INTRODUÇÃO

Há 80 anos, no dia 15 julho de 1936, Ibiporã (PR) iniciava a sua história recente, com a inauguração de uma acanhada estação ferroviária de madeira na linha da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná (EFSPP), na época em construção. Naquele ano, teve início também o núcleo urbano local, projetado pelo engenheiro e fundador Alexandre Gutierrez Beltrão (1896-1987). Por ter sido o marco inicial do município e a obra que desencadeou a construção de uma cidade ao seu redor, a estação ferroviária foi escolhida como tema desta pesquisa. Local que foi ponto de chegada dos primeiros habitantes que se fixaram na cidade e ponto de referência para a criação do povoado. Afinal, quando o engenheiro Beltrão se instalou em Ibiporã em 1936 para iniciar o traçado da cidade, "os primeiros 15 quarteirões ficavam próximos à estação", afirma Bisotto (2008, p. 19) no livro *Compêndio histórico de Ibiporã* – publicado em dois volumes e principal fonte de consulta disponível sobre a história local.

Essa primeira estação, marco de ocupação, foi demolida por volta de 1952 para dar lugar a um prédio maior, de alvenaria, que hoje, preservado, é a única construção da cidade tombada pela Coordenadoria do Patrimônio Histórico do Estado do Paraná, processo concluído em 2001 (PARANÁ, 2006, p. 218). Após o tombamento, a Prefeitura de Ibiporã, por meio da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, solicitou ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a cessão do prédio, que estava deteriorado e abandonado, para transformá-lo em um espaço de memória. Obteve recursos federais para a restauração e reforma, que ocorreu entre 2010 e 2012, e devolveu a estação à população como o Museu do Café[1], espaço atual de visitação, pesquisa histórica e projetos pedagógicos.

Apesar dessa importância e de fazer parte da memória comum dos pioneiros[2] como um "lugar de pertencimento" de Ibiporã, conforme os conceitos de Augé (1994) e Tuan (2013), a história da estação é pouco estudada e havia, até o início dessa pesquisa, poucas informações precisas que identificassem as fotografias mais antigas disponíveis no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã (MHAI)[3], mantido pelo município.

---

[1] Localizado na Avenida Mário de Menezes (trecho urbano da BR-369), na antiga estação ferroviária.

[2] O termo pioneiro neste trabalho não tem nenhuma conotação de exaltação; refere-se a moradores que chegaram ou que nasceram em Ibiporã no início do processo de colonização da cidade, entre as décadas de 1930 e 1940.

[3] O outro museu da cidade, mais antigo, localizado na Avenida Dom Pedro II, 368, área central de Ibiporã.

Para analisar a importância que esse terminal ferroviário teve para o desenvolvimento do município e entender porque passou a ocupar espaço privilegiado nas memórias dos primeiros moradores, recorremos[4] a referenciais teóricos das áreas de comunicação, fotografia, história, antropologia, sociologia, geografia e arquitetura. Ao buscar o suporte teórico e também métodos já aceitos pela academia em áreas do conhecimento, pesquisas em comunicação como esta tornam-se potenciais democratizadoras de informação e de conhecimento, devido à capacidade que a comunicação tem de disponibilizar a um maior público o resultado dos trabalhos, em razão da natureza de seus suportes. O jornalismo e a fotografia, dois campos da comunicação, também têm se mostrado eficazes na democratização de resultados dessas pesquisas de caráter histórico que se baseiam em imagens, devido à facilidade de acesso por parte do público, diferentemente dos canais acadêmicos tradicionais.

Definimos como objeto de análise deste trabalho a mídia fotografia e a utilizamos em entrevistas com pioneiros que vivenciaram os primeiros anos do município. Para iniciar a investigação, escolhemos como recorte para a busca de imagens e informações o intervalo entre os anos de 1936 (data das primeiras fotografias e da inauguração da estação) e 1960. Nesse período, o transporte ferroviário teve importância decisiva para o desenvolvimento de Ibiporã, em razão da precariedade do transporte rodoviário na época (realidade comum a todo o Norte do Paraná), pelo fato de não dispor de estradas asfaltadas. Porém, a partir de 1960, com a chegada do asfalto da BR-369 a Ibiporã, o trem passou a perder força para o transporte rodoviário. Por esse motivo a pesquisa se deteve somente até 1960.

O levantamento documental se deu em Ibiporã e Londrina, nos acervos do MHAI, do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss (MHL), do Centro de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade Estadual de Londrina (CDPH-UEL), e também em acervos particulares dos entrevistados. Após localizar 29 fotografias da estação e do seu entorno (o pátio de manobras, os armazéns de carga e construções à margem da ferrovia), selecionamos e analisamos 11 imagens[5], tomadas entre 1936 e 1954, e as apresentamos a oito pioneiros que tiveram ligação direta com a estrada de ferro ou com a estação de trem local.

---

[4] Na introdução e nas considerações finais do trabalho utilizaremos o sujeito em 1ª pessoa do plural. Porém, na redação dos capítulos inerentes aos resultados da pesquisa, com o objetivo de expressar isenção e imparcialidade na condução do trabalho, adotamos o sujeito em 3ª pessoa do singular.

[5] As 11 imagens analisadas e escolhidas para a aplicação do método com os entrevistados são as apresentadas no capítulo 6. Já as demais fotografias, inseridas nos capítulos 2, 3, 4 e 5, foram utilizadas para contextualizar o momento histórico estudado e o autor recorreu a elas como suporte ao texto, uma vez que a área em que se enquadra essa pesquisa é a da comunicação visual.

A análise seguiu os preceitos teóricos e metodológicos de Panofsky (2009) e Kossoy (2001), e a seleção das fotografias foi norteada pelo conceito de "lugar" de Augé (1994) – o lugar onde o sujeito se reconhece, lugar "criador de identidade". E também pela definição de Tuan (2013) e de Norberg-Schulz (2008), de lugar como espaço da "experiência vivida", "espaço habitado", que guarda um significado. As 11 imagens foram ampliadas e reunidas em um portfólio único para serem apresentadas nas entrevistas e utilizamos a proposta metodológica da "fotografia como disparadora do gatilho da memória". Ela une no mesmo procedimento a fotografia como fonte de pesquisa e a história oral com o objetivo de recuperar traços da história de cidades e lugares. O procedimento, além de despertar ricas narrativas, em razão do poder que o documento imagético exerce, ao remeter ao passado, permite o cruzamento e a checagem de dados com outras fontes, o esclarecimento de fatos sobre a história local e uma melhor identificação das fotografias selecionadas e das demais disponíveis nos acervos.

Desenvolvida na Universidade Estadual de Londrina (UEL) pelo grupo de pesquisa *Comunicação e História*, certificado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), esta técnica foi testada pela primeira vez por Hoffmann (2010) e sua sistematização foi proposta por Teixeira (2013), com o intuito de enquadrá-la como método empírico de pesquisa em comunicação. Vem sendo aplicada com bons resultados pelos pesquisadores do grupo em municípios de colonização recente do Norte do Paraná e interior de São Paulo. É o caso de Ibiporã, que iniciou como povoado em 1936 e por isso alguns de seus pioneiros ainda estão vivos e puderam ser ouvidos.

A pluralidade de pontos de vista possibilitada pelas "múltiplas memórias" desses pioneiros confirma a eficácia dessa proposta metodológica e seu potencial democratizante de oferecer novas informações e versões, contribuindo assim para o processo de construção de uma "história nova", como aponta Le Goff (2003), uma história alternativa à historiografia oficial produzida sobre essas cidades. As memórias proporcionam o que podemos chamar de "um outro olhar" sobre a história. A jornalista e pesquisadora da Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF-MG), Christina Musse (2014), que utiliza a história oral como meio de ressignificação do passado em seus estudos de comunicação na cidade mineira, diz que essas múltiplas memórias, às quais também chama de "memórias subterrâneas", muitas vezes "silenciadas em determinados períodos da história", podem se contrapor à memória em sua versão oficial (MUSSE, 2014, p. 353). A autora coloca que fora do alcance da escrita, "tem-se na oralidade dos indivíduos uma forma de resgatar a parcela mais humana de nossas

memórias sociais" (MUSSE; KEARA, 2012, p. 46), devido ao fato de que na fala dos sujeitos "reside um universo de possíveis".

A problematização apresentada no projeto de pesquisa foi a seguinte: pelo fato de ser uma cidade relativamente nova (apenas 69 anos de emancipação política), Ibiporã, como outros municípios do Norte do Paraná, possui poucos prédios históricos (a estação ferroviária e a Igreja Matriz são exceções). E até pouco tempo não tinha a cultura de valorizar devidamente objetos do passado ou fotografias, como se observa em cidades mais antigas que têm museus de longa data. Como boa parte dos colonos, comerciantes e profissionais que se instalaram no município vieram com a pressa de "fazer a vida" ao custo de muito trabalho – mentalidade marcante da cultura cafeeira e progressista que havia no Norte do Estado – poucos se preocupavam em deixar registrada a sua memória em fotografias. As raras imagens das primeiras décadas (1930 a 1940) eram normalmente de família, de casamentos e sem local de referência, por serem muitas vezes feitas em estúdios.

Por esse motivo, encontramos no MHAI poucas imagens da estação ferroviária, do período selecionado para a pesquisa. Somando às de acervos particulares, chegamos a 29 fotografias, mas careciam de melhor identificação, como datas, seus autores e quem eram – ou são – os personagens nelas retratados. Apesar dessa carência quantitativa, a estação de trem foi o lugar da cidade mais lembrado pelos pioneiros entrevistados pelo projeto audiovisual *Contos e Causos – História Viva de Ibiporã*[6], mesmo sem terem contato com as fotografias no momento das gravações. Em segundo lugar em suas memórias ficou a praça central (Praça Pio XII), localizada em frente à Igreja Matriz.

O *Contos e Causos* vem gravando depoimentos dos pioneiros e levando esse conhecimento à população por meio de *DVD-books*. Iniciativa importante por guardar registros da história oral e resultar na produção de livros e documentários lançados em eventos gratuitos. Porém, nas entrevistas os depoentes falam livremente sobre vários assuntos, sem o suporte de fotografias, o que poderia potencializar e organizar suas narrativas e memórias, além de ajudar a sanar dúvidas e confirmar dados. É por essa razão que propusemos esse estudo metodológico e a utilização da fotografia como disparadora do gatilho da memória, com o objetivo de extrair deles novos dados sobre a estação ferroviária e a revelação de histórias relativas ao espaço.

[6] Projeto audiovisual mantido pela Prefeitura de Ibiporã e desenvolvido desde 2011 pela equipe do MHAI, vinculado à Secretaria Municipal de Cultura e Turismo. De 2013 até a presente data o projeto é coordenado por este pesquisador e consiste na realização de entrevistas em vídeo que são transformadas em livro-álbuns fotográficos e filmes (*DVD-books*) que são exibidos à população no cinema local e nos dois museus da cidade. Entre 2012 e 2016 foram publicados oito volumes, com 104 páginas cada e um documentário com 55 minutos de duração, em média.

O *problema*, ponto de partida desta pesquisa, foi: de que forma a fotografia, como fonte de pesquisa e utilizada como disparadora do gatilho da memória, tendo o suporte da história oral, pode auxiliar na recuperação histórica de um lugar de pertencimento de Ibiporã? A pergunta foi respondida a partir dos referenciais teóricos e dos resultados obtidos com a aplicação da metodologia, como está descrito nos capítulos 6 e 7, destinados às análises e às percepções que tivemos durante as entrevistados. O *objetivo geral* do trabalho foi verificar como a fotografia, utilizada como acionadora do gatilho da memória, influencia a narrativa dos pioneiros e como esse processo pode recuperar traços da história de um lugar de pertencimento, em uma cidade de colonização recente. Já os objetivos específicos foram:

- *Exploratório*: identificar as possibilidades que a fotografia histórica tem de reforçar os laços de pertencimento dos sujeitos a um lugar.
- *Descritivo*: apontar a importância do uso da proposta metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória em cidades de história recente, que ainda têm o material humano – pioneiros ainda vivos – para a sua aplicação.
- *Explicativo*: demonstrar como a reconstituição imagética de um lugar (a estação de trem), no período de 1936 a 1960, pode ser melhor viabilizada por meio desta nova ferramenta de comunicação.

Ao estudar a história de Ibiporã, para apresentá-la no capítulo 3, buscamos fontes que pudessem complementar e confirmar dados publicados no *Compêndio histórico de Ibiporã* (BISOTTO, 2008). E ao sondar acervos particulares de pioneiros que pudessem render boas entrevistas para esta pesquisa, tivemos a felicidade de localizar dois filhos de Alexandre Beltrão, o fundador do município: a arquiteta Eleonora Beltrão Barcik e o médico Lauro de Castro Beltrão. Trouxeram dados reveladores à investigação e inclusive corrigiram informações que vinham sendo repassadas como parte da história oficial de Ibiporã e que precisarão ser revisadas[7].

Um desses equívocos informados era o de que o engenheiro Francisco Gutierrez Beltrão teria sido o fundador do município, quando na realidade foi o seu irmão Alexandre. Eleonora Beltrão, que reside no Rio de Janeiro, e Lauro Beltrão, morador em Londrina, ofereceram novas versões sobre os primórdios da colonização e nos abriram para a realização dessa pesquisa um acervo familiar rico de documentos, fotografias e relatórios que os museus de Londrina e de Ibiporã ainda desconhecem, mas que podem em breve ser incorporados a um

[7] Essas informações e quais são as fontes oficiais que as reproduziam, bem como os respectivos esclarecimentos dos pioneiros, serão detalhados no capítulo 3.

desses acervos públicos para novas e mais aprofundadas pesquisas sobre Ibiporã e a colonização do Norte do Paraná.

Ao escolher Ibiporã como campo de pesquisa, encontramos pouca bibliografia sobre a história da cidade na Biblioteca da UEL, no CDPH e também no acervo do MHL. A explicação para essa documentação escassa talvez seja o fato de Ibiporã não ter sido colonizada pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), que divulgava com profusão os seus feitos e as cidades por ela criadas, principalmente por meio do jornal *Paraná-Norte*, órgão pioneiro de comunicação de Londrina, que circulou de 1934 a 1950 e "atuava como porta-voz dos interesses da companhia", segundo Arias Neto (1998, p. 14). Além do jornal, que era "praticamente financiado pela CTNP" (BONI; SATO, 2009, p. 261), a companhia também utilizou amplamente a fotografia nos panfletos publicitários que confeccionava e distribuía a vários estados e países por meio de seus agenciadores de terras. A empresa colocou, portanto, seu poderio de propaganda a serviço do projeto imobiliário que idealizou e que se tornou mundialmente conhecido como um exemplo de "reforma agrária que deu certo". E também de uma rede de cidades planejadas construídas ao longo de uma ferrovia (a EFSPP), que tinha a missão de garantir o escoamento da produção agrícola e permitiu o rápido desenvolvimento da região a partir da década de 1930.

Cabe aqui uma comparação entre Ibiporã e as outras cidades fundadas ao longo da ferrovia. Enquanto as do eixo Londrina-Maringá foram colonizadas pelos chamados "ingleses" da CTNP e depois por seus sucessores brasileiros a partir de 1944[8], Ibiporã foi projetada e colonizada por um catarinense (de Florianópolis) radicado em Curitiba: o engenheiro Alexandre Beltrão. Seu irmão, o também engenheiro Francisco Gutierrez Beltrão (1875-1939), havia recebido em 1933 do Governo do Estado a concessão definitiva de uma faixa de terras que houvera requerido em 1924, de aproximadamente 11 mil alqueires, para ser colonizada. Era o chamado "Terreno Jacutinga", entre a margem esquerda do Rio Tibagi e o limite das terras da CTNP.

De perfil técnico, Alexandre Beltrão era um homem reservado e de personalidade pacata, segundo relato de seu filho Lauro Beltrão, hoje com 85 anos e entrevistado como fonte oral para esta pesquisa. De acordo com Lauro, Alexandre tinha um perfil oposto ao dos diretores da CTNP, que apareciam com frequência em textos e fotografias dos jornais nas décadas de 1930 e 1940. Como evitava aparecer em eventos públicos da região, há poucas

[8] Em 1944 a administração da CTNP passou para o grupo paulista Mesquita/Vidigal que alterou o seu nome para Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP).

fotografias suas em reportagens da época disponíveis nos arquivos públicos da UEL. Outra razão dessa pouca exposição na mídia local nas décadas de 1940 e 1950 é que neste período Alexandre esteve fora da região, demarcando áreas no Noroeste do Paraná e fazendo o planejamento urbano de cidades como Paranavaí (em 1941), Tamboara (a partir de 1947) e Engenheiro Beltrão (1949), as duas últimas fundadas por ele.

Um terceiro fator para essa aparição discreta na vida política e social de Ibiporã e de Londrina é que Alexandre Beltrão se mudou cedo para Curitiba, em 1941, para assumir, a convite do interventor federal Manoel Ribas (que governou o Paraná de 1932 a 1946), a administração da Prefeitura de Curitiba. Embora os filhos Lauro e Eleonora afirmem que ele ficou por dois mandatos como prefeito da capital, até 1945, na galeria oficial de ex-prefeitos ele aparece entre 1943 e 1944. De 1940 a 1942 o cargo aparece vago no *site* da prefeitura.

Lauro guarda até hoje em sua residência em Londrina farta documentação que atesta detalhadamente a ação da Colonizadora Beltrão desde 1925 – quando seu pai iniciou trabalhos de medição e demarcação de terras na região – até 1953, quando encadernou todo o material e reuniu em oito volumes o relatório *Evolução de Ibiporã* (SOCIEDADE TÉCNICA E COLONIZADORA ENGENHEIRO BELTRÃO, 1953). São mapas, plantas, fotografias, contratos, escrituras, relatórios, notas de venda de lotes, entre outros documentos. Há outros quatro volumes de cadastros e mapas urbanos. Esse material ficou em posse de Alexandre até sua morte, em 1987, e foi confiado a Lauro para que futuramente o entregasse a uma instituição pública que possa catalogá-lo e estudá-lo.

No primeiro capítulo dessa dissertação apresentamos os referenciais teóricos que deram suporte às análises; no segundo, traçamos um panorama da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná e o papel decisivo que teve para o sucesso do projeto de venda de lotes em Ibiporã e nas cidades fundadas pela CTNP. O processo de colonização[9] de Ibiporã é o tema do capítulo 3 e o quarto traz a estação ferroviária como marco inicial da cidade. Nos seguintes são apresentados os pioneiros entrevistados e os resultados da aplicação das fotografias como disparadoras do gatilho da memória.

[9] Utilizaremos o termo "colonização" neste trabalho referindo-nos à colonização oficial de Ibiporã a partir da década de 1930, promovida pela Colonizadora Beltrão. A historiografia mais recente sobre o Norte do Paraná chama esse processo de "reocupação".

1 FOTOGRAFIA E MEMÓRIA

1.1 FOTOGRAFIA, MEMÓRIA E HISTÓRIA

Neste trabalho, as imagens, aliadas aos testemunhos orais, são tomadas como fontes de pesquisa e fornecem indícios para se recuperar aspectos do passado de Ibiporã que não ficaram claros ou não constavam nos documentos escritos encontrados sobre o tema. O historiador Peter Burke (2004, p. 17) defende que "imagens, assim como textos e testemunhos orais, constituem-se numa forma importante de evidência histórica. Elas registram atos de testemunho ocular". Como as fotografias permitem ao observador "presentificar" e reviver um instante do passado, Burke (2004, p. 17) coloca que as imagens, em comparação aos textos, "nos permitem 'imaginar' o passado de uma forma mais vívida" e cita Stephen Bann, segundo o qual, "a posição face a face com uma imagem nos coloca face a face com a história".

Em *Testemunha ocular: história e imagem*, o autor diz que sua obra – tomada como um dos referenciais desta pesquisa – investiga "os diferentes tipos de imagem no sentido em que os advogados chamam de 'evidência aceitável' para diferentes tipos de história" (BURKE, 2004, p. 17). Distinguindo-se dos historiadores tradicionais, que se baseavam fundamentalmente em fontes escritas como método de levantamento histórico, Burke (2004, p. 233) vem em contraponto e diz que as imagens "oferecem acesso a aspectos do passado que outras fontes não alcançam. Seu testemunho é especialmente valioso em casos em que os textos disponíveis são poucos e ralos [...]". Ele coloca a imagem acima do próprio texto, quando se trata, por exemplo, de interpretar aspectos de culturas do passado.

> O uso de imagens, em diferentes períodos, como objetos de devoção ou meios de persuasão, de transmitir informações ou de oferecer prazer, permite-lhes [aos historiadores] testemunhar antigas formas de religião, de conhecimento, crença, deleite, etc. Embora os textos também ofereçam indícios valiosos, imagens constituem-se no melhor guia para o poder de representações visuais nas vidas religiosa e política de culturas passadas (BURKE, 2004, p. 17).

Após pontuar esse poder da imagem como forma de representação do passado, passamos às relações entre imagem e história, e entre imagem e memória, restringindo-nos ao objeto desta pesquisa: a fotografia. Entre os referenciais que nortearam neste trabalho as relações entre fotografia, história e memória e que classificam a fotografia como documento e fonte de pesquisa para se recuperar o passado, estão apontamentos teóricos de Boris Kossoy.

Em *Realidade e ficções na trama fotográfica* (2002), Kossoy afirma que por trás da aparência das fotografias "há um enigma a ser decifrado" pelo pesquisador ou historiador. "Nessas circunstâncias, as fotografias ganham *status* de documento e fonte de pesquisa para recuperar o passado, multiplicar os olhares e descobrir como era a vida nesta época; ver como as pessoas se vestiam, pensavam e agiam", apontam Boni e Hoffmann (2009, p. 14), pesquisadores do grupo de pesquisa *Comunicação e História*, da UEL, que estudam a obra de Kossoy. Esses autores colocam que à medida em que fotografias passaram a ser aceitas na academia como fontes para se decifrar aspectos da história, foram ganhando "*status* de documento e fonte de pesquisa", deixando de ser meros complementos ou ilustrações dos registros feitos em documentos escritos. É importante lembrar, porém, que esse processo de aceitação por parte da academia é recente.

Boni e Sato (2009) afirmam em que a fotografia relacionada à preservação da memória "recebeu um impulso significativo a partir da década de 70 [1970], quando passou a ser aceita como *documento*. E a partir da década de 90 foi alçada à condição de *fonte de pesquisa*" (BONI; SATO, 2009, p. 246 – grifo nosso). E por qual motivo? Por registrar aspectos do real, um instante congelado da realidade. Diz Kossoy:

> Graças à sua natureza fisicoquímica [a captação da imagem pela lente, a sensibilização do filme e sua revelação] – e hoje eletrônica [a imagem digital] – de registrar aspectos (selecionados) do real, tal como estes fatos se parecem, ela ganhou elevado *status* de credibilidade (KOSSOY, 2002, p. 19).

O autor enfatiza que ela capta "aspectos do real", porque apesar de estar sendo "aceita e utilizada como prova definitiva, 'testemunho da verdade' do fato ou dos fatos" (Kossoy, 2002, p. 19), deixa claro que a fotografia não pode ser tomada como "espelho do real", pois há intenções envolvidas na sua produção e divulgação. Apesar desse atestado de veracidade, ela não pode ser encarada como retrato fiel porque carrega significados implícitos, ambiguidades e intenções. Peter Burke (2004) alerta para os fatos históricos e personagens que construíram essas representações e que é necessário "saber ler" os códigos das imagens para decifrar o seu conteúdo. "O historiador necessita ler nas entrelinhas, observando os detalhes pequenos, mas significativos, incluindo ausências significativas [o que não está no campo iconográfico da imagem]" (BURKE, 2004, p. 238).

Ressalvadas essas advertências de não tomá-las como espelho do real, mas como uma pista ou evidência histórica, Kossoy (2001, p. 55) descreve que as fotografias "que contenham um reconhecido valor documentário"

> [...] representam um meio de conhecimento da cena passada" e, portanto uma possibilidade de resgate da memória visual do homem e do seu entorno sociocultural. Trata-se da fotografia enquanto *instrumento* de pesquisa, prestando-se à descoberta, análise e interpretação da vida histórica (KOSSOY, 2001, p. 55 – grifo do autor).

As imagens selecionadas e analisadas neste trabalho se baseiam em tal pressuposto e têm essa intenção de possibilitar a recuperação "da memória visual do homem e do seu entorno sociocultural". O célebre método de análise de obras de arte concebido por Erwin Panofsky (2009)[10] em seus *Estudos de Iconologia* e adaptado para análise de fotografias por Kossoy é apresentado detalhadamente nos três livros do autor que tratam das relações entre fotografia, história e memória (KOSSOY, 2001, 2002 e 2007). Seu método vem sendo aplicado a vários estudos que utilizam a fotografia como fonte de pesquisa, com o objetivo de "decifrar os enigmas das imagens e, por meio delas, decifrar lacunas e recuperar parte da história" (BONI e HOFFMANN, 2009, p. 14).

Quando há esse enigma a ser desvendado "por detrás da aparência, da visibilidade registrada pela imagem fotográfica" (KOSSOY, 2002, p. 57), entra aí o trabalho do pesquisador, de buscar uma interpretação iconológica para tentar desvendar o "conteúdo intrínseco" da fotografia, como afirma Panofsky (2009, p. 64), e as "ausências significativas" que possa haver na imagem, como sugere Burke (2004, p. 238). Nesse processo de investigação do passado a partir das imagens, as fotografias são utilizadas pelos pesquisadores como "mídias contadoras de histórias" (MOYSES; BONI, 2011, p. 42).

> Elas assumem um papel importante quando se busca contar a história a partir da perspectiva dos sujeitos que presenciaram os acontecimentos, pois despertam lembranças de lugares, fatos e pessoas que, de outra forma, não seria possível recuperar (MOYSES; BONI, 2011, p. 42).

