído pelo ator, que comunica as suas intenções e a realidade material por intermédio de um sistema sênico. Portanto, o espaço representado, não é mais o espaço, mas a imagem do espaço, ou melhor, do território visto e/ou vivido. É, em suma, o espaço que se tornou o território de um ator, desde que tomado numa relação social de comunicação.”²⁶¹

A partir de Claude Raffestin, pondera-se que a identificação de Guarapuava como município, longe de ser ‘natural’, trata-se de uma construção e de um investimento feito tendo em vista reverter, através da reivindicação pela estrada de ferro, a grandeza territorial, a variedade de paisagens, climas e solos que eram típicas do município em uma Guarapuava forte e presente na vida política e econômica do Estado do Paraná.

²⁶¹ RAFFESTIN, Claude. op.cit:147.

A CABEÇA DO GIGANTE REPOUSA SOBRE A CIDADE...

"[...] cubram-se de estações de ferro os nossos sertões, espalhe-se as instruções por todas as classes sociais, fazendo desaparecer os preconceitos, e em breve, senhores, uma cidade populosa e rica elegerá um edifício grandioso, onde se reunirão representantes de todas as nações da terra atônitos das riquezas e tesouros aí exibidos, e sobre ele tremulará ovante aos ventos a bandeira auriverde, que será o símbolo augusto do progresso – o estandarte da civilização!"

Affonso Celso Jr.

O encantamento despertado pelas imagens dos trens, dos trilhos e das estações ferroviárias esteve fortemente presente no Ocidente, impulsionando a crença na *modernidade* e ajudando a compor o seu *sentido*, sobretudo no século XIX e primeira metade do XX. A composição dos *sentidos* da construção da estrada de ferro que ligaria Irati à Guarapuava não esteve desvinculada de um esforço mais amplo de assentamento de trilhos mundo afora. Salienta-se que as próprias fontes, por vezes, se encarregam de estabelecer tais vínculos. Dessa forma, o jornal *A Cidade*, remete-se ao *alvorecer* das locomotivas em um artigo denominado *As origens – evolução da idéia da estrada de ferro (1835/1855)*:

“Assim, ao alvorecer do século era a humanidade presenteada pelo gênio de Stephenson, com a chave do grande invento – a locomotiva, que deveria revolucionar industria e commercio do mundo inteiro encurtando as distancias, diminuindo o custo de certas mercadorias, poupando o trabalho e a fadiga da força animal e fomentando as relações entre os povos. [...] A iniciativa particular e governamental poe-se em actividade: leis, fabrica, emprezas foram creadas com relação à nova estrada do progresso – o caminho de ferro.”²⁶²

Ao publicar em suas páginas uma referência a Stephenson²⁶³, o hebdomadário está estabelecendo uma relação entre os ‘*primórdios*’ da máquina a vapor e a premência de construir o ramal Riosinho-Guarapuava. Afinal, a esperança era que a chegada do invento de Stephenson em Guarapuava pudesse concretizar tudo aquilo que prometia: o incremento da indústria e do comércio, o encurtamento das distâncias, o fomento das relações entre diversas regiões, etc. No entanto, apesar de encarnar um signo de *modernidade* tanto para a Inglaterra que se industrializava quanto para Guarapuava – o extenso município do oeste paranaense, do qual partiam vozes que reclamavam do seu ‘*secular isolamento*’ –, é fundamental perceber a historicidade que investe e que confere singularidades a cada esforço de construção de estradas de ferro em diferentes tempos e lugares.

A percepção do que é ser *moderno* não pode ser dada como algo universalizante, tendo em vista que é uma construção histórica ligada às especificidades de cada grupo, mas que dialoga também com outros modelos existentes, considerados exemplares por aqueles que admiram e almejam o mesmo estatuto de *modernidade*. O presente capítulo centrar-se-á suas preocupações na investigação da cidade *moderna*, ou melhor, de como a reivindicação pela estrada de ferro investe-se do *sentido de modernidade* para construir os domínios da cidade de Guarapuava. Da mesma forma que no capítulo anterior buscou-se compreender como os discursos pela chegada da ferrovia apoiavam-se na importância de se captar os seus recursos para desenvolver o município e integrá-lo ao movimento da economia do Estado, neste capítulo, a cidade mostrar-se-á como a grande beneficiada pela chegada dos trilhos. Antes de excluírem-se mutuamente, ambos

²⁶² *As Origens – evolução da idéia da estrada de ferro (1835-1855)*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 13 de outubro de 1835. Ano III. N.º 90. Pág. 04.

²⁶³ George Stephenson (1781-1848), engenheiro inglês é conhecido como o ‘*pai da ferrovia*’ por ser responsável pela construção do primeiro ramal férreo do mundo (Liverpool-Manchester, 1826/1830). Seu filho Robert Stephenson (1803-1859), também engenheiro inglês, construiu varias vias férreas e inventou as pontes tubulares.

os discursos (os que se referem à cidade e os que se referem ao município), se completam na urgência de ver realizada a ‘grande’ obra de aproximação de Guarapuava aos centros mais ativos do Estado.

Enquanto *campos de ação* – ou seja, *lugares* onde se exercem determinados *poderes*, como estratégia de obter atenções e ações que visassem o desenvolvimento de Guarapuava –, tanto a *cidade* quanto o *município* investem-se dos signos da *modernidade*. Assim, o que há não é uma rivalidade entre os dois domínios, mas a elaboração de vários *campos de ação* significa lançar mão de todas as estratégias possíveis para dar à Guarapuava o almejado lugar de destaque no cenário paranaense e, quiçá, no brasileiro. Conforme já explicitado anteriormente, a peculiaridade geográfica de Guarapuava possibilitava que ela fosse identificada como cidade, município ou oeste paranaense. A presente pesquisa problematiza a maneira pela qual tal peculiaridade é utilizada para justificar e fortalecer a reivindicação pela estrada de ferro.

Por outro lado, a própria ferrovia favorece a discussão da identificação de Guarapuava com sua geografia, afinal, ela atravessa territórios por excelência. Por essa razão, Eric Hobsbawm afirma, se referindo ao século XIX, que “o conjunto das ferrovias constituía o esforço de construção pública mais importante já empreendido até então”²⁶⁴. As estradas de ferro encarnavam a possibilidade de aproximação de localidades distantes, participando diretamente da maneira como as pessoas percebiam a passagem do espaço e a contagem do tempo. Observando um conjunto mais amplo da obra de Eric Hobsbawm, que contemplam os séculos XVIII, XIX e XX, interessa perceber a maneira como ele se remete à imagem das ferrovias e o *encantamento* que despertavam. Em seu *A Era das Revoluções (1789-1848)*, por exemplo, Eric Hobsbawm remonta a Europa do final do século XVIII, na qual, “pelos padrões medievais ou do século XVI, [era] uma era de comunicações rápidas e abundantes, e mesmo antes das revoluções das ferrovias, eram notáveis os aperfeiçoamentos nas estradas, nos veículos puxados a cavalo e no serviço postal”²⁶⁵. De qualquer maneira, o que caracterizaria o século XVIII em termos de comunicação, para o historiador, seria o transporte marítimo, nesse sentido, “estar perto de um porto era estar perto do mundo”²⁶⁶.

A ferrovia desenvolver-se-ia plenamente no século XIX, e se afirmaria, então, como o transporte que resolveria o problema de se percorrer as distâncias terrestres. É a

²⁶⁴ HOBBSAWM, Eric. *A Era dos Impérios (1875-1914)*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998: 48.

²⁶⁵ HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções. (1789-1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998: 25.

²⁶⁶ Idem: 26.

partir desse contexto que a estrada de ferro imantaria o *poder* de ‘*estruturar territórios*’. Mais do que isso, a estrada de ferro seria revestida por uma grandiosidade, uma magia, encarnando o *novo* em toda a sua potencialidade. A passagem a seguir, ajuda a caracterizar essa questão:

“A estrada de ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela técnica.”²⁶⁷

A grandiosidade do invento *moderno* (a estrada de ferro) era capaz de rivalizar com vultuosas e milenares construções da humanidade, tais como as pirâmides do Egito, os aquedutos de Roma e a muralha da China. A ferrovia prometia ter a mesma perenidade, sobrevivendo à passagem do tempo, das gerações, da história. A possibilidade de se deslocar entre os lugares, de percorrer as distâncias terrestres que o trem proporcionava, fazia com que o próprio mundo fosse concebido de nova maneira: as suas dimensões aumentaram, as fronteiras se alargaram, daí se acreditar que era um avanço decisivo para a humanidade.

Os trens, em seus longos itinerários, percorriam tanto os centros mais *modernos* e *civilizados* quanto as mais remotas áreas rurais. Assim, “o apito do trem trazia a reconfortante sensação, para as pessoas – por mais distantes que estivessem –, de estarem ligadas ao mundo, de serem civilizadas, de serem contemporâneas”²⁶⁸. Era justamente acalentando o desejo de estar sintonizado com o que houvesse de mais *moderno* no mundo, que partiam vozes de Guarapuava reivindicando a ferrovia. Assim, o jornal *Folha do Oeste* publicava: “vivemos uma época de atividade. Vivemos o século da velocidade”²⁶⁹, como forma de impulsionar o desenvolvimento do município, que “vai aos poucos despertando da sonolência de mais de um século”²⁷⁰.

Os discursos reivindicando a ferrovia participaram diretamente da construção do ideal da cidade *moderna* em Guarapuava. O mesmo trem que escoaria a produção do

²⁶⁷ HOBBSBAWM, Eric J. *A Era do Capital*. (1848-1875) 5ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1982: 61.

²⁶⁸ ARRUDA, Gilmar. op.cit: 108.

²⁶⁹ *Guarapuava desperta ao silvo da locomotiva*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 13 de abril de 1941. Ano II. N.º 67. Pág. 02.

²⁷⁰ Idem: 01.

município – o trigo, a erva-mate, o café, etc –, transformaria também as vivências da cidade, imprimindo nela signos de *urbanidade* e de *civilidade*. Desde os tempos de *O Pharol*, tais mudanças já eram desejadas, como fica caracterizado na passagem a seguir:

*“Trabalhar por Guarapuava é modelar uma cidade moderna, com as symetrias de estylo, com carta topographica, com construcções prestabelecidas, calçamentos, arborizações, avenidas, logradouros públicos, jardins, serviço de hygiene, e o mais que se fizer preciso para o seu embellezamento e conforto.”*²⁷¹

As mesmas fontes que produzem discursos que constroem o transporte ferroviário como sendo o elemento que modernizaria a dinâmica da economia do município, tirando-o do seu ‘*atraso secular*’ e que atribuíam a locomotiva o poder de acordar o ‘*gigante adormecido*’, preocupavam-se em prescrever a caracterização ideal para a materialidade urbana. Ambos os discursos seguem a mesma lógica, convergem para um mesmo ideal, tendo como norte a idealização da Guarapuava *moderna*. Até porque, sintonizar Guarapuava com o ‘*mundo civilizado*’ significava não só estabelecer elos físicos com outras regiões – principalmente as que carregavam os signos da *civilização* – mas também lhe dar uma feição compatível com o status de *modernidade* e *civilidade* que lhe queriam imprimir.

No entanto, a cidade *ideal*, qual seja, a *cidade moderna* era certamente muito distinta da cidade na qual viviam aqueles que reclamavam por melhorias urbanas. A esperança de mudança era animada pela crença da breve chegada da linha férrea. Assim, um jornal local dizia: “*Guarapuava, perdida nas campanhas infinitas do indefeizo Far-West paranaense, está animada dos mais justos anseios de esperança e confiada nos radiosos destinos que a aguardam...*”²⁷². Na continuidade, o *Correio do Oeste* caracteriza o descompasso entre a ‘*cidade real*’ e a ‘*cidade ideal*’, ajudando na composição do meio urbano como *lugar* legítimo para se investir os esforços de modernização de Guarapuava:

“Ha mais de cem annos, que ella [Guarapuava] vem arrastando uma vida de desolação e abandono, em cujo

²⁷¹ Discurso pronunciado pelo orador official do banquete Dr. ERNANI CARTAXO. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 30 de setembro de 1928. Ano VI. N.º 169. Pág. 04.

²⁷² Desta vez parece que vem... Jornal *Correio do Oeste*. Guarapuava, 13 de outubro de 1929. Ano I. N.º 50. Pág. 01.

transcurso monótono e estiolador, não se lhe tem permitido pensar sequer, na conjugação audaciosa dos irreverentes verbos 'progredir'... 'melhorar'...

*A nossa cidade, assemelha-se a uma planta que vive rasteira á terra, por uma deformação imprevista, quando traçado estava que haveria de crescer, subir, formar tronco e formar copa, majestosa, cujas tranças expostas aos beijos fecundantes do progresso e o sol estimulante da civilização, poderiam abrigar, orgulhosas e maternas, em formigueiro de almas de todos os quadrantes da terra que transformariam esse abrigo numa colméia magnífica de trabalho intenso, onde o conforto, a fortuna e o bem estar geraes, seriam as condições e a finalidade essencial da vida!*²⁷³

Comparar Guarapuava com uma planta que não conseguia se desenvolver, que vivia rasteira, mas que deveria ter como destino certo o *progresso* e a *civilização*, acena para os moldes que se desejava dar à cidade: habitada ('*um formigueiro de almas*'), orientada para o trabalho e um lugar onde a vida fluísse com conforto, fortuna e bem-estar. Tais características não são inéditas nesse trabalho: afinal, já foi apontado anteriormente o projeto de colonizar o município, que tanto possibilitaria reverter o vazio demográfico quanto instaurar um tempo regido pelo trabalho. Compreender a especificidade urbana é fundamental para o melhor entendimento sobre o que significava o trabalho, o aumento de habitantes e a *civilização* para a cidade de Guarapuava.

Para tanto, é fundamental o diálogo entre a cidade que se tinha e a que se pretendia. Assim, prosseguir-se-á arregimentando o que incomodava na forma como a cidade de Guarapuava se apresentava. O matadouro público, por exemplo, apresentava problemas relativos à higiene. A água usada para a lavagem dos animais provinha da mesma fonte consumida pela população. Além disso, o transporte da carne para os açougues era feito em veículo sem o necessário asseio: as carnes iam empilhadas, expostas ao sol e a poeira. Dizia-se que era um verdadeiro perigo à saúde pública. Mas os problemas gerados pelo matadouro não terminavam por aí: os couros dos animais eram postos para secar no centro da cidade, o que só poderia ser digno de proibição na concepção dos responsáveis por gerir a cidade²⁷⁴.

No que tange à higiene e a salubridade, outra questão que incomodava os gestores do município, era a existência de leprosos perambulando no centro da cidade,

²⁷³ Idem.

²⁷⁴ Sobre essa questão, ver: Relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, janeiro de 1923.

representando outro perigo à saúde pública²⁷⁵. A visibilidade desses doentes num espaço tão privilegiado da cidade incomodava aqueles que gerenciavam o planejamento urbano, pois o centro da cidade deveria manifestar o que essa tivesse de melhor. Por isso, a solução ansiada pela prefeitura era tirá-los do meio em que circulavam diariamente e enclausurá-los num leprosário. A solução estaria em tirá-los da visibilidade²⁷⁶.

A materialidade da cidade incomodava as vistas, gerava estranhamentos e repulsas. A cidade é tanto o território do visível quanto do invisível, ou melhor, ela é o território onde o visível e o invisível se imbricam. Dessa forma, os discursos seguem significando as relações humanas. A sensibilidade é um fator histórico que condiciona o que se enxerga ao se olhar. O sentido da visão é fundamental na ligação do homem com a cidade, pois essa se manifesta essencialmente através do olhar. Não está se desconsiderando aqui outros sentidos como o olfato e a audição, por exemplo, mas para a problematização específica dessa pesquisa, a questão do olhar se faz mais premente. Está se considerando que na confecção do espaço urbano desejável, tem-se um processo excludente e seletivo, visando formar uma visão urbana agradável aos olhos.

A respeito disso, Alfredo Bosi considera que “*situar o olhar [...] [historicamente], é descrever não só os seus limites, as suas determinações objetivas, mas também sondar a qualidade complexa da sua intencionalidade*”²⁷⁷. Assim, o olhar do ser humano *moderno* para seu ambiente tende a *examinar, comparar, esquadrinhar, medir, avaliar, ...*²⁷⁸, indicando, dessa forma, a historicidade da relação dos olhos com o meio, que extrapola a mera função biológica desse órgão. A maneira como a cidade de Guarapuava é percebida nos documentos emitidos pelo poder público está imbuída desse tipo de racionalidade (guiada pelo sentido de análise, avaliação e comparação), pronta para decidir o que (e quem) merecia ter *lugar* na cidade. Deve se considerar ainda que,

“olhar não é apenas dirigir os olhos para perceber o ‘real’ fora de nós. É, tantas vezes, sinônimo de cuidar, zelar, guardar, ações que trazem o outro para a esfera dos cuidados

²⁷⁵ Sobre essa questão, ver: OLINTO, Beatriz Anselmo. *Pontes e Muralhas: Diferença, Lepra e Tragédia*. (Paraná, início do século XX). Tese (doutorado em História). Florianópolis: UFSC, 2002.

²⁷⁶ Relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, janeiro de 1923.

²⁷⁷ BOSI, Alfredo. Fenomenologia do Olhar. In: Novais, Adauto. *O Olhar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988: 79.

²⁷⁸ Ver: Idem: 65-87.

*do sujeito: olhar por uma criança, olhar por um trabalho, olhar por um projeto.*²⁷⁹

Tal concepção sobre o sentido de olhar ajuda a compor a lógica que norteava esse ato em Guarapuava e da qual esse trabalho está filiado. Afinal, a sensibilidade do olhar prescrevia o sentido do *outro* no contexto do espaço urbano. Zelar pelo bom funcionamento da cidade implicava em estar de ‘*olhos bem abertos*’ na movimentação das pessoas pelos espaços urbanos (ou seja, avaliar *quem* e de que forma se andava por Guarapuava) e, a partir de então, *desenhar* a cidade desejável, munindo-se de ações que pudessem viabilizar a sua materialização.

Em Guarapuava desenvolvia-se um *ethos* ligado à higiene e a salubridade, de forma que determinadas práticas ligadas ao cotidiano urbano geravam incômodos, incansáveis debates e argumentações na documentação oficial. O que incomodava não era a matança de animais, mas a falta de higiene dessa prática. Da mesma forma, o que realmente incomodava em relação aos leprosos era a sua visibilidade no espaço urbano, tendo em vista que eles eram portadores de um mal tão visível, como é a lepra. Uma marca que estava à flor da pele, estabelecendo a fronteira entre os sadios e os não sadios. Na demarcação desses domínios, pode-se questionar: quem era digno do espaço urbano, do privilégio de desfrutar do centro da cidade?

Essa questão pode ser pensada a partir do desejo de *civilizar* as vivências na cidade, instaurar em Guarapuava uma temporalidade regida pelos signos da *civilização*. A esse respeito, Jean Starobinski aponta, em sua obra *As máscaras da civilização*²⁸⁰, tanto para o caráter de *dever* que caracterizaria o termo *civilização*, quanto a interdependência que esse teria com a *não civilização*. Ou seja, primeiramente a *civilização* funciona “*como valor sempre ‘a ser realizado’*”²⁸¹, o ponto final de um processo *evolutivo* que levaria as pessoas de um *estágio* mais *primitivo* ou *selvagem* até o ápice do *progresso*, a *civilização*. Numa *ótica moderna*, de razão *iluminista*, essa seria a grande marcha que os seres humanos estariam destinados a empreender. Pensando em Guarapuava, os homens responsáveis por geri-la mostravam-se ansiosos pelo dia em que a sua cidade atingiria tal *estatuto de civilidade*. A expectativa era fazer com que Guarapuava se igualasse aos grandes centros *civilizados* do país.

²⁷⁹ Ídem: 78.

²⁸⁰ STAROBINSKI, Jean. *As máscaras da civilização*: ensaios. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

²⁸¹ Ídem: 53.

Se a *civilização* comporta-se, nesse contexto, como um *valor incontestável*, a existência de um opositor, ou seja, de um estado de *não civilização* mostra-se como fundamental para sustentar o sentido do *ser civilizado*. Assim, “‘grego’ e ‘bárbaro’ são noções casadas. Sem grego, não há bárbaro.”²⁸². Isso ajuda a ilustrar a questão dos leprosos que mendigavam no centro de Guarapuava, apontada anteriormente: a existência deles além de reafirmar o projeto *civilizador* que se queria empreender na cidade, é essencial para delinear a concepção de *civilização*. Afinal, “a oposição entre a *civilização* e a *barbárie* equilibra-se em uma suspensão interrogativa. Isso não leva a renegar a *civilização*, mas a reconhecer que ela é inseparável de seu avesso.”²⁸³.

Ainda sobre a tendência da *civilização* se estabelecer como rechaçadora de comportamentos que divergissem do seu padrão, Jean Starobinski defende:

*“Ela se torna o critério por excelência: julgar-se-á em nome da civilização. É preciso tomar seu partido, adotar sua causa. Ela se torna motivo de exaltação para todos aqueles que respondem ao seu apelo; ou inversamente, fundamenta uma condenação: tudo que não é a civilização, tudo que lhe resiste, tudo que a ameaça, fará figura de monstro ou de mal absoluto. Na excitação da eloquência, torna-se permissível reclamar o sacrifício supremo em nome da civilização. O que significa dizer que o serviço ou a defesa da civilização poderão, eventualmente, legitimar o recurso à violência. O anticivilizado, o bárbaro devem ser postos fora de condição de prejudicar, se não podem ser educados ou convertidos.”*²⁸⁴

Em Guarapuava, a caracterização dos leprosos como avessos ao projeto de *civilização* da cidade tem a seguinte dimensão: “no quadro bucolico de nossa vida campezina, sob um ambiente que treshunda saude e prosperidade, se projecta uma sombra. É a existencia de alguns infelizes morpheticos que aos sabbados perambulam pelas ruas da cidade mendigando esmolos”²⁸⁵. O incomodo gerado pela presença dos leprosos, caracterizada como uma sombra projetada sobre a cidade, requeria medidas que lhes tirassem da mendicância, estabelecendo o estatuto de salubridade para Guarapuava. Dessa forma, o prefeito interino Arlindo Ribeiro, que assinou o documento em questão, apelava: “pensamos, entretanto, que se poderia remover o flagrante

²⁸² Idem: 20.

²⁸³ Idem: 56.

²⁸⁴ Idem: 33.

²⁸⁵ Relatório emitido pelo prefeito interino Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, 10 de abril de 1922: 03.

inconveniente do contacto continuo com a população, organisando-se um serviço de assistência de modo que esses infelizes pudessem ser suppridos do que lhes fosse necessario, em suas residencias, proibindo assim a mendicancia em publico.”²⁸⁶.

O desejo de manter os leprosos separados do convívio social, fornecendo-lhes o que necessitavam para que não saíssem de suas casas, para que não mendigassem a sobrevivência nas ruas da cidade, constitui-se num assistencialismo que visava tirar os doentes da visibilidade. Era uma medida paliativa, tendo em vista que os leprosos só deixariam de representar perigo quando estivessem definitivamente apartados do convívio social, com a construção de um leprosário. No entanto, esse esforço por mantê-los afastados do cotidiano urbano bem caracteriza o caráter segregatório que teria uma *sociedade civilizada*: todos aqueles que descaracterizassem o ideal de *civilidade* seria excluído de participar do convívio social.

No afã de se instaurar na cidade [e no município] os signos da *civilização*, não se poupam esforços para se mapear o que não condizia com a Guarapuava desejável e de empreender medidas para sanar as deficiências. A prática de desqualificação de certos grupos de desfrutar a cidade é acompanhada da qualificação de outros grupos, tidos como mercedores da cidade e do município. Fala-se aqui, do desejo de colonizar o município com europeus, considerados aptos ao trabalho na lavoura, conforme abordado no capítulo anterior. Para tanto, era preciso estabelecer a fama de Guarapuava como município salubre, digno, portanto, de receber os europeus. A oposição entre *leprosos* e *colonos* é estabelecida nas próprias fontes, que constroem os leprosos como *infelizes* que mendigavam a sobrevivência nas ruas da cidade enquanto o *feliz* colono seria o responsável por proporcionar melhores tempos para o município²⁸⁷. A presença dos leprosos atrapalhava, portanto, o projeto de colonização de Guarapuava, o que insuflava medidas para segregá-los.

Na pesquisa que realizou sobre a questão dos leprosos em Guarapuava, Beatriz Olinto defende que apesar deles já estarem presentes no município no século XIX, apenas no início do século XX eles se tornaram um problema para o governo e de saúde pública²⁸⁸. Para a historiadora, a discussão sobre a construção do leprosário tem íntimas relações com o projeto de colonização do município. Isso porque a presença de *pessoas doentes* prejudicaria o *bom nome* de Guarapuava, tirando-lhe a condição de um

²⁸⁶ Idem: 04.

²⁸⁷ Idem: 03-05.

²⁸⁸ OLINTO, Beatriz Anselmo. op.cit.

município salubre. Dessa forma, apenas com a intensificação das campanhas de colonização é que os leprosos foram tematizados e problematizados nos documentos oficiais do Estado. Da mesma forma, a reivindicação pela estrada de ferro ganha expressividade em Guarapuava no século XX, apesar das dificuldades de locomoção entre esse município e as demais regiões do Estado serem muito anteriores. Salienta-se que a estrada de ferro também consistia um elemento que viabilizaria a colonização do município, conforme analisado no capítulo anterior.

A relação entre os leprosos e a colonização constitui uma boa caracterização de como os discursos não divorciavam a cidade e o município. Antes disso, ambos se apóiam e, por vezes, se constroem conjuntamente. Ou seja, apesar de lançar mão dos dois *campos de ação* – o município e a cidade –, e da preocupação de constituir os dois territórios, dando-lhes características das mais aprazíveis (a fertilidade dos solos, a feracidade dos climas e a abundância de riquezas naturais; os bons ares urbanos e a transformação que estaria prestes a experimentar com a chegada da estrada de ferro), o que se pretendia era estabelecer um estatuto de *civilidade e modernidade* para Guarapuava (tanto a cidade quanto o município). Nesse sentido é que se diz que a cidade e o município são noções casadas, que se constroem concomitantemente. O bem de um seria o bem do outro. É assim que, o bom nome do município dependia que se sanasse a questão da presença dos leprosos no espaço urbano.

A respeito da relação entre o município e a cidade, deve-se levar em conta ainda que o município de Guarapuava estava associado ao meio rural, ao campo, ou seja, era de lá que sairia os alimentos que proveriam os habitantes da cidade. Raymond Williams defende que o sentido de oposição que normalmente rege a relação *campo-cidade* é uma construção histórica²⁸⁹. Assim, se o campo esteve tantas vezes associado ao bucólico, à inocência e à tranqüilidade, ou ao atraso e à ignorância, a cidade é o *lugar* das ‘grandes realizações’ (do saber, da comunicação, das luzes), bem como do barulho e da ambição. Nas palavras de Raymond Williams, “a chave de sua compreensão é o contraste entre, de um lado, o campo, e, de outro, a cidade [...]: aqui natureza, lá mundanidade”²⁹⁰.

Ainda que, na análise específica de Guarapuava, oposição não seja o termo que melhor caracterize a relação entre cidade e município, é inegável que eles são construídos de maneira diferente. De forma que, se cidade e município de Guarapuava

²⁸⁹ WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade na História e na Literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

²⁹⁰ Idem: 69.

seriam *lugares de progresso e modernidade*, havia elementos que seriam típicos da *modernidade* urbana e outros que seriam próprios do município. Na busca por se compreender a dinâmica e a especificidade que as relações campo-cidade podem apresentar, o próprio Raymond Williams fornece os subsídios para a análise: “*a vida do campo e da cidade é móvel e presente: move-se ao longo do tempo, através da história de uma família e um povo; move-se em sentimentos e idéias, através de uma rede de relacionamentos e decisões.*”²⁹¹

No processo de constituição da cidade desejável, é preciso levar em conta tanto os elementos tidos como repreensíveis, que deveriam ser banidos da vivência urbana quanto os tidos como louváveis, que, em geral, ainda estavam no campo do sonho e do projeto, mas que acreditava-se, seriam realidade e confeririam à Guarapuava o tão esperado grau de *modernidade*. Dessa forma, a elaboração dos discursos que dariam uma nova materialidade urbana à Guarapuava estão fazendo dessa cidade um *território* legítimo, que expressaria o seu melhor e digno, portanto, de todos os esforços e investimentos. Isso porque “*produzir uma representação do espaço já é uma apropriação, uma empresa, um controle portanto, mesmo se isso permanecesse nos limites de um conhecimento. Qualquer projeto no espaço que é expresso por uma representação revela a imagem desejada de um território, de um local de relações*”²⁹².

Para prosseguir na reconstituição da cidade *moderna e civilizada*, elencar-se-á novos elementos que ao serem projetados, participavam do domínio da *nova* Guarapuava, constituindo uma forma de apropriação da cidade. Um exemplo disso, é o afã de construir fábricas em Guarapuava, que lhe transformaria os ares:

*“Guarapuava, apesar de não possuir meios fáceis e baratos de transporte, vagarosamente vai progredindo. De tempo em tempo surgem pequenas indústrias produzindo para o consumo local devido a falta de meios de transportes para a exportação.”*²⁹³

O hebdomadário em questão, festejava no artigo que está inserida a passagem anterior, o sucesso da fábrica de sabão Estrela, de propriedade do Sr. Carlos Hohl e a de macarrão do Sr. Humberto Carli. No entanto, lamenta que produtos de tão boa qualidade não pudessem ser transportados para outras regiões pela precariedade dos meios de

²⁹¹ Ibidem: 19.

²⁹² RAFFESTIN, Claude. op.cit: 144.

²⁹³ *A pesar de tudo progredimos*, Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 14 de julho de 1935. Ano III. N.º 77. Pág. 02.

locomoção. Assim como a produção agrícola e as características da natureza do município, o macarrão e o sabão produzidos em Guarapuava são postos num patamar de difícil concorrência, conforme anunciava a propaganda do sabão Estrela: “*É um produto sem igual na qualidade. Muito mais barato que o sabão importado e infinitamente melhor. Tem varios tipos. Preços sem competência*”²⁹⁴.

A preocupação com o investimento em pequenas fábricas em Guarapuava vem com o incremento nacional das indústrias, ocorrido sobretudo a partir dos anos de 1930. É certo que, ainda no final do século XIX, cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo já possuíam fábricas dedicadas à produção de bens de consumo, tais como alimentos, tecidos, roupas, sapatos. No entanto, a agricultura ainda era a grande força da economia brasileira. O investimento crescente na diversidade das indústrias, visando fazer do Brasil uma nação forte e competitiva, especialmente oportunizado pelo crescimento das cidades e a crise de 1929²⁹⁵, fazia desse ramo de atividade econômica um signo da *modernidade* brasileira. Assim, o signo de *progresso* encarnado pelas indústrias em Guarapuava vincula-se diretamente com o contexto nacional. Além de participar de maneira decisiva no processo de modernização de Guarapuava, intervindo na organização e na aparência da cidade, as fábricas seriam a esperança de crescimento da economia local. Para tanto, precisava-se de meios de escoar a produção que aproximassem Guarapuava dos mercados consumidores:

*“Guarapuava nutre e alimenta a esperança radiosa de ver realizado o seu grande ideal: uma Estrada de Ferro. Estamos regredindo industrialmente. As nossas industrias aniquilam-se até o desaparecimento. As nossas iniciativas logo no inicio da concretização, morrem como a planta torrada pelo calor do sol. E tudo isso por que? A resposta è invariável e imutável. Falta de meios de transporte, seguro, rápido e barato, o que só se consegue com uma Estrada de ferro.”*²⁹⁶

O jornal *O Pharol* nos ajuda a recompor os significados da presença das fábricas na cidade: seria um meio de imprimir um novo ritmo no cotidiano urbano. O

²⁹⁴ *Fabrica de Sabão Estrela*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 21 de julho de 1935. Ano III. N.º 78. Pág. 02.

²⁹⁵ Para proteger a economia nacional da crise mundial ativada pelo *crack* da bolsa de Nova York, Getúlio Vargas incentivou a criação de indústrias e desenvolveu medidas para protegê-las. Entre essas, destaca-se: a facilitação dos empréstimos bancários aos industrias, a baixa de impostos sobre bens e equipamentos industriais e o favorecimento de importação de equipamentos e maquinários. Sobre essa questão, ver: LINHARES, Maria Yedda. *História Geral do Brasil*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

²⁹⁶ *Novos horizontes*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 26 de julho de 1935. Ano III. N.º 79. Pág. 01.

burburinho, o corre-corre, o relógio regulamentando os horários de entrada e de saída do trabalho, o turbilhão de pessoas nas ruas indo e vindo, de lá para cá, marcariam, definitivamente, o fim do ritmo lascivo da cidade. Para tanto, a presença do trem seria indispensável, pois além de garantir o crescimento das fábricas, ajudaria a compor o ambiente de *modernidade e civilidade*:

“Temos a sciencia de que [...] teremos o prazer de ouvir cortando os nossos verdes campos, a locomotiva estridular alegremente o prenunciador silvo, de uma nova era para Guarapuava.

Economicamente, é um passo gigantesco, que dará a nossa industria.

Serão as fabricas apitarem acordando a pacata e tradicional monotonia de uma cidade acostumada a patriarchal silencio e que se vê de um momento para o outro, como nos contos lendarios, alçada no turbilhão rumorejante de uma grande cidade.

Serão os ‘touristes’, que attrahidos pelas nossas bellezas naturaes com os seus ahs! de admiração, desvanecer-nos-ão com as descrições entusiasticas das nossas paisagens e dos nossos esplendidos horizontes que criam para os amantes do bello, miragens esplendidamente novas e sensacionais”²⁹⁷

O novo tempo que seria inaugurado pela estrada de ferro e que deflagraria melhorias na organização e na paisagem urbana, caracterizava-se também por cidadãos disciplinados ao trabalho. Na passagem anterior, tal relação está muito bem arregimentada: o novo tempo, prometido pelo silvo da locomotiva, se caracterizaria pelo crescimento das indústrias locais que ditariam um novo ritmo urbano, preparando a cidade para receber novos visitantes e habitantes, elementos indispensáveis para a construção da cidade desejada.

No entanto, é válido salientar que, assim como a colonização do município dependia da segregação dos leprosos do centro da cidade, a interdependência entre a cidade e o município também pode ser percebida na passagem anterior. Embora tal relação tenha sido marcada de maneira sutil, as belezas naturais e as paisagens variadas caracterizavam, de sobremaneira, o município. Assim, a presença de fábricas no ambiente urbano favoreceria o turismo não só na cidade como no município. Mais do que isso, a fonte anteriormente citada silencia que as características naturais que ela descreve sejam próprias do município, apropriando-as para o domínio da cidade.

²⁹⁷ *Estrada de ferro*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 09 de janeiro de 1921. Ano III. N.º 57. Pág. 01.

Ao analisar a movimentação nas ruas de Londres e Paris no século XIX, a partir de produções literárias, Maria Stella Bresciani defende a produção de um tipo especial de percepção de tempo, fundamental para a dinâmica urbana e industrial²⁹⁸. O tempo útil e disciplinado que o trabalho nas fábricas exigia leva a historiadora considerar que, "*não [...] causa surpresa o caminhar solitário e apressado de homens que olham para o relógio da torre, regulando o ritmo de seus passos em respostas ao lapso de tempo que os separa do momento do início do trabalho*"²⁹⁹. Assim, o relógio ditaria o ritmo da vida, regulamentando o dia em 24 horas, estipulando as horas de trabalho e as de descanso. E seria justamente esse tempo abstrato que os ponteiros marcavam que deveria ser introjetado nos seres humanos para o desenvolvimento do sentido da disciplina para o trabalho, pois:

*"[a introjeção dessa noção específica de tempo] arranca o homem da lógica da natureza, dos dias de duração variada de acordo com as tarefas a cumprir no decorrer das diversas estações do ano, e o introduz ao tempo útil do patrão, o tempo abstrato e produtivo, o único concebido como capaz de gerar abundância e riqueza, e, mais importante ainda, o único capaz de constituir a sociedade disciplinada de ponta a ponta."*³⁰⁰

Nesse sentido, o tempo *útil e disciplinado* participaria como elemento constituidor da noção dominante de que a técnica teria o poder de estruturar os territórios. Ou melhor, a produção de uma percepção de tempo altamente reguladora das atividades dos indivíduos se juntaria a outros projetos – destaca-se, de uma forma especial, a estrada de ferro – que visavam fazer Guarapuava experimentar uma transformação rápida e profunda no que concernia a organização, funcionamento e a especificidade da cidade. Uma série de elementos se juntam para compor o que seria a cidade *moderna* com que se sonhava e, acreditava-se, viriam com a chegada dos trilhos. Sobre o *poder* estruturador creditado à estrada de ferro, *O Pharol* prescreve:

"Tudo se espera e nada se tem conseguido relativamente ao progresso d'esta esperançosa Comarca.

²⁹⁸ BRESCIANI, Maria Stella Martins. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. 8ª ed. São Paulo: Brasileinse, 1994.

²⁹⁹ Idem: 16-17.

³⁰⁰ Idem: 18.

A fallada via ferrea que tanto tem preocupado o espirito dos seus habitantes, está ainda duvidosa a sua realidade, apesar de que os serviços para esse fim já foram começados, porém lentamente.

