

Fragmentos de memória no jornal *A Cidade*: a construção da Ferrovia Riozinho-Guarapuava (1934)¹

Fernanda MOTTER²
Éverly PEGORARO³

Universidade Estadual do Centro Oeste – Unicentro, PR

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é analisar como se deu a construção da ferrovia Riozinho-Guarapuava por meio do jornal *A cidade*, e de que forma contribuiu para a construção da visualidade urbana de Guarapuava (PR), nesse recorte histórico. A tão sonhada estrada de ferro impulsionaria o desenvolvimento local, gerando novos empregos e novas rotas de comercialização. Foram analisadas reportagens do referido periódico, que circulou em Guarapuava durante 1933 a 1936. Também foram utilizadas fotografias (como fonte complementar de análise) que contextualizam Guarapuava neste cenário. Ao estabelecer uma pesquisa conjunta entre os textos do jornal e as imagens da cidade auxilia na compreensão de como se construiu a visualidade urbana de Guarapuava naquele período.

PALAVRAS-CHAVE: Jornalismo; Visualidade Urbana; Guarapuava.

Introdução

O jornal impresso torna-se um aliado na construção da memória e de uma visualidade de época. Nas palavras de Ribeiro (2012, p. 115):

Os meios de comunicação, neste século, passaram a ocupar uma posição institucional que lhes confere o direito de produzir enunciados em relação à realidade social. [...] A história passou a ser aquilo que aparece nos meios de comunicação de massa, que detêm o poder de elevar os acontecimentos à condição de históricos. O que passa ao largo da mídia é considerado, pelo conjunto da sociedade, como sem importância.

¹ Trabalho apresentado no IJ 1 - "Jornalismo", no XVII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sul realizado de 26 a 28 de maio de 2016.

² Estudante do 3º ano de Comunicação Social – Jornalismo e aluna de Iniciação Científica pela Fundação Araucária na Unicentro. E-mail: fernandamotter1@hotmail.com

³ Coautora do trabalho e professora do Departamento de Comunicação Social da Unicentro. E-mail: everlypegoraro@gmail.com.

A mídia impressa é uma das principais fontes para fazer referência a fatos que aconteceram no passado. Segundo Ribeiro (2012), os livros didáticos mencionam os jornais como uma das principais fontes históricas e influenciadoras da construção identitária, da visualidade e da preservação da memória de uma determinada sociedade.

Se a memória pode ser considerada presença viva e ativa dos sujeitos que produzem falas como resultados de traços materiais, mas também como materialidade de seus lugares de pertencimento, podemos dizer que a memória é generativa da identidade, ao mesmo tempo em que a identidade é memória em ato. (BARBOSA, 2007, p.82)

Em Guarapuava, município da região centro-sul do Paraná, o semanário *A cidade* foi responsável por ajudar a reverberar traços da cultura, das tradições e dos costumes locais entre os anos 1933 a 1936. Cerca de 156 edições circularam durante o tempo de existência do semanário. Contudo, o jornal não se limitava apenas a Guarapuava, pois contava com 23 correspondentes, 21 deles espalhados por todo o território paranaense, além de um no estado de São Paulo e outro no Rio de Janeiro, conforme o próprio periódico orgulhava-se de revelar.

Os meios de comunicação, por meio do jornalismo, exercem um papel importante para auxiliar a construir a memória urbana de um determinado local. E, para Ribeiro (2012), atuam na produção de uma ideia de narrativa histórica, não só porque indicam aqueles que, dentre todos os fatos da realidade, devem ser memoráveis no futuro, mas também porque o discurso jornalístico constitui um dos principais registros “objetivos” do seu tempo.

O discurso jornalístico semantiza os acontecimentos e os fatos sociais, produzindo uma ideia de história que se articula em dois níveis temporais: naquele que relaciona o homem com as transformações do seu próprio cotidiano (a atualidade) e naquele mais geral, da sua relação com o passado. (RIBEIRO 2012, p.118)

Contudo, se o jornal ocupa um lugar significativo na preservação da memória e da visualidade de uma cidade, ele também pode ser analisado inversamente: transforma-se em um “senhor do esquecimento” (BARBOSA 2007 p.87). Como a memória é feita do jogo entre lembrar e esquecer, certamente a construção que se faz está baseada em nuances desse jogo, que coloca em cena outras motivações que não apenas o ato de lembrar.

