
Memória, história e historiografia na construção de uma cidade encruzilhada (Ponta Grossa-PR, 1890-1964)

Memory, history and historiography in the construction of a “crossroads city” (Ponta Grossa - PR, 1890-1964)

Rosângela Maria Silva Petuba*
<https://orcid.org/0000-0002-1923-9949>

Resumo

O artigo problematiza a ideia da “cidade encruzilhada” nas memórias constituídas em torno da chegada e do auge da ferrovia em Ponta Grossa. Para tanto, investiga como a presença da estrada de ferro na cidade foi registrada pelos vários agentes sociais envolvidos, na tentativa de captar suas inúmeras significações. Estabelece um diálogo com a historiografia local indagando quais os sentidos construídos para a ferrovia na história de Ponta Grossa, esmiuçando a intrincada dinâmica de criação, questionamento e cristalização de conceitos.

Palavras-Chave: Cidade, Memória, História, Historiografia.

Abstract

The article problematizes an idea of the “crossroads city” in the memories built around the arrival the railroad road in Ponta Grossa. To do so, it investigates how the presence of the railroad in the city was registered by the various social agents involved, in an attempt to capture its innumerable meanings. The dialogue with local history is a guide for the construction of the history of Ponta Grossa, with a dynamic of creation, questioning and crystallization of concepts.

Keywords: City, Memory, History, Historiography.

*Doutora em História pela UFSC. Professora do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em História da UEPG. E-mail: rosangelapetuba1@gmail.com

Ponta Grossa é uma cidade nascida e criada à beira da estrada [...] Entroncamento rodoviário e ferroviário **cumpre um destino de encruzilhada, de entreposto comercial, de foco de irradiação industrial e cultural** [...] desde o princípio do Brasil, o terreno dos Campos Gerais [...] foi propício à passagem de caravanas, das bandeiras, das tropas de carroções, dos trilhos da estrada de ferro, da fita negra de asfalto [...] E Ponta Grossa tornou-se a encruzilhada de todos esses caminhos ¹

Com que critério um historiador fala das lutas e agentes de uma época que não é a sua? A interrogação ganha amplitude quando lembramos que essa época projeta sua força, suas categorias sobre o presente e sobre quem é a história. ²

A expressão “Ponta Grossa-cidade encruzilhada” impressiona por sua poderosa performance como chave explicativa incontestemente da história da cidade. Ela articulou, quase majoritariamente, o desenvolvimento econômico, político e social da cidade à sua pretensa localização geográfica privilegiada.

Ano após ano, aniversário após aniversário da cidade essa explicação é retomada nos discursos oficiais da Prefeitura, na produção de textos em escolas públicas ou não, nos editoriais e cadernos especiais publicados nos jornais locais. ³

Contudo, o propósito desse artigo é dialogar com aquela que considero a face mais inquietante dessa questão: a dificuldade de problematizar criticamente essa chave explicativa dentro da própria produção intelectual de caráter acadêmico - projetos de pesquisas e estudos realizados na graduação e pós-graduação, artigos e demais reflexões produzidas que se debruçam sobre análise dos processos históricos-sociais da cidade de Ponta Grossa com seus projetos presentes e passados de reordenação social.

Isso é inquietante sobretudo porque em que pese a avassaladora onda de revisionismos e deslegitimação à História e ao ofício dos historiadores/professores dessa disciplina, sigo acreditando que nossas ponderações devem se voltar para a maneira como os processos sociais criam significações e como essas interferem na própria constituição da história e da historiografia.

¹ WANKE, E. T. O **Vôo da Pombinha**. Ponta Grossa, 1964.p.77. grifo nosso

² VESENTINI, Carlos Alberto. **A teia do fato**: uma proposta de estudo sobre a memória histórica. São Paulo: Ed Hucitec, 1997, p.15.

³ PONTA GROSSA abraça o futuro. **Diário dos Campos**. Set.de 2019. Caderno Especial. <https://www.dia-riodoscampos.com.br/especiais/niver-pg-196-anos>. Acesso em 30/09/2019

Concordo com a pesquisadora Yara Aun Khoury⁴ que essas significações e os modos como também se constituem em memória são especialmente importantes na posição política que assumimos e que precisamos refletir sobre as implicações subjacentes aos procedimentos do historiador ao construir um conhecimento que também se institui como memória, pois como também já nos alertou Walter Benjamin: “O dom de despertar no passado as centelhas da esperança é privilégio exclusivo do historiador convencido de que também os mortos não estarão em segurança se o inimigo vencer. E esse inimigo não tem cessado de vencer”.⁵

Para enfrentar o debate em torno da constituição da tese da cidade encruzilha como um processo de produção de uma memória histórica, foi preciso aprofundar o entendimento do impacto do trabalho do historiador na constituição de memórias e de entender a própria historiografia enquanto um processo de instituição de memórias como alertou a historiadora Iara Aun Khoury.⁶

E nesse sentido, devo confessar que eu julgava as referências teóricas que eu possuía “antigas” e carregava dúvidas sobre a capacidade desses “velhos textos datados” - jargão com o qual entre historiadores se designa produções e reflexões históricas e trabalhos historiográficos tidos para alguns como “ultrapassados” - em me ajudarem a iluminar maneira como eu entendia o problema que eu tinha nas mãos e as inquietações que ele me causava. Hoje percebo que o que garante a vitalidade crítica e/ou teórica de um texto são justamente as problemáticas que ele ajuda a compreender e por isso, talvez de forma tão ‘datada’ quanto os referenciais que carrego comigo em tempos de tantos revisionismos e negacionismos, resolvi enfrentar essa reflexão.

Em um texto que explora a pluralidade das formas de constituição da memória, enfatizando a diferença e os contatos existentes entre memória e história, o historiador Júlio Pimental salienta que nessa relação quase sempre tensa, evidenciam-se os mecanismos de produção de narrativas e estabelecimento de diálogos entre temporalidades distintas. Nela produz-se historiografia e define-se a variedade de experiências de lembranças, multiplicidade de conceitos e termos aplicados à produção incessante de referenciais passados, espécie de suportes de construtores de memória. Muitos são os caminhos

⁴ KHOURY, Yara Aun. “Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história” In: **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho d’ Água, 2004, p116-138.

⁵ BENJAMIN, Walter. “Sobre o conceito de História” (1940), In: **Magia e técnica, arte e política. Obras Escolhidas**. São Paulo: Brasiliense: 1985, Vol. 1, p. 22-232.

⁶ KHOURY, op.cit.

teóricos /epistemológicos desse debate sobre memória e história, que inevitavelmente lidam com estratégias distintas, mas sem exceções com um problema central: o peso do passado nas representações feitas em torno dele, seus usos, suas conexões com o contexto, suas projeções políticas, sociais e intelectuais.

História e Memória apesar das aparentes semelhanças [...] diferem. O substrato de ambas, talvez seja igual: o passado. É em primeiro lugar a ele, passado como temporalidade que remetem a construção da memória ou a operação histórica. A dissonância entre esses dois fazeres, porém, é grande: a memória tecida sobre um determinado evento ou conjunto de eventos dificulta a percepção histórica que se pode ter desses episódios, refaz itinerários de atribuição de sentidos.⁷

Por esse caminho pode-se chegar à noção de memória histórica, intensamente debatido na historiografia brasileira das décadas de 1970 e 1980 preocupada com o resgate das falas sepultas dos projetos condenados a dimensão do silêncio pela teia do fato que o sucesso político de seus adversários produziu/construiu. Nesse caminho retomo aqui, uma potente reflexão, na minha opinião, sobre os processos de constituição da memória histórica e do papel do trabalho do historiador sobre ela.

A obra do historiador Carlos Alberto Vesentini “A Teia do Fato”⁸ conforme consta na apresentação do mesmo, é fruto de um trabalho que se iniciou nos anos de 1970 quando esse historiador vivenciava inúmeras inquietações com as tramas da memória e as apropriações ideológicas em torno da “identidade” numa sociedade marcada pelo autoritarismo e pela exclusão social. O autor propôs nessa obra, de poderosa envergadura intelectual, questionamentos profundos aos procedimentos do historiador permitindo a compreensão dos enredos que se sobrepõe nos encadeamentos das experiências histórico-sociais e da necessária reordenação dos múltiplos tempos do vivido. Ao trabalhar com a trajetória política brasileira nas décadas de 1920-30 o autor reviu de modo contundente as noções de Revolução e República, problematizando a hegemonia da memória do vencedor redefinindo os procedimentos de pesquisa rumo ao universo dos grupos sociais que vencidos nos embates de classe alteram os projetos dos vencedores e permanecem como força ativa no vivido.

⁷ PIMENTEL, Júlio. Os muitos tempos da memória. *Projeto História*. São Paulo, (17), November, 1998, p. 206.

⁸ VESENTINI, Carlos Alberto. **A teia do fato**: uma proposta de estudo sobre a memória histórica. São Paulo: Ed Hucitec, 1997.

Ao pensar “projetos” com um movimento progressivo de realização do processo histórico, Vesentini se preocupa com a memória histórica projetada pelos vencedores. Nesse campo de preocupações coloca questões caras ao ofício do historiador e que particularmente me ajudaram a refletir sobre a questão da cidade-encruzilhada e como ela se incorporou/ incorpora aos estudos sobre a história da cidade de Ponta Grossa.