O ramal de que se trata, uma vez realizado traria vantagens excepcionaes para esta Comarca; com elle se levantariam muitos estabelecimentos industriaes e de grande monta, nucleos coloniaes que, em pequeno lapso de tempo patenteariam a todo o mundo a fertilidade do sòlo, o que, até o presente, nada se tem feito, por falta de uma boa via de comunicação e por isso tudo jáz em atrazo [...].³⁰¹

Os benefícios que a linha férrea traria, quais sejam, indústrias, colonos, a agilização das comunicações que possibilitariam tirar Guarapuava do tão defamado atraso, vinculam-se, certamente, com a premência de inserir o oeste paranaense no ritmo da economia estadual e de se estruturar o município. No entanto, os domínios da cidade, *moderna e civilizada*, constituíam-se também uma instância fundamental a ser construída e significada. Da mesma forma que, conforme abordado no 1º capítulo, valer-se da possibilidade de situar geograficamente Guarapuava – prescrevendo sua localização no centro ou no oeste do Estado, sua importância ligada à região, ao país ou ao Paraná –, significa instaurar domínios de poder, a referência à cidade ou ao município também constituem formas de apropriação do espaço. Lançar mão de cada um desses domínios, longe de ser um ato desprezioso, inscreve-se no desejo de identificar e caracterizar Guarapuava e de conferir-lhe um estatuto de importância.

No entanto, as relações entre as várias instâncias de significação – a cidade, o oeste, o município, o coração do Estado, etc – é freqüente. Mais do que isso, a interação entre essas instâncias faz com que, por vezes, uma participe do processo de composição da outra. Assim, a cidade de Guarapuava necessitava possuir ligações eficientes com os seus distritos, pois o sonho de uma cidade *moderna* só seria possível com a captação máxima dos recursos do município:

"[...] a necessidade immediata da construcção de estradas para os diversos districtos do nosso vasto municipio para assim estreitar se as relações de commercio, fazendo convergir para nossa séde, a riqueza toda que possuímos,

³⁰¹ *O Progresso de Guarapuava*. Jornal *O Pharol*. Guarapuava, 13 de novembro de 1921. Ano III. Nº. 97. Pág. 02.

incrementando portanto a nossa vida urbana, melhorando e enriquecendo conseqüentemente nossa cidade."³⁰²

A partir da passagem anterior, pode-se inferir o quanto cidade e município se constroem conjuntamente. As riquezas do município incrementariam a vida urbana. Portanto, investigar como se constituíram os domínios da cidade: em que bases esses foram elaborados, quais simbolismos foram utilizados e que papel teria a estrada de ferro no processo de elaboração de um novo modelo de cidade, implica levar em consideração um território mais amplo. Isso porque o desejo de habitar uma *urbe moderna e civilizada* era tão latente quanto o de aproveitar as riquezas naturais do município. A Guarapuava *moderna* não se realizaria apenas no município ou na cidade, mas dependia de todos os seus recursos para se fazer *próspera*. No entanto, por ora, a cidade é alvo de nossas preocupações. Vejamos como a *Folha do Oeste* trata, em 1944, a espacialidade que a cidade de Guarapuava estava adquirindo:

*"Guarapuava é uma cidade que começa a tomar feições de centro urbano de importância. Uma vida comercial intensa e diversas indústrias muito contribuem para o seu crescimento e é assim que a cidade se tem expandido de maneira impressionante. Grande parte dos velhos proprietários da cidade não vendem e não constroem em seus terrenos mais centrais, na expectativa da valorização dos mesmos com a próxima chegada da estrada de ferro."*³⁰³

A importância da ferrovia para a dinâmica urbana já nos é conhecida: *"com essa estrada Guarapuava entrará então na plenitude de sua prosperidade, com a intensificação de sua exportação e importação"*³⁰⁴. Os trilhos teriam um poder quase mágico de fertilizar as terras às suas margens. É assim que, a *Folha do Oeste* deixa a par, na passagem anterior, a expectativa da valorização dos terrenos da cidade. Esta crença estava sintonizada com a imagem dominante forjada no Ocidente, em torno da ferrovia, de que essa seria capaz de *valorizar, modernizar e civilizar* qualquer paisagem que a recebesse.

³⁰² *Discurso pronunciado pelo orador oficial do banquete Dr. ERNANI CARTAXO. Jornal O Pharol. Guarapuava, 30 de setembro de 1928. Ano VI. N.º 169. Pág. 03.*

³⁰³ *Entrevista concedida pelo Prefeito Henrique Santos ao diário curitibano 'O DIA'. Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 23 de janeiro de 1944. Ano III. N.º 127. Pág. 01.*

³⁰⁴ *Idem.*

Acrescenta-se que a chegada da estrada de ferro favoreceria a disponibilidade de materiais de construção na cidade, o que seria indispensável na constituição de uma Guarapuava *moderna*:

“Vejo aproximar-se, aos poucos, o dia das maiores esperanças, porventura sonhadas pelo povo desta terra: – o dia da inauguração de uma estrada de ferro, que facilite a expansão econômica da gleba.

Lá para esse tempo, fatalmente, hão de sofrer modificação – e talvez modificação radical – as praxes de rotineira administração do município. Convém, por consequência, se cogite deste logo do programma de reconstrução da cidade e do desenvolvimento econômico do município. Só depois de ligada á estrada de ferro,[...], é possível esperar desta cidade a iniciativa de sua remodelação. De facto, actualmente a falta de transporte não permite a aquisição por preço razoável da cal e areia – esses dois elementos indispensáveis na construção de estabilidade. Não se poderia, dessa forma, exigir do particular que desse feição moderna á residência ou levantasse construção nova sobre os escombros de velhos habitantes. Isto quanto ao embelezamento da cidade por iniciativa particular.”³⁰⁵

Construções sólidas e de belas fachadas constituíam peças fundamentais para dar *ares de modernidade* à cidade de Guarapuava. Para tanto, era preciso que a cidade estivesse conectada à ferrovia, que proporcionaria materiais de construção a preços mais acessíveis. Tudo isso permitiria suplantiar a velha cidade, em prol da *nova* Guarapuava, mais *moderna* e bonita. Modificar o aspecto do centro urbano era uma prioridade. Povoar a área urbana era tão importante quanto povoar o meio rural: era preciso tirar o aspecto de abandono e de vazio demográfico de Guarapuava, substituindo-o pelo intenso circular de pessoas que, através do trabalho, modificaria a paisagem urbana. Da mesma forma que as qualidades dos solos e climas do município justificavam o esforço por se trazer homens que pudessem com o seu trabalho fazer valer as promessas da natureza paranaense, as fábricas e a estrada de ferro justificavam que a cidade fosse mais habitada. Assim como o vazio demográfico do município incomodava os gestores de Guarapuava, o abandono e a falta de habitações no seu centro urbano também constituíam problemas, conforme um relatório emitido pela prefeitura em 1920:

³⁰⁵ *O Problema de administração de Guarapuava em termos geraes. Jornal Correio do Oeste. Guarapuava, 07 de julho de 1929. Ano I. N.º 36. Pág. 01.*

“Penso que medidas no sentido de diminuir as grandes áreas baldias que existem no centro da Cidade, deverão ser postas em prática, pois esses terrenos que comportam muitas edificações, concorrem para enfeiar a Cidade, dando aspecto de aldeia abandonada.”³⁰⁶

Uma política pública visando habitar o centro urbano de Guarapuava vinha sendo desenvolvida: a prefeitura concedia terrenos foreiros que deveriam ser construídos num prazo de dois anos. Não bastava um movimento de pessoas no centro da cidade era preciso haver construções que dessem ares de *civilização*, de cidade *desenvolvida* à Guarapuava. As áreas baldias não davam o aspecto da cidade desejável, mas sim de uma *aldeia abandonada*. Ou seja, a então falta de construções denotava justamente aquilo que a elite política de Guarapuava não desejava para a sua cidade: o aspecto de pequenez e abandono. Uma cidade, aos moldes que queriam os homens públicos de Guarapuava, deveria ser *grandiosa, importante e renomada*.

No entanto, havia o que se comemorar no traçado urbano da cidade. Apesar de ter sido fundada no início do século XIX, Guarapuava possuía ruas largas, bastante diferente de muitas cidades brasileiras de colonização portuguesa, fundadas naquele mesmo século ou em anteriores. Tal especificidade, pouparia esforços e dinheiro no processo de remodelação urbana:

“A cidade de Guarapuava, sendo uma cidade secular, realizou uma couza admirável e verdadeiramente excepcional: – o traçado regular de suas ruas e praças de maneira, sem que, para isso, tenha de fazer grandes sacrificios, despendendo avultadas sommas de dinheiro com remodelações ou destruições de ruas e prédios. As ruas da cidade são largas e bem dispostas, contando-se entre ellas algumas avenidas esplendidas que só esperam pela operosidade progressista, para converterem em bellas avenidas.”³⁰⁷

Registros indo no mesmo sentido da passagem anterior pôde ser encontrado em fontes de outras naturezas, como por exemplo, no seguinte trecho: *“a configuração topográfica de nossa cidade, em ondulações suáveis permite transito de vehiculos em todas as direcções, cremos por isso que se pode fixar como definitivo o nivelamento*

³⁰⁶ Relatório emitido pelo prefeito substituto Daniel Cleve. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 06.

³⁰⁷ *O Problema de administração de Guarapuava em traços geraes*. Jornal *Correio do Oeste*. Ano I. N.º 36. Pág. 01.

*actual das ruas, como pequenas correções onde for indispensavel*³⁰⁸. Todavia, os benefícios de se habitar numa cidade que tinha uma configuração topográfica favorável, não a livrava de remodelações. Assim, a documentação oficial da prefeitura é incisiva ao defender melhorias nas ruas e praças da cidade: as primeiras necessitavam que fossem acertados seus bueiros, meios fios e se construíssem pontilhões em determinados trechos para se facilitar o acesso a determinadas áreas da cidade. As praças necessitavam de arborização. Viabilizar essas mudanças significava dar à cidade novas feições, pois as ruas e praças são como *cartões-postais* de uma cidade, no sentido de ter uma ampla visibilidade no conjunto urbano. As ruas e praças ajudam a falar sobre a identidade da cidade de uma maneira muito especial, e se é possível dar moldes a esses lugares para que eles dêem a identidade desejada à cidade, quanto melhor.

Assim, um relatório emitido pela prefeitura (assinado pelo prefeito interino Daniel Cleve), em 10 de janeiro de 1921, dizia: “*A falta de um plano estabelecendo uniformidade nos calçamentos dos passeios, empresta as ruas feição muito desagradável*”³⁰⁹. Mais uma vez, observa-se neste fragmento um indício de uma materialidade urbana que incomodava as vistas, de uma realidade que se mostrava *desagradável* e deveria render esforços no sentido de revertê-la. A questão vinculava-se diretamente com o desejo de dar uma boa feição para a cidade e proporcionar comodidade aos seus habitantes. Ao mesmo tempo em que as fontes insistiam em caracterizar os problemas vividos pela cidade, tal como relata o prefeito Arlindo Ribeiro: “*sobreleva-se a falta de passeios commodos por onde se possa faser o transito pelas ruas e praças*”³¹⁰, elas procuram apontar soluções. Essas primam pela utilização de termos como *uniformidade, regularidade* que denotam um esforço específico de transformação da realidade, de modo a torná-la aceitável, encaixá-la num padrão de urbe desejável.

A cidade que se desejava, a bela Guarapuava com ruas uniformes e construções com belas fachadas, precisaria ainda de um bom serviço de iluminação pública: uma fonte de 1926 acusava que ainda não havia na cidade trezentas instalações com luz elétrica³¹¹ e, em outra ocasião o serviço que a concessionária oferecia é caracterizado da seguinte forma: “[...] *esse importante serviço, [...] vem sendo feito com geral*

³⁰⁸ Relatório emitido pelo prefeito interino Arlindo Ribeiro. Guarapuava, 10 de abril de 1922: 07.

³⁰⁹ Relatório emitido pelo prefeito interino Daniel Cleve. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 04.

³¹⁰ Relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, 10 de abril de 1922: 07.

³¹¹ Relatório emitido pelo prefeito Francisco Solano Alves de Camargo. Guarapuava, 15 de julho de 1926: 02.

descontentamento e evidente imperfeição”³¹². Ou ainda, “*ultimamente o nosso serviço de iluminação pública elétrica é simplesmente detestável*”³¹³. A iluminação elétrica era um símbolo de uma vivência *moderna*, onde o conforto remanejaria a vida cotidiana, daí a preocupação em agilizar a sua instalação em maior escala em Guarapuava.

Outra preocupação expressa nos documentos oficial da prefeitura é investir no ‘*abandonado*’ mercado público. O prédio precisava de reformas internas e reparos na fachada³¹⁴. Para tanto, fomentava-se feiras-livres para se arrecadar meios de realizar as obras³¹⁵. O mercado seria ainda uma maneira de impulsionar a agricultura local, de proporcionar meios para sua comercialização. Juntamente com os anseios de incrementar a economia, belas fachadas são signos de *modernidade*, produtoras do sentido de ser contemporâneo a tudo aquilo que era tido como *civilizado* no Ocidente.

Da mesma forma que se desejava dar uma nova feição estética à fachada do mercado, desejava-se que a futura estação ferroviária fizesse uma boa figura, fosse imponente. Afinal, mundo afora as estações – com suas arquiteturas grandiosas – sintetizaram o ideal das cidades *modernas*. Ao tratar dessa questão, Lídia Vianna Possas refere-se às estações ferroviárias como verdadeiras ‘*catedrais do progresso*’ (as catedrais do século XIX), peças importantes no processo de modernização das cidades³¹⁶. Em Guarapuava, o desejo de possuir uma estação que simbolizasse e expressa-se toda a opulência e riqueza da cidade pode ser constatada nas vésperas da inauguração da Estação *Affonso Camargo*, situada na cidade de Guarapuava:

*“Pena é que a ‘estaçãozinha’ ferroviária a ser inaugurada e ansiosamente esperada, há mais de cem anos, seja tão insignificante, circunstancia assás deprimente para nossa histórica cidade, tão cheia de gloriosas e imperecíveis tradições.”*³¹⁷

Ao tecer um discurso que conjuga as meritórias *tradições* da cidade e o desejo de possuir uma estação *moderna*, o jornal *Folha do Oeste* está construindo um

³¹² Relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, janeiro de 1923: 04.

³¹³ Relatório emitido pelo prefeito interino Arlindo Ribeiro. Guarapuava, 10 de abril de 1922: 08.

³¹⁴ Ver: relatório emitido pelo prefeito Francisco Solano Alves de Camargo aos camaristas. Guarapuava, 15 de julho de 1926: 02.

³¹⁵ Ver: relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, janeiro de 1923: 01.

³¹⁶ Possas, Lídia Maria Vianna Possas. op. cit.

³¹⁷ *Reparos*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 05 de dezembro de 1954. Ano II, 2ª fase. N.º 62. Pág. 01.

importante domínio de significância para Guarapuava. Os dois elementos - *tradição* e *modernidade* - estão em concórdia, de forma que, para o hebdomadário, parece *natural* que uma cidade com uma longa história a ser cultivada, com um passado de *glórias*, fosse presenteada com uma estação imponente. Enfim, uma cidade com um passado glorioso mereceria também um futuro de glórias, e isto significava trabalhar no presente para que Guarapuava se transformasse em uma cidade de aspecto *moderno*.

O lamento pela pequenez e insignificância da estação ferroviária de Guarapuava não desanimou de todo João do Planalto, pseudônimo de Antonio Lustosa de Oliveira, que assinara o artigo. Afinal, havia muito ainda por fazer para transformar Guarapuava em uma cidade de aspecto *moderno*, assim:

"[...] nossa secular cidade, que há de ser, dentro de pouco tempo, pelo esforço e trabalho perseverante de seus habitantes, uma verdadeira metrópole à atestar a riqueza e a pujança deste abençoado planalto guairenho, que irá ter papel preponderante na destinação histórica da vida econômica e cultural da terra paranaense.

Nem por isso, porém, devemos apenas confiar no futuro, esperando que a prosperidade 'caia do céu por descuido'. Precisam os guarapuavanos que amam esta terra e que desejam vê-la engrandecida, tomarem decisões sábias e acertadas, aglutinando vontades, e irem ao encontro do progresso, através de iniciativas particulares necessárias, tais como a construção do planejado Grande Hotel do Oeste Paraná e de outros empreendimentos de vulto, que precisam ser atacados. [...]"³¹⁸

A certeza de que a *civilização* só seria possível com o empenho e o trabalho dos habitantes de Guarapuava é mais uma vez afirmada. A insistência da *Folha do Oeste* nesse sentido, liga-se ao fato dos jornais que circularam em Guarapuava se imbuírem da função de conscientizar seus leitores do seu papel social de trabalhar para a melhoria da cidade, pelo *bem* de Guarapuava. A referência à urgência de Guarapuava possuir um *Grande Hotel*, que se tornou cada vez mais freqüente nas páginas da *Folha do Oeste* à medida que se aproximava a inauguração da estrada de ferro, era justificada pelo conforto que era preciso proporcionar a todos que passariam a freqüentar a cidade depois que o transporte ferroviário fosse uma realidade.

³¹⁸ Idem. Ibidem.

O problema começava com a acomodação de autoridades ou pessoas consideradas *ilustres*, que viriam à Guarapuava para os festejos da chegada do trem: *"nesta ante-vespera das realizações dos festejos do 'Dia de Guarapuava', quando não dispomos de hotéis que possam dar acomodações confortáveis e condignas com a importância das personalidades que nos vêm visitar, atraídas pelo secular renome de nossa terra, da nossa sociedade e da nossa reconhecida hospitalidade"*³¹⁹. A importância da instalação de bons hotéis na cidade já era há muito sentida e reclamada. É assim que, em 1929, um jornal local anunciava que o vizinho município de Prudentópolis já possuía um *bom* hotel e que era preciso que Guarapuava seguisse o exemplo. O jornal aproveita a oportunidade para lembrar o estado em que se encontravam os hotéis da cidade:

*"[...] Não temos hotel! É o que se verifica, é o que todo mundo diz [...], contribuindo isso para o nosso descredito. Os que existem, mantêm se porque há falta de outros melhores. Não ponhamos a culpa nos hoteleiros, porque as casas, verdadeiros galinheiros, onde elles estão instalados, não permitem coisa melhor [...]."*³²⁰

Em outra ocasião, reafirmando a expectativa de que a inauguração da estação ferroviária atrairia um grande número de pessoas para Guarapuava e a certeza de que o ruído da locomotiva *acordaria* a cidade do seu *sono secular*, vem a crença das rápidas e profundas transformações que aquela cidade experimentaria :

"Indubitavelmente, está, nossa terra, acordando do seu longo sono, para reiniciar a sua gloriosa marcha em busca do progresso tão ardentemente sonhado e iniciado pelos nossos avós, e continuado, perseverantemente, pela geração presente, que ama verdadeiramente esta particula abençoada da Terra de Santa Cruz. [...]"

Dentro de breves meses, a nossa querida Guarapuava estará acordando e ouvindo os estridentes silvos da locomotiva, nas placidas margens do rio Jordão, para em 1951, estar a nossa cidade festejando, com entusiasmo e justo orgulho, a chegada do primeiro trem, puchando uma dezena de vagons, apinhado de gente estranha ao nosso convívio, e de muitos guarapuavanos, também, para tomarem parte da maior festa de Guarapuava, quando todos os seus filhos nativos e de

³¹⁹ Ibidem. Ibidem.

³²⁰ *Imitemos Prudentópolis*. Jornal *Correio do Oeste*. Guarapuava, 23 de abril de 1929. Ano I. N.º 27. Pág. 01.

adoção, estarão reunidos, para celebrar a concretização de um sonho secular, sempre acalentado em seus corações perseverantes."³²¹

Ao desejo de ver circular *gente nova* em Guarapuava, junta-se o de presentear a cidade com melhoramentos, que a fizesse mais *formosa*:

"Urge, portanto, com o tempo, irmos melhorando as condições de nossa velha cidade, melhorando a sua estética, aformoseando-a com novas construções modernas e bizarras, fazendo desaparecer as antiquadas taipas de pedra, da época dos negros cativos, e muitos casebres em ruínas, que tanto enfeiam a nossa urbs.

Os homens que têm dinheiro, devem-se unir e deliberarem a constituição de uma sociedade por quotas, para dotar Guarapuava de um hotel condigno, apresentavel e confortavel, onde o visitante mais exigente possa ser hospedado e aquilatar do grau de progresso e de bom gosto da gente guarapuavana.

Mãos á obra, Snrs. capitalistas, construa-se na esquina baldia, onde existiu o Hotel Demario, um predio apropriado para nele ser instalado um grande hotel com todos os requisitos modernos, capaz de atrair os forasteiros que desejarem cobiçar as belezas e os pontos turisticos espalhados pelos quadrantes de nossa terra previligada."³²²

O tão desejado hotel – *moderno, amplo* e de *alvenaria*³²³ – funcionaria com um signo de distinção para a cidade, uma marca do bom gosto dos seus habitantes e de como esses encontravam-se sintonizados com o que havia *de mais moderno no mundo*. Assim como a Estação *Affonso Camargo*, o hotel deveria expressar uma imponência que conferisse importância para Guarapuava. A cidade deveria mostrar-se atraente aos olhos, para que as vistas fossem capazes de atestar que aquela cidade não deixava nada a dever a nenhuma outra. Para tanto era preciso ainda modificar a aparência das construções da cidade, substituindo as *'taipas de pedra do tempo dos negros cativos'* por construções *'modernas e bizarras'*. É dessa forma que a *modernidade* imporia-se sufocando a memória dos tempos de escravidão, legando ao esquecimento lembranças que não condiziam com a imagem de urbe *civilizada* que se queria atribuir à Guarapuava.

³²¹ *Reparos...* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 19 de março de 1950. Ano II. N.º 66. Pág. 01.

³²² *Idem*.

³²³ *Reparos*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 11 de abril de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 30. Pág. 01.

A materialidade da cidade é capaz de expressar a forma como seus habitantes se viam e desejavam ser, ou seja, os aspectos da cidade de Guarapuava fala sobre os seus habitantes. A instalação do *Cine Pimpão* em Guarapuava, melhoramento anunciado nas páginas de *A Cidade*, é mais um exemplo do esforço de *modernizar* a cidade, afinal, o cinema era uma forma de trazer para Guarapuava idéias, modas e comportamentos que circulavam no *mundo civilizado*. Além disso, era uma oportunidade para "os *guarapuavanos que jamais daqui saíram, terão ocasião de assistir e ouvir o cinema sonoro, que faz a delicia dos habituaes dos cinemas da Capital [...]*"³²⁴. Na década de 1940, é a vez da *Folha do Oeste* comemorar a breve inauguração de uma sala de cinema em Guarapuava. Além da própria significância de *refinamento* que a projeção de filmes teria, o prédio – um *pequeno arranha-céu, majestoso* no centro da cidade – funcionava como um distintivo de *modernidade* para Guarapuava:

"Brevemente será iniciada a construção do majestoso 'Edifício Atalaia', onde funcionará o maior e mais luxuoso cinema do interior do Estado.

Esse pequeno 'arranha-céu', será construído na Avenida Benjamin Constant, esquina da rua Capitão Rocha, em frente do Clube Guayra, no ponto mais central da cidade."³²⁵

Assim, o rol de elementos que se aglutinariam como signos de melhoramento urbano para cidade vão se juntando. O cinema, que na década de 1930 trazia a novidade de ser falado e que daria a possibilidade à Guarapuava de ser uma cidade com opções de lazer, juntamente com os novos prédios de belas fachadas, mesclam-se para forjar o sentido da *modernidade*. O lazer se fazia importante num município no qual se queria reformular o significado do trabalho. Se a ética do trabalho deveria ser *moderna e capitalista*, a folga e o lazer constituem um requisito para implementá-la.

No início dos anos de 1930, o jornal *Correio do Oeste* anuncia a atração do *Cine Santo Antonio*, caracterizando o ato de ir ao cinema como conferidor de *civilidade* àqueles que tinham esse hábito. Por extensão pode-se inferir que a presença de um cinema em Guarapuava dava *ares de requinte* à cidade:

"A Empreza deste cinema, que é o centro de diversões preferido pela gente de gosto e de cultura desta terra, tem o

³²⁴ *Guarapuava vai ser dotada de mais um importante melhoramento. Jornal A Cidade. Guarapuava, 19 de janeiro de 1936. Ano IV. N.º 107. Pág.04.*

³²⁵ *Notas e Factos. Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 11 de abril de 1943. Ano III. N.º 111. Pág. 02.*

grande prazer de avisar ao publico guarapuano que o frequente assiduamente que, com não pequeno dispendio de sacrificio, resolveu fechar contracto para exhibição HOJE, dia 22, da super-produção de grande montagem intitulada 'Danubio azul!'"³²⁶

O *Cine Santo Antonio* era recente, fora inaugurado em 1929. Tratava-se de uma adaptação do prédio de um antigo teatro que tinha o mesmo nome. O hábito de anunciar em jornal os filmes exibidos no cinema não é de se estranhar, afinal ambos – o cinema e o jornal – são signos de uma vivência *moderna* e construtores de uma nova materialidade urbana. Assim, o jornal *Correio do Oeste* convidava os moradores de Guarapuava: “*A esforçada empreza deste cinema, tera a honra de apresentar hoje, ao publico guarapuavano a portentora super-produção ‘O Rapaz do Cravo’, com Douglas McLean e Frances Lee*”³²⁷. Os filmes exibidos no *Cine Santo Antonio* eram trazidos de trem até Irati e seguiam de carroça para Guarapuava³²⁸.

O teatro *Santo Antonio*, inaugurado em 1883, constituía um verdadeiro símbolo de *civilidade*, um local para reunião dos ‘*guarapuavanos*’ *cultos*, amantes de uma vida que tivesse refinamentos de um grande centro. Além de constituir um espaço para receber condignamente visitantes ilustres ou de homenagear *guarapuavanos* que se destacavam dentro ou fora da sua cidade³²⁹. O diferencial atribuído ao teatro *Santo Antonio* pode ser percebido na passagem a seguir:

*"Possuía apenas 120 lugares, mas o prédio e as instalações situavam-se como as melhores entre as congêneres do Estado. Contava com um saguão de entrada, corredores de acesso à platéia, palco, amplos camarins e oito camarotes. O número 1 era do Visconde de Guarapuava. A pintura do pano do palco representava uma bela jovem adormecida, sonhando com um trem de ferro que se aproximava."*³³⁰

A imagem da jovem sonhando com a estrada de ferro, lembra a própria analogia de Guarapuava adormecida, a espera da chegada do trem para ser acordada. Além disso, nos leva a considerar que o espaço do teatro, seus freqüentadores estão em consonância

³²⁶ *Cine S. Antonio*. *Jornal Correio do Oeste*. Guarapuava, 22 de junho de 1930. Ano II. N.º 83. Pág. 02. Caixa alto e negrito do original.

³²⁷ *Cine Santo Antonio*. *Jornal Correio do Oeste*. Guarapuava, 30 de abril de 1930. Ano II. N.º 72. Pág. 01.

³²⁸ MARCONDES, Gracita Gruber. *Guarapuava: História de luta e trabalho*. Guarapuava: Gráfica da Unicentro, 1998: 149-150.

³²⁹ Idem. *Ibidem*.

³³⁰ *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 1940. Apud MARCONDES, Gracita Gruber. op.cit: 149.

com o desejo de construir uma cidade *moderna*. Assim como o teatro, a mulher encarna signos de *sonho* e *encantamento*, fundindo-se e legitimando o desejo pela estrada de ferro, tão masculino e carregado pelos signos de *força* e *virilidade*.

Na premência de constituir signos de urbanidade, fala-se ainda na importância da cidade de Guarapuava ser contemplada com rede de água e esgoto, "*mómente agora que o acalentado sonho do povo oéstino – a sua estrada de ferro – está se concretizando em auspiciosa realidade*"³³¹. Ao mesmo tempo reclama-se por museus e bibliotecas para a cidade³³². O sentido do *ser moderno* seria constituído a partir de uma boa infra-estrutura urbana e de signos de uma vida cultural desenvolvida. Daí vinha também a preocupação com a educação formal (ou seja, com escolas). Afinal, esta seria uma forma de obter pessoas sintonizadas com o que acontecia no mundo, homens e mulheres *civilizados*.

No entanto, a sintonia entre educação e ferrovia não se dava apenas por ambas serem signos da temporalidade de *progresso* e *modernidade* que se queria instaurar em Guarapuava, mas relaciona-se diretamente com a questão das precárias condições que se encontravam as estradas do Estado. Isso porque a carência de escolas não era exclusiva da cidade de Guarapuava, mas o município também se ressentia da falta delas:

“[A escola] *É uma das muitas necessidades que temos absoluta urgência em atender [...]. Continuarei a esforçar-me no sentido de prover cadeiras do ensino primario nos lugares mais povoados do município, tendo em consideração os resultados que forçosamente advirão não só para o Município, como ao Estado e a União.*”³³³

Daniel Cleve, prefeito em exercício em 1921, assinara naquele ano um relatório do qual foi retirada a passagem anterior. Para ele, ‘*o desenvolvimento dos demais ramos da administração pública*’³³⁴ dependia de sobremaneira da abertura de estradas. A educação, entendida aqui por escolas, tomava importância ao se elencar os elementos que *modernizariam* Guarapuava. Afinal, deveria-se prover as crianças do município de educação formal. É característico das sociedades *modernas* delegar para uma instituição de ensino parte da educação das crianças. Em se tratando da cidade de Guarapuava, que

³³¹ *Água e esgoto para Guarapuava*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 08 de julho de 1951. Ano III. N.º 111. Pág. 01.

³³² *Guarapuava, também, terá sua biblioteca e um museu..* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 01 de novembro de 1951. Ano III. N.º 129. Pág. 01.

³³³ Relatório emitido pelo prefeito Daniel Cleve aos camaristas. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 01.

³³⁴ *Idem*: 02.

se encontrava em vias de se tornar mais povoada, de ter mais construções preenchendo os espaços vazios do seu centro urbano e de ter, inclusive, uma estrada de ferro possibilitando uma maior circulação de pessoas e mercadorias, não poderia ser diferente.

Assim, se a cidade possuía *apenas* quatro escolas subsidiadas pelo governo municipal, que não estavam satisfazendo as expectativas do poder público, “*seja por falta de compreensão dos pais das crianças em idade escolar, ou por falta de competência dos professores*”³³⁵, era urgente novos investimentos nesta área para que essa também pudesse dar a sua contribuição no desenvolvimento de que Guarapuava necessitava e os seus homens públicos reclamavam.

Considerando o papel que a escola desempenharia na formação de pessoas *civilizadas*, Jean Starobinski pondera:

“Civilização [...] implica o crescimento dos recursos, da segurança, dos gozos, etc. [...], mas implica também o aperfeiçoamento interior dos indivíduos, o desenvolvimento de suas qualidades afetivas e intelectuais, o alargamento e o aperfeiçoamento feliz de suas relações mútuas, sem os quais a civilização não poderia ser concebida como valor.”³³⁶

A educação funcionaria como mecanismo de *polimento* das crianças, a fim de torná-las dignas da cidade *civilizada* que se almejava. Nesse contexto, “*a palavra polir implica um dever, uma ação progressiva, daí sua equivalência com civilizar*”³³⁷. Educar significaria dissipar as diferenças, homogeneizar a sociedade e tornar o *diferente igual a nós*, ou seja, eliminar o que fosse dissonante. O investimento na educação mostra-se, então, como fundamental: as crianças investem o significado de *realizações futuras*, e o *futuro* seria o tempo da concretização dos afãs de *modernizar* e *civilizar* Guarapuava. Além disso, é preciso considerar que “*em comparação com a perfeição do polido, o bárbaro é uma espécie de criança, a criança uma espécie de bárbaro*”³³⁸. Ou seja, o cuidado com as crianças, torná-las parte do *nós civilizado*, funcionava como estratégia de arrematar os sujeitos legítimos para habitar a cidade.

³³⁵ Idem: 01.

³³⁶ STAROBINSKI, Jean. op. cit: 44.

³³⁷ Idem: 29.

³³⁸ Idem: 28.

A potencialidade da educação de formar pessoas *civilizadas* e *polidas*, está sintetizado na passagem a seguir. Nela pode-se inferir a relação que o *polimento* teria com a formação de uma sociedade *ordeira* e bem organizada:

“Polir é civilizar os indivíduos, suas maneiras, sua linguagem. Tanto o sentido próprio quanto o sentido figurado³³⁹ podem conduzir à idéia de ordem coletiva, de leis, de instituições que asseguram a brandura do comércio humano.”³⁴⁰

Enquanto possibilidade de abrandamento do comportamento humano, a educação também se materializou como a esperança de diminuição da criminalidade. Ao tecer a lógica da relação entre os dois elementos – qual seja, instrução e criminalidade –, a precariedade das vias de comunicação tem um papel destacado. Assim, ao relatar os problemas das estradas que ligavam Guarapuava a alguns de seus distritos, fica caracterizado que, na medida que eles se encontravam incomunicáveis, era difícil controlar e ter ciência do que lá acontecia. No caso do distrito de Pinhão, tido como o mais sério, bastava pequenas chuvas para que ficasse completamente isolado, o que facilitava o aumento da criminalidade. No fragmento a seguir, pode ser verificada as implicações que teriam entre si a precariedade das estradas, o aumento da criminalidade e o incremento da educação:

“Ultimamente [Pinhão] é o Districto em que maior numero de crimes aparece, havendo mesmo simptoms de desordem com o aparecimento de forasteiros ahi. Se for possível conseguir-se uma bôa estrada carroçavel até a orla do matto que borda as margem direita do Iguassú, teremos feito um grande beneficio aquella rica zona, pois a bôa estrada é o principal vehiculo da instrução e do progresso. Os maus elementos que ali estão se aglomerando, irão desaparecendo, cedendo o lugar a melhor elemento que para lá se encaminhará.”³⁴¹

³³⁹ Os sentidos próprios do termo polir são: Limpar, tornar mais belo, mais claro e mais polido. Ex: polir um mármore; Dar mais lustro aos vidros de espelho, torná-los mais luzentes; Passar pelo polidor. Ex: polir uma navalha, polir uma faca. Os sentidos figurados são: Civilizar, tornar mais civil, mais galante mais honesto; Palavra dita ao se falar de discurso e de estilo. Ex: polir um discurso, polir seu estilo. Torná-lo mais exato e mais apurado; Tornar-se mais perfeito. Ver: Idem: 23

³⁴⁰ Idem: 29.

³⁴¹ Relatório emitido pelo prefeito Daniel Cleve aos camaristas. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 05. Grifo meu.

O controle sobre o território, mostrava-se, nesse contexto, como de participação fundamental na construção da *modernidade*. Isso é válido não apenas para o município, mas também para a cidade, que incrementava o seu processo de *modernização* a cada nova construção que recebia. Os novos estabelecimentos de ensino, por exemplo, eram sempre comemorados, pois eram peças-chaves na construção de uma nova materialidade urbana, conforme a passagem a seguir:

*"Em breve, um majestoso edifício em vias de construção na praça 7 de Setembro, desta cidade, deslumbrará nossos olhos e nossa sensibilidade. É mais um grupo escolar. É mais uma dádiva de valor incauculável que o benemérito governo do Sr. Manoel Ribas entrega a infância guarapuavana."*³⁴²

Dessa forma, o *sentido de ser moderno* liga-se tanto as instalações que abrigariam as escolas quanto ao próprio status de proporcionar às crianças e jovens de Guarapuava a oportunidade de estudar. Assim, *"Ali [em um grupo escolar recém concluído na cidade de Guarapuava] se ambiciona, com justas razões, um ginásio que aliás, conforme promessa do Governo do Estado, talvez muito breve possa estar funcionando"*³⁴³. Ou ainda, *"[...] a mocidade guarapuavana já não precisa, como em outros tempos, buscar em outras cidades escolas para a sua educação secundária"*³⁴⁴.

A análise das fontes indica ainda uma preocupação com a contabilidade, com a quantificação de aspectos ligados a vida urbana, como forma de controle da vida social. Para exemplificar essa questão, um relatório emitido pela prefeitura em 1926, sobre a questão do matadouro, relata:

*"O serviço do Matadouro Municipal, está sendo desempenhado com regularidade, a cargo do cidadão Francisco José das Chagas, tendo sido abatido durante o ano de 1925, o seguinte número de animais: Bovinos, para consumo da população, 696; para consumo das tropas militares, 815, suínos 255 e lanígeros 63."*³⁴⁵

³⁴² *Guarapuava desperta ao silvo da locomotiva*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 13 de abril de 1941. Ano II. N.º 67. Pág. 01.

³⁴³ *Entrevista concedida pelo Prefeito Henrique Santos ao diário curitibano 'O DIA'*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 23 de janeiro de 1944. Ano III. N.º 127. Pág. 01.

³⁴⁴ *A Política Municipalista do Sr. Moisés Lupion*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 21 de maio de 1950. Ano II. N.º 75. Pág. 01.

³⁴⁵ Relatório emitido pelo prefeito Francisco Solano Alves de Camargo aos camaristas. Guarapuava, 15 de janeiro de 1926: 03

A prática de contabilidade dos animais consumidos na cidade é um registro recorrente nos relatórios da prefeitura, o que denota que o controle das atividades do matadouro público não se restringia a verificação da regularidade e das exigências públicas de higiene, conforme já caracterizado. Mas implicava também numa racionalização do consumo, tendo em vista não só um planejamento dos futuros gastos, mas um controle do consumo presente, pois a carne era “*um dos principais alimentos da classe pobre*”³⁴⁶, não podendo faltar. É dessa forma que racionalização e o planejamento se faziam fundamentais. O tempo da locomotiva estava inscrito na lógica da razão, do planejamento das atividades e da economia, enfim, da vida em todos os seus ramos. Pensar a cidade e o município, trazê-los para a luz de um planejamento era requisito fundamental para se operar a *modernidade*.