Os leitores e as leituras como último elo de aproximação desses impressos com o mundo fornecem uma interpretação

plural. Mas a invenção criadora do público e as práticas que se apropriam de modo diferente dos materiais – inclusive os textos impressos- que circulam na sociedade ficaram, em muitos momentos, ausentes. (BARBOSA, 2007, p.245)

Os objetivos deste artigo se voltam para analisar aspectos da visualidade urbana de Guarapuava em meados da década de 1930, utilizando como “pano de fundo” para esta análise a construção do ramal ferroviário conhecido como Riozinho-Guarapuava, obra desejada e marcante para os guarapuavanos, acontecimento intensamente registrado nas páginas do semanário *A Cidade*. Portanto, para que sejam identificadas características de uma visualidade da época, foram utilizadas reportagens de capa do jornal *A cidade*, em especial o ano de 1934, visto que houve a maior concentração de publicações referentes à ferrovia durante a existência do jornal. O jornalismo ao registrar fatos, sob a forma de impresso, dando-lhe uma carga de documentalidade, transforma o meio de comunicação num agente construtor da memória, de acordo com Barbosa (1995).

Além dessa análise textual, foram utilizadas fotografias (como complemento histórico-documental) que retratem a construção do ramal ferroviário e que também demonstrem aspectos sociais e culturais fixados intencionalmente (ou não) na superfície das fotografias. Uma análise conjunta entre texto do jornal, seguindo os preceitos de Verón (2004), utilizando-se de fotografias daquele período como fontes complementares de pesquisa, auxiliam na compreensão de como se deu a construção de uma visualidade urbana de Guarapuava.

O jornal *A cidade*

Em 1930, Paulo Demário se destacava no jornalismo guarapuavano. considerado por Teixeira (2012 p.08) como o “melhor e mais combativo jornalista de Guarapuava”. Trabalhavam com ele diversos redatores, como o poeta Mario Edmundo Xavier, conhecido pelo pseudônimo de Ayrton Lara. Com frequência, era possível encontrar poemas escritos por este último especialmente criados para publicação no semanário.

Durante os seus quatro anos de existência, o jornal foi financiado pela companhia Matte Guayra Ltda, empresa de cultivo e extração de erva mate, prática econômica que, juntamente com o gado, mantinham a economia da cidade naquele período. Vale ressaltar que a construção da ferrovia seria de grande valia para a empresa, pois o trem auxiliaria na exportação da erva-mate.

Cada edição do semanário continha quatro páginas, normalmente distribuído aos domingos. Segundo Teixeira (2012), o seu público concentrava-se basicamente na elite de Guarapuava e da região: fazendeiros, empresários e figuras públicas. O jornal continha uma coluna social, que se chamava “Vida Social”, com informações relativas a festas religiosas, casamentos, noivados, aniversários e sepultamentos.

Nas 156 publicações, foram encontradas 19 matérias de capa⁴ que tratavam de contextualizar o cenário da construção do ramal ferroviário que ligaria Guarapuava a Riozinho. A maior parte dessas reportagens escritas foi escrita em 1934. Para Barbosa (1995 p.87), é desta forma que o jornal visualiza um acontecimento como um processo em que a história faz uma seletiva reconstrução desse passado, onde é inserida a sua singularidade, na narrativa que desenvolvem.

De acordo com o texto do primeiro editorial do semanário, o objetivo do jornal era o de sempre lutar pelo progresso de Guarapuava.

A Cidade [o jornal] vem focalizar mais uma vez as imensas possibilidades do nosso Município isto é, lutará sempre pelo progresso de Guarapuava. É preciso prosseguir para não estacionar porque na marcha evolutiva quem fica inerte, morre e desaparece. Animo! O trabalho tudo vence. Eis a plataforma e o apelo de A cidade. (Jornal *A cidade*. nº01, 15 de Junho de 1933 p.01).

Os textos de capa, ou seja, as principais matérias do semanário, se dedicavam em noticiar fatos de interesse da região e, por isso, construíam, por meio do texto jornalístico, referências que auxiliam a identificar a visualidade urbana do período. A extração de erva-mate, a importação e exportação de gado e, principalmente, a Ferrovia Riozinho-Guarapuava de 138 quilômetros de extensão, muito desejada pela sociedade regional naquele período, eram os principais temas abordados, pois a produção e o comércio seriam impulsionados, o que garantiria o emprego de muitas pessoas. Segundo relatos de Teixeira (2012 p.24), a cidade se mobilizava rapidamente quando o assunto era a ferrovia que ligaria a cidade de Itaré, em São Paulo, a Santa Maria, no Rio Grande do Sul. O decreto imperial nº 10.432, de 9 de novembro de 1889, previa também que o tronco ferroviário que passaria por Guarapuava iria em direção ao Rio Iguaçu.