Ele destaca que no desvendamento dos processos de produção de memória histórica com os quais nos deparamos em nosso trabalho, há a necessidade de nos atentarmos para a revisão da periodização, crítica ao marco periodizador e sua substituição pela percepção do processo, repensando a ‘teia do fato’, os procedimentos e processos sociais que o articulam como tal, uma vez que a documentação com a qual lidamos não é um agente “neutro”, mas “ativo” na organização da memória.

Ao discutir projetos de reordenação social com base na problemática da memória histórica e identificar componentes do processo histórico elididos pela construção dos vencedores, ele afirma:

Tais projetos eram pretendidos valendo-se de propostas ou conjunto de propostas, engendrados no processo da luta e capazes de assumir um caráter geral [...] realizando-se progressivamente como o próprio ‘sendo’ da história, à medida que lhe imprimia um sentido.⁹

Para Vesentini, a memória pode ser constantemente apropriada e reelaborada pelo poder, em momentos históricos diversos. Vencedor e poder reiteram o mesmo procedimento de exclusão, por isso, a necessidade de apontar e enfrentar a capacidade de sobrevivência e coerência dessa ampla construção a compor a memória desde sua projeção inicial pelos vencedores. Essa construção se configura como um conjunto que resiste às evidências - como fatos e documentos - e as absorve. E é por meia delas, dessas mesmas evidências, que nós historiadores interrogamos o passado.

Fatos e documentos constantemente ampliados e traduzidos pela acumulação de bibliografias sobre o tema, cujas interpretações não se libertam das malhas da coerência e indicações daquele conjunto definido pelos vencedores. Como elaboração ela se organiza de tal forma que dela parecem fluir uma grande explicação abrangente. E mais: com uma capacidade tal de atração, seja por contar com polos indicativos para exame, seja pela possibilidade de

⁹Idem, p.17.

integrar novos elementos, a reflexão continua presa em seu interior. Essa lógica coerente opera ainda de maneira que quando se faz o exame tanto pela via do fato herdado ou pela análise dos documentos, eles já são, *a priori*, pensados nela, isto é, seus lineamentos gerais já comandaram o estudo. Para Vesentini:

Entender a história como uma memória e perceber a integração que ocorre de maneira contínua entre a herança recebida e projetada até nós e a reflexão a debruçar-se sobre esse passado, constitui-se em questão e pareceu-me relevante para o que é tomado tão somente por historiografia. Esta poderia deixar ao leitor menos avisado a percepção sobre a qual ela se debruçatemas, fatos, agentes- tem existência objetiva independente de seu engendramento no processo de luta e da força de sua projeção e recuperação, como tema, em cada momento específico que o retoma e o refaz. E é esse movimento e esse fazer a serem considerados.¹⁰

Assim o historiador alerta que a relação entre o fato e conjunto da memória é questão chave, a insistir. Essa relação permite mostrar o fato como ponto de localização de significações e lugar onde é entrevista a realização da história, mesmo levando-se em conta uma perspectiva temporal mais ampla. Também é preciso considerar o aparato e as instituições mediante os quais alguns fatos são difundidos, impondo-se no conjunto social antes da possibilidade de qualquer reflexão específica voltar-se para seu exame e assim, captar as operações pelas quais o poder vigente, ao cabo de um processo de luta, consegue estabelecer aquele fato como ampla ideia, por intermédio da qual tanto o exercício do poder político quanto a temporalidade a caracterizar a história se unem no mesmo movimento. Quando a lógica e a coerência entrevistas nessa memória saem e impõem-se ao conformarem a noção de tempo elas são capazes de unir-se as próprias operações com as quais reavemos o passado.

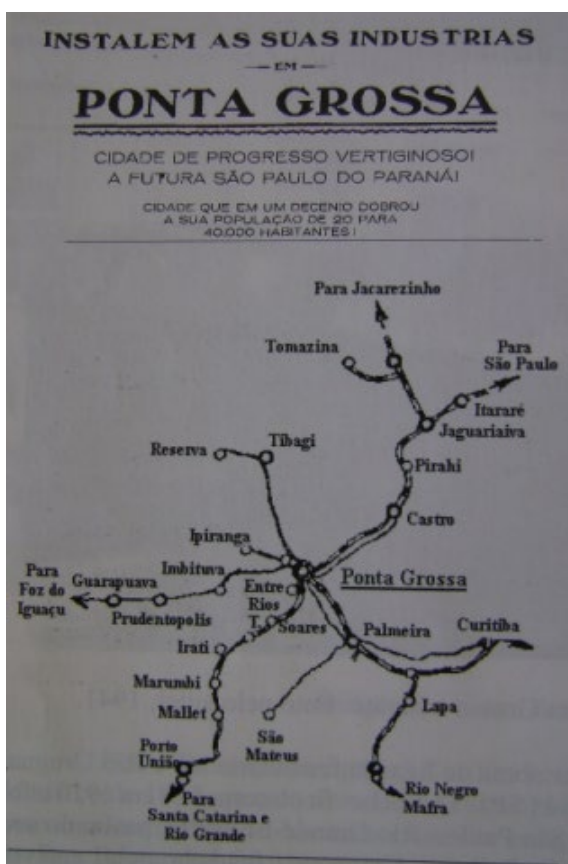
Nesse sentido [...] é que introduzi na discussão um ângulo mais próximo, o de examinar o próprio trabalho do historiador nessa teia, e o de inquirir a relação de proximidade que estabelecemos com o fato. Desenvolvi parte desse esforço em um ângulo muito preciso: o vínculo a unir a reflexão sobre o passado herdado a nossas próprias lutas.¹¹

¹⁰ Idem, p.18.

¹¹ Idem, p.20.

A presença da ferrovia - (em 1893 a Estrada de Ferro do Paraná conectou a cidade com a Capital do estado e ao litoral paranaense e em 1896 a Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande) - reconfigurou a cidade de Ponta Grossa em ponto obrigatório de passagem de pessoas e mercadorias que se deslocavam pelo Paraná e da região sul para o sudeste do Brasil.

Ela também atraiu trabalhadores imigrantes e de diversas regiões do país, propiciou a intensificação das atividades econômicas e a adoção de alguns hábitos presentes em outros centros urbanos daquele período. E em consequência, fortaleceu importância da cidade no cenário regional como podemos apreender da imagem de propaganda veiculada sobre a cidade na década de 1940 e que a intitulava: “A futura São Paulo do Paraná”



Propaganda de Ponta Grossa: A futura São Paulo do Paraná, década de 1940.¹²

¹² LANGE, Francisco Lothar Paulo. *Os Campos Gerais e sua princesa*. Curitiba: Copel, 1998, p184.

Como veremos a seguir, esses fatos contribuíram para que a maioria dos estudos e reflexões produzidos durante o século XX sobre a cidade de Ponta Grossa, dentro e fora do campo da historiografia, tomassem a chegada da estrada de ferro como um fator decisivo na conformação urbana, econômica e política da cidade. Evidentemente, tal assertiva consolidou-se numa memória que articulou e articula o auge das atividades ferroviárias ao apogeu da própria cidade que teria ocorrido principalmente até o final dessa mesma década de 1940.

Todavia os sentidos atribuídos ao passado nunca aparecem desconectados dos dilemas do tempo presente. Partindo desse pressuposto, aventamos a tese de que as memórias forjadas em torno do desmantelamento e da decadência da ferrovia pelos diferentes sujeitos sociais poderiam configurar-se no reverso das representações criadas em torno do seu auge. Investigar tal perspectiva demandou o diálogo com as memórias construídas principalmente em torno da chegada e do auge da ferrovia em Ponta Grossa, entendendo que a discussão sobre o desmonte e a privatização da ferrovia e seu impacto na vida dos trabalhadores ferroviários e na cidade como um todo não poderia ser dimensionado se não avaliássemos como a representação do auge e do *boom* ferroviário fora construída e tornara-se parte da história da cidade.

Assim escolhemos investigar os documentos de época de modo a perceber como a chegada e a presença da estrada de ferro na cidade foram registradas pelos vários agentes sociais envolvidos, na tentativa de captar suas inúmeras significações.

Simultaneamente, estabelecemos um diálogo com a historiografia local a fim de indagar quais os sentidos construídos para a ferrovia na história de Ponta Grossa, esmiuçando a intrincada dinâmica de criação, questionamento e cristalização de conceitos.

Ao refletirmos sobre essas questões, nos deparamos com um elemento crucial na análise das memórias constituídas em torno da chegada da ferrovia em Ponta Grossa: a tese da localização geográfica privilegiada que teria permitido e facilitado sobremaneira a instalação dos trens e trilhos na cidade e mesmo na região. A afirmação de que Ponta Grossa foi/é um encontro de caminhos, uma **cidade encruzilhada**:

O hotel onde fiquei acha-se na parte antiga da cidade, parte cuja área eu já conhecia de outros tempos e que não é nada sedutora. Ainda nos fala da alma meio dorminhoca e pesadona do antigo vilarejo que foi isto. Como tínhamos combinado andarmos

juntos, não quis afastar-me para muito longe. Assim o que vira até aqui servia apenas para mascarar o que valia a pena ser visto. Agora verifico: tem-se construído muito em Ponta Grossa¹³ Decisivo mesmo para a vida da cidade encruzilhada foi a inauguração da estrada de ferro [...] em 1889 inaugurou-se a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, com oficinas de manutenção em Ponta Grossa. Esta situação de entroncamento ferroviário fez com que Ponta Grossa entrasse no século XX com o pé direito [...] O progresso veio.¹⁴

A primeira citação faz parte de uma obra escrita em 1913, pelo intelectual paranaense Nestor Vitor, como resultado de suas observações e impressões em visitas realizadas a várias cidades do Paraná (entre elas Ponta Grossa), no início do século XX e a segunda é de autoria de Eno Wanke, cuja obra se integrou como fonte à historiografia local.

