

## FERROVIAS, IMAGINAÇÃO E REALIDADE

Edilberto TREVISAN

Quando o governo norte-americano estuda a alternativa de uma "ponte ferroviária" de 80 km em substituição ao Canal do Panamá, a maravilha do século envelhecida pelo desenvolvimento da navegação marítima, e quando o Japão põe em operação uma linha ferroviária submersa de cerca de 30 km, temos que admitir que a era do caminho de ferro está longe de atingir o fim e ainda não perdeu o interesse como campo em que o homem, imaginando e realizando, aproveite as últimas conquistas técnicas.

É meio acaciano afirmar, mas poucas invenções humanas tiveram e têm um lugar tão destacado na história dos povos quanto as ferrovias, sem mesmo discutir se de efeito ou de causa. As ferrovias disputam posto com a bicicleta e com a navegação a vapor, que são também instrumentos humanos que ninguém ainda pensa em relegar para o monturo das coisas inservíveis.

A estrada de ferro distingue-se por uma hierarquia histórica, de efeitos tão acentuados que se fazem sentir mesmo quando os planos de uma construção não saíram do papel, da crisálida dos sonhos e da imaginação. Nesse caso, permanecem como registros de empreendimentos falhados, um somatório de razões estratégicas, políticas, geográficas e econômicas admitidas e defendidas num determinado momento, e cuja reconstituição posterior não significa perda de tempo, pois poderá auxiliar o reconhecimento dos andaimes históricos dessa mesma época e, talvez, inspirar e renovar pontos de partida para novos planejamentos. Afinal, nada de novo sob o sol.

Na Conferência de Algeiras, evento diplomático que se realizou em 1906, na cidade do mesmo nome, próxima a Gibraltar, na Espanha, os debates e as disputas sobre a partilha das colônias ao norte, oeste e sul do Saara levaram a um interessante projeto ferroviário, grandioso mas nada desprezível naqueles tempos eufóricos da anteguerra mundial. Trazia o objetivo de abrir a extensa costa africana à liberdade comercial dos povos vizinhos, apesar de ser fruto de guerrilhas

diplomáticas entre França, Inglaterra, Espanha e Alemanha. Impuseram a esse empreendimento internacional o nome de “Estrada de Ferro Ibero-Européia-Americana”, porque, partindo de Algeciras, unindo Tanger a Dacar na África, dali por navios rápidos até Pernambuco no Brasil.

Por esse sistemas misto de transporte marítimo-ferroviário, os passageiros europeus (quando ainda se pensava em passageiros), realizando os sonhos de Júlio Verne, chegariam à América, no caso Pernambuco, no tempo espantosamente curto de apenas cinco dias. Leve-se em conta que a era aviação apenas engati-nhava nos seus primeiros modelos desajeitados. O projeto teve boa aceitação, tanto que chegou a ser debatido no Congresso Internacional Ferroviário de Berna a soma de 700 milhões de francos para sua implantação, com trens rápidos, a 100 km horários e vagões de grande conforto e segurança. Sua viabilidade econômica parecia evidente pelo interesse direto da Espanha e principalmente da França e da Inglaterra, cujas colônias na costa ocidental da África ficariam ao alcance quase imediato das metrópoles, sem falar nos planos alemães sobre alguns territórios africanos. No mais, representava uma verdadeira ponta de lança estratégica sobre territórios brasileiros e suas matérias-primas, então já sob os planos de domínio da Brazil Railway Co., cujos planos de expansão no Brasil encontraram em Joaquim Nabuco um hábil negociador em Washington.

Felizmente ou infelizmente, a tempestade da Primeira Guerra Mundial e o posterior advento e desenvolvimento da aviação comercial sepultaram, talvez para sempre (nunca se sabe) essa ambiciosa iniciativa, que teria unido o Brasil ao coração da Europa, por uma via moderna de inegáveis conseqüências históricas. Mesmo hoje, no continente africano, ainda se encontra longe a realidade de uma ligação ferroviária entre Tanger e Dacar, largo trecho desértico que, na melhor das hipóteses, acolhe motoristas competitivos em ralis desmiolados. Não se pode negar, porém, que a “Estrada de Ferro Ibero-Européia-Americana”, sem ultrapassar o estágio da imaginação de seus idealizadores e sem atingir a fase concreta de construção, ficou como um dos registros históricos de sua época, em cujo contexto se insere, auxiliando a redescoberta do xadrez diplomático armado pela França e Inglaterra contra a Alemanha, com algumas compensações de volta à Espanha.

Caberia aqui refletir naquilo que se chamou de “pensamento não formulado dos sonhos”. De repente o homem se julga capaz de resolver os mais intrincados problemas, num estado de dormência e depois, como disse um filósofo, “ao despertar, tudo se esfuma”, como se aquela montagem de pensamento não suportasse a transposição em símbolos reais. Ao contrário do que se poderia julgar, é precisamente essa característica que torna grandes os projetos humanos, pois se integra à condição humana o pensar, não apenas em realidades do momento, imediatas, mas preocupar-se com necessidades “possíveis”, sob o estímulo de uma sensação futura ou, como se escreveu, “esta representação antecipada de um futuro representa imaginariamente algo que não existe para passar desta possibilidade à realidade ou seja, de potência ao ato”. Vemos assim que a todo e qualquer

ato humano corresponde obrigatoriamente uma fase imaginativa, preparatória, que, uma vez realizada, já será o futuro, uma espécie de período conjectural mais dependente da vontade puro do que as relações concretas.

Sob tais reflexões, talvez pudéssemos acrescentar uma fase imaginativa aos períodos classicamente admitidos do estudo, locação, construção e operação comercial na realização de uma ferrovia, algo assim como um tempo preparatório, de aliciamento de vontades, de reflexão, mas ainda não de condições concretas, pois, como se sabe, a toda obra importante de engenharia precede uma rigorosa inspeção de viabilidade econômica, técnica e até política.

Com raras exceções, a história tem apresentado essa fase preparatória e volitiva como a mais longa, a mais difícil, eis que nela operam a toda força as circunstâncias políticas divergentes, numa espécie de juízo irrecorrível do empreendimento. Quase sempre, as viabilidades técnicas e econômicas podem ser contornáveis pelo avanço tecnológico, mas os atoleiros políticos abrigam e exibem as muitas cruzes dessas quase realizações. Quando se pensou construir a *Noroeste*, linha de penetração estratégica recomendada pela experiência militar da Guerra do Paraguai, a fase preliminar arrastou-se de 1876 até 1905. Finalmente, foi construída. Há exceções, como a *Transiberiana*, estabelecida, segundo contam, pela vontade poderosa do czar que pôs a régua sobre o mapa e determinou o início dos trabalhos.

No Paraná, que mais de perto nos interessa, os primeiros trechos ferroviários, de modo geral, nasceram de movimentos de opinião longamente debatidos e se firmaram no exame amplo e amadurecido. A linha de Paranaguá a Curitiba teve um período gestatório de pelo menos três décadas. Colocada em operação com relativo sucesso, funcionou como incentivo de outros planejamentos e estes, por sua vez, também exerciam pressão para a expansão das primeiras linhas.