⁴O jornal publicou 156 edições, mas foram analisados apenas os exemplares que se encontram no Arquivo Histórico, localizado na Universidade Estadual do Centro-Oeste – Unicentro.

Para que a economia da cidade se consolidasse, a construção da ferrovia era de extrema importância. A estrada ligando Ponta Grossa (PR) a Foz do Iguaçu (PR) estava sendo construída. Os incipientes veículos automotores disputavam espaços com os potentes carroções atrelados a quatro ou mais animais que conduziam materiais pesados e enfrentavam primitivos caminhos. Já as serrarias aguardavam a ferrovia para transporte do produto. (TEIXEIRA 2012).

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 do município, e com o fim do tropeirismo, ressurgiu o fantasma do isolamento, causando a retração do desenvolvimento regional, consequência do difícil acesso aos grandes centros, que poderiam absorver a produção local, de acordo com SILVA (2001).

Nas reportagens de *A Cidade* que noticiavam assuntos relacionados à construção da ferrovia, duas preocupações transpareciam em todos os textos do ano de 1934: o que o jornal entendia por desenvolvimento para Guarapuava naquele período e quais as razões que classificavam a cidade como uma localidade não desenvolvida.

Guarapuava pelas suas ótimas condições climatológicas, topográficas e ainda pela condição de possuir grandes glebas incultas terá maior emigração. Será o maior centro de localização. [...] Estamos satisfeitos. Não poderíamos dar melhor notícia á nossa terra. (Jornal *A cidade*, Ed.07. Guarapuava, 25 de fevereiro de 1934 p.01).

O semanário *A cidade* seguiu em todas as suas publicações com o lema de incorporar o anseio de prosperidade da população guarapuavana. “Queremos a grandeza do Paraná. Só numa terra próspera teremos colônias florescentes.” (Jornal *A cidade*, Ed. 07. Guarapuava, 25 de fevereiro de 1934).

Porém, de acordo com o que Barbosa (1995) propõe, o jornal retém em sua estrutura assuntos que, em princípio, guardariam alguma identificação com o leitor e que serviriam para mantê-lo permanentemente atualizado. Por isso, a autora ressalta que a escrita deve ser vista como um elemento de construção seletiva da memória, que contém em si mesma a questão do poder. De acordo com a autora, eternizar um dado momento por meio da escrita é, ao mesmo tempo, “domesticar e selecionar a memória” (DUBY apud BARBOSA (2007 p.89). Ao selecionar o que deve ser lembrado e esquecer o que deve ficar nas sombras do silêncio, esses veículos de comunicação impressos tornar-se-iam, portanto, também senhores da memória e do esquecimento.

Para Teixeira (2012), entre altos e baixos, o que se tornava o principal desejo dos guarapuavanos era de conseguir a estrada ferroviária, pois junto dela traria empregos e, conseqüentemente, melhores condições de vida a população e a tão esperada modernidade. E era isso que o jornal *A cidade* deixava transparecer: uma busca incessante por desenvolvimento da região. Durante o período em que se aguardava a conclusão da obra, a imprensa local esteve presente através de reportagens e entrevistas. De acordo com o memorialista Murilo Teixeira (2016)⁵, em grande parte, os meios de comunicação local se colocavam em defesa para a conclusão da obra e a chegada do trem na cidade de Guarapuava.

O General Srzmienski concede-nos importante entrevista. Uma comissão de engenheiros percorre o traçado ferroviário. Grandes levas de poloneses para Guarapuava. O Interventor Federal quer visitar-nos em estrada de ferro. (Jornal *A cidade*. Ed. nº 06. Guarapuava, 18 de fevereiro de 1934 p.01).

