

Guarapuava: buscando a modernidade nas paralelas de aço

Prof.^a Ms. Walderez Pohl da Silva
Departamento de Ciências Humanas
UNICENTRO, Guarapuava, Paraná

Resumo. Este trabalho se constitui um capítulo da dissertação de Mestrado intitulada *Guarapuava: crônica de uma cidade anunciada* (1819- 1976) e abrange o período balizado entre as décadas de 1920 e 1960, em que se buscou evidenciar o sonho da chegada da estrada de ferro a Guarapuava, intensificado a partir das décadas de 40 e 50. Os jornais da época, que assumiram o papel de porta-vozes da população, foram as fontes utilizadas na tentativa de apreender os mecanismos utilizados para realizar esse sonho secular. Era o sonho da modernidade. O simbolismo contido no desejo expresso da chegada do trem encerrava muitos significados, os quais se tentou desvendar.

Palavras-chave: isolamento, sonho, ferrovia, jornais, elite.

Abstract. This research constitutes a chapter of the Master's degree dissertation: *Guarapuava: chronicle of an announced city* (1819 - 1976). It includes the period between decades of 1920 and 1960, when it the dream of the arrival of the railroad to Guarapuava stood out, becoming intense from the decades of 40 and 50 on. The newspapers of the time, which took on the position of the population's voice, were the sources used in the attempt of apprehending the mechanisms used to accomplish that long-dreamt dream. It was the dream of modernity. The symbolism present in the expressed desire of the arrival of the train contained many meanings, which we have been tried to unmask.

Key-words: isolation, dream, railroad, newspapers, elite

Introdução:

Guarapuava inseriu-se no ciclo tropeiro através do Caminho das Missões, ao contrário de grande número de cidades paranaenses que o fizeram pela Estrada da Mata e que, ao término desse, não sofreram problemas decorrentes do isolamento dos grandes centros de comercialização e consumo, pois já eram beneficiadas pela presença de terminais ferroviários em seus territórios, a exemplo das cidades de Ponta Grossa e Curitiba.

Dessa forma, a situação que se apresentava nesse contexto motivou o jornal “O Pharol” e mais tarde o jornal “Folha do Oeste” a desenvolverem campanhas entre as décadas de 1910 e 1950 para que fosse concluído um ramal ferroviário, ligando Guarapuava ao Distrito de Riozinho, localizado na cidade de Irati e que já estava ligado a Ponta Grossa por estrada de ferro.

A ferrovia, no transcorrer desse período, passou a simbolizar a única esperança de solução para todas as dificuldades que afligiam a população local, porque sendo a pecuária a base econômica do município, finda a prática do tropeirismo, ressurgiu o fantasma do isolamento, causando a retração do desenvolvimento, consequência do difícil acesso aos grandes centros, que poderiam absorver a produção.

Na década de 1960, após a inauguração da estrada de ferro, a afluência de grande número de imigrantes para a região, a mecanização da lavoura e o surto madeireiro iriam operar modificações no cenário social, econômico e político da cidade.

A modernidade nas paralelas de aço

Findo o período de prosperidade decorrente do ciclo tropeiro, aconteceu em Guarapuava o retorno à prática da pecuária extensiva. Nessa época, nas primeiras décadas do século XX, a situação geográfica do município tornou-se o maior entrave para o progresso almejado pela população, em especial os pecuaristas, que necessitavam de estradas para transportar o gado vivo ou a carne seca.

Assim, segmentos dessa população somam-se à elite rural, na procura de soluções para livrar a cidade da população insulada. O grande ideal continuava a ser a chegada da estrada de ferro “[...] prometida pelos administradores da coisa pública, isto desde a época do Brasil- Império”¹.

Em 8 de setembro de 1918, o governo do Estado do Paraná havia lavrado acordo com a Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, para a construção de uma linha férrea entre as cidades de Ponta Grossa e Guarapuava, com prolongamento até Foz do Iguaçu.

Em agosto de 1920, como esse acordo não havia sido cumprido, o contrato foi transferido à Companhia Brasileira de Viação e Comércio que, após estudos realizados, optou pela execução do traçado partindo da Estação de Riozinho (Irati) distante aproximadamente 130 quilômetros de Guarapuava.

O semanário “O Pharol” e mais tarde a “Folha do Oeste” acompanharam a trajetória da construção dessa estrada de ferro, exercendo múltiplos papéis, como o de informar o público leitor, solicitar apoio às autoridades constituídas, cobrar a agilização dos governos e fomentar a idéia de que essa estrada, assim que concretizada, iria promover grandes mudanças sociais e econômicas em Guarapuava.