Antes mesmo do início da construção, em 17 de março de 1879, propôs o comendador Antônio Alves de Araújo, que liderava as aspirações de Antonina, a construção de uma via férrea, por tração animal ou a vapor, entre Antonina e Morretes, mas renunciou expressivamente a tais pretensões em 24 de janeiro de 1882. Havia outros meios para Antonina fazer valer os seus direitos. Em 27 de janeiro de 1883, comerciantes de Antonina, representados por David A. S. Carneiro, solicitaram o privilégio de uma linha de bondes entre Antonina e Morretes, pedido que chegou a ser transformado na lei nº 754, de 15 de novembro de 1883. Já em concorrência, foi o processo sobreestado pela presidência da Província, dando lugar a nova representação das classes interessadas de Antonina, que traz a data de 22 de março de 1884.

Mas eram apenas episódios na disputa entre Antonina e Paranaguá, cujo processo estertorava à medida que os trilhos avançavam na direção de Curitiba. Todas as aspirações esbarravam na concessão da companhia francesa, que incluía todos os pontos situados a 20 km da linha férrea, compreendendo

portanto toda a região de Antonina como área de sua competência contratual. A esta altura dos acontecimentos, Antonina procurava atrair para sua influência a vasta e riquíssima região do Assunguê e mais além em projetos que foram, sob um ponto de vista técnico, mais bem estruturados e concebidos.

Quais as principais estradas de ferro que convém construir ou prolongar nesta província e que precisam de auxílio do governo? Eis a indagação, em 1881, do Ministro da Agricultura do Império ao governo da Província do Paraná. Respondeu o engenheiro da província Francisco Antônio Monteiro Tourinho, profissional competente e experimentado nos vários setores de sua trabalhosa vida profissional no Paraná, com o relatório datado de 16 de agosto do mesmo ano, de mais de vinte páginas manuscritas, com todas as exigências de um diagnóstico técnico das condições oferecidas a novos empreendimentos ferroviários. Resumidamente, representa uma realidade do momento sob o ponto de vista do autor.

Para Tourinho, a província, contando com um vasto território com menos de um habitante para cada dois quilômetros quadrados, não dispunha de grandes centros populosos e produtores. Sua principal produção agrícola, a ervamate, se constituía numa riqueza disseminada e não centralizada ou concentrada, fatores altamente desfavoráveis à demanda do transporte ferroviário. À época, por sinal, o mercado ervateiro vinha apresentando baixa acentuada e constante. Apesar de tudo, com certa pitada de imaginação, assegurava Tourinho que “de modo nenhum pretendo insinuar que ela (a Província do Paraná) não merece os auxílios do estado para esses e outros melhoramentos. Pelo contrário, esperançado no grande futuro que as boas vias de comunicação e a colonização trarão a esta província, penso que, embora as estradas de ferro aqui não possam por enquanto ser objeto de especulação mercantil, deve o estado favorecer o mais possível a sua construção”.

Para o prolongamento que julgava necessário da linha de Paranaguá a Curitiba, propunha, como já o fizera antes, o vale do rio Piquiri, contrariando Lloyd e o capitão Palm, ao desprezar o desenvolvimento da linha pelos vales dos rios Ivaf e Tibagi, assim como também o rio Iguaçu até sua foz no Paraná. Neste particular era firme e sensata a posição de Tourinho, que o futuro havia de confirmar quando a via férrea, neste século, alcançou Guarapuava, para ele já “sede da mais interessante comarca da Província”. Como conciliar, porém, o prolongamento da linha tronco por uma faixa que se apresentava quase deserta com os pesados ônus da garantia de juros pelo governo? Tourinho, aderindo ao pensamento de Tavares Bastos, defende em sua exposição a conveniência de taxar os grandes latifúndios improdutivos à beira da nova estrada e primeiros beneficiários do transporte ferroviário. Matar dois coelhos com uma cajadada: restringir as grandes propriedades ociosas e suprir o Tesouro com meios de responder aos encargos da garantia de juros. Em 1881, segundo o pensamento de Tourinho,

ainda pairava muito pessimismo quanto à exploração comercial do transporte ferroviário, inclusive do trecho de Paranaguá a Curitiba. Era uma posição que coincidia com a de outras personalidades, entre as quais o historiador Capistrano de Abreu, presente às festas de inauguração desse primeiro trecho na Província, em fevereiro de 1885.

Não alude o relatório de Tourinho a uma das mais férteis e então promissoras regiões do Paraná, não apenas como centro importante de produção agrícola, mas com a possibilidade de operar como corredor natural de acesso para o norte da província, já destacado pela riqueza natural de suas terras, onde se estabeleciam colônias de nacionais e estrangeiros. Compreendia toda a zona do Assunguí, desde o rio Cachoeira até Castro, principalmente os terrenos da ex-colônia do Assunguí.

Outro engenheiro provincial, Constante Afonso Coelho, à frente da Diretoria de Obras Públicas, assim a descrevia: "Com bastante conhecimento dessa colônia que dirigi interinamente de julho a agosto de 1880, tempos em que ali fazia-se o estudo de uma estrada de rodagem que a ligasse ao mercado de Antonina, conhecedor de sua riqueza pela feracidade das terras e por muitos outros elementos naturais, suficientes para, quando explorados e utilizados, elevar-se em futuro próximo à altura de uma das mais importantes cidades da província, desde que disponha de uma viação rápida e econômica..." (Constante Afonso Coelho, informação datada de 27 de março de 1882). Em apoio de sua opinião, lembrava as enormes somas dispendidas pela província em estabelecimentos coloniais, como os da Cachoeira (Pietro Setraghi, Fanor Cumplido, Diogo Rodrigues de Vasconcelos), da ex-colônia Assungui, do Rio Pardo, afora os povoados de Serro Azul, Votuverava e terras adjacentes. A ligação direta com Curitiba fora sempre encarecida como imprescindível à sobrevivência de toda a região. Destaca um relatório da época que "tem sido o celeiro da capital e por falta de uma estrada acha-se a privilegiada zona impossibilitada de abastecer este mercado, preferindo os antigos colonos, que ainda ali existem, deixar inutilizar-se suas colheitas a sujeitar-se a prejuízos certos, determinados pelo alto preço que atingem as mercadorias, isso devido aos especuladores de transporte".<sup>1</sup>

Não admira, pois, que tantas tenham sido as concessões requeridas e obtidas para estradas de ferro sobre esse segmento da província, por onde também se abriria um corredor para Castro, Jaguariáva, São José da Boa Vista e outros pontos da província e fora dela. Deliberadamente ou não, alguns desses projetos fermentavam sob o litígio entre Antonina e Paranaguá por um terminal ferroviário, a essa altura já definido em favor desta.

Em 10 de dezembro de 1881, os engenheiros Olímpio Rodrigues Antunes, Manoel Timóteo da Costa, este qualificado como lente da Escola

---

(1) (Arquivo Público do Paraná, livro de Offícios 886, ano 1890, fls. 111).

Politécnica, e Horário Rodrigues Antunes pleitearam a concessão de uma estrada de ferro entre Antonina e Castro, passando pela colônia Assunguf, nas proximidades de Votuverava, mas não levaram avante esse projeto.