Em artigo em que destaca o potencial da fotografia como mídia de recuperação histórica de Londrina (PR), Boni (2008) afirma que sem as fotografias "seria muito mais árdua" a tarefa de narrar a história da cidade:

> Ficariam faltando a riqueza dos detalhes e o 'clima' de envolvimento que só elas são capazes de despertar. Sem a 'mídia' fotografia, seria preciso usar muito mais palavras, multiplicar substantivos e adjetivos e, mesmo assim, com certeza, os leitores não teriam a mesma visualidade, aquele ar de imersão que a fotografia oferece (BONI, 2008, p. 114).

[10] O método desenvolvido por Panofsky, que divide a análise da imagem em três níveis (pré-iconográfico, iconográfico e iconológico), será detalhado no capítulo 6.

As fotografias, além de serem um "resíduo do passado", como define Kossoy (2001, p. 45), na condição de mídias visuais ajudam a "resgatar a história daqueles que não deixaram documentos escritos ou depoimentos" (HOFFMANN; PIVETA, 2009, p. 48). É o que se buscou também nesse trabalho, ao investigar histórias de personagens que apareçam nas imagens e não estejam identificados ou mesmo que estejam no anonimato, além de histórias de outros lembrados por meio da história oral a partir da apresentação do documento imagético no momento da entrevista.

1.1.1 Memória

Memória para Jacques Le Goff (2003, p. 419) "é um conjunto de funções psíquicas graças às quais o homem pode atualizar impressões ou informações passadas, ou que ele representa como passadas". Na obra *História e Memória*, na qual trata principalmente da memória coletiva, Le Goff destaca a importância da fotografia no processo de construção da memória de um povo. Ele considera o "aparecimento" e o desenvolvimento da fotografia no século XIX como uma das "manifestações significativas da memória coletiva", um "fenômeno" (LE GOFF, 2003, p. 460). Para o autor, "a fotografia revoluciona a memória: multiplica-a, democratiza-a".

> Entre as manifestações importantes ou significativas da memória coletiva, encontra-se o aparecimento, no século XIX e no início do século XX, de dois fenômenos. O primeiro, em seguida à Primeira Guerra Mundial, é a construção de monumentos aos mortos. [...] O segundo é a fotografia, que revoluciona a memória: multiplica-a, democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas, permitindo assim, guardar a memória do tempo e da evolução cronológica (LE GOFF, 2003, p. 460).

Le Goff, Maurice Halbwachs (1990) e Pierre Nora (1993) escreveram sobre a memória coletiva e a situaram no seio da chamada "nova história", que se contrapõe à história tradicional, baseada em documentos ou textos escritos. Ao distinguir memória individual e coletiva, Halbwachs fala sobre a capacidade de fixação e arquivamento de fatos e imagens em nossa memória individual, e diz que há grande diferença entre informações que recebemos por meio de leitura de livros ou relatos de terceiros e as que realmente experienciamos. Segundo ele, "não é na história aprendida, é na história vivida que se apóia a nossa memória" (HALBWACHS, 1990, p. 60). E a memória se caracteriza por ser uma história viva. "Ao lado

de uma história escrita, há uma história viva que se perpetua e se renova através do tempo [...]", diz Halbwachs (1990, p. 67).

Le Goff propõe uma "conversão do olhar histórico", baseada em "pesquisa, salvamento, exaltação da memória coletiva não mais nos acontecimentos, mas ao longo do tempo; busca dessa memória menos nos textos do que nas palavras, nas imagens, nos gestos, nos ritos e nas festas" (LE GOFF, 2003, p. 466). Consideradas essas manifestações compartilhadas como formadoras de memória, Pierre Nora (*apud* LE GOFF, 2003, p. 467) define a memória coletiva como "o que fica do passado no vivido nos grupos, ou o que os grupos fazem do passado".

Nessa mesma linha, Halbwachs (1990) conceitua memória coletiva como a identidade de grupos sociais, baseada em um "fundamento comum". Memória que tem a função de permitir a manutenção dessa identidade, a partir das lembranças que o grupo compartilha, propiciando sentimentos de pertencimento.

> Para que nossa memória se auxilie com a dos outros, não basta que eles nos tragam seu depoimento: é necessário ainda que ela não tenha cessado de concordar com suas memórias e que haja bastante pontos de contato entre uma e as outras para que a lembrança que nos recordam possa ser reconstruída sobre um fundamento comum. Não é suficiente reconstituir peça por peça a imagem de um acontecimento do passado para se obter uma lembrança. É necessário que essa reconstrução se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no nosso espírito como no dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aquele e reciprocamente, o que só é possível se fizeram e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade. Somente assim podemos compreender que uma lembrança possa ser ao mesmo tempo reconhecida e reconstruída (HALBWACHS, 1990, p. 34).

A partir da pressão dessas memórias coletivas sobre a história, processo desencadeado também "pela ação da mídia", segundo Le Goff (2003, p. 467), a história dita "nova", que se esforça por criar uma história científica a partir das lembranças grupais, pode ser interpretada, como uma "revolução da memória".

> História que fermenta a partir do estudo dos 'lugares' da memória coletiva. 'Lugares topográficos, como os arquivos, as bibliotecas e os museus; lugares monumentais como os cemitérios ou as arquiteturas; lugares simbólicos como as comemorações, as peregrinações, os aniversários ou os emblemas; lugares funcionais como os manuais, as autobiografias ou as associações: estes memoriais têm a sua história'. Mas não podemos esquecer os verdadeiros lugares da história, aqueles onde se deve procurar, não a sua elaboração, não a produção, mas os criadores e os denominadores da memória coletiva: 'Estados, meios sociais e políticos, comunidades de experiências históricas ou de gerações, levadas a constituir os seus arquivos em função dos usos diferentes que fazem da memória' (LE GOFF, 2003, p. 467).

A constituição desses arquivos sociais a partir dos "usos diferentes que fazem da memória" é uma das possibilidades que tem a proposta metodológica da "fotografia como disparadora do gatilho da memória", utilizada neste trabalho e que será detalhada mais adiante. Ele utiliza a imagem fotográfica com o suporte da história oral (também situada no campo da "nova história") para recuperar traços do passado não presentes em documentos escritos e assim contribuir para a disseminação de novas memórias coletivas. Busca-se dessa forma "salvar o passado", como afirma Le Goff: "A memória, na qual cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir o presente e o futuro. Devemos trabalhar de forma que a memória coletiva sirva para a libertação, não para a servidão dos homens" (LE GOFF, 2003, p. 471).

Ecléa Bosi enfatiza importância de se ouvir os idosos, que muito ajudaram a sociedade quando estavam ativos e agora querem deixar sua contribuição relatando suas histórias: "Neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto, uma função própria: a de lembrar. A de ser a memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade" (BOSI, 2004, p. 63).

A participação dos pioneiros de Ibiporã nesta pesquisa, estimulando-lhes as memórias a partir de fotografias, coloca-os como sujeitos de uma época e suas vozes refletem não apenas uma memória pessoal (dos fatos vividos), mas constituem uma "memória de grupo e uma memória social", como observa Bosi (2004). Em sua pesquisa realizada na capital paulista, que resultou no livro *Memória e sociedade: lembrança de velhos*, referência teórica de muitos trabalhos na área, a autora afirma:

> O intuito que me levou a empreendê-lo foi registrar a voz e, através dela, a vida e o pensamento de seres que já trabalharam por seus contemporâneos e por nós. Este registro alcança uma memória pessoal que, como se buscará mostrar, é também uma memória social, familiar e grupal (BOSI, 2004, p. 37).

Boris Kossoy trata da relação entre fotografia e memória e seus conceitos foram utilizados para a análise das imagens e a compreensão das reações dos entrevistados durante a aplicação da proposta metodológica. "Fotografia é memória e com ela se confunde [...]. Memória visual do mundo físico e natural, da vida individual e social" (KOSSOY, 2001, p. 156). Como fotografia é memória, o pioneiro de Ibiporã, Ramon Lozam, 89 anos, um dos entrevistados neste trabalho, ao observar uma fotografia de 1946 da antiga estação ferroviária de madeira, com várias pessoas aguardando a chegada do trem, fez um rápido exercício de memória e disse imediatamente ser uma delas. "Sou esse guri aqui. Tinha uns 12 anos na

época. A gente recebia os viajantes, carregava as malas deles e levava para as pensões na avenida [Paraná]".

Na realidade Lozam se enganou, pois não era o personagem da fotografia, mas os efeitos que a imagem suscitou em sua memória levaram a uma infinidade de outras histórias e traços importantes daquele período que enriqueceram o levantamento. Sobre esse disparo automático que a imagem provocou no pioneiro, Kossoy (2001, p. 100) diz que "essas imagens [de algo familiar] nos levam ao passado numa fração de segundo; nossa imaginação reconstrói a trama dos acontecimentos dos quais fomos personagens em sucessivas épocas e lugares".

1.1.2 História oral: múltiplas versões como alternativa à história oficial

Como este trabalho sobre a estação ferroviária de Ibiporã buscou aliar o conteúdo da fotografia às técnicas da história oral em busca de desvendar traços e fatos ocorridos no passado, foram estudadas as duas correntes da história oral: a inglesa, proposta por Paul Thompson (1992), e a americana, que tem José Carlos Sebe Bom Meihy (1996 e 2002) como um de seus integrantes.

A história oral enquadra-se no campo na "história nova", como conceitua Le Goff (2003, p. 467) ou "nova história", que se configura como uma alternativa à historiografia oficial, marcada pelo predomínio dos documentos escritos, registros em cartório e pelo espaço temático e atenção dada às elites (líderes políticos, militares, empresários, entre outros). Já a história oral seria uma versão a partir "dos de baixo". Por meio dela, segundo Meihy,

> [...] há uma revolução promovida pela palavra oral que deixa de ser 'letra morta' e passa a ter sentido no questionamento da documentação capaz de explicar a sociedade do presente. Porque dialoga com a velha concepção de que personagens históricos eram apenas as grandes figuras e aqueles que deixaram marcas arquivadas em espaços oficiais e oficializados; a história oral promove juntamente com uma nova concepção de história, uma interpretação clara de que todos, cidadãos comuns, somos parte do mesmo processo. Além de mexer no conceito de 'personagem histórico', a história oral também trabalha com a questão do cotidiano, evidenciando que a história dos 'cidadãos comuns' é trilhada em uma rotina explicada na lógica da vida coletiva de gerações que vivem no presente (MEIHY, 1996, p. 10-11).

Sobre esse aspecto, Thompson (1992, p. 26) diz que é comum na historiografia oficial os registros refletirem o ponto de vista das autoridades, por isso "não é de admirar que o julgamento da história tenha, o mais das vezes, defendido a sabedoria dos poderes existentes". Já por meio da história oral, as testemunhas podem ser convocadas também entre "as classes

subalternas, os desprivilegiados, os derrotados". "Isso propicia uma reconstrução mais realista do passado, uma contestação ao relato tido como verdadeiro. Ao fazê-lo, a história oral tem um compromisso radical em favor da mensagem social da história como um todo" (THOMPSON, 1992, p. 26).

A pluralidade de pontos de vista possibilitada pelas "múltiplas memórias" dessas testemunhas – no caso desta pesquisa, os pioneiros de Ibiporã – confirma o poder da história oral e o potencial democratizante destes trabalhos que buscam lançar uma nova luz sobre a história local, oferecendo outras versões a partir de narrativas de "pessoas comuns" como diz Meihy (1996). Dessa forma, contribuem para a elaboração de uma "história nova" (LE GOFF, 2003), que se coloca como uma alternativa às narrativas historiograficamente já reconhecidas sobre a cidade. A pesquisadora Christina Musse (2014), líder de um grupo de pesquisa vinculado à Universidade Federal de Juiz de Fora (MG) que utiliza a história oral como meio de ressignificação do passado em análises sobre a memória do telejornalismo e sobre a produção audiovisual nesta cidade de Minas Gerais, afirma que as múltiplas memórias, às quais também chama de "memórias subterrâneas", que muitas vezes foram "silenciadas em determinados períodos da história", têm a possibilidade de se contrapor e contestar a memória em sua versão oficial (MUSSE, 2014, p. 353).

Musse e Keara (2012, p. 46) colocam que o recurso à história oral como metodologia[11] para a apreensão de um passado fugidio é "cada vez mais reconhecido pelas instâncias acadêmicas". Além de possibilitar o acesso a informações não disponíveis em arquivos documentais, ela é utilizada pelos pesquisadores para complementá-las "com a riqueza de múltiplos pontos de vista, certamente contagiados pela subjetividade de quem relembra, mas reconhecendo também, na exposição da emoção, um registro indispensável à compreensão histórica" (MUSSE; KEARA, 2012, p. 45-46). As autoras defendem as memórias como forma de representação da cidade, algo que também procuramos demonstrar nesta pesquisa.

> Fora do alcance da escrita e dos registros imagéticos tem-se na oralidade dos indivíduos uma foram de resgatar a parcela mais humana de nossas memórias sociais. Na fala dos sujeitos reside um universo de possíveis [...]. Por isso, essas narrativas são oscilantes, marcadas pelos percalços do lembrar e do esquecer, dos não ditos, dos apagamentos e das recordações. Inscritas nas particularidades do indivíduo, essas narrativas vão nos falar de experiências, comportamentos, sensibilidades, ou seja, subjetivações. Elas nem sempre privilegiam a objetividade e

[11] As autoras contextualizam a história oral como metodologia, como um "modelo investigativo" que ganhou espaço nos Estados Unidos e na Europa no final do anos 1960 e início dos anos 1970, "período de quebra de muitos paradigmas, dentre eles, aquele das disciplinas de âmbito universitário" (MUSSE; KEARA, 2012, p. 45).

> não são sustentadas pelo paradigma da racionalidade. São narrativas embebidas pela emoção (MUSSE; KEARA, 2012, p. 46-47).

Segundo José Carlos Meihy, a história oral "é sempre uma história do tempo presente" e por isso também é conhecida por "história viva" (MEIHY, 1996, p. 13). Por esse motivo foi escolhido o slogan "História Viva de Ibiporã" como subtítulo do projeto audiovisual *Contos e Causos*, mencionado anteriormente. Sobre os méritos dos depoimentos orais, Thompson (1992, p. 41) diz que a palavra falada tem capacidade de "insuflar vida na história", pelo fato de ser emitida de forma mais expressiva: "Ela lança vida para dentro da história e isso alarga seu campo de ação. Admite heróis vindos não só dentre os líderes, mas dentre a maioria desconhecida do povo", observa Thompson (1992, p. 44). Segundo o autor, dar voz às pessoas que vivenciaram os acontecimentos passados – e que muitas vezes são esquecidas pela historiografia oficial – gera nelas "um sentimento de pertencer a determinado lugar e a determinada época". "Ajuda os menos privilegiados, e especialmente os idosos, a conquistar dignidade e autoconfiança" (THOMPSON, 1992, p. 44).

Para a história oral, os entrevistados são "documentos históricos". "Ela não só oferece uma mudança no conceito de história, mas garante sentido social à vida dos depoentes e leitores, que passam a entender a sequência histórica e se sentem parte do contexto em que vivem", acrescenta Meihy (1996, p. 10).

> A história oral implica uma percepção do passado como algo que tem continuidade hoje e cujo processo histórico não está acabado. A presença do passado no presente imediato das pessoas é a razão de ser da história oral. Neste sentido, ela não só oferece uma mudança par o conceito de história, mas mais do que isso, garante sentido social à vida dos depoentes e leitores que passam a entender a seqüência histórica e a sentirem-se parte do contexto em que vivem. [...] (MEIHY, 1996, p. 10).

Os "depoentes" mencionados acima são também chamados por Meihy de "narradores" ou "colaboradores", em razão de sua participação no processo de aplicação do método. Neste trabalho, ao invés de colaboradores, utilizaremos os termos "entrevistados" e "pioneiros".

1.1.2.1 Aplicação da história oral na pesquisa

O procedimento adotado para a realização das entrevistas com os pioneiros seguiu as orientações do grupo de pesquisa *Comunicação e História*, que desenvolveu a proposta

metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória, mas também se embasou em proposições de Meihy (1996 e 2002) e Thompson (1992). Nesta pesquisa, a classificação metodológica que serviu de referência para a aplicação da técnica com os entrevistados foi a da "história oral temática", conforme denominação de Meihy (1996, p. 41). Segundo o autor, este método considera um tema específico a ser trabalhado – no caso foi a estação ferroviária e a ferrovia em Ibiporã.

> Por partir de um assunto específico e previamente estabelecido, a história oral temática se compromete com o esclarecimento ou a opinião do entrevistador sobre algum evento definido. A objetividade, portanto, é direta. Nesse ramo da história oral, a hipótese de trabalho é testada com insistência e o recorte do tema deve ficar de tal maneira explícito que conste das perguntas a serem feitas ao colaborador. Mesmo considerando que ela é narrativa de uma versão do fato, pretende-se que a história oral temática busque a verdade de quem presenciou um acontecimento ou que pelo menos dele tenha alguma versão discutível ou contestatória (MEIHY, 2002, p. 145-146).

As entrevistas foram gravadas em áudio e vídeo. Na decupagem e conversão para a linguagem escrita, a transcrição não foi total para se evitar redundâncias, otimizar o tempo e suprimir trechos desnecessários, uma vez que foram feitas duas entrevistas com cada pioneiro. Na apresentação dos depoimentos ao longo do texto, devido às pausas de muitos entrevistados em razão da idade avançada ou da divagação normal ao tentarem rememorar fatos ocorridos há mais de 60 anos (o período estudado é de 1936 a 1960), o pesquisador optou pelo método de textualização sugerido por Meihy (1996) de não reproduzir a transcrição "palavra por palavra".

Segundo ele, "o que deve vir a público é um texto trabalhado no qual a interferência do autor seja clara e dirigida para a melhoria do texto" (MEIHY, 1996, p. 57). Esse foi o procedimento adotado, com o objetivo de se alcançar uma melhor compreensão por parte dos leitores, afinal, "o texto de história oral se compromete com a história pública e para isto supera alguns tabus que cercavam as maneiras de ver a entrevista e a sua divulgação", diz Meihy (1996, p. 58), referindo-se ao modelo da transcrição pura e simples. O mesmo autor adverte que "conspiram" contra essa forma de registro (a transcrição "palavra por palavra") o risco de uma má recepção da mensagem e o isolamento do público leitor. Por esse motivo, para oferecer maior clareza o pesquisador transcreveu as falas com ligeiras adaptações.

Obviamente, para resguardar a beleza do sotaque, a entonação de voz e modo de se expressar (o linguajar próprio) de alguns depoentes – algo só possível por meio da gravação modulada –, foi respeitado e mantido o vocabulário peculiar de cada um. Meihy (1996, p. 58)

recomenda que o “acervo fraseológico e a caracterização vocabular” de quem contou a história devem permanecer.

Thompson (1992) coloca que a história oral permite manter “a textura do dialeto” do narrador e enfatiza que a gravação é um registro “muito mais fidedigno e preciso” que um registro escrito, usado normalmente pela historiografia oficial. “Todas as palavras empregadas estão ali exatamente como foram faladas; e a elas se somam pistas sociais, as nuances da incerteza, do humor [...], bem como a textura do dialeto” (THOMPSON, 1992, p. 146).

Sobre a forma de utilização da história oral neste trabalho, inicialmente não se sabia se seria adotada como técnica ou método, algo que poderia ser revisto no decorrer da investigação, conforme o pesquisador previu no projeto, pois a decisão dependeria da importância que teriam os relatos orais para que os objetivos fossem alcançados e o problema fosse respondido. Como técnica, a história oral complementaria o uso e a análise das fotografias como “disparadoras do gatilho”. Já como metodologia, consideraria os depoimentos como fontes diretas para a recuperação da história. Meihy (2002, p. 145 – grifo nosso) esclarece que a história oral “é *método* quando os depoimentos são o foco principal do estudo”, e é *técnica* quando “[...] articula diálogos com outros documentos”.

Como houve a necessidade de articular os diálogos com as fotografias e outras fontes documentais (textos) para a checagem de informações, o pesquisador adotou a história oral como técnica. É o que prevê Meihy (2002, p. 145) quando se refere à modalidade da “história oral temática”, que quase sempre equipara os depoimentos ao uso de fontes escritas.

> A história oral temática é quase sempre usada como técnica, pois freqüentemente articula diálogos com outros documentos. Valendo-se do produto da entrevista como se fosse mais um documento, compatível com a necessidade da busca de esclarecimento, o grau de atuação do entrevistador como o condutor dos trabalhos fica muito mais explícito (MEIHY, 2002, p. 145).

Teixeira (2013) problematizou essa questão em sua dissertação defendida na UEL, na qual buscou sistematizar a proposta da fotografia como disparadora do gatilho da memória. A autora acrescentou proposições de Lozano (2002), que divide a história oral em três *status*: utilizada como técnica, como disciplina autônoma ou como metodologia. Teixeira adotou-a como metodologia em seu trabalho, apoiando-se na formulação de Lozano. Para tanto, ao invés de apoiar-se na conceituação de Meihy (2002), baseou-se no posicionamento de Lozano, que apresenta algumas diferenças de terminologia em relação a Meihy sobre o que

entende como técnica e método. O autor faz uma leitura mais abrangente da importância do depoimento oral:

> [..] Diria que [a história oral] é antes um espaço de contato e influência interdisciplinares; sociais, em escalas e níveis locais e regionais; com ênfase nos fenômenos e eventos que permitam, através da oralidade, oferecer interpretações qualitativas de processos histórico-sociais (LOZANO, 2002, p. 16).

Para Teixeira, a definição de Lozano encaixa-se melhor à proposta da fotografia como disparadora do gatilho por um motivo principal: "a história oral aplicada nesse método equipara sua importância com a seleção das imagens, pois são os depoimentos dos pioneiros que atestam a eficiência da fotografia como gatilho" (TEIXEIRA, 2013, p. 92-93). Na pesquisa aqui apresentada, o pesquisador considerou essa importância dos depoimentos equiparada à seleção das fotografias, mas não superior às imagens. São elementos que se complementam. A fonte oral não é o centro da pesquisa, como definiria Meihy para que ela fosse tomada como método, mas tem valor equiparado ao da fotografia e uma ajuda a situar historicamente a outra.

1.1.3 A fotografia como disparadora do gatilho da memória

A aplicação da proposta metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória visa cruzar duas metodologias consagradas utilizadas para a recuperação histórica – a da análise de imagens proposta por Panofski e adaptada para a fotografia por Kossoy, e a história oral – para desta forma potencializar as entrevistas com os pioneiros, que se motivam após o contato e visualização das imagens. Parte-se do pressuposto, para atingir tal efeito com os entrevistados, que "a fotografia é um intrigante documento visual cujo conteúdo é a um só tempo revelador de informações e detonador de emoções" (KOSSOY, 2001, p. 28). Esse procedimento metodológico enriquece a pesquisa, facilita a checagem dos dados presentes no documento fotográfico e auxilia a interpretação do momento histórico estudado.

Foram considerados neste trabalho os resultados já obtidos e as sugestões de ajuste feitas por pesquisadores da UEL que já vêm aplicando a proposta do "gatilho" em seus trabalhos desde 2010, como Paulo César Boni, Maria Luisa Hoffmann, Juliana de Oliveira Teixeira e Adgélzira Capelotti Pereira. Ela consiste em apresentar aos pioneiros imagens significativas ou de grande valor histórico da cidade para que mergulhem no tempo, lembranças lhes venham à mente e novas informações possam emergir para a pesquisa.

O objetivo é extrair deles novos dados em relação aos já disponíveis no documento fotográfico. Segundo Hoffmann (2010, p. 11), "ao olhar uma fotografia de determinada época, o indivíduo não vê apenas o lugar fotografado. Uma série de outros dados lhe vêm à mente, informações que se desencadeiam na memória, relações com o que foi fotografado e detalhes vivenciados".

A intenção, com o suporte da imagem, é motivá-los a narrar fatos que auxiliem na interpretação do momento histórico que está sendo estudado e ajudem o pesquisador a decodificar os elementos presentes e ausentes na fotografia, ou seja, fazer a sua interpretação iconológica. Hoffmann (2014) aponta que, assim como por meio da desconstrução da imagem fotográfica é possível analisar suas relações internas e condições de produção em determinado espaço-tempo,

> por meio dos microrrelatos obtidos com o auxílio de fotografias do passado é possível analisar e compreender as relações dos indivíduos comuns e de seus grupos, proporcionando um entendimento mais profundo sobre o homem e sobre determinado momento histórico (HOFFMANN, 2014, p. 74).

Por meio dessa proposta (o gatilho da memória), o método de análise de imagens que utiliza a fotografia como "documento e fonte de pesquisa para se recuperar o passado", conforme define Kossoy (2007, p. 57), é combinado com a história oral. Dessa forma se chega a resultados que não seriam alcançados se fossem utilizadas, separadamente, somente uma ou a outra metodologia, ou seja, somente a da análise fotográfica e a da história oral. Paul Thompson (1992, p. 41) destaca que os depoimentos orais têm poder de "insuflar" vida na história. Da mesma forma, colocar a fotografia diante do entrevistado tem poder de provocar nele uma "explosão" de memórias, despertar suas imagens mentais, transportá-lo para outro espaço-tempo. Afinal, a fotografia é uma "fonte inesgotável de informação e emoção" (KOSSOY, 2001, p. 156).

> A imagem fotográfica é o relê que aciona a nossa imaginação para dentro de um mundo representado [...], porém moldado de acordo com as nossas imagens mentais, nossas fantasias e ambições, nossos conhecimentos e ansiedades, nossas realidades e ficções. A imagem fotográfica ultrapassa, na mente e no corpo do receptor, o fato que representa (KOSSOY, 2002, p. 46).