Dos escritos destes autores emergem duas ideias poderosas sobre a história de Ponta Grossa: a de cidade-encruzilhada e a da chegada das ferrovias como fator decisivo para o seu desenvolvimento urbano.

Ambas se constituem nas passagens mais citadas nos trabalhos, principalmente os realizados por historiadores sobre a cidade de Ponta Grossa e seu processo de urbanização. Em quase todas as leituras realizadas, essas citações corroboram o ponto de partida plenamente aceito, de que a cidade, no início do século XX, vivia um processo evidente de crescimento e desenvolvimento urbano. À percepção desta cidade que abandonava “a alma dorminhoca e meio pesadona do antigo vilarejo” une-se a constatação de que esse despertar foi causado pelo barulho dos apitos dos trens.

Contudo, mais do que questionar se essas citações correspondem ou não ao processo vivenciado pela cidade nesse período, o que nos impressiona é a sua recorrência em quase todos os trabalhos de pesquisadores realizados dentro ou fora do âmbito da história.

Partirmos do pressuposto de que a historiografia também produz memórias, versões autorizadas ou leituras majoritariamente aceitas de determinados processos históricos. Então, essas citações frequentes merecem discussão e talvez possamos iniciá-las não pelo questionamento sobre a história

¹³ SANTOS, Nestor Vitor dos. **Terra do Futuro** (Impressões sobre o Paraná). Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 1996, p.214.

¹⁴ WANKE Eno Teodoro. **O Vôo da Pombinha**. Ponta Grossa, 1964, p.76.

da ferrovia na cidade, mas sobre a maneira como a história dessa cidade foi/é contada e qual o papel da ferrovia dentro dela.

Ao estabelecermos um diálogo com a historiografia local e indagarmos quais os sentidos construídos para a ferrovia na história de Ponta Grossa, analisamos a intrincada dinâmica de criação, questionamento e cristalização de conceitos.

Trata-se de uma memória construída, posta em circulação, e não sem disputas, majoritariamente aceita como a história da ferrovia na cidade, como denotam dois escritos bem recentes. O primeiro publicado pela Prefeitura Municipal de Ponta Grossa em seu site oficial acessado em setembro de 2019 e o segundo em uma entrevista publicada pela Revista Nuntiare do Curso de Jornalismo da UEPG em dezembro de 2018:

Foi com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro, que Ponta Grossa se tornou um grande centro comercial, cultural e social. A ferrovia transformou a cidade em um grande entroncamento, destacando-se na Região dos Campos Gerais e no Paraná.¹⁵ “Ponta Grossa é, por definição, uma “cidade-encruzilhada”. Cinco ramais ferroviários a servem e, mesmo agora que os trechos urbanos de ferrovias foram erradicados, a presença histórica dos trilhos é muito forte: não somente o parque central onde se localizou um dos maiores entrepostos ferroviários do país, mas especialmente os antigos ramais de Uvaranas e Oficinas ainda têm presença marcante”, detalha Joel Larocca Junior, Engenheiro, Arquiteto e Urbanista, além de pesquisador de Planejamento Urbano, Habitação de interesse social e Custos de Urbanização.¹⁶

Assim, a representação da “cidade encruzilhada”, da “cidade encontro de caminhos”, do “grande entroncamento rodoferroviário do Paraná” tem sido ponto de partida e premissa naturalmente aceita na discussão sobre Ponta Grossa. A permanência dessa imagem encontrada em produções contemporâneas oriundas de espaços políticos e intelectuais importantes da tessitura de discursos e práticas sociais na e sobre a cidade atestam a força de tal construção.

¹⁵ **Prefeitura Municipal de Ponta Grossa.** <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/pontagrossa>. Acesso em 30/09/2019.

¹⁶ OS FLUXOS dos Campos Gerais: como a cidade encruzilhada concentra diferentes trajetos. **Revista Nuntiare.** Dezembro de 2018 <https://nuntiare.sites.uepg.br/2018/12/12/os-fluxos-dos-campos-gerais-como-a-cidade-encruzilhada-concentra-diferentes-trajetos/>. Acesso em 30/09/2019

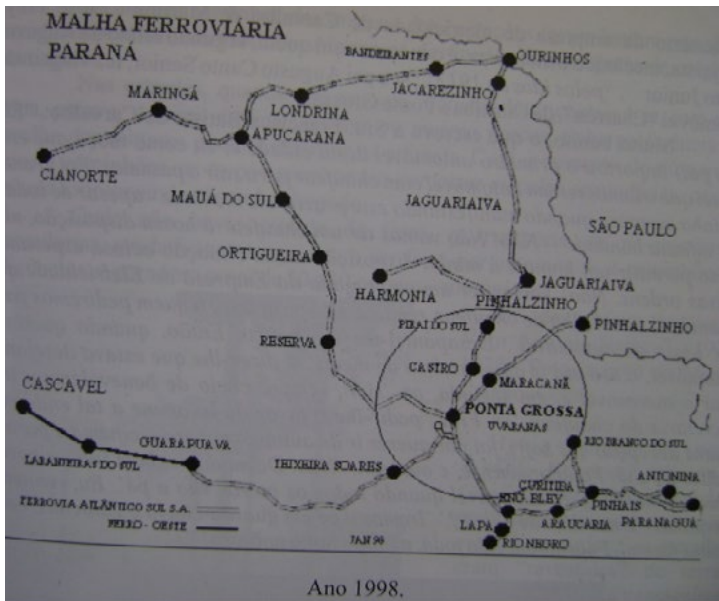
Ousamos afirmar que essa interpretação histórica da cidade se constitui em uma das memórias mais poderosas sobre Ponta Grossa e que sua existência tem corroborado os discursos articulados e rearticulados sobre ela, de forma a embasar boa parte das estratégias políticas e econômicas de desenvolvimento urbano ao longo das últimas décadas, inclusive, aquelas que trataram de minimizar e/ou erradicar a presença ferroviária do centro da cidade antes mesmo do processo de privatização em 1997.

Por isso a indagação: Como se constrói a imagem de uma cidade como encruzilhada? A que projetos essa construção podia/pode interessar?

Partimos do pressuposto de que - longe de apenas evidenciar ou legitimar uma “feliz” coincidência geográfica como fato inequívoco e fundante da história da cidade - essa imagem encobriu um processo histórico cheio de interesses e conflitos, em que se imbricaram a legitimação de alguns projetos de desenvolvimento urbano e silenciaram-se outros.

Não obstante, ao nos depararmos com os mapas dos traçados ferroviários e rodoviários da cidade, é evidente a condição de entroncamento, ainda atualmente, como demonstra o mapa abaixo referente ao ano de 1998:

Figura 01: Mapa dos Traçados Ferroviários no PR, 1998¹⁷



¹⁷ LANGE, Idem, p. 185.

Para a historiadora Célia Rocha Calvo, os entroncamentos atuam como marcadores simbólicos, pois expressam o modo pelo qual a cidade se organiza no espaço.

O plano inscrito nesses registros tem como função fornecer orientação e propagandear seus espaços. Ao olhar a cidade pelos ângulos dos mapas e guias, é possível dizer que esses instrumentos estimulam a imaginação de quem está à procura de um lugar destino, pois os mapas carregam em si um conjunto de informações que, ao mesmo tempo, formam uma imagem sobre o território onde se situa a cidade angulada, tanto nos referentes daqueles que o produziram como daqueles que buscam nesses mapas orientar-se no espaço.¹⁸

Essa percepção ajudou na problematização da imagem de Ponta Grossa como uma cidade-encruzilhada. Aventamos que, possivelmente, foi através da implantação de projetos viários, fossem eles rodovias ou ferrovias, que Ponta Grossa se articulou geograficamente na região e no Estado como um entroncamento.

Contudo, tal articulação se deu ao longo de um processo histórico cheio de disputas que, ao se materializarem na forma de obras e traçados de estradas, ratificaram a posição estratégica. Nesse sentido, a pretensa naturalização de uma cidade encruzilhada pode ter encoberto conflitos sociais mais profundos ao longo da história pontagrossense.

Para a historiadora Carmencita Ditzel¹⁹ a imagem da cidade-encruzilhada vincula e/ou justifica o processo de crescimento e desenvolvimento urbano de Ponta Grossa a uma localização geográfica privilegiada e estratégica. Isso nos interessa de modo especial porque a chegada e permanência das duas estradas de ferro (Estrada de Ferro do Paraná e Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande) foi e continua sendo, muitas vezes, lida e compreendida a partir desta chave de interpretação.

Em 1964, Wanke escreveu um texto de 13 páginas intitulado *A Encruzilhada do Paraná*. A representação da cidade como a encruzilhada do Paraná foi incorporada de forma quase universal à história da cidade e

¹⁸ Calvo, Célia Rocha. CALVO, Célia Rocha. **Muitas memórias e Outras histórias de uma cidade: experiências e viveres lembranças de viveres urbanos – Uberlândia, 1938-1990.** São Paulo: Programa de Pós-graduação em História - PUC-SP, 2001. Tese de Doutorado, p.36.

