

O avançar dos trilhos e a construção do território no Paraná (Guarapuava, 1920-1954)

*Sílvia Gomes Bento de Mello**

A imagem das ferrovias sintetizará, neste artigo, o fascínio, tão recorrente na *modernidade*, pela técnica como forma de intervir e transformar o meio, de modificar territórios e paisagens e o desejo de instituir mudanças nos comportamentos e hábitos humanos, de modo a torná-los *civilizados*. Signo da Revolução Industrial e dos avanços técnicos do século XIX, as estradas de ferro encarnaram com propriedade o desejo de suprimir as distâncias através da velocidade, marcando novas maneiras de se vivenciar a duração do tempo e a passagem do espaço. Significaram igualmente a possibilidade de *civilizar* regiões inóspitas, fundando cidades e estabelecendo ligações regulares entre os mais variados lugares. Dessa forma, era uma crença recorrente entre os engenheiros do século XIX que “não tinha limites o poder dos trilhos e que não havia região por mais estéril que fôsse, que não pudesse ser fecundada por êle [sic]”¹.

Sintonizada a essas concepções, na recém-criada Província do Paraná² contratava-se engenheiros para definir o melhor traçado para uma estrada de ferro que deveria cortar a Província horizon-

* Mestranda em História - UFSC, bolsista CAPES.

talmente, ou seja, do litoral até o extremo oeste, dirigindo-se então para o Paraguai, Argentina e Mato Grosso³. A ferrovia funcionaria como forma de integração territorial da província a partir do saber técnico dos engenheiros que, ao definirem o percurso mais apropriado para a estrada, estariam também demarcando as zonas mais importantes para experimentar o *desenvolvimento* que favoreceria que o Paraná para despontar como importante no conjunto das províncias do Império. Assim, Frederico Abranches, presidente da Assembléia Provincial, em inflamado discurso, rejubila-se com a possibilidade de ser concretizado o desejo de construir uma ferrovia naquela Província:

Theatro de grande operações militares, vasto empório de relações commerciaes, o que não será esta província quando sentir o ferro carril, ligando duos oceanos entre si e por conseguinte servindo de nexo a interesses de vários povos, multiplicando as industrias e despertando o ardor das empresas, derramar-lhe no seio as exuberâncias de vida que lhe trará o concurso de braços e o concurso de capitães? [sic]⁴.

Os trilhos significariam, portanto, a possibilidade de concretização dos potenciais que se acreditava, a Província já possuía. Seriam eles os elementos necessários para disparar mudanças na paisagem provincial. Dessa forma, uma série de ícones de província *moderna* vão se agregando à imagem do trem, visando instalar o Paraná em um *novo tempo*: o contato com outros povos, o desenvolvimento do comércio, a atração de homens aptos ao trabalho e a circulação de capitais devem ser acrescentados a uma percepção de temporalidade apontada para o futuro. Assim,

Não estará longe o dia em que despertando ao ruidoso estrugir da locomotiva aos hálitos fecundos desse pulmão de ferro acordares ao esplendido despertar de uma nova e auspiciosa aurora e sentires que a pujança de vida alimentada na associação de prodigiosas forças productoras, nos colloca a par desses povos adiantados de outras provincias que elevam hoje a nação brasileira ao nivel dos grandes Estados [sic]⁵.

A ferrovia, em última instância, proveria e manteria a *vida* na província, em cada recanto que o trem passasse. A crença que transparece na documentação é a de que o ruído da locomotiva, estremecendo o chão e o rastro de fumaça negra que aquela ia deixando pelo caminho, *despertariam* as diversas regiões paranaenses para o desenvolvimento econômico, sintonizando-as e acertando o ritmo do progresso no Estado. Aquilo que seria o grandioso empreendimento de comunicação para o Paraná, a estrada de ferro que cortaria a Província deixando em seu rastro as marcas do Progresso, não se realizou nos tempos provinciais, bem como também nunca chegou a se concretizar plenamente para o Estado do Paraná. No entanto, tal projeto foi retomado em diversas outras ocasiões, revelando a eterna ânsia de fazer o Paraná *moderno e competitivo*. É certo que é possível detectar cortes entre cada um desses momentos em que se *reinventa* o discurso da ferrovia no Paraná, pois apesar de determinados elementos serem constantes, a *variação* dos interlocutores do discurso, as motivações e preocupações que moviam o desejo pela ferrovia, numa pesquisa mais acurada, mostram-se diferenciados.