Só o fato de olhar para uma fotografia antiga (de um espaço que lhe seja familiar) já remete o pioneiro a uma atmosfera de saudosismo, de lembranças do início da cidade.

Hoffmann (2010), que testou pela primeira vez a proposta da fotografia como gatilho da memória em sua dissertação defendida na UEL, concluiu que "para o observador da imagem, o objeto fotografado existe na sua relação com outros objetos concretos. Esse 'jogo de memória' faz com que o espectador reconheça na imagem o que lhe é familiar" (HOFFMANN, 2010, p. 10).

Muitos dos entrevistados desta pesquisa em Ibiporã, ao olharem para a velha estação ferroviária de madeira, recordaram-se do dia exato em que desembarcaram na plataforma da estação para estabelecer a partir daquela data uma nova vida na nova terra.

> Uma fotografia, gatilho de memórias, permite que o pioneiro, por exemplo, ao observar uma imagem de linha férrea, recorde-se das dificuldades de sua construção, dos operários e daqueles que a projetaram, quantas vidas foram perdidas nessa empreitada etc. A imagem fotográfica traz à tona uma série de experiências e vivências, informações não disponíveis em documentos oficiais (HOFFMANN, 2010, p. 22).

Moyses e Boni (2011, p. 49) falam sobre a eficiência de unir se fotografia e oralidade: "[...] Ninguém fica alheio à fotografia, ela sempre desperta algum sentimento. E são esses sentimentos que vão ajudar a memória na tentativa de recuperar a história para que ela não se perca".

1.1.3.1 Efeito de 'interpretante energético' causado na mente dos pioneiros

Esse efeito disparador de memórias na mente dos pioneiros, causado pela fotografia e percebido pelos pesquisadores da UEL – que está aos poucos se consolidando como uma metodologia – é o que semiótica peirceana chama de "interpretante energético do signo". Ao considerar a fotografia um signo, Charles Sanders Peirce classifica como "interpretante energético" o efeito ou emoção que este signo causa na mente do "intérprete" (o pioneiro, no caso desta pesquisa), segundo Lúcia Santaella (2005, p. 43). Afinal, a imagem provoca neles um disparo de narrativas, gerando nos mesmos uma "ação concreta de resposta" (SANTAELLA, 1983, p. 61).

Traduzindo a proposição de Peirce, pode-se dizer que os signos agem no nosso sentimento e podem se manifestar de várias formas, desencadeando no observador/receptor uma emoção ou uma ação. Quando levam a uma ação, esse efeito é chamado por Peirce de "interpretante energético". Santaella (1983) distingue esses efeitos do chamado "interpretante

dinâmico” em dois níveis: o de primeiro nível é chamado de *emocional*, caracterizado por produzir sentimentos de qualidade:

> Há signos que só produzirão sentimentos de qualidade. Ao ouvirmos uma peça de música, se não somos conhecedores dos diferentes códigos de composição musical (o que nos levaria também a outros tipos de interpretação), a audição dessa música não produzirá em nós senão uma série de qualidades de impressão, isto é, sensações auditivas, viscerais e possivelmente correspondências visuais. [...] Assim, aquele signo, dada a limitação do nosso repertório, produzirá em nós [apenas] um *interpretante dinâmico* primeiro nível, isto é, *emocional* (SANTAELLA, 1983, p. 60).

Já o interpretante dinâmico de segundo nível, chamado de *energético*, é caracterizado por uma ação concreta de resposta ao signo. Quando se refere a esse de segundo nível, Santaella exemplifica uma situação: quando uma pessoa recebe uma ordem de alguém que tem autoridade sobre ela, por respeito ou temor, essa ordem produzirá nela um *interpretante energético*, “isto é, uma ação concreta e real de obediência, no caso, como resposta ao signo” (SANTAELLA, 1983, p. 61). É o que se observa com a fotografia quando provoca ações e reações no intérprete/observador.

1.2 MEMÓRIA E IDENTIDADE

Desde o início dessa pesquisa, observou-se que fotografias históricas da estação ferroviária despertavam nos pioneiros um sentimento de identificação com aquele lugar. A estação e as próprias fotografias representavam para eles “lugares de memória”, de acordo com o conceito de Pierre Nora (1993). Para o historiador, o homem cria a necessidade de eleger lugares onde depositar memórias, impor a certos espaços ou objetos a tarefa de “capturar a memória”.

O antropólogo Joël Candau (2012) estudou as relações entre memória e identidade e diz que elas estão indissoluvelmente ligadas. Sobre a questão dos lugares, Candau (2012, p. 156) diz que a memória e a identidade se concentram em lugares, e em “lugares privilegiados”, quase sempre com um nome, e que se constituem como “referências perenes percebidas como um desafio ao tempo”. Citando Pierre Nora, Candau diz que a razão fundamental de ser de um lugar de memória “é a de deter o tempo, bloquear o trabalho de esquecimento, fixar um estado de coisas, imortalizar a morte” (NORA, *apud* CANDAU, 2012, p. 156-157).

> A função identitária desses lugares fica explícita na definição que é dada a eles pelo historiador [Pierre Nora]: 'toda unidade significativa, de ordem material ou ideal, da qual a vontade dos homens ou o trabalho do tempo fez um elemento simbólico do patrimônio memorial de uma comunidade qualquer'. Um lugar de memória é um lugar onde a memória trabalha [...] (CANDAU, 2012, p. 157).

Contrariamente aos "não-lugares"[12], que são banalizados, funcionais e atemporais, Candau (2012, p. 157) afirma que "os lugares atravessam a memória viva". "São duráveis e carregados de história e memória", enfatiza, lembrando que há autores que mencionam também a existência de "regiões-memória":

> Existem 'regiões-memória' (Vendeia, Alsacia, Cevenol) ou cidades-memória (Jerusalém, Roma, etc.) e mesmo bairros onde se afirmam com força as identidades regionais ou locais. Simon Schama mostrou o quanto as paisagens podem contribuir para a afirmação de memórias compartilhadas e igualmente influenciar o sentimento de identidade nacional. Assim, a tradição poética da 'doce França' remete tanto a uma geografia (campos cultivados, pomares, vinhedos [...]) quanto a uma história, a mitos e narrativas legendárias relativas a tal ou tal lugar em particular, sempre constituído por várias camadas de memória (CANDAU, 2012, p. 157).

Em *A imagem da cidade*, obra que trata da fisionomia das cidades, o teórico de urbanismo Kevin Lynch (1999) destaca que a paisagem urbana "é algo a ser visto e lembrado". Segundo ele, os habitantes se identificam com a sua cidade e com alguns locais ao impregná-los de significados.

> [...] as formas da cidade podem expressar circulação, usos principais do espaço urbano, pontos focais chaves. As esperanças, os prazeres e o senso comunitário podem concretizar-se. Acima de tudo, se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados, e relações. Então se tornará um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível (LYNCH, 1999, p. 101-102, grifo do autor).

Para tentar compreender porque a estação ferroviária de Ibiporã desempenhava papel crucial para os antigos moradores e porque ainda se sobressai no espaço urbano, relacionamos ao que Kevin Lynch chama de "pontos nodais" em uma cidade, ou seja, pontos que são conexões de vias, de grande fluxo de pessoas.

Ao citar a cidade de Boston, nos Estados Unidos, Lynch (1999, p. 83) diz que "as principais estações ferroviárias são quase sempre importantes pontos nodais urbanos". Sobre as estações de metrô de Boston, o autor destaca que também são "pontos nodais importantes" e que algumas são tão referenciais no mapa local que algumas pessoas "organizariam o resto

[12] Termo utilizado também por Marc Augé (1994), que será detalhado no subitem 1.2.1.

da cidade ao seu redor" (LYNCH, 1999, p. 82). Em Ibiporã e em muitas cidades do Norte do Paraná cortadas pela ferrovia, essa realidade se aplica, uma vez que os moradores dividiam visualmente e ainda dividem geograficamente a cidade entre os bairros e construções "acima da linha" e os que ficam "para baixo da linha férrea".

1.2.1 Lugar de pertencimento

De acordo com Teixeira (2013), a seleção das imagens que devem compor o portfólio de fotografias a ser apresentado aos pioneiros durante a aplicação do "gatilho da memória" deve se basear em duas concepções: a primeira é o método de análise de imagens proposto por Erwin Panofsky e a segunda é a noção de "lugar de pertencimento". Boni e Teixeira (2014) explicam que lugar de pertencimento é onde o indivíduo se reconhece, lugar com o qual estabelece uma relação de identidade e afeto:

> De acordo com esse conceito há uma ligação entre o indivíduo e a coletividade. Por essa razão, uma identidade relacionada ao local em que esse indivíduo se reconhece é construída ao lado de sua identidade particular. Dessa maneira, estabelecem-se lugares de pertencimento, capazes de gerar sentimentos e relações de afeto (BONI; TEIXEIRA, 2014, p. 49).

Hoffmann (2014), que em sua tese de doutoramento selecionou 50 imagens para serem apresentadas a pioneiros de Londrina, acrescenta que os lugares de pertencimento são locais significativos para o cidadão, como ruas de comércio, hotéis, escolas, estabelecimentos públicos, "lugares de vivência nos quais o sujeito se reconhece como parte integrante da cidade" (HOFFMANN, 2014, p. 76). Neste trabalho sobre a estação ferroviária de Ibiporã, o pesquisador identificou desde o início que ela é reconhecida pelos pioneiros locais como lugar de pertencimento.

Para compreender o que a antropologia considera "lugar" e também a noção de "pertencimento", recorremos à definição de Marc Augé. Em *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade* (1994), o autor diz que lugar é o local onde o sujeito se reconhece, se sente bem ou se sente "em casa", como diria o geógrafo Yi-Fu Tuan (2013), que relaciona o termo "lugar" a espaço "habitado", local onde há experiência humana. Para Tuan (2013, p. 167), "o espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado". A casa em que moramos, o bairro onde nos reconhecemos e que nos é familiar, tornam-se lugares porque ali encontramos "segurança e carinho", aponta o autor, ao falar das "experiências íntimas com o lugar".

Lugar é, na definição de Augé (1994, p. 52), um espaço que seja "identitário, relacional ou histórico". Quando não tem nenhum desses atributos o local é definido pelo autor como um "não-lugar". Augé (1994, p. 36) define a "supermodernidade" como produtora de "não-lugares". O autor fala de uma "superabundância espacial" de nossos tempos que resulta em consideráveis modificações físicas: "concentrações urbanas, transferência de população e multiplicação daquilo a que chamaremos "não-lugares".

Os não-lugares, diz, "são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens" (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos, estações de metrô, salas de espera), quanto os próprios meios de transporte (aviões, trens de grande velocidade), os grandes centros comerciais (hipermercados, *shoppings centers*) (AUGÉ, 1994, p. 36).

Marc Augé coloca esses "não-lugares" em oposição ao que define como "lugar antropológico": "Reservamos o termo 'lugar antropológico' àquela construção concreta e simbólica do espaço que não poderia dar conta das vicissitudes e contradições da vida social, mas à qual se referem todos aqueles a quem ela designa um lugar, por mais modesto que seja" (AUGÉ, 1994, p. 51- grifo do autor). Este lugar, segundo o teórico, "é princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem os observa". O "lugar antropológico" pode ser criador de identidade, pois se refere ao lugar de origem, concreto ou simbólico; ou pode ser um lugar histórico, por se referir à história de nativos.

> Esses lugares têm pelo menos três características comuns. Eles se pretendem identitários, relacionais e históricos. O projeto da casa, as regras de uma residência, o lugar onde se nasce, os guardiões da aldeia, os altares, as praças públicas [...] (AUGÉ, 1994, p. 52).

A estação ferroviária de Ibiporã tem esse significado especial para o filho de pioneiro João Barreto Filho, 64 anos, que não só morou no local, mas seu pai, João Barreto, foi o chefe da estação entre 1938 e 1965. Por isso, a reconhece como esse "lugar antropológico" descrito por Augé.

1.2.2 Lugar de identidade e lugar construído a partir da experiência

O teórico de arquitetura Cristian Norberg-Schulz (2008) utiliza a palavra "habitar" para se referir às relações entre o homem e o lugar e que são ativadas as funções psicológicas de "orientação" e "identificação" com o mesmo.

> Quando o homem habita está simultaneamente localizado no espaço e exposto a um determinado caráter ambiental. Denominarei de 'orientação' e 'identificação' as duas funções psicológicas implicadas nessa condição. Para conquistar uma base de apoio existencial, o homem deve ser capaz de *orientar-se*, de saber onde está. Mas ele também tem de identificar-se com o ambiente, isto é, tem de saber *como* está em determinado lugar (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 455 – grifos do autor).

Para o autor, o senso de identificação é mais importante que o de orientação para se construir a noção de lugar: "Habitar pressupõe, antes de tudo, uma *identificação* com o ambiente. [...] E 'identificação' significa ter uma relação 'amistosa' com determinado ambiente" (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 456 – grifos do autor). Ele faz um percurso de conceitos – lugar-habitar-orientação-identificação – para chegar ao mais profundo: o de identidade:

> *A identidade humana pressupõe a identidade do lugar.* Identificação e orientação são aspectos essenciais do estar-no-mundo do homem. Enquanto a identificação é a base do sentimento de *pertencer*, a orientação é a função que o torna capaz de ser aquele *homo viator* [homem peregrino] que faz parte de sua natureza (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 457 – grifos do autor).

Em *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*, Yi-Fu Tuan (2013, p. 7) conceitua que "o lugar é construído a partir da experiência e dos sentidos" do sujeito, "envolvendo sentimento e entendimento num processo de envolvimento geográfico do corpo amalgamado com a cultura, a história, as relações sociais e a paisagem". Como lugar dessa experiência vivida, a estação de Ibiporã é lembrada por pioneiros entrevistados nesta pesquisa como local de passeio dos namorados, de se conhecer gente nova, de ver quem chegava à cidade, de grande movimento de pessoas. Há essa "identificação" deles com o local, essa "relação amistosa com o ambiente" (NORBERG-SCHULZ, 2008).

Feita a apresentação dos conceitos principais que nortearam este trabalho, traremos no próximo capítulo (2) os resultados da pesquisa histórica e documental relativa à construção da ferrovia que deu sustentação aos projetos de colonização do Norte do Paraná, entre eles o de Ibiporã, tema que será tratado no capítulo 3.

2 A FERROVIA: TESTEMUNHO DE UMA ÉPOCA

2.1 FERROVIA E FOTOGRAFIA: O TREM COMO SÍMBOLO DE MODERNIDADE

"Todo mundo gosta de trem", afirma Pedro Vasquez (2008), na abertura de *Ferrovia e fotografia no Brasil da Primeira República*, um dos títulos da trilogia do autor sobre a relação entre as ferrovias e a fotografia no Brasil. Amante dos trens, Vasquez prossegue fazendo uma paródia com *O samba da minha terra* (1940), de Dorival Caymmi, no trecho em que o compositor sentencia: "Quem não gosta de samba/ bom sujeito não é". Vasquez (2008, p. 20) adaptou: "E, se porventura existir alguém que não goste [de trem], uma coisa é certa: bom sujeito não é".

Os trens e o universo ferroviário inspiraram escritores, artistas plásticos, compositores, roteiristas e diretores de cinema. "Nada mais natural", afirma Vasquez, afinal, segundo ele, "a gare ferroviária [a área de embarque e desembarque das estações, também chamada plataforma] é um cenário espetacular". Gente de classes sociais diferentes aguardando a chegada do trem, outras subindo e descendo dos vagões de passageiros, espaço público de convivência e compras, carregadores de malas transitando e mercadorias espalhadas pelos corredores.

Justificando a sua analogia entre o trem, o cinema e a fotografia, Vasquez diz que

> o trem foi o primeiro símbolo de modernidade na era industrial, e fazer uma viagem sobre trilhos equivale a deslizar no interior de um infindável *travelling* cinematográfico [movimento de câmera] em que imagens resgatadas da memória se misturam às cenas oferecidas pelo enquadramento das janelas (VASQUEZ, 2008, p. 20).

O trem, como símbolo dos avanços de uma época[13] e meio de transporte que passou a permitir aos usuários viajar com o conforto que os veículos anteriores (diligências e carroças) não ofereceriam, inspirou também um dos irmãos Lumière (o francês Louis Lumière) a produzir aquele que ficaria conhecido como um dos primeiros filmes do cinema: *L'arrivée d'untrainen gare à La Ciotat* (*A chegada de um trem à estação de La Ciotat*, 1895), apresentado na primeira sessão oficial de cinema, em 28 de dezembro de 1895, no Grand Café, em Paris. Uma película de apenas 47 segundos que apresentou uma novidade ao público presente, até então acostumado apenas com a fotografia: imagens em movimento. E o que se

[13] A locomotiva a vapor surgiu na Inglaterra no início do século XIX (em 1825 foi aberta ao tráfego a primeira ferrovia – Stockton e Darlington Railway), mas se consolidou como alternativa de transporte na segunda metade daquele século. Fonte: *site* da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) - http://www.antf.org.br (ASSOCIAÇÃO..., 2016).

movimentava na tela pela primeira vez era um trem imponente se aproximando da estação, chegando a tomar quase todo o quadro (efeito visual que teria assustado os espectadores presentes), seguido pelo movimento das pessoas descendo ou embarcando nos vagões. Carvalho (2012), descreve a cena e destaca o poder simbólico da locomotiva na época, uma das maiores invenções da Revolução Industrial:

> Num dado momento, algo começa a tomar forma à direita do quadro, a locomotiva, a bela máquina, rival do cinema pelo *status* de maior invenção da Revolução Industrial. Do fundo da imagem, vindo da própria paisagem autônoma e emancipada, descolando-se dela numa bela diagonal, crescendo sobre o cenário como uma gota de tinta que cai e se espalha sobre a água, vemo-la invadir a cena, tomar o quadro, realizando-se em primeiro plano (o móvel já se colocava em movimento nesse filme...) [Ao final] ...vemos, então, a locomotiva bem definida e diferenciada dos vagões, os detalhes das roupas das pessoas balançando com a agitação, crianças carregadas pelas mães, mulheres, homens, alguns trajados como trabalhadores, outros, com roupas de domingo, muitos dos quais em primeiro plano (CARVALHO, 2012, p. 91).

Quando surgiu, o trem era o meio de transporte mais rápido da época, "mas as maiores vantagens", segundo Vasquez, eram uma segurança "nunca dantes experimentada e a democratização das viagens, pois ricos, pobres e remediados podiam usufruir do mesmo transporte, ainda que em compartimentos separados [classes]" (VASQUEZ, 2008, p. 20). Segundo ele, um autor que salientou esses benefícios foi o poeta português Mário Sá-Carneiro, no poema *Antíteses*, de 1907. Sá-Carneiro assim resumiu "os melhoramentos do trem de ferro" em relação às antigas diligências do Correio português:

> *Para ir de Lisboa ao Porto*
> *Seis dias em mala-posta*
> *São precisos e que perigos [as diligências]*
> *O que lá vai não arrosta!*
> *Pra fazer esse trajeto*
> *Hoje em dia em caminhos-de-ferro*
> *Sem perigos, eu necessito*
> *De seis horas, se não erro!*
> (SÁ-CARNEIRO, *apud* VASQUEZ, 2008, p. 20).

Outra mudança significativa que Vasquez aponta em relação ao "tempo das diligências", referindo-se à Europa e aos Estados Unidos no século XIX, foram os novos pontos de embarque e desembarque dos viajantes. Enquanto as primeiras paravam na periferia das povoações, pois dependiam da tração animal e de locais para acomodá-los, o trem podia parar no centro das cidades, onde foram sendo construídas as estações.

> Novas cidades começavam a surgir a partir da instalação da estação ferroviária, que passava ser o eixo a partir do qual a localidade se ia desdobrando em forma de tabuleiro de xadrez, com ruas paralelas à avenida central e outras perpendiculares a estas – a estação era o centro da cidade (VASQUEZ, 2008, p. 26).

2.2 UM ESPETÁCULO NO "SERTÃO" DO PARANÁ

A construção da ferrovia que corta o Norte do Paraná de nordeste a oeste, iniciada no final da década de 1920, foi fator determinante para o sucesso do empreendimento da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), sediada em Londrina. A obra permitiu a ligação da região recém-ocupada (e dividida em lotes) com o restante do país e o mundo, garantiu o escoamento da produção agrícola e fomentou a criação de um eixo de cidades ao longo da estrada de ferro.

A implantação dos trilhos cortando a floresta tropical é descrita como uma imagem quase cinematográfica por Jorge Cernev (1995, p. 147): "A ferrovia representou um espetáculo nas densas matas da região, nos tempos 'em que isso aqui era uma boca do sertão'", escreveu, reproduzindo expressão utilizada por pioneiros entrevistados pela coluna *Memória e Cotidiano*[14]. De acordo com Cernev, a "aventura do colonizador", que apostou no Norte do Paraná como destino promissor, "confundiu-se com a aventura da força da locomotiva".

> O deslocamento mais rápido, propiciado pela locomotiva, permitiu ligações concretas, entre cidades de outros Estados e o Paraná, até Londrina. A Cia. de Terras Norte do Paraná, planejadora da cidade 'londrina', propagava por todos os cantos a fertilidade das terras roxas. Essas notícias estimularam a vinda de migrantes às novas terras, os quais foram responsáveis pelo processo de colonização que aqui se instalou. A aventura transformou-se em projeto de vida daqueles que buscavam novas oportunidades, imbuídos dos sonhos de prosperidade e ascensão social. [...] Os caminhos de ferro e a locomotiva transformaram as experiências da população, impulsionando o crescimento da cidade prometedora do sucesso no fim dos anos 30 (CERNEV, 1995, p. 147).

Assim como na cena do trem chegando à estação de La Ciotat, na França, aqui no Norte do Paraná a chegada do trem de passageiros, nas décadas de 1930 e 1940, também provocava grande agitação na plataforma, relatam historiadores a partir de declarações de pioneiros que vivenciaram a época.

[14] Coluna produzida pelo projeto de extensão Inventário e Proteção ao Acervo Cultural de Londrina (IPAC), publicada na *Folha de Londrina* entre 1988 e 1993.

> Além dos passageiros que iam embarcar, havia também os acompanhantes, aqueles que iam buscar mercadorias, os carregadores de malas, além de grande quantidade de curiosos que se dirigiam à estação como que atraídos pela concentração de gente dos mais variados segmentos da população. A chegada do trem atraía especialmente a presença de um animado comércio de ambulantes, entre os quais se destacavam os vendedores de frutas, doces, salgados, sorvetes e outros produtos (CERNEV, 1995, p. 147-148).

Dois pioneiros de Ibiporã entrevistados nesta pesquisa, João Ibrahim Zachêo e João Barreto Filho, faziam essa função na estação de trem local, quando adolescentes, para ajudar nas despesas de casa. "A gente tinha aquele negócio de vender frutas, doces... Vinham aqueles carros de passageiros que iam pra São Paulo, aqueles vagões cheios de gente na época e vendíamos as coisas para eles na estação. Isso aqui era lotado de gente", recorda Barreto Filho (2013)[15], filho de João Barreto, o agente que permaneceu mais tempo como chefe da estação de Ibiporã, de 1938 até 1965, quando faleceu.

"Nos poucos minutos em que o trem ficava parado, o burburinho atingia seu ponto máximo", para depois retornar à calmaria quando a composição partia, descreve Jorge Cernev.

> Então o sino da estação dava o sinal de partida. Uns se acomodavam, outros se despediam, mas poucos se afastavam. Só quando o chefe do trem soava o seu apito, o comboio se movimentava, distanciando-se pouco a pouco, dando oportunidade para os últimos acenos de despedida. Quando o trem desaparecia depois da primeira curva, cada qual se dirigia aos seus afazeres e a estação voltava à calma, só quebrada pela movimentação dos ferroviários que trabalhavam na linha e na estação (CERNEV, 1995, p. 148).

2.3 A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-PARANÁ (E.F.S.P.P.)

2.3.1 Convergência de interesses

A história da ferrovia São Paulo-Paraná iniciou-se em 1910, quando o fazendeiro Major Antônio Barboza Ferraz Júnior vendeu suas propriedades em Ribeirão Preto (SP) para adquirir uma extensa gleba entre Ourinhos (SP) e Cambará (PR), onde derrubou a mata e plantou "1 milhão de pés de café" (CMNP, 1977, p. 37). Logo viu a necessidade de contar com uma ferrovia que garantisse o escoamento, até São Paulo e Santos, da "volumosa safra prevista". Uniu-se então a outros fazendeiros da região, entre os quais Willie Davids (que

[15] BARRETO FILHO, 2013 - Entrevista concedida ao pesquisador por João Barreto Filho, na casa do entrevistado, em Curitiba (PR). Curitiba: 12 nov. 2013. (30min17s): gravação em vídeo.

anos depois se tornaria diretor da CTNP e prefeito de Londrina), Gabriel e Antônio Ribeiro dos Santos e Manoel da Silveira Correa, para constituírem uma empresa com o objetivo de prolongar a Estrada de Ferro Sorocabana, do interior de São Paulo em direção ao Paraná. Com investimento privado, criaram em 1920 a Companhia Ferroviária Noroeste do Paraná[16] (PARANÁ, 2016), que mais tarde, em 1923, passou à designação de Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Em 1926 conseguiram concluir o primeiro trecho da ferrovia, de 29,3 quilômetros, entre Ourinhos e Cambará.

Mas a construção de estradas de estradas de ferro, principalmente naquela época, demandava muito tempo e altos investimentos, aponta Boni (2004, p. 27). Por isso, o grupo de fazendeiros, desde o início da empreitada, procurou por novos sócios e acionistas, nacionais ou estrangeiros, que pudessem fazer um aporte de recursos para viabilizar e agilizar o empreendimento. Entre 1923 e 1924 houve uma "convergência de interesses", segundo Boni, que tornou possível o prosseguimento da ferrovia.