Durante 1934, as autoridades e a comissão de engenheiros passaram a visitar com frequência o trajeto da construção da ferrovia. Além disso, outro fato importante eram as grandes levas de estrangeiros que chegavam a Guarapuava para trabalhar com a agricultura, que por muitos anos havia sido desacreditada na região. A cidade sentia necessidade em atrair imigrantes, principalmente estrangeiros, já que estavam centrados na necessidade da produção de alimentos. Em quase toda a sua totalidade de mão de obra, a região de Guarapuava esteve ocupada na atividade tropeira e na coleta e extração da erva-mate, o que desestimulou a produção de alimentos, suscitando muitas crises no abastecimento alimentício. Assim, a exemplo de outras regiões do Sul, que buscavam reverter essa situação, houve um grande incentivo para a vinda de colonos, com tradição agrícola. Várias iniciativas de formar colônias para a produção alimentar foram feitas na região durante o século XX (SILVA, 1997). Os meios de comunicação da época atuaram de forma fundamental para a disseminação da ideia de atrair imigrantes, já que a atividade tropeira estava em colapso.

Ninguém pode pensar em construir uma estrada de ferro para tirar dela, só com os recursos de transportes, elementos para sua manutenção. Quem não tem em mira ou projeto uma grande colonização não deve pensar em construir estradas de ferro. Em resumo: achamos Guarapuava em ótimas condições para colocarmos os nossos agricultores, faltando somente

⁵Entrevista concedida às autoras em 11 de fevereiro de 2016 na Casa da Memória Benjamin Teixeira. Transcrição em posse das autoras.

completar as nossas exigências uma estrada de ferro. (Jornal *A cidade*. Ed. 06. Guarapuava, 18 de fevereiro de 1934 p.01).

Vale ressaltar que a forma com que o jornalista narra os acontecimentos diários nunca é uma simples descrição de mudanças. Barbosa (1995) explica que o jornalista confere uma significação àquilo que fala, mesmo quando não existe um propósito deliberado para isso. No jornal *A cidade*, a opinião do veículo de comunicação e do jornalista era explícita, já que todas as matérias principais do semanário tinham como ponto forte a opinião, uma característica típica do próprio fazer jornalístico do período em questão.

Guarapuava ligada a Paranaguá, por uma estrada de ferro vai ser, muito breve, o celeiro do mundo, porque produz tudo, possui tudo e tudo póde vender numa concorrência terrível devido a fertilidade de suas terras. Daí a riqueza, a abastança e o conseqüente aumento das rendas do Estado.(Jornal *A cidade*. Ed. nº16. Guarapuava, 29 de Abril de 1934 p.01)

Neste trecho, é perceptível a defesa do jornal em relação à importância da ferrovia para o desenvolvimento econômico de Guarapuava, quando a cidade é caracterizada como “celeiro do mundo”, potencializando a tendência do município à produção agrícola. A visualidade do local vinculado “à fertilidade de suas terras” e “a riqueza e abastança” do povo, que aumentaria as rendas para o estado. Isso demonstra que a região tem um potencial agrícola vasto e, a visualidade urbana se caracteriza e depende do potencial desenvolvimento econômico da região.

É evidente a opinião do periódico sobre a necessidade de Guarapuava fazer parte da rota da estrada de ferro. Em especial na matéria em que o jornal noticiava a assinatura de um decreto que passava para o governo federal a responsabilidade de construção da ferrovia. O Ministério da Viação havia recebido 10 mil contos de réis para retomar as obras que estavam paralisadas há mais de cinco anos, por consequência da Revolução de 30 que, segundo SILVA (2001), iria romper o ciclo vicioso dos governos oligárquicos, abrindo caminho para a ascensão e atuação de novas forças sociais, iniciando importantes e profundas reformas econômicas, políticas e institucionais que representariam a modernização no Brasil nas décadas de 1930 e 1940. Neste trecho da reportagem de 29 de abril de 1934 é perceptível também o ufanismo por Guarapuava, ficando claro que a cidade era um local de grandes produções agrícolas, importações e exportações e que a ferrovia viria então lapidar aquilo que já era produtivo.

De acordo com Silva (2008), foi a partir do final da segunda década do século XX que algumas transformações ficaram mais perceptíveis. Entre elas, as que se relacionavam ao processo de modernização, tanto no que diz respeito à aparência urbana da cidade, quanto a hábitos e costumes da vida social guarapuavana.

E foi neste momento que se apresentavam profundas alterações na sociedade brasileira. Esse sistema se modernizava, a população crescia e o espaço urbano transformava-se. O estado brasileiro, que era liderado por Getúlio Vargas, procurava romper com o modelo agrário exportador, que predominou até o final da Primeira República, e a estrada de ferro tornava-se o símbolo de salvação da cidade que corria o risco de estagnar, em função de sua situação de isolamento (SILVA 2001). Portanto, percebe-se que o perfil agrícola não era suficiente para o desenvolvimento local.