Fundado em abril de 1919, o jornal “O Pharol”, que na concepção de seu fundador, Antonio Lustosa de Oliveira, membro de tradicional família de pecuaristas local, destinava-se a defender os interesses do município de Guarapuava e de sua população: “[...] “O Pharol” intemorato combatente, em defesa dos postulados de progresso e progresso do rincão de meu nascimento, baluarte da vida intelectual da inesquecível e querida Guarapuava”².

Em fevereiro de 1937, Lustosa de Oliveira fundou o jornal “Folha do Oeste”, classificado por ele próprio como “[...] uma atalaia indormida, na defesa intransigente dos superiores interesses de Guarapuava e sua gente”³.

Quais seriam os interesses de Guarapuava e sua “gente”? Torna-se necessário lembrar que esse jornalista, pertencente à elite local, composta na sua maioria de proprietários rurais, vislumbrava na estrada de ferro a possibilidade de inserção do município na rota de comércio dos grandes centros.

Nesse sentido, Mills ao estudar a elite no poder, considerou que em toda cidade americana, média ou pequena, paira acima da classe média e sobre a massa da população de funcionários e operários assalariados, um grupo superior de famílias e que “[...] os membros desse grupo possuem a maior parte do que existe localmente para ser possuído. Seus nomes e retratos são impressos com frequência no jornal local, na realidade o jornal é deles, como deles é a estação de rádio”⁴.

Assim, a partir da década de 20, a elite rural de Guarapuava lançou mão de seu prestígio e poder para encetar diversas campanhas em prol da construção da estrada de ferro. Com isso, pretendia ela engajar-se no surto de desenvolvimento nacional, ocasionado pelo impulso obtido pela indústria após a 1ª Guerra Mundial, quando pela primeira vez a renda industrial superou a renda agrária.

“O Pharol”, de 22 de agosto de 1920, anunciava em sua primeira página, no artigo “O Raiar d’Aurora” o acontecimento:

[...] O justo empreendimento pelo qual se tem batido aquelles que sinceramente desejam a prosperidade e a grandesa d’este município, vae dentro de cinco annos, ser uma realidade: foi assignado o contracto para dar em tráfego a

estrada de ferro á esta cidade. Nosso município que tem concorrido com avultada renda para os cofres do Estado, até o presente, tem visto o seu desenvolvimento tolhido pela falta de segura via de comunicação que seja capaz de dar vasão aos produtos de que é capaz seu fertilissimo sólo⁵.

Em 1928, quando assumiu o governo do Estado do Paraná, pela segunda vez, o guarapuavano Affonso Alves de Camargo, a estrada de ferro era apenas um projeto para Guarapuava. Organizou-se então, na cidade, uma comitiva com a finalidade de reivindicar à autoridade a execução da obra.

Novamente o jornal “O Pharol” posicionava-se como mecanismo enunciador dos interesses de parcela da população, ao narrar na primeira página da edição de 25 de fevereiro de 1925 que a Embaixada de Guarapuava desobrigou-se com brilho de sua missão, em artigo que ocupava o total da página e narrava a difícil viagem até Curitiba:

[...] A viagem, como sempre acontece, quando alguém se arrisca a tal heroísmo, foi penosa e martirysante! Os passageiros constantemente tinham que descer para empurrar os autos de frente que não podiam subir certos trechos da estrada. Às 5 e meia mais ou menos o nosso trem partiu de Ponta Grossa para Curityba, onde chegamos ás 11 horas da noite. A plataforma estava repleta de membros da colonia guarapuavana ali domiciliada, entre as quais notamos a presença de altas autoridades, políticos, militares, muitas famílias, etc. Uma banda militar tocou à nossa chegada, ouvindo-se alguns vivas⁶.

Essa “Embaixada de Guarapuava” ao que tudo indicava era composta pelas pessoas mais representativas da sociedade local. A participação no evento da ida à capital significava pertencer àquele grupo social que detinha o poder de influenciar os destinos da cidade.

O mesmo jornal “O Pharol” narrou que o governador Affonso Alves de Camargo, ao receber a comitiva de Guarapuava, informou que já contava com a soma necessária para a construção da estrada de ferro e ser de sua resolução iniciar a obra de imediato.