A falta de carne no mercado mostrava-se como algo preocupante: em 18 de julho de 1920³⁴⁷ representantes da prefeitura reuniram-se em caráter extraordinário com os camaristas municipais para discutir o problema da escassez do fornecimento de carne de gado para a população da cidade. Para resolver a questão, a prefeitura publicou no jornal *O Pharol* um chamado para os fornecedores de carne movimentarem-se no sentido de prover Guarapuava do alimento e a Câmara dispensou os impostos municipais relativos a comercialização do produto. No ano seguinte, o problema persistia: pelo alto preço que era cobrado pela obtenção de alvará de funcionamento dos açougues, o número desses estabelecimentos era pequeno e a fraca concorrência contribuía para o alto preço de venda da carne (em Curitiba custava 1\$100 e em Guarapuava 1\$200)³⁴⁸.

Dessa forma, a preocupação em quantificar os animais abatidos, gera relatórios que detalham, mês a mês o abate de gados e suínos³⁴⁹. Em certas ocasiões, quando tal registro não era feito, reclamava-se da falta do cadastro, que é caracterizado como uma *irregularidade*³⁵⁰. Ora, trazer as práticas urbanas a uma *regularidade*, a um *padrão de aceitabilidade* era o desejo da elite política de Guarapuava. A estratégia consistia em contabilizar a carne produzida e controlar para que o alimento não faltasse.

A prefeitura registrava também a preocupação com a falta de ordenamento dos túmulos do cemitério, a necessidade de se construir as suas paredes laterais, de forma a

³⁴⁶ Relatório emitido pelo prefeito substituto Daniel Cleve aos camaristas. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 03.

³⁴⁷ Relatório emitido pelo prefeito Francisco Solano Alves de Camargo aos camaristas. Guarapuava, 10 de setembro de 1920: 02.

³⁴⁸ Relatório emitido pelo prefeito Daniel Cleve aos camaristas. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 03.

³⁴⁹ Relatório emitido pelo prefeito Arlindo Ribeiro aos camaristas. Guarapuava, Janeiro de 1923.

³⁵⁰ Relatório emitido pelo prefeito substituto Daniel Cleve aos camaristas. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 04

não deixar à vista o que acontecia no seu interior. Apesar de estar dentro da área urbana, o cemitério deveria ter seu lugar bem delimitado, com muros que marcassem a fronteira entre o mundo dos vivos e o dos mortos. Isso porque o espaço destinado aos mortos era gerenciado pelos vivos, de forma que eram preocupantes o alinhamento e o espaçamento entre os túmulos, que se projetasse o arruamento em quadras e que esses fossem respeitados. O cemitério deveria expressar uma retidão, uma lógica de organização espacial, racionalizada, que na realidade não é distinta da ordem urbana que se desejava. Dessa forma, cada espaço da cidade – o matadouro, o cemitério – funcionava como se fosse sua miniatura, e os olhos do governo da municipalidade estavam sempre atentos, buscando meios de tornar os seus funcionamentos exemplares.

O aumento do espaço do cemitério já havia sido autorizado por uma lei municipal de 20 de abril de 1918³⁵¹, baseada numa planta elaborada pelo agrimensor João do Prado. A reorganização do espaço urbano feita por agentes legítimos, que garantiriam a legitimidade desse rearranjo, é também um elemento constituidor da paisagem urbana desejável: o agrimensor era um sujeito com autoridade para elaborar o esquadrinhamento do espaço do cemitério e aqueles que tem a tarefa de pensar a cidade são legitimadores dessa nova materialidade urbana, na medida que as suas falas e ações estão imbuídas de uma legitimidade social.

Assim como os animais do abatedouro, os mortos também eram quantificados de acordo com o gênero e a idade. Controlando quem morre, cria-se meios de controle de quem está vivo. É uma política de racionalização do uso desse espaço, que quer prevê futuros ocupamentos e compreender a sua atual geografia. Controlar através de meios racionais com uma quantificação pautada na lógica de categoria homens, mulheres, maiores e menores de vinte e um anos está longe de ser uma divisão *natural*. Antes disso, a percepção de que a sociedade está dividida nesses grupos e deve ser contada, medida e qualificada a partir deles, define-se por processos históricos tão bem estruturados que faz com que seja difícil pensar outra forma de dividi-la.

Vários eram, portanto, os indícios do descontentamento da elite política quanto à forma pela qual vinham se manifestando as atividades na cidade. O desejo de intervir e controlar essas atividades é flagrante no próprio ato de registrar, de confeccionar relatórios, pois atribuir significados é uma forma de tomar posse sobre o acontecido, de dar-lhe uma nova forma de existência. Ou seja, os leprosos, o matadouro e o cemitério,

³⁵¹ Ver: Relatório emitido pelo prefeito municipal Francisco Solano Alves de Camargo aos camaristas. Guarapuava, 10 de setembro de 1920: 03.

a precariedade do serviço de iluminação pública, a insuficiência de casas no centro da cidade e os corriqueiros consertos nas ruas existiram não só no cotidiano urbano, mas também discursivamente, em debates travados pelos homens incumbidos de pensar aquela cidade.

Pretende-se, assim, ressaltar que ao se listar os problemas de uma cidade, o que se tem é um processo seletivo, uma escolha e uma hierarquização do que é considerado problemático ou não. Nada é bom ou ruim *a priori*, tudo depende da forma como os grupos se organizam, como significam a sua existência, de forma que, as fontes trazem à visibilidade e projetam formas de intervenção para aquilo que tinha a conotação de indigno, impróprio à cidade. Em se tratando dos *relatórios emitidos da prefeitura à câmara* que embasaram as últimas discussões apresentadas, ressalta-se a frequência com que esses são marcados por elementos que insistem na crença de um futuro próspero para Guarapuava. O planejamento e a regularização das atividades urbanas justificavam-se muito mais pelo futuro do que pelo presente. Vejamos, por exemplo, como Daniel Cleve, prefeito interino do município em janeiro de 1921, introduz seu relatório à Câmara:

“[...] *Tendo em vista o desenvolvimento do nosso Município, acho demasiado a responsabilidade que assumi, tanto mais agora que nossa querida terra anseia para entrar em franco desenvolvimento, tendo de se preparar para receber o influxo traido pela via ferrea, cujo inicio já tive a felicidade de vós comunicar.*”³⁵²

Assim, se o conteúdo dos relatórios delineava uma cidade tão longe dos padrões desejáveis, se o cotidiano urbano mostrava-se tão depreciativo e angustiante, no futuro tudo já teria sido resolvido. E a ferrovia teria um papel importante nesse contexto, afinal, ela era o ícone do *franco desenvolvimento* que seria experimentado. Neste sentido, o futuro tinha uma magia muito especial, pois era o tempo em que todos os desejos se concretizariam, inevitavelmente. A ansiedade pela chegada desse tempo em que se dissipariam todos os problemas enfrentados pode ser percebido também nas passagens: “*confiante no futuro risonho deste recanto da amada terra, [a prefeitura] espera que dentro de pouco tempo o seu progresso seja facto.*”³⁵³ ou ainda, “*Sendo*

³⁵² Idem. 01.

³⁵³ Relatório emitido pelo prefeito substituto Daniel Cleve aos camaristas. Guarapuava, 10 de dezembro de 1920: 02.

esta a primeira reunião dessa illustre corporação legislativa, do anno de 1926, tendo a grata satisfação de congratular-me convosco, almejando ao nosso Município, muitas prosperidades.”³⁵⁴. O progresso e a prosperidade que se alcançaria justificava todos os esforços e constituía um estímulo para se acertar o que era apontado como problemático na cidade e no município. As marcas de um *novo* tempo e de um futuro auspicioso ajudam na reconstituição do sentido de se sentir incluído ao movimento geral da economia paranaense, bem como habitar uma cidade que pudesse fazer concorrência a outros centros *modernos* do país.

No entanto, por vezes, no próprio presente era possível encontrar elementos que indicassem que a cidade já estava tomando uma nova feição, de forma que era possível antever o *belo futuro* que aguardava Guarapuava. Exemplo disso é a passagem a seguir, do jornal *Folha do Oeste*, em que se anuncia que a cidade já contava com um novo grupo escolar, melhoramentos em uma de suas ruas importantes e reformas no mais destacado clube da cidade:

*"Guarapuava, a encantadora 'Rainha do Oeste' está ressurgindo dos escombros de uma semidecadencia, para, em passos acelerados, alcançar o progresso há tantos e longos anos almejado pelos habitantes do planalto da Esperança. Estamos com o edificio do novo grupo escolar quase concluido; a rua principal da cidade recebeu magnificos melhoramentos: foi nivelada, cascalhada, os passeios alargados e os predios antiquados estão sendo reformados e etc. O aristocratico Clube Guayra está com a pintura do salão de festas em vias de conclusão, para ser inaugurado a 24 de maio, com um grande baile a rigor. [...] Chegou a vez de Guarapuava mostrar a sua pujança em pról da grandeza do Paraná!"*³⁵⁵

Compreender a dinâmica que teve o projeto da via férrea na constituição da urbanidade, requer levar em conta ainda o seu *poder* de constituir o sentido de cidadania. Na passagem a seguir, um relatório da prefeitura registra a importância que teriam as estradas por proporcionarem um melhor nível de vida:

³⁵⁴ Relatório emitido pelo prefeito Francisco Solano Alves de Camargo aos camaristas. Guarapuava, 15 de janeiro de 1926.

³⁵⁵ *Nossa Terra*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 11 de abril de 1943. Ano III. N.º 111. Pág. 02.

“É dos serviços em que os poderes publicos devem prestar a maxima attenção e grande esforço, pois destes dependem em grande parte, o desenvolvimento dos demais ramos da administração.

Sem estradas não teremos nem instrução, nem industria, nem produção. A bôa estrada facilita a permuta dos generos de primeira necessidade, barateando o custo, favorecendo os menos afortunados não só naquillo que produzir para venda, como ainda para adquirir o que necessita para sua subsistência. Os impostos por mais pesados que sejam, sendo applicados em estradas que sirvam, a população sujeitos os mesmos impostos, resultam em grandes beneficios.”³⁵⁶

As vantagens das estradas, relatadas na passagem anterior, são prescritas como benéficas para toda a população. Certamente um discurso tão homogenizador escamoteia diferenças sociais, formata desejos, esperanças e motivações únicos para todos. Não há dúvidas que sendo uma fala oficial e externa as vivências populares, o seu conteúdo não pode ser medido como desejo desse grupo – nem se pode considerar que exista uma unidade tão grande entre esses que eram entendidos como *menos afortunados*, de forma que tenham todos os mesmos desejos. É a tentativa da elite política de mostrar seu interesse pelos mais pobres, incluindo-os como beneficiados no projeto de abertura de estradas que tirassem Guarapuava do *isolamento*. Projeto esse, tido como importantíssimo para os membros da elite. Era como se o que fosse bom para uns, fosse bom para todos, como se fossem todos iguais, tivessem os mesmos desejos, as mesmas necessidades.

Para uma melhor reflexão sobre como a ferrovia despertava o sentido de cidadania, é válido abordar uma queixa feita pelos responsáveis pelo jornal *A Cidade*, a respeito de um artigo publicado no periódico curitibano *O Correio do Paraná*. A publicação de Guarapuava classifica como *pretexto esdrúxulo* a justificativa do periódico da capital de que a ferrovia para Guarapuava serviria apenas para valorizar as terras de Affonso Camargo, não trazendo benefícios para o estado ou para o país³⁵⁷. É nesse contexto que *A Cidade* confessa a sua decepção com aqueles que reproduziam o discurso do *Correio do Paraná*, anunciando a falta de preocupação que teriam com os destinos da sua terra natal:

³⁵⁶ Relatório emitido pelo prefeito substituto Daniel Cleve aos camaristas. Guarapuava, 10 de janeiro de 1921: 02.

³⁵⁷ *Trilhos de Ferro*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 06 de maio de 1934. Ano II. N.º 17. Pág. 01.

*"Confessamos a nossa decepção e não ocultamos a nossa tristeza por ver que ainda existe nesta terra um guarapuavano nato que exulta pelos baars e cafés discursando com o subtítulo do artigo do CORREIO DO PARANÁ com a argumentação faciosa de que não ha possibilidade para a construção do ramal RIOSINHO - GUARAPUAVA."*³⁵⁸

A lógica de tal censura àqueles que andavam sintonizados com o *Correio do Paraná*, ligava-se ao fato dos responsáveis por *A Cidade* não conceberem que aqueles que nasceram ou adotaram Guarapuava como *sua* terra pudessem não desejar e trabalhar pelo seu progresso e engrandecimento. Assim, advertia seus leitores de que *"não se faça obra de derrotismo principalmente quando se trata da terra que nos serviu de berço"*³⁵⁹. Um outro jornal local, manifestara também preocupação em distinguir os *bons dos maus 'guarapuavanos'*. Para tanto, dizia: *"[...] a Estrada de Ferro vem e vem mesmo, quer queira ou não queira o derrotismo dos maus guarapuavanos!"*³⁶⁰. Em seguida, o hebdomadário completa:

*"Felizmente para nós e para os nossos de creditos de gente consciente e equilibrada, essa grita dos nossos inimigos da ordem da paz e do progresso, não encontra echo nem guarita no coração da grande massa guarapuavana que reconhece nos menores actos do presidente Affonso Camargo, o incontesteste proposito de servir a sua terra, dotando-a de todos os melhoramentos de que necessita."*³⁶¹

Entre os *bons guarapuavanos*, Affonso Alves de Camargo aparece de maneira destacada no conjunto das fontes. Argumentava-se que o político *'sempre'* preocupava-se com as questões relativas à sua terra e trabalhava pelo seu progresso. Afinal, ele fora responsável pelo início das obras do ramal Riosinho-Guarapuava:

"A Estrada de Ferro prossegue e dentro de um mez estará inaugurada uma quarta parte da sua linha. E esse commetimento grandioso para Guarapuava, é devido exclusivamente ao patriotismo, á boa vontade e ao alto descortino, do eminente guarapuavano DR. AFFONSO

³⁵⁸ *O Ramal Riosinho-Guarapuava e o 'Correio do Paraná'*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 18 de março de 1934. Ano II. N.º 10. Pág. 01. Caixa alta do original.

³⁵⁹ *Idem*.

³⁶⁰ *Quer queiram ou não queiram os 'liberais', a Estrada de Ferro vem ahi*. Jornal *Correio do Oeste*. Guarapuava, 27 de fevereiro de 1930. Ano II. N.º 67. Pág. 01.

³⁶¹ *Idem*.

ALVES DE CAMARGO, que, dentre os espinhos que o têm espicaçado durante a sua vida de puro devotamento à sua terra e à sua gente, avulta o aculho venenoso e hostil da engrandidão de uma parte felizmente diminuta da terra que lhe servia de berço!... ”³⁶²

Ser ‘*guarapuavano*’ implicava em empenhar-se pelo melhoramento urbano e nada melhor do que a aspiração de ter uma estrada de ferro que chegasse à cidade para sintetizar tal ideal. Nesse sentido, ser digno de habitar a cidade e ser, portanto, *cidadão guarapuavano* requeria um certo tipo de relação com a cidade, um conjunto de cuidados com ela, que estão bem caracterizados na passagem que segue:

“Guarapuavano não é apenas aquele que nasceu nesta terra e que aqui vive, mas todo aquele que, sem pretensões e sem vaidades pessoais, se integrou de corpo e alma na vida social da comuna, aqui trabalhou, progrediu e vem envidando os melhores de seus esforços no sentido de elevar cada vez mais alto o nome desta terra, para legar aos seus pósteros o mais valioso produto de seu suor. Quem assim procede, embora haja nascido em outras plagas, é um guarapuavano e como tal deve ser tratado e recebido.

Aquele que, embora, nascido no Terceiro Planalto e que se ufana em dizer que é guarapuavano, pode não sê-lo, pois que, em toda a sua vida, jamais demonstrou amor por este torrão, mas pelo contrário, sempre se esquivou em contribuir com uma só parcela de seu suor, em prol dos interesses coletivos de seus conterrâneos. ”³⁶³

O que definia, portanto, quem seria e quem não seria ‘*guarapuavano*’ eram os laços de afetividade com Guarapuava e a inteiração com os seus problemas, mas do que o lugar de nascimento. No entanto, outro fator que deve ser levado em conta em relação às articulações em torno da construção da estrada de ferro é como estas estiveram ligadas ao universo masculino. A partir disso, pode-se inferir que o exercício da cidadania era algo eminentemente masculino, ou seja, os homens eram os legítimos *construtores* da cidade.

Jornalistas, políticos, engenheiros imbuíam-se da responsabilidade, cada qual a sua maneira, de prescrever discursos sobre a ferrovia. Esses homens juntavam suas forças visando constituir uma cidade *moderna e competitiva*. Nesse sentido, levando em

³⁶² *Ibidem.*

³⁶³ *Trechos de uma carta. Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 25 de junho de 1950. Ano II. N.º 80.. Pág. 01.*

consideração que a ordem social está alicerçada na dominação masculina, pode-se destacar as palavras de Pierre Bourdieu: "*a força da ordem masculina se evidencia no fato de que ela dispensa justificção: a visão androcêntrica impõe-se como neutra e não tem necessidade de se enunciar em discursos que visem legitimá-la*"³⁶⁴. Assim, pode-se refletir sobre o caráter de *naturalização* da supremacia masculina, dominante em tantos grupos sociais – perpetuado por instituições como família, escola, igreja, etc. – e que fazia tanto sentido em Guarapuava no período em que estamos investigando. Nesse contexto, a dominação masculina é marcada pelo monopólio das atividades oficiais e públicas, pelo domínio do mundo exterior, pela razão e pela atividade – contrapondo-se com o feminino que estaria ligado à sensibilidade, à passividade e ao mundo interior.

Na concretização desses domínios, o homem tem legitimado um certo ímpeto de conquista que lhe seria próprio. No que concerne a estrada de ferro, importa frisar o quanto essa absorveu signos do domínio masculino: a força, o maquinismo, a conquista de novos espaços e novos horizontes, o mundo público. O trem seria, por excelência, um desbravador de *sertões*, apto a dominar a natureza e a conquistar novos territórios, funções que coincidem com a maneira pelas quais os homens deveriam se instalar no mundo, ou seja, com funções sociais tipicamente masculinas. Os homens públicos, que utilizavam de seus cargos políticos para promover o avanço da linha férrea em direção à Guarapuava, eram ainda os responsáveis por gerir e planejar o desenvolvimento e a espacialidade da cidade. De acordo com Richard Sennett, governar implica em adquirir credibilidade com o desconhecido³⁶⁵. Sendo assim, ao trabalhar pela ferrovia ou ao defender a sua importância para o progresso da cidade ou do município, os políticos estavam sedimentando a sua relação com o eleitorado. É assim que, os discursos pela chegada da estrada de ferro em Guarapuava funcionaram também como estratégia de campanha política.

³⁶⁴ BOURDIEU, Pierre. *A Dominação Masculina*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999: 18.

³⁶⁵ SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Cia das Letras, 1998. Richard Sennett trata da relação entre políticos e os habitantes do espaço que esse governa como um processo no qual o governante precisa adquirir credibilidade com o desconhecido analisando o período conhecido como '*antigo regime*' em Paris e em Londres. Sennett chama a atenção para o crescimento populacional dessas cidades durante o século XVIII, forjando a sensação de que se era anônimo, desconhecido ao se perambular pela cidade: "*O crescimento da cidade significou para ela a perda de um centro, de um foco. [...] Desse modo, a demografia estava criando um meio onde o estranho fosse um desconhecido*" (Idem: 77-78). O crescimento comercial dessas cidades era um fator importante para torná-las atraentes para imigrantes, que freqüentemente vinham do interior de seus respectivos países.

Em 1935, o jornal *A Cidade* acompanhava a campanha política para a eleição do prefeito de Guarapuava. Tem-se aí um exemplo da utilização de um discurso pautado na reivindicação pela ferrovia utilizado na tentativa de estruturar o mundo público e eleger um dado candidato. Assim, o hebdomadário convocava: "*ao povo de Guarapuava: Diante da atual situação não há que vacilar. Votar com o Partido Social Democrático (Frente Única) pelo bem de nossa terra*"³⁶⁶. A Frente Única encabeçada pelo P.S.D aglutinou na sua campanha elementos que considerava o *bem* de Guarapuava. Nesse processo, a ferrovia ganha destaque:

"Pedi-la [a estrada de ferro] aos poderes estadoais, tem sido um brado no deserto, que nos coloca na simples e ridícula posição de mendigos. [...]

Aumentando o coeficiente eleitoral e unida sob a bandeira da FRENTE ÚNICA, podemos agora exigir do Governo que nos dê o que temos direito pela força política e econômica que representamos no Estado do Paraná. [...]

Temos território e temos população. Temos riquezas adormecidas que só o silvo da locomotiva pôde despertar para nossa grandeza e opulência do Paraná [...]

Guarapuavano! Olhai atentamente, para a FRENTE ÚNICA. Examinai os valores que ali se congregam e respodei-nos depois quem é que representa Guarapuava nas suas mais belas tradições!

Medi, guarapuavano, a extensão do salto de uma ave implume e estendei as vistas nos novos horizontes que se projetam para Guarapuava com a vitória moral realizada pela FRENTE ÚNICA."³⁶⁷

Os *novos horizontes* anunciados para Guarapuava pela Frente Única, congregavam elementos que, acreditava-se, pudessem gerar as transformações desejadas. Apesar da campanha justificar-se na expectativa de um *novo tempo*, embasase em elementos que são resultados do processo histórico, fundamentais para forjar a eficácia discursiva. Dessa forma, além do apelo às *tradições* da passagem anterior, valores como família, trabalho e moral são aglutinados na campanha do P.S.D. O candidato dessa chapa para o governo do município, o Cel. Aníbal Virmond, encarnaria essas características, o que justificaria a sua eleição: homem empreendedor, culto, com qualidades morais, dono de uma das maiores fortunas de Guarapuava – '*qualidade*

³⁶⁶ *Ao povo de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 08 de setembro de 1935. Ano III. N.º. 85. Pág. 01.

³⁶⁷ *Novos Horizontes*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 26 de julho de 1935. Ano III. N.º 79. Pág. 01. Caixa alta do original.

*recomendáveis a um administrador*³⁶⁸. O ideal da campanha do sr. Aníbal Virmond era ver "*Guarapuava cohesa e forte trabalhando unida em defesa de sua propria causa e de seu digno povo*"³⁶⁹. Na passagem que segue, estão indicados alguns recursos utilizados na ordem de convencimento do eleitorado:

*"Votar com o PARTIDO SOCIAL DEMOCRÁTICO, vêde bem eleitor! é votar pela união da familia guarapuavana, pelo respeito a ordem, pela garantia a tranquilidade e a paz, aos governos constituídos, e, em uma palavra pelo bem de Guarapuava!"*³⁷⁰

Aglutinando na sua campanha política elementos que encerrariam o 'bem' de Guarapuava, os membros do PSD estão utilizando a estratégia de construir a sua chapa como a única possível para desenvolver a cidade, assim, "*decidi, pois eleitorado guarapuavano! Votar com o governo (P.S.D) que está realizando a nossa aspiração máxima é votar com Guarapuava. Votar com a oposição representada pelo Partido Municipal Independente é nulificar politicamente é votar contra Guarapuava.*"³⁷¹. A crença de que apenas um tempo regido pelo *progresso*, qual seja, o *futuro* valeria a pena ser vivido é de tal maneira dominante nas fontes, que a campanha do P.S.D, sintonizada nesse ideal, intitula-se como a possibilidade de realização de tudo quanto foi posto sob o signo de 'bem' para Guarapuava.

Por ocasião da vitória da *Frente Única*, o hebdomadário que incentivava a sua eleição anuncia o resultado das eleições com um artigo denominado de *O voto de Deus*. Era a palavra final sobre a vitória do projeto que proporcionaria o melhor para Guarapuava. Nas palavras de *A Cidade*: "*O pleito de 12 de setembro [...] em Guarapuava teve um desfecho sensacional. O voto de Deus: Venceu a Frente Única (P.S.D) moral e materialmente*"³⁷².

Neste contexto, em que se procurava definir e assentar os elementos que proporcionariam o *progresso* local, que caracterizariam o *bem* para Guarapuava, os jornais desempenharam um papel interessante. Documentação imprescindível para esse

³⁶⁸ Coronel Anibal Virmond. *Guarapuava de parabéns*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 08 de setembro de 1935. Ano III. N.º 85. Pág. 01

³⁶⁹ *Guarapuava cohesa e forte trabalhando unida em defesa de sua propria causa e de seu digno povo*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 25 de agosto de 1935. Ano III. N.º 83. Pág. 01. Negrito do original.

³⁷⁰ *Ao povo de Guarapuava*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 08 de setembro de 1935. Ano III. N.º 85. Pág. 01.

³⁷¹ *Guarapuavano!* Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 08 de setembro de 1935. Ano III. N.º 85. Pág.01.

³⁷² *O voto de Deus*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 13 de outubro de 1935. Ano III. N.º 67. Pág. 01.

trabalho, as fontes jornalísticas marcaram presença, ano após ano, seja notificando avanços e retrocessos na construção da ferrovia, seja prescrevendo a importância de tal estrada para a modernização da cidade ou para aproximar o município das regiões mais *desenvolvidas* do Estado. Nas palavras de um dos hebdomadários local: "*Em Guarapuava, particularmente, não há jornal que tenha circulado sem se ocupar, largamente, em edições sucessivas com o sonhado trem de ferro*"³⁷³.

As notícias que ganham as páginas de um jornal são resultado de um processo seletivo que estabelece o que é importante e significativo para a comunidade que o jornal julga representar. Aliado a isso, os jornais investem-se da função de informar aos seus leitores sobre os principais acontecimentos da região que abrange – por vezes também de outras regiões – e o fazem com táticas de persuasão. Os jornais pesquisados para essa pesquisa costumavam declarar-se fiéis *lutadores* das causas de Guarapuava. Em certa ocasião, *A Cidade* afirma o seu compromisso com Guarapuava com as seguintes palavras:

"Nós estamos onde sempre estivemos, sentinelas alerta, esquecendo tudo e tudo fazendo quando se trata do interesse coletivo de nossa terra [...]"

Nesse proposito Guarapuava sempre nos encontrará [nas campanhas propugnadoras do bem de Guarapuava].

Desconhecemos autoridades e prestígios, renunciemos vantagens e favores de quem quer que seja que pretenda por ventura desviar o nosso povo da sua aspiração justa e máxima, que é a sua ESTRADA DE FERRO."³⁷⁴

Ao eleger a Estrada de Ferro como a *aspiração justa e máxima* do 'guarapuavano', além de homogeneizar os desejos de todos aqueles que respondiam àquela designação, o jornal está participando da definição da forma pela qual a ferrovia deveria ser percebida naquele momento e lembrada futuramente. A respeito disso, Bethânia Sampaio Corrêa Mariani faz interessantes considerações: ao trabalhar com a metodologia de análise do discurso jornalístico, a pesquisadora frisa que, enquanto prática social, os jornais *lêem* o presente e *organizam* o futuro, sendo portanto, peças importantes na constituição da identificação de um grupo. Dessa forma, os jornais seriam capazes de engendrar e fixar sentidos, propondo uma integração social que

³⁷³ *Tudo indica que são sinceros os propositos do sr. Interventor Manoel Ribas. Jornal A Cidade. Guarapuava, 10 de junho de 1934. Ano II. N.º 22. Pág. 01.*

³⁷⁴ *Guarapuava e a sua Estrada de Ferro. Jornal A Cidade. Guarapuava, 11 de fevereiro de 1934. Ano II. N.º 05. Pág. 01. Caixa alta do original.*

vincula-se à criação de uma memória fundada em determinados sentidos atribuídos à organização social. Finalmente, enquanto homogenizador da memória de uma dada época, os jornais silenciam certas lembranças, propondo o que deve ser lembrado e como deve ser lembrado³⁷⁵.

Enquanto esperavam pelo *"momento em que as energias dessa região fertilíssima, forem acordadas pelos silvos estimulantes da locomotiva civilizadora"*³⁷⁶, os jornais iam desempenhando o seu trabalho cotidiano de prescrever a importância da chegada do trem nas paragens de Guarapuava, certos da relevância que tal esforço teria no processo de construção da *civilização* naquela cidade. Assim, a *Folha do Oeste* afirma: *"Não há dúvida, de que a imprensa é o guia e o intransigível baluarte de defesa dos vitais interesses duma localidade e de um povo"*³⁷⁷. Confessando a sua ansiedade pela chegada das *'paralelas de aço'* em Guarapuava, o jornal prossegue suas considerações, lamentando o pouco interesse dos *'guarapuavanos'* por essa questão:

"Sente-se já, que uma brisa preguiçosa de progresso está atingindo este grande e riquíssimo município. Portanto, não devemos perder tempo: encaremos a realidade do presente, visando um futuro de grandeza incauculável para o privilegiado planalto guarapuavano.

*Felizmente, no momento, possuímos um jornal patrioticamente bem orientado, que vem martelando, religiosamente, embora, com enormes sacrifícios de seu diretor, pela inércia dos que o podem auxiliar, na parte editorial do jornal, não levando em conta a parte financeira, que é custeada somente pelo seu diretor, mesmo porque, 90% dos habitantes de Guarapuava não dão valor a imprensa local, contando o jornal com mil e um revéses. Poucos são os que tomam conhecimento das campanhas encetadas em prol da prosperidade do município."*³⁷⁸

A falta de interesse pelos assuntos que diziam respeito à *'prosperidade do município'* revelada pelo jornal, levanta a seguinte questão: se realmente havia um descaso com relação as campanhas desenvolvidas para *prosperar* o município, como compreender que a ferrovia tenha sido discursivamente construída como o *sonho secular* do *'guarapuavano'*? Tal estratégia propõe que ao estender o desejo pelo trem a

³⁷⁵ MARIANI, Bethania Sampaio Corrêa. Os primórdios da Imprensa no Brasil (ou: de como o discurso jornalístico constrói memória). In: Orlandi, Eni Puccinelli. *Discurso Fundador: a formação do país e a construção da Identidade Nacional*. Campinas: Fontes. 1993.

³⁷⁶ *O Silvo da Locomotiva*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 04 de março de 1934. Ano II. N.º 08. Pág. 01.

³⁷⁷ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 01 de julho de 1941. Ano II. N.º 73. Pág. 01.

³⁷⁸ Idem.

todos aqueles que estavam ligados à Guarapuava buscava-se legitimar o projeto de construção dos trilhos, de atribuir-lhe um valor e uma importância maiores do que ele realmente tinha.

Por outro lado, apesar do desânimo pelas dificuldades encontradas para manter o jornal e a falta de leitores interessados nas questões tocantes ao desenvolvimento de Guarapuava, Lustosa de Oliveira (diretor da *Folha do Oeste*), mostra-se um incansável batalhador, sobretudo no que concerne, justamente, a manutenção do seu jornal. Lutando contra as adversidades, Lustosa de Oliveira insiste que o papel do seu hebdomadário era *esclarecer* sobre as importantes campanhas feitas em prol da prosperidade de Guarapuava. Assim como a *Folha do Oeste*, os demais jornais que circularam em Guarapuava – *O Pharol*, *A Cidade*, *O Correio do Oeste* – costumavam dar destaque a questões que consideravam deflagradoras das transformações desejadas, ou seja, do processo de modernização de Guarapuava.

Na construção desses domínios, o debate sobre a chegada da estrada de ferro foi uma peça fundamental, freqüentemente encontrado em destaque de primeira página e por vezes aparecendo em todas as edições por meses consecutivos. O jornal *A Cidade* ajuda a compreender essa questão: "*A força do habito creou a lei de que o artigo colocado nas primeiras colunas da primeira pagina – artigo de fundo, – deve ser o primeiro e as vezes o unico sobre o qual passam os olhos o leitor*"³⁷⁹. Além do privilégio de localizar-se, com freqüência nas primeiras colunas da primeira página, os jornais criavam colunas para explicar sobre questões que julgavam importantes para o desenvolvimento de Guarapuava. É assim que o jornal *A Cidade* criou '*A Cidade nos Distritos*' e a *Folha do Oeste* foi responsável pela coluna '*Rumo ao Oeste*'.

No início de 1935, *A Cidade* anunciava o seu propósito para aquele ano:

*"Animados, portanto de pena em riste, com os aplausos de uma população inteira ei-los a pugnar, genuinos filhos desta abençoada terra, pelo seu progresso, desejoso de a colocar na plana de uma cidade moderna, sem temores de comparação a qualquer outra do Estado."*³⁸⁰

Assim, o hebdomadário atribuía-se uma função a desempenhar em nome do *progresso* de Guarapuava. No desempenho de tal função, os responsáveis por *A Cidade*

³⁷⁹ *Fazendeiros-criadores, selecionai os rebanhos*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 03 de junho de 1934. Ano II. N.º 21. Pág. 01.

³⁸⁰ *A Cidade em 1935*. Jornal *A Cidade*. Guarapuava, 06 de janeiro de 1935. Ano III. N.º 53. Pág. 01.

distribuíam gratuitamente exemplares do jornal para repartições públicas do Estado do Paraná e consulados dos países estrangeiros no Brasil. Assim, "*A Cidade vai pouco a pouco, levando a mensagem de Guarapuava às populações civilizadas*"³⁸¹. O desejo de se aproximar de pessoas e regiões consideradas *civilizadas* participava da estratégia de constituir uma cidade *moderna*, seja por dar a conhecer em outras terras que Guarapuava *progredia*, seja por constituir uma propaganda visando atrair imigração para o município – formada por colonos *laboriosos* e *civilizado*, que pudessem assim contribuir para o desenvolvimento daquela região paranaense:

*"É fácil de compreender os benefícios dessa campanha de propaganda. Quem sabe quantos habitantes tem entrado pelos sertões em busca da fartura que oferece o solo fertilíssimo de Guarapuava, animado pelas nossas notícias publicadas na A CIDADE, que sem favor tem sabido mostrar ao Brasil que aqui existem climas para todas as culturas."*³⁸²

Dessa forma, a imprensa não apenas participava da construção de uma memória urbana, como pretendia intervir diretamente nos seus rumos. Assim, "*ao fazer parte dos espetáculos de signos e emblemas montados pelas elites, apesar do discurso de 'neutralidade' e preocupação informativa, a imprensa cristalizou o imaginário social, ou seja foi um instrumento do processo de espetaculaização e do jogo político*"³⁸³. A imprensa funcionou, enfim, como articuladora e porta-voz de interesses que giraram em torno da chegada da estrada de ferro, do melhoramento da infra-estrutura urbana, etc. Afinal, os jornais que circulavam em Guarapuava, que serviram de fonte para essa pesquisa, mostravam-se desejosos de pertencer e de estar presente na *nova* temporalidade – a do *progresso* – que haveria de triunfar em Guarapuava.

³⁸¹ *Novos colegas nos visitam: o nosso intercâmbio intelectual. O nosso intercâmbio intelectual. Jornal A Cidade. Guarapuava, 09 de junho de 1935. Ano III. N.º 75. Pág. 01.*

³⁸² *Idem. Caixa alto do original.*

³⁸³ POSSAS, Lídia Maria Vianna. op.cit. 113-114.

...*MAS SEU CORPO ESTENDE-SE PELO OESTE*

Guarapuava – PR (1937-1954)

*“O trem é uma poesia em movimento”
Afonso Romano de Sant’anna*

O ano era 1941. O jornal *Folha do Oeste* não perdia a oportunidade de prestigiar em suas páginas o então presidente da República, Getúlio Vargas. Sob o título *Rumo ao Oeste*, o hebdomadário apelava ao chefe da nação que lançasse suas vistas para aquelas paragens paranaenses cujos habitantes esperavam com ansiedade a chegada dos trilhos. Os serviços de construção da linha eram realizados com morosidade. O presidente Vargas, sabedor da importância de desenvolver as regiões do país mais afastadas dos *centros civilizados*, haveria de ser solidário com a causa de Guarapuava. Afinal, o que se estava pedindo eram *“os meios de cooperar no engrandecimento do Brasil!”*¹.

Colocado em lugar privilegiado da primeira página daquela edição da *Folha do Oeste*, o artigo dirigia-se diretamente ao presidente da República. Evocando a gratidão que os brasileiros teriam a Vargas, o hebdomadário roga a atenção do presidente para o *isolamento* em que viviam os brasileiros de Guarapuava. Naquele momento, Getúlio Vargas era a figura na qual se creditavam as esperanças de se ver realizado o ideal de possuir a estrada de ferro: *“insulados neste longínquo rincão da Pátria, com as nossas*

¹ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 09 de novembro de 1941. Ano II. N.º 93. Pág. 01.