> No final de 1923 desembarcou no Brasil uma missão inglesa que, a convite do presidente Artur Bernardes, veio para conhecer e avaliar as potencialidades econômicas do país. [...] Formada por "notáveis" com altos cargos no governo inglês, presidentes de bancos e representantes de interesses capitalistas, a comissão era presidida por Lord Edwin Montagu, motivo pelo qual ficou conhecida como 'Missão Montagu'. Ex-secretário de Finanças da Inglaterra, Montagu trazia – entre outros assessores – Lord Lovat (Simon Joseph Fraser), diretor do Sudan Cotton Plantation Syndicate e assessor para assuntos de agricultura e reflorestamento. [...] A Inglaterra estava interessada em novas oportunidades comerciais e em ampliar sua área de atuação – especialmente Lovat, que buscava novas fronteiras agrícolas que pudessem suprir a demanda de algodão, matéria-prima para as indústrias têxteis que ele abertamente representava (BONI, 2004, p. 25-26).

Neste sentido, a Missão Montagu contemplava dois interesses: o do governo brasileiro em atrair novos capitais, e do governo inglês e seus empresários de buscar novas e rentáveis oportunidades e fornecedores de matérias-primas. Juntou-se a estes o interesse dos fazendeiros estabelecidos na região de Cambará que queriam atrair capitais para a construção da estrada de ferro de Ourinhos a Jataizinho. Sabendo que Lovat estava em missão no Brasil, Barbosa Ferraz, como presidente da Companhia Ferroviária, "fez publicar no jornal *O Estado de S. Paulo* uma página inteira com o mapa da região", na edição de 15 de janeiro de 1924 (CMNP, 1977, p. 45), acompanhado de comentários sobre o potencial econômico das terras vermelhas e as vantagens de exploração da ferrovia. A propaganda surtiu efeito e algumas semanas depois Lovat veio pessoalmente visitar a propriedade de Barbosa Ferraz em

[16] Conforme consta no Decreto Estadual nº 896, de 2 de agosto de 1920 (PARANÁ, 2016).

Cambará, “onde se extasiou diante da fertilidade das terras roxas e dos resultados obtidos nas lavouras” (CMNP, 1977, p. 49).

Esse encontro teria sido o embrião do interesse de Lovat de constituir uma empresa em Londres para investir no Brasil. Juntou-se a Arthur Thomas e William Reid e em 1925 fundaram a *Parana Plantation Ltd*.. No mesmo ano, dia 24 de setembro, foi fundada em São Paulo a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), com 99,86% do capital social subscrito pela *Paraná Plantation*. “A partir de então, a CTNP começou a comprar terras no Norte do Paraná com objetivos claramente imobiliários”, diz Boni (2004, p. 32).

Entre 1925 e 1927 a empresa adquiriu diretamente do Governo do Estado do Paraná 515.000 alqueires paulistas[17] “a preços relativamente baixos”, segundo Boni (2004, p. 32): “O baixo valor das terras se justificava pelo interesse do governo em ocupar e desenvolver o Estado”, já que 450 mil dos alqueires adquiridos eram considerados terras devolutas (desocupadas e desabitadas). Em troca, a CTNP se comprometia a construir a estrada de ferro. Boni (2004, p. 32) lembra que pesou na negociação “o compromisso que a compradora assumiu de construir a estrada de ferro que cortaria toda a região, ligando Cambará a Guaíra”.

Schwartz (2002, p. 8A) escreve que inicialmente o plano dos ingleses era atingir as terras da CTNP por outra ferrovia. Haviam comprado da Companhia Marcondes (antiga concessionária de vasta área no Norte Novo) os direitos para construir um ramal da Estrada de Ferro Sorocabana entre Regente Feijó (SP) e a margem direita do Rio Paranapanema, em frente à foz do Rio Pirapó, “por onde começaria a colonização do norte-noroeste paranaense”. Porém,

> os ingleses mudaram o projeto, orientados pelo Plano Geral da Viação Férrea Nacional, em que constava o tronco Santos-São Paulo-Guaíra. Para isso, aproveitaram 29 quilômetros já construídos entre Ourinhos (SP) e Cambará, por fazendeiros do Norte Velho, dos quais obtiveram a concessão (SCHWARTZ, 2002, p. 8-A).

Ao obterem a concessão, assumiram em 30 de junho de 1928 a Companhia São Paulo-Paraná e em 1929 iniciaram as obras para levar a ferrovia adiante de Cambará, “com subsídio do Estado”, lembra Schwartz (2002). Em 1932, com recursos próprios, concluíram os 154 quilômetros de Cambará a Jataizinho, atravessando os rios das Cinzas e Laranjinha.

Os pouco menos de 30 quilômetros que ligariam Jataizinho a Londrina (a sede da CTNP) “pareciam ‘café pequeno’”, segundo Boni (2004), se comparados ao trecho anterior,

[17] Cada alqueire paulista corresponde a 24.200 m2.

cinco vezes maior. “Mas a construção desse trecho demandou três anos, de 1933 a 1935” (BONI, 2004, p. 129). Diversos motivos poderiam justificar essa demora, sugere o autor: mata mais densa, clima chuvoso, dificuldade no transporte de matéria-prima. “Mas, sem dúvida, o maior desafio a ser vencido era a construção de uma ponte sobre o Rio Tibagi".

2.3.2 Construção da ponte sobre o Rio Tibagi

Figura 1 – Vista geral do escoramento provisório da ponte, mostrando o parapeito no canal principal e a cabine de passageiros do cabo aéreo

Fotografia: José Juliani
Fonte: Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss

De acordo com dados publicados no jornal *Paraná-Norte*[18] e reproduzidos por publicações posteriores, a ponte ferroviária sobre o Rio Tibagi demorou pouco mais de um ano para ser construída, mas a data exata de seu início é uma “incógnita”, afirma Boni (2004, p. 137). Sua extensão é de 294 metros e a largura é de 3,30 metros. A ponte tem 14 pilares de concreto armado, “construídos sobre sapatas fundidas com as rochas do fundo rio para assegurar a passagem dos trens pesados – 18 toneladas por eixo – em alta velocidade”

[18] Primeiro jornal editado em Londrina, fundado em 1934, que circulou, com alguns períodos de interrupção, até 1950.

(MUSILLI; ABRAMO, 2004, p. 18). Comentando fotografias da obra ainda em seu início, as autoras afirmam que a construção da ponte “deixou para a história imagens de cinema”.

A ponte consumiu 4.300 toneladas de concreto, processadas em um misturador importado dos Estados Unidos. Na estrutura da ponte foi utilizado pela primeira vez no país o “aço 52”, desenvolvido na Alemanha. Outro equipamento importado foi um teleférico escocês que a empresa construtora Rangel Christoffel e Comp. utilizou para transportar os materiais da obra e despejar concreto nas formas. O cabo aéreo (Figuras 1 e 2) permitia ainda o deslocamento de até quatro toneladas por dia de uma margem a outra. Dessa forma, funcionários, trilhos e dormentes e até vagões eram transportados à margem esquerda do Tibagi (atual município de Ibiporã) para que a construção da ferrovia seguisse rumo a Londrina enquanto outra equipe trabalhava na ponte.

A figura 2 mostra o teleférico escocês utilizado para agilizar a construção da ponte. Vários operários estão suspensos pelo cabo e um vagão pode ser observado na parte inferior da imagem. Se estiver correta a data indicada na fotografia (30/12/1934), a ponte já deveria estar na fase final.

Figura 2 – Cabo aéreo que servia para transporte de materiais, gêneros alimentícios e trabalhadores na construção da ponte ferroviária - 30/12/1934

Fotografia: José Juliani
Fonte: *Coleção Fotográfica José Juliani*, Londrina: UEL, 2011, p. 105/ Acervo do MHL

Boni questiona que mesmo que a ponte tenha demorado apenas um ano para ficar pronta, continua "estranho" o fato de o trecho entre Jataizinho e Londrina, com menos de 30 quilômetros, demorar três anos para ficar pronto.

> A construção da ponte não pode ser a única justificativa, pois entre Cambará e Jataizinho (trecho de 155 quilômetros) existem uma ponte de grande porte (sobre o Rio das Cinzas, com 200 metros de extensão), duas de médio porte (sobre o rios Laranjinha e Congonhas) e várias de pequeno porte (BONI, 2004, p. 138).

2.3.3 Índios no caminho da ferrovia

Há uma versão que pode explicar essa demora exagerada para a conclusão da obra e a construção dos trilhos até Londrina: a resistência de índios que viviam em aldeias próximas à margem do rio[19]. A professora aposentada de Ibiporã Laurinda Ferreira de Oliveira, 80 anos, filha do casal pioneiro Albino Ferreira e Hermância Monteiro, que na década de 1930 demarcaram terras no atual município de Ibiporã, na região do Engenho de Ferro, próxima ao Rio Tibagi, conta que a demora de três anos para a construção desse trecho de apenas 30 quilômetros "se deu porque os índios não queriam que fosse construída a estrada de ferro, por isso desfaziam durante a noite o serviço que os construtores realizavam durante o dia" (BISOTTO, 2008, p.19).

O pesquisador quis ouvir mais detalhes sobre essa história e entrevistou a pioneira em 2015 – Laurinda mora na Avenida Dom Pedro II, ao lado do MHAI, Centro de Ibiporã. Nascida em 1936, em um sítio no Engenho de Ferro, Laurinda contou o que ouvia de sua mãe Hermância:

> Ela sempre contava essa história de que à noite os índios arrancavam os trilhos e queimavam os dormentes que os ingleses tinham colocado durante o dia. Até que depois de três anos quando eles [construtores da ferrovia] já tinham aberto Londrina e tinham ido para frente com a linha do trem, decidiram voltar aqui para Ibiporã para terminar esse trecho, porque senão o trem não conseguiria chegar em Londrina. E foi nessa época que os ingleses puseram eletricidade perto dos trilhos para dar choque nos índios. Quando começaram a tomar choques eles acabaram recuando e se afastaram. Só aí que os ingleses conseguiram terminar esse trecho (OLIVEIRA, 2015)[20].

---

[19] Conforme será detalhado no capítulo 3, havia indígenas das tribos *kaingangue*, *kaiwá* e *guarani* que habitavam a margem esquerda do Tibagi e que entre 1855 e 1895 foram reunidas no Aldeamento de São Pedro de Alcântara, atual território de Ibiporã.

[20] OLIVEIRA, 2015. Entrevista concedida ao pesquisador por Laurinda Ferreira de Oliveira, no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã. Ibiporã: 23 jul. 2015. (47min57s): gravação em vídeo.

Sobre essa versão narrada por Laurinda Oliveira, lembramos do que o historiador José Carlos Meihy (1996, p. 41) fala sobre a validade do depoimento oral "como mais um documento, compatível com a necessidade de busca de esclarecimentos" em outras fontes:

> Pretende-se, mesmo considerando que ela é uma narrativa de uma versão do fato, que a história oral temática busque a *verdade* de quem presenciou um acontecimento ou que pelo menos dele tenha alguma versão que seja discutível ou contestatória (MEIHY, 1996, p. 41 – grifo do autor).

Registro de resistência dos indígenas à construção da ferrovia também é mencionado por Nelson Tomazi (1997) em sua pesquisa de doutorado, na qual descreve situação semelhante no trecho anterior da estrada de ferro, construído pelos fazendeiros do Norte Pioneiro. Diz o autor:

> E os índios presentes na região lutaram contra a expansão sobre os seus territórios? Sabe-se apenas que havia índios, caboclos e posseiros, mas há um silêncio sobre isso. A única referência que encontrei sobre isso é de uma índia que mudou da Serra do Cadeado para Maringá em 1934 e que numa entrevista afirma o seguinte: '[...] O meu pai, o primeiro contato que ele teve com gente, que eu falei aquele dia que ele teve contato com as gente daqui, foi o Dr. Mesquita, porque meu pai era de uma tribo Guarani meio ranzinza que tava num lugar onde eles tavam fazendo uma estrada de ferro, eu não sei se era que ia pro estado de São Paulo ou Curitiba, **então eles ponhavam os dormentes e os trilhos, os índios ia lá e arrancava e jogava,** então teve um enguiço lá veio um índio lá porque índio andava muito que nem cigano, eles vão de uma tribo prá outra, longe, aí veio o índio lá conversô com meu pai e meu pai foi prá lá por causa deles...' (TOMAZI, 1997, p. 68 - grifos do autor).

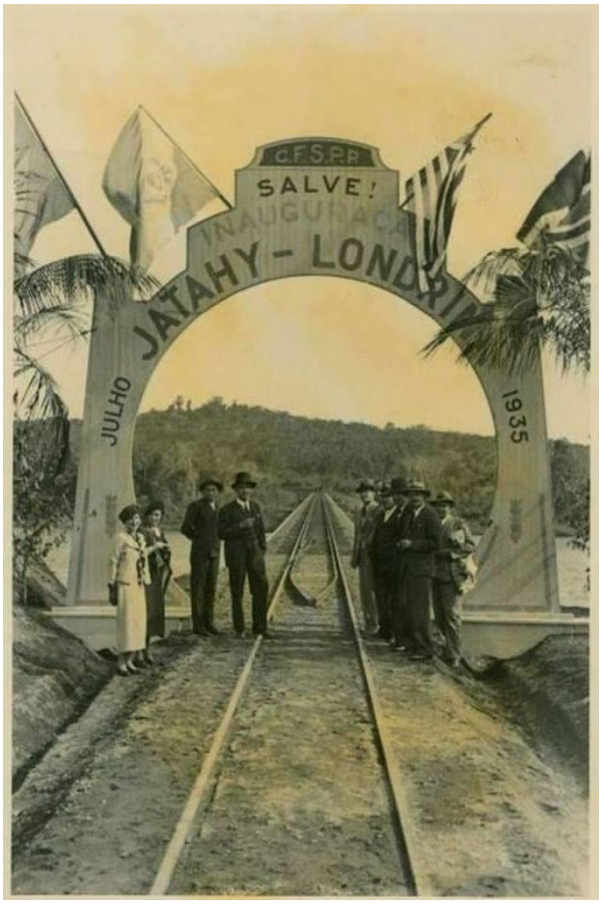
O autor informa, em nota de rodapé, que a entrevista com essa índia por ele citada foi realizada pelo Projeto Memória, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Maringá, em 1989. Sobre a declaração da indígena, Tomazi (1997, p. 168) diz: "Quero crer que esta indicação refere-se à construção da ferrovia São Paulo-Paraná", pois segundo ele, "a referência ao Dr. Mesquita indica que seria Gastão de Mesquita Filho", engenheiro responsável pela construção desse trecho daquela ferrovia. "Além disso, indica como os índios da região reagiam àquela construção" (TOMAZI, 1997, p. 168).

2.3.4 Autoridades estrangeiras na inauguração da ponte

A figura 3 mostra autoridades aguardando a partida inaugural do trem que iria transpor pela primeira vez a ponte ferroviária do Tibagi. A saga que a construção representou e a demora para a sua conclusão mereceu por parte dos britânicos um portal erigido às margens do rio, do lado de Jataizinho. No alto do monumento se podem ler as iniciais da empresa

(CFSPP), a saudação “Salve!”, o nome do trecho (Jathay-Londrina) e o mês de inauguração (julho-1935). A imagem exibe ainda, da esquerda para a direita, nesta ordem, as bandeiras do Brasil, do Paraná, de São Paulo e da Inglaterra. A fotografia da figura 4 mostra com melhor definição as bandeiras que simbolizavam as partes interessadas na construção da ferrovia (os ingleses, os governos brasileiro e do Paraná e o Estado de São Paulo). A figura 4 traz as autoridades de costas, mas contempla o trem em primeiro plano, conduzindo bandeiras inglesas.

Figura 3 – Autoridades no portal de inauguração da ponte sobre o Tibagi –28/07/1935



Fotografias: Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)
Fonte: Coleção Rotary Club de Londrina /Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss

Figuras 4 – O trem se aproximando do portal e exibindo bandeiras da Inglaterra

Fotografias: Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)
Fonte: Álbum da Cia. Ferroviária/ Coleção Jairo Teixeira Diniz/ Acervo do Museu Histórico de Londrina

Não se tem a identificação das autoridades que miram o fotógrafo na imagem do portal (Figura 3), mas relatos do jornal *Paraná-Norte* dão conta de muitos estrangeiros e cônsules que vieram para a solenidade.

> Notámos logo a presença dos snrs. João Sampaio, vice-presidente da Cia. Ferroviaria, cônsules da Inglaterra, do Japão e da França em S. Paulo, diretores da Cia. de Terras e outras pessoas gradas que abaixo registraremos (INAUGURAÇÃO..., 1935, p. 1)[21].

Entre elas, o jornal cita o governador Manoel Ribas (na época interventor federal do Paraná), o secretário da Fazenda do Estado, Othon Mader, os prefeitos de Curitiba, Lothario Meissner, e de Londrina, Rosalino Fernandes, o engenheiro Gastão de Mesquita Filho e outros diretores da Companhia Ferroviária, o major Barbosa Ferraz (do grupo de fazendeiros de Cambará) e os alemães Koch Weser e Oswald Nixdorf – este último, o fundador da Colônia Roland (atual Rolândia). Em seguida, a matéria menciona o nome dos cônsules: "Arthur Abbott, Kozo Itige e Jacques Pingaud, [respectivamente] cônsules da Inglaterra, Japão e França em S. Paulo".

À medida que foi se aproximando o horário de partida do trem, uma multidão se aglomerou próxima à ponte. O fotógrafo da CTNP, José Juliani, escolheu destacar em primeiro plano, na figura 5, dois diretores de sua empresa presentes ao evento (Arthur

[21] Nesta e nas demais citações de jornais das décadas de 1930 e 1940 foi reproduzida no trabalho a grafia da época, respeitando-se a acentuação e ortografia.

Thomas e Willie Davids) e dois da Companhia Ferroviária (Wallace Morton e James Adamson). A partir da esquerda (levantando o chapéu), Arthur Thomas, Morton, Adamson e Davids (com seu chapéu característico identificado em outras fotografias, como na da inauguração da estação de Ibiporã, em 1936). Outro estrangeiro em destaque na imagem é o japonês Hikoma Udihara, atrás de Davids.

Figura 5 – Autoridades presentes à inauguração da ponte e do trecho Jatahy-Londrina

Fotografia: José Juliani
Fonte: Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss

Da ponte, o trem partiu cheio de gente rumo a Londrina, onde uma multidão ainda maior o aguardava (Figura 6) na viagem inaugural que marcou a chegada à estação ferroviária local, em 28 de julho de 1935. A festa na ponte foi grande porque a passagem do trem representava uma nova era para a região. Em reportagem[22] que lembrava os 80 anos dessa viagem inaugural, o professor da UEL, Ninger Ovídio Marena, relata que antes da via férrea, quem quisesse comprar terras ou trabalhar em Londrina deveria vir de trem até Jataizinho (onde a linha havia chegado em 1932) e ali arriscar-se em uma travessia do Rio Tibagi em balsas e barcos para, depois, continuar a viagem no lombo de animais, até o povoado. "E atravessar o Tibagi era sempre uma tragédia, um risco", afirma Marena (FRAZÃO, 2015).

Com o trem, vieram as linhas de telégrafo, de energia, mercadorias, mais conforto. E gente. Muita gente. Afinal, em 1935, explica o professor, "automóveis eram artigo de luxo, gasolina era importada e estradas inexistiam". Por isso "o trem, simplesmente, representava

[22] Publicada na *Gazeta do Povo* de 28 de julho de 2015 (FRAZÃO, 2015).

tudo". A linha férrea, segundo Marena, foi "um divisor de águas" da história regional: "A partir daí, as cidades começaram a surgir e as populações duplicaram, triplicaram aqui no Norte do Paraná" (FRAZÃO, 2015).

2.3.5 Festa na chegada do trem a Londrina

A imagem a seguir, rica em informações, mostra um portal comemorativo que demarca a conclusão desse trecho da estrada de ferro e saúda a chegada do trem a Londrina, fato que inaugura um novo tempo para a região, que não mais dependeria das precárias estradas de terra. O portal (Figura 6), além das bandeiras dos estados e países envolvidos com a obra, conforme se observou nas figuras 3 e 4, traz a inscrição da CTNP dando as boas vindas à sua "irmã", a Cia. Ferroviária. A fotografia mostra rostos de trabalhadores, muitas crianças, gente comum que veio à margem dos trilhos ver de perto a grande novidade que se anunciava.

Figura 6 – Multidão aguarda a chegada do trem a Londrina, dia 28/07/1935

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Arquivo de Lúcia Ferraz – Reprodução: *Jornal de Londrina*, 22 jul. 2002

De acordo com a edição do *Paraná-Norte* de 4 de agosto de 1935, a festa de inauguração da ponte iniciou às 15 horas em Jataizinho, com a presença de centenas de

pessoas e as autoridades (mencionadas anteriormente) que foram acompanhar a primeira partida do trem rumo a Londrina. “Repórteres e editores de jornais de Curitiba, São Paulo e do jornal local misturavam-se ao povo que também queria ver a partida”, relatam Musilli e Abramo (2004, p. 19). Finalmente a Maria Fumaça romperia a ponte [sobre o Rio Tibagi] e, para o furor da multidão que a aguardava, “sem incidentes, nem atrasos, apitou às 16h50 na estação de Londrina” (MUSILLI; ABRAMO, 2004, p. 20).

O repórter do *Paraná-Norte* assim descreveu a recepção dos londrinenses à novidade: “Indizível a alegria contaminadora em todos os semblantes. Sorrisos das senhoritas se confundiam com os vivas e palmas de todos os que se achavam na ‘gare’”. (INAUGURAÇÃO..., 1935, p. 1). Em seguida, “todos beberam o champanhe servido na estação. Taças de cristal erguidas no cenário de tosca modernidade” (MUSILLI; ABRAMO, 2004, p. 20).

O Museu Histórico de Londrina dispõe de fotografias tomadas por George Craig Smith (Figura 7), José Juliani e Carlos Stenders na estação de Londrina no dia da chegada do primeiro trem à cidade[23]. Mostram uma multidão em volta da composição e o clima de euforia na plataforma. Boni (2004) afirma que, naquele momento,

> a conquista da CTNP, a satisfação da Prefeitura Municipal de Londrina, o orgulho dos pioneiros, a curiosidade da população e o suspiro de alívio de produtores, comerciantes, viajantes e passageiros transformaram-se em histeria coletiva. As pessoas se emocionavam, sorriam, choravam, bradavam, gritavam, assobiavam, acenavam a mão, empunhavam lenços, balançavam bandeirolas em meio ao barulho do apito e do atrito das rodas de ferro aos trilhos durante o processo de frenagem e à fumaça resultante da queima de madeira nas caldeiras, o que acabou valendo aos trens o apelido de Maria Fumaça (BONI, 2004, p. 142).

O trem parou e desceram autoridades, como Manoel Ribas, o prefeito de Londrina, Rosalino Fernandes, toda a diretoria da CTNP e muitos discursaram. Boni (2004, p. 142) relata que o presidente da CTNP, João Sampaio, “fez um discurso inflamado, destacando a importância da estrada de ferro para o desenvolvimento da região”, os planos de continuar estendendo-a até Guaíra e o empenho da Companhia para a realização da obra, “que há poucos anos era um sonho distante e, naquele instante, tornava-se realidade” (BONI, 2004, p. 142). Aproveitando a presença de tantas autoridades e de jornalistas de Curitiba e São Paulo, a CTNP organizou naquela noite de 28 de julho um “banquete de 200 talheres” e os recebeu no Hotel Luxemburgo (INAUGURAÇÃO, 1935, p. 1).

[23] Esta cena também foi filmada e consta em um documentário histórico produzido por Hikoma Udihara.

Figura 7 – População de Londrina foi receber o trem na estação, dia 28/07/1935

Fotografia: George Craig Smith
Fonte: Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss

2.3.6 O avanço que a ferrovia representou

Vir a Londrina a partir daquele dia não era mais uma aventura, simplesmente uma viagem. "Havia dia e hora de partida e dia e hora de chegada e o transporte era seguro", diz Boni (2004, p. 144). "A estrada de ferro, como num passe de mágica, ligou Londrina ao resto do país e acelerou o desenvolvimento do Norte do Paraná", destaca o autor. Pelo trem passaram a vir levas de migrantes de várias regiões e países, compradores de terra, comerciantes, profissionais liberais, trabalhadores braçais e prestadores de serviços. E o transporte de carga sofreu grande transformação:

> Milhares de cangalhas, centenas de carroças, dezenas de caminhões foram substituídos [...] por um trem. Colher na certeza de vender a produção passou a ser um alívio. Antes da ferrovia, muitos grãos se perderam no tempo, apodreceram à espera de comprador ou transporte. A partir de agora tudo seria diferente. [...] Em 1935, a ferrovia era só alegria, certeza de abastecimento, garantia de transporte rápido e seguro (BONI, 2004, p. 144).

Boni fez um cálculo da capacidade de carga dos primeiros trens que circularam na região e que, de acordo com depoimentos de pioneiros, eram compostos por quatro a seis vagões.

> Considerando [...] a média de seis vagões por trem, mais a locomotiva de seis eixos que o puxava – mas considerando que três desses vagões eram para transporte de passageiros e, portanto, mais leves – cerca de 200 a 250 toneladas de carga eram transportadas de uma só vez, com frio ou calor, sol ou chuva, com muita rapidez e segurança, por custos muito menores que qualquer outra modalidade de transporte da época. (BONI, 2004, p. 144)

Ao escrever sobre o impacto da ferrovia para o desenvolvimento da região, Schwartz (2013) citou depoimento do engenheiro Aristides de Souza Melo, diretor da CTNP, em 1944, no Rotary Club de Londrina. Souza Melo, que havia substituído Willie Davids na direção da companhia dois anos antes, enfatizou o papel da estrada de ferro na transformação do "latifúndio de riqueza latente em admirável e invejável Canaã de riqueza potencial, pela subdivisão territorial em pequenas propriedades":

> Cerca de 100 milhões de cruzeiros foram gastos nessa benéfica iniciativa [a ferrovia], prosseguiu [Souza Melo]. 'E o Estado, reconhecendo o alcance da obra e o esforço, não lhe foi indiferente. Contribuiu com o subsídio de 28.800 cruzeiros por quilômetro. E assim se começou a colonizar', disse Souza Melo (SCHWARTZ, 2013, p. 1).