Afianço-lhe que nenhum guarapuavano nato, exultará mais do que eu, embora distanciado no tempo e no espaço, no momento em que as energias dessa região fertilizam, forem acordadas pelos silvos estimulantes da locomotiva civilizadora. (Jornal A cidade. Ed.08. Guarapuava, 04 de março de 1934 p.01).

A “locomotiva civilizadora”, que Paulo Demário faz questão de exaltar, diz respeito ao resultado da inserção da estrada de ferro na cidade. Para ele, junto com os trilhos do trem, chegaria a Guarapuava a modernidade e às novas fontes de riqueza, o que transformaria Guarapuava em um dos “maiores centros do Brasil”, como descreve na matéria.

A construção da estrada de ferro foi importante principalmente, no que visava facilitar as exportações paranaenses, além de transportar pessoas e produtos, carregava o desenvolvimento para junto de Guarapuava. Segundo SILVA (2001), é importante lembrar que grande parte dos meios de comunicação da época pertencia à elite local, composta em sua maioria por produtores rurais que vislumbravam na estrada de ferro a possibilidade de inserção do município na rota de comércio dos grandes centros.

Segundo Kroetz (1985), para vários mercados se dirigiam os produtos paranaenses: a erva-mate para a Argentina, Uruguai e Chile; a madeira para o Uruguai e Argentina. E, para que ocorresse o giro de produtos por todo o território paranaense, era necessário um meio de transporte eficaz para suprir as demandas de consumo. Como Guarapuava tinha bons resultados com a erva-mate, por exemplo, a estrada de ferro atrairia mais compradores, e por consequência geraria mais lucros para a cidade.

Com a melhoria nos rebanhos da Província de São Paulo, a construção e o prolongamento de estradas de ferro que substituíram o transporte anteriormente feito em tropas de mulas, de acordo com Silva (1997), foram os principais fatores para o declínio na atividade tropeira e a desagregação da sociedade tradicional campeira em Guarapuava. Há, ainda segundo a autora, aspectos secundários que fizeram com que aumentasse a crise no setor, como o não reinvestimento de capitais na atividade pecuária, a baixa qualidade dos rebanhos e as pastagens naturais empobrecidas, bem como o isolamento da região pela falta de boas estradas para o deslocamento do gado.

Em consequência, o declínio da atividade tropeirista provocou o retorno da produção pecuária, que se consolidou como a base da economia regional. Apesar de os preços serem considerados insatisfatórios, a produção nas fazendas aumentou significativamente, mesmo porque não havia melhores opções. No entanto, essa atividade não obteve sucesso e, com o passar dos anos, a produção começou a decair, até que em meados de 1930 ocorreu a desintegração do sistema tradicional campeiro, de acordo com Silva (1997).

Com a cidade em crise no abastecimento, o semanário também entrou em crise. O seu fechamento se deu em virtude de sua substituição pelo jornal *Correio do Oeste*, que permaneceu em funcionamento até 1969. Sua última publicação que foi em 27 de dezembro de 1936, quando o jornalista Paulo Demario explica o fato de o jornal encerrar suas atividades. O jornalista via o periódico como o orientador da sociedade.

Prestigiar a nossa terra que não póde sob pena de sofrer naufrágio, ficar sem ungia, sem um orientador seguro. Si um dia voltamos a vida afanosa e ingrata de jornalistas, queremos encontrar, em formatura, todos os colaboradores que deixamos incentivando o CORREIO DO OESTE na sua luminosa trajetória em prol de Guarapuava. (Jornal A cidade n°156, 27 de Dezembro de 1936 p.01).

Portanto, apesar de em 1934 haver o maior número de reportagens relacionadas ao tema ferroviária, o jornal não pôde acompanhar o processo de finalização das obras e nem a inauguração, que só aconteceu em agosto de 1954.

De retrato a documento histórico

A visualidade é constituída por uma série de fatores. Segundo Ferrara (2009), é possível perceber que a imagem não é um produto de comunicação programada, mas a decorrência de um meio que, na consecução do seu ambiente interativo, é patrocinado pela

visualidade e não apenas pelo seu produto. Ou seja, entende-se que a visualidade é mais ampla e complexa do que a imagem que, estudada como instrumento comunicativo, está claramente marcada como manifestação de transparência e ordem exigida por uma ciência moderna. De acordo com Ferrara (2009), enquanto meio comunicativo, a visualidade vai muito além da imagem e, como consequência, não é apenas visual, mas polissensível e híbrida. Portanto, a visualidade depende da combinação de vários fatores. No caso da ferrovia, as imagens atuam na legitimação ou no confronto do que era escrito nas reportagens do jornal *A cidade*.