Em 15 de julho de 1928, são descritas aos leitores as solenidades de inauguração dos trabalhos: “[...] O povo paranaense pelas suas figuras mais representativas do governo, da sociedade e de todas as classes enfim, vibrou, hontem, intensamente por motivo da empolgante solemnidade, que foi o inicio de construção da Estrada de Ferro para Guarapuava”⁷.

O Estado do Paraná assumia, então, o ônus dessa construção, que acabou sendo paralisada por cinco anos, consequência da Revolução de 1930, que iria romper o ciclo vicioso dos governos oligárquicos e abrir caminho para a ascensão e atuação de novas forças sociais, iniciando importantes e profundas reformas econômicas, políticas e institucionais que representariam o início da modernização brasileira nos anos 30 e 40.

Uma dessas reformas, que refletiam os novos interesses sociais e políticos, foi a nomeação de interventores para substituir os governos estaduais. Foi nomeado interventor do Estado do Paraná, Manoel Ribas que, utilizando sua influência, fez com que a construção da estrada de ferro fosse retomada, transferindo a totalidade do acervo da ferrovia para o patrimônio da União, que ficou obrigada a dar continuidade aos trabalhos dessa construção. “O Pharol”, que havia sido substituído pelo jornal “Folha do Oeste”, fez o seguinte anúncio para os leitores em 1937:

[...] a realidade palpitante, o nosso sonho secular, a nossa via-ferrea que de tanto a desejamos, que de tanto a pedimos, que de tanto a esperamos, que de tanto dela precisarmos para não rolar na decadência, nos habituamos a chamar –A NOSSA ESTRADA DE FERRO – aí vem⁸.

Nesse momento apresentavam-se profundas alterações na sociedade brasileira. Essa sociedade se modernizava, a população crescia e o espaço urbano transformava-se. O Estado brasileiro liderado pelo carismático Getúlio Vargas procurava romper o modelo agrário exportador predominante até o final da Primeira República, e a estrada de ferro, na ótica do jornal, tornava-se o símbolo da salvação da cidade que corria o risco de estagnar, em função de sua situação de isolamento.

Em janeiro de 1938 chega a notícia que será inaugurado o trecho do Km 41 da estrada:

[...]podemos afirmar que, 41 quilômetros da sonhada ferrovia do Oeste, estão prontos, em tráfego – portanto, estão se aproximando de nossa terra as pontas dos trilhos da tão almejada, quão necessária estrada de ferro, que irá cortar o dorso do gigantesco, maior e mais rico dos municípios do Paraná e futuro celeiro do Brasil⁹.

O quilômetro 41 da ferrovia foi inaugurado pelo interventor Manoel Ribas, acompanhado por grande comitiva. Foi o “toque de Midas” que multiplicava o valor imobiliário de cada palmo das imediações tocadas pelos trilhos.

A crise econômica dos anos 30 foi altamente favorável para o crescimento das atividades industriais no Brasil. A necessidade de defender a renda das exportações mediante uma política cambial que encarecia as exportações acabou criando estímulos à maior produção interna de bens de consumo. Tanto o governo quanto os empresários compreenderam que se tratava de um momento muito oportuno para intensificar a substituição das importações e acelerar o desenvolvimento industrial nacional.

Nesse período, a base econômica de Guarapuava passou a sofrer profundas modificações, as grandes propriedades criadoras de gado entravam em decadência, as fazendas se despovoavam, a exploração de madeira passa a ser, naquele momento, a principal atividade econômica da região.

O esgotamento das reservas de araucária do primeiro e segundo planaltos paranaense e a necessidade de matéria- prima para suprir as necessidades dos mercados interno e externo, na época, provocaram a corrida de empresários do ramo à nova fonte, ainda inexplorada, o terceiro planalto paranaense, onde se situa Guarapuava,

Acelera-se, a partir de 1941, o ritmo de produção das serrarias, que derrubam e serram vultosas quantidades não somente de pinheiros, como também de outras madeiras de lei. Por meio de carroças, essa madeira era transportada ao município de Ponta- Grossa, local do entroncamento da Rede Viação Paraná – Santa Catarina, onde o produto era embarcado com destino a diversos locais.

A cidade de Ponta Grossa, beneficiada por sua posição geográfico- estratégica e pelo terminal ferroviário localizado em seu território, tornava-se o centro consumidor e distribuidor da madeira extraída em Guarapuava, que não possuía sequer estrutura para abastecer os núcleos populacionais que se formavam ao redor de suas serrarias.