*energias criadoras e as nossas industrias asfixiadas pela falta de transporte, não descoroçamos, porque temos confiança no patriotismo do Chefe da Nação.*³⁸⁵

A esperança de ver em breve finalizado os serviços de construção da via férrea apoiava-se ainda na crença de que o presidente não deixaria de prover uma necessidade da *coletividade*. Até porque, acreditava-se, *a conclusão dessa estrada salvadora se faria com uma simples determinação de Vargas*³⁸⁶. No entanto,

*“ainda que essa estrada de ferro servisse apenas aos interesses regionais dos brasileiros deste planalto, não teríamos constrangimento em vo-la pedir. Não no teríamos, porque a União, mater providens, na vossa feliz expressão, deve acudir às necessidades de todos os seus filhos. Providentia filiorum facere. Mas essa estrada não irá servir apenas aos nossos interesses locais. Além de abrir o necessário caminho de longa penetração na floresta e de facilitar a comunicação com o Parque Nacional de Foz de Iguaçu, em construção, vai entestar na fronteira de duas nações amigas, o Paraguai e a Argentina, facilitando o nosso trato com elas e estreitando, assim as nossas relações de boa vizinhança e amizade, tão bem mantidas pela sábia orientação do vosso governo. Essas nações construíram e estão construindo estradas, que, com o prolongamento das nossas, serão laços fraternos a estreitar a nossa convivência amiga.”*³⁸⁷

Sintonizado com o ideário do Estado Novo, o artigo da *Folha do Oeste* cultivava a valorização da *pátria* e das questões *nacionais*, de forma que até mesmo os investimentos feitos em Guarapuava faziam sentido pelo seu caráter de engrandecimento da nação. A preocupação do governo federal em forjar a integridade nacional e a unicidade dos brasileiros em torno dos símbolos pátrios, investe-se do antigo problema da falta de meios de transporte eficazes ligando a região mais ocidental do Paraná a seus centros mais *civilizados*. Era a contribuição de Guarapuava para o ideal nacional da *Marcha para o Oeste*. O destino dos trilhos seria romper o território dos países vizinhos – Paraguai e Argentina – garantindo a preservação das fronteiras e gerando divisas para a nação. A relação de fraternidade que deveria se estabelecer com os países vizinhos estava em consonância com a política de concórdia que regulava os

³⁸⁵ Idem.

³⁸⁶ Ibidem.

³⁸⁷ Ibidem.

discursos do presidente da República: em um mundo em guerra, o cultivo da paz e da tolerância tem seus sentidos reanimados.

A imagem de Getúlio Vargas era reverenciada como a do *pai* de todos os brasileiros, o provedor do *bem comum*, do *bem* de todos os seus *filhos*. Sendo assim, a concretização da ferrovia viria através de um ato de generosidade do presidente e da sua preocupação em convergir todas as partes da nação para um tempo de *progresso* material e moral. Aliado a essas questões, a *Folha do Oeste* não deixa de festejar ainda a índole trabalhadora dos habitantes daquela região paranaense, que com esforço construíam as suas vidas a partir do que a natureza lhes provia:

“Moureja aqui, neste recanto do oeste paranaense, um núcleo vigoroso de brasileiros, em cujas veias corre o sangue dos grandevos bandeirantes, mesclado com o que lhe trouxeram gentes de outras terras e de outras nacionalidades. Aqui vemos e aqui temos trabalhado, erguendo e construindo pelo nosso próprio esforço, uma opulenta fonte de riquezas e um celeiro que tende a ampliar-se cada vez mais. Sobram-nos energias para um labor mais alto e mais produtivo. Mas a nossa riqueza carece de um meio de circulação seguro e fácil para poder expandir-se no âmbito vasto de suas possibilidades. Esse meio, neste sertão longínquo, onde grandes riquezas dormem latentes no solo ou vicejam inaproveitadas na floresta imensa, e onde se cultiva a agricultura e a pecuária, é a estrada de ferro.”³⁸⁸

Na caracterização do habitante de Guarapuava, o *bandeirante* juntamente com as *gentes de outras terras e de outras nacionalidades* são eleitos os constituidores do *brasileiro* que habitava nas terras mais ocidentais do Estado do Paraná. Se a presença do imigrante na formação do habitante legítimo de Guarapuava não é inédita nesta pesquisa, a inclusão do *bandeirante* nesse domínio é uma novidade. Os bandeirantes que haviam estado naquela região no século XVII e foram responsáveis pela expulsão dos espanhóis da Redução de Guayra, são escalados para fazer parte da configuração identitária do *guarapuavano*. O que pode parecer desconcertante num primeiro momento, já que a identificação com o bandeirante diverge do imigrante, pelo primeiro não está ligado à fatores étnico como o segundo, torna-se compreensível tendo em vista o fato do Estado Novo festejar a imagem do bandeirante. Esse era tido como o valente

³⁸⁸ Ibidem.

desbravador dos sertões nacionais, possuidor de grande espírito de pioneirismo, que deveria servir de exemplo para novas entradas pelo interior do país.

Outra questão a ser ressaltada é a valorização do trabalho como mais um elemento que fazia dos habitantes do oeste merecedores da estrada de ferro para o escoamento da sua produção. Os elementos que se agrupam nesse discurso visando garantir a sua eficácia já haviam sido reclamados em outros momentos, já caracterizados nessa pesquisa. A preocupação com o estado de *isolamento* em que Guarapuava se encontrava, a premência em *desenvolvê-la* e *civilizá-la*, a valorização do trabalho enquanto construtor e ativador de riquezas, a necessidade de eleger o habitante legítimo para Guarapuava, além do próprio depósito de esperanças em ter realizado o desejo de construção da estrada de ferro na pessoa de um governante, foram recorrentes nos capítulos anteriores. No entanto, há certas especificidades na forma como foi constituído o artigo *Rumo ao Oeste*, o qual vínhamos comentando, que precisam ser analisadas.

Em sintonia com o Estado Novo, elementos como *pátria* (e seus derivados, patriotismos, patriota), *marcha para o oeste*, o sentido da *coletividade* e do *bem comum*, transformam-se em grandes fóruns de legitimidade para a reivindicação da estrada de ferro. Para compreender essa especificidade discursiva é preciso ter em mente a preocupação em “*mostrar como se formaram, para responder a que necessidades, como se modificaram e se deslocaram, que força exercem efetivamente, em que medida foram contornadas*”³⁸⁹. O jornal *Folha do Oeste* permite a problematização dos vínculos estabelecidos entre a reivindicação pela estrada de ferro e o discurso dominante da política vigente no país no período do Estado Novo.

Nesse sentido, novos elementos entram na composição discursiva em prol da estrada de ferro, modificando a sua dinâmica. No entanto, apesar das fontes que serão apresentadas ao longo desse capítulo terem um cunho diferenciado dos capítulos anteriores, salienta-se que *Folha do Oeste* foi uma fonte largamente utilizada em capítulos anteriores. Isto sinaliza que esse jornal também participou da constituição de outros *campos de ação*, além do *oeste*. Ou seja, se nesse capítulo será problematizado como o *oeste* tornou-se um *campo de ação* (*lugar* legítimo para se investir todos os esforços para *desenvolver* Guarapuava) a partir das notícias da *Folha do Oeste*, esse

³⁸⁹ FOUCAULT, Michel. *A Ordem do Discurso*. 4ªed. São Paulo: Loyola, 1996: 60.

mesmo jornal ajudou na composição do município e da cidade como *campos de ação* em capítulos anteriores.

Por outro lado, a delimitação temporal desse capítulo (1937-1954) extrapola a do Estado Novo (1937-1945). Na verdade, o período de circulação da *Folha do Oeste* nos será um melhor norte que o período ditatorial iniciado no Golpe político de Getúlio Vargas de 10 de novembro de 1937. Assim, o hebdomadário em questão teve a sua primeira edição datada de março de 1937 e se extinguiu muitos anos depois da chegada do primeiro trem à cidade de Guarapuava, em dezembro de 1954. A pesquisa nesse jornal limitou-se aos meses que se seguiram à inauguração da estrada.

O que interessa nesse capítulo é discutir certas especificidades que marcaram o discurso pela reivindicação da ferrovia, nas páginas da *Folha do Oeste*, ligadas ao engrandecimento do *oeste* paranaense. Conforme ficará explicitado mais adiante, foi no período do Estado Novo que a associação entre a estrada de ferro e desenvolvimento do *oeste* foi mais forte, sintetizado no imperativo *marcha para o oeste*. Assim, uma parte significativa das fontes selecionadas para esse capítulo está compreendida no período do Estado Novo. No entanto, mesmo depois do término desse regime é possível encontrar discursos que mantêm elementos muito cultivados no Estado Novo. Uma breve discussão a respeito da inauguração da estrada de ferro e a constante recorrência à ancestralidade do município, que serão feitas ainda nesse capítulo, justificará a utilização dos números do jornal editados na década de 1950.

A respeito das diferenças entre os discursos produzidos antes e os produzidos depois de 1937 sobre a estrada de ferro, ressalta-se que o próprio Estado Novo se construiu discursivamente enquanto um novo momento. Conforme o próprio nome propõe, pretendia-se constituir um *NOVO Estado*, no qual, “segundo os artífices do Estado Novo, 1937, significava a possibilidade de superação definitiva do atraso, o fim do caos, da anarquia, da improvisação, da irracionalidade: a partir dessa data o progresso se concretizaria”³⁹⁰. Dessa forma, era preciso estabelecer fronteiras claras entre o período que se inaugurava em novembro de 1937 e o anterior, tornando o primeiro legítimo através de símbolos e discursos. Afinal, um governo autoritário que pretendia, entre outras coisas, restringir o direito de livre expressão política e controlar as manifestações dos trabalhadores, disciplinar a todos ao sentido de *brasilidade* e de *ordem*, forjar o desenvolvimento econômico, a integração territorial e social, não

³⁹⁰ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Os arautos do Liberalismo*. Imprensa Paulista (1920-1945). São Paulo: Brasiliense, 1988: 210.

consegue se estabelecer sem lançar mão de estratégias discursivas e um bom aparato de símbolos³⁹¹.

Deve-se levar em conta ainda que Getúlio Vargas já utilizara, em 1930, do recurso de marcar uma ruptura com o período que antecede a sua tomada de poder, ao intitular o seu golpe político de *Revolução*. Jean Starobinski, ao investigar a simbologia do termo *revolução* nos acontecimentos que se deflagraram em 1789 na França³⁹², aponta para a recorrência de imagens que utilizam metáforas da vitória da luz contra as trevas, do renascimento e do mundo reconduzido ao seu começo. A antiga ordem é equiparada ao flagelo e a escuridão, enquanto os novos tempos trazem consigo a linguagem simbólica da irrupção do dia. Starobinski observa que com frequência os poetas contemporâneos da *Revolução Francesa* descreviam a tomada da Bastilha como “*raios de sol depois de uma longa e desastrosa tempestade*”³⁹³.

O que Jean Starobinski chama de *mito solar da Revolução* “*é uma leitura imaginária do momento histórico, e é ao mesmo tempo um ato criador, que contribui para modificar o curso dos acontecimentos*”³⁹⁴. A paixão pelo recomeço, a expectativa do advento de novos tempos, que tem espaço a partir do aniquilamento de uma etapa da História, fortalece-se sob o signo da *revolução*, afinal: “*mais profundas eram as trevas, mais brilhante será Hélio em seu nascer*”³⁹⁵.

Tendo a *Revolução* o caráter de mobilizar, criar e transformar a realidade, ela se distinguiria por completo de outros processos, como *insurreições*, *revoltas* ou *golpes*. A respeito disso, Hannah Arendt considera que “*as revoluções são os únicos eventos políticos que nos confrontam direta e inevitavelmente, com o problema do começo*”³⁹⁶. A filósofa acrescenta ainda que “*o conceito moderno de revolução [...] [liga-se] à noção de que o curso da História começa subitamente de um novo rumo, de que uma História inteiramente nova, uma História nunca antes conhecida ou narrada está para se desenrolar*”³⁹⁷. Nesse sentido, a utilização do termo *revolução* legitimaria o caráter de ruptura com a *velha ordem*, ou seja, com a política oligárquica, que Getúlio Vargas

³⁹¹ A respeito da vasta utilização de símbolos feitas por Vargas a fim de legitimar o seu governo, ver: CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Imagens e Espetáculo no poderno varguismo e no peronismo*. In: *Multidões em Cena: Propaganda política no Varguismo e no Peronismo*. Campinas: Papyrus, 1998: 47-61; LENHARO, Alcir. *A Sacralização da Política*. Campinas: Papyrus, 1986.

³⁹² STAROBINSKI, Jean. *O Mito Solar da Revolução*. In: Starobinski, Jean. *1789: Os emblemas da razão*. São Paulo: Cia das Letras, 1988: 38-43.

³⁹³ Idem: 38.

³⁹⁴ Ibidem: 40.

³⁹⁵ Ibidem: 41.

³⁹⁶ ARENDT, Hannah. *Da Revolução*. 2ª ed. São Paulo/Brasília: Ática/UnB, 1990: 17.

³⁹⁷ Idem: 23.

desejava imprimir no seu governo. Por acréscimo, Getúlio conseguiria ainda, utilizando o termo *revolução*, camuflar o real sentido da sua ação, o de *golpe político*. Deve-se considerar ainda que discursivamente foram estabelecidas relações entre ‘*revolução de 30*’ e o *Estado Novo*, afinal não seria interessante a Getúlio descredenciar nenhum de seus momentos à frente do governo da nação. Assim, “*trinta e 37 surgiram [...] como dois momentos, como duas etapas de um mesmo processo, guardando o primeiro episódio a caracterização verdadeiramente revolucionária do que lhe era posterior; 30 fora o início daquilo que 37 queria e devia realizar*”³⁹⁸.

Dessa forma, o jornal *Folha do Oeste* oferece novos dispositivos discursivos para a análise da construção dos trilhos para Guarapuava, sintonizado no contexto nacional. Simpáticos ao governo federal vigente, os responsáveis pelo hebdomadário utilizavam elementos discursivos característicos do Estado Novo. É assim, o anseio por ver finalizada a estrada investe-se do imperativo *marcha para o oeste*, que tanto agradava Vargas. Em se tratando de alcançar e *civilizar* o oeste do Paraná, é preciso chamar atenção para o título da seção que o jornal *Folha do Oeste* cultivava nas suas edições: *Rumo ao Oeste*. Esse passou a ser o espaço por excelência para se informar e reivindicar os avanços e os retrocessos das obras e anunciar a importância da estrada cortar horizontalmente a região oeste do Estado. Nas palavras do próprio jornal sobre os seus artigos que recebiam o título *Rumo ao Oeste*, tem-se:

“*Sob essa epigrafe, palavra de ordem do ínclito Presidente Vargas, nessa marcha formidável das bandeiras da civilização, lançamos de nossas colunas apelos veementes às mais altas autoridades da República e ao operoso e nobre Superintendente da Rede de Viação Paraná-S. Catarina, para que fossem a nossa lavoura e a nossa indústria desafogadas com um seguro e eficiente meio de transporte, como o ramal ferroviário iniciado em Riozinho.*”³⁹⁹

Associada à política de Getúlio Vargas de ocupar as regiões desconhecidas ou inexploradas do país, o apelo pela estrada de ferro ganha estatuto de *bandeira da civilização*. Dessa forma, não foi à toa que se utilizou o recurso de exemplificar os benefícios que a estrada traria depois que cortasse o oeste do Paraná, fazendo alusão a outras experiências análogas de ligação ferroviária consideradas bem sucedidas:

³⁹⁸ GOMES, Ângela de Castro. *A Invenção do Trabalhismo*. São Paulo/Rio de Janeiro: Vértice/IUPERJ, 1988: 207.

³⁹⁹ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 13 de junho de 1943. Ano III. N.º 116. Pág. 01.

“A palavra de ordem hoje, no Brasil apregôada pelo próprio chefe da Nação é o Rumo ao Oeste, frase essa que exprime tudo e resume o verdadeiro futuro deste país, cujo progresso e a grandeza, depende da marcha para o OESTE, em [...] dos seus planaltos centrais, onde existem melhores climas e jazem as suas maiores riquezas naturais, até aqui inexploradas e votadas para o esquecimento pela falta de transportes.

A marcha para OESTE, em começo do século passado, fez a grandeza dos Estados Unidos da America do Norte.

A marcha para o Oeste, fez a grandeza do Estado de São Paulo, ligando o litoral e a sua Capital por meio de estrada de ferro com o interior do Estado. O paulista clarividente, cêdo compreendeu onde deveria buscar as riquezas com que construir a grandeza daquele Estado incomparável bandonou a vida rotineira da zona litorânea, doentia, estéril, e rumou ao OESTE, cobrindo o seu Interland de estradas de ferro em todas s suas direções.

Rumo ao oeste, portanto, fará a grandeza e a prosperidade do Estado do Paraná, cuja ferrovia exasperante óra em construção, e apesar da lentidão do seu avançamento, irá em futuro próximo, acreditamos, abrir a porta de sua emancipação econômica.”⁴⁰⁰

Mirando-se na experiência de São Paulo e dos Estados Unidos, a *Folha do Oeste* acreditava que a expansão dos trilhos em direção ao extremo Oeste paranaense significaria o passo decisivo para o crescimento e emancipação econômica do Estado. Era no *oeste* que se encontrava a *vida*, a *fartura*, a *riqueza*. Em se tratando de tecnologia da indústria ferroviária, os Estados Unidos – juntamente com a Inglaterra – consolidaram-se no século XIX na soberania mundial. Aquele século marcara a história do transporte ferroviário como o período das grandes penetrações territoriais e dos projetos transcontinentais⁴⁰¹. Tais projetos previam que se irrompessem “*florestas e montanhas, pântanos e rios, abrindo oásis de cultura nas imensidades bárbaras do deserto*”⁴⁰². Fernando de Azevedo pondera as orientações que norteavam os interesses de construção de tais obras:

“Os progressos notáveis da indústria, da agricultura e do comércio e a formação de novos mercados; a expansão imperialista e colonial; o desenvolvimento do tráfego e das relações internacionais; a necessidade de consolidar o poder

⁴⁰⁰ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 15 de junho de 1941. Ano II. N.º 75. Pág. 01. Caixa alta o original.

⁴⁰¹ Ver: AZEVEDO, Fernando de. *Marcha para o Oeste: do Atlântico ao Pacífico*. In: Azevedo, Fernando de. op.cit: 171-195.

⁴⁰² *Idem*: 171.

*político e a unidade nacional, nos povos jovens ou nos países de velha civilização, aos quais aparecia o caminho de ferro como uma armadura indispensável, tôdas as causas se deram as mãos, num concêrto inesperado, e atuaram em benefício das grandes emprêsas ferroviárias com uma fôrça de pressão sem exemplo.*⁴⁰³

As motivações que impeliram a construção de trilhos no interior paulista no final do século XIX e início do XX, assemelham-se às norte-americanas. Segundo Lídia Vianna Possas, o movimento expansionista que se empreendia então era o da *“locomotiva fumegante, cansativa porém arfando o progresso, pacificando o índio bravo, fundando cidades modernas, abrindo os caminhos para a civilização, rumando ao coração do Brasil, integrando o continente sul-americano e interligando o oceano Atlântico e Pacífico; enfim, rompendo as barreiras entre cidade e campo”*⁴⁰⁴. Gilmar Arruda, analisando a mesma questão, insiste no caráter de integração territorial e civilizador atribuído aos trilhos e de como esses elementos, juntamente com o desejo de introduzir a modernidade no interior do país foram utilizados na tentativa de formar do Estado-Nação moderno⁴⁰⁵.

Ancorar-se em experiências bem sucedidas fortalecia a propaganda varguista. O imperativo *estadonovista* ‘rumo ao oeste’ revestia-se de sentidos que haviam caracterizado a entrada dos paulistas e dos americanos pelo interior do seu estado/país. Fala-se aqui da questão da integração territorial, da missão civilizadora de se marcar presença em lugares até então pouco conhecidos e habitados, da soberania nacional, do desenvolvimento das atividades econômicas e de transporte, da fundação de cidades, etc. Considerando que essas eram necessidades de primeira ordem, segundo as expectativas que o Estado Novo tinha para o Brasil, um cartaz do DIP sintetizava aqueles ideais: *“O verdadeiro sentido da brasilidade é a Marcha para o Oeste”*⁴⁰⁶. Maria Helena Capelato fornece elementos que ajudam a compreender como a ocupação do oeste brasileiro era justificada e entendida pelo Estado Novo:

“Durante o Estado Novo, o discurso propagandístico apontava o interior como depositório das energias da nacionalidade: a Marcha para o Oeste [...] indicava a necessidade de conquista de um espaço vazio, considerado

⁴⁰³ Ibidem. Ibidem.

⁴⁰⁴ POSSAS, Lídia Maria Vianna. op.cit: 111.

⁴⁰⁵ ARRUDA, Gilmar. op.cit.

⁴⁰⁶ CAPELATO, Maria Helena. *Multidões em Cena...* op. cit: 49 e 168.

vital para a integração econômica, política e cultural. Comparada [...] com a epopéia da 'conquista do Oeste' nos EUA, a política de integração do interior foi entendida como a possibilidade não só de superação do atraso, mas de transformação do Brasil numa grande potência do Continente. Esse sonho de hegemonia, acalentado no passado e recuperado fortemente nesse período, era justificado pelas dimensões territoriais do país que indicavam seu destino de grandeza. Afirmava-se que o povoamento, a colonização e a exploração do sertão constituiriam as bases do progresso e da grandeza futura. As imagens do interior/sertão constituíram um dos pilares da construção da nova identidade nacional coletiva."⁴⁰⁷

Nesse contexto, o oeste deveria ser integrado ao progresso da Nação. A própria utilização do termo *Oeste* nos discursos *estadonovistas* é de grande significância: na medida que aquele era utilizado, o *oeste* passaria a constituir como um *lugar* e uma referência para os brasileiros. Em Guarapuava, o termo encarnou um sinônimo da cidade ou do município:

"Sob a epígrafe acima [Rumo ao Oeste], este seminário tem desenvolvido com enérgica perseverança, forte campanha em prol do prosseguimento da construção da linha da estrada de ferro que demanda a esta cidade, ou seja ao OESTE paranaense."⁴⁰⁸

Pierre Bourdieu, preocupando-se em fundamentar como se constrói a *idéia* e o *sentido* de região defende ser esse um processo que implica *conhecimento* e *reconhecimento*⁴⁰⁹. Ou seja, os elementos '*objetivos*' apresentados como definidores de uma identidade regional, nada mais são do que atos de escolha, ou seja, uma seleção que atribue a um espaço o sentido de região. Afinal, "*o que faz a região não é o espaço, mas sim o tempo, a história*"⁴¹⁰. A partir dessas considerações, supõe-se que o termo *oeste* utilizado para designar Guarapuava, ou o lugar no qual ela se situava, não é algo fruto de uma atitude desinteressada, mas resultado de ações de atores plenos de *poder* e reconhecidos como legítimos para exercê-los.

⁴⁰⁷ Idem: 217.

⁴⁰⁸ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 15 de junho de 1941. Ano II. N.º 75. Pág. 01. Caixa alta do original.

⁴⁰⁹ BOURDIEU, Pierre. A Identidade e a Representação: Elementos para uma reflexão crítica sobre a idéia de região. In: Bourdieu, Pierre. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989: 107-132.

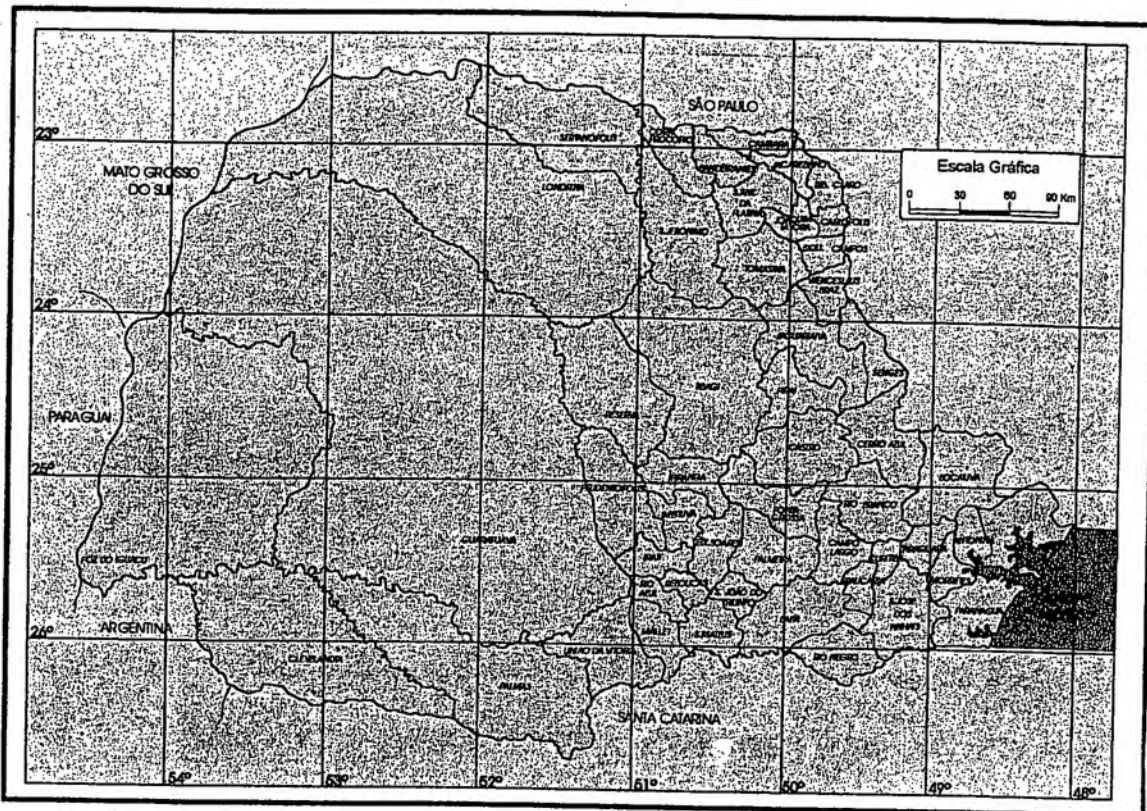
⁴¹⁰ BOIS, P. Apud: Bourdieu, Pierre. Idem: 115.

É imprescindível chamar a atenção para o fato de que nenhuma outra fonte comunica com tanta força e evidência a relação de Guarapuava com o oeste paranaense quanto as edições da *Folha do Oeste*. Em outras palavras, em nenhum outro momento contemplado por essa pesquisa, Guarapuava encarnou com tanta propriedade a designação *oeste*. Se essa associação sempre estivera presente nas fontes, foi a partir do final da década de 1930 que ela se tornou verdadeiramente dominante. No entanto, essa designação não solapou de todo outros sentidos de identificação regional, como a cidade e até mesmo o município, afinal, ela ajudou na composição da materialidade ideal para a cidade de Guarapuava e no sentido de *isolamento* do município com relação aos centros que constituíam as maiores referências do Estado (Curitiba, Ponta Grossa, o litoral).

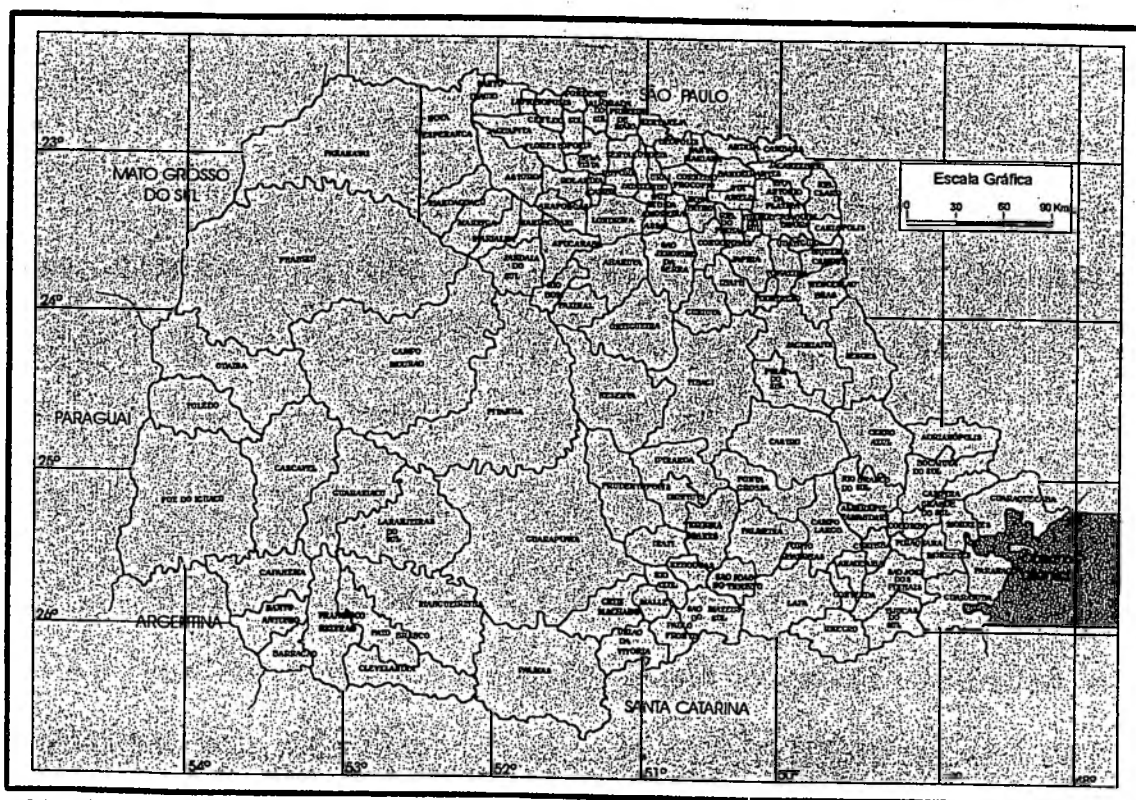
Além de ecoar o imperativo *rumo ao oeste*, apregoado pelo regime *estadonovista*, a necessidade de relacionar Guarapuava com o oeste nesse período liga-se à grande perda territorial que o município sofreu durante a década de 1940. A respeito disso, Adilar Cigolini em pesquisa sobre a criação dos municípios no Paraná⁴¹¹, aponta para o surgimento de setenta novos municípios no Estado apenas no período que se estende entre 1940 e 1951, um crescimento de mais de 140% (na primeira data havia 49 municípios e na segunda 119). Apesar da maior parte dos municípios criados nessa ocasião terem sido no norte do Paraná – região de intensa atuação das Companhias Colonizadoras –, as regiões sul e oeste paranaense também sofreram significativas transformações nesse período, no que concerne a número de municípios e as suas fronteiras. Dessa forma, se em 1940 apenas seis municípios concentravam mais de 50% das terras paranaenses (todos na região mais ocidental do Estado), em 1951 aquela mesma região abarcava mais de 40 municípios. Guarapuava, por exemplo, dividira-se nos municípios de Pitanga, Campo Mourão, Piabiru, Laranjeiras do Sul e Guaraniaçu: todos com consideráveis extensões territorial.

Além de perder a fronteira com o Mato Grosso e descaracterizar-se como oeste, Guarapuava deixou de fazer fronteira com Foz do Iguaçu, que teve a sua área reduzida com a criação dos municípios de Toledo, Guaíra e Cascavel. Foz do Iguaçu era uma importante referência para Guarapuava, visto o potencial hídrico e a variedade de vegetação daquela região. Além disso, até os primeiros tempos republicanos a região de Foz do Iguaçu pertencia ao município de Guarapuava. Em vista disso, mostrava-se

⁴¹¹ Ver: CIGOLINI, Adilar Antonio. op.cit.



Mapa do Estado do Paraná (1940). Fonte: **CIGOLINI**, Adilar Antonio. A fragmentação do território em unidades político-administrativo: análise da criação de municípios no estado do Paraná. Dissertação (mestrado em geografia). Florianópolis: UFSC, 1999:37.



Mapa do Estado do Paraná (1951). Fonte: **CIGOLINI**, Adilar Antonio. A fragmentação do território em unidades político-administrativo: análise da criação de municípios no estado do Paraná. Dissertação (mestrado em geografia). Florianópolis: UFSC, 1999:39.

importante a manutenção de boas relações com o extremo oeste paranaense – e nisso inclui-se boas estradas.

Assim, se a fragmentação territorial marcou o Paraná da década de 1940, é também sob esse prisma que deve ser analisada a associação de Guarapuava com o *oeste*. Afinal, sob a ameaça de perdê-lo, os discursos ganham uma forma que transmite a sensação de restabelecimento de posse. Trata-se de uma disputa e o que estava em jogo era não permitir que Guarapuava perdesse a importância que se julgava que ela tivesse no Estado. Ora, a vasta dimensão territorial, as fronteiras que estabelecia, a diversidade de clima e solo que possuía eram instâncias fundamentais de construção de uma identidade para Guarapuava e da idéia de região. Perdendo esses elementos perdia-se também o *sentido de ser* de Guarapuava no Estado.

Nesse sentido, mostra-se como algo bastante interessante a afirmação, dominante na documentação do período, de que Guarapuava – ou o *oeste* paranaense – são importantes para o engrandecimento e enriquecimento da Pátria. Ou seja, as características do discurso estadonovistas de culto às questões relativas à pátria, à unidade e à integração territorial, à história e às tradições, etc, são perfeitas para as necessidades de Guarapuava então. Isto ajuda a compreender o vulto que tomou os elementos que compunham os discursos do Estado Novo em Guarapuava.

Nesse sentido, compreender como o oeste pôde ser construído como o *campo de ação* legítimo no período problematizado no presente capítulo, não se faz sem considerar a conjuntura nacional e questões tocantes à divisão administrativa do Estado. Associar Guarapuava ao oeste quando se clamava pela estrada de ferro ou por maiores atenções ao município é a estratégia que melhor permite defender os seus interesses naquele contexto. O oeste constituía o *lugar* de todos os investimentos, de todos os sonhos, de todas as pretensões, pois era aquela instância (o oeste) que daria o *status* de importância de Guarapuava no Estado e por acréscimo no país, conforme prometiam os próprios discursos naqueles tempos de Estado Novo.

A necessidade de fundar a identidade através de uma seleção de elementos, que conferiria a idéia de região para Pierre Bourdieu, fazia-se premente em Guarapuava naquele momento. Afinal, se “*existir socialmente é também ser percebido como distinto*”⁴¹², era preciso restabelecer ou reforçar as bases de identificação do município. Os responsáveis pelo jornal *A Folha do Oeste* foram lutadores inveterados pela

⁴¹² BOURDIEU, Pierre. A Identidade e a representação... op.cit: 118.

afirmação da importância de Guarapuava no cenário paranaense e por que não dizer nacional. Assim, através de uma fala que regozijava-se com os avanços feitos nas obras de assentamento dos trilhos em direção ao oeste paranaense, o hebdomadário reafirma a crença de que a locomotiva funcionaria como elemento de promoção daquela região e garantidora de uma nova identidade para Guarapuava, qual seja, a do *progresso*, da *modernidade* e da *civilização*:

“A via-ferrea que de tanto a deserjamos, que de tanto a pedirmos, que de tanto a esperarmos, que de tanto dela precisarmos para não rolar na decadência, nos habituamos a chamar – A NOSSA ESTRADA DE FERRO – ai vem. Sim, caminham agora, diariamente ao encontro do Oeste promissor, ao encontro de Guarapuava, como braços em amplexo, as pontas dos trilhos... Está menos distante o nosso abraço com o progresso...”⁴¹³

A ferrovia seria um elemento identificador de Guarapuava, ou seja, participaria do processo de *conhecimento*, *reconhecimento* e por fim, lhe conferiria *existência*. A respeito disso, é preciso considerar que: *“qualquer enunciado sobre a região funciona como um argumento que contribui – tanto mais largamente quanto mais largamente é reconhecido – para favorecer ou desfavorecer o acesso da região ao reconhecimento e, por este meio, à existência”⁴¹⁴*. No entanto, é preciso não descuidar de outros domínios tipicamente *estadonovistas* que se instalaram na reivindicação pela estrada de ferro em Guarapuava. Além das imagens das bandeiras, da referência à *civilização* e da busca por identificar e diferenciar Guarapuava, a passagem a seguir nos introduz às questões relativas ao cultivo do sentido da coletividade:

“Lembramos, então, que não propugnávamos apenas por interesses regionais; mas que altos problemas nacionais, de instante solução, clamavam por que a estrada de ferro varasse de vereda os sertões do oeste paranaense. Num esplêndido movimento, reuniram-se os brasileiros deste planalto e, organizando um comitê pró estrada de ferro de Guarapuava, sob a presidência do nosso abnegado e nobre diretor, foi enviada uma embaixada prestigiosa ao Snr. Cel. Superintendente da mencionada Rede [Rede de Viação Paraná-Santa Catarina]

⁴¹³ *Realidade palpitante, o nosso sonho secular*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 07 de março de 1937. Ano I. N.º 02. Pág. 01. Caixa alta do original..

⁴¹⁴ BOURDIEU, Pierre. *A Identidade e a representação...* op.cit: 120.

[...] podemos e temos a ventura de dizer que os nossos esforços não foram vãos, e que os clamores do nosso pequenino jornal, que eram gritos do nosso povo, foram ouvidos, o que é motivo para que exultem todos os brasileiros dêste rincão.”⁴¹⁵

O sentido da *coletividade* foi propagandeado durante o Estado Novo como a instância capaz de construir a *civilização* e projetar o país num tempo de *progresso*. Assim, sintonizado nessa concepção, Getúlio Vargas teria afirmado em um de seus discursos: “*O Estado Novo é uma colméia de trabalho, de ordem, de disciplina, de ação orientada e segura, de modo que cada indivíduo é uma força em movimento, defensor dos interesses de uma sociedade virtualmente nova em suas finalidades e decisivamente capaz em seus esforços*”⁴¹⁶.

Maria Helena Capelato, ao analisar a imprensa de São Paulo durante o Estado Novo, em sua tese de doutoramento, posteriormente publicada em livro sob o título *Os arautos do Liberalismo*, afirma: “[...] a idéia de progresso não é interpretada nos limites do indivíduo: todos os brasileiros, coletivamente, o construiriam, sob liderança do “Grande Chefe”⁴¹⁷. Nesse sentido, o trabalho cotidiano, disciplinado e organizado visando o *bem coletivo* estaria a serviço do *progresso* e do *engradecimento* do país. Um jornal paulista tratava do desejo de dar rumo, direção à nação: *Éramos uma força estacionária. Hoje somos uma força em ação. Éramos uma grande nação sem diretrizes certas. Somos hoje um grande país que tem um programa e que sabe para onde se destina. Nenhuma força nos desviará do caminho certo que seguimos (...)*”⁴¹⁸ [Jornal A Platéia, 11 de junho de 1941].