Lando Kroetz (1985), que estudou em tese de Doutorado o reflexo das ferrovias paranaenses para o desenvolvimento econômico e cultural do Estado, afirma que elas favoreceram o fluxo de pessoas e produtos, intensificando a produção agrícola, comercial e industrial. Segundo ele, o papel desempenhado pelo "caminho de ferro", em conexão com as estradas de rodagem,

> cooperou, eficazmente, para o desenvolvimento agrícola como suporte de infra-estrutura no transporte de passageiros e suas bagagens. A atuação das estradas de ferro paranaenses no transporte de passageiros e cargas em áreas para onde foram determinadas [como foi o caso da E.F.S.S.P.], pelos meios colocados à disposição, resultaram em uma estrutura do tráfego que constituiu uma força formadora vantajosa para a economia regional (KROETZ, 1985, p. 130-131).

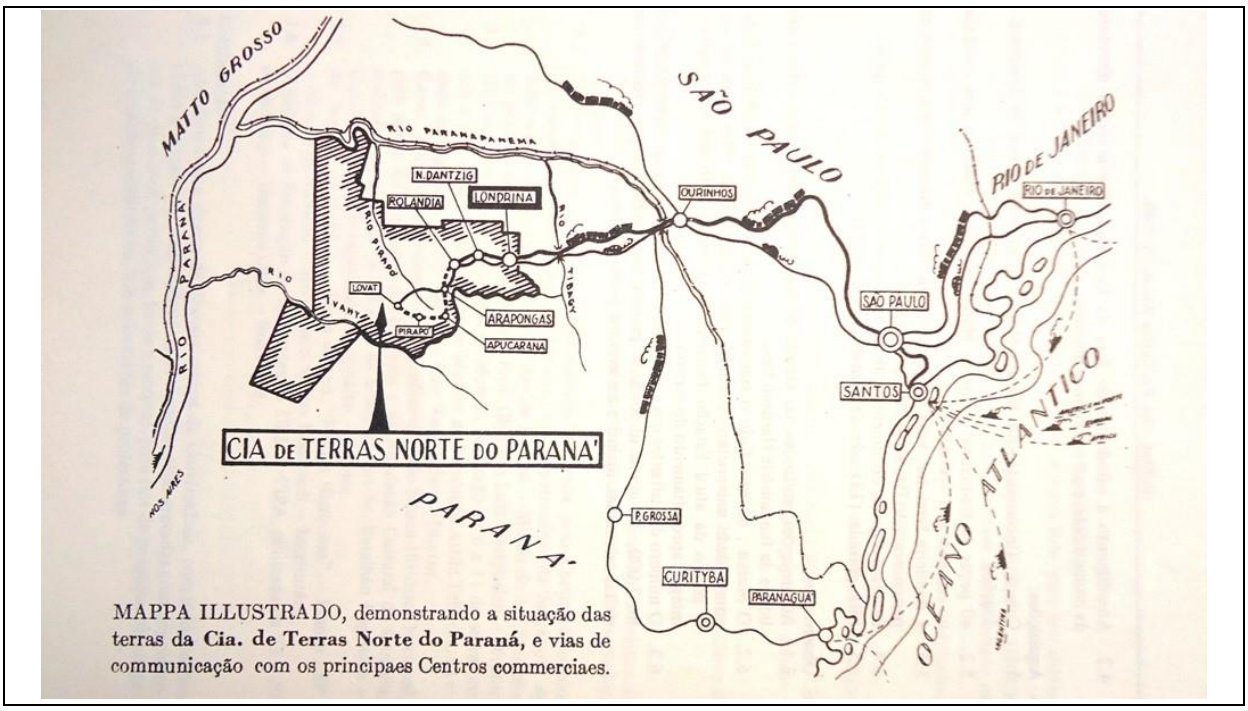
O autor acrescenta que os vários núcleos coloniais estabelecidos antes e a partir da implantação das ferrovias foram favorecidos por este meio de transporte "rápido e eficaz". "A aproximação dos trilhos das vias férreas, intensificou a fixação da população aos núcleos já existentes, os quais passaram a fornecer produtos de subsistência para os núcleos urbanos" (KROETZ, 1985, p. 131).

2.3.7 O planejamento dos ingleses: um cordão de cidades ao longo da linha

O arquiteto e urbanista João Baptista Bortolotti explica que a proposta de ocupação e desenvolvimento do Norte do Paraná estava calcada na construção da ferrovia, que serviria para escoar os produtos da região recém-aberta. “A estratégia do planejamento inglês consistia na construção da ferrovia aliada à subdivisão de pequenos lotes rurais e à implantação de núcleos urbanos de apoio equidistantes uns dos outros, para o abastecimento e prestação de serviços” (BORTOLOTTI, 2007, p. 61).

O pesquisador da Universidade Estadual de Maringá (UEM), Renato Leão Rego (2012), acrescenta que a linha do trem, “acompanhando os interflúvios”, estabeleceu um cordão de cidades novas. “E este planejamento em rede de cidades, da zona rural e do transporte ferroviário continua sendo”, segundo ele, “uma lição válida para o atual planejamento urbano e regional” (REGO, 2012, p. 22).

Figura 8 – Mapa da década de 1930 mostrando o caminho da ferrovia para ligar as novas cidades planejadas pela CTNP aos principais centros (São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba) e aos portos de Santos e Paranaguá



Fonte: Boletim do Museu Histórico Padre Carlos Weiss. n. 7, 1983.

O plano da CTNP era implantar quatro grandes núcleos urbanos, com 100 quilômetros de distância em média entre eles (Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama). E entre essas

maiores, um cordão de pequenas cidades com distância de 15 quilômetros uma da outra. Dessa forma foram surgindo os municípios de Cambé, Rolândia, Arapongas, Apucarana e os outros mais a oeste, à medida que os trilhos iam avançando. De acordo com Bisotto (2008), a CTNP colocava no traçado da estrada de ferro marcos a cada 15 quilômetros aproximadamente. "Muitos desses marcos realmente viraram cidades" (BISOTTO, 2008, p. 18).

Esse modelo planejado de colonização, com quatro grandes cidades ao longo da linha e um cordão de pequenos núcleos entre elas foi observado pelo antropólogo francês Claude Lévi-Strauss quando esteve no Brasil e percorreu o Norte do Paraná por volta de 1935. Os relatos estão em sua obra *Tristes Trópicos* (1957). Inicialmente Lévi-Strauss traçou um panorama geográfico da região e da incipiente ocupação humana na época:

> Na direção Sul, a do Estado do Paraná, o afastamento progressivo do trópico, a elevação das terras e a origem vulcânica do subsolo, são, a títulos diversos, responsáveis por outras paisagens e por outras formas de vida. Aí se encontram, lado a lado, restos de populações indígenas ainda próximos dos centros civilizados e as formas mais modernas da colonização interior. Foi a essa zona do Norte do Paraná que dirigi as minhas primeiras excursões. Bastavam quase que só 24 horas para alcançar, além da fronteira do Estado de São Paulo, marcada pelo rio Paraná, a grande floresta temperada e úmida de coníferas, que por tanto tempo opôs a sua massa à penetração dos fazendeiros; até por volta de 1930 ela continuava praticamente virgem, com exceção dos bandos indígenas que ainda erravam por ali, e de alguns pioneiros isolados, em geral colonos pobres, cultivando o milho em pequenas queimadas (LÉVI-STRAUSS, 1957, p. 121).

Lévi-Strauss (1957, p. 121) escreve que quando esteve no Brasil "a região estava sendo aberta principalmente sob a influência de uma empresa britânica que obtivera do governo a concessão inicial de um milhão e meio de hectares, com o compromisso de construir estradas de ferro e de rodagem". Os ingleses, prossegue, se propunham a revender o território em lotes a imigrantes provenientes sobretudo da Europa central e oriental, "e a conservar a propriedade da estrada de ferro, cujo tráfego seria garantido pela produção agrícola" (LÉVI-STRAUSS, 1957, p. 121).

O autor relata que quando visitou a região a ferrovia seguia em bom ritmo. "Em 1935, através da floresta, a via progredia regularmente: 50 quilômetros no início do ano de 1930, 125 no fim deste ano, 200 [quilômetros] em 1932 e 250 em 1936". Em seguida, faz referência ao modelo de colonização que visava estabelecer estações ao logo da ferrovia, que se tornariam cidades.

> A cada 15 quilômetros mais ou menos, instalava-se uma estação à margem de uma derrubada de um quilômetro quadrado, que se tornaria uma cidade. Esta última povoava-se com o tempo, de tal forma que, efetuando o percurso, atravessava-se sucessivamente, na ponta dos trilhos, Londrina, a mais antiga, que já contava 3.000 habitantes [em 1935]; depois Nova Dantzig [Cambé], com 90, Rolândia com 60 e a mais nova, Arapongas, que possuía em 1935 uma casa e um único habitante: um francês, madurão, que especulava no deserto, calçado de botas militares provenientes da guerra de 1914-1918 e coberto de uma palheta (LÉVI-STRAUSS, 1957, p. 122).

O caso de Ibiporã (PR) se aplica a essa observação de Lévi-Strauss de que a cada 15 quilômetros "instalava-se uma estação à margem de uma derrubada". Como a distância de Jataizinho a Londrina é de aproximadamente 30 quilômetros, a Companhia Ferroviária decidiu implantar um terminal entre as duas cidades, no quilômetro 196, onde hoje fica o centro de Ibiporã. Assim, atendeu ao projeto de colonização que o engenheiro Alexandre Beltrão já havia desenhado para o futuro município, acelerou a criação do núcleo urbano local (iniciado em 1936) e criou uma estação de transbordo para servir de escoamento à produção agrícola de Sertanópolis, município mais antigo ao qual Ibiporã pertencia desde 1934.

2.3.8 Chegada a Apucarana e a venda da ferrovia

De acordo com relato do ex-gerente geral da São Paulo-Paraná, o engenheiro Wallace Morton, publicado no Boletim do Museu Histórico de Londrina (MORTON, 1983), a empresa trabalhou em ritmo acelerado depois que a ferrovia chegou a Londrina, em 1935. Três anos mais tarde, segundo ele, os trilhos já haviam alcançado Apucarana. "A extensão da linha férrea de Londrina a Apucarana foi feita entre 1937 e 1938 e incluía Nova Dantzig [atual Cambé], Rolândia, Arapongas e Apucarana, e em 1938 esta última cidade, no km 268, foi aberta ao tráfego ferroviário" (MORTON, 1983, p. 16).

Há controvérsia de datas entre as fontes. O livro *Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná* (1977), publicação oficial da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), que substituiu a CTNP, afirma que os trilhos só chegaram ao quilômetro 269, em Apucarana (fim da linha para os ingleses), em 1943, não em 1938, como escreveu Morton (CMNP, 1977, p. 252). Imagem da ferrovia em Apucarana, a figura 9 mostra em primeiro plano o engenheiro sueco Gunnar Knutsson, que trabalhava na CFSPP, sentado sobre o seu motor de linha. Atrás, os acampamentos dos operários de assentamento dos trilhos e serviços de acabamento da linha.

Figura 9 – Aterro sobre a cabeceira do Rio Pirapó, 1943 (Apucarana). Em primeiro plano o engenheiro sueco Gunnar Knutsson

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Coleção Gunnar Knutsson/Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss

Em 1943 a CFSPP encerrou o seu ciclo no país. O argumento oficial apresentado no livro da companhia (CMNP, 1977) é que em razão de prejuízos da Inglaterra com a Segunda Guerra Mundial (1938-1945), o grupo colocou à venda a CTNP e também a ferrovia. O livro *Espirais do tempo: bens tombados do Paraná*, que traz um histórico da ferrovia e das estações desativadas, lembra que conforme com o Decreto Estadual nº 450, de 20 de abril de 1928, "a Companhia teria a concessão para a construção da estrada de ferro e o privilégio de explorá-la por 90 anos" (PARANÁ, 2006, p. 218). Porém, a guerra teria mudado esses planos.

Tomazi (1997) e Arias Neto (2008) apontam outro motivo que teria feito os britânicos desistirem da estrada de ferro: a política protecionista do governo Getúlio Vargas (1930-1945). "A venda/transferência das duas empresas se deu inicialmente devido à ação nacionalista do governo Vargas, que vetava a propriedade de terras a estrangeiros e onerava, com impostos, capitais estrangeiros aplicados no Brasil" (TOMAZI, 1997, p. 219). Segundo Arias Neto (2008), a lei que passou a proibir a posse de terras por estrangeiros foi editada durante a Segunda Guerra[24].

[24] "Em meio ao processo de reestruturação pelo qual passava o capitalismo nacional, a CTNP sofrendo uma série de vicissitudes a partir de 1939, passou pela desarticulação de todo o complexo político-econômico criado nos finais da década de 1920, culminando, finalmente, na nacionalização da companhia, em 1944 – ano da morte de Willie Davids. Ela foi adquirida pelos grupos Vidigal e Mesquita, de São Paulo, e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná repassada ao Governo Federal, passando a fazer parte da Rede Viação Paraná-Santa

Com o aumento de impostos e diminuição do rendimento com a ferrovia, o negócio passava não ser mais interessante para os britânicos.

> A hipótese que defendemos é que o decreto da encampação da ferrovia foi o sinal para os ingleses começarem a se desfazer de todo o projeto imobiliário/comercial que haviam montado, pois afinal, a ferrovia era o grande "filão de ouro" que poderia continuar rendendo por muitos anos e interessava aos ingleses em termos de uma política mais geral para a América do Sul. A ferrovia, não estando mais em suas mãos e a venda das terras não tendo sido o que eles esperavam, procuravam desfazer-se de todo o complexo. Mesmo assim os capitais investidos tinham rendido o suficiente para alegrar os investidores ingleses. (TOMAZI, 1997, p. 219).

A CTNP foi então adquirida pelos grupos Mesquita e Vidigal, que alteraram o seu nome para Companhia Melhoramentos. De acordo com Morton (1983, p. 18), as negociações com os paulistas iniciaram em 1943 e "foram completadas em 1944". Já a São Paulo-Paraná, segundo Morton "foi comprada pelo governo brasileiro e incorporada à Rede Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC)" em 1944. Essa incorporação consta no Decreto nº 6412, de 10/05/1944. (PARANÁ, 2006, p. 218). Mais tarde, em 1957, de acordo com a mesma fonte, a RVPSC foi absorvida pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) – Lei 3.115, de 16/03/1957. E com a privatização da RFFSA, na década de 1990, muitas estações ferroviárias – como é o caso da de Ibiporã – foram desativadas e entraram em processo de abandono e depois tombamento. Hoje demarcam o espaço urbano como testemunhas de uma época.

No próximo capítulo faremos uma contextualização histórica do processo de colonização oficial do atual território de Ibiporã, cujo desenvolvimento foi impulsionado pela ferrovia e pela implantação de uma estação ferroviária da CFSPP, em 1936, na área destinada ao futuro povoado.

Catarina. Inclui-se nos fatores causais, além da Segunda Guerra Mundial, que acontecia na Europa e a consequente repatriação dos capitais aplicados no exterior, a crescente carga tributária insidiosa sobre os capitais estrangeiros e, em meados da Segunda Guerra, a proibição da propriedade de terras por grupos estrangeiros, imposta pelo Governo de Getúlio Vargas" (ARIAS NETO, 2008, p. 58 e 59).

3 COLONIZAÇÃO DE IBIPORÃ: 1925-1940

Este capítulo traz informações sobre a colonização (ou reocupação[25]) de Ibiporã a partir de 1925, quando o engenheiro fundador Alexandre Gutierrez Beltrão (1896-1987) iniciou os levantamentos topográficos da área, chamada na época de "Terreno Jacutinga", mais precisamente a partir do início da década de 1930, quando se fixou na região – primeiramente em Londrina –, para iniciar o parcelamento dos lotes rurais para venda aos colonos e o planejamento do núcleo urbano que daria origem à cidade de Ibiporã.

3.1 O ALDEAMENTO DE SÃO PEDRO DE ALCÂNTARA (1855-1895)

Antes de abordar este período específico escolhido como o recorte para a pesquisa, é importante mencionar uma ocupação ocorrida no século XIX, às margens do Rio Tibagi, tida como o primeiro registro histórico oficial de Ibiporã: o Aldeamento de São Pedro de Alcântara, criado em 1855 e que perdurou até 1895. Foi o local onde trabalhou o frei capuchinho italiano Thimóteo de Castelnuovo (1817-1895), com o propósito inicial de catequizar indígenas, como afirma Maria Lúcia Striquer Bisotto (2008, p. 16), no *Compêndio histórico de Ibiporã*, primeira publicação – e única até o momento de realização dessa pesquisa – que trouxe de forma sistematizada a história do município. Em razão dessa carência de fontes, a obra foi constantemente consultada por este pesquisador, embora tenha buscado confirmar dados em jornais da época e em outros livros de história do Paraná.

Frei Thimóteo ficou conhecido na região e é nome de praça em Jataizinho, onde há um busto com sua imagem. O religioso, que está enterrado no cemitério local, também dá o nome a uma estação de trem desativada no município. O Aldeamento de São Pedro de Alcântara ficava na margem esquerda do Tibagi, atual território de Ibiporã, e reunia indígenas de três tribos: *kaingangues* (ou coroados, como eram chamados pelos paulistas, devido ao corte de cabelo em forma de coroa), *caiguás* (ou kaiwás) e *guaranis*, além de brancos e negros.

[25] Como informamos inicialmente, a historiografia mais recente utiliza o termo "reocupação" do Norte do Paraná, expressão adotada, por exemplo, por Tomazi (1997) em obra citada no capítulo anterior, considerando que na década de 1930, quando a ferrovia chegou à região, já havia registros oficiais de tribos indígenas que habitavam desde o século XIX as margens do Rio Tibagi (como detalharemos neste capítulo). Também havia roceiros e caboclos ocupando pequenas áreas de terra e sobrevivendo de culturas de subsistência. Conscientes dessas ocupações anteriores, manteremos o termo "colonização" neste trabalho apenas para identificar o período de instalação das colonizadoras oficias na região – a CTNP e a Sociedade Técnica e Colonizadora Engenheiro Beltrão – e o processo de ocupação planejada com divisão de lotes para venda.

Widson Schwartz (2004, p. 12) em *O povo que fez e faz Londrina*, escreveu que o aldeamento não era restrito a índios. “Abrigava uma mescla de nacionalidades”, diz o autor, elencando: “em 1880, lá estavam identificados 134 da ‘raça portuguesa ou mistos’, um italiano, 210 coroados (kaingangues), 191 caiguás, 185 guaranis e 43 africanos”. O aldeamento foi criado dentro dos limites da Colônia Militar de Jatahy, criada por decreto do Império em 2 de janeiro de 1851 e implantada de fato em 1855. A colônia ficava à margem direita do Tibagi, atual município de Jataizinho, e tinha como objetivo servir como posto avançado e evitar um possível ataque do Paraguai[26].

De acordo com Bisotto (2008, p.16), o imperador Dom Pedro II (Dom Pedro de Alcântara) tinha o objetivo de incentivar a catequização dos indígenas que viviam nas redondezas e queria integrar por via fluvial as Províncias do Paraná e do Mato Grosso. Para isso, oficializou a criação da Fazenda São Jerônimo, um aldeamento indígena instalado em 1854 por João da Silva Machado, o Barão de Antonina. O barão deslocou então para Jatahy (atual Jataizinho) o sertanista Francisco Lopes, incumbido de fundar a colônia e a ajudar Frei Thimóteo a implantar o Aldeamento de São Pedro. E como força de trabalho, deslocou também um grupo de escravos para auxiliar o frei. O aldeamento foi extinto após a morte do religioso, em 1895.

3.2 PRIMEIRAS CONCESSÕES DE TERRA NA DÉCADA DE 1920

Os registros posteriores relativos à presença de colonos no atual território de Ibiporã são da década de 1920. A primeira concessão de terras documentada que se tem notícia na região é de 1923. Foi registrada no cartório de Jathay, município de São Jeronymo (atual São Jerônimo da Serra), comarca de Tibagy (hoje Tibagi), em nome de José Liba Rodrigues. Obteve a posse de 10 alqueires na localidade Arroio da Figueira.

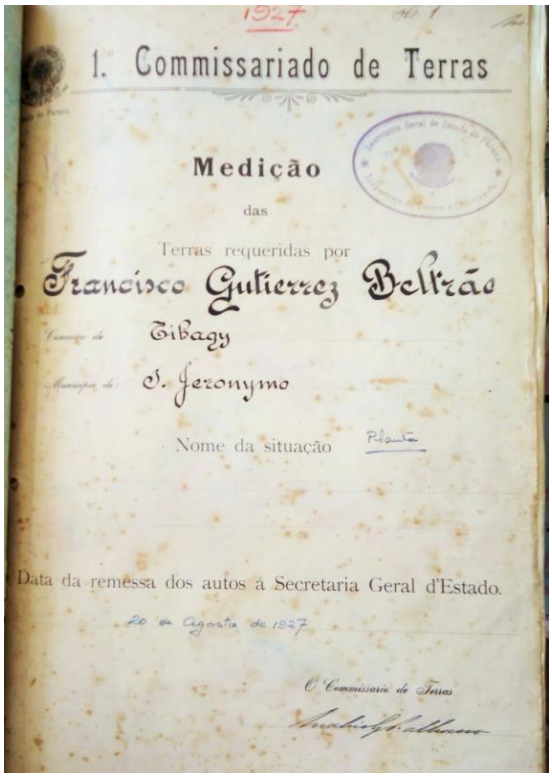
Os registros seguintes são de colonos que adquiriram terras já da concessão de Francisco Gutierrez Beltrão, obtida a título provisório, do Governo do Estado, em 16 de abril de 1924, mediante acordo lavrado entre ambos. A medição dessas terras foi concluída e encaminhada ao Estado em agosto de 1927, conforme se pode observar na figura 10. Estes dados constam no Volume I (1925-1935) do relatório *Evolução de Ibiporã* (SOCIEDADE TÉCNICA E COLONIZADORA ENGENHEIRO BELTRÃO, 1953), publicação editada pelo

[26] A Guerra do Paraguai ocorreu entre 1864 e 1870.

fundador de Ibiporã, Alexandre Beltrão, que reuniu em oito volumes (Figura 11) as ações da colonizadora, da qual era sócio.

Este material está em posse de Lauro de Castro Beltrão, 85 anos, filho de Alexandre. Este acervo particular está em seu apartamento em Londrina e guarda farta documentação (como, por exemplo, o documento da figura 10), informações, fotografias e mapas sobre os primórdios da colonização local. Indagado pelo pesquisador sobre o repasse desse material a um acervo público para fins de pesquisa, o pioneiro disse em abril de 2015 que pretende doá-lo a uma instituição que possa dar o devido tratamento e estudar seu conteúdo. Em maio de 2016, em nova visita ao pioneiro para checagem de informações, ele permanecia com o acervo e informou que irá doá-lo ao MHAI.

Figura 10 – Documento da medição, feita por Alexandre Beltrão, das terras requeridas em 1924 por Francisco Gutierrez Beltrão (atual município de Ibiporã). A data de remessa dos autos à Secretaria Geral do Estado é 20 de agosto de 1927


1927

1.º Commissariado de Terras

Medição

das

Terras requeridas por

Francisco Gutierrez Beltrão

Tibagy

S. Jeronymo

Nome da situação

Data da remessa dos autos á Secretaria Geral d'Estado.

20 de Agosto de 1927

O Commissario de Terras

Fotografia/ Reprodução: Jaime Kaster
Fonte: Acervo de Lauro de Castro Beltrão

Figura 11 – Os oito volumes do relatório *Evolução de Ibiporã* (1925-1953) e outros livros com plantas, mapas e registros de imóveis da colonizadora

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo de Lauro de Castro Beltrão

Os colonos que adquiriram terras dessa concessão de Francisco Beltrão, requerida em 1924, e cujas cópias de escrituras foram localizadas pelo pesquisador nos arquivos do MHAI, foram: José Susta (em 16 de abril de 1924), João Mariano de Camargo (22 de dezembro de 1927), família Gimenez Gonçalves (31 de dezembro de 1927) e Antônio Filtrin (22 de dezembro de 1927).

A instalação de outras famílias iniciou-se entre 1932, a maior parte nas localidades Água das Abóboras e Guarani (região Norte do município). Bisotto (2008, p. 19) cita que entre 1933 e 1937, se fixaram em áreas rurais as seguintes famílias de origem italiana: Alexandrino, Gardin, Feltrin, Mártire, Botti, Busignani, Pelisson, Pelizer, Casagrande, Maggi, Ferrari e Girotto. Não consta nessa relação, mas há ainda o pioneiro Alcides Tonon, que se fixou no Guarani em 1932, conforme depoimento gravado de seu filho José Antônio Tonon a este pesquisador (KASTER; CASTRO; DUTRA, 2016, p. 51).

3.3 ALEXANDRE BELTRÃO FEZ OS PRIMEIROS LEVANTAMENTOS PARA A CTNP

Antes de ter vindo definitivamente para iniciar o traçado de Ibiporã, Alexandre Beltrão é o personagem de uma história pouco conhecida e não divulgada entre os estudos que relatam a chegada da primeira caravana da CTNP a Londrina, em 1929. Muito antes, em 1925, Alexandre Beltrão foi o engenheiro que adentrou essas matas, contratado pela própria

CTNP, para fazer o levantamento e demarcação das terras recém adquiridas do Governo do Estado. Este trabalho, realizado entre 1925 e 1928, e o nome de Beltrão não são citados em nenhum momento no livro oficial da companhia (CMNP, 1977), que relata a trajetória da empresa na região.