Para Kossoy (2001), a fotografia é considerada uma forma de expressão cultural, na qual os registros perpassam o tempo, além de aspectos como religião, costumes, habitação e outros, por meio de imagens. Dessa maneira, o fotógrafo, enquanto o autor das fotografias também participa do processo de representação, já que domina as técnicas de fotografar e direciona as formas de interação. Neste caso, o autor age como um filtro cultural.

Portanto, as fotografias contribuem para um processo de confirmação e legitimação dos fatos que já ocorreram. Além disso, constroem um imaginário de como era a cidade de Guarapuava em 1930. E, segundo Le Goff (apud Mauad 2008), a fotografia não se torna apenas um mero documento, e sim uma fonte histórica, devendo ser passível dos processos de críticas.

Instrumento de comunicação, divindade, a imagem assemelha-se ou confunde-se com o que representa. Visualmente imitadora, pode enganar ou educar. Reflexo, pode levar ao conhecimento. A Sobrevivência, o Sagrado, a Morte, o Saber, a Verdade, a Arte, se tivermos um mínimo de memória, são os campos a que o simples termo “imagem” nos vincula. Consciente ou não, essa história nos constituiu e nos convida a abordar a imagem de uma maneira complexa[...]. (JOLY, 1994, p. 19)

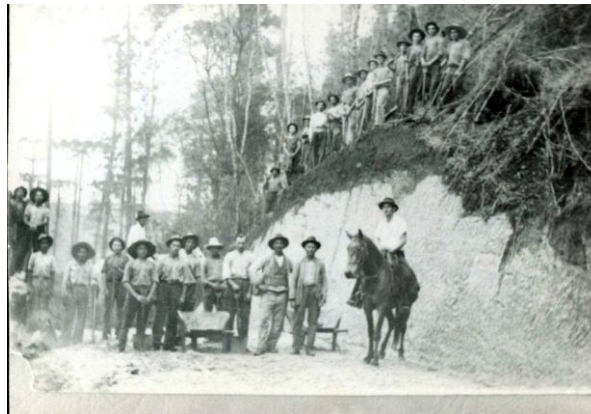
Leite (2001) ressalta que a fotografia é vista como um instrumento de memória, de preservação de culturas e, principalmente, de produção de sentidos.

O significado da imagem pode depender da identificação de processos diferenciados de interpretação, relativos aos níveis, que se atinja no conteúdo latente. A fruição e a reflexão são práticas simultâneas no processo de leitura da comunicação não-verbal e trazem para o processo não apenas o conteúdo explícito da imagem, mas a formação cultural e intelectual do leitor. (LEITE, 2001, p.158).

Para Kossoy (2001), toda a fotografia tem atrás de si uma história. Olhar para uma fotografia do passado e refletir sobre a trajetória por ela percorrida é situá-la em pelo menos três estágios bem definidos que marcaram a sua existência: a intenção, o ato do registro e, por fim, os caminhos percorridos por ela.

Para a seleção das imagens aqui apresentadas, alguns critérios foram seguidos. As fotografias selecionadas tratam de contextualizar Guarapuava durante a construção da ferrovia, ressaltando aspectos comparativos entre a construção da visualidade proporcionada nas reportagens publicadas no jornal *A Cidade* já analisadas. Todas as imagens em análise estão disponíveis no Arquivo Histórico de Guarapuava e trazem, como forma complementar ao objeto de estudo, a temática da construção da visualidade urbana da época, ressaltando aspectos como tradições, costumes, contexto social e anseios da população local.

Fotografia 1 – O início



Fotografia que retrata um grupo de trabalhadores na abertura da construção da ferrovia em Guarapuava. A imagem não tem referência de ano, nem de mês e dia, ou autor. Fonte: Arquivo Histórico de Guarapuava.

Nesta imagem, é possível perceber que as pessoas que posam para a foto são os trabalhadores que iniciavam as atividades do trecho que passou por Guarapuava. Alguns deles carregavam consigo ferramentas, como carrinhos de mão, pás, enxadas e outros, que os auxiliaram na abertura do local. Pode-se dizer que se trata de uma imagem que pretende se tornar símbolo do início dos trabalhos e, seus personagens, aqueles que serão responsáveis pelo processo concreto de construção da ferrovia.