Dois dias depois do jornal paulista *A Platéia* publicar o artigo do parágrafo anterior, em Guarapuava *A Folha do Oeste* registrava em suas páginas como o projeto da ferrovia encarnava a possibilidade de colocar o ‘*município nos trilhos*’, ou seja, direcioná-lo ao desejado tempo do *progresso* e da *prosperidade*:

“*Diante de tão alviçareiras notícias [o avanço dos trilhos e a expectativa de construção de estações, casas de pernoite de locomotivas, oficinas de concertos de máquinas], o oeste paranaense vê aproximar-se o dia em que sairá dêste*

⁴¹⁵ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 13 de junho de 1943. Ano III. N.º 116. Pág. 01 e 04.

⁴¹⁶ CAPELATO, Maria Helena. *Multidões em Cena...* op.cit: 56.

⁴¹⁷ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Os arautos do Liberalismo...* op.cit: 211.

⁴¹⁸ Idem: *Ibidem*.

*isolamento paralizador de energias e sufocador de iniciativas, e se integrará no ritmo de progresso acelerado em que marcha e vibra o nosso Brasil.*⁴¹⁹

No processo de tornar aceitável e até mesmo irrefutável a premência de que os trilhos cortassem a região mais ocidental do Estado, os jornalistas da *Folha do Oeste* recorriam a discursos que Getúlio Vargas e os ideólogos *estadonovistas* esforçavam-se por estabelecer como legítimo em nível nacional. Exemplo disso é o esforço por relacionar a presença dos trilhos naquela região com o engrandecimento nacional. Antes de ser uma escolha aleatória, a filiação às questões pátrias constitui-se numa estratégia de legitimação de um projeto político que se buscava instalar e fortalecer no Brasil.

É velha conhecida dos historiadores a cerimônia de queima das bandeiras dos estados da federação e a abolição dos hinos estaduais, logo após a instalação do regime estadonovista⁴²⁰. Assim, a tônica que se queria dar ao Estado Novo era a da “*exaltação nacionalista do Brasil grande, forte e unido*”⁴²¹. A pátria passou a ser uma instância fundamental a ser recorrida quando se tratava de forjar ícones de identificação. Em Guarapuava, discursos que reivindicavam a ferrovia recorriam àquela instância, atribuindo ao avançar dos trilhos caráter patriótico:

*“Obra de relevante significado econômico, ela traduz, no momento que passa, a síntese dos anseios patrióticos de nossa gente, ávida de progresso e de oportunidades para patentear as possibilidades do município, no concerto das realizações que concorrem para a grandeza do Estado, e conseqüentemente, da Pátria.”*⁴²²

A filiação à Pátria funcionou discursivamente como um bom mecanismo para caracterizar a dimensão de importância que se atribuía aos benefícios que a construção da estrada traria. O que movia o desejo pelos trilhos seriam *anseios patrióticos* de uma gente *ávida de progresso*. Em outra ocasião, a própria *Folha do Oeste* não se furta a se identificar como um “*jornal patrioticamente bem orientado*”⁴²³, engrossando as fileiras dos que trabalhavam pelo bem nacional.

⁴¹⁹ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 13 de junho de 1943. Ano III. N.º 116. Pág. 01.

⁴²⁰ Sobre essa questão, ver: PARANHOS, Adalberto. *O Roubo da fala: origens da ideologia do trabalhismo no Brasil*. São Paulo: Boi Tempo, 1999: 102.

⁴²¹ Idem: 103.

⁴²² *Rumo ao Oeste*: A.R.V.P.S.C. aproxima-se de Guarapuava. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 14 de fevereiro de 1943. Ano III. N.º 110. Pág. 01.

⁴²³ *Rumo ao Oeste*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 1º de junho de 1941. Ano II. N.º 73. Pág. 01.

No capítulo anterior, foi identificado que os discursos que reclamavam a estrada de ferro foram capazes de afirmar um sentido de pertença à cidade, na medida que delinearum um padrão de urbe desejável e atribuíram a marca da cidadania àqueles que a proclamavam como o *bem de Guarapuava* ou trabalhavam pela sua concretização. Da mesma forma, o signo de patriotismo conferia aos homens daqueles confins do oeste, que acreditavam que estariam sintonizados com o ritmo do *progresso* nacional a partir da chegada da ferrovia naquela região, o sentimento de pertença a Pátria, o sentido da nacionalidade.

Mesmo após o fim do Estado Novo, a *Folha do Oeste* continuou utilizando dispositivos discursivos tipicamente *estadonovista*. Um exemplo disso foi a permanência da coluna *Rumo ao Oeste* em suas edições. Outro pode ser verificado na passagem a seguir, de julho de 1946, na qual as motivações para o prosseguimento das obras da via férrea Riosinho-Guarapuava justificava-se pelo patriotismo local:

*“A construção do ramal ferroviário de Guarapuava, cuja conclusão vem sendo postergada de ano para ano, com grave prejuízo para toda a região que tem nessa obra a solução dos seus maiores problemas, constituiu o motivo de elevado objetivo patriótico [...]”*⁴²⁴

O imperativo ‘*rumo ao oeste*’, elaborado pelos ideólogos do regime, deveria repercutir por todos os recantos da nação, impelindo a todos os que se encontravam nos limites do território nacional o sentido e o desejo de estar conectado com os signos da *civilização*. Nesse contexto, o sentimento de *brasilidade* torna-se também um imperativo e na concretização desse domínio, a utilização do termo *patriotismo* faz-se bastante presente. Assim, ser *patriota* ou ser *impatriota* são predicados que, naquele momento, definiam a qualidade das atividades humanas:

“O abandono votado á gente do planalto, a rotineira ordem de coisas estabelecidas, por convenção, os avanços habilidósons e os recuos oportunos a consecução da obra que concretiza as nossas mais legítimas e justas aspirações, geraram, no espírito dos que não percebiam que tudo estava subordinado ao interesse de uma política impatriótica, a

⁴²⁴ *Ramal Riosinho-Guarapuava*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 14 de julho de 1946. Ano V. N.º 08. Pág. 01.

supertição de que o ramal Riosinho-Guarapuava precisava de água benta: estava com jetatura.”⁴²⁵

A construção de uma Nação forte, aos moldes do que desejava Getúlio Vargas, ao implantar o Estado Novo, amparava-se ainda na identificação com a figura do chefe da nação. Getúlio Vargas forjava a sua imagem como o maior de todos os patriotas. Adalberto Paranhos em sua obra *O roubo da Fala* explorou amplamente a importância do culto à personalidade de Vargas, que orientou as campanhas *estadonovistas*, para a legitimação do regime. Para esse historiador, entre todos os mitos que vigoraram durante o Estado Novo, o *mito da personalidade* foi o mais importante para consolidar o governo, pois apesar da relevância do *mito da nação*, por exemplo, esse não trazia consigo o que Adalberto Paranhos chama de ‘*experiência imediata*’, ou seja, a identificação com uma figura viva⁴²⁶.

Na construção da imagem de Vargas, “*o ditador era cantado e decantado em prosa como uma ‘personalidade diferente, surgida por milagre’ e ‘iluminada pela clarividência de um gênio político’*”⁴²⁷. Ângela de Castro Gomes e Maria Celina D’Araújo dão outras pistas para se compreender os signos que envolviam a figura do presidente: o personalismo pautava Vargas sob uma dupla ótica, “*quer como o grande estadista e moderno administrador, que soube apreender as reais necessidades do país, quer como o ‘pai dos pobres’ e criador da legislação social*”⁴²⁸. Getúlio Vargas constituiu-se como um signo cuja imagem foi vinculada nacionalmente, seja em forma de cartazes, bustos e monumentos em praças públicas, ou ainda moedas, cédulas e selos: “*seu retrato freqüentou, panópticamente, os espaços de repartições públicas, escolas, lojas comerciais, residências*”⁴²⁹. Dessa forma, o apelo à figura de Vargas passou a ser um recurso utilizado para legitimar planos de crescimento econômico, projetos modernizadores, etc. Em Guarapuava, a *Folha do Oeste* não se furtava a fazê-lo:

“Vivemos uma época nova, sob a égide de um regime novo, que o povo reclamou e o grande Presidente Vargas implantou. É do primeiro magistrado da Nação que vem o

⁴²⁵ *Rumo ao Oeste: A sentença do grande presidente Vargas e a Estrada de Ferro de Guarapuava*. Jornal *Folha do Oeste*. Ano II. N.º 66. Pág. 01.

⁴²⁶ PARANHOS, Adalberto. op.cit: 60.

⁴²⁷ Idem: 101.

⁴²⁸ GOMES, Ângela de Castro & D’ARAÚJO, Maria Celina. *Getulismo e Trabalhismo*. São Paulo: Ática, 1989: 08.

⁴²⁹ PARANHOS, Adalberto. op.cit: 107.

convite às populações e a ordem de marcha, na síntese desta sentença salvadora: RUMO AO OESTE.

*Agora ninguém nos ilude a convicção de que em breve teremos a nossa estrada de ferro, pois éssa obra de interesse nacional, concretiza, também, uma promessa do dinamico Interventor Manoel Ribas, feita ao assumir a Interventoria: CONSTRUIREI O PORTO DE PARANAGUÁ E LEVAREI AS PARALELAS DE AÇO A GUARAPUAVA.*⁴³⁰

Assim como a imagem de Vargas arregimentava os esforços de construção da nação e o imperativo 'rumo ao oeste' era um esforço de conectar as regiões mais afastadas do ritmo frenético da *civilização*, o domínio do trabalho era cultivado como o propulsor e viabilizador dos progressos materiais que se desejava instalar na nação. Conforme visto em capítulos anteriores, o trabalho foi um elemento amplamente cultivado enquanto constituidor de um *novo tempo* e transformador de paisagens e de vivências. Sintonizado com o Estado Novo, a *Folha do Oeste* marcava que o trabalho ainda era um elemento fundador da *civilização*:

"Somos homens de luta e de trabalho. Não nos miguam esperança e ideal. Cremos num Brasil justo, grande e forte. Desejamos ardentemente concorrer para essa ascensão moral e material. E impetramos nos sejam fornecidos os meios para tal, isto é, sejamos retirados dêste isolamento medieval em que nos encontramos, a-fim-de podermos ingressar no grande exército de trabalho e de progresso, que é hoje o Brasil. E a nossa aspiração, além de inteiramente identificada com os interêsses nacionais, é muito modesta: pedimos apenas que completem uma estrada em construção, pela qual possamos, exportar os nossos produtos e produzir em escala ascendente, sem o receio de perder, por falta de meios de exportação, todo fruto do nosso trabalho.

*Somos os desbravadores e povoadores de uma região vasta e rica. Não carecemos de energia para explora-la e fazê-la florir entre as melhores células do organismo nacional. Sobra-nos capacidade para isso. Basta apenas que os poderes competentes nos dêem os meios de trabalhar e produzir, sem o fundado receio de trabalharmos em vão. Em outras palavras: basta apenas que nos retirem dêste isolamento, concluindo um trecho de cerca de quarenta quilômetros da estrada de ferro de Riosinho a Guarapuava.*⁴³¹

⁴³⁰ *Rumo ao Oeste: A sentença do grande presidente Vargas e a Estrada de Ferro de Guarapuava.* Jornal *Folha do Oeste*. Ano II. N.º 66. Pág. 01. Caixa alta do original.

⁴³¹ *Rumo ao Oeste.* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 06 de dezembro de 1942. Ano III. N.º 108. Pág. 01.

O trabalhismo foi, sem dúvida, um dos pilares da política varguista. Leis trabalhistas, a regularização dos sindicatos, a importância conferida ao Ministério do Trabalho são alguns dos sinais que indicam o apelo feito pelo regime *estadonovista* às questões do trabalho como sustentáculo da sua política⁴³². Ao utilizar o discurso do *trabalho* para justificar a finalização das obras do ramal Riosinho-Guarapuava, mais do que repetir um enunciado discursivo amplamente proferido por décadas no município, *trabalhar* ganha uma nova dinâmica no contexto do Estado Novo. O trabalho teria a finalidade de engrandecimento da Pátria – diferentemente de outros documentos analisados em capítulos anteriores que indicam a sua importância vinculada ao desenvolvimento da cidade, da região, do município ou, no máximo, do Estado do Paraná. O desejo de inaugurar no país um tempo regido pela égide do trabalho deveria se materializar com o funcionamento de uma sociedade ordeira e disciplinada. Não é à toa que a *Folha do Oeste* utilizou-se da expressão ‘*exército de trabalho e de progresso*’ para caracterizar o Brasil de então. Afinal, o trabalho constituía um elemento angular na construção de um *Brasil justo, grande e forte*.

Em uma de suas pesquisas, Maria Helena Capelato pondera sobre o papel que teria o trabalho no Estado Novo: “*o trabalho passara a ser visto como forma de emancipação da personalidade, algo que valorizava o homem e tornava-o digno de respeito e da proteção da sociedade*”⁴³³. É sintonizado nessa concepção que se pedia em Guarapuava as condições para que os seus habitantes pudessem trabalhar: “*Clamaremos e insistiremos, porque os nossos esforços e apelos não são passíveis de censura, eis que evidenciam a nossa diligência em progredirmos ao ritmo de trabalho da vida nacional.*”⁴³⁴. No processo de constituição do trabalho enquanto um valor a ser cultivado, Maria Helena Capelato aponta, analisando uma cartilha para crianças elaborada no Estado Novo, o quanto a figura de Vargas encarnava a imagem do trabalhador:

⁴³² Sobre o surgimento e consolidação do trabalhismo na política de Vargas, Adalberto Paranhos considera a sua ligação com os movimentos operários que antecederam 1930: “*Os anos 30 constituirão o solo propício ao surgimento da ideologia do trabalhismo. Esta, evidentemente, não nasce do nada nem é uma mera ‘invenção’ do Estado. Antes de tudo, seu significado só é possível de ser apreendido se relacionado a circunstâncias históricas especialíssimas, como parte inseparável da reação de um Estado Capitalista que não poderia continuar subestimando a ‘questão social’. Colocada de um lado, na progressiva implantação da legislação social da década de 30, ela nos remete, por outro lado, à história do movimento operário, da qual é, por assim dizer, um eco ‘distorcido’.*”. PARANHOS, Adalberto. op.cit: 17.

⁴³³ CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Multidões em Cena...* op.cit: 173.

⁴³⁴ *Rumo ao Oeste*. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 06 de dezembro de 1942. Ano III. N.º 108. Pág. 01.

*“O Chefe da Nação (...) é um homem que trabalha. E trabalha mais do que todos, porque trabalha pelo Brasil. O Presidente é um homem modesto, de vida simples, sem ostentações. Ele não exerce o governo por vaidade ou prazer. Exerce o governo por força de uma predestinação e porque gosta de trabalhar pela grandeza do Brasil. Ele é também um operário: o operário da grandeza nacional. Trabalha entre muitos papéis, escravo do seu dever. Ele é o homem mais ocupado do país. Homem a quem não sobra a menor parcela de tempo. O Chefe da Nação é um exemplo de atividade para todos os brasileiros. Todos os brasileiros devem ser trabalhadores como o Presidente. Todo o trabalho é útil. (...) porque se trabalha pelo bem geral. Só não são úteis a Pátria os ociosos, os derrotistas e os boateiros. Esses são inimigos da Pátria. Ocioso é quem não trabalha. Derrotista é o que diz que o Brasil não é bom. É mentiroso, e mentiroso também é o boateiro, que conta histórias falsas com o simples intuito de provocar dissídios no seio da grande família feliz dos brasileiros. Esses são maus brasileiros.”*⁴³⁵ [O Brasil é bom, lição 10]

As crianças eram um alvo de preocupação do Estado Novo na medida que, além de guardarem a significação do *futuro* e do *amanhã*, ou seja, o tempo em que se colheria os frutos que se plantava no presente, poderiam disseminar entre os pais o que aprendiam. A educação era pautada “na construção de uma moral nacional associada a uma memória histórica, eram negados, enfaticamente, o regionalismo, o ateísmo, os conflitos sociais e outras idéias consideradas prejudiciais”⁴³⁶. Fazer da educação uma realidade na vida de todas as crianças era uma preocupação expressa nas páginas da *Folha do Oeste* sob o signo de uma ‘*cruzada patriótica*’⁴³⁷. Assim, “um punhado de brasileiros valorosos forma a Cruzada Nacional de Educação”⁴³⁸. A educação ganha dimensão e caráter nacional. Mais do que isso, concretiza-se como um requisito para o desenvolvimento nacional: “É preciso sim, indispensável que a instrução mereça e

⁴³⁵ *O Brasil é bom*. In: CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Multidões em Cena...* op.cit: 176-177. Sobre a questão do cultivo da imagem do operário no Estado Novo, a historiadora acrescenta: “a doutrina estadonovista negava a identidade de classe do operariado, diluindo-a no coletivo nação/Brasil. Essa diluição da classe no todo explica-se pela tentativa de negar a identidade da classe operária construída pelo comunismo, que elegeu o operariado como sujeito privilegiado da história e promotor das transformações a partir da luta social. A negação do conflito social. A negação do conflito social pela imagem da sociedade unida e harmônica implicava negação da representação do operário como classe social com interesses próprios.”, pág. 191.

⁴³⁶ Idem: 220.

⁴³⁷ *Salvemos o Brasil do analfabetismo*. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 21 de março de 1937. Ano I. N.º 04. Pág. 01.

⁴³⁸ Idem.

tenha de fato, do Governo todo o auxilio e seja amparada, como um caso de Salvação Nacional, e como tal, encarado, atacado e solucionado”⁴³⁹.

Ao tratar o problema da educação como algo de âmbito nacional, a *Folha do Oeste* não está desconsiderando as especificidades de tal problema em Guarapuava. Muito pelo contrário, na medida em que as questões pátrias e nacionais eram relevantes no regime *estadonovista*, remeter-se a essas instâncias, fortificava discursos e reivindicações locais. Apontou-se anteriormente como isso aconteceu em relação à via férrea para Guarapuava, ou seja, a estrada foi vinculada ao discurso getulista do *rumo ao Oeste*. Dessa forma, quanto mais se cultivavam as relações entre as questões de âmbito local com as de âmbito nacional, mais se fortalecia e legitimava as necessidades de Guarapuava.

Assim, o analfabetismo que já tinha sido apontado pelo jornal como um problema nacional, em 1946 – portanto já findo o governo de Vargas – é caracterizado dentro das especificidades de Guarapuava⁴⁴⁰. É interessante como a *Folha do Oeste* permanece comunicando em suas páginas valores essencialmente *estadonovistas*, mesmo depois do fim do regime. Exemplo disso é a comemoração do dia da Pátria em artigo daquela mesma edição da *Folha do Oeste*⁴⁴¹. Votando-nos a questão dos problemas relativos à educação em Guarapuava, o hebdomadário relatava: “*Nossos populosos Distritos precisam com urgencia de muitas e muitas escolas, a-fim de alfabetizarem suas crescentes populações*”⁴⁴², ou então,

*“Temos a considerar [...] o problema da educação, proteção e amparo á criança. Quantos e quantos infelizes guarapuavaninhos por aí andam, ao léo da sorte, sem encontrar um estabelecimento condigno que lhes ofereça abrigo e ensinamentos para que possam ganhar, quando adultos forem, honestamente a vida.”*⁴⁴³.

Dessa forma, o problema nacional repercutia localmente. Uma estratégia semelhante utilizada pela *Folha do Oeste* consistia em publicar trechos de discursos do presidente. A respeito dos jovens, Vargas dizia: “*O lugar dos moços, nesta hora*

⁴³⁹ *Ibidem*.

⁴⁴⁰ *Nossos Problemas*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 17 de novembro de 1946. Ano V. N.º 26. Pág. 01.

⁴⁴¹ Trata-se aqui do artigo *15 de Novembro*, publicado na edição de 17 de novembro de 1946. Em breve apontar-se-á outras características do discurso estadonovista presentes nessa edição da *Folha do Oeste*.

⁴⁴² *Nossos Problemas*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 17 de novembro de 1946. Ano V. N.º 26. Pág. 01.

⁴⁴³ *Idem*.

decisiva, não é entre os ociosos e os indiferentes, amolecidos de espírito e de corpo: é na vanguarda, na primeira linha dos combatentes, entre os pioneiros dos ideais construtivos”⁴⁴⁴ [Do discurso do Presidente Vargas aos moços de São Paulo, em novembro de 1941]. Os jovens ganhavam, assim, papel decisivo na construção da nação e em torno deles estruturavam-se muitos discursos que confirmavam essa função. Tendo em vista que o regime *varguista* visava formar um Estado *ordeiro* e com um forte sentido de progresso material, dava-se relevância nos currículos escolares à educação física, educação moral e cívica e à educação voltada para o trabalho⁴⁴⁵. Na medida que almejava-se jovens com *corpo e mente sãos*, orientados para o *bem da pátria*, o investimento em saúde e bem-estar do corpo ganham espaço. Em Guarapuava falava-se da necessidade de um estádio para a prática de esporte, caracterizado na passagem a seguir. Mesmo datando de 1946, o trecho expressa claras características do Estado Novo:

“No que se refere à educação física e eugenia da raça, precisamos de um estádio, onde nossa juventude possa praticar todas as modalidades de atletismo, como a natação, o remo, o voleibol, o futebol, o basquetebol, etc. para completa interpretação daquele MEIN SANO IN CORPORE SANO”⁴⁴⁶

A distância de grandes centros pode ser identificada como fator que contribuía para que discursos tipicamente *estadonovistas* continuassem a circular em Guarapuava mesmo depois do fim do regime. De qualquer maneira, as questões do Estado Novo continuavam sendo pertinentes para um município que se fragmentava. Por outro lado, a reivindicação por estradas que tirassem a região do seu afamado *isolamento* não deixa de se fazer presente, demarcando que essa era um domínio fundamental a ser investido quando se tratava de construir a Guarapuava moderna: *“porém, é preciso frisar: sem se construir estradas e mais estradas, e se não se procurar incentivar a produção, nada se fará porque todos os nossos outros problemas têm a sua solução dependendo desses dois fatores: estradas e produção*”⁴⁴⁷.

⁴⁴⁴ Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 28 de dezembro de 1941. Ano II. N.º 99. Pág. 01.

⁴⁴⁵ Sobre essa questão, ver: CAPELATO, Maria Helena. *Os arautos do liberalismo...* op.cit: 211-215.

⁴⁴⁶ *Nossos Problemas*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 17 de novembro de 1946. Ano V. N.º 26. Pág. 01.

⁴⁴⁷ *Idem*.

As estradas se materializavam, dessa forma, como a ‘*grande conquista*’ que Guarapuava teria de realizar. Com elas viriam outros melhoramentos, como a educação e a saúde, justificando que todos os esforços fossem feitos para a sua concretização:

“*O homem simples e trabalhador que vive quase que isolado dos grandes centros, é quem rasga estradas e desbrava os sertões agrestes, enfrentando toda sorte de obstáculos, por falta de boas vias de transporte, de escolas para seus filhos, de amparo enfim, para as suas labutas quotidianas contra as doenças e outras calamidades [...].*”⁴⁴⁸

A educação, preocupação sempre presente na pauta do regime varguista, tinha o importante papel de difusão e fortalecimento dos ideais *estadonovistas*. Os jornais, por vezes, encarnaram também a função de instruir os seus leitores. Exemplos disso não faltam, mas para caracterizar essa questão basta selecionar um: a narrativa da fundação de Guarapuava nas vésperas da cidade comemorar 122 anos. Mais do que uma simples descrição, o artigo tem por intuito prescrever uma ‘*origem*’ e incutir nomes que deveriam servir de referência aos moradores de Guarapuava, tais como, o tenente Antonio da Rocha Loures e o vigário Francisco das Chagas Lima, ambos estiveram presentes no que o jornal chama de ‘*conquista de Guarapuava*’⁴⁴⁹.

A história ajuda a forjar o sentimento de pertença a um *lugar* e a uma *identidade*, um sentido de ordem e respeito a uma hierarquia social. Naqueles anos do Estado Novo, o *civismo* era um termo que encerrava a ligação desejada com as questões da Pátria. A *Folha do Oeste* citava o Cel. Afonso de Carvalho: “*EIS AÍ, O GRANDE, O ENERVANTE PROBLEMA. CIVISMO, CIVISMO E CIVISMO. MAIS DO QUE CIVISMO, A MÍSTICA DO CIVISMO. A MÍSTICA DA PÁTRIA*”⁴⁵⁰. Ao elencar os elementos que participariam da construção do *civismo*, a *Folha do Oeste* não se esquece do sentido de *coletividade* e o culto às tradições, a história e seus heróis, conforme a passagem que segue:

“*A Pátria, sendo uma expressão coletiva da alma nacional, adquire, sempre, o fascínio dos espíritos predestinados. Tem*

⁴⁴⁸ *Grandes conquistas*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 17 de novembro de 1946. Ano V. N.º 26. Pág. 01.

⁴⁴⁹ *Guarapuava comemorará festivamente a data da fundação da cidade*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 30 de novembro de 1941. Ano II. N.º 96. Pág. 01 e 04.

⁴⁵⁰ *Nosso ‘Delanda Cartago’ – A Mística da Pátria*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 30 de novembro de 1941. Ano II. N.º 96. Pág. 01. Caixa alta do original.

sido assim em todos os tempos, em todos os povos, em todos os países do Globo.

Quando uma Nação perde a sua consciência coletiva e o senso dos seus destinos históricos, é porque decái e a hora da derrocada está próxima.

*Um povo, uma coletividade, um núcleo de espíritos e de almas, precisa, pois, para viver, de um ideal, de uma ideologia para sobreviver aos embates das lutas atuais.*⁴⁵¹

Com o cultivo da memória e do passado, junta-se a preocupação em ter a vida direcionada para o futuro: o futuro da coletividade, ou seja, da Pátria. Para tanto, o sentido do desapego a interesses particulares e de sacrifícios é um requisito fundamental:

“Construir uma Nação é difícil. Mais difícil ainda, construir uma Pátria. Porque uma Nação pode ser uma obra política, mas uma Pátria é uma arquitetura moral e espiritual.

É uma tarefa ciclópica de doutrinação apostolar, de pregação fervorosa, de desapego, de interesse e de sacrifícios, guiada pela estrela polar do Amor da Pátria!

Ninguém ama o que não conhece.

Aprendamos a conhecer e amar sempre mais o Brasil, recordando as suas tradições gloriosas, cultuando a memória de nossos antepassados intrépidos, reverenciando os nossos heróis da Paz e da Guerra, não só votivamente, contemplativamente! Não!

Mas principalmente, como homens de ação ‘decididos firmemente a imita-los sempre que as circunstancias assim o exigirem’.

*Uma opinião só é digna quando se transforma em ação.*⁴⁵²

Ação e contemplação são elementos constitutivos do tipo de relação desejada para orientar a Pátria para um *bom caminho*. Elementos como patriotismo, vontade, decisão, honra, determinação e união aliam-se em um discurso que visa circunscrever os domínios da Pátria:

“Nestas horas de calma insidiosa, afirmamo-nos numa atitude varonil, numa comunhão ardente de sentimentos patrióticos e numa conjugação decidida de vontades, em defesa do Brasil – ‘da sua integridade territorial e na sua honra no campo internacional’ e também do Estado Nacional, - expressão máxima de nossa autodeterminação, -

⁴⁵¹ Idem.

⁴⁵² Ibidem.

*eis o que nos cumpre – esquecidos agravos e divergências – atendendo assim ao apelo do Snr. Presidente da República: – ‘concitamos os brasileiros a formar uma união sagrada, agindo unicamente com o pensamento no bem da Pátria.’*⁴⁵³

Os símbolos nacionais cresciam em importância: era necessário conhecê-los, reconhecê-los e reverenciá-los. Era dentro desse espírito que a *Folha do Oeste*, em 1941, rejubilava-se pelas festividades do dia da bandeira. Crianças em idade escolar concentraram-se em torno da praça matriz para desfilarem pelas principais ruas da cidade. A *Folha do Oeste* narrava esse acontecimento, orgulhosa, usando das seguintes palavras: “*Aqueles brasileirinhos, assistidos pelos seus professores, serão, pelo melhor conhecimento de nossa geografia, de nossa história, e pela melhor compreensão e fé nos destinos da nacionalidade, os nossos grandes homens de amanhã, os mesmos em quem o Brasil deposita toda a sua esperança*”⁴⁵⁴.

Marcados pelo signo do futuro e depositárias das esperanças nacionais, as crianças tinham o dever de aprender sobre o país – sua história, geografia, especificidades, etc. – e de cultivar os símbolos de *brasilidade*. Afinal, “*o culto à bandeira é o amor da Pátria, na sua expressão mais eloquente e emocional, a evocação das páginas mais exaltadas de sua história, a de demonstração dos feitos de heroísmo, a consciência plena das virtudes dos seus filhos*”⁴⁵⁵. O jornal acrescentava ainda mais um ensinamento: “*As cores que espontam o Pavilhão Nacional, e o dístico: ‘Ordem e Progresso’, traduzem o conceito da mais eloqüente trilogia: Esperança no seu destino, Riqueza incomensurável e Paz, para que possamos trabalhar para o engrandecimento do Brasil*”⁴⁵⁶.

Na edição de 15 de novembro daquele mesmo ano, ao lado de um artigo que narrava os festejos em prol da comemoração do 4º ano de implantação do Estado Novo – realizado no pátio do Grupo escolar Visconde de Guarapuava, contando com alunos, professores e autoridades locais –, a *Folha do Oeste* publicava um texto de Coelho Neto intitulado ‘*Culto à Bandeira*’⁴⁵⁷. Nele, a relação de amor à flâmula nacional é justificada por essa encerrar o símbolo da terra que é duplamente berço dos brasileiros: recebe-os

⁴⁵³ *Ibidem*.

⁴⁵⁴ *Ordem e Progresso*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 30 de novembro de 1941. Ano II. N.º 96. Pág. 01.

⁴⁵⁵ *Idem*.

⁴⁵⁶ *Ibidem*.

⁴⁵⁷ *Culto à Bandeira*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 15 de novembro de 1941. Ano II. N.º 94. Pág. 01.

em seu nascimento e em sua morte. É igualmente a terra dos antepassados e das gerações vindouras, requerendo trabalho e esforços das gerações presentes. Sucintamente, “*prestar culto à bandeira é venerar o espaço e o tempo nos limites geográficos de uma nação e nela a raça e tudo o que ela representa*”⁴⁵⁸.

A bandeira, segundo Coelho Neto, encerraria todos os deveres dos brasileiros, ou seja, tanto os ligados à honra e ao amor pela terra natal, quanto os ligados à lei e a justiça. Isto porque ela carregaria consigo uma grande carga simbólica, sobre a qual Coelho Neto disserta ao ser perguntado sobre *o que é a bandeira*:

*“É um pano e é uma terra, mares, céus, povo, tempo – a nação e a raça. É a geografia e a história, é a tradição e a lenda, é a poesia e a ciência, é o culto alado e a palavra grave; é o exército que marcha, é a esquadra que singra ao longo da costa, é a frota de comércio e é a piroga ligeira do pescador; é a arte e a religião, é o comércio e a lavoura, é a indústria; é o lar, é o campo, é a floresta, é o monte, é o paul e o rio, é a fera que rugir e é o rebanho pacífico, é o pássaro que canta, é o ouro que fulge na areia, é a nuvem, é a estrela, é o céu azul – é tudo, é a pátria.”*⁴⁵⁹

Cultivar os símbolos pátrios era uma forma de aproximação e aceitação do regime imposto por Getúlio Vargas em 10 de novembro de 1937. No entanto, ao lançar mão deles em Guarapuava, o jornal *Folha do Oeste*, mais do que apenas efetuar um ato de reprodução, os reinscreve sob uma outra ordem. Ou seja, o que está em jogo é legitimar e fazer valer uma ordem urbana [e municipal] específica de Guarapuava e isso implica em aliar as grandes marcas do regime *estadonovista* com interesses locais. É por essa razão que se está revisitando aspectos do Estado Novo.

Para uma melhor compreensão da apropriação feita em Guarapuava das diretrizes varguistas, nada como não perder de vista as palavras do hebdomadário guarapuavano. Um artigo assinado por Raul Péricles e publicado no jornal curitibano *Gazeta do Povo* em 17 de dezembro de 1941, alguns dias depois ganhava a primeira página da *Folha do Oeste*. Nele, afirmava-se as potencialidades do município de Guarapuava e a certeza que se o presidente da república conhecesse aquelas terras do oeste paranaense, certamente faria os investimentos necessários para o seu desenvolvimento: “*E tenho [...] a certeza de que no dia em que o PRESIDENTE*

⁴⁵⁸ Idem.

⁴⁵⁹ Ibidem.

GETULIO VARGAS voar sobre tanta proficiência é com um tão imenso território [...] – nem um momento demorará a solução do grande problema guarapuavano, que sendo estadual é, no entanto, profundamente nacional”⁴⁶⁰.

O problema que afligia Guarapuava e que ganhava a dimensão nacional naqueles tempos do Estado Novo, seria resolvido com o prosseguimento da construção da linha férrea em direção ao extremo oeste paranaense. Isso possibilitaria não só a utilização máxima dos recursos da região, como a sua integração com o resto do Estado. A expectativa era de que o “*acariciado sonho que constitui uma aspiração de gerações – o levamento da estrada de ferro e com ela a verdadeira civilização ao opulento município de Guarapuava*”⁴⁶¹.

Antigos elementos utilizados para construir discursivamente os contornos da Guarapuava desejável, legitimavam-se na medida que se aproximavam das diretrizes discursivas de Vargas. Assim, o trabalho que fora construído como domínio fundamental para a transformação de Guarapuava, ganhava as características do trabalhismo. A ferrovia passara a ter a dimensão de uma obra patriótica, ressoando o imperativo getulista ‘*rumo ao oeste*’. E a tão sonhada *civilização* só fazia sentido se fosse benéfica à nação.

Junto ao artigo de Raul Péricles, a *Folha do Oeste* exibia na primeira página daquela edição um artigo intitulado ‘*Uma tribuna do Brasil*’, no qual discute os sentidos da *brasilidade*. Em dado momento do artigo, enfatiza-se: “*Sempre – e mais que nunca, nestes ‘dias decisivos’ – brasilidade deve significar: pensamento e ação dos brasileiros ao serviço da Pátria*”⁴⁶². Sendo assim, na medida que se enfatizava a importância de cultivar a *brasilidade*, as questões locais transformam-se em questões nacionais. A velha reivindicação por trilhos para Guarapuava deveria ser encarada como uma ação em serviço da pátria:

*“A condição dos trilhos da estrada de ferro a Guarapuava não é somente um imperativo econômico nacional. É também, uma patriótica obra de penetração civilizadora em busca dos sertões do Iguaçu. E é, igualmente, um serviço de melhor aproximação continental [...]”*⁴⁶³

⁴⁶⁰ Guarapuava. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 28 de dezembro de 1941. Ano II. N.º 99. Pág. 01.

⁴⁶¹ *Idem*.

⁴⁶² *Uma tribuna do Brasil*. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 28 de dezembro de 1941. Ano II. N.º 99. Pág. 01.

⁴⁶³ Guarapuava. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 28 de dezembro de 1941. Ano II. N.º 99. Pág. 01.

O intercâmbio com outros países mostrava-se como um negócio interessante, assim como a otimização de todo o território do município. Se a ferrovia era uma obra que traria benefícios nacionais, os velhos argumentos da pujança da terra não perdem espaço. As potencialidades locais associam-se ao discurso nacional e é daí que advém a lógica do discurso da ferrovia naqueles tempos do Estado Novo. Se Guarapuava era, “*na verdade, uma terra prodigiosa, de um povo bom e forte, de lances corajosos e de alma franca*”⁴⁶⁴, essas também eram qualidades que identificavam os brasileiros nos discursos *estadonovistas*. É um jogo de *identidade e diversidade*: por um lado, o esforço por cumprir os padrões de *brasilidade* e por outro a marca das especificidades guarapuavanas. Assim, em meio aos apelos às questões nacionais já apresentadas, o texto de Raul Péricles indicava aquilo que era característico de Guarapuava:

*“Ela [Guarapuava], com os recursos prodigiosos de que dispõe, terra de maravilhas naturais, pela posse, nas suas lindes da maior potencia hidráulica dissiminada do Mundo, chegando ao ponto de não ter um só trato de terras habitado que não seja dotado de magníficas quedas d’agua, com uma facilidade extraordinária de aproveitamento; com campos excelentes para criação extensiva de todos os gados e com terras de uberdade imensa, de produtividade assombrosa, propicias a todas as explorações agrárias, numa distribuição variadíssima, que lhe permite todas as culturas tropicais em determinados rincões e todas as culturas glaciais noutros tantos.”*⁴⁶⁵

O trecho que antecede não se difere das características que sempre marcaram o discurso pela estrada de ferro. Afinal, a crença de que Guarapuava seria “*um verdadeiro El-Dourado na sua configuração geográfica*”⁴⁶⁶, é recorrente no conjunto das fontes pesquisadas. Sempre fora uma estratégia marcar a singularidade do município: as terras, os climas, as águas guarapuavanas consistiam em verdadeiras riquezas que alavancariam o desenvolvimento local. É certo que durante o Estado Novo a referência à instância nacional se fez fortemente presente, pois essa era um ponto fundamental de sustentação do regime. No entanto, o propósito de alavancar a economia regional ainda movia as movimentações em prol da estrada de ferro. Ou seja, a recorrência à pátria e à nação era um elemento legitimador do desejo local de

⁴⁶⁴ Idem.