Perceber como os discursos são construídos em cada momento histórico, como eles se remetem ou se excluem, buscam uma *origem* e uma *história* para embasarem a crença do enunciador e aumentarem sua eficácia enunciativa na tessitura de um saber legítimo a respeito do território paranaense, nessa pesquisa está inspirada a idéia de que:

Atos e limiares epistemológicos [...] suspendem o acúmulo indefinido dos acontecimentos, 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, dessa forma, a análise histórica, não mais a pesquisa 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 múltiplos⁶.

Nesse sentido, esse artigo buscará investigar a apropriação discursiva ocorrida na cidade de Guarapuava entre os anos de 1920-

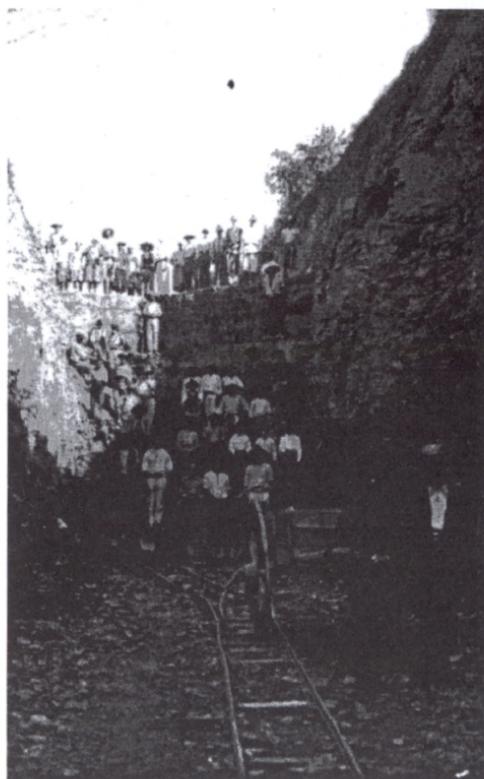
1954, do desejo de ter uma linha férrea no Paraná. A cidade de Guarapuava fora tomada como ponto estratégico para passagem do trem em inúmeros projetos, tanto nos tempos provinciais quanto nos primeiros tempos republicanos, sendo inclusive considerada o ponto ideal para bifurcação dos trilhos: de Guarapuava uma linha seguiria em direção ao Oeste paranaense e outra para Noroeste, atingindo o Mato-Grosso.

A pesquisa em andamento sobre as articulações – feitas por parte da elite política guarapuavana – entre a reivindicação pela estrada de ferro e o desejo de formatar uma urbe e um território para o Oeste paranaense com determinadas características, aborda como delimitação temporal o período de 1920-1954 por ser o período mais conveniente, tendo em vista a disponibilidade das fontes. É certo que já havia em Guarapuava articulações visando trazer a ferrovia para essa cidade pelo menos desde o final da década de 1910, mas a documentação encontrada não permite trabalhar com esse período nem determinar o grau de interesse anterior pela estrada de ferro⁷, no entanto, como apontamos anteriormente, não é interesse desta pesquisa demarcar *origens* discursivas, mas tão somente delinear como pode ser possível e em que bases se estruturaram a reivindicação pela ferrovia em Guarapuava a partir dos anos de 1920 até a chegada do trem na cidade, em 1954.

Ao falar de ferrovias, uma documentação realmente significativa para reconstruir o poder simbólico encarnado por elas no Brasil – na verdade, não somente nesse país – são as fotografias. Essas são capazes de comunicar uma ampla gama de significações, pois, conforme Regina Abreu: “[fotografias] são semiófaros, pontes entre um mundo visível e um outro, invisível, sobre os quais repousam os significados”⁸. No que concerne à documentação iconográfica relativa à estrada de ferro para Guarapuava, pode-se inferir que a preocupação de habitantes dessa cidade em doar fotografias para o seu Arquivo Histórico Municipal⁹ revela ser essa uma *memória* de *bravura* e *pioneirismo* que deve ser cultivada ao ser contada e organizada a *história* da cidade.