Por edital de 23 de maio de 1882, o engenheiro civil João Gonçalves de Araújo e Antônio da Costa Borlido, negociante na praça do Rio de Janeiro, requereram privilégio para uma ferrovia do porto de Antonina até a colônia Assunguf. Por avançar na zona de privilégio da linha de Paranaguá a Curitiba, houve protesto da companhia francesa. Os estudos do ramal de Morretes a Antonina, da Compagnie de Chemins de Fer Brésiliens, aprovados pelo decreto 8505, de 29 de abril de 1882, mostravam que Antonina, na extremidade de um desenvolvimento de pouco mais de 15 km, num raio de 30° com referência à linha tronco, ficava a 9 km dentro da faixa reservada pelo contrato da companhia.

Serviria a uma vasta região compreendendo as localidades de Pedra Preta, Ribeirão Grande, Ouro Fino, Bocaiúva, Campinhos, Tigre, Figueira, Mato Preto, Ribeira do Apiaf, Putunã e Capivari. O traçado partia de Antonina pela margem do rio Cachoeira, passando por Portão, Bairro Alto, Cotia, transpondo o rio Cachoeira, depois Boa Vista, Guabirotuba, Putufla, Bocaiúva, Pedra Preta, Mato Preto, Serro Azul, Sertão e colônia Assunguf. Futuramente, visava alcançar o Paranapanema e Mato Grosso, estabelecendo a mais curta diretriz entre este e o Paraná. O empreendimento era ambicioso.

Pela lei provincial 692, de 13 de novembro de 1882, o Comendador João Frederico Russell e o engenheiro Diogo Rodrigues de Vasconcelos obtiveram concessão de uma via férrea de Curitiba à Vila do Assunguf, com um ramal de um ponto entre Florestal e Arraial Queimado para o litoral, a 12 km da foz do rio Cachoeira, depois transferido para a barra do rio Curitibaiva. O parecer do engenheiro fiscal da companhia francesa, sempre solicitado em tais pedidos, foi taxativamente contrário ao ramal, apesar de favorável para a linha tronco. Por volta de 1889, a concessão da lei 692 já caducara.

Os mesmos João Frederico Russell e Diogo Rodrigues de Vasconcelos, pela lei provincial 839, de 9 de dezembro de 1885, garantiram concessão de uma via férrea, da estação já existente, de Piraquara, até o Arraial Queimado, passando pela Florestal, próximo à Graciosa, e Campina Grande. Depois desta, atravessaria o ribeirão Passa Sete os Montes, o ribeirão Monjolo, entrava na antiga estrada do Arraial, seguindo-se a praça do Arraial Queimado. A importância desta ferrovia estava principalmente na madeira de pinho, seu preparo e exportação. Destina-va-se a atravessar mais tarde o território do Assunguf e "entroncar-se com a Sorocabana", numa ligação fácil e direta com o Rio de Janeiro.

As duas concessões, a do Arraial Queimado e do Assunguf, cercavam todas as zonas fertilíssimas do Assunguf e da Ribeira num quadrilátero ferroviário. Apesar de tudo, perderam interesse após o falecimento do Comendador Russell, sem que seus herdeiros e sucessores conseguissem renová-las.

Originadas pelo entusiasmo com o futuro do Paraná, que a exploração comercial do trecho de Paranaguá a Curitiba plenamente assegurava, ou in-

centivadas pelo interesse de mais um terminal ferroviário em Antonina, na luta intermínua contra o monopólio ferroviário de Paranaguá, não cessariam na década de 1880 as tentativas ferroviárias. Estender-se-iam pela década seguinte, quase num desvario, já sob a atmosfera eufórica do Encilhamento, às vésperas dos dias de terror da Revolução Federalista.

Divergem os historiadores quanto à coincidência dos séculos históricos com os cronológicos e civis. Para Pedro Calmon, o século XVI começou em 1532 com a fundação de São Vicente; o XVII, em 1625 com a fundação da Bahia; o XVIII, em 1694, com a movimentação das minas; o XIX, em 1808, à vinda da família real portuguesa; e o século XX, balizamento guia destas pesquisas, em 1888-89, com a Abolição e a República. Mais radical, Heitor Ferreira Lima retroage o início do século XX para a década de 1870, com o fim da Guerra do Paraguai e a publicação do Manifesto Republicano, "como o ano que marcou o fim do Império e o surgimento dos instrumentos econômicos, políticos e sociais para a implantação da República".<sup>2</sup>

Os marcos históricos interessam ao estudo de nosso desenvolvimento ferroviário e à seqüência das concessões, frutos em última análise da mentalidade, das aspirações e do mecanismo governamental legislativo da época.

Sem preocupação com critérios absolutos, inatingíveis nesta área do co-nhecimento, poder-se-ia no entanto destacar nitidamente um primeiro período, ainda provinciano, como a época em que as concessões convergiam em feixe para a região do Assungú, ao norte da Capital, em territórios que se interpõem com São Paulo. Neste período, poderíamos até mesmo observar que o pensamento ferroviário corria atrás do progresso, procurando os espaços já colonizados na província.

Um segundo período coincidiu com a década de 1890, com a Abolição e a República, quando a expansão ferroviária se voltou para o interior, para o sertão, não apenas como efeito de uma explosão idealista de avarço para o oeste, como por efeito dos estudos e da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, um dos grandes troncos de ligação nacional. O primeiro Plano de Viação Nacional, do engenheiro Honório Bicalho, firmara parcialmente em 1881 uma diretriz para o sul, conjugando transporte fluvial e terrestre. Foi o segundo Plano de Viação Nacional ou "Plano Bulhões" que estabeleceu, no ano seguinte, o Grande Centro Sul terrestre, ligando o Rio de Janeiro ao Rio Grande do Sul. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, das margens do rio Itararé a Santa Maria da Boca do Monte calcava-se em linhas gerais nessa diretriz.

Ainda sob o Império, em 1888, o engenheiro João Teixeira Soares, prestigiado pela conclusão da linha de Paranaguá a Curitiba, obtivera essa concessão, que em 1893 transferiu à Companhia de Estrada de Ferro São Paulo-

(2) Calmon, Pedro - *História social do Brasil*, 3º tomo. São Paulo, Editora Nacional, 1939; Col. "Brasiliana", v. 173 - Lima, Heitor Ferreira - *Perfil político de Silva Jardim*. São Paulo, Editora Nacional, 1987. Col. "Brasiliana", v. 383.

Rio Grande, de que veio a ser presidente do Conselho de Administração. A rapidez dos serviços de levantamento topográfico e dos estudos, que muita contrariedade haviam de trazer àquele grande engenheiro pelo abuso do quilômetro garantido, permitiu a inauguração oficial do primeiro trecho, de Piraf à estação de Rebouças, no dia 1º de janeiro de 1900. Mas, não avancemos no tempo.