⁴⁶⁵ Ibidem.

⁴⁶⁶ Ibidem.

desenvolver Guarapuava. Uma nova roupagem que tornava mais aceita, no contexto do Estado Novo, a reivindicação pela ferrovia.

Raul Péricles falava com conhecimento de causa das potencialidades do município: ele anunciou que percorrera todo o município e impressionara-se com o que vira. A respeito disso, relata:

“Conheço Guarapuava, por assim dizer, em todas as direções [...] e nunca vi opulência arboreal maior, nem mesmo no Amazonas, eu que o subi até os contrafortes da Bolívia, que em todo o município de Guarapuava, maior do que a própria Bélgica e cuja riqueza florestal, mineral, agrícola e pecuária exige uma compreensão inteligente [...] por meio de uma estrada de ferro que admita a sua exploração racional um escoamento efetivo de sua produção.”⁴⁶⁷

Jacques Revel indica, em um de seus estudos⁴⁶⁸, a importância que teve na constituição territorial da França incursões feitas pelo seu território. Preocupado com uma delimitação temporal extensa – século XIII ao XIX –, o historiador aponta para uma variedade de estratégias utilizadas, através dos séculos, para se *conhecer e reconhecer* o território francês. Das longas viagens realizadas pelos soberanos até o reconhecimento territorial feito por viajantes, geógrafos, economistas, agrônomos, engenheiros ou médicos. Dos inventários medievais às estatísticas modernas. Dos esforços por se mapear o território até as investidas militares para se garantir e expandir as fronteiras. Do conhecimento do passado ao planejamento do futuro. Da descrição da diversidade do espaço físico à narrativa das identidades culturais que se forjavam pelo território. Todas essas estratégias fizeram-se presentes quando se tratou de alicerçar o sentido de integridade nacional. Afinal, não constitui tarefa fácil ou rápida de ser executada a transformação de um espaço sem contornos definidos ou sentido de unidade em um território pelo qual se é capaz de matar ou morrer.

Jacques Revel defende a tese que *“o conhecimento do território é, uma produção de território”⁴⁶⁹*. Sendo assim, pensando em Guarapuava, pode-se inferir que mais do que uma mera descrição das características *‘objetivas’* do território, ao relatar sua viagem à Guarapuava, Raul Péricles está fazendo com que o território exista e tenha

⁴⁶⁷ Ibidem.

⁴⁶⁸ REVEL, Jacques. Conhecimento do território, produção do território (França, séculos XIII-XIX). In: Revel, Jacques. *A invenção da sociedade*. Rio de Janeiro: Difel, s/d: 103-153.

⁴⁶⁹ Idem: 104.

sentido. As comparações com a Bélgica e o Amazonas denotam que aspectos como as dimensões do espaço físico e as suas riquezas naturais são angulares na formação do território que se pretendia construir. O fato da estrada de ferro constituir o elemento que garantiria a *racionalidade* desejada no escoamento da produção e integração territorial também é revelador de significativos aspectos das feições que se queria dar ao território.

Engenheiros, políticos e jornalistas foram figuras de grande expressividade em Guarapuava, quando se tratou de produzir o território da cidade e do município de Guarapuava, do oeste paranaense e até mesmo do Estado como um todo, através do projeto da via férrea. Os engenheiros percorriam os espaços paranaenses definindo o curso dos trilhos e, com isso, a maneira e os recursos que seriam captados para o desenvolvimento do Paraná. Certamente os engenheiros foram exímios produtores de informações geográficas e quando se tratava do assentamento de trilhos, “*a construção das ferrovias reforçou a importância que os engenheiros assumiram como um tipo de profissional específico que, associando ciência e técnica, tornou-se um desbravador de sertões*”⁴⁷⁰.

Os políticos articulavam-se para trazer a estrada de ferro para Guarapuava com a legitimidade de serem os representantes do povo e responsáveis por proporcionar o ‘bem’ geral para a população que representavam. Eram eles que deveriam administrar o desenvolvimento de Guarapuava/Paraná e isso dependia do conhecimento tanto das características físicas do território que administravam quanto do conhecimento de fatores sociais. Os jornalistas também se encarregavam de um papel que eles definiam como imprescindível, qual seja, o de informar e reivindicar sobre os avanços dos trilhos em direção à Guarapuava e definir a importância de tal melhoramento.

A respeito dos elementos eleitos como legítimos no processo de *produção* do território, Jacques Revel chama atenção para a variedade de estratégias que podem ser utilizadas para esse fim. No caso, por exemplo, das viagens realizadas pelo território francês pelos seus soberanos, o itinerário escolhido por cada um deles revela não só momentos diferenciados da história política francesa, mas também as táticas de apropriação, organização, melhoramento e uniformização das gestões territoriais. Trocando em miúdos, se o percurso escolhido privilegiava regiões de fronteira ou de insurreições, os Pirineus, os Alpes ou cidades com fábricas, portos e oficinas, revelam

⁴⁷⁰ ARRUDA, Gilmar. op.cit: 106.

diferentes projetos de promoção da integridade territorial francesa. Isto porque “*a própria geografia destas deslocações é reveladora*”⁴⁷¹.

Analisando a forte tendência à ritualizações que marcaram as viagens de Luís Napoleão pela França, no tempo em que a governou, Jacques Revel aponta, entre outras coisas, para a utilização dos caminhos de ferro nas realizações desses deslocamentos. Para além da facilidade e segurança de um meio de transporte que tornava os percursos mais rápidos, a locomotiva encarnava um “*símbolo novo e duplo da modernidade e da coesão territorial*”⁴⁷². Da mesma forma, em Guarapuava o trem significava a chance de ver realizado o desejo de *produzir* um território *moderno e integrado*. Assim, se a estrada funcionou como estratégia para esse fim, os aspectos que se mostravam relevantes ao se descrever Guarapuava também participavam de tal *produção*. Da pujança de uma terra tida como privilegiada à necessidade de se colonizar o município com mão-de-obra *laboriosa*: eram múltiplas as estratégias de apropriação e otimização do território.

O que estava em jogo, ao se lançar mão dessas táticas, era avaliar o que a região mais ocidental do Paraná poderia oferecer para o engrandecimento do Estado [e da pátria] e, principalmente, desenvolver soluções para usufruí-la em toda a sua potencialidade. É nesse sentido que o projeto da estrada de ferro materializou-se como uma forma de *produção* do território guarapuavano/paranaense:

“Guarapuava tem esperado pacientemente pela concretização de sua aspiração máxima: vêr as pontas da paralélas de aço brilhado ao sól magnânimo que aquece os corações de quase cem mil brasileiros, esparsos pela vastidão verdejante de seu territorio de cinquenta e dois mil quilômetros quadrados!

Não podia haver ideia mais feliz, do que essa, que despertou os guarapuavanos, integrando-os num só anseio, num só desejo, de conseguir a meritória ajuda do abnegado e brilhante soldado do imortal Exército de Caxias, no sentido patriótico, de, no menor praso, dentro das possibilidades, poder nossa terra vêr realizado o seu secular sonho de grandeza; sentir a locomotiva atravessando as suas inúmeras matas virgens, sulcando o dorso de suas coxilhas esmeraldinas, trazendo para cá, nova seiva e alento, emfim, os fatores, indispensaveis para o aceleramento do progresso desta vasta e fertilissima região, detentora duma reserva incomensuravel de madeiras de toda especie, extensas areas

⁴⁷¹ REVEL, Jacques. op.cit: 112.

⁴⁷² Idem: 112.

*de campos magníficos para o desenvolvimento da pecuária, e, finalmente, terras privilegiadas, onde medram com extraordinária exuberância, café, trigo, arroz, milho, feijão, linho, algodão e tudo, enfim, que se quizer cultivar.*⁴⁷³

O *abnegado e brilhante soldado do imortal Exército de Caxias* é uma referência ao Cel. Durival de Brito, então superintendente da Rede ferroviária São Paulo-Rio Grande, do qual se esperava que pudesse contribuir para o término das obras da estrada. Além da já conhecida função de integração territorial que os trilhos teriam, a passagem anterior aponta para a capacidade daqueles forjarem também a integração dos próprios guarapuavanos, que estariam unidos em torno de um sonho, do ideal de possuir a ferrovia. Se conhecer as características do território é fundamental para *produzi-lo*, ressalta-se aqui que, juntamente com a extensa produtividade agrícola do município, os guarapuavanos, estrategicamente chamados de brasileiros no trecho que antecede, bem como as dimensões territoriais de Guarapuava, são elementos elencados com a finalidade de forjar o território.

Outro elemento amplamente utilizado para produzir sentidos e conferir a existência ao território guarapuavano foi a recorrência ao seu passado, à sua história. Tática comum nas edições do jornal *Folha do Oeste*, a referência às origens e tradições visava não só organizar o presente, mas também conferir um sentido de *vir-a-ser* ao município. Salienta-se que tal estratégia não se limita ao período do Estado Novo, sendo vastamente encontrado na segunda metade da década de 1940 e nos anos de 1950. Isso é fácil de compreender levando-se em conta a fragmentação territorial que sofria o município nesse período: a história era utilizada para conceder o sentido de unidade, de integração.

Em um artigo de 1951, assinado por Dulcídio Tavares de Lacerda, tratou-se de uma declaração do engenheiro Raul Zenha de Mesquita, então Superintendente da linha, sobre a expectativa da breve chegada dos trilhos em Guarapuava. O autor do texto era natural de Guarapuava, mas residia em Curitiba. Era químico industrial de profissão, mas tinha um apreço especial pela história. Dulcídio Tavares de Lacerda usa de palavras respeitadas para tratar o engenheiro: “O Dr. Mesquita entusiasta daquela região é amigo da nossa gente, ligado por laços que o tornaram paranaense terá efetivamente uma atuação realizadora na conclusão dessa penetração ao nosso oeste com uma

⁴⁷³ *Rumo ao Oeste: Pró-Estrada de Ferro*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 02 de novembro de 1941. Ano II. N.º 92. Pág. 01.

estrada de ferro”⁴⁷⁴. No entanto, a tese central do artigo era elencar o número de vezes que “o pensamento e a ação social e política de nossa gente se voltaram para o ocidente paranaense”⁴⁷⁵ e, sobretudo, caracterizá-las para ser possível enxergar “a chave da hegemonia brasileira na América do Sul, devido às questões de fronteira”⁴⁷⁶.

O primeiro contato com a região, segundo o químico industrial, fora através dos Tratados de Madrid e Idelfonso, que garantiu a posse portuguesa da região e gerou a destruição das Reduções Jesuíticas com as bandeiras de Raposo Tavares e Manoel Preto. Assim, marca-se o século XVII como o início da história da região: ou seja, é a presença portuguesa, *civilizatória* que proporciona a origem desejada à região. O segundo marco também é dos tempos coloniais, mais precisamente 1768: trata-se da descoberta dos campos do ‘Paiquerê’ por *bandeirantes curitibanos* e da posterior decisão do governo da Capitania de São Paulo de fundar ali uma freguesia, a qual teria o nome de *Nossa Senhora de Belém*. Assim, “essa conquista que teve o comando do bravo sertanista Tte. Cel. Diogo Pinto de Azevedo Portugal, em 1808, organizou Expeidição e só em 1816 intalou-se em ‘Atalaia’”⁴⁷⁷.

O Tenente Coronel Diogo Pinto de Azevedo Portugal, juntamente com o padre Francisco das Chagas Lima são figuras tidas como angulares da história de Guarapuava, postos como verdadeiros marcos da origem da *civilização*, fundadores da freguesia que originaria a cidade de Guarapuava. Outros personagens são freqüentemente citados quando se trata da *conquista* dos campos de Guarapuava, tais como o capitão Antonio da Rocha Loures, Afonso Botelho e Sampaio e Souza, Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, etc. Mas, além desses nomes que se tornaram referência de um passado e de uma história, há que se considerar ainda as características das entradas e apropriações do território feitas por aqueles homens. Para fundamentar a importância da conquista definitiva da região onde se fundou a *Freguesia Nossa Senhora de Belém*, o jornal relata algumas tentativas anteriores que não obtiveram sucesso:

“Varias bandeiras curitibanas, por anos seguidos, tentaram esforços para a descoberta e a conquista desses campos e sertões que limitavam com o território hespanhol. Já Domingos Lopes Cascata com 30 bandeirantes curitibanos, sem remuneração e sem auxilio, iniciaram a

⁴⁷⁴ *De uma quinzena a outra: a ligação ferroviária Riosinho-Guarapuava*. Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 03 de junho de 1951. Ano III. N.º 106. Pág. 01.

⁴⁷⁵ Idem.

⁴⁷⁶ Ibidem.

⁴⁷⁷ Ibidem.

conquista do nosso grandioso ocidente de hoje, varando 70 leguas em aguas do Iguassú em 3 meses de viagem ponteada de inenarraveis perigos.

Afonso Botelho e Sampaio e Souza organiza outras bandeiras, como a de Estevão Ribeiro Bayão que chegou até o rio Putinga, e mais tarde a do Capitão Antonio da Silveira Peixoto que chegou até o Porto da Vitória, vencendo obstáculos sérios, e saltando cachoeiras, construindo embarcações para atingir o Rio Paraná e numa marcha fantástica, rompendo vales e montes viu fracassar a sua celebre bandeirasem deixar noticias de sua gente. Foi assim que, Afonso Botelho organizou em 12 de junho de 1770 a bandeira de Candido Xavier de Almeida e Souza – a qual atingiu a sua méia, chegando a 9 de setembro de 1770 nos campos de Guarapuava e ahi começa a verdadeira História do Oeste Paranaense com Candido Xavier.”⁴⁷⁸

A conquista da região ocidental do que hoje conhece-se por Estado do Paraná teria sido feita por homens audazes e corajosos. Ao salientar o caráter empreendedor desses homens que entravam pelos sertões sem recursos e sujeitos a toda sorte de perigos, se constrói uma memória da região oeste do Paraná e sobretudo investindo Guarapuava de uma origem heróica. O esforço por vencer as forças da natureza era, além de um sinal de valentia, indício do quão difícil fora tomar posse daquele território, sinalizando assim aos guarapuavanos dos anos de 1950 que era necessário ter o mesmo espírito de bravura e destemor em defesa da sua terra.

A terceira vez que se voltou os olhos ao oeste paranaense, dizia Dulcídio Tavares de Lacerda, foi por ocasião do projeto de ligação férrea Antonina – Assunção. O oeste paranaense, passagem obrigatória dos trilhos, iria ser integrado ao resto da província e enfim desenvolveria-se. Agora quem aparece como elemento *civilizador* são os engenheiros: “Antonio Rebouças, Christiano Palm, Beaurepaire Rohan, Willian Lloyd, Monteiro Tourinho, os irmãos Keller e tantos outros devassadores do nosso grandioso hunterland na busca de caminho para o ocidente”⁴⁷⁹. O quarto esforço por incorporar o oeste à *civilização*, se deu com o guarapuavano Affonso Alves de Camargo, que prometera os trilhos para Guarapuava. Vejamos como, vinte e três anos mais tarde da posse de Affonso Camargo, o político é enaltecido ao se tratar do início das obras da ferrovia de Irati para Guarapuava:

⁴⁷⁸ Ibidem.

⁴⁷⁹ Ibidem.

“Finalmente sendo eleito pela segunda vez presidente do Estado do Paraná, o ilustre paranaense, Dr. Afonso Alves de Camargo, foi um dos seus primeiros atos firmar o contrato da construção imediata da estrada em apreço, e em 2 de julho de 1928, foi batida a primeira estaca, no Km. 1 pelo Presidente Afonso A. de Camargo, com a presença do Dr. João Pessôa, Presidente eleito da Paraíba, Dr. Geraldo Rocha, presidente da Companhia São Paulo-Rio Grande; secretários de estado; autoridades civis e militares; jornalistas; comerciantes e grande número de pessoas gradadas á inauguração do serviço da estrada do Oeste, como marco indelevel que uma era promissôra, que asseguraria a nossa terra dias gloriosos de prosperidade e grandeza.”⁴⁸⁰

É inegável que memória e projeto se fundem nesse artigo: ou seja, traça-se uma *linha contínua* ligando os *desbravadores* do século XVII aos futuros habitantes do *oeste* paranaense, que viveriam num tempo de *progresso* instaurado pela linha férrea. Há um sentido de evolução, de progresso caracterizando a narrativa das tentativas de ocupação da região mais ocidental do Paraná. Evidentemente, não havia entre os *'bandeirantes'* que tentaram estabelecer a posse da região a noção de *conquista do oeste* tal qual movia os anseios dos homens que reivindicavam a estrada de ferro em meados do século XX. Até porque nem havia Província do Paraná no século XVII.

Falando em Província do Paraná, os estudos feitos pelos engenheiros, boa parte deles vindos do Rio de Janeiro, sobre a geografia paranaense, visando instalar uma via férrea cujo percurso permitiria tornar a província uma das mais prósperas do Império, também têm as suas especificidades. Apesar do Paraná já existir politicamente, a sua região mais ocidental ainda era pouco conhecida e habitada, gerando o interesse e a curiosidade, inclusive de intelectuais, por conhecer a região. O que estava em jogo não era mais pura e simplesmente explorar as suas riquezas, mas fazê-lo tendo em vista o desenvolvimento paranaense.

Assim, tentando estabelecer uma noção de estabilidade, uma segurança que a história poderia proporcionar, os responsáveis pela *Folha do Oeste* recorrem à tática de organizar o passado visando estabilizar o presente e fazer crer num futuro próspero. Não é à toa que o artigo em questão é finalizado com a afirmação do *“propósito de não esmorecer na efetivação deste sonho de 1 século – que já os Rebouças colaboraram tão patrioticamente no esboço de bem servir o Brasil”*⁴⁸¹. Tática semelhante foi utilizada

⁴⁸⁰ Ibidem.

⁴⁸¹ Ibidem: 04.

pelo Capitão Deamiro Pleiz Espindola, num artigo especialmente redigido para a *Folha do Oeste*, em 1947. Sob o título *Guarapuava, região de grande futuro*⁴⁸², o capitão remete-se ao *heróico* passado de conquista da região para incitar questionamentos sobre a falta de ação que caracterizaria os seus contemporâneos. Passado, presente e futuro remetem-se entre si, num texto estruturado para defender a tese de que quem tem um passado glorioso só pode ter um futuro de prosperidade e abundância.

A referência ao destemor dos primeiros homens que estiveram na região oeste do hoje Estado do Paraná, com o propósito de conquistá-la e garanti-la para a coroa portuguesa é narrada com admiração no texto em questão: “[...] *Os estadistas então tudo fizeram, com os meios antiquados da época, para descobrir os campos de Guarapuava [...]*”⁴⁸³, ou ainda, “*O Tte. Cel. Diogo Pinto, comandante da expedição, e o Padre Chagas Lima, capelão da mesma, forma os maiores batalhadores dessa posse [...]*”⁴⁸⁴. Os elementos que compõe o texto não nos são desconhecidos, entre eles, destaca-se, a pujança da terra e o potencial de torná-la a zona mais próspera do Estado. O que há de novo é o recurso de se remeter ao passado como forma de trazer estabilidade aos projetos do presente. Afinal, fora dominante no conjunto das fontes pesquisada e apresentada nos capítulos anteriores, a orientação para um tempo futuro. Na verdade, o futuro ainda era a temporalidade norteadora dos propósitos dos responsáveis pela *Folha do Oeste*, no entanto, a necessidade de uma *origem*, de um passado que pudesse legitimar e não deixar dúvidas sobre a prosperidade que o município haveria de experimentar, torna-se cada vez mais latente.

Dessa forma, o Capitão Deamiro Espindola defende: “*Constata-se que a nossa terra natal foi uma região de difícilíssima conquista. Sua história cheia de lutas assim prosseguirá no futuro. Terra dadivosa e contendo promessas, tem sido e será sempre objeto de amor de seus filhos*”⁴⁸⁵. A dificuldade de conquista da região deveria justificar que todos os esforços fossem feitos no sentido de garantir a sua posse. Para tanto, os esforços empreendidos pelos conquistadores de séculos anteriores deveria servir de exemplo de coragem e perseverança. Ainda se requeria o reconhecimento de que Guarapuava fosse peça fundamental para o progresso do Paraná, conforme a passagem a seguir:

⁴⁸² *Guarapuava, região de grande futuro*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 02 de março de 1947. Ano V, N.º 41. Pág. 01.

⁴⁸³ *Idem*

⁴⁸⁴ *Ibidem.*

⁴⁸⁵ *Ibidem.*

“Nada de grandioso, completo e duravel poderá ser feito no Paraná, se Guarapuava permanecer no mesmo esquecimento de sempre, como se o Oeste do Estado, a terça parte do seu território nada significasse na balança das suas realizações. Não devem vingar, por mais tempo as hostilidades regionais, sustentando falsa situação de prosperidade para pigmeus que absorvem a seiva de gigantes, isolando-os da vida comum por sentirem por esses gigantes, como Guarapuava, não permanecerão indefinidamente no sono letárgico em que são mantidos, com promessas que se eternizam sobre vias de comunicação, escolas, imigração e assistência social.”⁴⁸⁶

A metáfora de gigantes e pigmeus na passagem anterior é uma clara referência às relações comerciais entre os municípios de Guarapuava e Ponta Grossa, no qual o primeiro reclamava que possuía/produzia as maiores riquezas do Estado, mas não progredia economicamente por falta de boas vias de comunicação. Enquanto isso, Ponta Grossa crescia e desenvolvia-se como centro distribuidor, sem possuir a natureza pujante e a variedade de climas, solos e águas que caracterizariam Guarapuava. Assim, o município do *oeste* investe-se da sua *grandeza de gigante* e clama maior atenção para as suas necessidades:

“Guarapuava, sem nenhum favor, merece melhor tratamento, tratamento que tem tardado. Região rica, distante e próxima da fronteira precisa, por isso mesmo, de rodovias, do seu ramal de estradas de ferro, de assistência econômica e social, para formar, como deseja, um núcleo de brasilidade pacífica e de labor, mas prevenida diante de sua situação estratégica. Isto quem o diz é um militar e, antes disso brasileiro...”⁴⁸⁷

A partir dos seus conhecimentos e preocupações de militar, o capitão Deamiro Espíndola ratifica a importância de proteger as fronteiras nacionais. Lembrando da proximidade de Guarapuava com a fronteira do Paraguai e Argentina, mas da sua distância em relação as regiões mais *desenvolvidas* do Estado, o investimento em boas vias de comunicação mostrava-se como fundamental para resolver o problema. Mesmo sendo militar, o autor do texto busca soluções pacíficas para garantir a posse da região: presença humana e trabalho. Diferentemente de outros documentos já apresentados nesta pesquisa, pedia-se aqui um *núcleo de brasilidade pacífica* e não estrangeiros aptos ao trabalho. Considerando que o artigo foi publicado em 1947, portanto dois anos após

⁴⁸⁶ Ibidem.

⁴⁸⁷ Ibidem.

o termino do Estado Novo, os signos de *brasilidade* ainda poderiam estar produzindo seus frutos...

Além da fronteira, o artigo apresenta preocupações relativas a melhoramentos na infraestrutura urbana que pudessem dispor os guarapuavanos de uma vida mais confortável e conferir status de *cidade moderna* à Guarapuava:

“Nossa terra tem uma topografia com esplendidos cenários, de rara beleza, desde a Serra da Esperança até os confins dos seus limites, indo às cataratas do Iguaçu e das Sete Quedas. Mas precisa [...] de indumentária, como princesa do Oeste: arranjar a sala de visitas – a cidade – dando-lhe comodidades modernas, como ruas calçadas, boa aparência no casario, iluminação elétrica em profusão, água encanada, esgotos, praças arborizadas, centros de diversão e de cultura [...]

Que os capitalistas guarapuavanos ou instalados no Município prodigalizem êsse ‘luxo de civilização’ à cidade, investindo seus capitais em fabricas, hotéis, centros de diversão e cultura, inclusive uma radio e um jornal diário, instalações confortáveis nas fontes de aguas termicas de Santa Clara e outros empreendimentos. Os seus lucros não serão imediatos, mas compensadores mais tarde e merecendo de todos os mais amplos aplausos.”⁴⁸⁸

Através de uma narrativa que contempla tanto os domínios da cidade, quanto os do município e do oeste, Deamiro Espindola permite que seja identificado o quanto a recorrência a questões geográficas está atrelada a fatores de interesses econômicos e políticos e ao controle de uma dada hierarquia social. Nas palavras de Michel Foucault, *“Território é sem dúvida uma noção geográfica, mas é antes de tudo uma noção jurídico-política: aquilo que é controlado por um certo tipo de poder”⁴⁸⁹*. Assim, a premência de desenvolver Guarapuava ora está associada às questões de infraestrutura urbana e ora à exploração dos seus elementos naturais, presentes em todo o município. Por vezes o interesse está mais fortemente centrado nas questões de fronteira, outras na economia e nos índices de produtividade. Se o oeste pode ser o grande campo das realizações em dadas circunstâncias, em outras, a cidade e o cotidiano urbano se investem de tal papel. Apesar de não se tratar de relações de exclusão, parece claro que há valorizações à instâncias diferenciadas no conjunto das fontes.

⁴⁸⁸ Ibidem.

⁴⁸⁹ FOUCAULT, Michel. Sobre a Geografia. In: Foucault, Michel. *Micrifísica do Poder*. 13ªed. Rio de Janeiro: Graal, 1998 (153-165): 157.

Se a história pode ser utilizada na construção de um sentido de unidade e integração para uma dada região, sendo importante para o desenvolvimento do sentido de pertença a uma identidade, a geografia também se presta a mesma finalidade. Desta forma, deve-se considerar que “*desde o momento em que se pode analisar o saber em termos de região, de domínio, de implantação, de deslocamento, de transferência, pode-se apreender o processo pelo qual o saber funciona como um poder e reproduz os seus efeitos*”⁴⁹⁰. Considera-se que a relação com o espaço físico, a forma pela qual lhe é investido o estatuto de *território* e de *região* só pode ocorrer através de *atos de poder*. Michel Foucault, refuta o argumento de que o espaço seja algo *morto, imóvel, não dialético e fixo*, em contrapartida ao tempo que seria *vivo, fecundo, dialético e rico*. Por isso, afirma que “[...] *na demarcação das implantações, das delimitações, dos recortes dos objetos, das classificações, das organizações de domínios, o que se faziam aflorar eram processos – históricos certamente – de poder*”⁴⁹¹.

O recurso de apoiar-se em questões de história e geografia foi vastamente utilizado pelos ideólogos do Estado Novo, constituindo suportes do regime. Por isso, vale a pena capturar um artigo desse período da *Folha do Oeste* para caracterizar a recorrência feita à história então:

“A memória dos batalhadores desta terra; a memória do nosso fundador Padre Chagas; a memória do valoroso Capitão Rocha e a do seu benemérito filho Brigadeiro Rocha; o desejo dos seus filhos destemidos, que ainda, hoje, trabalham, pelo nosso alevantamento; os sonhos de grandeza de toda a sua população inteligente e laboriosa – pedem que seja corôada de êxito a sua única aspiração de progresso: – a estrada de ferro, – o grande sonho das nossas aspirações, tornadas realidade.

A estrada de ferro virá, desvendar a exuberância fecunda, a grandeza máscula da nossa riqueza sem rival, a imensidade das nossas terras prodigiosas, virá mostrar ao País a pujança, a excepcional maravilha da terra do Guayra.

A Terra do Guayra será a terra Promissora do Paraná, quando a locomotiva vier ao seu encontro com o seu silvo de animação e vida, concretizará os mais justos anelos do povo guarapuavano: Engrandecimento do Brasil futuro, com o grande contingente de riqueza, trabalho e valor desta terra tão grande, quanto são grandes e maravilhosas as quedas d’água das retumbantes cataratas:

⁴⁹⁰ Idem: 158.

⁴⁹¹ Ibidem: 159.

*‘Sete Quedas! Santa Maria!’*⁴⁹²

Ao elencar os nomes dos *primeiros batalhadores* pelas *terras de Guarapuava*, no fragmento anterior, assinado pelo jornalista Antonio Lustosa de Oliveira, observa-se uma valorização daquelas, apontada para o esforço empreendido na sua conquista. Além disso, ao chamar Guarapuava de *terra de Guayra* o jornalista está se reportando ao tempo das reduções jesuíticas, ou seja, marcando a *ancestralidade* da região em questão. Com isso, o que se tem em vista é marcar uma *origem* remota de Guarapuava: quanto mais remoto for possível marcar os primórdios da história de um território, mais legitimidade e estabilidades ele terá. Assim, mesmo havendo tantas rupturas entre o tempo dos jesuítas, a fundação da *Freguesia Nossa Senhora de Belém* e o período que essa pesquisa contempla, a estratégia era buscar o marco temporal mais antigo possível e estabelecer um sentido de continuidade das ‘*origens*’ até o momento presente’.

Outra característica marcante do fragmento anterior é a valorização das riquezas nacionais. A chegada da locomotiva no oeste paranaense seria, antes de tudo, um ato de ‘*engrandecimento do Brasil futuro*’. Se a região em questão pertencia ao Paraná, estava também à serviço da nação, e, em última instância, era domínio do território nacional. Assim, o lema era que “*os homens de boa vontade [...] [seguissem] o seu itinerário RUMO AO OESTE, onde estão guardados os maiores tesouros a espera de quem os desencantarem*”⁴⁹³. É preciso considerar ainda que a valorização da natureza pujante do Brasil também esteve presente no quadro de preocupações do Estado Novo. Sobre essa questão, Ângela de Castro Gomes considera:

“[...] ‘*Restaurar*’ a sociedade brasileira era *retira-la do estado da natureza, isto é, organizá-la pela via do poder político. Tal ação implicava um ‘retorno’ à própria natureza – às riquezas potenciais e inativas do país – e um ‘retorno’ a própria cultura nacional – ao caráter do homem brasileiro. A tradição a ser encontrada e revivida seria a junção da natureza e da cultura por intervenção política, que acionaria o elemento integrador e produtivo do trabalho nacional. A terra era rica e o homem era bom, mas nada disso tinha significado quando abandonado e inexplorado. A ‘restauração’ seria um verdadeiro ato de construção da terra e do homem, pela exploração da primeira e a formação do segundo. Ambos os processos seriam coordenados por novas*

⁴⁹² *Guarapuava: a tua aspiração de ontem é a mesma de hoje*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 09 de dezembro de 1941. Ano II. N.º 97. Pág. 01.

⁴⁹³ *Idem*.

elites políticas, que de fato se comunicariam com as massas e que interfeririam no curso da história, mobilizando o esforço transformador do trabalho humano.”⁴⁹⁴

É dessa forma que a antiga valorização que se fazia da natureza de Guarapuava continua fazendo sentido durante o Estado Novo: para restaurar a sociedade brasileira era preciso partir do que se tinha, ou seja, uma natureza diversificada e revertê-la em desenvolvimento econômico e progresso material para a nação. Assim, o jornal repetia vastamente em suas edições, *“quem olhar nossa Guarapuava em todas as suas componentes de grandeza, sentir-se-á, de fato surpreendido e maravilhado, diante do Colosso que dormita à espera de seu grande futuro”*⁴⁹⁵. A estrada de ferro, já é sabido, seria a responsável por *despertar* Guarapuava para o tempo de abundância e prosperidade que tanto se esperava. Por isso, ela é cantada e decantada ao se reconstituir a história do município. Além de evocar um passado remoto, o jornal rememorava também acontecimentos recentes. Eram os esforços por se estruturar uma história coesa e que denotasse estabilidade. Ao se contar a história de Guarapuava – num processo eminentemente seletivo – as origens recentes da construção dos trilhos não poderiam faltar:

“Indiscutivelmente teremos a ESTRADA DE FERRO e vinculado a essa obra majestosa não se pode deixar de lembrar que a iniciativa do ilustre filho desta terra DR. AFFONSO ALVES DE CAMARGO, pois que, si não fosse a lembrança desse grande Guarapuavano, jamais teríamos a satisfação de ver realizado tão ingente obra.”⁴⁹⁶

Ângela de Castro de Gomes fornece subsídios para a compreensão do papel que é atribuído à história e às tradições no governo getulista. As considerações da historiadora iluminam os esforços feitos pelo jornal de Guarapuava no sentido de organizar o passado do município:

“O regime concebeu a realidade que deveria ser construída a partir de esquemas interpretativos e diagnósticos que afirmavam sua legitimidade diante de um passado tanto

⁴⁹⁴ GOMES, Ângela de Castro. op.cit: 211-212.

⁴⁹⁵ *Guarapuava: a tua aspiração de ontem é a mesma de hoje.* Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 09 de dezembro de 1941. Ano II. N.º 97. Pág. 01.

⁴⁹⁶ *Estrada de Ferro Riosinho-Guarapuava: uma visita a 6ª residência.* Jornal Folha do Oeste. Guarapuava, 24 de outubro de 1937. Ano I N. 34 Pág. 4. Caixa alta do original.

*recente, quanto remoto. Projetar um novo Estado significava buscar sua legitimidade, isto é, incursionar por sua origem. E isto, por sua vez, significava reescrever a história do país, debruçar-se sobre o passado naquele sentido mais profundo em que ele significa tradição. Projetar o futuro é escrever o que deve acontecer através daquilo que já aconteceu. O presente se torna um ponto de interseção em que a história é constituída pela seleção da presença do passado no futuro.*⁴⁹⁷

Em se tratando de Guarapuava, a organização do seu passado e a narrativa da sua história foram feitas dando grande ênfase a questão do seu 'insulamento', ou seja, das dificuldades relativas ao trânsito para aquela região e da sua incorporação ao ritmo ativo de outras regiões consideradas mais *progressistas*, além das peculiaridades do posicionamento geográfico e da diversidade da natureza. Olhando por esse prisma, pode-se compreender porque o projeto da linha férrea teve tamanha ênfase ao se contar a história do oeste e ao se projetar o futuro. Nesse sentido, o ato de atribuir *sentidos* ao passado só pode ser entendido a partir dos projetos que se tem para o futuro, dos desejos de instituir um certo lugar à Guarapuava e de identificar quem é o guarapuavano. Assim, ao se recorrer à imagem de um território grande, vasto em suas dimensões e possibilidades econômicas e a homens destemidos e pioneiros, está se projetando também como Guarapuava deveria ser e como deveriam se comportar os seus habitantes.

Dessa forma, era característico e corrente nas edições da *Folha do Oeste* o tratamento das questões relativas ao avanço dos trilhos à Guarapuava, com fortes referências aos esforços feitos no passado para a concretização do ideal de ter a região oeste do Estado integrada ao movimento ativo do Paraná. Era como se houvesse uma linha ininterrupta que ligasse diretamente o passado mais distante ao futuro pleno de prosperidade que se almejava. É assim que João do Planalto, pseudônimo de Antonio Lustosa de Oliveira, jornalista e político de Guarapuava, fundador da *Folha do Oeste*, revela a expectativa da finalização das obras que levava a ferrovia ao seu município natal. Sob o título '*Faz que vem, mas, não vem...*' – uma clara referência à demora da chegada dos trilhos em Guarapuava –, o artigo de João do Planalto articulava uma ampla gama de elementos, que no conjunto buscava legitimar o momento presente.

⁴⁹⁷ GOMES, Ângela de Castro. op.cit: 206.

O sentido da brasilidade, por exemplo, tão acalentado nos anos de 1940, estará impregnado na maneira como se narra a história de Guarapuava: “*Aquí, caldeou-se uma raça, que até os nossos dias conta com uma população composta de cem por cento de elemento nacional. Esta brasileiríssima Guarapuava há mais de meio século vem pleiteando a construção duma estrada de ferro a-fim-de que o litoral ficasse ligado ao oeste maravilhoso e riquíssimo [...]*”⁴⁹⁸. Nesse trecho, João do Planalto prima por caracterizar o *brasileiro* como o legítimo habitante das terras de Guarapuava, o que difere do que é dominante na documentação de décadas anteriores, na qual o imigrante é investido de tal papel. João do Planalto constrói o seu texto com um forte sentido de evolução: do marco de origem do território até o momento em que escrevia o texto, ele transmite uma sensação de *devir*, de *progresso*, que pode ser percebido no trecho a seguir:

*“Os brasileiros que se localisaram neste altiplano verdejante da serra da Esperança, nas priscas éras do século passado, desbravaram o sertão agreste, enfretaram o silvícula dono autentico da terra, lutaram contra as feras bravias, lutaram, enfim, contra todos os empencilhos que se antepunham á penetração ousada dos bandeirantes sertanistas, arrostando, estoicamente, mil dificuldades e perigos sem conta, para povoar este recanto edêmico da jovem Pátria, cultivando o sólo fértil, estabelecendo ‘fazendas’ de criar, fundando a aldeia de Atalaia, depois destruída pelos índios Caigangues, para mais tarde, sob a orientação do padre Chagas e do Capitão de Milícias Antonio da Rocha Loures, erguerem, 1819, o povoado da Freguezia de Nossa Senhora de Belém, hoje cidade de Guarapuava.”*⁴⁹⁹

Ao contar a história do oeste através de uma escolha de fatos que considera significativos, João do Planalto não está apenas atribuindo um sentido para as vivências passada e presente, mas está *inventando* uma história para o município. Ou seja, o jornalista selecionou determinados acontecimentos e sujeitos que marcariam a ancestralidade legítima de Guarapuava e dos guarapuavanos. No caso dos ancestrais legítimos, bandeirantes e desbravadores, como o capitão Antonio da Rocha Loures e o padre Chagas, seriam responsáveis pelos primeiros focos de *civilização* da região e

⁴⁹⁸ *Faz que vem, mas, não vem...* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 07 de julho de 1946. Ano V. N.º 07. Pág. 01.