O conjunto das fotografias chama atenção pelo potencial que tem, não só de comunicar aspectos ligados à materialidade de tal

construção [pistas *objetivas* como, por exemplo, a acidentalidade do terreno e os instrumentos utilizados para intervir nele], mas também de externar signos que giraram em torno da espera da ferrovia. É possível apreender, nas fotografias em questão, a força do domínio da técnica e da natureza e o impacto do maquinismo; a conquista do espaço - o progresso adentrando o interior do país -, a velocidade suprimindo distância e tempo, além da construção de um mundo eminentemente masculino. Todos esses elementos são capturáveis na imagem que trazemos nesse artigo, que mostra o corte do terreno para o assentamento dos trilhos em direção a Guarapuava, em 1948¹⁰.



As fotografias se mostram, igualmente, como uma boa documentação para pensar como o saber técnico dos engenheiros participou da intervenção e ocupação dos espaços interiores do Brasil¹¹,

no caso específico dessa pesquisa a assimilação do Oeste paranaense ao ritmo do resto do Estado. Além da legitimidade dos engenheiros para modificar os terrenos, a imagem do trem imantou na *modernidade* brasileira o *signo* de *desbravadora dos sertões*¹², sendo apropriada para a ocupação de regiões que ainda não conheciam a *civilização*. No caso de Guarapuava, pela sua posição geográfica - em que a sede do município situava-se no Meio-Oeste do estado, embora a sua extensão territorial abarcasse uma parte significativa do Oeste paranaense -, quando se reivindicava uma estrada de ferro, esse desejo estava sendo inscrito em vários âmbitos, conforme veremos a seguir.

Primeiramente, problematizaremos a reivindicação pela ferrovia que culminou na apropriação do território oestino do Paraná. Para bem compreender essa questão, é preciso levar em conta que Guarapuava era muitas vezes sinônimo do Oeste. Dessa forma, essa região do Estado que era significada tanto como a *mais rica e mais próspera* em termos de elementos naturais, quanto *carente* em termos de atenção e intervenção do governo, tinha na ferrovia uma possibilidade de sanar as suas carências e fazer com que as suas riquezas fossem utilizadas no crescimento econômico do Estado do Paraná.

Neste sentido, a não existência da ferrovia na região mostrava-se como um entrave ao desenvolvimento do Oeste paranaense. Sem nos furtar a perguntar sobre os sentidos das relações entre a estrada de ferro e o crescimento econômico da região, é preciso levar em conta a importância adquirida no capitalismo de ter o domínio sobre o tempo e o espaço. O lucro estaria intimamente ligado a esses dois fatores e a imagem da estrada de ferro permite trabalhar muito bem com as imbricações dos três elementos - tempo, espaço, lucro.

Os discursos reivindicatórios por uma estrada de ferro definiam-na como um meio de transporte *seguro, rápido e barato*, de forma a viabilizar o *progresso* de Guarapuava. Numa ótica moderna, de razão iluminista, a conquista do espaço através do desenvolvimento técnico, o domínio sobre as forças da natureza, eram mecanismos de suprimir as distâncias, favorecendo as atividades econômicas. O próprio tempo era compreendido de forma linear, rumava-se a

um período de bem-estar inevitável. O mundo - as terras, os continentes - estava passível à conquista humana. Numa temporalidade apontada para o futuro, a eterna expectativa do novo caracterizava uma vivência em que o *vir-a-ser* era mais importante que o *ser*.

A respeito da noção de território a que esse texto se refere, Claude Raffestin¹³ diz ser o território resultado de um processo de territorialização, ou seja, através de ações, de práticas, os homens significam os espaços, tornando-os territórios. Essas ações podem estar no campo discursivo ou das idéias, porque falar ou pensar sobre algo também é uma forma de apropriação. Além disso, os processos de territorialização são sempre processos de poder, porque os atos de nomear, significar ou intervir não podem estar destituídos deste, ou melhor, são eminentemente atos de poder, entre outras coisas, por implicar uma autoridade – no sentido do fazer autorizado.

A capacidade da locomotiva de circunscrever espaços, de marcar o domínio sobre o território e de estar presente nos mais variados cenários, nas palavras de Eric Hobsbawm:

[...] os trens alcançavam o centro das grandes cidades - onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias igualmente triunfais e gigantescas - e às mais remotas áreas da zona rural, onde não penetrava nenhum outro vestígio da civilização do século XIX¹⁴.

ajuda a dar a dinâmica da ação política embutida na ação política nos projetos de abertura de linhas e redes férreas.