Antes mesmo de sua conclusão, passou a atuar como elemento catalisador para as concessões estaduais, menos importantes e secundárias, para as quais assumia o papel de “tronco geral”, servindo-lhe de ponto de apoio e referência, pelo menos no trecho paranaense. Com isso deslocava-se o pólo geográfico ferroviário para o interior do Estado, na direção de Guarapuava, norte do Estado, Mato Grosso e outros objetivos mais distantes. O acontecimento novo da *São Paulo-Rio Grande*, um grande corredor de passagem transversal (infelizmente, pouco mais que isso), adaptava-se como uma luva nos novos tempos da República. Havia ânsias por mudanças, mudanças sociais, políticas, legislativas, econômicas, como o caminho mais curto para atingir o que se chamou de “progresso impetuoso”. Ainda segundo Calmon, tudo se resumia numa palavra - “impaciência” -, que a fermentação imaginativa dos empreendimentos multiplicava e favorecia. Imperava a necessidade, ou digamos com Calmon, a “impaciência” pelo desenvolvimento rápido de nossas ferrovias, pelo avanço no rumo dos sertões, onde não encontrariam a colonização, mas deviam incentivá-la e promovê-la. Esses dois momentos não são cronologicamente conseqüentes ou estanques entre si. Ainda dentro do espírito provincial, algumas concessões avançaram por sobre o segundo período, sempre insistindo sobre a região da Ribeira e do Assunguf ou girando ao redor da capital.

Recomendado junto ao presidente do Paraná, em 14 de janeiro de 1890, o engenheiro civil José Francisco Cantarino requereu privilégio para uma estrada de ferro de Curitiba ao rio Pardo, no ponto de confluência com o Ribeira, pelos vales dos rios Barigui, Rocinha, Assunguf e Ribeira. Serviria às povoações de Botiatuva, Areias, Rocinha, Assunguf de Cima, numa extensão de 250 quilômetros.

Em 28 de janeiro do mesmo ano, o engenheiro civil Francisco de Almeida Torres requereu privilégio para uma ferrovia que, partindo de Curitiba, seguindo pelas vilas de Votuverava e Cerro Azul, alcançasse regiões ricas de minas de cal, madeiras de lei, cana-de-açúcar, fumo, algodão, frutas, feijão e milho, indo “terminar em um ponto da linha divisória de São Paulo, com um ramal para a cidade de Castro”.

Pelo decreto nº 35, de 3 de fevereiro de 1890, Henrique Braconnot e Cândido Alves Mourão do Vale receberam o privilégio de uma ferrovia, da capital, percorrendo os vales dos rios Assunguf e Ribeira e terminando nas imediações do porto de Apertados.

Pelo decreto nº 92, de 25 de junho de 1890, o engenheiro Diogo Rodrigues de Vasconcelos e Pedro Bernardes & Ribeiro, estes sucessores do comendador João Frederico Russell, receberam concessão para construir uma estrada de ferro, começando na baía de Antonina, em frente à cidade, seguindo pela margem esquerda do rio Cachoeira, em direção do rio Pardo, pela margem deste até a barra, cortando as cabeceiras do rio da Rocha, seguindo o ribeirão Mato Preto, transpondo o Ribeira, pelo vale do rio das Sete Quedas, atravessando o rio Claro, vale do rio Deserto, rio Jaguaricatu, Jaguariaíva, São José da Boa Vista, ribeirão dos Mineiros, rio das Cinzas, até os saltos na margem esquerda do Paranapanema, numa extensão de 508 quilômetros. Serviria aos moradores do rio Turvo, Pires, Pequeno, Cachoeira, Capela do Bom Sucesso e Cerro Azul, terminando nos Saltos do Paranapanema ou “aquele que mais próxima ficará à linha da Sorocabana”.

No exame deste contrato pela Diretoria de Obras do Estado, ocorreu uma nota pitoresca, aqui referida como sinal dos tempos. Como existisse um outro contrato na mesma diretriz, a Diretoria de Obras impugnou o pedido. Acontece que o contrato anterior, de interesse de Francisco da Costa Pinto, Joaquim Antônio de Loyola, José de Assis Teixeira e Ignácio da Costa Pinto, tinha como objeto a construção de uma picada que desse passagem pelo menos a dois cargueiros. A prevalência do caminho de cargueiros sobre o caminho de ferro, como pensava a Diretoria de Obras, evidenciava pouco conhecimento das leis (mesmo naquele tempo) e também insólita má vontade. Os concessionários da ferrovia assim reagiram: “Se os poderes públicos, cogitando de uma rede de caminhos de ferro, admitiram como norma que as linhas férreas pudessem cortar umas às outras, aproximarem-se ou partirem do mesmo ponto, como, pois, admitir que um caminho de cargueiros embarce a construção de uma ferrovia?” E criou-se assim uma discussão infinda, de que dá notícia nosso Arquivo Público.<sup>3</sup> Pela informação da Diretoria de Obras, não se baseava ela na legislação federal aplicável e claudicava no exame da matéria ferroviária, tanto que, pressionada nesta questão burocrática, acabou por desabafar: “A verdade que parece transparecer das alegações e insistências de requerente, em quem reconheço capacidade de dedicação ao serviço, é que um espírito de vaidade pretende a concessão de privilégio que não espera realizar”. Enfim, não era difícil ao diretor de Obras profetizar no caso.

Outras mais concessões foram pleiteadas para a região do Assunguá. Entre elas, a do decreto nº 112, de 12 de setembro de 1890, em favor de David Antônio da Silva Carneiro, para uma ferrovia de 0,66 de bitola, de Curitiba aos núcleos coloniais ao redor da capital, mas que pretendia também alongar-se até o território paulista. Também a de Joaquim Procópio Pinto Chichorro, para uma estrada de ferro de Cerro Azul às margens do rio Ribeira.

(3) Arquivo Público. Livro de Ofícios nº 889, fls. 21 verso.

Eram, porém, iniciativas sem qualquer estudo de campo e sem suporte técnico, levantadas ao sabor de conveniências pessoais, que não acrescentam nada à árvore imaginária de nossas estradas de ferro, tal como ficou desenhada sobre o então Eldorado paranaense - o Assunguf.

Outros ventos sopravam sobre o Estado do Paraná. Começava a tomar vulto a construção de *São Paulo-Rio Grande*. E a *Estrada de Ferro do Paraná*, que fora imaginada como um tronco ferroviário, a espinha dorsal da Província e do Estado, caminhava a passos largos para transformar-se em simples ramal daquela ferrovia, dela ficando como tributária de transportes e, pouco tempo depois, passando mesmo a integrar o conjunto de linhas daquela estrada, jurídica e comercialmente absorvida.

No momento, a *Paraná* inaugurava os trechos de Curitiba a Lapa (18 de novembro de 1891), Morretes e Antonina (18 de agosto de 1892. Seguir-se-iam Serrinha-Restinga Seca, em 1º de novembro de 1892; e Restinga Seca-Palmeira, em 13 de maio de 1893. A história reservava outros panoramas num futuro imediato.