¹⁹ DITZEL, Carmencita de Holleben Mello. **O Arraial e o Fogo da Cultura: os euclidianos ponta-grossenses.** Ponta Grossa, UEPG, Dissertação de Mestrado, 1998.

influenciou vastamente a historiografia produzida sobre ela, sem que se chegasse, de fato, a questionar quais as raízes de tal construção.

Pensamos, entretanto, que tal imagem é uma das mais poderosas ferramentas de produção de uma determinada memória sobre a cidade e mesmo sobre a região dos Campos Gerais. Ligada a projetos políticos de setores sociais, ela funcionou como uma alavanca que deveria legitimar e ratificar a “natural” e incontestável preponderância econômica e política na região e no estado do Paraná.

Contudo, a naturalização de determinado fenômeno social esvazia o processo histórico de seus conflitos e incoerências, oculta sujeitos e interesses, impedindo que se possa ler a história de grupos, lugares ou eventos sobre a perspectiva daquilo que realmente é todo o “acontecer” social: um amplo e complexo processo de disputa.

Sendo assim, dialoguemos um pouco mais com o texto de Wanke:

Ponta Grossa é uma cidade nascida e criada a beira da estrada [...] Entroncamento rodoviário e ferroviário **cumpr** um destino de encruzilhada, de entreposto comercial, de foco de irradiação industrial e cultural [...] desde o princípio do Brasil, o terreno dos Campos Gerais [...] foi propício a passagem de caravanas, das bandeiras, das tropas de carroções, dos trilhos da estrada de ferro, da fita negra de asfalto [...] E Ponta Grossa tornou-se a encruzilhada de todos esses caminhos.²⁰

Devemos observar que o “destino de encruzilhada” justifica o de entreposto comercial e foco de irradiação industrial e cultural, ou seja, “a encruzilhada de todos esses caminhos” só pode ser percebida na medida em que produz condições sociais, econômicas, políticas e culturais determinadas. A condição de cruzamento justifica, explica e/ou legitima toda uma série de características da cidade e de seu desenvolvimento histórico.

Como demonstra o mapa²¹ abaixo e já foi fartamente documentado por pesquisadores²²; a constituição inicial da cidade de Ponta Grossa, situada no

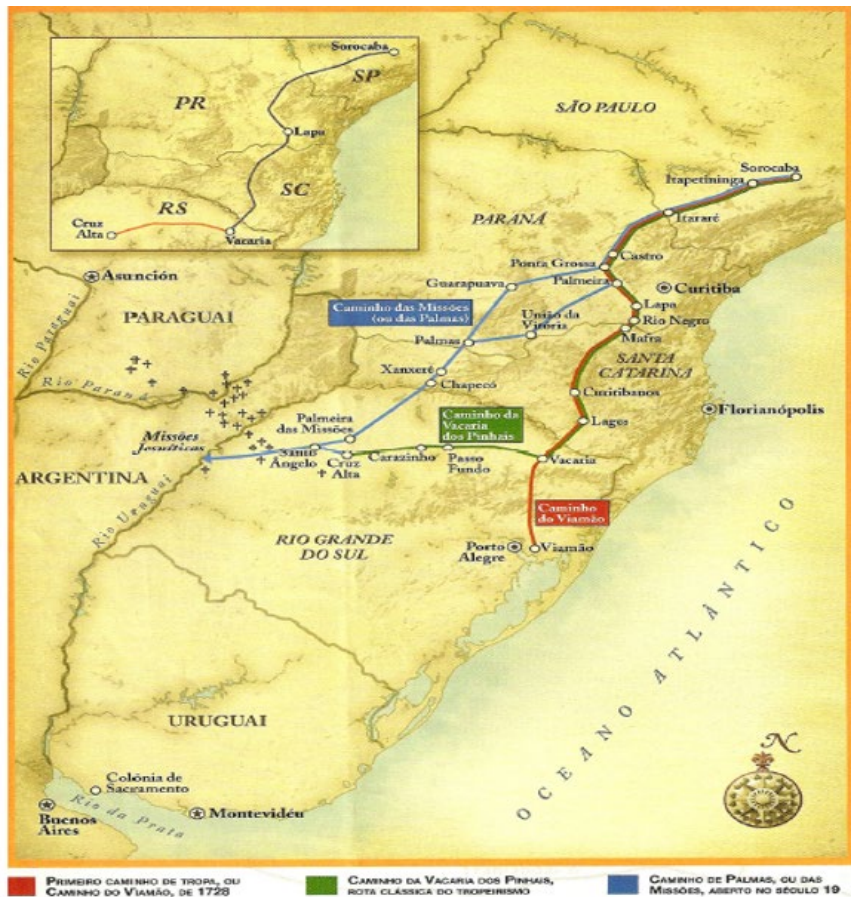
²⁰ WANKE, Eno Teodoro. **A Encruzilhada do Paraná**. Mimeo: Ponta Grossa, 1964.grifo nosso.

²¹ Mapa da região “cortada” pelos caminhos (2007). Revista Globo Rural, Edição Especial, fascículo 1:1; apud ZUCCHERELLI, Moara. **A Rota dos Tropeiros – Projeto Turístico na Região dos Campos Gerais: um olhar antropológico**. Curitiba, 2008, p.13.

²² Entre outros, destaco principalmente: CHAVES, Niltonci Batista. **A Cidade Civilizada**. Discursos e representações sociais no jornal Diário dos Campos – década de 1930. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2001; DITZEL, Carmencita de Holleben Mello; SAHR, Cicilian Luiza Löwen. **Espaço e Cultura. Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2001; GONÇALVES Maria Aparecida Cezar; PINTO Elizabete Alves. **Ponta**

centro-sul do Estado do Paraná, na região denominada Campos Gerais está vinculada à atividade do tropeirismo que, durante os séculos XVII, XVIII e XIX, deu origem a inúmeras cidades em todo o sul e sudeste do país: Ponta Grossa, Vacaria, Lajes, Palmas, Lapa, Castro, Sorocaba, entre outras.

Figure 03: - Mapa da região cortada pelos caminhos (2007).²³



Grossa: um século de vida (1823-1923). Ponta Grossa: Kluger Artes Gráficas LTDA., 1983; MONASTIRSKY, Leonel Brizola. **Cidade e Ferrovia:** a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa. Florianópolis: UFSC, 1997. Dissertação de Mestrado; SILVA, Edson Armando et al. **O povo faz a história. Ponta Grossa 1920 – 1945.** Relatório de Pesquisa. Ponta Grossa: UEPG, 1994.

²³ Legenda

- Vermelho: Primeiro Caminho das Tropas ou Caminho de Viamão, 1728.
- Verde: Caminho da Vacaria dos Pinhais, Rota Tradicional do Tropeirismo.
- Azul: Caminho de Palmas ou Caminho das Missões, aberto no século XIX..

Com sua história inicialmente ligada a essa atividade tropeira, às fazendas e a um ritmo de vida rural, Ponta Grossa, de acordo esses mesmos estudos, converteu-se, gradativamente, num considerável centro urbano dos Campos Gerais e, com a chegada das ferrovias no final do século XIX, reconfigurou-se em ponto obrigatório de passagem de mercadorias e de pessoas que se deslocavam pelo Paraná, fazendo praticamente desaparecer o antigo modo de vida constituído em torno do tropeirismo:

Todo e qualquer viajante, comerciante ou aventureiro que se dirigisse por terra de São Paulo para o extremo sul do país, nos finais do século XVIII e nos inícios do século XIX, deveria atravessar as terras da Comarca de Castro, alcançando o Bairro de Ponta Grossa, que se constituía à época, num local obrigatório de passagem, ligada que estava ao Caminho de Viamão [...] É assim que surge Ponta Grossa [...] como um povoado em função do caminho das tropas, e seus habitantes dispersos pelas fazendas irão no decurso do século XIX se concentrando e convergindo para o ponto mais central de seu território que se por um lado se restringe espacialmente, por outro se amplia socialmente²⁴

Obviamente, não se trata de contestar o que já foi objeto de tantas pesquisas amparadas em aporte documental. Nesse sentido, não contestamos o fato de que Ponta Grossa estar integrada ao Caminho de Viamão²⁵ influenciou seu desenvolvimento histórico. As evidências colhidas e discutidas a esse respeito não são meras ficções literárias. E não é objetivo dessa discussão negar ou confirmar a influência da localização geográfica no desenvolvimento da cidade.

O que estamos problematizando aqui é o processo de produção de memória, buscando compreender como essa localização geográfica foi apropriada em discursos que produziram representações e embasaram práticas específicas sobre a cidade ao longo de sua história.

Em outra ponta, é interessante também observar como a historiografia local refletiu e/ou reproduziu essa memória, uma vez que a premissa de que

²⁴ GONCALVES; PINTO, Idem, p 17-18. Segundo as historiadoras, outros caminhos também convergiam para Ponta Grossa. Um deles vinha da região missioneira do Rio Grande do Sul ligada a Corrientes na Argentina, que cortava o interior paranaense, atingia os sertões de Palmas, Guarapuava e Imbituva no Paraná e em Ponta Grossa alcançava o Caminho de Viamão, outra rota era a que se iniciava em Paranaguá (PR) alcançava Curitiba e no Registro de Iguaçu juntava-se ao caminho tradicional.