Eram procurados outros centros comerciais como Curitiba e São Paulo e especialmente Ponta Grossa pela sua proximidade. Como consequência, Guarapuava que era fonte de riqueza, não usufruía dessa riqueza. Ao contrário, a geração de impostos e de trabalho realizava-se nos centros que comercializavam a matéria-prima.

Em 2 de março, o editorial Precisamos reagir , do jornal “Folha do Oeste” retoma a questão da estrada de ferro, chamando a atenção dos leitores de Guarapuava para o comodismo e o desinteresse da população pelos assuntos do município:

[...] Parecemos um aglomerado de homens desesperançados, sem ideal, vivendo como “sebastianistas”, a espera de que, com a chegada da locomotiva que faz que vem, mas, não vem, das suas grossas chaminés, ao invés de fagulhas jorrem libras esterlinas... e então Guarapuava, como nos contos de fadas, do dia para noite se transforme em nova Califórnia¹⁰.

No artigo Precisamos reagir pode ser avaliado o grau da expectativa que girava em torno da concretização da ferrovia. Nele, seu autor reconhecia que essa estrada seria um grande avanço, porém de nada adiantaria se não houvesse produção a ser transportada. Essa produção, dizia ele, seria o alicerce do desenvolvimento de Guarapuava, motivado pela recente visita de uma autoridade do governo estadual, que cobrara dos criadores de gado maior empenho na produção de seus rebanhos.

No mês seguinte, o editorial da “Folha do Oeste” transbordava de otimismo afirmando que a “jetatura”¹¹ da estrada de ferro Riozinho s- Guarapuava, a água benta teria sido derramada pelos discursos do presidente Vargas e do interventor do Paraná Manoel Ribas:

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 vêm o convite às populações e a ordem de marcha, na síntese da sentença

salvadora: Rumo ao Oeste! Agora ninguém nos ilude a convicção que em breve teremos a nossa estrada de ferro, pois essa obra de interesse nacional concretisa, também uma promessa do dinámico Interventor Manoel Ribas, feita ao assumir a Interventoria: Construirei o Porto de Paranaguá e levarei as paralelas de aço para Guarapuava!¹²

No discurso jornalístico transparecia que o governo federal determinava a realização de propostas do passado, ou seja colocar em prática idéia do engenheiro André Rebouças, de construir uma estrada de ferro que ligasse Paranaguá à Assunção. A continuidade da obra, que se achava estacionada no trecho de Guarapuava, possibilitaria a realização do mesmo traçado, porém com algumas diferenças do projeto iniciado no século XIX.

Desde a década de 20, a idéia da ferrovia foi também alvo de boatos e notícias desencontradas. Na edição de 13 de abril de 1941, a “Folha do Oeste”, no artigo Guarapuava desperta ao silvo da locomotiva, deixa transparecer sua apreensão com o destino da ferrovia. Corriam notícias de que a obra sofreria paralisação, em detrimento de outro percurso, ligando Riozinho a Porto Amazonas e apelava a Deus a ao interventor Manoel Ribas: “[...] 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 em Guarapuava”¹³.

A direção do jornal, em função dos boatos da paralisação das obras da ferrovia, promoveu uma caravana para inspecionar o andamento dos trabalhos. Composta por cidadãos ilustres, a viagem foi assim descrita aos leitores no editorial As paralelas de aço atingem o nosso município:

Na frígida manhã de quarta- feira, rumou a caravana chefiada pelo nosso diretor, para conhecer o que de verdade existia sobre o encantado ramal ferreo – Riozinho – Guarapuava[...] Oito horas da manhã, o valente Ford, cabritando pela estrada galhardamente, vencendo as etapas da viagem e chegamos na vasta esplanada da futura estação que se denominará Pedra Branca a aos 65 quilometros da cidade, chegamos ao quilometro 70 da ferrovia¹⁴.

Após transcorridos vinte anos dessa inspeção, a sonhada estrada de ferro ainda não havia chegado a Guarapuava. Cada variação do cenário político provocava o retardamento da conclusão da ferrovia e, no princípio da década de 50, a situação de isolamento da cidade permanecia a mesma. Proliferaram as promessas políticas de solucionar o problema, porém o quadro permanecia inalterado.

Dessa forma, Guarapuava enquadrava-se no conceito de cidade ditado por Robert Ezra Park: “[...] a cidade é algo mais que um amontoado de homens individuais e da conveniências sociais, ruas, edificios, luz elétrica, linhas de bondes, telefones, etc.[...] Antes, a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos

e atitudes organizadas”¹⁵, quando consciente de sua situação de isolamento irá inquietar-se, partindo em busca de soluções.