Dessa forma, subordinar a natureza, o entusiasmo pela técnica e o desejo de alcançar e civilizar regiões inóspitas são questões que ajudam a pensar a ferrovia como elemento integrador ou produtor do território. O projeto do governo do Estado do Paraná de ligar o leste a oeste com uma linha férrea, fez parte da construção territorial do Paraná, e a apropriação desse discurso feita em Guarapuava revela novos meandros dessa construção. Exemplo disso são os discursos que significam a cidade de Guarapuava como coração do estado, as vias de comunicação são equiparadas às veias do corpo humano, responsáveis por dar vida e robustez ao território, e a ferrovia seria os pulmões, importante na revitalização do Estado.

A identidade territorial também era constituída em sintonia com discursos que reconheciam em Guarapuava *os melhores solos do Paraná* e clima *adaptável a todas as culturas*. As possibilidades de desenvolvimento da região oestina paranaense podem ser percebidas na passagem a seguir:

Incontestavelmente a prodigiosa região do Oeste Paranaense, pela exuberância das suas múltiplas riquezas naturais, pela fertilidade incomum de suas terras e enfim, pelas suas possibilidades ilimitadas, está destinada a transformar-se em verdadeira Canaan do Brasil, visto o privilégio de possuir o solo recomendável para todas as espécies de culturas, sejam as que produzem em clima frio ou em clima quente, graças a variedade de altitudes, nas diferentes zonas da opulenta região oestina [sic]¹⁵.

Ao se caracterizar a região Oeste do Paraná, esta está se configurando, ganhando *sentido* e *corpo* dentro do estado. Michel Foucault, em um de seus artigos, chama atenção para a importância de questionar as formações territoriais, explicitando que a geografia não pode ser encarada como algo *fixo, não dialético, imóvel*, pois “[...] na demarcação das implantações, das delimitações, dos recortes dos objetos, das classificações, das organizações de domínios, o que se fazia aflorar eram processos - históricos certamente - de poder”¹⁶.

As percepções da passagem do tempo são como os territórios, construções sociais e históricas. Estudos têm mostrado como a ferrovia modificou a sensibilidade de percepção do tempo, por ter como característica uma velocidade inédita para o seu século de origem. Para muitas comunidades, o tempo não era mais regido pelo cantar do galo ou as badaladas do sino da igreja, mas pelo horário do trem. No entanto, antes de ser uma possibilidade técnica, a velocidade é uma questão política, ou seja, há um investimento no desenvolvimento tecnológico, por isso interessa ao ordenamento social, às gestões territoriais, ao desenvolvimento econômico.

Dessa forma, ao discutir, reivindicar e conclamar que a estrada de ferro chegasse em Guarapuava, a elite dessa cidade estava negociando também uma nova constituição urbana, mais agradável e digna da importância que esses creditavam a cidade. Desejavam

ainda que Guarapuava fosse conectada com outras regiões, possibilitando uma integração territorial que favorecesse o seu desenvolvimento econômico, pois o capitalismo pressupõe a abertura de mercados externos. Além disso, o trem trazia consigo signos de *progresso e modernidade*, que muito interessava àqueles homens inserir na vivência urbana de Guarapuava, que incluía uma nova percepção de tempo e de espaço, ou seja, uma temporalidade apontada para o futuro e para o lucro, e uma espacialidade marcada pela égide da *civilização*.

Documentos produzidos na cidade de Guarapuava insistiram na importância de ter uma estrada de ferro servindo a região Oeste do Paraná; foi justamente aí que os discursos enunciados mais se aproximaram dos produzidos na capital. Em Curitiba, a grande questão era fazer com que a ferrovia chegasse ao oeste e então cruzasse territórios de outros estados e países, num afã latente de que a locomotiva pudesse inserir o oeste na economia estadual, mas também de garantir a posse das fronteiras. Discursos produzidos em Guarapuava apontam para o desejo de que essa fosse reconhecida como importante no Estado e acreditava-se que a ferrovia pudesse proporcionar isso.