Quando o Visconde de Taunay, já autor da *Retirada da Laguna* (1871), publicou no ano seguinte o idílio de *Inocência*, atribui-se ao imperador o gracioso moto de que os dois livros, o primeiro épico e pungente, e o segundo delicioso, para usar uma expressão de Amoroso Lima, a briram-se ambos num par de asas que haviam de librar o autor à fama. O tempo confirmaria a sobrevivência de ambos, preferidos talvez pelo equilíbrio de arte e ciência, imaginação e realidade. Como se sabe, Taunay não parou af. Escreveu dezenas de livros, proseando recordações agrestes de viagens pelo sertão brasileiro, guerra, romances, peças teatrais, crítica, biografias, memórias, num conjunto de brasilidade que enriquece qualquer biblioteca que se preze. Neles descreve com frescor a paisagem e a natureza do interior brasileiro, que tão bem conhecia, sem desprezar temas da cidade, em que não alcançou o mesmo sucesso. Dentre os romances, *O Encilhamento*, publicado originalmente em folhetins da "Gazeta de Notícias", em 1893. Para o prof. Odilon Nogueira de Matos, "constitui precioso documentário para o conhecimento da vida do Rio de Janeiro nos tumultuosos anos que assinalaram o começo do novo regime em nosso país".<sup>4</sup>

Ao referir-se à *The Leopoldina Railway Co. Ltda*, companhia ferroviária seriamente atingida pela voragem do Encilhamento, uma pena destramada confidência que Taunay descreve bem, eis que ele próprio perdera grandes somas na bolsa.<sup>5</sup> Mas não seria preciso chegar a tanto para colher em nosso querido escritor, que foi também presidente da Província do Paraná, algumas pinceladas com que pinta aquela confusa quadra histórica, em que "todas as classes da sociedade misturadas, confundidas, enoveladas, senadores, deputados, médicos

(4) Matos, Odilon Nogueira de - *Afonso de Taunay, historiador de São Paulo e do Brasil*, p. 233. São Paulo, Museu Paulista, 1977.

(5) Benévolo, Ademair - *Introdução à história ferroviária do Brasil*, p. 564. Recife, 1953.

de nota ou sem clínica, advogados bem reputados ou desprestigiados, magistrados de fama, militares, um mundo de desconhecidos; homens vindos de todos os pontos do Brasil, alguns até das velhas bolsas da Europa, espertos, ativos, de modos ora insinuantes... afeitos a todos os negócios, prontos para as transações havidas e por haver..." Ansiedade, esperanças, receios, "como que um fluido indefinível, elétrico, febril, intenso, que, emergindo do seio da multidão, a envolvia em pesada atmosfera com prenúncios e flutuações de temporal certo..."<sup>6</sup> E também muita credulidade, credulidade ao máximo, sentimento coletivo exacerbado tal como vinhos há pouco no Plano Cruzado de nossos tempos.

O Paraná, mesmo de longe, sentiu os efeitos do seu Encilhamento, nos grandiosos projetos de engenhos centrais, companhias colonizadoras, até universidade, mas, em maior número, de projetos ferroviários. Seria, porém, desacertado ver todos esses empreendimentos como tipicamente resultantes do vértice de lucros ou de riqueza fácil. Alguns poderiam até trazer essa marca de origem. Havia projetos sérios e bem intencionados, destacáveis quando menos fosse pelos Memoriais Justificativos. No que diz respeito às estradas de ferro, eram em grande número, ao que não se pode atribuir exclusivamente ao Encilhamento.

Começara a operar a linha de Paranaguá a Curitiba, estendendo-se os ramais para o interior, ao passo que a empresa São Paulo-Rio Grande ia seccionar o território paranaense de alto a baixo, no sentido Norte-Sul. Os trabalhos de estudos e locação iam avançados. Mesmo antes de serem colocados, os trilhos dessa linha interestadual exerciam um forte poder de atração, trabalhando no mesmo sentido do idealismo e do entusiasmo dos republicanos novos. Um tempo propício às aventuras que contava ao mesmo tempo com um terreno favorável, apontando na direção dos sertões vastos e quase desconhecidos, um grande vazio democrático e econômico que era preciso preencher e povoar.

Dentre todas, a cidade de Castro apresentava-se como ponto privilegiado de única porta para Oeste, ponto terminal de uma estrada que poderia levar à Fazenda Fortaleza, a Monte Alegre, São Jerônimo, Jataf e São Pedro de Alcântara, onde a figura de frei Timóteo estava prestes a terminar uma vigília de quarenta anos. Era portanto uma região preferida para ponto de partida dos projetos de estradas de ferro. Tanto mais que estava escolhida para uma futura estação da *São Paulo-Rio Grande*, além de já contar com significativo desenvolvimento agrícola e pastoril.

Várias concessões haviam escolhido Casto como ponto inicial. De Presciliano da Silva Corrêa, de Castro seguindo os vales do rio Paranapanema, com um ramal pelo Rio Turvo até Cerro Azul, requerida em 30 de julho de 1890.

(6) Taunay, Visconde - *O Encilhamento*. São Paulo, Melhoramentos.

Da Companhia Colonial São Paulo-Paraná, de Castro a Barra do Rio Tibagi, de 20 de julho de 1891. Do Barão de Monte Carmelo, de Castro até a confluência do rio Tibagi, no Paranapanema, passando pela Fazenda Monte Alegre, em 25 de abril de 1891.

A par desses, outros pontos de partida também eram estabelecidos. Em 29 de agosto de 1890, João Pereira da Costa requereu privilégio para ferrovia desde Sorocaba até Jacarezinho e Rio das Cinzas. Domingos Inácio de Araújo Ribas, de Ponta Grossa ao rio Ivaí, nas ruínas de Vila Rica, passando pela Colônia Teresa, de 2 de junho de 1891. Fausto Bento Viana, Francisco (Françóis) Gheur, engenheiro belga que trabalhou no ramal de Antonina e no prosseguimento da linha de Curitiba, tutor do menino que seria o grande escultor Zaco Paraná, e Pedro Belizário Loureiro de Andrade, para uma estrada de ferro de Teresina a Vila Guaíra, em 12 de maio de 1891. Em 9 de junho do mesmo ano, concessão partindo de Palmeira, passando por Triunfo, São Mateus, Porto União, até Palmas, em favor de João Tobias Pinto Rebelo e Joaquim Ventura de Almeida Torres. Uma resolução do Congresso de 1892 deu a José Secundino de Oliveira a concessão de Palmeira a Vila Rica. O decreto nº 10, de 8 de janeiro de 1890, em favor de Carlos G. da Costa Wigg, para uma estrada de ferro de Guaíra até a margem esquerda do rio Paraná, no Paranapanema, onde terminasse a *Sorocabana*.

Entre esses pedidos de concessão, feitos em geral por pessoas estranhas aos serviços ferroviários, chama atenção um de 6 de dezembro de 1890, de um grupo de cidadãos de Morretes ou ligados a esta cidade, Joaquim José Alves, José Francisco da Rocha Pombo, Rômulo José Pereira, José Borges de Macedo Ribas e José Gonçalves de Moraes. Visavam construir uma estrada de ferro que, começando na cidade de Ponta Grossa, alcançasse o vale do Tibagi por Castro, até o alto da serra das Furnas, São Jerônimo e a foz do Tibagi, no rio Paranapanema. Tratava-se de concessão idêntica à requerida pelo bacharel Ildefonso Carlos d'Azevedo Dutra, além de atingir parcialmente a faixa de privilégio de *São Paulo-Rio Grande*. O nome de Rocha Pombo, porém, proporciona uma análise mais detida, convindo lembrar que já participara de duas outras iniciativas malogradas, a de fundar uma Universidade em Curitiba e a de estabelecer uma colonização da zona de Assunguá. Apesar de tudo, elas se prestam hoje à reconstituição da personalidade do historiador, esclarecendo o setor de penumbra de sua participação ativa e pessoal em empresas falhadas sim, mas em que não deixa de se destacar uma excepcional capacidade de assimilação, compreensão e exposição de nossas condições econômicas e sociais. Sem exagero, esses trabalhos secundários e até hoje não citados, muito embora elaborados com o sentido direto de provar convicções íntimas, podados que sejam de alguns períodos ufanistas, firmam-se como verdadeiras conclusões objetivas da história de seu tempo, desprezadas nas obras maiores do historiador.