⁴⁹⁹ *Idem*.

teriam deixado um legado de coragem e bravura de homens que enfrentaram toda a sorte de risco para garantir a posse do território, lutando, inclusive, contra os indígenas.

A relação de *filiação* com os desbravadores do território se revela na passagem a seguir, na qual, além de estabelecer o parentesco de 'netos' dos *conquistadores*, delineia-se os contornos das fronteiras de Guarapuava: "*os nossos avoengos intemeratos conquistaram a terra e tomaram este grande município, que se limitava com a antiga Comarca de Castro e ia até as barrancas do rio Paraná, confrontando com as Repúblicas Argentina e do Paraguay*"⁵⁰⁰. Ter bem estabelecido os limites do território era um importante elemento de soberania. É sempre válido frisar que esse processo seletivo de escrever a história da região em questão se desenvolve lançando mão, inclusive, de elementos tão remotos que não teriam mais vínculos reais com o município. No entanto, um marco de origem temporal distante traz uma sensação de estabilidade e até mesmo de perenidade importantes para se estruturar o sentido de pertença àquele território, àquela região.

A referência à Pátria, que é tão marcante no texto de João do Planalto, caracteriza-se por fazer com que passado e presente se cruzem. A pertença à Pátria cultivada nos anos de 1940 é projetada para os tempos dos *valentes desbravadores*, como se fosse um sentimento que lhes acalentassem, tal qual acalentava e nutria as expectativas de João do Planalto. Cinco anos mais tarde, a *Folha do Oeste* publica um discurso do próprio João do Planalto, mas agora usando seu nome de batismo, Antonio Lustosa de Oliveira, que ia no mesmo direcionamento do texto intitulado '*Faz que vem, mas, não vem...*'. Trata-se de um discurso proferido na assembléia legislativa, na qual ele tinha uma cadeira de deputado. A preocupação que guiava as suas palavras, dirigidas para os seus companheiros deputados, era a defesa dos interesses de grandes proprietários rurais de Guarapuava que perderiam suas terras, numa zona denominada Entre-Rios, que seriam expropriadas pelo governo, para a instalação de imigrantes germânicos. A estratégia utilizada no discurso é recorrer à memória das dificuldades enfrentadas pelos *antepassados* para conquistar as terras onde então se localizava o município de Guarapuava:

"Senhor Presidente, provindos de uma região agro-pastorial, de um grande e tradicional município oeste paranaense, acostumamo-nos, desde tenra idade, a admirar e venerar a

⁵⁰⁰ Ibidem.

vida patriarcal e os costumes típicos em uso nas Fazendas de criar, que os nossos saudosos antepassados fundaram e povoaram, após terem rasgados os sertões agrestes abrindo 'picadas' a facão, tendo como único veículo de transporte os burros cargueiros, sem outros meios a facilitar-lhes as arrojadas 'entradas' sertão a dentro, embuidos da vontade desisiva de desbravá-lo, de povoá-lo e cultivá-lo, rasgando-o com suor e sangue para transmitir aos seus descendentes uma valiosa e sagrada herança.

*E assim, vencendo mil obstáculos e tropeços, vencendo distâncias em chão áspero, vadiando rios caudalosos, galgando serras, enfrentando a agressividade dos selvícolas, das feras bravias, e das enfermidades inúmeras, aqueles intrépidos desbravadores sertanistas, há cento e cinquenta anos passados, rumaram em direção do oeste paranaense, e, no altiplano guarapuavano, foram abrindo clareiras e plantando vilas, formando fazendas de criar, povoando-as de gado de variadas espécies, fazendas que desde então, vêm sendo transmitidas de pais a filhos, ate os dias presentes, como uma reliquia sagrada, tanto pelo seu valor intrínseco, como pela sua significação familiar.*⁵⁰¹

Denominado '*Esta terra tem dono!*', o artigo festejava a bravura e a valentia de homens que entrando sertão adentro com os seus facões e veículos puxados a burro, garantiram a posse do território que os conterrâneos de Antonio Lustosa de Oliveira, em plena década de 1950, usufruíam. Viver em fazendas se constituiria uma *tradição* a ser cultivada e a sua manutenção motivava as palavras de Lustosa de Oliveira. Pode-se inferir, a partir dos exemplos dados, que é para manter uma certa *ordem das coisas* que se recorria à memória do município. Isto se difere do que era dominante nas fontes analisadas nos demais capítulos deste trabalho, no qual, o futuro mostrava-se como o tempo em que as inseguranças e do presente seriam dissolvidas. Ou seja, a espera pelo futuro, tempo das grandes realizações, acalentava as esperanças de que o descompasso que se vivia no presente terminariam.

No contexto dos anos de 1940 e 50, o passado é elaborado de forma a prover o sentido de estabilidade, combatendo o medo da perda de território. Importa salientar que o futuro ainda permanecia sendo o tempo em que se investia todas as esperanças. A *Folha do Oeste*, ao se voltar para o passado nos seus artigos, estava buscando estabelecer uma perspectiva futura. Tanto é assim, que o que movia esses artigos eram as preocupações de um presente em que o município se desmembrava e ressentia-se

⁵⁰¹ *Esta terra tem dono!* Jornal *Folha do oeste*. Guarapuava, 10 de junho de 1951. Ano III. N.º 107 Pág. 01.

pela falta de boas vias de comunicação. Ora, era a esperança de ter o município integrado e reconhecido como importante que movia os discursos da *Folha do Oeste*. Além disso, comumente os artigos que tratavam da história e da memória do município eram encerrados com imagens de um futuro próspero, estabelecendo que ambos, o passado e o futuro, funcionariam como construtores de uma Guarapuava *próspera e moderna*.

Sendo difícil manter a hegemonia do oeste paranaense sob o domínio de Guarapuava, pelo menos o status de *porta do oeste* não se queria perder. Guarapuava fora, por décadas, passagem obrigatória para os limites ocidentais do Estado. Perdera-se a posição estratégica, ou seja, a ocupação de uma parte significativa do oeste paranaense. De qualquer forma, a cidade de Guarapuava também possuía um posicionamento privilegiado, que permitia chegar aos seus antigos distritos, que então já eram municípios:

“Sem nenhum exagero podemos dizer que Guarapuava é a porta do Oeste paranaense. Qual um ponto de convergência, daqui se estendem estradas até os mais longínquos recantos desta salubérrima região, ligando os municípios de Fóz de Iguaçu, Laranjeiras do Sul, Clevelândia, Mangueirinha e Palmas, ao nosso, bem como, daqui também, sae a maior parte das riquezas existentes neste riquíssimo pedaço da terra paranaense.”⁵⁰²

Era essa uma forma de manter e afirmar que Guarapuava ainda era importante no Estado, pois possuía uma posição de excelência no oeste paranaense. Assim, se não mais ocupava toda aquela vasta região, poderia conectá-las e constituir-se como a referência de maior e mais desenvolvido centro da região. Para tanto, remeter-se ao passado era fundamental, pois o futuro era vislumbrado ao se olhar para o passado, conforme a passagem: *“muito breve a terra de P. Chagas e Cap. Rocha Loures marchará na vanguarda das demais comunas paranaenses, para o gláudio dos que tiveram a ventura de nascer nesta terra, cujo primeiro nome teve, evidentemente, uma inspiração divina: - Freguesia de N.S. do Belém”⁵⁰³*. Evidentemente, a referência ao passado está a serviço da estruturação de uma ordem no presente. Refugiar-se no passado foi o caminho encontrado para antever um futuro sólido e próspero, e tal

⁵⁰² *A Política Municipalista do Sr. Moisés Lupion*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 21 de maio de 1950. Ano II. N.º 75. Pág. 01.

⁵⁰³ *Idem*.

relação é estabelecida a partir da ilusão de continuidade entre aquilo que se acreditava terem sido dias de glória de Guarapuava e o reencontro dessa prosperidade num tempo futuro.

Assim, com o intuito de buscar no passado a inspiração para sonhar com o futuro, a *Folha do Oeste* anunciava: “*Seja como for, Guarapuava, segue a marcha do progresso como um barco de velas desfraldadas. Olhando para o passado, admiramos e homenageamos os nossos antepassados, aqueles corajosos bandeirantes que lhes souberam dar o impulso inicial, muitas vezes em troca de vidas preciosas.*”⁵⁰⁴. Da mesma forma que o jornal *Folha do Oeste* afirma a importância de Guarapuava no oeste do Estado frisando o seu potencial de integrar e ligar a região, os distritos que ainda pertenciam ao município são ‘*chamados*’ para manterem-se coesos e voltados para o desenvolvimento geral de Guarapuava:

*“Companheiros de Guarapuavinha, de Goixim, de Pinhão, de Pedro Lustosa, companheiros de todos os rincões desta minha Guarapuava: nós, que sabemos o quanto queremos, o quanto idolatramos esta terra de Guairacá; nós que sabemos quanto sacrifício e quanta luta custou aos nossos antepassados e a nós também, para que ela pudesse chegar a ser isto que aqui vemos: áureos trigais que ondulam ao perpassar das brisas que vêm das campinas; milhares e milhares de cabeças de gado que pastam pelas colinas verdejantes; a indústria madeireira que exporta seus produtos para além-mar, e esta feiticeira cidade que é a ‘Capital do Oeste’, temos por dever sagrado, saber ser gratos a esses nossos ancestrais, sentido, neste momento mais que nunca, a responsabilidade que pesa sobre nós, para manter firme este impulso progressista pelo qual passa o nosso município.”*⁵⁰⁵

O resgate da figura do índio Guairacá feita na passagem anterior é um bom exemplo da dinâmica que ganhara o passado na elaboração do *sentido de ser* de Guarapuava e na perspectiva do futuro. Guairacá, índio que teria vivido no século XVII e ao qual se atribui a defesa contra os espanhóis da região onde posteriormente seria o oeste do Estado do Paraná, tornou-se um verdadeiro herói, com *espírito cívico e patriotismo*, ao se escrever a história do Paraná no século XX. Era o signo do Paraná grande. Atribui-se ainda a Guairacá a frase que se tornou célebre ao se contar a história

⁵⁰⁴ *A Grande Responsabilidade*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 09 de maio de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 34. Pág. 01.

⁵⁰⁵ *Idem*.

do município: *'Essa Terra tem dono!'*, que expressaria um interessante sentido de posse e unidade territorial. Embora a frase pareça destoante para ser dita por um indígena, reflete bem os anseios do homem branco, ávido pela terra. Para o geógrafo Demétrio Magnoli, esse tipo de estratégia constitui uma *“operação [que] consiste em uma busca infinita para a reconstituição, em algum momento do futuro, do passado que sobrevive apenas como mito”*⁵⁰⁶.

No caso de Guarapuava e do Guairacá, o que estava em jogo quando se resgatava a imagem do índio, no contexto específico dessa pesquisa, era incitar valores como a bravura, o destemor e o sentido de amor, serviço e proteção ao município⁵⁰⁷. É preciso considerar ainda que o indígena traz consigo a imagem de um período tão remoto, de um *estado de natureza* que só poderia ser propício para a legitimação da estabilidade do território. Afinal:

*“Em termos de legitimidade, o passado é tanto melhor quanto mais remoto. A perfeição permite em ancorar a nação na própria natureza, fazendo-a anterior aos homens e à história. Por meio de uma operação assim, as justificativas cruzam o limite do sagrado e tornam-se invulneráveis às querelas simplesmente humanas, funcionando como sustentáculo das exaltações nacionais mais desenfreadas.”*⁵⁰⁸

É preciso considerar que existe uma preocupação com os sentidos de projeto para o futuro e integridade territorial ao se buscar estabilidade no passado. Ao se ancorar na memória as origens de um povo, visa-se responder questões que incomodam no momento presente. A figura lendária do Guairacá, que nem ao mesmo sabe-se se realmente existiu, reporta às origens do município, para um tempo tão distante que antecede a chegada do *homem civilizado*. É certo que a natureza fora utilizada como elemento identificador de Guarapuava em todo o período pesquisado nesse trabalho: o prazer de ter uma natureza rica, vasta e próspera atribuía à Guarapuava o estatuto de ser diferente e especial. Ainda assim, pode-se verificar um reforço dessa tendência no período contemplado por este capítulo. Buscava-se estabelecer que tal pujança datava de

⁵⁰⁶ MAGNOLI, Demétrio. *O Corpo da Pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Unesp/Moderna, 1997: 19.

⁵⁰⁷ Na década de 1970 foi inaugurada uma estátua do índio Guairacá na entrada oficial da cidade de Guarapuava. O tipo físico dado ao indígena, com um porte atlético, coxas, pernas e braços bem torneadas, ajudam a exprimir como se idealizou a força atribuída ao indígena. Além disso, a estátua do índio na cidade expressa que esse é um herói cuja memória deve ser cultivada.

⁵⁰⁸ Idem: 17.

tempos imemoriais, de forma que, mais do que nunca, a natureza tornou-se o refúgio e a identificação do caráter do município. Reforça-se também o ideal de controlar os seus recursos e a sua força e potência, a fim de que fosse possível revertê-los em novas riquezas para o município.

Nesse sentido, ao narrar a vida dos primeiros tempos da Freguesia e a dificuldade de obter gêneros de outras localidades, a *Folha do Oeste* relata: “*Essa jornada extenuante, por sendas perigosas, que transpunham rios, escalavam montanhas e ladeavam precipícios, só poderia ser realizada pelos que herdaram a fibra de aço dos desbravadores do sertão misterioso e inçado de perigos*”⁵⁰⁹. Se vencer as dificuldades impostas pela natureza para estabelecer estradas eficientes foi um problema enfrentado ainda nos tempos de *freguesia*, o exemplo de persistência e coragem deveria guiar, no presente, os esforços para a construção da via férrea. Isso porque “*nada faz um povo sem estradas, por maior que seja o seu esforço e boa vontade, será um Prometeu agrilhado ao rochedo*”⁵¹⁰. A natureza ainda oferecia perigos e zonas desconhecidas, que precisavam ser vencidos. A estrada de ferro era concebida como instrumento capaz de triunfar sob as dificuldades que o meio oferecia.

O próprio *sonho* de ter a estrada de ferro é construído como algo que tinha uma ‘*origem*’ distante na história do município, confundindo-se com a fundação da freguesia e as primeiras ansiedades por ligar aquela região a centros economicamente mais ativos. Assim, no ano da chegada do primeiro trem em Guarapuava, a *Folha do Oeste*, registra:

“*Guarapuava, neste ano em que vemos a concretização do teu sonho secular, deste sonho que mesmo nossos avoênsos já comentavam em seus bancos escolares – A Estrada de Ferro de Guarapuava –, devemos considerar este ano sendo o de mais uma conquista gloriosa do nosso povo, pelo seu espírito perseverante, demonstrando que ninguém cansa de esperar, não obstante a lentidão destes 135 anos decorridos. Ontem um sonho, hoje uma realidade!*”⁵¹¹

No entanto, se a construção de uma memória consiste em um processo seletivo de atribuição de *sentidos* às vivências passadas, é possível encontrar diversos *sentidos* para um mesmo acontecimento. É João do Planalto, pseudônimo de um dos grandes

⁵⁰⁹ *Como Guarapuava homenageou o novo prefeito*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 29 de outubro de 1944. Ano. II. N.º141. Pág. 05.

⁵¹⁰ *Idem*.

⁵¹¹ *Ontem um sonho, hoje uma realidade!* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 26 de dezembro de 1954. Ano II N.º65 Pág. 04.

lutadores por trazer a estrada de ferro para Guarapuava, quem nos oferece um olhar diferenciado a respeito de vias de transporte para o município. Responsável por uma coluna da *Folha do Oeste* denominada ‘*Do meu Canto*’, na qual costumava publicar seus escritos de cunho pessoal, por vezes até poéticos, João do Planalto, numa edição de 1952, diz ter liberado os pensamentos para imaginar “*todas as cenas da evolução progressiva de Guarapuava até os dias presentes*”⁵¹². No contexto desse trabalho, o que interessa enfatizar sobre o artigo em questão é o trecho que concerne às vias de comunicação. Portanto, atentemos para o que diz a coluna de João do Planalto:

“*No filme colorida da minha imaginação, revi Guarapuava ao tempo dos carroções puchados por cavalos ou muares, fazendo o transporte de cargas de Ponta Grossa até aqui. A velha estrada, que nas épocas chuvosas, era um mar de lama pegajosa. Os Fordinhos saracutiando durante doze horas para atingirem Ponta Grossa. Isso, com tempo seco, porque quando chovia, o transporte de passageiros era feito pela carrocinha-diligencia do correio. O povo reclamava, mas, Guarapuava era relativamente feliz...*”⁵¹³

A nostalgia que caracteriza a passagem anterior atribui ao *isolamento* de Guarapuava um sentido positivo. Ou seja, a saudade de um tempo em que ‘*se era feliz e não se sabia*’. Com isso, pode-se contemplar mais uma possibilidade de relação com o passado, qual seja, a referência às péssimas condições das estradas que caracterizavam as ligações de Guarapuava às outras regiões do Estado, como algo que trazia uma certa felicidade e por isso despertava saudade. Nesse sentido é que se infere que o texto de João do Planalto traz um sentido diferenciado para questão das vias de transporte e, sobretudo, ao sentido de *isolamento*.

Conforme identificado no 1º capítulo, o problema da precariedade das vias de transporte ainda era latente na década de 1950. Considerando que o texto em questão estava publicado num jornal que defendia a abertura de estradas para por fim ao *isolamento* de Guarapuava e que o próprio autor do texto posicionara-se diversas vezes em favor da premência de se construir estradas, infere-se que o artigo ‘*Do meu Canto*’ não se distingue tanto assim dos demais. Até porque, buscar estabilidade em um passado em que as coisas *funcionavam* vinha sendo uma prática constante nas páginas da *Folha do Oeste*. Assim, mais do que apenas anunciar a existência de um tempo

⁵¹² *Do meu Canto*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 23 de março de 1953. Ano IV. N.º 147. Pág. 01.

⁵¹³ *Idem*.

pretérito *'em que se era feliz'*, a simples referência ao passado é reveladora. Em última instância, apesar das marcas de nostalgia, o texto termina anunciando a esperança no futuro: *"haja o que houver, Guarapuava marchará para a frente, porque ainda possui a imperecível reserva moral de homens bem intencionados, que se empenham pelo seu progresso ascendente e pelo bem estar de seus habitantes"*⁵¹⁴.

A ponte estabelecida entre passado e futuro, que consistia em uma estratégia para estabilizar o presente, foi bastante utilizada nos preparativos para a inauguração da Estação *Affonso Camargo*, ocorrida em 28 de dezembro de 1954. Quanto mais próximo o fim da construção dos trilhos, maior a expectativa expressa nas páginas da *Folha do Oeste*. Assim, em um artigo de 1950, João do Planalto antevê com entusiasmo as transformações que a chegada da locomotiva deflagrariam:

"Indubitavelmente, está nossa terra, acordando do seu longo sono, para reiniciar a sua gloriosa marcha em busca do progresso tão ardentemente sonhado e iniciado pelos nossos avós, e continuado perseverantemente, pela geração presente, que ama verdadeiramente esta particula abençoada da Terra de Santa Cruz.

[...]

Dentro de breves meses, a nossa querida Guarapuava estará acordando e ouvindo os estridentes silvos da locomotiva, nas placidas margens do rio Jordão, para em 1951, estar a nossa cidade festejando com entusiasmo e justo orgulho, a chegada do primeiro trem, puchando uma dezena de vagons, apinhado de gente estranha ao nosso convívio, e de muitos guarapuavanos, também, para tomarem parte da maior festa de Guarapuava, quando todos os seus filhos nativos e de adoção, estarão reunidos, para celebrar a concretização de um sonho secular, sempre acalentados em seus corações perseverantes."⁵¹⁵

A expectativa da breve chegada dos trilhos em Guarapuava potencializava uma série de elementos que sempre constituíram os discursos em prol da ferrovia. Assim acontece com a metáfora do *despertar* do município, que seria provocado pelo ruído da locomotiva e com a ansiedade de ver transformado o cotidiano urbano, a partir do burburinho e do agito da presença de uma grande aglomeração de pessoas. Havia sido a perseverança no propósito de realizar o ideal de possuir a *"estrada de ferro, que virá*

⁵¹⁴ Ibidem.

⁵¹⁵ Reparos... *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 19 de março de 1950. Ano II. N.º 66. Pág. 01.

*cortar o dorso do gigantesco maior e mais rico dos municípios do Paraná – futuro celeiro do Brasil*⁵¹⁶, que tornou tal sonho possível.

Apesar de ter optado por não explicar muito amplamente sobre os preparativos de inauguração da Estação *Affonso Camargo* e os festejos relativos à chegada do primeiro trem em Guarapuava, não posso me furtar de todo dessa questão. A importância atribuída ao evento justificava que fossem montadas duas comissões, uma em Curitiba e outra em Guarapuava⁵¹⁷. Afinal, a chegada do primeiro trem à Guarapuava significava “[colocar] a excelsa ‘Rainha do Oeste’ no pedestal de glórias que conquistou pelo esforço de seus filhos natos e de coração, durante o decorrer de cento e trinta e cinco anos de lutas incessantes”⁵¹⁸. Dessa forma, se a estrada de ferro seria a realização máxima de 135 anos de história, era necessário manter os olhos voltados para o futuro, para as possibilidades que se abriam ao município a partir de então. Por isso tudo, esperava-se a presença de um bom número de pessoas na cerimônia de inauguração: “a geração contemporânea assistirá cheia de justificada ufania, pelo que ela representa de grandioso para o aceleração e desenvolvimento da prosperidade e da pujança do inegalável rincão de Guairacá.”⁵¹⁹.

Receber as “paralelas de aço no coração [...] [da] cidade”⁵²⁰ só era possível, segundo o jornal *Folha do Oeste*, pelo trabalho de sucessivas gerações. Por isso, o hebdomadário não se cansava de lembrar nomes que teriam contribuído para o progresso de Guarapuava. No entanto, mais do que isso, trazer à tona tais personagens era uma forma de cultivar “nossas mais caras tradições de cultura e civismo”⁵²¹. Esse era então, o momento ideal para se lembrar que “sob a orientação dos inolvidáveis sertanistas Padre Chagas Lima e Capitão Rocha Loures, que [...] plantaram [Guarapuava], neste esplendido planalto esmeraldino da terra de Guairacá, para que

⁵¹⁶ *Ela vem aí...* Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 09 de janeiro de 1938. Ano I. N.º 44. Pág. 01.

⁵¹⁷ Os festejos realizaram-se entre os dias 28 e 29 de dezembro e comemorariam também os 135 anos de fundação de Guarapuava, ocorrido no dia 09 de dezembro. Nesses dois dias foi inaugurado um busto do Visconde de Guarapuava na Praça 9 de dezembro e um museu que levava o seu nome, bem como placas de bronze de finadas damas da cidade – Rosa Lustosa Danguí de Siqueira [no hospital São Vicente de Paulo], Laura Rosa de França e Francisca de França Camargo. O então governador do Paraná, Bento Munhoz da Rocha recebeu a ‘chave da cidade’ e o título de *cidadão honorário*. A Comissão de Curitiba projetava a presença de D. Pedro Gastão de Orleans e Bragança, uma demonstração de aviões do *Aero Clube do Paraná* e uma apresentação de dança do corpo do *ballet Cassino*, do clube Concórdia, de Curitiba. Ver: *Como se realizariam as comemorações do dia de Guarapuava*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 06 de fevereiro de 1955. Ano II. N.º 70. Págs. 01 e 04.

⁵¹⁸ *Reparos*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 01 de junho de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 39. Pág. 01.

⁵¹⁹ *Idem*.

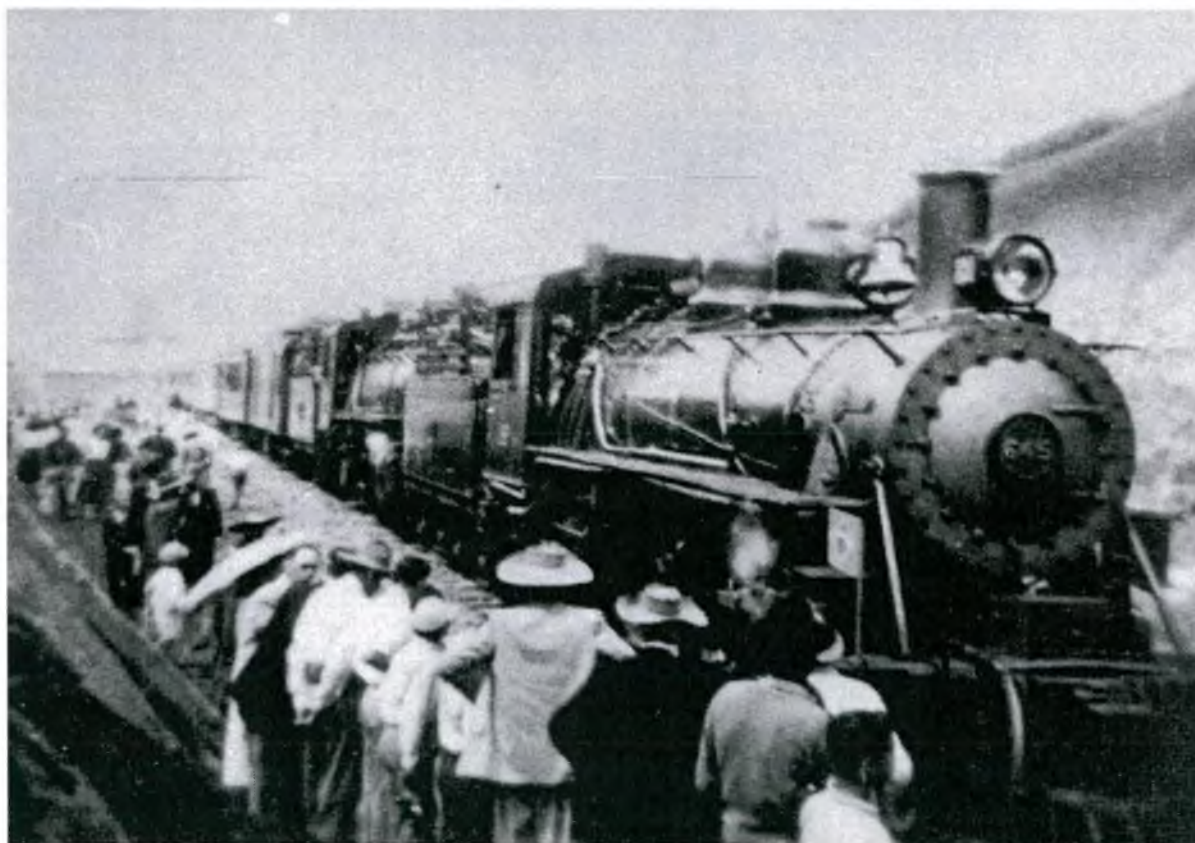
⁵²⁰ *Reparos*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 26 de dezembro de 1954. Ano II da 3ª fase. N.º 65. Pág. 01.

⁵²¹ *Reparos*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 15 de agosto de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 47. Pág. 01.

ela se formasse, crescesse, tendo como sua excelsa Padroeira, a Virgem Imaculada de Belém”⁵²². Das ‘origens’ do município até a inauguração da ferrovia, havia uma longa trajetória histórica a ser cultuada, e a *Folha do Oeste* o faz estabelecendo a conexão entre a memória, o projeto de futuro e os dias presentes. Para tanto, convida,

“todos os seus filhos natos e de coração, devem estar presentes irmanados, pensamentos voltados ao nosso passado de gloriosas conquistas, para reverenciarmos a memória daqueles denotados vultos de nossa história, que em vida se bateram, com entusiasmo e patriotismo, pela construção de uma centenária civilização, que se espalhou sertão a dentro, até encontrar os confins dos nosso limites com as republicas ocidentais – Argentina e Paraguaia.

Nessa terra, portanto, tem um resplendoro passado histórico, de trabalho incessante, que precisa ser preservado, e cultuado com especial reverência, afim de o transmitirmos aos nossos descendentes, para que estes, possam, como nós, se vangloriar de haverem aqui nascido e batalhado em prol do seu desenvolvimento economico e cultural.”⁵²³



⁵²² Reparos. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 26 de dezembro de 1954. Ano II da 3ª fase. N.º 65. Pág. 01.

⁵²³ Reparos. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 15 de agosto de 1954. Ano I da 3ª fase. N.º 47. Pág. 01.

Portanto, se os festejos em questão, mais do que apenas comemorar a inauguração da linha, enalteciam 135 anos de *gloriosas tradições*, esse deveria ser o espírito dos homens e mulheres da fotografia anterior, que retrata a chegada do primeiro trem na cidade de Guarapuava, na manhã de 28 de dezembro de 1954. O ângulo escolhido para a fotografia⁵²⁴ reforça o sentido de *força* e *maquinismo* tão próprio desse artefato tecnológico, o trem. Homens e mulheres engalanados, sinalizavam a importância conferida ao acontecimento. O trem trazia moradores da capital para os festejos em Guarapuava, marcando que, a partir daquela data os guarapuavanos teriam, enfim, o conforto e a praticidade de viajar de trem.

Ao relatar os fatos ocorridos em Guarapuava naqueles dias festivos, a *Folha do Oeste* relata: “*Sonho acalentado pelos Guarapuavanos a mais de um século era muito justo que ao ser inaugurada esse marco de civilização, tivesse como teve brilho excepcional*”⁵²⁵. Encarada como um marco *civilizatório*, a inauguração da estrada era esperança de um novo tempo. Nesse sentido, não é de estranhar o entusiasmo com que o hebdomadário relatava o sucesso e o brilho que teve tal cerimônia.

João do Planalto assinou vários artigos sobre a chegada do trem à Guarapuava, tanto antes quanto depois das comemorações do aniversário de 135 anos de sua fundação. Em um deles, ao recordar a manhã do último 28 de dezembro, ele destaca o grande número de visitantes presentes na cidade por ocasião das festividades, e acrescenta: “*devido ao acúmulo de gente de fora, que aqui esteve presente, passou quase despercebida a maior número de pessoas humildes do interior guarapuavano, e a razão direta dessa ausência, somente agora esta sendo conhecida*”⁵²⁶. E o fundador da *Folha do Oeste* prossegue seu texto explicando os motivos da ausência daquelas pessoas. Para tanto, retoma uma antiga lenda de tradição popular que narrava a existência de uma enorme serpente dormindo sob Guarapuava: a ‘*gente simples*’, nas palavras de João do Planalto, teria acreditado que o silvar da locomotiva poderia despertá-la, destruindo a cidade.

João Maria de Jesus, um beato que, teria passado por Guarapuava entre o final do século XIX e início do século XX, seria o responsável pela profecia da existência da serpente sob a cidade: com a cabeça em baixo da Lagoa das Lágrimas e a ponta da

⁵²⁴ *Chegada do 1º trem em Guarapuava*. Fotografada por Onofre dos Santos, 1954.

⁵²⁵ *Festividades em Guarapuava*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 09 de janeiro de 1955. Ano II da 3ª fase. N.º 66. Pág. 01.

⁵²⁶ *Reparos*. Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, 16 de janeiro de 1955. Ano II da 3ª fase. N.º 67. Pág. 01.

cauda debaixo da catedral Nossa Senhora de Belém⁵²⁷, a serpente se alimentaria do sangue de crianças que faleciam sem ser batizadas⁵²⁸. Pregando palavras sobre o *fim do mundo*, João Maria de Jesus advertira que no dia em que a serpente se levantasse, destruindo a cidade, “*somente se salvariam as pessoas que embrenhassem pelo interior da ‘Casa Verde’, que é a densa floresta de nossos sertões, onde não atingiram, ainda as mazelas da corrupção materialistas*”⁵²⁹. A ausência da ‘*gente simples*’ na cerimônia de inauguração da linha férrea devia-se ao medo que o ruído frenético da locomotiva, agitando o solo, pudesse acordar o monstro. Afinal, “*pelo sim e pelo não, muita gente superticiosa preferiu ficar embrenhada no interior da ‘Casa Verde’, na santa persuassão de salvamento, caso tivesse chegado a hora do começo do fim do mundo. É interessante notar-se que as crendices absurdas resistem ao perpassar dos tempos*”⁵³⁰.

O interesse de trazer para esse trabalho a questão da ausência de pessoas pobres e de pouca escolaridade nos festejos da chegada do primeiro trem à Guarapuava, levantada por João do Planalto, não está em questionar se isso realmente aconteceu ou não, ou se tais pessoas se refugiaram ou não na mata, mas sim perceber como essa lenda foi captada para reafirmar o discurso da *modernidade* e da *civilização*. Colocando as profecias de João Maria num plano de *crendices* e por isso algo que não se deveria dar crédito, o jornalista autor do artigo confessa sentir-se feliz por acreditar que a chegada dos trilhos significaria também a inauguração de um tempo em que aquelas *crendices* não teriam mais lugar:

“Felizmente, com o extraordinário progresso, que esta experimentando a linda cidade de Nossa Senhora de Belém,

⁵²⁷ A lagoa e a catedral estão localizadas no centro da cidade de Guarapuava, numa área nobre, distantes duas quadras uma da outra. É interessante que ambas têm a sua localização e a sua história envoltas em lendas: a lagoa das Lágrimas teria se originado do choro das índias pela morte dos seus homens que morreriam na luta contra o branco, na época da chegada dos primeiros colonizadores. A igreja mátria, em torno da qual surgiu e se desenvolveu a cidade nos seus primeiros tempos, teria a sua localização determinada pelo ataque de índios Camés à dona Laura Rosa de França no rio das Mortes, próximo ao local que se instalou a *Freguesia Nossa Senhora de Belém*. Essa senhora vinha para Guarapuava casar-se com um dos seus fundadores e trazia no colo uma imagem de Nossa Senhora de Belém (hoje padroeira da cidade), com o ataque indígena o cavalo em que estava montada assustou-se e disparou. Dona Laura rogou então proteção à santa, prometendo construir uma igreja no lugar onde estivesse salva. No local onde o cavalo parou foi erguida a catedral Nossa Senhora de Belém. Sobre essa questão, ver: MARCONDES, Gracita Gruber. op.cit.

⁵²⁸ Existem várias versões para a lenda da serpente e a passagem de João Maria de Jesus por Guarapuava. Estou me baseando nas informações encontradas a esse respeito nos seguintes documentos: *Reparos*. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 16 de janeiro de 1955. Ano II da 3ª fase. N.º 67. Pág. 01; *As profecias de São João Maria*. *Jornal O Pharol*. Guarapuava, 19 de setembro de 1920. Ano II. N.º 42. Pág. 01; MARCONDES, Gracita Gruger. op.cit.

⁵²⁹ *Reparos*. *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, 16 de janeiro de 1955. Ano II da 3ª fase. N.º 67. Pág. 01.

⁵³⁰ Idem.

*estão sendo superadas as antigas crendices populares, e Guarapuava se agiganta e marcha impavidamente, em busca de sua destinação histórica, para se colocar em igualdade de condições, ao lado das mais cultas e prósperas unidades municipais do mais rico e futuroso Estado da Federação Brasileira*⁵³¹.

Pautando-se na história e numa cultura *erudita*, João do Planalto desqualifica as *crendices populares*. Afinal, essa última não era signo da *civilização* que se queria imprimir em Guarapuava. Por isso, apagar todas as marcas de uma Guarapuava rústica, pacata e sem pretensões de desenvolvimento, era urgente. Mais do que nunca, era necessário investir em educação, no melhoramento e embelezamento da cidade, nas estradas que ligavam aos distritos, na regulamentação das questões relativas ao trabalho e ao trabalhador, em novas indústrias e na lavoura. Afinal, era a esperança de ver todas essas coisas realizadas que movera esforços para a realização da estrada de ferro. Mas, para tanto, a serpente deveria continuar adormecida. Mais do que isso, ela deveria ser esquecida. Pois, acreditava-se, havia chegado, enfim, a hora e a vez do *gigante* acordar do seu *sono secular*, erguer-se e caminhar com passos largos em busca da prosperidade.

⁵³¹ Ibidem.

considerações finais

O ÚLTIMO APITO DO TREM

*“Ói, ói o trem, vem surgindo de trás das montanhas azuis, olha o trem
Oi, já é vem, fumegando, apitando, chamando os que sabem do trem
Ói, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem no trem
Quem vai chorar, quem vai sorrir?
Quem vai ficar, quem vai partir?
Pois o trem está chegando, tá chegando na estação
É o trem das sete horas, é o último do sertão”*

Trem das Sete – Raul Seixas

Há um ano e meio, aproximadamente, munida de uma máquina fotográfica, eu fui a Estação Ferroviária *Affonso Camargo*, com o intuito de ‘produzir’ algumas fontes extras para esta pesquisa. Naquele momento, estava confusa, cheia de questões e angústias, despertadas pela pesquisa e pelas disciplinas do mestrado. Estava ansiosa para escolher o caminho a seguir e, ao mesmo tempo, sentia-me premida pelos prazos e pela responsabilidade de saber que era preciso sair uma dissertação daqueles por quês que tanto me afligiam. Hoje, em perspectiva, posso avaliar que o trabalho que ora apresento é resultado direto das escolhas que fiz naquele momento.