²⁵ O **Caminho do Viamão**, também designado como Estrada Real, partia de Viamão (RS), atravessava os campos de Vacaria, Lages, Curitibaanos, Papanduva, Rio Negro, Campo do Tenente, Lapa, Palmeira, Ponta Grossa, Castro, Piraí do Sul, Jaguariaiva, Itararé, alcançando Sorocaba, (SP).

boa parte da história da cidade se liga a sua localização estratégica aparece de forma mais ou menos elaborada em diversas passagens de trabalhos sobre ela realizados.

Para Carmencita Ditzel²⁶ essa representação da cidade construída por Wanke se repete em muitos textos e acaba incorporada ao imaginário local. Entretanto, é a própria historiadora que escreve o trecho a seguir em um artigo de jornal, em Edição Comemorativa aos 178 anos da cidade, festejados em 2001:

A importância da cidade provém em grande parte de sua localização estratégica: entroncamento rodoferroviário do interior do Estado ligando as principais regiões econômicas e os centros políticos [...] Primeiro as Tropas, depois a ferrovia. Ponta Grossa sempre foi local de passagem, uma cidade-encruzilhada.²⁷

Leonel Brizola Monastirsky, geógrafo e pesquisador da ferrovia na cidade e na região, também afirma na mesma linha:

A implantação de ferrovia contribuiu para que a sociedade ponta-grossense vivenciasse um rápido processo de modernização urbana. A atividade comercial aliada à localização estratégica, que sempre foi o referencial econômico da cidade dinamizou-se com o transporte ferroviário.²⁸

Trechos como esses se repetem em vários trabalhos. Todavia, o mais inquietante é a constatação de que, muito embora essa representação da cidade tenha norteado e servido de pressuposto, exercendo forte influência explicativa na produção historiográfica sobre o desenvolvimento urbano de Ponta Grossa desde o seu início, quando era, ainda, “caminho das tropas”; essa expressão “cidade-encruzilhada” só começa a aparecer, assim formulada, a partir de 1964. Uma pista para as possíveis razões desse fato pode vir do próprio texto de Wanke.

Ao abordar a história de Ponta Grossa, no decorrer do século XX, ele enfatiza a importância da chegada das ferrovias, da presença dos grandes engenhos de erva-mate, das indústrias de beneficiamento de couro e madeira,

²⁶ DITZEL, Carmencita de Holleben Mello. **Manifestações Autoritárias: O Integralismo nos Campos Gerais (1932 –1955)**. Florianópolis, SC: UFSC, 2004. Tese de Doutorado.

²⁷ Idem. A “cidade encruzilhada”. In: **Os Velhos Campos Gerais e a Nova Ponta Grossa**. Jornal Diário dos Campos. (dição Especial -178 Anos de PG) Set/2001, p.7A. grifo nosso.

²⁸ MONASTIRSKY, Leonel Brizola. **Cidade e Ferrovia**: a mitificação do pátio central da RFFSA em Ponta Grossa. Florianópolis: UFSC, 1997. Dissertação de Mestrado, p. 56.

das olarias, “pois não havia tijolos que chegasse”, e da enorme quantidade de gente de fora “atraídas pela promessa de bons negócios”, da instalação da energia elétrica e da água encanada, quando “a cidade atingiu sua maioridade” e a “encruzilhada do Paraná se iluminou definitivamente”. O autor conclui assim sua explanação: “A cidade se agigantou, tornou-se a segunda em população do Estado, e só recentemente, com o advento do Norte do Paraná, perdeu esta condição da qual tanto se orgulhava”.²⁹

É a menção ao advento do “Norte do Paraná” que nos ajuda a compreender por que a imagem da cidade encruzilhada surge justamente em 1964.

Ao analisar a década de 1950 e o papel de Ponta Grossa no cenário regional a partir desse momento, o historiador Niltonci Batista Chaves afirma que essa década foi fundamental para a formatação do Paraná, pois além de completar seu processo de ocupação, o estado assistiu à abertura de novas e importantes regiões, como o norte e o oeste e viu nascer centros de grande destaque, como Londrina e Maringá, que assumiram posições economicamente favoráveis, propiciadas principalmente pela produção de café e pela melhoria do setor rodoviário.

Nesse contexto, Ponta Grossa acabou sofrendo forte impacto, tanto na sua economia, quanto no seu prestígio político, pois os novos centros que despontaram no estado passaram a rivalizar com a cidade:

Se por um lado, ao iniciar a década de 1950, Ponta Grossa apresentava indicadores socioeconômicos capazes de mantê-la na condição de principal cidade do interior, por outro, os tempos eram de mudanças, e elas atingiram em cheio os Campos Gerais e sua cidade polo [...] no decênio 1940/1950, Ponta Grossa até então acostumada a reinar absoluta no interior do Paraná desde o início do século XX, passou a disputar espaço com outras cidades e isso influenciou diretamente os destinos da cidade.³⁰

Tal opinião também é partilhada pela historiadora Adriana Cançado em sua tese de doutorado, defendida em 2008³¹. Para a pesquisadora, houve

²⁹ Wanke, Eno Teodoro. **O Vôo da Pombinha**. Ponta Grossa, 1964, p.77.

³⁰ CHAVES, Niltonci Batista. **Do Centro Comercio e Industria ao Selo Social**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2006, p.85. grifo nosso.

³¹ O trabalho tem como objetivo estudar articulações entre o campo econômico e o político por meio da realização do concurso Rainha da Soja, realizado no decorrer da década de 1970 em Ponta Grossa, nos quais as jovens eleitas, pertencentes a famílias de reconhecido capital econômico e simbólico na cidade passavam a representar a indústria multinacional SANBRA, beneficiadora e exportadora de soja e a Prefeitura Municipal de Ponta Grossa.

deslocamento do eixo de importância para o norte do estado, instituindo na cidade de Ponta Grossa a ausência de símbolos capazes de ancorar e de objetivar as representações partilhadas coletivamente em relação às expectativas sobre ela, pois nesse período o tempo das ferrovias passou a significar o passado, e os anseios de progresso e desenvolvimento projetaram-se para novos símbolos, como a implantação de indústrias e rodovias. Assim sendo, a concepção de progresso, da qual a cidade sempre se alimentara, foi ressignificada³².

Reconhecida como importante entreposto ferroviário e comercial no decorrer da década de 1930, devido às ferrovias e ao comércio de erva-mate e madeira, Ponta Grossa perdeu esse lugar por múltiplos fatores. Dentre estes é possível citar o agravamento da crise erva-mate e madeireira, no sul e sudoeste paranaense e a consolidação do ciclo cafeeiro no norte do Estado [...] nos anos de 1940 e 1950, com a colonização do Norte e a intensa produção cafeeira, o eixo de importância deslocou-se para o Norte do Estado [...].³³

Essa perspectiva já havia sido abordada pelo geógrafo Leonel Brizola Monastirsky, para quem, embora já contando com alguns elementos urbanos importantes, a instalação das estradas de ferro, no início do século XX, trouxe um grande impulso ao desenvolvimento urbano de Ponta Grossa. A presença da ferrovia e da estrutura a ela pertencente dinamizou sobremaneira as relações econômicas e provocou mudanças no comportamento social e cultural dos ponta-grossenses, criando um processo que ele chama de “mitificação da ferrovia”. Contudo, o autor também afirma que, a partir dos anos 1950, ocorreu uma mudança significativa no papel desempenhado pela cidade de Ponta Grossa, devido a alterações na dinâmica de transportes no Brasil:

[...] Ponta Grossa viu diminuída sua função de entreposto comercial. Com as rodovias, outras cidades do estado passaram também a desempenhar a função de centro de convergência de vias de transportes, diluindo a exclusividade e importância que Ponta Grossa detinha por fazer parte da estrutura ferroviária [...] A cidade teve seu processo de desenvolvimento desacelerado,

³² Esse processo de ressignificação não ocorreu apenas em Ponta Grossa. Estudos apontam dinâmica mais ou menos semelhante em outras cidades brasileiras. O exemplo da cidade de Criciúma em Santa Catarina é bem interessante e foi trabalhado em NASCIMENTO, Durval do. **As Curvas do Trem: A presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. (1880-1975) cidade, modernidade e vida urbana.** Criciúma: UNESC, 2004.

³³ CANÇADO, A. M. **Majestades da Cidade Princesa:** Concurso da Rainha da Soja de Ponta Grossa, Paraná (1970-1980). Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008. Tese de Doutorado, p.81-82.

encontrando muitas dificuldades de adaptar-se a nova ordem econômica que tomou conta do estado [...].³⁴

Numa leitura atenta de um artigo publicado no *Boletim da Associação Comercial de Ponta Grossa - ACIPG*, no ano de 1967, sugestivamente intitulado *A Hora de Plantar Chaminés*, essa proposição se fortalece. O texto esboça um estudo sobre a situação do desenvolvimento paranaense, particularmente após o advento do café no norte do Paraná e destaca o extraordinário crescimento da região a partir de 1954, mas salienta a incapacidade do executivo paranaense de promover a integração das “duas grandes economias do estado”, ou seja, entre o norte paranaense e o eixo Curitiba - Ponta Grossa.