Trazem, pois, uma contribuição não pequena ao exame da acuidade do observador, do realismo jornalístico no melhor sentido da palavra, do idealismo do cidadão profundamente comprometido nos acontecimentos do seu tempo e neles tomando uma posição ativa até aqui sequer suspeitada. Apesar de assinado coletivamente pelos interessados, percebe-se no Memorial Descritivo que vem anexo ao pedido, a lavra exclusiva do historiador e experimentado articulista, forjado ao ruído do prelo, coincidente acima de tudo com suas lutas de imprensa.

A idéia de uma universidade em Curitiba, que se seguira à da colonização no Assungú, e, por último, a tentativa de uma empresa ferroviária, são todos empreendimentos imaginados e não realizados que não desmerecem referência numa individualidade tão variada e, ao mesmo tempo, recolhida ao recato dos nossos arquivos.

O preâmbulo enaltece as riquezas naturais da terra paranaense, suficientes para justificar plenamente sua existência política na federação que se formara com a República. Reconhecia a estrada de ferro como elemento primordial no processo civilizatório e econômico, aspecto que, ainda hoje, muitos historiadores simplesmente omitem. Segundo ele, “a estrada de ferro, atraindo a Curitiba, e facilitando-lhes a visita ao interior, espíritos novos e revigorados no espetáculo industrial dos grandes centros, contribuiu para uma rápida mudança na nossa situação econômica.” O Estado perdera em não levar suas estradas até o rio Paraná. Não estaria distante o dia em que veríamos os paulistas fazê-los antes de nós, o que de fato aconteceu com a chegada da *Noroeste* a Mato Grosso, enquanto discutíamos a questão dos vales de penetração.

No empreendimento de Teixeira Soares havia todo um plano de viação para o interior, pois que “com essa estrada de ferro (*São Paulo-Rio Grande*), que deve cortar o nosso território de Norte a Sul, ficaremos em comunicação por meio do prolongamento da *Chemins de Fer Brésiliens*. Portanto, deverão partir como verdadeiros ramais paralelos e convergentes para o grande centro, que constituirá a estrada de Teixeira Soares, as estradas que se destinarem a servir os nossos sertões do Ocidente”. Falava como um visionário. Essa “febre industrial” que invadira o Estado não passava de um fenômeno natural de desenvolvimento.

“Se a estrada de Mato Grosso (cujá denominação está indicando sempre que no meio geral um ou outro espírito de apercebia dos nossos destinos) tivesse chegado ao menos à foz do Tibagi, como seria de felicitar-nos da situação vantajosa em que nos colocaria!”. Os territórios banhados pelos rios Itararé, Cinza e Tibagi, prolongamentos das excelentes glebas cafeeiras paulistas, dentro em pouco estariam povoados e então as estradas Teixeira Soares e Sorocabana formarão as duas cordas de um trapézio em que ficará a vasta região”. A ferrovia de Rocha Pombo fecharia esse trapézio.

Em 1896, a “Société Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan”, companhia belga principal acionista da “Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens”, concessionária da Estrada de Ferro Paraná, requereu autorização para estudar uma linha ferroviária de Ponta Grossa, estação terminal da Paraná, seguindo o vale do Tibagi até a foz desse rio no Paranapanema. A preferência solicitada pela “Chemins de Fer”, prejudicada pela encampação da estrada em 1902, comprova a visão e consistência dos planos de Rocha Pombo.

Na década de 1890, o sonho com uma estrada de ferro e os lucros de sua incorporação e concessão dominou a todos e abrangeu todos os quadrantes exploráveis do Paraná. A exemplo da região do Assunguá, do norte e do interior, os territórios a sudeste, compreendendo o litoral de Guaratuba e o interior de São José dos Pinhais, menos populosos e desenvolvidos, também atraíram algumas imaginações cobiçosas, mas em menor número. É que os pedidos de concessão, mesmo inspirados com fins lucrativos, deviam guardar uma razoável justificativa econômica, necessária a uma futura atração de recursos financeiros sobre os territórios escolhidos.

Em 1891, João César de Melo Sampaio requereu privilégio para uma ferrovia de Curitiba, São José, Ambrósios, Xaxim, alcançando a margem esquerda do Rio Negro, na direção de Papanduva, numa diretriz que hoje acompanharia quase a fronteira estadual. A inauguração, em 18 de novembro daquele ano, do trecho ferroviário de Curitiba a Lapa, da Estrada de Ferro Paraná, vinha oferecer novos atrativos para o Sul.

Eduardo Augusto Pereira Nunes, que se qualificava como natural do Paraná, pleiteou duas concessões ferroviárias, ambas recomendadas pelos membros da Intendência Municipal de Paranaguá, em ofício de 28 de dezembro de 1891, por serem “da maior atualidade”. A primeira, da cidade de Paranaguá até a vila de Guaratuba, com terminal no rio Parati e um ramal da estação da cabeceira do Rio Branco ou da Prata até o rio Guaraguaçu, “procurando os desvios e lugares mais apropriados, na maior aproximação das colônias existentes”. A segunda estrada de ferro, partindo de Guaratuba até a vila de Rio Negro, passando pelos Ambrósios, Campo das Flores, e Campo do Tenente, com um ramal de Guaratuba a Morretes, e outro, dos Ambrósios a São José dos Pinhais. Dois engenhos centrais seriam construídos, um no rio Guaraguaçu e outro em Guaratuba, estabelecendo-se navegação a vapor nos rios Guaraguaçu, Capinzal, Boguaçu, São João e Cuvatão, “com acomodação para passageiros e chatas para cargas, as quais navegando a reboque para o desenvolvimento do comércio”. A finalidade principal seria canalizar toda a produção do sul do Estado para Guaratuba, desviando-a da exportação pelo porto de São Francisco, em Santa Catarina. Já era um prenúncio da luta de portos entre os dois Estados.