Define-se, então, a meta a ser atingida para projetar a cidade na modernização tão em voga na década de 50, quando grande parte das cidades brasileiras cresciam, eram ocupadas por automóveis e eletrodomésticos, consequência do surto industrial iniciado após a 2ª Guerra Mundial. Pretendia-se acabar com o isolamento de Guarapuava.

Esse isolamento continuava a simbolizar todos os males que afligiam o município, e era traduzido da seguinte maneira pelo semanário local: “[...] Com as chuvas consecutivas que vêm desabando ultimamente, estamos ficando isolados do resto do mundo e até dos nossos distritos. A decantada estrada estratégica Ponta Grossa – Foz do Iguaçu, que é a única via de comunicação rodoviária com a capital do Estado, está intransitável em diversos pontos entre esta cidade e a de Ponta Grossa”¹⁶.

Eram incalculáveis os prejuízos causados pelo isolamento da cidade. A Comissão de Estradas de Rodagem havia suspenso o tráfego de qualquer veículo motorizado pela estrada federal e existia a possibilidade de faltar gêneros de primeira necessidade para a população. O peso do passado tornava-se cada dia mais presente.

Naquele momento buscava-se a ruptura de uma existência, até então ritmada pelo passo do cavalo, para a velocidade de produção e o transporte de pessoas e coisas.

Ressurge então, com intensidade multiplicada um velho sonho: a estrada de ferro Riozinho- Guarapuava, pois essa estrada de ferro, uma vez concluída, deveria atrair o setor industrial e a promoção do crescimento agropecuário, incrementando os núcleos de colonização na região centro-sul do Estado do Paraná. Um velho sonho que transportaria a cidade para a “modernidade”¹⁷.

Para o jornal “Folha do Oeste”, nesse momento, o apito do trem significava desembaraçar-se do peso do passado e mergulhar de forma definitiva na modernidade, conforme anunciava o editorial intitulado Reparos...:

[...] Guarapuava deve preparar-se, para receber nos próximos meses. A ambicionada estrada de ferro – sonho secular, que vai ser realizado – alegria de todos seus filhos. O amanhã é essa vitória que merece ser comemorada em ambiente de absoluta paz[...] Um povo unido integralmente, faz-se respeitar perante aos governantes, e estará, ipso facto, capacitado a exercer benéfica influência junto aos mesmos no tocante às suas justas reivindicações, em prol do progresso material e intelectual da comuna onde vive e trabalha. Unidos todos ao serviço de Guarapuava. Mostraremos a nossa capacidade realizadora para colocar nosso município na vanguarda dos demais irmãos, na marcha em busca de sua gloriosa destinação¹⁸.

Provavelmente, esse artigo originou-se do fato de que durante o governo Dutra(1946-50), haviam sido aprovados o estudo e o orçamento para a construção do trecho de 30 quilômetros do ramal ferroviário Riozinho - Guarapuava: quilômetro 95,

estação de Góis Artigas, até o quilômetro 194, na margem esquerda do rio Jordão, a cinco quilômetros da cidade e a verba aprovada para o custeio dos serviços no mencionado trecho era de vinte e seis milhões de cruzeiros”¹⁹.

Mas, não foi ainda em 1950 que o sonho da estrada de ferro se tornaria realidade para a população de Guarapuava. As obras demoraram mais quatro anos e finalmente, em 1954, o apito do trem chegou à cidade, quando essa comemoraria seus 135 anos de fundação.

Enfim o silvo da primeira locomotiva

O prefeito José de Mattos Leão, no mês de agosto de 1954, nomeou, através de decreto, pessoas de destaque da cidade para a composição de uma comissão de festejos para a chegada da primeira locomotiva a Guarapuava, o que iria ocorrer no final de dezembro.

A “Folha do Oeste” anunciava a “pompa” da festa que deveria contar com

[...] presença das altas autoridades do Estado e da Nação que virão comungar conosco, da nossa euforia, sobejamente justificável [...] e lamentava o mesmo editorial [...] Pena é que a “estaçõzinha” ferroviária a ser inaugurada e ansiosamente esperada, há mais de cem anos, seja tão insignificante, circunstância assaz deprimente para a nossa histórica cidade, tão cheia de gloriosas e imperecíveis tradições²⁰.