Ainda de acordo com a matéria, o eixo Curitiba - Ponta Grossa havia se beneficiado da dinâmica da economia cafeeira, através da renda trazida para o mecanismo bancário, comercial e de administração pública, além de participar do fornecimento de produtos manufaturados e de alimentos para a imensa leva de migrantes que chegavam à região cafeeira.

Entretanto, o mesmo documento ressalta os limites da cafeeira, provocado pelas violentas flutuações, devido ao fenômeno das geadas no estado e à oscilação nos preços internacionais. Essa instabilidade indicava a possibilidade de um retrocesso no desenvolvimento econômico paranaense, uma vez que este se alicerçava fortemente no setor primário e tinha 30% da sua renda no café.

A saída para o fortalecimento seria a criação de uma estrutura econômica mais estável, e isso só poderia ser possível com a diversificação da produção agrícola e com a implantação de novos ramos industriais perfeitamente viáveis em outras regiões.

Nesse sentido, seria necessária a formação de polos de desenvolvimento industrial, com pequenas, médias e grandes indústrias destinadas a atuar como empresas de desenvolvimento estadual e nacional.

Assim sendo, após examinar exaustivamente os diversos fatores da infraestrutura do mercado consumidor, a disponibilidade de matéria-prima, de água e de energia elétrica, além de meios mais adequados de transporte e comunicação, a Comissão Interestadual da Bacia Paraná - Uruguai havia fixado a implantação de um “polo de desenvolvimento” no eixo Curitiba - Ponta Grossa, principalmente porque a economia do norte paranaense se constituía

³⁴ MONASTIRSKY, Leonel Brizola. “A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa”. In: DITZEL, Carmencita de Holleben Mello; SAHR, Cicilian Luiza Löwen. *Espaço e Cultura. Ponta Grossa e os Campos Gerais*. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2001, p.48.

numa unidade bastante autônoma, ligando-se mais à economia de São Paulo. A Comissão concluíra que a instalação de um polo de desenvolvimento na região cafeeira seria um “elemento marcante desta distinção” e criaria obstáculos para uma “efetiva integração econômica e política do Paraná”. Justamente a partir desse momento, começamos a entender os objetivos da argumentação e da análise de conjuntura tecidas até então pois, com o subtítulo *Situação Privilegiada*, o texto continua:

Contando com estradas rodoviárias e ferroviárias para todas as regiões do Estado e para os demais centros importantes da economia nacional como São Paulo, Guanabara e sul do país, a cidade de Ponta Grossa teria forçosamente que ser colocada em situação prioritária em qualquer plano nacional de desenvolvimento econômico e industrial. A produção agropecuária do Município [...] permanece estacionária, devido a baixa produtividade de suas terras [...] A criação de uma sólida estrutura industrial na região central do Estado representará a garantia da integração econômica e social do Paraná expandindo o desenvolvimento para o espaço vazio existente entre as duas grandes regiões econômica representadas pela região de Curitiba e do Norte Paranaense.³⁵

Sublinhamos alguns trechos nos parágrafos acima tendo em vista que eles tecem a rede de argumentação que nos permite visualizar as preocupações e interesses em jogo naquele momento. O fato de a Associação Comercial elaborar e divulgar um texto como esse para a classe que ela representava expõe a leitura realizada sobre a nova situação da cidade no contexto estadual.

O texto visava organizar e legitimar uma estratégia que permitisse à cidade sair do ostracismo no qual se encontrava. Há que se dizer que tal ostracismo era tanto econômico quanto simbólico. Embora no início da argumentação Ponta Grossa seja colocada como componente do segundo eixo da economia estadual, logo na sequência há referências à existência de vazios econômicos entre Curitiba e o norte paranaense. Nesse contexto, Ponta Grossa (leia-se a classe comercial e industrial representada pela ACIPG) anseia tornar-se polo de desenvolvimento industrial, de forma a ajudar a sanar o desequilíbrio e os desníveis existentes na economia do estado.

Para legitimar essa pretensão, a situação geográfica privilegiada e estratégica constituiu-se, mais uma vez, em argumento capaz de alçar Ponta

³⁵ A HORA de Plantar Chaminés. **Boletim Informativo da ACIPG**. Ponta Grossa, março/abril de 1967, p.02, grifo nosso.

Grossa a uma posição “forçosamente prioritária” em qualquer projeto de desenvolvimento nacional e estadual, pois só ela seria capaz de integrar as duas regiões do estado e suprir os vazios existentes. Contudo, mesmo com essa situação incontestavelmente privilegiada, encontramos um município economicamente estacionário, carente na produção das riquezas tão importantes para o Paraná e capazes de colocar outras regiões em situação de destaque, mesmo que essas não se constituíssem em entroncamentos ferroviários e rodoviários.

Aliada a essas questões internas, a rearticulação do sistema de transportes no projeto do Estado Brasileiro forçou a cidade, que até então vivia da imagem de entroncamento ferroviário, a reforçar a ideia de que sua condição de entroncamento não se dava unicamente face à conexão com os trilhos das estradas de ferro, afinal toda a sua história poderia ser contada a partir de sua existência como “um encontro de caminhos”, o que justificaria a manutenção de sua condição de entreposto, apesar do advento do Norte do Paraná.

É possível, então, compreender a construção da imagem de Ponta Grossa como uma cidade-encruzilhada desde seus primórdios, como um dos muitos recursos materiais e simbólicos dos quais se lançou mão na tentativa de suprir o vazio econômico e político criado por essa inadequação do município aos novos tempos.

No fundo, essa imagem, construída justamente nesse momento, buscava traçar um elo de continuidade entre o passado, o presente e o futuro da cidade: o de entreposto comercial e foco de irradiação cultural e industrial no estado.

Ou seja, auge e decadência como faces opostas da mesma moeda. Ambas, elementos integrantes de uma mesma memória: o progresso inevitável de Ponta Grossa, graças à sua situação geográfica privilegiada; por isso, foi preciso primeiro desfazer-se dos carroções e do tropeirismo para justificar a chegada do trem, e depois arrancar os trilhos da cidade como sinal dos novos tempos, os da rodovia.

Ao analisarmos a construção da imagem da cidade-encruzilhada, avançamos para a afirmação de que as imagens do auge e da decadência da ferrovia na cidade, tal qual nós as retemos hoje, foram construídas basicamente no mesmo momento histórico, em resposta ao mesmo desafio: a necessidade de se recolocar como uma cidade importante, estratégica e moderna face às reordenações econômicas, políticas e culturais que se operavam no Paraná e no próprio país.

Afinal, uma localidade cujo grande referencial sempre havia sido uma condição ‘natural’ de entreposto comercial e cultural, devido à sua localização estratégica, não poderia, de forma alguma, ser excluída do novo mapa traçado dentro das diretrizes de desenvolvimento para o Brasil e para o Estado do Paraná, a partir dos anos de 1950.

A condição de “encontro de caminhos” seria retomada como forte justificativa para a manutenção ou para a rearticulação de uma posição de destaque político e econômico dentro do novo contexto estadual.

Todavia, seria possível afirmar que essa representação tão arraigada sobre uma cidade que existe, se faz, se autoexplica como uma cidade encruzilha/encontro de caminhos seja uma criação original de Teodoro Wanke? Creio que não.

Seria mais prudente afirmar que se, por um lado, a formulação teórica surge enquanto tal em 1964 e é posteriormente incorporada pela historiografia, assumindo, então, ares de conceito capaz de dar plausibilidade a toda a história da cidade, por outro, essa imagem existe há mais tempo.

Numa obra sobre a fundação de Ponta Grossa, publicada em 1943, de Pedro Novaes, encontramos indícios mais antigos dessa percepção que alia o desenvolvimento urbano ponta-grossense à sua localização estratégica:

O movimento comercial do Bairro, a importância de sua colocação, centralizando várias estradas, a afluência de moradores, a presença de fazendeiros abastados e capazes, concretisaram [sic] as aspirações dos moradores e impunham a necessidade do Bairro ser elevado à Freguesia [sic].³⁶

Não é possível afirmar com exatidão qual foi, de fato, a primeira vez que a imagem de cidade-entroncamento/encruzilhada apareceu. Para um historiadora, a despeito do que possam afirmar determinadas correntes pós-modernas que decretam a morte da história como discurso sobre o real, o caminho mais seguro, parece-nos, ainda é o das fontes. Por isso, na tentativa de apreender a maneira como essa imagem de cidade-encruzilhada toma foros de realidade e como a ferrovia é representada e se incorpora nesse imaginário, retrocedemos um pouco, com ênfase para alguns estudos capazes de ampliar o campo dessas problematizações.

³⁶NOVAES, Pedro. **A Fundação de Ponta Grossa**. Ponta Grossa: Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 1943, p.26-27., grifo nosso.

Desse modo, para visualizar um pouco da dinâmica da cidade antes e imediatamente após a chegada das duas ferrovias, e para dimensionar parte do impacto desse evento no cotidiano e na representação da localidade, recuamos às Atas da Câmara Municipal no período de 1888 a 1913, às páginas do jornal *O Progresso* nos anos de 1910, 1912, 1913 e 1915, e às Posturas Municipais de 1862, 1891 e 1915.

A pesquisa nas *Atas da Câmara Municipal* revelou que na última década do século XIX, correspondente justamente à instalação das duas estradas de ferro em Ponta Grossa, há poucas referências diretas à presença da ferrovia na cidade. Mesmo assim, a análise da documentação permitiu compor um quadro do município no qual as estradas de ferro se instalaram e isso também nos interessa.