Em 8 de setembro 1918, o governo do Estado do Paraná havia lavrado um 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 (PR) e Guarapuava, com prolongamento

até a cidade de Foz do Iguaçu (PR). Porém, como este acordo não havia sido cumprido, o contrato foi transferido à Companhia Brasileira de Viação e Comércio, que optou pela execução do traçado partindo da estação Riozinho (Irati), distante 130 quilômetros de Guarapuava (SILVA, 2001). Com a revolução de 1930, as produções agrícolas estagnaram, pois o crescimento industrial foi altamente favorável. Portanto, como a base econômica de Guarapuava era agrícola, a cidade passou a sofrer profundas transformações: as grandes propriedades de gado entravam em decadência e as fazendas se despovoaram. Então, a principal fonte de renda da região passou a ser a extração de madeira já que o corte de árvores era pouco investido. O trem, portanto, viria auxiliar na exportação destes produtos.

Fotografia 2 – Ramal ferroviário em processo de construção



Fotografia que retrata o momento em que a construção estava em andamento. Sem indicação de ano, mês e dia, nem de quem fotografou. Trata-se de pessoas que trabalhavam na construção da estrada de ferro. Os aparatos de auxílio na construção eram as carroças e os burros. Fonte: Arquivo Histórico de Guarapuava.

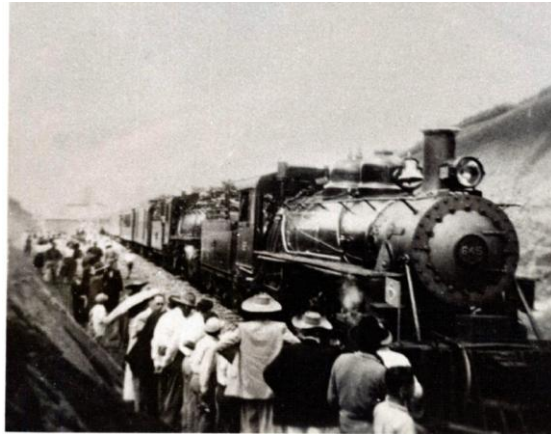
Apesar de a cidade buscar a modernidade com a estrada de ferro, o trilho só foi construído graças a ferramentas de trabalho primitivas, perto do que se esperava para uma construção de grande porte como um ramal ferroviário, segundo relatos de Murilo Teixeira)⁶.

O trem, meio de transporte rápido para a época, viria a abalar os conceitos de tempo e espaço na cidade. Até o ano de 1940, na estrada de ferro que passaria por Guarapuava, encontravam-se construídas as estações de Monjolo, Arroio Grande, Governador Manoel

⁶ Entrevista concedida às autoras em 11 de fevereiro de 2016 na Casa da Memória Benjamin Teixeira. Transcrição em posse das autoras.

Ribas e Água Clara (KROETZ, 1985). O ramal ferroviário proporcionou não só a Guarapuava, mas a todas as cidades traçadas como rota, a interligação entre as áreas avançadas no interior. Com a construção da estrada de ferro e as locomotivas quase em funcionamento, em meados de 1941 passa-se a acelerar o ritmo da produção das serrarias, que derrubam e serram vultosas quantidades de pinheiros e outras madeiras de lei.

Fotografia 3 – O vislumbre do progresso



Após mais de 30 anos para a finalização do ramal ferroviário, a fotografia que retrata o funcionamento do trem passando por Guarapuava, por volta de 1954, ano em que a estrada de ferro começou a funcionar. A locomotiva que passava pela cidade foi a n°645. Sem indicação do fotógrafo. Fonte: Arquivo Histórico de Guarapuava.

Segundo Silva (2001 p.78), era latente o desejo de “ser moderno” ou de “encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor” Mas, a primeira locomotiva, que só chegou a Guarapuava no dia 27 de dezembro de 1954, refletia a intenção de fazer com que o público apreciasse e valorizasse a modernidade que se instalava na cidade, que se conectou naquele momento a uma paisagem de modernidade urbano-industrial.

Considerações Finais

O jornal, em alguns casos, pode ser chamado de “informador testemunha” (CHARAUDEAU 2012 p.53), que noticia a seus leitores com aquilo que viu. O semanário *A cidade*, em suas reportagens, não apenas noticiava aquilo que via, mas também reforçava a necessidade e os motivos que faziam com que Guarapuava fosse à cidade ideal para a construção de uma estrada ferroviária.