Em 23 de novembro de 1899, o cidadão Carlos G. da Costa Wigg, comerciante da praça do Rio de Janeiro, requerera autorização para construção, uso e gozo de duas linhas férreas: a primeira, do porto de São Francisco, pro-

curando “a garganta mais fácil de transpor a Serra do Mar, e tomando o rio Negro até sua foz no Iguaçu, e por este até encontrar a linha tronco com que fará junção”. A outra concessão, no norte do Paraná, da Sorocabana até Guaíra. O pedido de Wigg tocava num ponto crucial das relações entre os Estados de Santa Catarina e Paraná, visto que, até então, havia oficialmente dúvidas sobre as áreas de competência de cada governo, imprescindível ao exame de concessão. O proponente nomeara seu procurador em Curitiba ao Barão de Cerro Azul, que substabeleceu na pessoa do advogado Dr. João Pereira Lagos. A linha chegou a ser concedida em favor de Carlos Wigg, pelo decreto nº 9, de 8 de janeiro de 1890, na parte paranaense, e pelo decreto nº 1 de 22 do mesmo mês e ano, na parte catarinense, pelo governador Lauro Müller.<sup>7</sup> O protesto da “Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens” não se fez esperar. Traz a data de 20 de fevereiro de 1890 e vem assinado pelo engenheiro João Teixeira Soares, representante da Companhia.<sup>8</sup>

Fundamentava-se numa inevitável diminuição do tráfego em suas linhas, com prejuízos financeiros vultosos à garantia de juros da União, de 20 contos por quilômetro.

Havia se afirmado o pensamento de que a ligação do interior do Estado com o litoral “deveria ser o tronco da viação para o interior da então Província e hoje Estado do Paraná”. O decreto nº 4674, de 10 de janeiro de 1871, reservara em sua cláusula XXX absoluta preferência para o prolongamento dessa linha tronco sobre qualquer estrada de rodagem ou até da navegação fluvial, que se destinassem à fronteira do Paraguai ou ao Estado de Mato Grosso. A emulação dos prolongamentos da “Chemins de Fer” com uma linha que se projetasse de Rio Negro até a fronteira abalaria a arrecadação dos capitais necessários à expansão da rede ferroviária no Paraná. Além disso, seria de menor interesse visto como se tratava de região bem servida de vias fluviais navegáveis.

Assim argumentava a “Chemins de Fer”, enquanto o processo de concessão ia se avolumando com essas discussões burocráticas que já não ficavam apenas nos canais competentes. Comerciantes de Paranaguá (26 de fevereiro de 1890) formalizavam sua reação, por meio de longas subscrições dirigidas ao governo paranaense. Segundo elas, a via férrea de São Francisco ao Rio Negro significaria um esvaziamento dos portos paranaenses, levando para aquele porto toda a produção de Lapa e Rio Negro. Por fim, o presidente da Paraná, Américo Lobo Leite Pereira, pelo decreto nº 74, de 1º de maio de 1890, depois de longos considerandos, declarou sem nenhum efeito o decreto nº 9, anulando portanto a concessão a Carlos Wigg em território paranaense.

Atuavam interesses políticos sobre essa concessão, que possam incluí-la nas preliminares da Questão de Limites? Embora se tratasse, de parte do interessado, de simples manipulação financeira, o açodamento com que agiam os

(7) “A República”, jornal do Desterro, 23 de janeiro de 1890.

(8) Arquivo Público do Paraná, Requerimentos, Livro 939, fls 26 e seguintes.

governos revela, de parte destes, razões ocultas de preocupação por limites. Isso é fácil de constatar pela área de comum acordo estabelecida pelos decretos de concessão: no Paraná, de Rio Negro à fronteira, pela margem esquerda do Iguaçu ao rio Potinga. De parte de Santa Catarina, plenamente justificáveis as aspirações de São Francisco por uma estrada de ferro, como decorrência mesmo de uma tradição local antiga. Desde as concessões a Frederico Vierling e ao engenheiro Emílio Carlos Jourdan, de 1882, ao Visconde de Goussencourt e ao decreto imperial nº 9004, de 1º de setembro de 1883.

São numerosas as referências a uma projetada Estrada de Ferro D. Pedro I na incipiente imprensa local, já na década de 1880. No livro *São Francisco do Sul*, de Arnaldo S. Thiago (Imprensa Oficial de Santa Catarina, 1947) vem a fotografia da “solenidade do batimento da estaca inicial do segundo projeto de estrada de ferro, ligando São Francisco ao Planalto, nos primeiros anos da República”, ou pela concessão Wigg, aqui referida.

Diz-se de quem olha a floresta não vê a árvore. Do simples olhar às árvores ferroviárias dos dois Estados, salta aos olhos que Santa Catarina, em decorrência de fatores históricos e geográficos, aos quais não fica alheio a construção da linha de São Francisco, apresenta uma rede à semelhança de galhos sem tronco, dividida pelos três sistemas ferroviários do litoral, hoje reduzidos a dois. O mais estranho ainda é correr a Linha de São Francisco paralelamente a uma fronteira estadual. Pelas datas de inauguração de seus diversos trechos (São Francisco a Corupá, 6-6-1910; Corupá a Três Barras, 1º 4-1913; Três Barras a Canoinhas, 4-10-1913; e Canoinhas a Porto União, 17-9-1917), vê-se como demorou para encontrar-se com a linha tronco de *São Paulo-Rio Grande*, o que aconteceu depois de encerrada a questão de limites.

E foi na primeira década deste século que os antigos projetos encontrariam enfim uma explicação financeira (*Southern Brazil Lumber and Colonization*, subsidiária da *Brazil Railway Company*) onde, inicialmente haviam operado razões estratégicas de ordem territorial e política.

Em 1910, pelo decreto nº 8270, de 6 de outubro, do presidente Nilo Peçanha, a linha de São Francisco passava a pretender, uma vez estendida até a fronteira do Paraguai, uma conexão com o sistema ferroviário daquele país, para formar a Estrada de Ferro Brasil-Paraguai.

Pelo fim do século passado, grassavam no Paraná as concessões ferroviárias, a ponto de completarem uma árvore imaginária de comunicações, que hoje podemos sobrepor à malha realmente existente. Para isso trabalhavam profundas causas internas e externas, conjugadas e multiplicadas por um idêntico direcionamento de impulso social e político. Essas influências convergentes forçavam o empuxo sobre as estruturas da antiga província.

A construção e operação do principal tronco ferroviário e de suas ramificações, da *São Paulo-Rio Grande* e da *Paraná*, as transformações no transporte de pessoas e cargas, o acréscimo do braço imigrante, ao mesmo tempo em que se implantava o regime republicano, tudo contribuía para carregar a ânsia de progresso e desenvolvimento para além de uma normalidade que fosse adequada às condições do ambiente e do momento.

Todos pareciam igualmente afetados do mesmo sentimento, técnicos conhecidos nacionalmente, engenheiros com experiências de outros empreendimentos, até aventureiros à cata de um rápido enriquecimento na bateia das concessões, ou mesmo desconhecidos, quase os mesmos que Taunay descrevera em, *O Encilhamento*.

Não é, pois, condizente analisar os acontecimentos sem referência à atmosfera em que vinham envoltos, resultante de condições tanto locais como de caráter mais amplo, nacional ou até mundial. Traziam a marca idêntica, se não de unidade, pelo menos pelas intenções, crenças ou convicções num futuro bem próximo, adaptável, maleável ou moldável pelo trabalho livremente escolhido e organizado. Como já se disse, a idéia nova é sempre atrativa; e a República era bem nova.