A elite refinada, em função do polimento com o verniz da vida na capital, delirava com a expectativa da festa de inauguração. Em Curitiba, a “colônia guarapuavana” organizou a Diretoria Central para a Programação dos Festejos do Dia de Guarapuava, composta de cinco comissões: de Festejos, de Cultura, de Imprensa e Propaganda, de Transporte e Hospedagem e Comissão de Honra das Senhoras.

O desembargador Guarita Cartaxo, na ocasião, apelou para que houvesse um intercâmbio entre a Prefeitura Municipal de Guarapuava, Governo do Estado e Superintendência da Rede Viação Paraná - Santa Catarina.

Embora tal apelo tivesse sido levado em consideração e houvesse sido realizada uma reunião presidida pelo prefeito José de Mattos Leão, à qual compareceram representantes da diretoria geral de festejos formada em Curitiba e autoridades e personalidades de Guarapuava, como: “[...] o deputado Antonio Lustosa de Oliveira, o Prof. Amarílio Resende, presidente da Câmara Municipal e vários vereadores, industriais, fazendeiros, juizes de direito, promotores, várias senhoras e senhoritas e o Comandante do 1º Esquadrão Independente de Cavalaria”²¹, em algum momento dos preparativos para a festa, iniciaram-se desentendimentos entre as comissões da capital e o prefeito de

Guarapuava, que recebeu severas críticas por não estar colaborando a contento com o programa festivo a ser desenvolvido.

Tratava-se de uma programação que representava os anseios da elite local que tivera o privilégio de enriquecer e galgar posições de prestígio e destaque na capital: planejaram-se palestras radiofônicas nas emissoras locais e de Curitiba, com a finalidade de fornecer “[...] um cunho de propaganda eficiente dos festejos e que fizeram eco na capital [...]”²², uma apresentação de dança clássica, a confecção da “chave da cidade de Guarapuava” e outras “medidas inteligentes” que se não fossem as “desinteligências” da parte da prefeitura e mesmo desinteresse das comissões locais, as festividades de Guarapuava teriam outro brilho²³.

Evidenciava-se, no momento, um choque cultural entre a elite rural, constituída pelos descendentes dos fundadores e primeiros povoadores e a elite emergente, composta pelos novos ricos, os industriais da madeira. O prefeito José de Mattos Leão, integrante da segunda, distanciava-se do ideal da aristocracia, tão valorizado pelos que já haviam acumulado riquezas na época do ciclo tropeiro.

E os anseios dos “da capital” iam além; lamentava-se que a festa não havia adquirido um “cunho paranista”²⁴, como pretendia o Dr Dulcídio Tavares de Lacerda, na ocasião em que representou o governador do Paraná no Congresso de História do 4º Centenário da Fundação de São Paulo e contactou com o príncipe Dom Pedro Gastão de Orleans e Bragança, convidando-o para representar a família imperial nos festejos, inaugurando o busto e o museu Visconde da Guarapuava, conforme previa o programa dos festejos. A participação do príncipe na festa acabou não se efetivando.

Apesar das dificuldades, a comissão da capital contabilizou alguns saldos positivos: “[...] foram homenageadas três saudosas e distintas damas guarapuavanas: Laura Rosa de França, Francisca de França Camargo e Rosa Lustosa Danguí de Siqueira. Três nomes que simbolizavam a vida rural, social, religiosa e paranista de nossa terra”²⁵.

Tornaram-se evidentes as diferenças sociais e culturais dos membros da comissão de festejos da capital e a comissão local. Era nítida a aspiração dos primeiros de elaborar uma programação requintada, que emprestasse sofisticação às festividades, enquanto que à comissão local, relegada ao papel de coadjuvante, restava apoiar essas iniciativas. A população, alheia a essa disputa, assistia aos preparativos para a “grande festa”.

Era muito comum e expressiva a participação nos eventos festivos realizados nessa ocasião. Era latente o desejo de “ser moderno” ou “[...] encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos e tudo o que somos”²⁶.

Assim, uma parte da população acompanhou o pânico da maioria da população rural que mantinha a crença, transmitida pela tradição oral, que o mundo iria acabar, e de que haveria um “cataclisma”, do qual somente se salvariam os que se embrenhassem para o interior da “casa verde”, que era a densa floresta dos sertões de Guarapuava, onde não seriam atingidos pelas mazelas previstas pelos profetas.

Essa crença, que provocou a retirada de várias pessoas da cidade, à procura do interior, era baseada nas “professias” do beato João Maria de Jesus, peregrino que perambulou pelas fazendas de Guarapuava, nos últimos anos do século passado, e que também profetizava a existência de uma grande serpente adormecida no local onde está localizada a cidade.