A insistência das fontes pesquisadas em se referirem aos benefícios que a estrada de ferro traria ao Oeste do Paraná, não é um ato destituído de poder, pois os discursos têm a propriedade de instituir e demarcar territórios. No entanto, existiram outros domínios que foram sendo construídos a partir dos discursos que reivindicavam a ferrovia: o próprio espaço urbano foi sendo sonhado e construído simbolicamente nessas falas. Ao reivindicar uma ferrovia, na realidade, estava sendo reivindicada também uma cidade com determinadas características. O fragmento a seguir ajudará a caracterizar a Guarapuava desejada:

Urge, portanto, com tempo, irmos melhorando as condições de nossa velha, 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 [sic]¹⁷.

Em oposição à *velha cidade*, que precisava ser destruída, à memória dos tempos de escravidão que deveria ser legada ao esquecimento, a ferrovia trouxe consigo o discurso de uma urbe moderna e acabou por ser catalisadora de novos sujeitos sociais, ou seja, a estrada de ferro viabilizaria a vinda de colonos europeus para a cidade¹⁸. Ligado à necessidade de destruir as construções em ruínas, o jornal *Folha do Oeste* defendeu a construção de um *Grande Hotel* na cidade, para abarcar o aumento do fluxo de pessoas que passariam a circular na região a partir da inauguração da estrada de ferro.

O transporte ferroviário foi constituído como elemento fundamental para o progresso de Guarapuava por capacitar o escoamento da produção agrícola e industrial da cidade. Dessa forma, em Guarapuava, a reivindicação por uma estrada de ferro estava sintonizada com o afã de uma cidade moderna. Segundo documentação pesquisada - especialmente relatórios emitidos pela prefeitura e jornais de circulação local - a Guarapuava moderna seria aquela que tivesse grandes hotéis, indústrias, habitada por imigrantes europeus; estes significados como laboriosos que favoreceriam o uso dos *bons* solos dessa região do Paraná. Conforme anteriormente exposto, a boa qualidade do clima e do solo seriam responsáveis por boas safras. Discursos que seguiam o mesmo direcionamento consideravam que o desenvolvimento industrial também estaria garantido, com a presença da estrada de ferro:

Guarapuava, apesar de não possuir meios faceis e baratos de transporte, vagarosamente vai progredindo.

De tempo em tempo surgem pequenas industrias produzindo para o consumo local devido a falta de meios de transportes para a exportação [sic]¹⁹.

No mesmo jornal, podemos encontrar outras reportagens que ajudam a dar sentido à passagem anterior. A respeito dos produtos de duas pequenas fábricas que surgiram em Guarapuava - uma de macarrão e outra de sabão - *A Cidade* propagandeava-os como “melhores que os importados”²⁰. Em propaganda do *Sabão Estrela*, temos: “É um produto sem igual na qualidade. Muito mais bara-

to que o sabão importado e infinitamente melhor. Temos varios tipos. Preços sem competencia [sic]”²¹.

Além das dificuldades de escoamento da produção econômica local, havia também as de locomoção dos habitantes, seja por falta de estradas ou pela precariedade destas. A ferrovia significaria a possibilidade de ter um rápido acesso à capital do Estado, o que causava grande entusiasmo na elite guarapuavana. A sensação de isolamento é latente na documentação pesquisada e, tanto como transporte de carga quanto de passageiros, a ferrovia catalisava o desejo da elite guarapuavana de se fazer presente no mundo, em outras terras, pois estabelecer elos – através de estradas, comércios ou presença física – com outras regiões, que já possuíam o tão sonhado *estatuto de modernidade e civilização*, era uma forma de impregnar Guarapuava desses *bons ares* e fazer com que ela também fosse moderna e civilizada.

A fé no poder de mudanças na malha social e urbana, na constituição da região mais ocidental do Estado que seria disparada com a chegada da ferrovia em Guarapuava inspira-nos a pensar que a percepção que se tinha da estrada é a de que essa seria determinante do progresso, ou seja, a ferrovia estruturaria o território. Tal crença caracteriza uma relação de *causa e efeito* que obscurece a percepção dos processos como *multi-causais*. Dessa forma, pode-se considerar que, se Guarapuava não experimentou as transformações que a locomotiva prometia depois que essa chegou ao município, em 1954, isso ligava-se ao fato de que se ansiava que apenas a chegada da ferrovia na cidade seria capaz de ativar o desenvolvimento econômico, gerar as grandes mudanças desejadas²².