Naquele contexto, a normatização do processo de urbanização é evidente; aparecem nas atas discussões frequentes sobre o Código de Posturas, bem como seus constantes reajustes a uma cidade que visivelmente se complexificava.

Preocupações com iluminação, limpeza e manutenção do Matadouro³⁷, do Mercado, da Cadeia Municipal e das ruas da cidade são constantemente debatidas pelos ‘camaristas’: “[...] as ruas da cidade que muitas delas, acham-se sujas e até encontra-se aves mortas como galinhas, corvos, bem como gatos, etc, etc”.³⁸

Também seria solicitada a criação de “direitos da municipalidade” sobre uma série de atividades comerciais: fábricas de vinagre, de erva-mate, de bebidas gaseificadas, serrarias movidas a vapor, comércios de secos e molhados, padarias, hotéis, vendedores ambulantes de frutas, de doces, de sorvetes, de refrescos e de outros produtos não especificados, vendedores ambulantes de calçados, de roupas feitas, de chapéus, mascates de fazendas, armarinhos e perfumarias. A essas petições se juntariam as concessões da Câmara para a abertura de fábricas de velas, de sabão, de banha, de fósforos, de produtos cerâmicos, charqueadas etc.

Entre 1898-1899, o camarista Teófilo Cunha propôs a taxaço municipal sobre uma série de mercadorias:

³⁷ Para compreender melhor a discussão sobre o Matadouro Municipal de Ponta grossa, recomendo leitura do trabalho: ROCHA, Lucas Ericksen da. **Passagens e Novas Fronteiras dos Abates: O matadouro Municipal de Ponta Grossa e a historicidade de matança animal centralizada.** Ponta Grossa, UEPG, 2015. Dissertação de Mestrado.

³⁸ ATA da Câmara Municipal de Ponta Grossa, dezembro de 1894.

Por cada quilo de queijo (ilegível) réis, por cada 15 kilos de crina 500rs, por cada couro de gado 200rs, por cargueiro de palmito 500rs, por cada 15 kilos de lã 500rs, por carneiro abatido no matadouro 500rs, por carneiro vendido no mercado, 500rs, por cargueiro de cal 100rs, por cargueiro de farinha de milho, por sexto [sic] de bananas que não sejam importadas pelo comerciante [...].³⁹

A documentação deixa entrever um pouco da cultura e do modo de vida dos ponta-grossenses, denotando hábitos e costumes, bem como uma dinâmica urbana em termos de prestação de serviços e de atividade comercial e industrial já considerável.

A existência de taxaço sobre os trabalhadores ambulantes pode indicar que suas atividades representavam uma parcela significativa da atividade comercial, a ponto de assinalarem possibilidades de ganhos para os cofres municipais; por outro lado, a tentativa de cobrir essas atividades comerciais, fossem elas informais ou não, se aliaram a referências constantes sobre a necessidade de os cofres públicos aumentarem sua arrecadação face às demandas da cidade.

Nesse conjunto, as referências à ferrovia aparecem articulando-a a certa dinâmica urbana já existente. Pelos indícios da documentação, não seria possível afirmar que a estrada de ferro funda essa urbanização; ela não a cria, mas sim a potencializa.

A presença da via férrea e de seu impacto vai tornando-se perceptível nos relatos sobre o cotidiano da cidade, nos afazeres de seus moradores, em suas formas de sobrevivência e de trabalho no comércio, nas pensões, nos hotéis, nos momentos de lazer e nas entrelinhas dos discursos e leis que, por sua vez, visam normatizar essa vida urbana.

A Câmara Municipal de Ponta Grossa decreta:
Artigo 1º: As pessoas que não tiverem estabelecimentos comerciais neste município e que trouxerem pela estrada de ferro ou por outro qualquer meio de condução (arros, café, assucar, aguardente, farinha de trigo, xarque, toucinho) para nesta venderem estão sujeitos ao imposto do art.28, 29 e 30 das Posturas Municipais [sic]

³⁹ ATA da Câmara Municipal de Ponta Grossa, fevereiro de 1898.

A Câmara Municipal abriu mão da indenização e cedeu a Cia Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande os terrenos necessários ao traçado, estação e (ilegível).⁴⁰

Entretanto, em 1910, a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande - EFSPRG resolveu fazer o prolongamento de seu leito para a cidade de Guarapuava, instalando ali um ramal ferroviário.⁴¹ O problema começou porque, ao invés de fazer partir de Ponta Grossa o ramal para Guarapuava, a Companhia resolveu fazer esse prolongamento a partir do quilômetro 178/179, distante 12 quilômetros de Ponta Grossa. Esse episódio foi retratado nas páginas do jornal *O Progresso*, como “Questão do Ramal de Guarapuava”⁴², causou grande impacto negativo nos ânimos ponta-grossenses e parece ter afrontado a autoimagem da cidade, ou pelo menos aquela condizente com os projetos de determinados setores sociais dela.

A leitura de reportagens publicadas, no calor do debate, que visavam denunciar o pretense absurdo da decisão da Estrada de Ferro, bem como o golpe que tal decisão causaria aos interesses da cidade constituem um ponto de observação privilegiado para as questões que aqui nos interessam.

[...] Cada vez mais cresce esse imperialismo de Ponta Grossa por uma razão de estratégia mercantil. Fadada pelas condições geográficas assenta-se ella entre três exércitos que se degladiam na concorrência mercantil – São Paulo, Rio (e em futuro próximo Rio Grande do Sul) [...] Ponta Grossa sendo um oásis entre vários commercios que concorrem, e sendo um verdadeiro sanatório commercial [...] é uma cidade exclusivamente, um entreposto de mercadorias e uma praça monetária. Assim sendo ella goza de um império muito maior do que ao primeiro aspecto parece ter. Um golpe que se lhe vibre vae [...] repercutir em outros centros.⁴³

Destaca-se já de início a argumentação sobre o “imperialismo” comercial da cidade em relação às demais graças a uma “fadada” leia-se “predestinada” condição geográfica. Em consequência desse mesmo imperialismo o

⁴⁰ Ata da Câmara Municipal de Ponta Grossa, 11 de agosto de 1894, p. 148.

⁴¹ Para analisar melhor o longo processo que envolveu a implantação dos trilhos da estrada de ferro na cidade de Guarapuava-PR e todas as representações e dilemas construídos em torno dessa expectativa, sugiro a leitura de: MELLO, Sílvia Gomes Bento de. **O Gigante e a Locomotiva: Projetos de Modernidade e Estratégias de Territorialização no Paraná (Guarapuava 1919-1954)**. Florianópolis: UFSC, 2003. Dissertação de Mestrado

⁴² Abordei esse episódio, de forma mais aprofundada no texto: “O Ramal de Guarapuava, o colono e o frete: disputas políticas e ambientais na construção da Cidade Encruzilhada (Ponta Grossa-1910). (não publicado)

⁴³ O RAMAL de Guarapuava. **O Progresso**, Ponta Grossa 25 de junho de 1910, p.02, n. 277.

trato das relações mercantis é apresentado como uma verdadeira trincheira de guerra. Essas afirmações desnudam com crueza a força dos interesses envolvidos e, acima de tudo, porque embora fale abertamente da “estratégia mercantil” que sustenta esse “imperialismo”, o autor naturaliza essa situação ao lançar mão, no decorrer do texto, de expressões tais como: “oásis”, “sanatório comercial”, “fadada por condições geográficas” entre outras. A afronta da decisão coloca então o Ramal com um “ladrão” das riquezas de Ponta Grossa e em um incompreensível desrespeito a uma posição geográfica privilegiada e naturalizada de entreposto comercial.

Ora o Ramal de Guarapuava vindo como um ladrão para um açude desviar o excesso de riqueza que aqui fica como um reservatório da vida comercial do interior do estado, tem logo por resultado a paralização do crescimento progressivo da cidade [...] Ponta Grossa sucumbirá, mas como nos velhos romances será defendida pelo seu galan, morrerá quando passarem por cima do cadáver do commercio ponta-grossense. Cá estamos.⁴⁴

Mais interessante ainda, é que já no final do extrato, num raro momento de explicitação de sujeitos, o autor declara ser o comércio ponta-grossense o galã que defenderia a cidade de anseios lesivos ao seu desenvolvimento.

Por outro lado, a justificativa da Companhia parecia basear-se em questões puramente técnicas da engenharia ferroviária, na facilitação do movimento de tráfego, pois, efetuar o prolongamento a partir de Ponta Grossa e dos próprios trilhos da Estrada de Ferro do Paraná, ela teria que subir uma rampa de 3% para vencer o nível da cidade. Tal procedimento prejudicaria o tráfego de importação pelo litoral, uma vez que aumentaria em quatro quilômetros a distância até Curitiba.⁴⁵

A pretensa mudança dos traçados ferroviários, intentada pela São Paulo – Rio Grande atuou como vigoroso propulsor nas articulações dos interesses econômicos locais em torno da defesa de Ponta Grossa na reafirmação de sua posição de domínio, de influência e de expansão econômica no interior do Paraná.

Contudo, aquela não fora a primeira vez que, de certa forma, a Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande cogitara construir seus traçados passando por outra cidade que não fosse Ponta Grossa. Em 1895, Antônio Roxo de

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ O RAMAL de Guarapuava. **O Progresso**, Ponta Grossa, 03 de novembro de 1910, n.333, p.01.