Dizia ele que, ao silvar a primeira locomotiva, essa serpente despertaria e com seus movimentos destruiria a cidade.

Assim, nesse turbilhão de crenças, desejos e idéias, é inaugurada a estação ferroviária de Affonso Camargo, de Guarapuava. O acontecimento foi descrito dessa maneira pelo jornal “Folha do Oeste”:

[...] A nossa cidade, na manhã do dia 27 de dezembro, estava festivamente engalanada, notando desusado movimento[...] as ruas centrais ostentavam sugestivas faixas contendo expressivos dizeres alusivos ao grande acontecimento e, em homenagem aos visitantes. Artísticos portões foram erigidos nas entradas da cidade. Cerca das 20 horas silvou na altura da Fábrica Pinheirinhos, a locomotiva que puxava a grande composição, que transportava centenas de passageiros, procedentes da capital do Estado, em sua grande maioria conterrâneos nossos, que vinham rever a terra natal e assistir o ato de inauguração do ramal ferroviário guarapuavano. A festiva chegada do “trem da alegria” na garre da estação desta cidade foi espetáculo memorável para o qual, não temos palavras capazes para descrevê-lo tal foi o entusiasmo e a alegria, que dominavam o coração dos guarapuavanos. Pedroca executou vibrantes peças de seu repertório. O vozerio da compacta massa de povo, que se comprimia na garre e imediações, interpretava bem, o anseio reprimido de uma população laboriosa que aguardava o momento supremo da concretização de um “sonho secular”, que estava se realizando²⁷.

O aparato da recepção à primeira locomotiva refletia a intenção da fazer com que o público apreciasse e valorizasse a grandeza do evento e, conseqüentemente, aqueles personagens que o promoveram. A cidade conectou-se naquele momento a uma paisagem cosmopolita de modernidade urbano- industrial.

Realizado o “sonho secular” da chegada do trem a Guarapuava, novamente o semanário “Folha do Oeste” posicionou-se como arauto da população, banalizando essa conquista no mês seguinte ao da publicação da reportagem sobre os festejos:

[...] Na verdade, a providência recentemente concluída, de construir uma ligação

ferroviária entre o importante centro produtor de Guarapuava e Ponta Grossa, concretizada após quase trinta anos, representa conquista valiosa para a economia guarapuavana. Mas, não é ainda, a medida ideal pleiteada com maior justiça pela população laboriosa do grande centro do Oeste²⁸.

Argumentava o jornal que a ferrovia de Guarapuava deveria ser considerada apenas o primeiro capítulo, na tarefa de fomentar a circulação da riqueza da região. A meta final, segundo ele, seria a ligação entre o Brasil e o Paraguai.

A ferrovia recém construída passou a simbolizar um recurso útil para o escoamento da erva-mate, a madeira e o trigo produzidos na região. E, a partir desse momento, surgiu a necessidade de o jornal “Folha do Oeste” desenvolver novas campanhas que destacassem as ações políticas de seu fundador na imprensa local.

Nesse sentido, na edição de 18 de março de 1956, a “Folha do Oeste” transcreve o discurso do deputado pela região, Antonio Lustosa de Oliveira, na Assembléia Legislativa do Estado do Paraná, quando este encaminhava ao Presidente da República o apelo da “progressista região oestina”, para que fossem tomadas urgentes providências para a melhoria dos meios de comunicação que pudessem atender ao “desenvolvimento surpreendente” do centro-oeste paranaense.

A bandeira reivindicatória da construção da ferrovia foi substituída pela bandeira do asfaltamento da rodovia que ligava Ponta Grossa a Foz do Iguaçu, passando por Guarapuava. O discurso político transmitido pelo jornal mantém a mesma retórica apelativa e sugeria soluções:

[...] pois bem Sr. Presidente, essa colossal colmeia de trabalhadores, onde se verifica o incessante labor das mais variadas atividades profissionais, já está sentindo dificuldades para fazer escoar, para centros consumidores, o fruto de suas arrojadas iniciativas de progresso e trabalho[...] Para a consecução desse gigantesco empreendimento preconizado e que é de suprema aspiração das laboriosas populações oestinas, poderia o governo federal contratar o serviço a ser executado, com firmas ou companhias especializadas no assunto sob a modalidade de cobrança de “pedágio”, com tempo determinado, e expirado este, o Estado tomaria para si o encargo de manter a necessária conservação dos trechos que fossem sendo entregues²⁹.