As informações constam apenas no Volume I do relatório *Evolução de Ibiporã* (SOCIEDADE TÉCNICA E COLONIZADORA ENGENHEIRO BELTRÃO, 1953), mas como eram documentos internos da empresa e ainda estão em posse da família, não foram tornados públicos. Os detalhes desse trabalho de medição no interior da mata constam também em um livro-testamento que Alexandre Beltrão escreveu em 1980 para deixar à família e não quis publicar. É *Três Anos de Sertão: 1925-1928*, com 54 páginas, impresso por um neto, que fez algumas cópias. Lauro Beltrão guarda alguns exemplares, mas ainda não há um na Biblioteca da UEL, nem qualquer citação da obra na *internet*, talvez em razão do excesso de discrição de Alexandre, que optava por omitir o seu nome nas realizações à frente da colonizadora e nas cidades que fundou. Observa-se que preferia colocar apenas o nome da empresa, a Colonizadora Beltrão.

Em *Três Anos de Sertão*, Beltrão (1980, p. 5) relata que em 1925

> a 'Cianorte' ajustou com o engenheiro Francisco Gutierrez Beltrão [seu irmão], nomeado comissário de terras *ad-hoc* a demarcação das terras destinadas à colonização, cuja superfície era estimada em 800 mil hectares, equivalente a 330 mil alqueires paulistas.

Diz ainda que como não havia possibilidade de chegar a Londrina pelo Rio Tibagi, teve que entrar por Presidente Prudente (SP). "Com boa disposição e ânimo assumi [em 1925] a direção técnica do conjunto de levantamentos topográficos nos vales dos rios Paranapanema, Tibagi e Ivaí." (BELTRÃO, 1980, p. 4). Desenvolveu os trabalhos para a CTNP entre 1925 e 1928 e relata uma ocasião em que recebeu Lord Lovat e Arthur Thomas na residência de seu irmão, em 1927:

> A 30 de novembro, na residência de meu irmão Francisco, na travessa Jesuíno Marcondes, houve uma reunião com a presença de Lord Lovat e do Sr. Arthur Thomas, quando foram exibidas plantas topográficas desenhadas com os dados mais recentes sobre o relevo da região compreendida entre os rios Paranapanema, Tibagi e Ivaí, acompanhados de informações minuciosas sobre os tipos de vegetação, árvores dominantes, altitudes, composição aparente das terras e outros detalhes (BELTRÃO, 1980, p. 50).

O filho Lauro Beltrão afirma que em razão desses trabalhos é que se iniciou a aproximação do seu pai com a CTNP:

> Começou a intimidade entre o meu pai e os diretores da companhia quando esses começaram a trabalhar em Londrina [após 1929]. Os diretores, como o Willie Davids, tinham um grande respeito pelo meu pai, porque ele tinha feito o primeiro trabalho para eles[27] (BELTRÃO, 2015).

Eleonora Beltrão Barcik, 77 anos, filha caçula de Alexandre Beltrão, relata como foram aqueles três anos (1925-1928) em terreno inóspito:

> Meu pai ficou três anos no mato e quando saiu estava verde de tanta clorofila. Relata isso no *Três Anos de Sertão*. Ele puxou uma linha Norte-Sul verdadeira. Naquela época, o levantamento era feito dentro do mato e não havia aparelhos, então faziam através de triangulação geodésica. Tinham de se basear nos astros e precisava ser à noite, para verem os astros e fazer a triangulação. Era muito complicado, pois com a mata fechada mal enxergavam o céu. Comiam animais [para se alimentar] e acampavam em barracas... [28] (BARCIK, 2013).

3.4 O TERRENO JACUTINGA

Em 1929, Alexandre Beltrão, que mantinha o escritório em Curitiba, voltou a Ibiporã para iniciar o levantamento da área atual do município, na época chamada "Terreno Jacutinga". Segundo o *Compêndio histórico de Ibiporã*, em 1931 foi concluído o Plano de Loteamento do Terreno Jacutinga, "baseado nos levantamentos topográficos dos ribeirões Jacutinga e braço do Jacutinga, feitos pelo Escritório Técnico Eng. Beltrão, em 1929" (BISOTTO, 2008, p. 25). Conforme a grafia da época, escrevia-se *Escriptorio Technico Eng. Beltrão*.

Como o irmão mais velho de Alexandre, o também engenheiro Francisco Gutierrez Beltrão, já era conhecido e havia executado para o Governo do Estado levantamento de áreas e abertura de estradas no Sul e Sudoeste, a concessão da área onde hoje fica Ibiporã foi dada a ele, em definitivo, em 1933. Mas coube a Alexandre implantar o projeto de colonização. O modelo de concessões fazia parte de uma política da época de buscar integrar as regiões inabitadas, por meio da abertura de estradas e ocupação das terras consideradas devolutas (desabitadas). Boni (2014, p. 23), ao escrever sobre "O início da colonização do Norte do Paraná" observa que até as primeiras décadas do século XX, toda essa região era ainda "mata virgem, um trecho da então densa Mata Atlântica" – referindo-se à extensa faixa de terras que

---

[27] BELTRÃO, 2015 – Entrevista concedida ao pesquisador por Lauro de Castro Beltrão, na residência do entrevistado, em Londrina, dia 11 de abril de 2015. Gravações em vídeo (95min35s) e em áudio (62min25s).

[28] BARCIK, 2013 - Entrevista concedida ao pesquisador por Eleonora Beltrão Barcik, para o projeto *Contos e Causos – História Viva de Ibiporã*, desenvolvido pela Secretaria de Cultura e Turismo de Ibiporã, na chácara da família, em Ibiporã, dia 20 de dezembro de 2013. Gravação em vídeo (47min07s).

ia da margem esquerda do Tibagi até o Paranapanema (ao Norte), e até o Rio Paraná, (a Oeste). "O governo percebia necessidade de ocupar aquelas terras para assegurar a integridade territorial do Estado, mas isso exigiria tempo, estratégias e principalmente investimentos – obstáculos difíceis de serem superados" (BONI, 2014, p. 23).

A historiadora da Universidade Federal do Paraná (UFPR), Odah Guimarães Costa, no artigo *Planos de Colonização Oficial aplicados a partir da década de 1930, em zonas pioneiras e de povoamento, no Estado do Paraná*, informa dados sobre o contrato de concessão do Terreno Jacutinga (hoje Ibiporã) a Francisco Beltrão, assinado pelo Governo do Estado, em 1933.

> A par da colonização oficial [executada por meio do Departamento de Terras e Colonização] desenvolvia-se no Paraná uma colonização de caráter semi-oficial, processada indiretamente por meio de intermediários, através de concessões efetuadas pelo Estado e firmadas por contratos, como aquela outorgada ao Engº Francisco Gutierrez Beltrão, em pagamento dos serviços relativos à construção das estradas de rodagem de Clevelândia a Santo Antônio e de Porto Vitória a Mangueirinha, [concessão esta] localizada na gleba Jacutinga, no município de Londrina ([29]), sendo ali fundada a Colônia Ibiporã (COSTA, 1976, p. 829-830).

Essa "gleba Jacutinga" (atual Ibiporã), até 1929 fazia parte do território de São Jeronymo [hoje São Jerônimo da Serra] e da Comarca de Tibagy (atual Tibagi). Depois passou a pertencer a Jatahy (hoje Jataizinho), que desmembrou-se de São Jerônimo da Serra em março de 1929. A partir de 6 de junho de 1934 essa área de terras passou a pertencer ao município de Sertanópolis. Ibiporã pertenceu por um curto período a Londrina, no ano de 1938, e em 1º de janeiro de 1939, com a nova divisão territorial do Estado, tornou-se distrito de Sertanópolis. Surgia assim a "Vila Ibiporã". Somente em 8 de novembro de 1947 Ibiporã emancipou-se a município. As datas constam no *Compêndio histórico de Ibiporã* (BISOTTO, 2008, p. 15 e 28).

Ainda sobre a concessão de Ibiporã, Odah Costa acrescenta que "o contrato entre o Estado e o referido concessionário [Francisco Beltrão] foi firmado a 11 de maio de 1933, sendo a concessão titulada ao mesmo em 8 de agosto de 1935" (COSTA, 1976, p. 830). Com a titulação garantida, Alexandre Beltrão (irmão e sócio de Francisco) mudou-se para Londrina, onde instalou em 1935 o Escritório Técnico Beltrão e Cia, sob sua direção e chefia, e então iniciou o projeto de colonização de Ibiporã, segundo Bisotto (2008, p. 25). Em outubro de 1935, iniciou o parcelamento das terras e a colonização. Após vários trabalhos e

[29] O correto aqui seria: "... gleba Jacutinga, no município de Jatahy", pois Ibiporã pertencia a Jataizinho nesta época, entre 1929 e 1934.

demarcações, Alexandre encaminhou, no dia 27 de abril de 1936, “comunicado sobre a fundação de Ibiporã” em ofício ao secretário de Obras Públicas, Viação e Agricultura do Estado, cujo projeto foi submetido a aprovação (BISOTTO, 2008, p. 26).

3.5 OS IRMÃOS BELTRÃO E A CONFUSÃO EM TORNO DO NOME DOS DOIS

Pelo fato de Alexandre e Francisco Beltrão terem sido engenheiros e ambos sócios do Escritório Técnico Beltrão (nome adotado pela empresa até 1939), há uma confusão em torno do nome dos dois quando a dúvida é saber qual deles colonizou ou fundou determinadas cidades. Alexandre fundou Ibiporã, Engenheiro Beltrão e Tamboara. Porém, como não fazia questão de constar seu nome nos registros oficiais – nominava apenas “Eng. Beltrão” – muitas fontes históricas trazem dados equivocados e atribuem a Francisco Beltrão a fundação e o planejamento dessas cidades.

Júlio Lucarevski, que fez a primeira pesquisa mais detalhada sobre a colonização de Ibiporã, atentou para essa incorreção em seu trabalho *De Jacutinga para Ibiporã* (1993). Relatou que a *Enciclopédia dos Municípios,* do IBGE (de 1959) atribuía a colonização de Ibiporã a Francisco Beltrão e que “após seu desaparecimento, sucedeu-lhe o seu filho, Dr. Alexandre Beltrão” (LUCAREVSKI, 1993, p. 12). O mesmo erro cometeu João Vicente Ferreira (1999, p. 328) em *O Paraná e seus municípios,* ao afirmar que Ibiporã foi fundada por Francisco e que, “com o seu desaparecimento”, “continuou sua obra o Dr. Alexandre Beltrão, seu filho”.

Na realidade, Alexandre não era filho de Francisco, mas seu irmão mais novo. Francisco não esteve na colonização da cidade, conforme asseguraram seus sobrinhos Lauro e Eleonora em entrevista. Visitou-a somente uma vez, em 1936, “para verificar os trabalhos realizados” em Ibiporã pelo Escritório Técnico Beltrão (BISOTTO, 2008, p. 26), pois morava em Curitiba e cuidava na época da abertura dos municípios do Sudoeste do Paraná, como Pato Branco e Francisco Beltrão. E também não “desapareceu”, mas morreu, em 1939, em Ponta Grossa.

O nome de Francisco talvez apareça nos registros antigos e equivocados sobre a história de Ibiporã pelo fato de a concessão do Governo ter saído no seu nome. Até o *Compêndio histórico de Ibiporã* não dispunha dos dados corretos e por três vezes fez referência a Francisco como um dos fundadores (BISOTTO, 2008, p. 18-19), provavelmente

por ter se baseado nas fontes anteriores. Porém, quando se vai à fonte oral ainda disponível, as dúvidas são sanadas:

> O tio Francisco era o mais velho de uma família de 12 filhos e o meu pai era o caçula. A diferença de idade deles era grande [21 anos – Francisco nasceu em 1875 e Alexandre em 1896]. Por isso pensavam que eram pai e filho. E como o meu pai quis homenagear o irmão mais velho, colocando o nome dele no Grupo Escolar de Ibiporã, o nome Francisco Gutierrez Beltrão [que também é nome de uma avenida da cidade] é muito mais conhecido em Ibiporã que o do meu pai (BELTRÃO, 2015).

Figuras 12 e 13 – Retratos de família de Francisco Beltrão (esq.) e de Alexandre Gutierrez Beltrão, ambos da década de 1930

Fotografias/ Reprodução: Jaime Kaster
Fonte: Acervo de Lauro de Castro Beltrão

A figuras 12 e 13 mostram fotografias de Francisco e de Alexandre Gutierrez Beltrão, da década de 1930, em quadros do acervo pessoal de Lauro de Castro Beltrão, mantido em seu apartamento, em Londrina. A fisionomia de Francisco é a mesma de uma fotografia que registrou a sua única passagem por Ibiporã, em 1936, na qual ele aparece em frente à grande figueira que havia na chácara de seu irmão Alexandre (Figuras 14 e 15). Eleonora Barcik (2015) reitera que foi a única ocasião em que seu tio Francisco veio a Ibiporã e guarda a fotografia dessa visita. “Ele só veio nessa ocasião aqui para ver os trabalhos, mas nunca trabalhou aqui. Foi só o meu pai”, assegurou.

Figura 14 – Francisco Beltrão (no centro) em frente à figueira que havia na chácara de seu irmão Alexandre, na única fotografia que se tem de sua passagem por Ibiporã - 1936

Fotografia: autor desconhecido
Fonte: Acervo pessoal de Lauro de Castro Beltrão

Figura 15 – A mesma fotografia, com o recorte nos personagens: a partir da esquerda, Lauro Beltrão (sentado), Alexandre Beltrão e sua esposa Cornélia, Francisco Beltrão e dois técnicos da colonizadora, o agrimensor Raul Carvalho e o engenheiro Ulysses Medeiros

Fotografia: autor desconhecido
Fonte: Acervo pessoal de Lauro de Castro Beltrão

Observa-se nessa imagem que as roupas de Alexandre, de sua esposa Cornélia de Castro Beltrão e do filho Lauro são as mesmas identificadas na inauguração da estação ferroviária (Figura 23), que será apresentada no próximo capítulo. Ao rever a fotografia da figueira (Figura 14), Lauro falou sobre o cuidado que seu pai tinha com a preservação da vegetação nativa:

> Essa figueira sempre me chamou a atenção. Meu pai nominou a nossa chácara na escritura como Chácara Ibiporã. Mas tinha quem a chamasse de Chácara Beltrão e outros diziam 'a chácara da figueira branca', porque ela era uma das maiores da região e foi mantida em pé até poucos anos. Meu pai respeitava muito as árvores. Preservava e sofria quando tinha que derrubar alguma para fazer uma obra, enquanto que na época a maioria absoluta do pessoal que veio para cá achava que aquilo era um empecilho para começar o café. O meu pai tinha outro nível cultural. Lia muito e desde pequeno lia em francês. E os alemães, franceses e os ingleses estavam já muito adiantados na questão de preservação em comparação ao Brasil. E essa fotografia mostra o tio Francisco na única vez em que veio a Ibiporã, não sabemos a data, mas com certeza não foi na inauguração da estação ferroviária, porque senão ele estaria ao lado do Willie Davids naquela foto posada na plataforma da estação [30]. O que eu sei é que ele teria vindo para ver como estava o andamento dos trabalhos por aqui e logo se foi (BELTRÃO, 2015).

Como Francisco Beltrão morreu três anos depois, em 1939, coube a Alexandre prosseguir sozinho os trabalhos na região com o Escritório Técnico Beltrão e Cia. (nova denominação). Também em razão do falecimento do irmão, Alexandre quis homenageá-lo com o nome do recém-criado grupo escolar de Ibiporã, cujas primeiras salas foram construídas em 1940, segundo Bisotto (2008, p. 27). Como dá nome a esse prédio histórico, onde a maioria dos ibiporaenses passou a estudar desde então, e também a uma avenida na cidade, o nome de Francisco Gutierrez Beltrão é mais conhecido entre os habitantes locais que o de Alexandre Beltrão, embora tenha sido esse o fundador do município.

No *Compêndio histórico* (2008) há um exemplo dessa maior atenção dada a Francisco. Na página 91 do Volume 1 há legenda incorreta de uma fotografia (Figura 16) datada de 30/09/1962, que equivocadamente traz o nome de Francisco, quando o personagem em questão é Alexandre Beltrão. Francisco havia morrido em 1939.

[30] Lauro Beltrão se refere aqui à fotografia de técnicos da Colonizadora Beltrão com representantes da CTNP e também o dono do jornal *Paraná-Norte* (Figura 23), que será exibida no capítulo 4.

Figura 16 – Homenagem prestada pelo município a Francisco Gutierrez Beltrão, em 30/09/1962. Na imagem, é o irmão dele, Alexandre, ao microfone

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Acervo do MHAI

Francisco Beltrão era também mais famoso e de personalidade mais forte que Alexandre. Além de comissário de terras do Governo do Estado na década de 1920, Francisco foi político: deputado estadual e várias vezes secretário de Estado. "Foi secretário de Estado da Agricultura, de Viação e Obras Públicas; de Colonização; e da Fazenda, Indústria e Comércio" (DEPARTAMENTO..., 2015).

> Meu tio Francisco era um homem arrojado e audacioso. Era visionário, gostava de grandes coisas, de trabalhos de projeção. Tinha personalidade forte. Já o meu pai era mais comedido, mais pé no chão, gostava mesmo era de trabalhar, se portava como um técnico (BELTRÃO, 2015).

Os méritos de Alexandre Beltrão eram mais como técnico, desde os tempos em que trabalhava para a CTNP, antes de se fixar em Ibiporã. "A partir de 1930, quando o escritório dos ingleses foi instalado em Londrina, o Sr. Alexandre ficou responsável pelo trabalho técnico das construções em alvenaria", diz Lucarevski (1993, p. 10), acrescentando que "grande parte dos grupos escolares construídos em terras da Companhia (CTNP) foram projetados por Alexandre", tendo sido o primeiro deles o Grupo Escolar Hugo Simas, de Londrina, feito a pedido do então prefeito Willie Davids. Lauro Beltrão enumerou outros:

> Os grupos escolares de Sertanópolis, Ibiporã, Cambé, Arapongas e até o ginásio estadual de Londrina, o Hugo Simas, foram obra dele. Meu pai, por uma filosofia de vida, de ser muito simples, não tinha vaidade, então não aceitou nem que a cidade de Engenheiro Beltrão, que ele fundou [em 1949], recebesse o seu nome. Quis deixar só Engenheiro Beltrão, em homenagem ao irmão e aos outros engenheiros da família (BELTRÃO, 2015).

3.6 FOTOGRAFIAS DO INÍCIO DA COLONIZAÇÃO

A seguir, são apresentadas fotografias do início da colonização e utilizadas como disparadoras do gatilho da memória nas entrevistas com Lauro Beltrão e Eleonora Beltrão Barcik[31]. As fotografias em questão compõem um histórico imagético da chegada definitiva de Alexandre Beltrão a Ibiporã e dos primeiros trabalhos de abertura de estradas realizados na área de concessão, feitos pela empresa da qual era sócio. Quatro são imagens inéditas (Figuras 14, 17, 20 e 21), captadas em 1936, quando só havia matas e a cidade era apenas um projeto. Uma é de Alexandre em sua casa, às margens da linha férrea, adquirida dos construtores da ferrovia.

Esta casa existe até hoje, em perfeito estado e com as mesmas características de quando foi construída. Fica no Jardim Beltrão, com acesso pela Avenida Mário de Menezes (trecho urbano da BR-369). Nela, Eleonora Beltrão Barcik guarda documentos, livros, mapas antigos, o projeto original da cidade, de 1936, quadros e fotografias originais que atestam os primeiros anos de Ibiporã. Um acervo que pretende, segundo ela, transferir ao Museu de Ibiporã (MHAI), para arquivamento em condições adequadas e assim ter salvaguardada parte da história do local. A casa havia sido montada pelos engenheiros ingleses que estavam construindo a ferrovia[32] e Alexandre Beltrão lhes propôs, provavelmente em 1935, a compra do imóvel para se fixar em Ibiporã e ali instalar seu escritório de colonização. Assim iniciaria o trabalho de venda dos lotes urbanos e rurais localizados na área de concessão que lhe fora entregue.

---

[31] Importante ressaltar que as observações feitas por eles a seguir não fazem parte do capítulo das análises (6), que traz outras informações e as narrativas referentes às 11 imagens selecionadas e os resultados da aplicação das fotografias como gatilho com os oito pioneiros escolhidos.

[32] Conforme cronologia apresentada no capítulo 2, a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná foi adquirida em 1928 pelo grupo britânico envolvido com o projeto de colonização da CTNP. O trecho Jataizinho-Londrina ficou pronto em 1935 e foi marcado pela inauguração da estação de Londrina, no dia 28 de julho daquele ano.

Figura 17 – Casa de Alexandre Beltrão com o escritório ao lado direito – 06/06/1936

Fotografia: Autor desconhecido
Fontes: Acervo de família de Alexandre Beltrão

A figura 17 mostra a casa no meio da mata e uma clareira em frente aos trilhos do trem. A imagem está datada de 6 de junho de 1936, portanto um mês antes da inauguração da estação ferroviária de Ibiporã, que foi em 15 de julho e marcou o início do povoamento local. Na varanda, mantida praticamente sem modificações até hoje (como se pode observar nas figuras 18 e 19) aparecem Alexandre, o filho Lauro e os outros dois funcionários da Colonizadora Beltrão, que parecem ser o agrimensor Raul Carvalho e o engenheiro Ulysses Medeiros, cunhado de Alexandre. Eleonora Barcik observou os personagens:

> Na foto estão o Lauro, sem o casaquinho, o meu pai e outros homens. Se vê que era mata fechada atrás da casa e muito ruim para se deslocarem de carro até aqui. Tinha só um carreador que ligava à estrada velha que ia para Londrina. Mas como essa casa era muito boa, meu pai fez uma negociação com o engenheiro inglês que estava chefiando a obra da estrada de ferro e ficou com a casa do engenheiro e essa outra ao lado, o escritório, que era dos funcionários (BARCIK, 2015).

Figura 18 – A mesma casa de 1936, com poucas adequações, fotografada dia 20/05/2016

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal de Jaime Kaster

Figura 19 – Eleonora Beltrão concedendo entrevista em frente à casa, dia 25/02/2015

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal de Jaime Kaster

"Foi a primeira casa de Ibiporã" (Figura 17), disse Eleonora Barcik (2015), referindo-se ao núcleo urbano, pois sabe-se que já havia famílias instaladas no então Terreno Jacutinga, porém eram ranchos isolados e distantes da sede do povoado. Ao olhar para a imagem, seu irmão Lauro recordou de um lado a vegetação em torno da casa e do outro a linha férrea.

> Moramos numa clareira aberta na floresta. A nossa casa era, e continua sendo, muito encostada na linha do trem. Foi feita assim porque os ingleses, enquanto construíam a ferrovia [o trecho entre Jataizinho e Londrina foi executado entre 1933 e 1935] trouxeram ela para ser o acampamento dos engenheiros e funcionários, que

> geralmente ficava na ponta da linha. Abriram uma pequena clareira no meio da mata 'suja', ao lado dos trilhos, e montaram essa casa, que deve ter sido trazida desmontada em cima do trem. Como nela ficavam os engenheiros, você pode observar, pela fotografia, que o padrão dela era muito bom para a época, em que praticamente só havia ranchos em toda a região. Ela tem vidros, por exemplo, e outros itens de conforto que as demais casas não tinham (BELTRÃO, 2015).

Segundo Lauro, seu pai considerou a localização da casa favorável à instalação do seu escritório de colonização em Ibiporã, por isso deve tê-la pedido aos ingleses.

> Como o meu pai era o único engenheiro brasileiro na região e pelo fato de já haver prestado serviços para a Companhia de Terras, tinha um bom relacionamento com os ingleses. E como a casa já estava na área que ele iria desbravar, meu pai pediu para venderem a ele ao invés de desmontarem e levarem adiante. Quanto à data, eu não sei, mas isso deve ter sido quando inauguraram a estação de Londrina [em 1935], pois a partir daí não precisariam mais dela, pois já havia outras cidades e hotéis para os engenheiros da ferrovia ficarem (BELTRÃO, 2015).

Antes de se fixar nessa casa em Ibiporã, Alexandre Beltrão morou no Hotel Luxemburgo (que existia desde 1932), em Londrina, e de lá se deslocava até Ibiporã para fazer as medições e o levantamento da gleba. A família guarda documentos que atestam seu trabalho naquela época. Há, por exemplo, quatro livretos de 1929 com anotações a lápis, com as coordenadas geográficas das áreas que Beltrão ia levantando para depois transportar para um mapa que pudesse ser apresentado futuramente aos interessados em comprar lotes. "Esses mapas de antes de 1935 tiveram que ser desenhados no escritório da empresa em Curitiba, pois lá havia uma equipe de desenhistas e aqui ele não tinha condição de fazer isso", relatou Eleonora Barcik (2013).

Outras duas imagens de 1936 mostram a abertura de estradas pela colonizadora para ligar o futuro povoamento de Ibiporã aos lotes rurais que seriam oferecidos aos compradores. Bisotto (2008, p. 26) menciona essas "estradas de rodagem abertas na mata virgem em 1936". Uma das imagens é da Estrada do Guarani (Figura 20), região Norte de Ibiporã, onde adquiriram lotes algumas das primeiras famílias do município, como Tonon e Pelisson.

Figura 20 – "Estrada do Guarani – 1936": Alexandre Beltrão no canto esquerdo da imagem, que mostra a abertura das primeiras estradas

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Acervo da família de Alexandre Beltrão

Figura 21 – Abertura de estrada em Ibiporã pelo Escritório Beltrão e Cia.