A visita à estação de Guarapuava que leva o nome do guarapuavano responsável pelo início das obras do ramal Riosinho-Guarapuava, me levou a pensar sobre a importância daquele *monumento* para Guarapuava e seus habitantes de hoje. A construção, que foi tão acalentada, está em ruínas. Aquilo que há quase cinquenta anos

foi comemorado como signo máximo do *progresso* e início de uma *nova era* – regida pela égide da *civilização* – para o município e a cidade de Guarapuava, bem como para o oeste paranaense, hoje está esquecido e abandonado. Diferentemente do período que essa dissertação contemplou, o aspecto da estação não é mais objeto de preocupação, até porque, possuir uma estação ferroviária não constitui mais um signo de status para Guarapuava, nem tão pouco uma arquitetura de estação arrojada é sinal de uma cidade moderna. Deve-se levar em conta que, desde 1984, estão desativadas as viagens de trem de passageiros, de forma que a estação não é mais o primeiro contato que o visitante tem com a cidade de Guarapuava. Além disso, a Estação *Affonso Camargo* fica afastada do centro da cidade, no vale do rio Jordão – zona que apresenta características rurais –, estando assim, muito longe das vistas e do interesse da maioria daqueles que vivenciam o cotidiano urbano.

As fotografias que tirei da Estação *Affonso Camargo* demonstram o estado de abandono em que ela se encontra atualmente: com terreno tomado pelo mato alto, o telhado quase completamente destruído, a ausência de portas, janelas e assoalho, a deterioração da pintura (que se encontra desbotada e cheia de manchas). São sinais do descaso dispensado à ferrovia em nossos dias. Mais do que isso, é um indício de como a ferrovia enquanto um *sonho de modernidade* transformou-se em *fantasmagoria*, conforme Francisco Foot Hardmam⁵³². O símbolo do *progresso* e da *civilização* instalado no interior do Paraná reduziu-se a ruínas, tornando-se verdadeiros *fantasmas* do sonho de ser *moderno*.

Fala-se em recuperar a estação, não mais como um ícone de *modernidade*, mas imbuídos de um sentimento nostálgico, ou seja, mantê-la como um *lugar da memória*, conforme o conceito de Pierre Nora⁵³³. Dessa forma, manter-se-ia a memória do trem e da estação, apesar dela não fazer sentido, nem motivar as vivências ou despertar lembranças na maioria dos habitantes de Guarapuava. No entanto, apesar das especulações, nada foi feito ainda para recuperar a estação, de forma que ela continua sendo destruída pela exposição ao tempo.

Além dos trens, trilhos e estações, outro ‘monumento’ relativo à memória da ferrovia é as casas dos ferroviários, normalmente construídas próximo às estações. Lídia Vianna Possas argumenta que “*as vilas operárias eram construídas nas proximidades dos trilhos para economizar recursos e ter acesso rápido aos trabalhadores,*

⁵³² HARDMAM, Francisco Foot. op.cit.

⁵³³ NORA, Pierre. op. cit.

Estação Affonso Camargo



Figura 1- Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. No primeiro plano os trilhos. A imagem permite visualizar que o telhado ruiu, a ausência de portas e janelas e as manchas na pintura.



Figura 2 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. A proximidade da imagem ajuda uma melhor avaliação do estado de deterioração da estação. É possível ver que o interior da construção também se encontra em péssimas condições.



Figura 3 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. A imagem mostra a estação de um outro ângulo. Apesar de estar ruindo, ainda é possível ver que a estação não tem uma arquitetura arrojada, não apresentando nenhum arroubo de engenharia.



Figura 4 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Imagem de uma das laterais da estação. O mato toma conta do terreno, tornando difícil a aproximação.



Figura 5 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Imagem da outra lateral da estação. Além de permitir ver a sujeira impregnada na pintura, marcas da exposição ao tempo e do descaso com que se trata a estação em nossos dias, verifica-se que as janelas (enferrujadas pelo tempo, já sem vidros) são de uma esquadilha comum, reforçando a simplicidade da construção.



Figura 6 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Imagem do interior da estação, mostrando a bilheteria e a porta para a entrada e saída dos funcionários. Os estilhaços de telha pelo chão dificultam o trânsito dentro da construção.



Figura 7 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. A imagem tem a mesma temática da figura 6 (ou seja, mostra a bilheteria e porta de passagem dos funcionários). Observa-se que só restou o recorte na construção indicando que ali fora porta e janela da bilheteria, não havendo mais nem a porta, nem janela. Além das manchas na pintura, verifica-se que as paredes forma pichadas e riscadas.



Figura 8 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. A imagem mostra os fundos da estação. O terreno tomado pelo mato dificulta a aproximação. A estação, distante do centro da cidade aproximadamente 9 Km., apresenta-se abandonada, num terreno descuidado, localizada numa região tranquila, sem grande movimento de pessoas, onde de quando em quando passa um carro na estrada ao largo da construção.

Casa dos ferroviários próximas à Estação Affonso Camargo



Figura 9 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Imagem que mostra as casas dos ferroviários, lado a lado, e uma visão panorâmica da região em que se encontra. Localizada no vale do rio bananas, em área que a natureza se mantém bastante preservada.



Figura 10 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. A imagem enfatiza os trilhos, que seguem até se perderem no infinito, lembrando os discursos, abordados ao longo do presente trabalho, que conferem ao transporte ferroviário signo de *modernidade*: a retidão dos trilhos propõe o caminho linear em direção ao *progresso*. A fotografia mostra os trilhos em sentido leste, ou seja, rumando à Irati. À esquerda as casas dos ferroviários, de construções uniformes, de modo que não é possível distinguir uma da outra.



Figura 11 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Os trilhos em primeiro plano e as casas dos ferroviários, cercadas pelo mato.



Figura 12 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Assim como a imagem 10, essa fotografia enfatiza o caminho dos trilhos. É possível observar a vegetação da região.



Figura 13 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Observa-se que a fachada das casas são de um estilo bastante simples, da mesma forma como já se pôde observar nas fotografias da estação *Afonso Camargo*. Apesar de estarem inteiras, a pintura das casas estão desgastadas e o mato alto.



Figura 14 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Verifica-se a proximidade que os trilhos ficavam das casas dos ferroviários e o estado de abandono que se encontra a área. A fotografia mostra os trilhos seguindo no sentido oeste.



Figura 15 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. A imagem mostra os trilhos na altura das casas dos ferroviários, nas proximidades da Estação *Affonso Camargo*. Signo máximo do *progresso* de Guarapuava na primeira metade do século XX, hoje os trilhos ainda transportam parte da produção do município, mas não afetam o ritmo do cotidiano urbano. Se no período contemplado pela presente pesquisa, o trem surgindo de dentro da mata era a imagem do homem vencendo a natureza, ícone do progresso do gênio humano, hoje esconder-se dentro das matas, é o lugar que restou para os trilhos. Os trens e trilhos são signos de nostalgia e não têm mais destaque em Guarapuava.

Estação João Passos



Figura 16 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. Imagem mostra as casas dos ferroviários que ficam em frente à estação *João Passos*. Construções de arquitetura idênticas às casas localizadas próximas à estação *Afonso Camargo*.



Figura 17 – Fotografia tirada em 22 de julho de 2001. Verifica-se que a estação *João Passos*, localizada aproximadamente a 2 Km. do centro da cidade, está muito mais inteira que a estação *Afonso Camargo*, por isso está sendo habitada. No entanto, também está em péssimo estado de conservação, o telhado sujo, as paredes pichadas.



Figura 18 – Fotografia tirada em 22 de julho de 2001. O escudo da *Rede Viária Paraná- Santa Catarina*, que marcavam a memória da técnica vencedora no interior do Paraná, hoje convive com pichações e o desbotamento da pintura. A imagem retrata bem o descompasso entre o que planejou-se que a construção da estação representaria e a sua não importância em Guarapuava hoje.



Figura 19 – Fotografia tirada por mim em 22 de julho de 2001. A imagem mostra uma das laterais da estação *João Passos*. À direita vê-se as casas dos ferroviários, podendo-se verificar com a estação, as casas e os trilhos eram próximos. A estação *João Passos* está sendo ocupada.

especialmente aqueles que faziam a conservação da linha e as suas famílias com os serviços que as mulheres e as crianças ofereciam”⁵³⁴. A historiadora defende ainda que a proximidade das moradias dos ferroviários dos trilhos fez com que os limites entre a vida pública e a privada daqueles que trabalhavam na linha fossem tênues, de difícil delimitação⁵³⁵.

Em Guarapuava, não foi diferente: as casas dos ferroviários foram instaladas na beira dos trilhos, próximas às estações. Tinham por característica serem todas iguais, construídas lado a lado, numa tentativa de uniformizar as vivências dos trabalhadores. Apesar delas estarem mal tratadas, com a aparência de um pouco deterioradas – a pintura bastante gasta, a grama por fazer, as cercas quebradas, o terreno sujo –, não estão em ruínas como a Estação *Affonso Camargo*. Ainda hoje elas estão sendo utilizadas como moradia. O mesmo acontece com a Estação *João Passos* – estação que também fica na cidade de Guarapuava, a alguns quilômetros de *Affonso Camargo*. A Estação *João Passos*, também encontra-se mal cuidada, suja e pichada, mas está sendo habitada.

A minha visita causou um certo constrangimento para os moradores dessa estação e para os que habitam as casas dos ferroviários naquelas proximidades. Possivelmente a estada delas lá seja irregular o que pode ter agravado o seu incômodo com a minha presença. De qualquer forma, eu também fiquei embaraçada, constrangida de fotografar a moradia de pessoas que eu não conhecia e sem ter como explicar o meu interesse. Por isso, me detive e não avancei em fotografar aquele cenário.

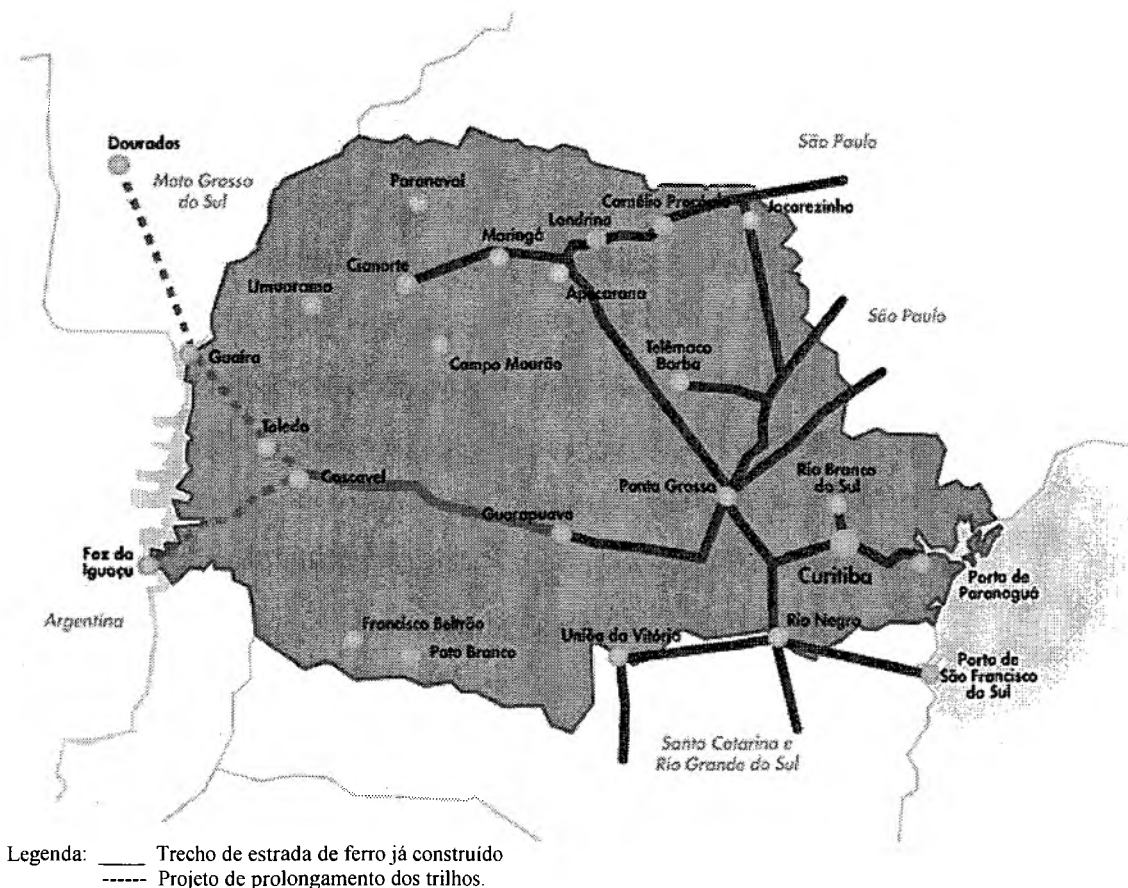
Assim, se só me foi possível encontrar fragmentos, cacos que parecem estar destinados a desaparecer por completo, quando pergunto sobre a estrada de ferro hoje em Guarapuava, isso me remete diretamente à questão da memória. É certo que a linha férrea não foi desativada de todo, ainda transporta parte da produção local, mas não constitui a principal ligação de Guarapuava com a região mais ocidental do Estado, conforme prometiam os discursos contemplados nessa pesquisa. Deve-se levar em conta a hegemonia das rodovias em nossos dias, bem como o desmonte dos trilhos que marcou as décadas que se seguiram a inauguração da Estação de Guarapuava. No entanto, ainda existe o interesse em fazer do Paraná um Estado forte, coeso e integrado. Exemplo disso é o programa *Anel de Integração*, desenvolvido no governo Jaime Lerner (1994-2002). O programa visa fortalecer a integração do Estado, dotando-o de

⁵³⁴ POSSAS, Lídia Maria Vianna. op. cit: 92.

⁵³⁵ Idem: 91.

um conjunto de infra-estruturas que permitam o fácil deslocamento de pessoas e a rápida circulação das mercadorias.

Para tanto, conta-se com a integração dos sistemas rodoviários, ferroviários, portuários, hidroviários, de aviação, de telecomunicações, de energia, etc., que conectam as várias regiões do Paraná. Certamente, o *anel de integração* tem em vista o fortalecimento e o desenvolvimento econômico do Estado, mas é preciso estar atento para a sua historicidade, que faz com que as suas motivações e peculiaridades dêem um caráter único para cada projeto de desenvolvimento do Paraná. Para fortalecer o projeto de integração em questão, investiu-se em obras de engenharia que favorecem a conexão entre lugares, como por exemplo, pontes entre o Paraná e o Mato Grosso do Sul, a modernização de aeroportos e o prosseguimento da construção da estrada de ferro em direção ao extremo oeste paranaense.



Os trilhos, que haviam chegado em Guarapuava em 1954, tiveram a sua construção retomada na década de 1990. A Ferroeste bifurca na cidade de Cascavel e deverá chegar a Dourados (MS) e a Foz de Iguaçu. O mapa anterior ilustra os caminhos férreos do Paraná hoje. É interessante notar que Ponta Grossa estabelece-se como um

entroncamento ferroviário, o que reforça o seu papel econômico de distribuidor de mercadorias, ainda nos nossos dias. No entanto, é importante salientar que existem diferenças na maneira como se comportam os discursos que se referem aos trechos mais antigos da linha construídos no Estado (de Paranaguá até Guarapuava) e aos mais novos (de Guarapuava à Cascavel). Se aqueles são envoltos, discursivamente, por uma áurea nostálgica, que se remete a um passado de bravura e pioneirismo de homens que, através da tecnologia de construção dos trilhos ajudaram a tomar posse do Paraná e desenvolvê-lo economicamente, o trecho que vem sendo construído a partir do início dos anos de 1990, carrega um discurso apontado para o futuro.

Assim, em *sites* do Governo do Estado do Paraná encontram-se referências que caracterizam a Ferroeste como moderna, competitiva e que atende uma região que produz uma parcela significativa dos grãos do Estado. A título de exemplificação, temos:

“O término da Ferroeste vai consolidar a agroindústria do Oeste e Sudoeste, que responde por 34% da produção de grãos do Paraná e, por extensão, do Mato Grosso do Sul. O projeto tem por objetivo ainda interligar a Hidrovia Paraná-Tietê com o Porto de Paranaguá, aumentando o leque de transporte dessa macrorregião, e ligar, de forma mais competitiva, o Porto de Paranaguá com os mercados do Paraguai e Nordeste argentino. Gerará benefícios ao erário público, através da redução do desgaste das rodovias e do melhor controle do ICMS, reduzindo o consumo de combustível, poluição e acidentes rodoviários. Visa também racionalizar e modernizar o transporte ferroviário, abrindo espaços à iniciativa privada para a manutenção, operação e gestão do sistema, em ações como a aquisição do material rodante, implantação de terminais de cargas e armazéns alfandegados.”⁵³⁶

Apesar do trecho anterior trazer elementos que já nos são bastante familiares, como, por exemplo, a relação da estrada de ferro com o domínio e integração do território, bem como com o seu planejamento e ordenamento, sua importância para o escoamento da produção e consolidação econômica, o fragmento também se organiza em torno de certos elementos que lhe confere uma singularidade com relação aos

⁵³⁶ Site: www.pr.gov.br/linhas/3_9_6.html. (Em 30 de novembro de 2002).

discursos analisados no correr deste trabalho. A historicidade do discurso ora em questão remete o término da Ferroeste à diminuição de fluxo nas rodovias (que diminuiriam os acidentes e contribuiriam para mantê-las em bom estado), o controle do dinheiro público e a preocupação em não poluir o meio ambiente.

A noção de que os recursos da natureza não são infindáveis e a necessidade de preservá-la para as futuras gerações, os desperdícios e a falta de fiscalização dos gastos públicos, bem como a maneira como os impostos são sonegados no Brasil, além do volume de acidentes nas estradas brasileiras são questões das quais se investem os discursos sobre o prosseguimento da construção da estrada de ferro que segue de Guarapuava para cortar as fronteiras do extremo oeste do Estado. É interessante observar como, ao nos depararmos com discursos atuais sobre as estradas de ferro, nos reconhecemos, reconhecemos as questões pertinentes ao nosso tempo. Assim, ainda sobre a maneira como se organiza atualmente os discursos relativos às ferrovias, ressalta-se o papel de associações, federações e movimentos.

A Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) e o Movimento de Preservação Ferroviária (MPF) são exemplos de tentativa de se manter a memória da ferrovia. Dessa forma, a ABPF preocupa-se com a preservação de locomotivas, em organizar museus e recuperar estações. O MPF também se preocupa em recuperar objetos, construções e histórias relativas à estrada de ferro no Brasil, no entanto, é motivado em boa medida pelo propósito de revitalização de linhas ferroviárias desativadas e o fortalecimento do transporte no país. Assim como se observou há pouco, no texto obtido num site do governo do Estado do Paraná, que o discurso sobre a Ferroeste traz consigo a preocupação com o meio ambiente, com o dinheiro público e com os acidentes nas estradas de rodagem, é possível perceber no trabalho realizado pela ABPF e pelo MPF marcas da sua historicidade, questões que nos remetem diretamente ao nosso tempo: a preocupação com a memória e com a preservação de monumentos antigos são muito pertinentes hoje em dia.

Voltando-nos a Ferroeste, deve-se considerar ainda que se tem em vista que ela ligue regiões da Argentina, do Paraguai e do Mato Grosso com o porto de Paranaguá: essa é uma estratégia do Governo do Estado para fortalecer a participação do Paraná no Mercosul. Na verdade, o próprio *anel de integração* tem esse propósito e não nos esqueçamos que a Ferroeste constitui um projeto ligado àquele primeiro. Através da ligação entre ferrovias, portos, rodovias, hidrovias, aeroportos pretende-se prover o Estado de um sistema de comunicação eficiente e competitivo com relação aos seus

parceiros do mercado interno e do Mercosul. A lógica está em conferir ao Paraná uma rede de transporte e telecomunicações que permitam o pleno desenvolvimento do Estado como um todo, com o fortalecimento da agricultura, investimentos na indústria e desenvolvimento tecnológico. Daí vem o nome *anel de integração*: uma espécie de ‘polígono imaginário’ que ligaria ‘Ponta Grossa-Guarapuava-Cascavel-Maringá-Londrina-Ponta Grossa’ e a partir de então se expandiria para as demais regiões do Estado (Foz do Iguaçu, Curitiba e Paranaguá, Norte, Sudoeste, etc).

O *anel de integração* visa também aprimorar a noção de cidades-pólo, ou seja, cidades que têm uma certa supremacia na região em que estão localizadas e que aglutinam esforços e amparam o desenvolvimento regional, contribuindo para a sua inserção numa economia mais ampla. Num mundo cada vez mais organizado em *redes*, os pontos adquirem valor em articulação com um cenário mais amplo. Em se tratando de Guarapuava, observa-se que ela se comporta hoje como um centro, uma referência para muitos municípios que eram seus distritos no tempo que essa pesquisa contemplou. Assim, habitantes de Pitanga, Laranjeiras do Sul, Inácio Martins, Pinhão e tantos outros municípios, vêm diariamente à Guarapuava em busca de educação, saúde, trabalho, bens de consumo ou lazer. É dessa forma que Guarapuava se estabelece como um centro importante na sua região em nossos dias, constituindo-se como uma referência regional.

Guarapuava ainda se pretende moderna, tirar o ‘atraso’ em relação a outros municípios do Estado (alguns deles historicamente muito mais recentes que ela). Para tanto, não raras vezes são utilizados discursos que se amparam numa importância ‘inata’ que o município teria no Estado, que se revela ao se lançar mão das suas ‘tradições’ e da sua história. Ainda hoje, Guarapuava é identificada como oeste, mesmo sendo o seu território atual tão diminuto em relação às dimensões que já teve. Além de ainda possuir o apelido de ‘*pérola do oeste*’, diz-se que ela está situada no centro-oeste do Estado. O que parece uma ironia, tendo em vista que no período pesquisado para essa dissertação conferia-se uma importância para Guarapuava pela sua peculiaridade geográfica que abarcava justamente o centro e o oeste do Paraná. A nomenclatura centro-oeste, junta o ideal de estar no centro e no oeste ao mesmo tempo. Um olhar mais imparcial para o mapa atual do Paraná apontaria como centro-sul a localização que melhor descreve seu posicionamento no Estado.

Eu me lancei na pesquisa que resultou nessa dissertação que estou em vias de tornar pública, a partir do meu contato e da minha vivência em Guarapuava. Parti em

busca das fontes tendo como experiência e percepção o que foi apontado no parágrafo anterior. Ou seja, conhecendo o desejo atual de fazer Guarapuava *moderna e competitiva*, o valor atribuído à sua história e *tradições*. No entanto, ao finalizar esse trabalho, posso avaliar que não só reencontrei ao longo da pesquisa as percepções que tinha ao iniciá-la, como as amadureci e as reelaborei. Minha relação com Guarapuava tem se dado amplamente através do contato com a sua história e da historicidade das minhas próprias percepções sobre ela. Assim, foi depois que me interessei pela estrada de ferro, por exemplo, que passei a ficar atenta ao apito do trem, que passa por Guarapuava em determinados horários do dia (no final da tarde, à noite) e que é possível ser escutado em certos lugares da cidade. Confesso que antes de iniciar a pesquisa esse barulho me passava despercebido, mas hoje, todas as vezes que o escuto me lembro, invariavelmente, da responsabilidade que tenho com o desenvolvimento da pesquisa. Espero que, em breve, o apito do trem possa estar associado para mim à reconfortante sensação de missão cumprida.

Da mesma forma, o desenvolvimento dessa pesquisa me levou a amadurecer a minha relação com fontes e referenciais teórico-metodológicos de pesquisa. Isso porque, em última instância, lidar com as palavras na escrita de uma pesquisa requer sensibilidade e grande cuidado, devido ao próprio *poder* das palavras de significar as vivências humanas. As palavras enquanto criadoras de sentidos, capazes de inventar mundos e investirem significados compõem um domínio que está governado pela lógica atual. Ou seja, o passado só pode ser revelado a partir da mediação do presente: o tempo em que o historiador vive, pesquisa e escreve. Maurice Merleau-Ponty ajuda-nos a compor o *poder* das palavras:

“A palavra não é a tradução de um sentido mudo, mas criação de sentido. A linguagem não ‘veste’ idéias – encarna significações, estabelece a mediação entre o eu e o outro e sedimenta os significados que constituem uma cultura. A palavra é a modulação de uma certa maneira de existir, que é originalmente sensível.”⁵³⁷

Foi através das palavras que eu tive acesso ao passado (através da leitura das fontes) e que eu organizei e comuniquei as minhas considerações sobre ele. Por outro lado, o resultado final de um trabalho acadêmico nem sempre revela plenamente os

⁵³⁷ MERLEAU-PONTY, Maurice. Apud CHAUÍ, Marilena. *Os Pensadores*, São Paulo: Abril Cultural, 1984: XIII.

caminhos escolhidos pelo pesquisador para efetivá-lo. Ou melhor, ao se apresentar o caminho vencedor e eleito, os descaminhos e as possibilidades que foram descartadas ficam omitidos e esquecidos. Certamente aquilo que foi abandonado enquanto possibilidade de pesquisa revela aspectos que ajudariam a compreendê-la. De qualquer forma, a experiência da pesquisa ajuda-nos a ter a dimensão do quanto o conhecimento é construído e a *verdade* é resultado de processos de negociação e historicamente datada.

Compreender as significações construídas nas fontes remete-nos diretamente a sua historicidade, as marcas do tempo que as construiu, onde estavam localizados os lugares legítimos para se proferir determinados discursos. Assim, quando o texto escrito materializa uma organização de fontes e referenciais, conduzindo o leitor por um determinado caminho, defendendo certos pressupostos em detrimento de outros, tal caminho é a realização de uma possibilidade em muitas outras. E por isso, deve-se acrescentar que, no processo de escrita o historiador não está simplesmente narrando a existência de uma dada ordem social e histórica, mas está ajudando a construí-la e significá-la, o que denota uma grande responsabilidade.

Por outro lado, as limitações inerentes ao próprio ofício do historiador levaram Jacques Le Goff a considerar que: “*o método histórico só pode ser um método inexato (...) A história quer ser objetiva e não pode ser. Quer fazer reviver e só pode reconstruir. Quer tornar as coisas contemporâneas, mas ao mesmo tempo tem de reconstruir a distância*”⁵³⁸. O descompasso entre o que é possível fazer e o que é o desejo do historiador realizar, se delineiam muitas vezes diante dele ao longo da pesquisa e demonstram não só o quanto ele é falível, mas também a sua capacidade de superar os obstáculos e *inventar* novos caminhos.

Acrescenta-se que um trabalho de pesquisa em história não só revela o passado problematizado pelo historiador, mas é também revelador do próprio tempo presente no qual a pesquisa foi desenvolvida. A respeito disso, José Carlos Reis ao defender a necessidade da constante rescrita da história, ou seja, de colocar o *passado* diante de *novos presentes*, diz como a história ajuda a dar aos seres humanos um lugar no mundo, faz com que eles se sintam pertencentes a uma realidade, afinal “*o passado é uma referência de realidade, sem a qual o presente é pura irreflexão*”. É dessa forma que o ofício da história se apresenta para o historiador tanto como a possibilidade de descobrir

⁵³⁸ LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. 3ª ed. Campinas: Unicamp, 1989: 21.

o seu próprio tempo, como de revelá-lo às futuras gerações. Nesse sentido, escrever significa produzir *artefatos culturais*, sinais do nosso tempo, aptos a revelar nossa própria historicidade.

José Carlos Reis defende ainda que “o historiador é [...] um ‘pássaro de Minerva’: passa a noite reexaminando o dia. Por outro lado, não tem certeza de que pode conhecer o passado-dia, pois a noite presente em ele está é o lugar do sonho”⁵³⁹. As inquietações do tempo presente fazem com que esse seja o ‘lugar do sonho’, do devaneio e da dúvida. No entanto, justamente por ser escrito a partir do ‘lugar do sonho’, é que o passado se apresenta sempre de maneira inédita a cada ‘nova noite’ em que é examinado. Por isso, toda a obra histórica é insuperável: em última instância ela revela os devaneios, as dúvidas e os sonhos do historiador que a produziu.

Em se tratando de *noites, histórias e sonhos*, nesses últimos tempos, em que finalizo esse trabalho, tenho lembrado de uma frase que a minha avó sempre dizia, ao final de cada estória que contava para embalar meu sono e encantar meus sonhos: “*entrou por uma porta, saiu pela outra, quem quiser que conte outra, ...*”. Ao registrá-la, gostaria de remarcar que a história que me dediquei a reconstruir nos dois anos de mestrado constitui apenas uma possibilidade, um enredo entre tantos outros possíveis, bem como lembrar o mundo lúdico e onírico que também estão presentes na confecção de um trabalho acadêmico. A história do sonho de construção da estrada de ferro que incluiria Guarapuava no ritmo da economia, do progresso e do desenvolvimento paranaense, eu termino por aqui. Agora, ‘*quem quiser que conte outra...*’

⁵³⁹ REIS, José Carlos. *As Identidades do Brasil: de Varnhagen a FHC*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999: 08.

*FONTES**Arquivo Público Municipal de Guarapuava*

Mensagem do prefeito aos camaristas – déc. de 1920

Correspondências recebidas pela prefeitura – 1919; déc. de 1920

Fotografias – História Social da Ferrovia

Jornal *A Cidade* – 1933, 1934, 1935, 1936.

Biblioteca Pública Municipal de Guarapuava

Jornal *O Pharol* – 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1928.

Jornal *O Correio do Oeste* – 1929, 1930.

Jornal *Folha do Oeste* – 1937, 1938, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1950, 1951, 1952, 1954, 1955.

Câmara Municipal de Guarapuava

Livros-Ata das Assembléias dos camaristas – dec. de 1920 e 1950.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Regina. *A Fabricação do Imortal: Memória, História e Estratégia de Consagração no Brasil*. Rio de Janeiro: Lapa, 1996.
- ANDERSON, Benedict. *Nação e Consciência Nacional*. São Paulo: Ática, 1989.
- ARENDT, Hannah. *Da Revolução*. 2ª ed. São Paulo/Brasília: Ática/UnB, 1990.
- ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a História e a Memória*. Bauru: Edusc, 2000.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. 2ªed. São Paulo: Melhoramentos, s/d.
- BARTHES, Roland. *Mitologias*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1972.
- _____. *A Câmara Clara: Notas sobre a fotografia*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Cia das Letras, 1986.
- BOURDIEU, Pierre. *A Dominação Masculina*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- _____. *A Economia das Trocas Lingüística: o que falar quer dizer*. 2ªed. São Paulo: Edusp, 1998.
- _____. *Coisas ditas*. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1987.
- _____. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.
- BRAUDEL, Fernand. *A Identidade da França*. Vol I. Rio de Janeiro: Globo, 1989.
- BRESCIANI, Maria Stella Martins. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. 8ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- _____. *Imagens da Cidade: séculos XIX e XX*. São Paulo: Marco Zero, 1994.
- BURKE, Peter & PORTER, Roy [org.]. *Linguagem, Indivíduo e Sociedade*. São Paulo: Unesp, 1993.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. *Multidões em Cena: Propaganda política no Vargasismo e no Peronismo*. Campinas: Papirus, 1998.

- _____. *Os arautos do Liberalismo*. Imprensa Paulista (1920-1945). São Paulo: Brasiliense, 1988.
- CARDOSO, Ciro Flamarion Santana & VAINFAS, Ronaldo [org.] *Domínios da História*. 5ªed. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- CARVALHO, José Murilo de. *A formação das almas: o imaginário da república no Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 1990.
- _____. *Pontos e Bordados: escritos de história e política*. Belo Horizonte: UFMG, 1998.
- CHAIA, Vera; RESENDE, Paulo Edgar; ALMEIDA, Lúcio Flávio Rodrigues. [org.] *Análise do discurso político: abordagens*. São Paulo: Educ, 1993.
- CIGOLINI, Adilar Antonio. *A fragmentação do território em unidades político-administrativa: análise de criação de municípios no Estado do Paraná*. Dissertação (mestrado em Geografia). UFSC: Florianópolis, 1999.
- CROUZET, Maurice. *História Geral das Civilizações*. O século XIX. Vol. XIII. São Paulo. Difel, 1961.
- CUCHE, Denys. *A noção de Cultura nas Ciências Sociais*. Bauru: Edusc, 1999.
- DEBOIS, Philippe. *O ato fotográfico e outros ensaios*. Campinas: Papirus, 1994.
- DECCA, Edgard Salvadori de. *1930 – O Silêncio dos Vencidos*. 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- ELIADE, Mircea. *Mito do Eterno Retorno*. São Paulo: Mercuryo, 1992.
- ELIAS, Norbert. *A Sociedade dos Indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, s/d.
- _____. *O Processo Civilizador*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 1994.
- _____. *Sobre o Tempo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- FLORES, Maria Bernardete Ramos. *A farra do boi: palavras, sentidos, ficção*. Florianópolis: UFSC, 1997.
- FOUCAULT, Michel. *A Arqueologia do Saber*. 6ªed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.
- _____. *A Ordem do Discurso*. 4ªed. São Paulo: Loyola, 1996.

- _____. *A Vontade de Saber*. In: *Resumo dos Cursos do Collège de France*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1997.
- _____. *As Palavras e as Coisas: uma arqueologia das ciências humanas*. 8ªed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- _____. *Micrifísica do Poder*. 13ªed. Rio de Janeiro: Graal, 1998.
- GOMES, Ângela de Castro & D'ARAÚJO, Maria Celina. *Getulismo e Trabalhismo*. São Paulo: Ática, 1989.
- GOMES, Ângela de Castro. *A Invenção do Trabalhismo*. São Paulo/Rio de Janeiro: Vértice/IUPERJ, 1988.
- HABITZREUTER, Rubens R.. *A Conquista da Serra do Mar*. Curitiba: Pinha, 2000.
- HARDMAM, Francisco Foot. *Trem Fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Cia das Letras, 1988
- HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 9ªed. São Paulo: Loyola, 2000.
- HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções*. (1789-1848). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.
- _____. *A Era do Capital*. (1848-1875). 5ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1982.
- _____. *A Invenção das Tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- _____. *A questão do nacionalismo: nações e nacionalidades desde 1780 – Programa, Mito, Realidade*. Lisboa: Terramar, 1998.
- HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- KOSOY, Boris. *Fotografia e História*. São Paulo: Ática, 1989.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. 3ª ed. Campinas: Unicamp, 1999.
- _____. *Por Amor as cidades: conversações com Jean Lebrun*. São Paulo: Unesp, 1988.
- LEITE, Miriam Moreira. *Retratos de Família*. São Paulo: Edusp, 1993.
- LENHARO, Alcir. *A Sacralização da Política*. Campinas: Papyrus, 1986.

- LINHARES, Maria Yedda. *História Geral do Brasil*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Campus, 1990.
- MAGNOLI, Demétrio. *O Corpo da Pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Unesp/Moderna, 1997.
- MARCONDES, Gracita Gruber. *Guarapuava: História de luta e trabalho*. Guarapuava: Gráfica da Unicentro, 1998.
- MARTINS, Romário. *História do Paraná*. Curitiba: Farol do Saber, 1995.
- _____. *Terra e Gente do Paraná*. Curitiba: Farol do Saber, 1995.
- MERLEAU-PONTY, Maurice. *Os Pensadores*. São Paulo: Abril Cultural, 1984.
- Miranda, Wander Melo. [org.]. *Narrativas da Modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.
- NORA, Pierre. Entre Memória e História: a problemática dos lugares. In: Revista *História e Cultura/ Projeto História Puc-SP*. N.º 10, 1993.
- NOVAIS, Fernando [org.]. *História da Vida Privada no Brasil*. Vols. III e IV. São Paulo: Cia das Letras, 1998.
- OFFNER, Jean-Marc. *Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique*. L'espace géographique. N.º 03, 1993: 233-242.
- OLINTO, Beatriz Anselmo. *Pontes e Muralhas: Diferença, Lepra e Tragédia*. Tese (doutorado em história). Florianópolis: UFSC, 2002.
- OLIVEIRA, Antonio Lustosa de. *Passos de uma longa caminhada*. Curitiba: O Formigueiro, s/d.
- Orlandi, Eni Puccinelli. *Discurso Fundador: a formação do país e a construção da Identidade Nacional*. Campinas: Fontes, 1993.
- PANDOLFI, Dulce [org.]. *Repensando o Estado Novo*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.
- PARANHOS, Adalberto. *O Roubo da fala: origens da ideologia do trabalhismo no Brasil*. São Paulo: Boi Tempo, 1999.
- PLANALTO, João do. *Do meu canto (Recordações de outros tempos)*. Vol. II. Curitiba: Lítero Técnica, 1981.

- POSSAS, Lídia Maria Vianna. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Bauru: edusc, 2001.
- POSSENTI, Sírio. *Apresentação da Análise do discurso*. (mimeo). Campinas: Unicamp: s/d.
- QUINTANA, Mário. *Oitenta anos de poesia*. 7ª ed. São Paulo: Globo, 1996.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- REIS, José Carlos. *As Identidades do Brasil: de Varnhagen a FHC*. Rio de Janeiro, 1999.
- REVEL, Jacques. *A invenção da sociedade*. Rio de Janeiro: Difel, s/d.
- ROSA, João Guimarães. *Primeiras Estórias*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, s/d.
- SABINO, Fernando. *O Grande Mentecapto*. 19ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1983.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo/Brasília: Huctec/INL, 1981.
- SANTOS, Boaventura de Souza. *Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade*. 3ªed. São Paulo: Cortez, 1997.
- SANTOS, Milton. *A natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
- _____. *A Urbanização Brasileira*. 3ªed. São Paulo: Hucitec, 1996.
- STAROBINSKI, Jean. *1789: Os emblemas da razão*. São Paulo: Cia das Letras, 1988.
- _____. *As máscaras da civilização: ensaios*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- VARGAS, Milton [org.]. *História da Técnica e da Tecnologia no Brasil*. São Paulo: Unesp, 1994.
- WILLIAMS, Raymond. *O Campo e a Cidade na História e na Literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.