O mundo ocidental passava por uma crise de otimismo e idealismo. O Palácio de Cristal, levantado por Sir Joseph Paxton para obrigar a Grande Exposição de Londres (1851), a Estátua da Liberdade, de Frédéric Auguste Bartholdi (1886), oferecida sob o lema da "Liberdade iluminando o mundo", a Torre Eiffel, de Alexandre Gustave Eiffel, de 1889, como anotou um analista da época, erigiam-se como símbolos representativos da sociedade da época, como se viessem anunciar uma nova revolução industrial, para as quais eram vestes exteriores, ocultando o real que lavrava em seu interior.<sup>9</sup>

Por sua vez, a utilização do transporte ferroviário a vapor encontrava-se no auge nos países mais avançados, onde criava à sua volta uma variada gama de dependências industriais, incentivada mediante absorção prática dos mais recentes inventos. A indústria do aço, da madeira, das matérias-primas, o transporte ferroviário conjugado ao marítimo e fluvial, como vimos naqueles planos de ligar a Europa ao Brasil em apenas cinco dias, cogitados na Conferência de Algeciras.

Ultimava-se a ligação Leste-Oeste nos Estados Unidos, e, no Canadá, a *Canadian Pacific Railway*, há cem anos, acionava um movimento imigratório e civilizador como jamais se vira.<sup>10</sup> Na Europa, era a transposição segura dos Alpes, onde trabalhou um personagem de nossa história, o comendador Antônio Ferucci, iniciador e implantador da construção da *Paraná* na Serra do Mar.

(9) Plum, Werner - *Exposições mundiais no século XIX*. Bonn, 1979.

(10) Makee, Bill/Klassen, Georgeen - *Trail of Iron*. Vancouver/Toronto, The Glenbow Intitute, 1983.

Por isso mesmo (hoje já se faz essa justiça) o nome do escritor Júlio Verne, muito menos como narrador de histórias infantis e muito mais como representante de seu tempo, aproveitou com absoluta propriedade as conquistas coevas da técnica humana, em relatos que então pareciam fantásticos e hoje se encontram completamente ultrapassados pela realidade. Dele se escreveu que “a antecipação de Júlio Verne com sua tranqüila seriedade e com seu riso claro nos permite concordar com aquela antecipação do homem, de que fala Elsa Triolet em *Cheval Roux*: há homens cujas intenções são dirigidas contra o futuro do homem e não se pode chamar de humanas suas intenções; se estas vencessem, o homem estaria perdido”.<sup>11</sup>

Assim como ficaria incompleta a história da Inconfidência Mineira sem o cadastramento dos livros apreendidos nas estantes subversivas, filão filosófico que alimentava as conspirações, da mesma forma o fechamento do pano de fundo da época deformaria a visão dos sonhadores paranaenses, deixando-os ridículos e irreconhecíveis. A história passaria a ser anedota. O mínimo de respeito a quem têm direito é o julgamento no diorama do tempo, mostrando o devaneio, o sonho ou a imaginação, mas não tanto.

E que serventia haverá no comparativo entre o que eles levantaram quase introspectivamente e a realidade efetivamente construída? Antes de tudo, a exposição dos planos gorados na casca, como elaboração de um instante histórico, presta-se à iluminação dos roteiros que vieram a ser adotados. Não é raro o caso de planejamentos posteriores que assentavam integralmente sobre essas primeiras tentativas. A linha de São Francisco é um desses exemplos. A Companhia de Estrada de Ferro Norte do Paraná, com o ramal do Rio Branco, outro. Para se ficar apenas no âmbito das obras da época. Depois do decreto nº 35, de 3 de fevereiro de 1890, em que Henrique Braconnot e o engenheiro civil Cândido Alves Mourão do Vale obtiveram a concessão de uma ferrovia de Curitiba, pelos vales dos rios Assunguí e Ribeira até o porto dos Apertados neste último, sobreveio a lei nº 75, de 21 de dezembro de 1892, onde se falava do ponto terminal na Vila do Assunguí de Cima e de um ramal para Cerro Azul. As leis nº 133, de 28 de dezembro de 1894, e 194, de 17 de fevereiro de 1896, com idêntica diretriz e pequenas alterações, previram todas a extensão até Jaguariaíva, sobre os trilhos da *São Paulo-Rio Grande*.

Posteriormente, cogitou-se de uma linha de Curitiba até Rocinha, antiga denominação de Rio Branco, adjudicada à Norte do Paraná, do Estado, afinal construída e autorizada por lei a ser entregue à União. Foi um trecho que entrou nas cogitações da Dyle et Bacalan, primeiro como concessionária e depois como autora dos estudos e de sua construção, pois tinha projetos confidenciais de explorar os minerais da região.

(11) Gamara, revista "Europe", avril/mai, Paris, 1955.

O certo é que essas experiências ferroviárias, se fossem sepultadas nos arquivos, deixariam um claro na biografia de seus autores, que os anos e outras peripécias haviam de sedimentar. Rocha Pombo, empresário de três empresas fracassadas, selou o seu destino longe do Paraná.

As concessões ferroviárias revelam, é verdade, a precariedade técnica dos projetos, sem passar em geral do reconhecimento preliminar do terreno. Alguns, nem isso. A experiência de campo e a capacidade profissional supriam as falhas, que não eram apenas dos proponentes mas também da Diretoria de Obras do Estado. Nem se poderia exigir mais, num tempo em que não funcionavam as dispendiosas organizações especializadas em estudos de viabilidade econômica e muito menos se pensava em ensaios de computador. Nem por isso deixam de pertencer à história de sua época.

Euclides da Cunha, escritor e engenheiro, formando onde se formaram os maiores engenheiros brasileiros, certo dia, “considerou à porta da capuaba de pau-a-pique e taipa” um longo sonho de estradas brasileiras, depois transportado para as páginas candentes de *Contrastes e Confrontos*. Não se menospreze o sonho destes outros sonhadores que, por conta própria, foram tecendo uma rede intrincada de ferrovias, perdendo dias e dias de sertão e de gabinetes, urdindo os planos que hoje compõem todo um período de transição de nossa história ferroviária, entre as primeiras construções e a consolidação e desenvolvimento do século seguinte.

A Revolução Federalista pôs fim a tudo. Desmontou o organismo administrativo do Estado e paralisou todas as atividades diárias da comunidade. As aulas foram suspensas em muitas vilas, parou a arrecadação de impostos, e os serviços de saúde foram interrompidos. O tráfego de passageiros e de carga foi substituído pelo transporte de tropas e suprimentos militares. Os trens trafegavam apenas por requisição militar, como o comboio que conduziu o Barão de Cerro Azul e seus companheiros para a Serra do Mar. Depois, os piquetes do general Francisco Raimundo Ewerton Quadros reviravam o Estado à cata de refugiados revolucionários, às vezes denunciados por mera vingança.

As concessões seriam retomadas nos posteriores governos de Xavier da Silva e Vicente Machado, em bases diferentes. Pertencem a um outro período, em que a direção do Paraná e o governo do Estado agiam entrosados, principalmente como fruto da amizade estabelecida entre o Dr. Gaston Cerjat, diretor da Companhia, e o dr. Vicente Machado.

A Revolução diluiu a atmosfera dos sonhos.