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Acervo da família de Alexandre Beltrão

Ao observar as figuras 20 e 21, Lauro Beltrão comentou a altura das árvores e os palmitos, característicos da região, mas enfatizou que a imagem "não mostra nem de perto" como era a mata, "intrincada e impenetrável".

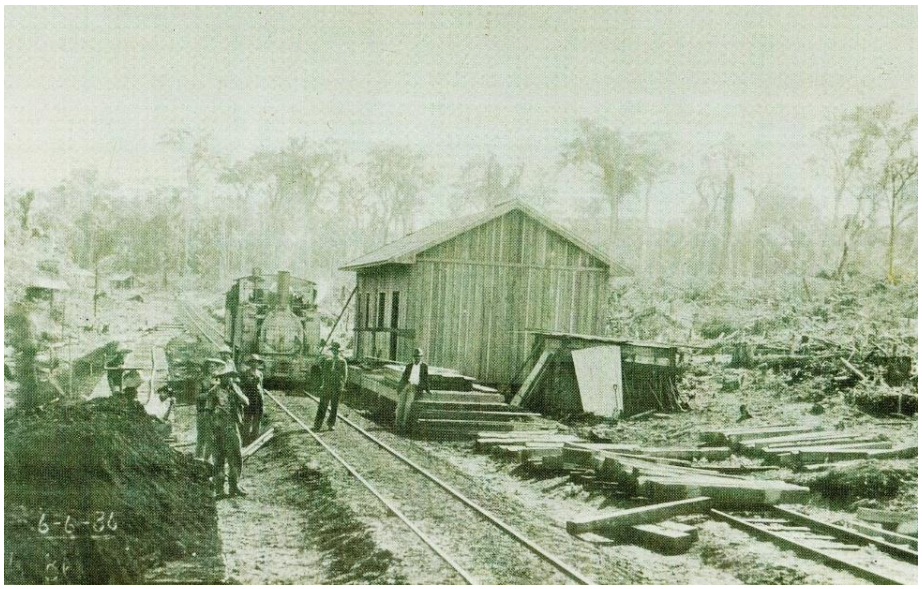
> Aqui vemos uma estrada já aberta e por isso ela não mostra a realidade da mata na época. Era uma mata entrelaçada, com muita vegetação baixa, o que dificultava o trabalho dos homens. Para poder fazer essa estrada era um baita sacrifício. Primeiro precisavam abrir uma picada para poder entrar. O mato era muito fechado e você tinha que roçar ele primeiro para poder caminhar. Então iam na frente dois foiceiros, tirando mato e os cipós. Essa mata do Norte do Paraná, devido à fertilidade da terra, era intrincada, chamavam de 'mata suja', tanta era a vegetação baixa que se tinha que vencer para poder chegar e derrubar as árvores maiores e abrir as estradas (BELTRÃO, 2015).

A colonizadora teve papel relevante no início da colonização, sendo responsável pela abertura das primeiras estradas para ligar os patrimônios à sede do futuro município. Ela repartiu e organizou a venda dos lotes rurais, planejou o traçado urbano, construiu a primeira escola de Ibiporã (em 1940) e também inaugurou o primeiro sistema de distribuição de água (em 1949). Porém, após a mudança de Beltrão para assumir a Prefeitura de Curitiba, Ibiporã sofreu uma desaceleração. "Enquanto o Dr. Alexandre Beltrão permaneceu na cidade, o crescimento foi constante. Porém, em 1941 ele retornou a Curitiba e a vila passou por um tempo de pouco desenvolvimento", relata Bisotto (2008, p. 28).

4 A ESTAÇÃO COMO MARCO INICIAL DE IBIPORÃ

Embora desde 1933, segundo Bisotto (2008), já houvessem ranchos de palmito e colonos espalhados pela área rural do município, o núcleo urbano de Ibiporã não existia até a inauguração da estação ferroviária, que ocorreu em 15 de julho de 1936. Uma fotografia de 6 junho de 1936 (Figura 22), mostra que na atual área urbana só havia mata, com exceção da estaçãozinha de madeira, ainda em obras, e um rancho mais ao fundo, na beira da linha do trem. Matérias do *Paraná-Norte*, editado em Londrina, dos dias 19 e 26 abril de 1936 e também o de 19 de julho de 1936, apontam a estação como a primeira construção do núcleo urbano de Ibiporã.

Figura 22 – Primeira fotografia da estação ferroviária, ainda em obras, dia 06/06/1936



Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)
Fonte: Acervo do Museu Histórico e Artes de Ibiporã (MHAI)

A estação como marco fundador foi relembrada em uma edição comemorativa do *Paraná-Norte* do dia 12 de outubro de 1941, que diz que "a fundação de Ibiporã deu-se a 15 de Julho de 1936, quando se inaugurou a estação ferroviaria da E.F.S.Paulo-Paraná[33]" e que a localidade na época (1936) tinha "apenas uma casa" (IBIPORÃ..., 1941, p. 1) – que poderia ser a do próprio Alexandre Beltrão. No final de 1936, no entanto, já "havia 15 casas de madeira na região urbana", segundo Bisotto (2008, p. 20). A autora confirma a estação como ponto de partida do povoado. Em 1936, quando se iniciou o traçado da cidade, "surgiram as

[33] Reprodução com a grafia da época: o adjetivo "ferroviaria", por exemplo, escrevia-se sem acento.

primeiras ruas, abertas através da mata" e "foram feitas derrubadas de mata nos primeiros 15 quarteirões centrais, próximos à estação ferroviária" (BISOTTO, 2008, p. 19).

Em razão das dificuldades técnicas da época e do custo para se produzir e publicar fotografias em jornal impresso, o *Paraná-Norte* não publicou imagens da inauguração da estação. Valia-se mais de textos para informar os acontecimentos da região e noticiou em cinco edições o processo de criação de Ibiporã. A edição de 19 de abril de 1936, com o título "IBI-PORÃ: Mais uma cidade que surge", informava:

> Brevemente, por todo o mez de Maio próximo, será construida a estação ferroviaria de Ibi-Porã[34], como todas as necessarias accommodações para dar vasão ao movimento de importação e exportação de Sertanopolis [município ao qual Ibiporã pertenceu de 1939 a 1947]. [...] As ruas da futura cidade de Ibi-Porã estão promptas, faltando apenas a desmattação das datas, o que se effectuará também por todo o mez de Maio. E... mais uma elegante e prospera cidade, teremos ao longo das linhas da S. Paulo-Paraná (IBI-PORÃ, 1936a, p. 2).

Na edição seguinte, de 26 de abril, a matéria "Ibi-porã ou Tucuty?" sugeria o nome "Tucuty" para a "futura estação do kilometro 195, entre Jatahy e Londrina" (IBI-PORÃ, 1936b, p. 1). Tucuty era a denominação de uma aldeia indígena que existiu na região da Taquara do Reino [atual município de Ibiporã, na região Norte, em direção a Sertanópolis]. Por fim, a edição de 19 de julho de 1936 anunciava em "Novas Estações" a tão esperada inauguração da estação, no dia 15 de julho. O texto, em tom publicitário, marcado por elogios e adjetivos, demonstrava o perfil do jornal, que funcionava como veículo de propaganda da CTNP, e a Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná era uma subsidiária da CTNP.

> Dia por dia cresce assombrosamente o progresso nesta riquissima zona, que é o norte do Paraná, mormente na parte servida pela E.F.S. Paulo-Paraná onde, além das cidades e villas já formadas, outros núcleos de população vão surgindo e reclamando novas estações ferroviarias para dar vasão ao movimento que se avulta. E assim entendendo a citada Estrada, por sua Directoria, construiu mais duas estações, perfeitamente apparelhadas, inauguradas e entregues ao trafego publico no dia 15 do corrente, sendo uma a de Pirianito [Uraí], localizada no kilometro 154, e a outra, a denominada Ibiporã[35], no klm 195, entre Jatahy e Londrina, que é o fundamento de uma futurosa cidade e que a proficiencia e o carinho do engenheiro Alexandre Beltrão, vão tornar uma bellissima realidade, dentro de poucos annos (NOVAS..., 1936, p. 2).

---

[34] O nome da cidade era escrito separadamente, uma conjunção das expressões Ibi = terra + Porã = bonita, da língua tupi, de acordo com o Dicionário Ilustrado Tupi-Gurani: www.dicionariotupiguarani.com.br

[35] Nesse texto do dia 19 julho, observa-se que o redator do *Paraná-Norte* já menciona o nome da cidade sem o hífen, diferentemente das edições de abril de 1936, quando o nome Ibi-Porã era redigido separado, como palavra composta.

4.1 UM TELEGRAMA ENVIADO DA ESTAÇÃO

Schwartz (2013, p. 1) menciona um telegrama que seria a "certidão de nascimento" de Ibiporã, enviado da estação ao diretor geral da CTNP, Arthur Thomas. "Congratulamo-nos vossência [contração de 'vossa excelência'] ao inaugurarmos Ibiporã", leu mister Arthur Thomas ao abrir o telegrama de 15 de julho de 1936, que chegou ao escritório da 'Cianorte' em São Paulo, escreve Schwartz. Citando oito ou dez remetentes e assinado por um deles, Willie Davids (também diretor da CTNP e na época prefeito de Londrina), fora expedido do próprio local inaugurado: a estação de Ibiporã, pertencente à São Paulo-Paraná.

Outro jornal que noticiou o "surgimento" da cidade marcado pela estação foi o *Diário de S. Paulo*, em "matéria publicitária", segundo Schwartz, publicada dia 20 de setembro de 1936. O texto, com o título "Agora é Ibiporã!", enfatizava os feitos da Cia. Ferroviária: "À medida que se opera o povoamento do Norte do Paraná, onde há pouco foi fundada [...] a cidade de Ibiporã, os trilhos da Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná prosseguem na sua rota civilizadora" (SCHWARTZ, 2013, p. 1), dizia a matéria, ilustrada com uma fotografia do trem na estação de madeira.

Embora desde 1934 já houvesse a "jardineira" da Viação Garcia (ônibus aberto nas laterais) circulando entre Ourinhos e Londrina, Bisotto (2008) relata que a maioria dos colonos passou a chegar de trem. "Com a inauguração da estação, o fluxo de colonos aumentou consideravelmente. Eram levas e levas que chegavam todos os dias à procura de lotes na zona rural" (BISOTTO, 2008, p. 19).

Decorridos cinco anos, o *Paraná-Norte* informava que em 1941 a vila já contava com "300 casas, quatro serrarias, um grupo escolar, casas comerciais [...] e um intenso movimento comercial de exportações de cereais [pela estação de trem]" (IBIPORÃ..., 1941, p. 1).

4.2 AUTORIDADES NA INAUGURAÇÃO

Figura 23 – Autoridades e técnicos do Escritório Beltrão na inauguração da estação

Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)
Fonte: Acervo da família de Alexandre Gutierrez Beltrão

A figura 23 traz as autoridades locais[36] presentes à inauguração da estação de Ibiporã, que provavelmente seriam os remetentes do telegrama mencionado por Schwartz. No centro da fotografia, o homem que assinou a mensagem: Willie Davids (de chapéu e terno claro), diretor da CTNP, prefeito de Londrina e representando também a Cia. Ferroviária, investidora do empreendimento. À esquerda de Davids, o engenheiro Alexandre Beltrão e sua esposa Cornélia Beltrão. Na frente dela, o filho Lauro, com cinco anos na época (o garotinho de casaco preto). Como é o dia da inauguração – sua abertura ao tráfego se deu em 15 de julho de 1936[37] – o jornalista Humberto Puiggari Coutinho, que aparece no canto esquerdo da fotografia, de chapéu e óculos, estava ali para documentar o fato e publicá-lo no seu jornal *Paraná-Norte*.

[36] No capítulo 6, na figura 42, todos esses personagens estão numerados e devidamente identificados.

[37] O semanário *A Voz do Povo*, editado em Ourinhos, publicara em 11 de julho de 1936, na primeira página, comunicado de Hermano Socci, chefe de tráfego da São Paulo-Paraná: "Faço público que nos dias 15 do corrente mês e 1º de agosto próximo, respectivamente, serão abertas ao tráfego em geral, nesta Estrada, as estações de 'Ibiporã' e 'Pirianito' [no atual município de Uraí]. A primeira no km 196, entre as [estações] de Jatahy e Londrina, e a segunda no km 154, entre as de Congonhas e Frei Thimóteo" (SCHWARTZ, 2013, p.1).

Coutinho (1959) relata no livro *Londrina: 25 anos de sua história* que Davids costumava prestigiar todos os eventos importantes nas cidades da região, como inaugurações de prédios públicos e escolas: "[...] Sempre alegre, participava de todos os movimentos e atividades que se realizavam em Londrina e nas cidades circunvizinhas" (COUTINHO, 1959, p. 135). O interesse do diretor era assegurar o sucesso dos empreendimentos da CTNP e o desenvolvimento das cidades ao redor de Londrina seria um termômetro. "Todas as cidades aquém do Rio Tibagi, localizadas à margem da antiga estrada de ferro São Paulo-Paraná foram construídas por e sob as vistas do Dr. Willie Davids" (COUTINHO, 1959, p. 136).

Aparecem ainda na imagem o chefe da estação e técnicos do Escritório Beltrão: o engenheiro Ulysses Medeiros, cunhado de Alexandre Beltrão (de óculos, à direita na plataforma), os agrimensores Vitor Veitas (ao lado de Coutinho) e Raul Carvalho (de terno preto) e o funcionário Armando Carvalho. Atrás das lentes, provavelmente José Juliani, fotógrafo contratado pela CTNP em 1933, que é o autor da próxima fotografia do trem chegando à estação (Figura 24). Poucas pessoas estão presentes à inauguração porque o núcleo de Ibiporã ainda não existia. Bem diferente de Londrina, que no dia da inauguração de sua estação de trem, em 1935 (relatada no capítulo 2), estava em festa e houve grande aglomeração no local, pois a cidade já contava com cerca de 1.500 habitantes[38].

Quando a imagem ativa a memória afetiva, vêm à mente do observador principalmente lembranças que lhe sejam familiares. Na figura 23, Lauro Beltrão (2015) se deteve nos funcionários do escritório de seu pai, com os quais convivia em casa. Lembrou-se dos irmãos Armando e Raul Carvalho e da filha de Raul, Jane, a garotinha ao seu lado na fotografia, com a qual brincava. E tanto Lauro quanto Eleonora Barcik repararam na roupa que a mãe deles vestia na ocasião. "Observando o lenço dela e o chapéu, vejo que não é o mesmo dia da foto do tio Francisco em frente à figueira da nossa casa [Figura 14]", opinou Beltrão (2015).

Outro detalhe que lhe chamou atenção na figura 23 foram as "perneiras" que os homens utilizavam para trabalhar e se proteger de cobras e insetos. "Isso aqui todos os agrimensores usavam e também o pessoal de apoio, que tinha a função de abrir o caminho na mata. Parecem botas, mas são perneiras. A bota longa prende muito o pé, por isso usavam esse equipamento" (BELTRÃO, 2015).

[38] O primeiro número do *Paraná-Norte*, publicado dia 9 de outubro de 1934, informava que a cidade de Londrina possuía na ocasião 554 casas e uma população de 1.346 habitantes (HOFFMANN; PIVETA, 2009, p. 34).

4.3 A CHEGADA DA PRIMEIRA LOCOMOTIVA

Figura 24 – Inauguração da estação ferroviária de Ibiporã – 15 de julho de 1936

Fotografia: José Juliani
Fonte: Acervo da família de Alexandre Gutierrez Beltrão

A imagem da figura 24 também é do dia da inauguração, tomada por José Juliani e pertencente ao acervo familiar de Alexandre Beltrão. Um olhar sobre a imagem ampliada, observando-se os trajes das autoridades (Davids, Beltrão e família), permite supor que as fotografias das figuras 23 e 24 foram captadas no mesmo dia e provavelmente as duas por Juliani. Não estão assinadas com a característica marcação do fotógrafo da CTNP no canto da imagem provavelmente por terem sido encomendadas por Beltrão e entregues para acervo pessoal. Colocada diante da figura 24, Eleonora Barcik observou no canto direito o carro de seu pai, um Ford dos anos 30: "Nessa época aqui eu ainda não tinha nascido, mas diziam que esse carro preto era do meu pai e eu o vi em outras fotos da época" (BARCIK, 2015).

Entre os elementos de destaque da imagem estão a locomotiva a vapor, com a inscrição S.P.P. (sigla da São Paulo-Paraná), a mata ao fundo, a estação de madeira recém-

construída, dois vagões e as autoridades presentes ao ato. Com base nas pesquisas nos jornais da época, essa fotografia não foi encontrada em nenhuma edição do *Paraná-Norte*.

A data de 15 de julho de 1936 está marcada a caneta no verso da fotografia, no álbum oficial de Beltrão, onde este pesquisador localizou a imagem original pela primeira vez. O Museu Histórico de Londrina (MHL) também possui essa fotografia, publicada de forma "tratada" no livro *Coleção Fotográfica José Juliani* (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA, 2011). A diferença é quanto à data. A legenda do livro traz "setembro de 1936", porém, no álbum de Alexandre Beltrão e nos registros do Museu de Ibiporã (MHAI) é a da inauguração, dia 15 de julho.

Antes do livro-álbum de Juliani, essa fotografia só havia sido encontrada em duas publicações na busca realizada por este pesquisador nos museus da região. A primeira foi no *Álbum do Município de Londrina* (Figura 25), de 1938, publicação festiva da Prefeitura de Londrina editada por Adriano Marino Gomes, que era secretário municipal na gestão de Willie Davids (1936-1940), de acordo com Arias Neto, (1998, p. 57).

Figura 25 – Página do *Álbum do Município de Londrina* (1938), com texto de Adriano Marino Gomes sobre o início de Ibiporã

ALBUM DO MUNICIPIO DE LONDRINA

IBIPORÃ

Dr. Alexandre Gutierrez Beltrão

O povoado de Ibiporã da Comarca de Londrina, que pertenceu ao Municipio de Jatahy até Dezembro de 1937, foi incorporado ao Municipio de Londrina em 1938, porém, de accordo com o decreto da Divisão Territorial do Estado do Paraná, passará a pertencer ao Municipio de Sertanopolis em 1.º de Janeiro de 1939; e, como os dados deste Album referem-se ao exercicio de 1938, fazemos questão que aquella progressista localidade figure em suas paginas. Ibiporã, como todas as localidades do norte do Paraná e principalmente as situadas á margem da Estrada de Ferro S. Paulo-Paraná, vem tendo um progresso extraordinario. Ibiporã é o resultado de bella, patriotica e modelar iniciativa particular. E, essa iniciativa digna de ser imitada por todos os bons brasileiros, cabe ao illustre, probo e operoso engenheiro paranaense Dr. Alexandre Gutierrez Beltrão que, transformou a matta bruta que era Ibiporã ha menos de 4 annos, na encantadora villa que é hoje aquella localidade.

Ibiporã tem um commercio forte e movimentado que trabalha em seccos e molhados, ferragens, tecidos, conservas, material de construcção etc. Alli se encontra uma bem installada sorveteria, bares sortidos e hygienicos, pharmacia bem montada e bôas pensões.

A industria de madeira está bastante desenvolvida e as serrarias trabalham com afan para attender os innumeros pedidos de fornecimento. A agricultura nos terrenos adjacentes merece ser vista. Todos os cereaes produzem alli admiravelmente.

A villa bem delineada, com ruas largas e modernas e com praças de traçado elegante, é obra exclusiva do Dr. Alexandre Beltrão, que teve no engenheiro civil Dr. Ulysses Medeiros, um auxiliar digno do realizador daquella grande e importante obra que é Ibiporã.

Ibiporã pelo seu desenvolvimento, em futuro muito proximo, será a séde do Municipio de Sertanopolis, pois tendo uma estação de estrada de ferro e bôas estradas de rodagem que a ligam aos Municipios de Londrina e Jatahy, é o natural escoadouro dos productos de todo o Municipio de que faz parte. Sua collocação é commercialmente estrategica, e o homem que a formou e a está conduzindo, é um administrador capaz de leval-a a destino glorioso e invejavel.

Estação de Ibiporã no dia de sua inauguração

70

Fonte: GOMES (1938, p. 70) / Reprodução

Gomes era também filho do jornalista Puiggari Coutinho, que provavelmente o tenha indicado para o cargo na prefeitura, pelo fato de exercer influência na administração municipal, conforme explicam Trigueiros Filho e Trigueiros Neto (1991, p. 24). De acordo com esses autores, o dono do jornal *Paraná-Norte* também ocupava, assim como o seu filho, o cargo de secretário municipal[39]. O artigo do *Álbum do Município de Londrina* traz uma fotografia de Alexandre Beltrão no canto superior esquerdo e outra da estação com a legenda "Estação de Ibiporã no dia da sua inauguração". Em tom apologético e com indícios de ser matéria paga, dada a quantidade de adjetivos, o texto informa que a cidade

> é resultado de bella, patriotica e modelar iniciativa particular [...] do probo e operoso engenheiro paranaense Dr. Alexandre Gutierrez Beltrão, que transformou a matta bruta que era Ibiporã ha menos de 4 annos, na encantadora villa que é hoje aquella localidade (GOMES, 1938, p. 70).

Essa fotografia foi publicada posteriormente na edição do *Jornal de Londrina* de 22 de julho de 2002, em texto de Widson Schwartz, que tomou como referência o álbum de Adriano Gomes. Sob o título "Ibiporã poderia ser a sede de Sertanópolis", o jornalista lembrou que na naquela época (1938) cogitava-se essa possibilidade, afinal uma cidade servida pela ferrovia tinha maior possibilidade de crescer:

> Ibiporã pelo seu desenvolvimento, em futuro muito proximo, será a séde do Municipio de Sertanopolis, pois tendo uma estação de estrada de ferro e bôas estradas de rodagem que a ligam aos Municipios de Londrina a Jathay, é o natural escoadouro dos productos de todo o Municipio de que faz parte (GOMES, 1938, *apud* SCHWARTZ, 2002, p. 8-A).

4.4 UMA NOVA ESTAÇÃO PARA INTERLIGAR A REGIÃO

Mais recentemente, Richard André (2014, p. 121), em *O paraíso entre luzes e sombras*, reproduziu essa imagem (Figura 24) ao abordar a categoria imagética das ferrovias nas fotografias de José Juliani, produzidas na época para documentar os trabalhos da CTNP e da Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná. De acordo com o autor, os carros estacionados e o porte da locomotiva funcionam na imagem como símbolos da velocidade e da modernidade que passam a cortar o "sertão", representado pela mata exuberante ao fundo.

[39] "Contemporâneos da época afirmam que a verba oficial era possível, uma vez que Humberto Puiggari Coutinho também exercia o cargo de secretário municipal da Prefeitura de Londrina e, posteriormente, na Prefeitura de Jataizinho, cargos de influência que facilitavam os entendimentos entre o periódico [*Paraná-Norte*] e os órgãos oficiais e oficiosos" (TRIGUEIROS FILHO; TRIGUEIROS NETO, 1991, p. 23-24).

> O fotógrafo ressalta a importância dos trilhos, da locomotiva e seus respectivos vagões. As linhas diagonais, que permitem ao observador deslizar os olhos pela imagem [...] remetendo à própria característica dos trens na conjuntura em questão: a rapidez e a possibilidade de transportar e aproximar pessoas e mercadorias ao longo de diferentes espaços (ANDRÉ, 2014, p. 122).

"Não é casual que Juliani registrasse tal momento", observa o autor, pois se tratava de solenidade que envolvia autoridades locais, como Willie Davids e Alexandre Beltrão. O evento inaugurava "algo fundamental" do ponto de vista local e nacional, segundo André (2014, p. 122): "A estação ferroviária, construindo e interligando a região colonizada pelas empresas e, ao mesmo tempo, expandido as comunicações e o conhecimento sobre os sertões da República".

> Todo o aparato ligado às estradas de ferro era condição básica para o desenvolvimento econômico das frentes de colonização, permitindo o escoamento de pessoas e da produção. Por conseguinte, a importância de fotografar e alardear a chegada do trem à região desempenhava papel estratégico na logística arquitetada pela Companhia [CTNP], bem como na busca de integração do país (ANDRÉ, 2014, p. 123).

A próxima fotografia (Figura 26) mostra a estrada original Ibiporã-Sertanópolis (atual PR-090), na altura da ponte sobre o Ribeirão Jacutinga, em Ibiporã, provavelmente em 1936, ano em que Alexandre Beltrão encomendou várias fotografias (como de abertura de estradas, apresentadas no capítulo 3) para documentar a ação da colonizadora e divulgar a infraestrutura aos futuros interessados na compra de lotes rurais e urbanos. A legenda indica que o local é o quilômetro três, distância medida a partir da estação ferroviária, na época o ponto de referência.

Com base em outra fotografia tomado do mesmo ângulo, que integra o acervo do MHAI, a serraria no canto direito da imagem é a do pioneiro Stefan Chuvalski, que integrava um grupo de imigrantes de origem eslava que formou a Colônia Concórdia[40]. As serrarias estiveram entre as primeiras atividades econômicas do município e foram beneficiadas pela nova estação, que passou a escoar para outros estados a madeira extraída na região. Bisotto (2008, p. 20) informa que entre 1933 e 1938 foram abertas as serrarias de Stefan Chuvalski, Francisco Pinto Nunes, Josué Gil de Oliveira e Cia. e a Carlos Secco & Lameirão e Cia.

[40] De acordo com Bisotto (2008), os eslavos, também identificados na história local como búlgaros ou "bulgareses", instalaram-se em uma localidade a que deram o nome de Colônia Concórdia. O local fica na saída de Ibiporã para Sertanópolis, na altura do atual Clube dos Dez, a três quilômetros da cidade. "Ali, Stefan Chuvalski construiu uma serraria", informa a autora. Além dele, faziam parte da colônia "as famílias Domusci, Krinchev, Bulgacov, Cernev [ou Chernev – há variações na grafia, mas é a mesma família], Murgi e outras" (BISOTTO, 2008, p. 20).