Encerrada a luta para a construção do terminal ferroviário, o jornal buscou nova bandeira que seduzisse os leitores. Evidenciava-se nesse discurso jornalístico a proposta do candidato à Presidência da República, Juscelino Kubitschek, de um desenvolvimento centrado na modernização e crescimento econômico industrial em substituição do “nacionalismo” do tempo de Vargas: acelerar o processo de modernização da economia brasileira, integrando-a nas grandes correntes do capitalismo mundial.

Assim, vislumbra-se um novo projeto, a “Rodovia da Redenção” que, uma vez concluída, “[...] abrirá uma era de abundância para nosso Estado. A fértil região oeste dará seus produtos aos centros consumidores e receberá com maior facilidade, os benefícios da técnica contemporânea”³⁰.

As conseqüências práticas que se verificaram a partir dos anos 60 foram, principalmente, em torno da destruição de suas reservas florestais, para fornecer madeira para a construção de Brasília e para o mercado internacional.

Era a era Juscelino Kubistschek, das grandes empresas monopolistas internacionais que transferiam a tecnologia obsoleta de suas matrizes para o Brasil e, em contrapartida, adquiriam os produtos primários brasileiros para seus países de origem.

Notas e referências

- (1) PLANALTO, J. *Do meu canto*. Curitiba: Editora Formigueiro, 1981, p. 3.
- (2) OLIVEIRA, A. L. *Passos de uma longa caminhada* (Reminiscências). Curitiba: Editora Formigueiro, s.d., p.16.
- (3) Idem. OLIVEIRA, A. ... p. 30.
- (4) MILLS, C. W. *A elite no poder*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1968, p. 41.
- (5) *Jornal O Pharol*. Guarapuava, nº 69, 20 de agosto de 1920.
- (6) Idem. Nº 149, 25 de fevereiro de 1928.
- (7) Idem. Nº 167, 15 de julho de 1928.
- (8) *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, nº 02, 7 de março de 1937.
- (9) Idem. Nº 44, 9 de janeiro de 1938, p. 01.
- (10) Idem. Nº 61, 02 de março de 1941, p.1.
- (11) À palavra “jetatura”, no texto, pode ser aplicado o sentido de mau olhado, feitiço que pode ser combatido com benzimento.
- (12) *Jornal Folha do Oeste*. Nº 66, 06 de abril de 1941.
- (13) Idem. Nº 67, 13 de abril de 1941, p. 02.
- (14) Idem. Nº 74, 08 de junho de 1941.
- (15) PARK, R. E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: *O fenômeno urbano*. Org. Otávio Guilherme Velho. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979, p. 26.
- (16) *Jornal Folha do Oeste*. Guarapuava, nº40, 20 de junho de 1950.
- (17) Paulo Menezes no ensaio *Modernidade: um sonho latino americano*, publicado na *Revista Symposium*, vol. 36, p.7. define modernidade como: uma meta que muitas sociedades lutam para alcançar; e, nesse caso, entende-se sobretudo como modernidade econômica e política. É um valor que todos reivindicam, pois ninguém admite ser tido

como pré- moderno, é um programa cultural que os indivíduos, grupos, instituições se propõem cumprir, como condição para acertar o passo com a história.

- (18) PLANALTO, J. *Reparos...* Folha do Oeste, Guarapuava, nº 80, 25 de junho de 1950.
- (19) SANTOS, Z. A. M. *Guarapuava e o transporte ferroviário: ambigüidade e modernização – 1920- 1950*. Guarapuava: Unicentro, Monografia, 1995, p. 24.
- (20) Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, nº 62, 05 de dezembro de 1954.
- (21) Idem. Nº70, 06 de fevereiro de 1955.
- (22) Idem. Nº70, 06 de fevereiro de 1955.
- (23) Idem. P. 01.
- (24) Paranista neologismo, criado em 1927, s pelo historiador Romário Martins, que significa luta pela defesa do Estado do Paraná.
- (25) Jornal *Folha do Oeste*. Guarapuava, nº 70, 06 de fevereiro de 1955.
- (26) BERMAN, M. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Cia. Das Letras, 1996, p. 15.
- (27) Jornal *Folha do Oeste*, Guarapuava, nº 67, 06 de fevereiro de 1955.
- (28) Idem. Nº 74, 06 de março de 1955, p. 01.
- (29) Idem. Nº 74, 06 de março de 1955, p. 01.
- (30) Idem. Nº121, 25 de março de 1956.