O transporte rápido, seguro e barato, garantindo a fácil exportação dos produtos incentivará todas as indústrias do

município. Virão depois as exportações das riquezas do subsólo. [...] Guarapuava marcará uma era de fartura, de abundância nunca vista dado as suas imensas possibilidades. (Jornal *A cidade* n°16, 29 de Abril de 1934 p.01).

Para Barbosa (2007), ainda que sempre desconhecida e inteligível, a memória constrói um misto de imaginários, culturas e histórias. E a fotografia por sua vez, auxilia a construir uma visualidade da época. A assimilação de texto e imagens confronta, reafirma ou nega aquilo que chamamos de visualidade e tudo o que está no imaginário das pessoas.

O que se constata, portanto, foi que a ferrovia trouxe uma nova opção de exportar produtos como a erva-mate e a madeira. Porém, esta construção demorou cerca de 30 anos para ser finalizada, e a tão sonhada modernidade tardou (TEIXEIRA 2016). Quando, de fato, a ferrovia passou a funcionar, já estava sendo substituída por caminhões nas rodovias. Mas, apesar de a modernidade ter demorado algumas décadas para chegar a Guarapuava, a ferrovia foi à principal forma de exportação da madeira, algo que cresceu no mesmo ritmo que as locomotivas em Guarapuava (SILVA 2001).

O jornal *A cidade* apresentou a ferrovia como um projeto de desenvolvimento que elevaria Guarapuava em um grande centro, transformando-a em uma grande produtora e exportadora e, principalmente após a Revolução de 1930, num polo industrial. Os textos de Paulo Demário no semanário auxiliaram a alimentar o sonho dos guarapuavanos em se inserirem num panorama de modernidade, um dos anseios das cidades interioranas do Paraná, durante a primeira metade do século XX.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, Marialva. **História cultural da imprensa**. Rio de Janeiro: EdUFF, 2007.
- BARBOSA, Marialva. **Percursos do olhar**. Niterói: EdUFF, 2007.
- BARBOSA, Marialva. **Senhores da memória**. São Paulo: Revista Brasileira de Comunicação, 1995.
- CHARAUDEAU, Patrick. **Discurso das Mídias**. São Paulo: Contexto, 2012.
- FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **A visualidade como paradigma da comunicação enquanto ciência moderna e pós moderna**. Belo Horizonte: Compós, 2009.
- JOLY, Martine. **Introdução à análise da imagem**. Lisboa: Ed. 70, 1994.
- KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. 2. Ed. SP: Ateliê Editorial, 2001.
- KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná**. Tese de doutorado. São Paulo: 1985.
- LEITE, Miriam Moreira. **Retratos de família: Leitura da fotografia**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.
- MAUAD, Ana Maria. **Poses e Flagrantes: ensaio sobre história e fotografias**. Niterói: Editora da UFF, 2008.
- RIBEIRO, Ana Paula Goulart. **A memória e o mundo contemporâneo**. In: RIBEIRO, Ana Paula Goulart; FREIRE FILHO, João; HERSCHMANN, Micael. (Org.). *Entretenimento, Felicidade e Memória: forças moventes do contemporâneo*. 1. ed. São Paulo: Anadarco, 2012.
- RIBEIRO, Ana Paula Goulart. FERREIRA, Lúcia Maria Alves. **Mídia e Memória: a produção de sentidos nos meios de comunicação**. Rio de Janeiro: Editora Mauad X, 2007.
- SILVA, Joseli Maria. **Processos econômico-sociais regionais e seus impactos sobre a estrutura urbana de Guarapuava –PR**. Revista de história regional, 1997.
- SILVA, Walderez Pohl Da. **Entre Lustosa e João Planalto. A arte política na cidade de Guarapuava (1930-1970)** – Niterói: Editora da UFF, 2008.
- SILVA, Walderez Pohl Da. **Guarapuava: buscando modernidade nas paralelas de aço**. Guarapuava: Analecta, 2001.
- TEIXEIRA, Murilo Walter. **Guarapuava anos 30 alguns cenários**. Guarapuava: S/e, 2012.
- VERÓN, Eliseo. **Fragmentos de um tecido**. São Leopoldo, RS: Unisinos, 2004.
- VERÓN, Eliseo. **A produção de sentido**. São Paulo: Cultrix. 1984.