Rodrigues⁴⁶, o então diretor presidente da EFSPRG, realizou uma exposição para os acionistas da empresa em que destacava a conveniência da alteração do traçado do ramal da Estrada, fazendo-o partir de Ponta Grossa e não de Irati, e justificava:

Em primeiro lugar, partirá de um centro importante, como a cidade de Ponta Grossa, em que se acha o ponto terminal da Estrada de Ferro do Paraná, oferecendo, portanto, comunicação imediata com o porto de Paranaguá, o que não se dará com o primitivo traçado, que obrigará ir de Iraty, d'ahi seguir pela linha principal até Ponta Grossa, a fim de tomar a estrada de Ferro do Paraná [...].⁴⁷

Ainda que tal informação seja uma confirmação da conveniência da instalação do ramal da E. F. São Paulo – Rio Grande em Ponta Grossa, inclusive pela existência, aqui, do ponto terminal de outra ferrovia, a E. F. do Paraná, uma leitura a contrapelo pode nos levar à perspectiva de que Ponta Grossa não era naturalmente o local onde todos os caminhos se encontravam.

Outras cidades, como Irati ou Guarapuava, poderiam ter sido beneficiadas com a condição de centro comercial, favorecidas pela presença da ferrovia, se decisões muitas vezes oriundas de processos de disputas e tensões políticas não tivessem se engendrado.

Ou seja, a condição de entroncamento/encruzilhada da cidade não existiu desde sempre, naturalizada e incontestada graças a uma posição geográfica estratégica.

A cidade de Ponta Grossa foi se fazendo entroncamento no decorrer de um processo histórico marcado por múltiplas intenções e interesses e com ardorosas disputas em torno deles.

Em certa medida, o entroncamento ferroviário e rodoviário que a alça e a explica como cidade encruzilhada surge como fruto das articulações políticas e das disputas econômicas e simbólicas levadas a cabo por setores da sociedade ponta-grossense, ora contra, ora a favor dos interesses e projetos da própria Estrada de Ferro no início do século XX ou contra o advento do Norte

⁴⁶ Posteriormente, a Estação da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande em Ponta Grossa receberia o nome do Diretor Presidente Antônio Roxo de Rodrigues, ficando conhecida como Estação Roxo Roiz, que na verdade é um diminutivo de Rodrigues.

⁴⁷ **ARQUIVO PÚBLICO DO PARANÁ.** Exposição financeira e técnica sobre a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, apresentada pela Diretoria aos Senhores Accionistas, mai./1895. Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger. reg n. nº 017.

do Paraná na segunda metade deste mesmo século e ousamos afirmar persiste hoje na defesa de outro projeto de desenvolvimento urbano e econômico como pode ser evidenciado pelo trecho abaixo de recente matéria jornalística:

A importância do trecho rodoviário que corta os Campos Gerais para o agronegócio e o bom desempenho da economia brasileira pode ser comparada a dependência do equilíbrio entre o sol e a chuva para o desenvolvimento das lavouras. O título de maior de maior entroncamento rodoviário do país não veio à toa. Ao longo das últimas duas décadas, os trechos da BR376 (Rodovia do café), Br 277, PR 323 e PR 153 se consolidaram como o maior corredor de exportação do Paraná [...].⁴⁸

Nesse sentido, o posto de “encruzilhada do Paraná” nem sempre foi consenso. E conforme pudemos observar ao longo desse trabalho, de fato “não veio à toa”. Mesmo assim, a tese na qual se apresenta Ponta Grossa como uma cidade-encruzilhada, um entroncamento natural e que articulou a presença da ferrovia e depois das rodovias a essa pretensa posição geográfica estratégica tem sido uma das chaves de interpretação mais acionadas na análise de sua história.

Referências bibliográficas:

A “cidade encruzilhada”. In: **Os Velhos Campos Gerais e a Nova Ponta Grossa**. Jornal Diário dos Campos. (dição Especial -178 Anos de PG) Set/2001.

A HORA de Plantar Chaminés. **Boletim Informativo da ACIPG**. Ponta Grossa, março/abril de 1967.

BENJAMIN, Walter. “Sobre o conceito de História” (1940), in: **Magia e técnica, arte e política. Obras Escolhidas**. São Paulo: Brasiliense: 1985, Vol. 1, p. 22-232.

CALVO, Célia Rocha. **Muitas memórias e Outras histórias de uma cidade: experiências e viveres lembranças de viveres urbanos – Uberlândia, 1938-1990**. São Paulo: Programa de Pós-graduação em História - PUC-SP, Tese de Doutorado, 2001.

CANÇADO, A. M. **Majestades da Cidade Princesa: Concurso da Rainha da Soja de Ponta Grossa, Paraná (1970-1980)**. Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Tese de Doutorado, 2008.

⁴⁸ RODOVIAS Da Região impulsionam o agronegócio. **Diário dos Campos**. Agosto de 2018. <https://www.diariodoscampos.com.br/noticia/rodovias-da-regiao-impulsionam-o-agronegocio-do-br>. Acesso em 30/09/2019.

CHAVES, Niltonci Batista. **A Cidade Civilizada**. Discursos e representações sociais no jornal Diário dos Campos – década de 1930. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2001.

..... **Do Centro Comercio e Industria ao Selo Social**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2006.

..... **Manifestações Autoritárias: O Integralismo nos Campos Gerais (1932 –1955)**. Florianópolis, SC: UFSC. Tese de Doutorado, 2004.

..... **O Arraial e o Fogo da Cultura: os euclidianos ponta-grossenses**. Ponta Grossa, UEPG, Dissertação de Mestrado, 1998.

.....; SAHR, Cicilian Luiza Löwen. **Espaço e Cultura. Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2001.

GONÇALVES Maria Aparecida Cezar; PINTO Elizabete Alves. **Ponta Grossa: um século de vida (1823-1923)**. Ponta Grossa: Kluger Artes Gráficas LTDA., 1983.

KHOURY, Yara Aun.” Muitas memórias, outras histórias: cultura e o sujeito na história” In: **Muitas memórias, Outras Histórias**. São Paulo: Editora Olho d’ Água, 2004, p116-138.

LANGE, Francisco Lothar Paulo. **Os Campos Gerais e sua princesa**. Curitiba: Copel, 1998.

MONASTIRSKY, Leonel Brizola. “A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa”. In: DITZEL, Carmencita de Holleben Mello; SAHR, Cicilian Luiza Löwen. **Espaço e Cultura. Ponta Grossa e os Campos Gerais**. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2001.

..... **Cidade e Ferrovia: a mitificação do pátio central da RFFSA em**

Ponta Grossa. Florianópolis: UFSC, 1997. Dissertação de Mestrado.

NASCIMENTO, Durval do. **As Curvas do Trem: A presença da Estrada de Ferro no Sul de Santa Catarina. (1880-1975) cidade, modernidade e vida urbana**. Criciúma: UNESC, 2004.

NOVAES, Pedro. **A Fundação de Ponta Grossa**. Ponta Grossa: Prefeitura Municipal de Ponta Grossa, 1943.

OS FLUXOS dos Campos Gerais: como a cidade encruzilhada concentra diferentes trajetos. **Revista Nuntiare**. Dezembro de 2018 <https://nuntiare.sites.uepg.br>.

br/2018/12/12os-fluxos-dos-campos-gerais-como-a-cidade-encruzilhada-concentra-diferentes-trajetos/. Acesso em 30/09/2019

PIMENTEL, Júlio. Os muitos tempos da memória. *Projeto História*. São Paulo, (17), November, 1998, p. 206.

PONTA GROSSA abraça o futuro. **Diário dos Campos**. Set.de 2019. Caderno Especial. <https://www.diariodoscamos.com.br/especiais/niver-pg-196-anos>. Acesso em 30/09/2019

Prefeitura Municipal de Ponta Grossa. <http://www.pontagrossa.pr.gov.br/pontagrossa>. Acesso em 30/09/2019.

ROCHA, Lucas Ericksen da. **Passagens e Novas Fronteiras dos Abates: O matadouro Municipal de Ponta Grossa e a historicidade de matança animal centralizada**. Ponta Grossa, UEPG, 2015. Dissertação de Mestrado.

RODOVIAS Da Região impulsionam o agronegócio. **Diário dos Campos**. Agosto de 2018. <https://www.diariodoscamos.com.br/noticia/rodovias-da-regiao-impulsionam-o-agronegocio-do-br>. Acesso em 30/09/2019.

SANTOS, Nestor Vitor dos. **Terra do Futuro** (Impressões sobre o Paraná). Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 1996.

SILVA, Edson Armando et al. **O povo faz a história. Ponta Grossa 1920 – 1945**. Relatório de Pesquisa. Ponta Grossa: UEPG, 1994.

ESENTINI, Carlos Alberto. **A teia do fato: uma proposta de estudo sobre a memória histórica**. São Paulo: Ed Hucitec, 1997.

WANKE, Eno Teodoro. **A Encruzilhada do Paraná. Mimeo**: Ponta Grossa, 1964.

WANKE. E. T. **O Vôo da Pombinha**. Ponta Grossa, 1964.

Artigo recebido para publicação em 22/03/2023

Artigo aprovado para publicação em 15/05/2023