Na medida que me pergunto constantemente sobre a constituição territorial, sobre como os espaços paranaenses são significados e re-significados ao longo do tempo, a questão da cidade de Guarapuava no período que abordo neste texto, não pode me escapar. Os discursos que visavam trazer a ferrovia para a cidade formatavam um certo tipo de urbe, o que não deixa de ser uma prática de territorialização, ou seja, de formação de territórios. É preciso verificar de que lugar partem essas vozes que instituem a territorialidade e de onde vem a sua legitimidade social. A lógica é

de que apenas algumas pessoas tinham a incumbência de pensar e gerir a sociedade: aqueles que tinham o poder político e econômico chamavam para si a responsabilidade de significar e desejar novas feições urbanas para Guarapuava.

Além de uma nova materialidade para a cidade, a própria esfera pública articulava-se a partir da reivindicação pela ferrovia. É preciso levar em conta que a ferrovia fez parte de um debate público, ligou-se ao anseio de resolver questões e problemas públicos; em última instância, ela foi reivindicada pela esfera pública. Os jornais que circularam em Guarapuava no período que esta pesquisa contempla - *O Pharol, A Cidade, A Folha do Oeste* - colocaram-se como defensores das questões públicas, participando da fabricação do desejo pela ferrovia: foi uma batalha cotidiana pela conquista de corações e mentes²³.

Ao definir o guarapuavano como aquele que *luta* e *sonha* com a ferrovia, os jornais estão participaram também da construção da identidade do habitante de Guarapuava. O cidadão era aquele que *lutava* pelo *bem* da cidade, qual seja, uma estrada de ferro, excluindo desse universo todo aquele que não preenchesse tal requisito. A cidadania estava vinculada a constituição do espaço público e da cidade. Pode-se identificar aí o potencial dos discursos que reivindicavam a estrada de ferro em instituir um outro tipo de territorialidade, ligada à constituição dos indivíduos, participando da maneira como esses se colocavam no mundo. Com isso, afirma-se o potencial da locomotiva de atribuir um *lugar* para os indivíduos, qual seja, a cidadania. Imbricado a isso, tem-se a caracterização do discurso ferroviário como uma fala masculina. Para Pierre Bourdieu²⁴, a ordem social está alicerçada na dominação masculina, que 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, passividade e ao mundo interior. Nesse sentido, o homem estaria *destinado* a conquistar, a dominar, a tomar espaços.

A capacidade da ferrovia de demarcar territórios, de estabelecer *sentidos* para o Estado do Paraná - a partir da sua região oestina - para a cidade de Guarapuava e seus habitantes, revela a busca de

constituições identitárias que visavam estabelecer o caráter de *moderno* e *civilizado* em cada um dos domínios que ela circunscrevia. A ferrovia carregava consigo certas *significâncias* ligadas a sua própria história, ou seja, a sua expansão, principalmente na Europa e nos Estados Unidos no século XIX; a crença que ela pudesse estruturar territórios *distantes*, *inóspitos* e *desconhecidos* esteve presente, articulando-se ao discurso da ferrovia no Paraná. No entanto, no caso específico da problematização desse artigo, o fato da chegada dos trilhos em Guarapuava acontecer tão tarde, quando o projeto nacional de desenvolvimento era as rodovias, exemplifica como a dinâmica do *ser moderno* experimentou processos, durações e especificidades diferenciados.

Notas

1. AZEVEDO, Fernando de. **Um trem que corre para o oeste**: estudos sôbre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, [s/d], p. 175.
2. A Província do Paraná foi criada em 1853, a partir do que fora a 5ª Comarca de São Paulo. Desde sua criação foi preocupação de primeira ordem a abertura de estradas ligando regiões da Província. Foi dentro dessa lógica de abertura de estradas que surgiu o projeto de construção da linha férrea. Em 1885 foi inaugurada o seu primeiro trecho entre as cidades de Paranaguá, no litoral, e Curitiba, a capital da Província, situada no primeiro planalto.
3. O engenheiro André Rebouças defendia a importância de ligar o Brasil com o Paraguai através de uma estrada de ferro. Para ele o trajeto ideal para tal ferrovia deveria partir de Antonina, litoral paranaense e chegar a Assunção no Paraguai, por essas duas cidades estarem situadas no mesmo paralelo. Sobre essa questão ver: HABITZREUTER, Rubens R. **A conquista da Serra do Mar**. Curitiba: Pinha, 2000. A preocupação com a ligação com o Mato Grosso vinha desde os tempos coloniais, no entanto, depois da Guerra do Paraguai, essa questão tomou novos fôlegos, pois se percebeu o quão fácil fora para os paraguaios transpor a fronteira brasileira e quão difícil era para os brasileiros chegar até lá. Ver: ARRUDA, Gilmar. **Mapas, ferrovias e civilização do sertão**. In: ARRUDA, Gilmar. **Cidades e sertões**: entre a história e a memória. Baur: EDUSC, 2000, p. 99-127.
4. REVISTA A REPÚBLICA. **Notícia sobre a Estrada de Ferro São Paulo Rio-Grande**: Rede Viação Paraná/Santa Catarina – Estrada de Ferro do Paraná. Edição especial do centenário, 1922, p. 192.
5. *Ibidem*, p. 193.
6. FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. 6. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000, p. 04.
7. A documentação pesquisada refere-se constantemente à ferrovia como o *sonbo secular do guarapuavano*, inferindo uma *origem* discursiva que extrapola largamente o período em que foi possível encontrar a maior concentração de fontes (1920-1954). Essa estratégia

de dar um passado à reivindicação e ao desejo pela estrada de ferro visa aumentar a sua eficácia simbólica. Ressalta-se que, apesar das dificuldades de encontrar documentações anteriores a 1920 em Guarapuava sobre a ferrovia, não significa que não houve interesse por parte de pessoas ligadas a essa cidade em viabilizar o projeto da via-férrea. Entretanto, foi encontrada uma ampla gama de documentação sobre o projeto da estrada de ferro em Curitiba, datada principalmente dos tempos provinciais e das duas primeiras décadas do século XX, ou seja, anteriores ao período que a reivindicação pela ferrovia acalorava-se em Guarapuava.

8. ABREU, Regina. **A fabricação do imortal**: história, memória e estratégia de consagração no Brasil. Rio de Janeiro: Lapa, 1996, p. 100.

9. Maria de Matos Leão Marcondes, pertencente a uma família tradicional de proprietários rurais de Guarapuava (família Matos Leão) é um exemplo disso, Ávio Bittencourt Ribas é outro.

10. Fotografia "Corte da Estrada de Ferro para Guarapuava". José de Matos Leão, empreiteiro, 1948. Arquivo histórico municipal de Guarapuava, divisão de fotografias (G/HSF1-03).

11. Lembramos que os engenheiros tiveram também papel ativo na remodelação dos centros urbanos, visando sintonizá-los com uma estética *moderna*, principalmente nos primeiros tempos republicanos.

12. Sobre esta questão ver: ARRUDA, Gilmar. Mapas, ferrovias e a civilização do sertão. In: **Cidades e sertões**: entre a história e a memória. Bauru: EDUSC, 2000, p. 99-127.

13. Ver: RAFFESTIN, Claude. O que é território? In: **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993, p. 143-163.

14. Idem.

15. OLIVEIRA, Antonio Lustosa de. Vias de comunicação para o oeste paranaense. In: **Passos de uma longa caminhada**. Curitiba: O formigueiro, [s/d].

16. FOUCAULT, Michel. Sobre a geografia. In: **Microfísica do poder**. 13ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1998, p. 159.

17. FOLHA DO OESTE. **Reparos**. 19 de março de 1950, nº 60, ano II, p. 01.

18. Apesar de não haver referências aos colonos neste documento, as relações entre a vinda da estrada de ferro para o município e a imigração de europeus aparece em outras fontes, em especial em reportagens do jornal *A Cidade* e nos *relatórios do prefeito aos camaristas (1920-1930)*.

19. APESAR DE TUDO PROGREDIMOS. **A cidade**. 14 de julho de 1935, nº77, ano III.

20. Idem.

21. FÁBRICA DE SABÃO ESTRELA [sic]. **A cidade**. 21 de julho de 1935, nº 78, ano III.

22. É válido pontuar que em 1954 as ferrovias não constituíam mais um projeto de modernização para o país e que a estação final da linha era Guarapuava, não favorecendo a *circulação* da forma como se projetava. Essas questões também devem ser levadas em consideração quando se analisa a chegada do trem em Guarapuava e o fato dessa cidade não ter experimentado as mudanças esperadas.

23. Sobre a capacidade de sedução da imprensa, ver: CAPELATO, Maria Helena Rolim. **A imprensa na história do Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1988.

24. BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.