Figura 26 – “Estrada Ibiporã-Sertanopolis, Km 3. Ponte sobre o rib. Jacutinga”

Fotografias: Autor desconhecido
Fontes: Acervo da família de Alexandre Beltrão

Na edição do *Paraná-Norte* de 19 de julho de 1936, quando Ibiporã recém havia inaugurado sua estação de trem e as estradas ainda estavam sendo abertas pela Colonizadora Beltrão, o repórter escreveu que essa ligação com Sertanópolis (Figura 26), que era a cidade mais antiga, já estava consolidada e seria um corredor de transporte dos produtos: “Ibiporã é tambem a estação destinada ao escoamento dos productos agricolas do rico municipio de Sertanopolis, ao qual está ligada por uma esplendida estrada de rodagem” (NOVAS..., 1936, p. 2).

Ao observar a fotografia, Lauro Beltrão fez os seguintes comentários:

> Essa estrada para Sertanópolis já existia antes do meu pai começar a abrir as outras e desenhar a cidade. Era a ligação com Londrina. E o pessoal de Sertanópolis irritou-se muito porque a linha do trem não passou por lá, como eles queriam. Os ingleses optaram por fazer a linha reta, passando só por Ibiporã e chegando a Londrina. E a linha de trem era vida, uma cidade sem acesso à linha estava morta. Então, essa aqui era uma estrada boa [Figura 26] para permitir o trânsito de Sertanópolis. Eles vinham pegar o trem e carregar aqui em Ibiporã, que era um distrito [de Sertanópolis]. Se não fosse a estrada de ferro passar aqui, provavelmente Ibiporã não existiria (BELTRÃO, 2015).

5 PROCESSO DE SELEÇÃO DOS PIONEIROS E OS OITO ENTREVISTADOS

Antes da aplicação da proposta metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória, os pesquisadores que têm utilizado a ferramenta em suas cidades de estudo normalmente fazem entrevistas iniciais com os pioneiros com o objetivo de esclarecer e contextualizar, sob a ótica destes, determinado tema e o período histórico definido como recorte. Nesta fase, os entrevistados discorrem livremente sobre o assunto, sem o suporte de fotografias. Terminada essa etapa, os pesquisadores lançam mão do portfólio de imagens para iniciar a nova entrevista, aplicando a partir daí a proposta.

5.1 INICIALMENTE 28 ENTREVISTADOS

No caso desta pesquisa, como o autor é também o coordenador, desde 2013, dos projetos de recuperação da memória de Ibiporã *Contos e Causos* e *Circuito das Capelas*[41], já dispunha em 2014 de um acervo de mais de 160 entrevistas em vídeo com pioneiros[42] locais. Após obter a devida autorização para a utilização, o autor ouviu e selecionou 28 homens e mulheres do projeto *Contos e Causos* que mais trouxeram informações sobre a ferrovia e a estação (Tabela 1). Nessas entrevistas, foram perguntados sobre o que representava para eles a estação e quais lembranças mais marcantes lhes vinham à mente ao recordarem o local e o trem cortando a cidade, embarcando e desembarcando pessoas e mercadorias.

Tabela 1 – Seleção inicial dos pioneiros a serem entrevistados para a pesquisa

UNIVERSO INICIAL	**160** nomes	Total de pioneiros entrevistados no projeto audiovisual *Contos e Causos* entre 2011 e 2015.
1ª FASE DE SELEÇÃO	redução para **28** nomes	Seleção dos pioneiros com as melhores narrativas sobre a estação de trem de Ibiporã.

Fonte: Elaborado pelo autor

[41] *Contos e Causos*: projeto que, entre 2011 e 2015, registrou em vídeo as memórias de 160 pioneiros e filhos de pioneiros e resultou na produção de oito *DVD-books*. *Circuito das Capelas*: projeto realizado de 2014 a 2016 que, utilizando a mesma metodologia, entrevistou 220 pioneiros e líderes de capelas de Ibiporã e que resultou em um livro e quatro documentários exibidos em todas as comunidades. Os trabalhos são desenvolvidos pela equipe do Museu Histórico (MHAI), mantido pela Prefeitura de Ibiporã, por meio da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo.

[42] Como já informado na introdução deste trabalho, o termo pioneiro refere-se a moradores que chegaram ou que nasceram em Ibiporã entre as décadas de 1930 e 1940.

As narrativas auxiliaram o pesquisador a traçar um panorama do lugar no período definido como recorte (1936-1960) e serviram como estímulo para iniciar uma busca mais aprofundada em livros, recortes de jornais da época, fotografias e documentos disponíveis nos museus de Ibiporã e de Londrina. O objetivo foi checar dados, histórias contadas, datas e curiosidades. Esses depoimentos também ajudaram a orientar o pesquisador na seleção das 11 imagens que comporiam o portfólio. Lembrando que os critérios para a escolha das fotografias foram estabelecidos de acordo com as noções de "lugar de pertencimento", de Marc Augé (1994) e de "lugar construído a partir da experiência e dos sentidos", de Yi-Fu Tuan (2013, p. 7).

Os 28 pioneiros ouvidos nesta primeira etapa foram: Antônio Ferrari, Aparecida Peretti Pelisson, Arlindo Calijuri, Batista Semprebom (**faleceu** após essa primeira entrevista), Benedito Landiozo (**faleceu**), Diorazil Baize, Eleonora Beltrão Barcik, Eugênio Fernandes (**faleceu**), Evanir Gomes Machado, Idalina Soares Sobreira, Jaime Sípoli, João Barreto Filho, João Cândido de Oliveira, João Ferrari, João Ibrahim Zachêo, João Rodrigues Tavares, José Bonfim Ledo, José Dutra (**faleceu**), José Pires (**faleceu**), Laurinda Ferreira Oliveira, Lauro de Castro Beltrão, Lourdes Semprebom, Lourdes Sípoli Lozam, Luzia Patuzzo Colognezi, Ramon Lozam, Raul Santos de Sá, Sebastião Xavier e Vanda Davanzo Gnann.

Destes 28, por razões práticas e em razão do tempo limitado, o pesquisador teve que cortar inicialmente 18 nomes para poder aplicar a proposta metodológica e analisar os resultados com uma amostra menor. A meta inicial era aplicá-la com dez pioneiros. Importante ressaltar que mesmo do grupo dos não-selecionados, houve contribuições valiosas para a melhor compreensão da cidade, do lugar e do período estudado. "Quando se trata da história recente, feliz o pesquisador que pode amparar em testemunhos vivos e constituir comportamentos e sensibilidade de uma época", afirma Ecléa Bosi (2003, p.16-17).

O desejo era não que ter que descartar esses entrevistados para incluir nesta pesquisa mais lembranças e fatos sobre a história local que poderiam se perder se não fossem documentados. Afinal, de acordo com Meihy (1996, p. 22), "a história oral, além do seu valor documental enquanto gravação, precisa ser vertida para a linguagem escrita a fim de facilitar o trânsito, reflexão e estudos".

5.2 MEMÓRIAS DE PIONEIROS QUE FALECERAM DURANTE A PESQUISA

Muitas informações de fato se perderiam se não tivessem sido filmadas e transcritas, pois alguns desses 28 pioneiros – que seriam boas fontes para a aplicação da proposta

metodológica – morreram no intervalo entre as primeiras entrevistas (realizadas entre 2011 e 2014) e o processo de seleção dos entrevistados e das imagens do portfólio, que se deu no final de 2015. Por isso, tiveram de ser substituídos por outros. As memórias desses antigos "arquivos vivos", entretanto, estão gravadas de forma bruta no acervo do Museu Histórico de Ibiporã (MHAI) e alguns trechos foram selecionados e serão apresentados a seguir.

Eugênio Fernandes, que morreu aos 88 anos em 2014, recordou, por exemplo, da aventura que foi a viagem de trem de Pirajuí (SP) a Ibiporã, em 1937. "No Estado de São Paulo a gente pegou um trem grande, mas depois que fizemos a baldeação em Ourinhos (SP), viemos num trenzinho apertadinho até aqui. E a gente olhava do lado, só mata, mata, mata, mata...", relembrou, arregalando os olhos à medida em que falava (FERNANDES, 2013)[43]. Segundo ele, a estação ferroviária era o atrativo da juventude nos anos 1940:

> Interessante em Ibiporã era o seguinte. A gente saía da missa às 10 horas, aos domingos, e descia tudo para a estação para ver o trem que vinha de São Paulo. Aquele bando de caipira. Daí as moças iam e a gente, rapaziada nova, ia atrás. No fim, estava todo mundo lá. Até os pais também, que queriam ver o que os filhos estavam fazendo. Um dia um passageiro perguntou pra mim espantado: essa cidade é grande, hein, porque está aqui esse mundão de gente na estação? Eu respondi pra ele: Não é não, moço, é que tá todo mundo aqui... (risos) (FERNANDES, 2013).

Tendo chegado à área rural de Ibiporã (Água do Jacutinga) um ano depois de Fernandes, em 1938, vindo de Santa Catarina, Batista Semprebom – que morreu aos 90 anos em 2013 – confirmou que desde os primeiros anos do povoado, a estação era ponto de encontro. "Dia de domingo, para a gente se encontrar [os rapazes e moças] ou pra passar as horas, a gente ia assistir a chegada do trem. Às 4 horas da tarde ele chegava" (SEMPREBOM, 2011)[44]. Outro falecido, Benedito Landiozo, descreveu com detalhes um aspecto que escapou à maioria dos pioneiros ouvidos no *Contos e Causos*: as carroças que perfilavam na parte de cima da estação, na década de 1950, principalmente para o transporte de carga. "Aqui era cheio de carrocinhas[45]. Transportavam de tudo. E os cavalos bebiam água numa fonte onde hoje é a piscina do SERI[46]" (LANDIOZO, 2011)[47].

---

[43] FERNANDES, 2013. Entrevista concedida por Eugênio Fernandes ao projeto *Contos e Causos*, na casa do entrevistado. Ibiporã: 28 fev. 2013. (62min56s): gravação em vídeo.

[44] SEMPREBOM, 2011 - Entrevista concedida por Batista Semprebom ao projeto *Contos e Causos*, na casa do entrevistado. Ibiporã: 4 abr. 2011. (24min10s): gravação em vídeo.

[45] O número de carrocinhas chegava a 35, conforme relatou posteriormente o pioneiro Ramon Lozam em sua segunda entrevista, que será apresentada no capítulo 6.

[46] Sociedade Esportiva e Recreativa de Ibiporã, um clube local

Por fim, as memórias de infância de João Barreto Filho, 63 anos, como morador das casas construídas pela rede ferroviária no entorno da estação. Ele é filho de João Barreto, o agente que chefiou por mais tempo o terminal de Ibiporã – chegou em 1938 e ficou até o ano de seu falecimento, em 1965. A família guarda registros fotográficos dele na atividade desde 1938. O depoimento de Barreto Filho (2013)[48] é da primeira entrevista, realizada pelo autor em 2013, em Curitiba, sem o uso do portfólio. E diante da impossibilidade de aplicar com ele o gatilho da memória em 2016 (mudou-se de cidade e não foi mais localizado), fica registrada a seguir a contribuição de Barreto Filha à pesquisa, com trechos dessa entrevista de 2013.

Para ele, a estação era um lugar de trabalho, mas também de divertimento: "Brincávamos no pátio e quando eu era bebê meus irmãos me colocavam para engatinhar nos trilhos. Imagina! [o perigo]. Minha mãe nem ficava sabendo" (BARRETO FILHO, 2013). O local tem para o depoente significado especial e Barreto o reconhece como o "lugar antropológico", descrito por Augé (1994). Lugar que "é princípio de sentido para aqueles que o habitam e princípio de inteligibilidade para quem os observa" (AUGÉ, 1994, p. 51). Barreto Filho recordou do movimento que havia na estação e do seu trabalho para ajudar nas despesas de casa – vendia frutas e alimentos aos passageiros.

> Na época da minha infância, tinha um bar na estação, e quem tomava conta desse bar era a minha mãe [Palmira Barreto]. Então a gente tinha ali aquele negócio de vender frutas, doces... Porque aquilo ali era muito bonito. Vinham aqueles carros de passageiros que iam pra São Paulo, aqueles vagões cheios de gente na época e nós vendíamos as coisas para eles. E tinha vezes que alguém não pagava e o trem precisava partir. Daí subíamos no trem para cobrar o pessoal e descíamos lá na frente, em Jataizinho. E lá tínhamos que esperar o próximo trem para voltar. Sei que aqui era lotado de gente. Tinha um movimento muito grande (BARRETO FILHO, 2013).

João Barreto Filho e outro ferroviário que trabalhou na estação de Ibiporã a partir de 1961, Sebastião Xavier – entrevistado pela primeira vez em 2013 e que até 2015 residia em Cambé (PR) –, compunham o grupo pretendido de dez pioneiros a serem entrevistados com o uso da fotografia como gatilho da memória.

---

[47] LANDIOZO, 2011 - Entrevista concedida por Benedito Landiozo ao projeto *Contos e Causos*, na estação ferroviária de Ibiporã. Ibiporã: 4 mai. 2011. (14min59s): gravação em vídeo

[48] BARRETO FILHO, 2013 - Entrevista concedida ao pesquisador por João Barreto Filho, na casa do entrevistado. Curitiba: 12 nov. 2013. (30min17s): gravação em vídeo.

5.3 SEGUNDA FASE DE SELEÇÃO E REDUÇÃO PARA DEZ NOMES

Dos 28 pré-selecionados na 1ª etapa, após os falecimentos e a realização de uma nova triagem, o número foi reduzido para dez na 2ª etapa como mostra a tabela 2 - os nomes seguem uma ordem alfabética.

Tabela 2 – Segunda fase de seleção com a definição de dez pioneiros a ser entrevistados

Nome do pioneiro	Data de nascimento	Profissão que exerceu/ exerce	Ano da chegada a Ibiporã	Data da 1ª entrevista
Aparecida Peretti Pelisson	20/02/1927	Dona de casa	1941	20/09/2011
Eleonora Beltrão Barcik	20/10/1939	Arquiteta/ empresária	1939	20/12/2013
João Barreto Filho	18/06/1953	Ferroviário/ autônomo	1953	12/11/2013
João Ibrahim Zacheo	05/07/1943	Professor	1946	17/10/2011
João Rodrigues Tavares	26/06/1939	Motorista, mecânico dono de ferro velho	1940	26/11/2012
José Bonfim Ledo	01/09/1934	Agricultor	1942	13/04/2011
Lauro de Castro Beltrão	02/02/1931	Médico e professor universitário	1936	11/04/2015
Lourdes Sípoli Lozam	03/09/1929	Dona de casa	1940	27/11/2012
Ramon Lozam	10/05/1927	Operário, motorista, conferente	1938	27/11/2012
Sebastião Xavier	23/09/1929	Ferroviário	1961	13/03/2013

Fonte: Elaborado pelo autor

Esses dez nomes comporiam o número estabelecido como limite pelo orientador e pelo pesquisador para a aplicação da metodologia. Dois deles, entretanto, foram descartados na fase final – de aplicação do portfólio de fotografias – pelos seguintes motivos: João Barreto Filho, como já mencionado anteriormente, não foi mais localizado por telefone depois que se mudou de Curitiba; já Sebastião Xavier (XAVIER, 2013), devido à idade avançada (87 anos) e à sua dificuldade para conseguir responder às perguntas feitas na primeira entrevista, em 2013, marcada por muitas divagações, distrações, esquecimentos e imprecisão de dados, foi descartado para a etapa da aplicação do portfólio.

Informada essa situação ao orientador, que avalizou a redução, o pesquisador definiu o grupo final de oito pioneiros com os quais foi aplicado o teste metodológico, resguardando-se uma participação equilibrada entre indivíduos de diferentes níveis de escolaridade e estratos sociais e de profissões variadas, conforme se pode verificar na tabela 3. Os critérios para a definição dessa amostragem seguiram as recomendações de Hoffmann (2014, p. 76) que, em sua pesquisa de doutorado, buscou "equilibrar os selecionados entre homens e mulheres, com diferentes profissões e advindos de distintas etnias e classes sociais, para que o panorama apresentado nas análises contemplasse a diversidade da população no período".

5.4 "QUADROS SOCIAIS DE MEMÓRIA"

Os oito selecionados são pessoas de referência no cenário local, que, em razão da experiência vivida e de suas relações com a cidade, constituem "quadros de memória" representativos sobre a história e o funcionamento da estação ferroviária de Ibiporã. Baseada nos pressupostos de Maurice Halbwachs, que, por ser sociólogo, defende que a memória não é formulação individual, restrita à pessoa, mas uma construção coletiva, a partir da relação dos indivíduos com o seu meio, Ecléa Bosi (2004) afirma:

> Nessa linha de pesquisa, as relações já não ficarão adstritas ao mundo da pessoa (relações entre o corpo e o espírito, por exemplo), mas perseguirão a realidade interpessoal das instituições sociais. A memória do indivíduo depende do seu relacionamento com a família, com a classe social, com a escola, com a Igreja, com a profissão; enfim, com os grupos de convívio e os grupos de referência peculiares a esse indivíduo (BOSI, 2004, p. 54).

Ao mesmo tempo em que a memória dos pioneiros é construída a partir destes "quadros sociais da memória" (o ambiente em que vivem e suas relações com o meio), conforme conceitua Halbwachs, as narrativas desses idosos – com os quais vem sendo aplicada pelos pesquisadores da UEL a metodologia da fotografia como disparadora do gatilho – também formam "quadros de memória", que se caracterizam por ser uma história viva. "Ao lado de uma história escrita, há uma história viva que se perpetua e se renova através do tempo [...]", diz Halbwachs (1990, p. 67), acrescentando:

> os quadros coletivos da memória não se resumem em datas, nomes e fórmulas [...], eles representam correntes de pensamento e de experiência onde reencontramos nosso passado, porque este [passado] foi atravessado por isso tudo (HALBWACHS, 1990, p. 66).

Para Bosi, essa "experiência onde reencontramos nosso passado", de que fala Halbwachs, pode vir justamente da narrativa dos idosos, a quem cabe a função de ser memória da família ou de determinado grupo social:

> Há um momento em que o homem maduro deixa de ser um membro ativo da sociedade, deixa de ser um propulsor da vida presente do seu grupo: neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto, uma função própria: a de lembrar. A de ser memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade (BOSI, 2004, p. 63).

5.5 OS OITO PIONEIROS SELECIONADOS PARA A APLICAÇÃO DO GATILHO

Retornando aos oito pioneiros selecionados na última fase de triagem, seus nomes são apresentados a seguir, na tabela 3, e também individualmente, nos subitens deste capítulo. Nessa tabela os nomes seguem a ordem cronológica de realização das entrevistas para a aplicação da fotografia como disparadora do gatilho da memória.

Tabela 3 – Seleção final e a definição dos oito pioneiros com os quais foi aplicado o teste metodológico com o uso do portfólio de fotografias

Nome do pioneiro	Data de nascimento	Profissão que exerceu/ exerce	Ano da chegada a Ibiporã	Data da 2ª entrevista
Eleonora Beltrão Barcik	20/10/1939	Arquiteta/ empresária	1939	25/02/2015 e 20/05/2016
Lauro de Castro Beltrão	02/02/1931	Médico e professor universitário	1936	11/04/2015
Ramon Lozam	10/05/1927	Operário, motorista, conferente	1938	08/09/2015
Lourdes Sípoli Lozam	03/09/1929	Dona de casa	1940	08/09/2015
João Rodrigues Tavares	26/06/1939	Motorista, mecânico e dono de ferro velho	1940	26/02/2016
José Bonfim Ledo	01/09/1934	Agricultor	1942	18/03/2016
Aparecida Peretti Pelisson	20/02/1927	Dona de casa	1941	26/03/2016
João Ibrahim Zacheo	05/07/1943	Professor	1946	12/05/2016

Fonte: Elaborado pelo autor

A transcrição das entrevistas buscou respeitar a forma de expressão dos pioneiros e todo o material coletado (áudios, fotografias em alta resolução e a transcrição) está disponível para consulta em DVD no banco de dados anexado ao final da pesquisa. Nas pastas, no DVD, estão separados os arquivos das duas entrevistas feitas com cada pioneiro – a primeira de apresentação pessoal e sobre a história de Ibiporã, e a segunda, de aplicação da metodologia com a utilização do portfólio. A opção por gravá-las em vídeo, em vez de áudio, foi adotada pelo autor em 2014, por ter verificado, durante a gestão do projeto audiovisual *Contos e Causos*, que a imagem traz maior riqueza de informações, reações e sensações do entrevistado do que apenas a voz. E também pelo fato de já possuir o acervo de entrevistas em vídeo captadas para o citado projeto.

Em 2015, depois de já ter iniciado a aplicação da metodologia e feito quatro entrevistas em vídeo usando câmera digital (com os pioneiros Eleonora Barcik, Lauro Beltrão, Ramon Lozam e Lourdes Lozam), o pesquisador teve contato com a dissertação de Mestrado de Adgélzira Capeloti Pereira (2015). Verificou que ela não apenas utilizou uma filmadora em suas entrevistas, mas sugeriu a incorporação do vídeo à metodologia que testa a fotografia como disparadora da memória, visando obter melhores resultados.

> Na verdade, a consciência sobre a força desse tipo de informação começou a surgir durante as entrevistas, foi reforçada pelas imagens de vídeo e explorada durante a transcrição das conversas. A princípio, a gravação de imagens seria apenas uma garantia caso o gravador de voz apresentasse qualquer problema [...]. Porém, ao captar a voz, pode ser que detalhes como olhos lacrimejantes, mãos inquietas, olhar distante, não fossem percebidos. Estava configurada a importância do vídeo. Por outro lado, com formação em jornalismo, a pesquisadora sabia sobre a opressão que a câmera poderia causar, especialmente naqueles que não são acostumados a encará-la. A alternativa encontrada foi explicar sobre a presença do equipamento e mantê-lo longe, com o objetivo de que fosse esquecido. Na maioria dos casos funcionou. O fato de os entrevistados estarem em suas casas, um ambiente seguro, onde se sentiam à vontade e que previamente haviam escolhido para receber a pesquisadora, pode ter contribuído para a descontração. Com isso, entre os equipamentos, o vídeo deixou de ser um coadjuvante para ocupar o papel de protagonista. É com essa importância que fica a sugestão para que seja utilizado na aplicação da metodologia (PEREIRA, 2015, p. 123-124).

Acolhendo a partir daquele momento a sugestão da pesquisadora, as demais entrevistas continuaram sendo em vídeo, mas com o apoio de um gravador de mão, por segurança. Porém, no DVD que acompanha o trabalho, em razão do tamanho dos arquivos gerados em vídeo (8 Gigabytes em média, cada entrevista), todos foram convertidos em arquivos de áudio (mais leves) para poderem ser anexados ao banco de dados.

5.5.1 ELEONORA BELTRÃO BARCIK

Oriunda de família de políticos influentes e de empresários tradicionais no Paraná, Eleonora Beltrão Barcik é a filha caçula do segundo casamento de Alexandre Gutierrez Beltrão (ex-prefeito de Curitiba e fundador de Ibiporã). Nasceu em 20 de outubro de 1939, quando seus pais já moravam há três anos na chácara em Ibiporã. Ela conta que só nasceu em Curitiba porque sua mãe, Cornélia, queria ter o apoio da avó e dos familiares após o parto, "pois aqui estava sozinha e teria poucos recursos [hospitalares]". "Mas logo que nasci, viemos para cá e eu me criei na chácara, com meus irmãos Lauro e Rosita [Rosa Maria]" (BARCIK, 2016).

Seu pai, Alexandre Beltrão, nasceu em Florianópolis, em 1896, e sua família mudou-se para Curitiba onde ele estudou até o ensino médio. Seguindo os passos do irmão mais velho, Francisco, Alexandre foi cursar engenharia no Rio de Janeiro, em 1918, pois não havia o curso no Paraná. Quando retornou, começou a trabalhar no escritório de colonização que Francisco já mantinha em Curitiba. Alexandre casou-se com Zilda Fontana Beltrão, com quem teve os filhos Alexandre [Alex] Fontana Beltrão e Vera Maria Beltrão. Alex Beltrão foi diretor, de 1968 a 1995, da Organização Internacional do Café (*International Coffe Organization*), depois secretário estadual de Ciência e Tecnologia e presidente do Tecpar (Instituto Tecnológico do Paraná) no governo Jaime Lerner (1995-2002). Vera Maria casou-se com um psiquiatra.

A primeira esposa de Alexandre Beltrão faleceu e ele se casou, em Curitiba, no final da década de 1920, com Cornélia de Castro Beltrão, filha de Vicente Ferreira de Castro, que fora major da Guarda Nacional e era político influente em Ponta Grossa, onde residiu entre 1896 e 1922 (PEREIRA, 2016, p. 37). Cornélia era irmã de Joaquim Vicente de Castro, que foi nomeado, de forma indireta, pelo interventor Manoel Ribas, como o primeiro prefeito de Londrina, em 1934. Joaquim de Castro ficou no cargo apenas seis meses, sendo substituído por Rosalino Fernandes, que permaneceu também por curto período até a eleição de Willie Davids, que assumiu em dezembro de 1935. Castro era engenheiro e foi proprietário da Fazenda Três Bocas, que deu origem aos atuais municípios de Apucarana e Tamarana (COSTA, 2013, p. 179).

Com Cornélia de Castro Beltrão, Alexandre teve três filhos: o médico Lauro de Castro Beltrão, Rosa Maria Beltrão e Eleonora Beltrão Barcik. Rosa Maria foi casada com dois personagens influentes da economia paranaense. Primeiro com o empreiteiro Cecílio do Rego Almeida (presidente da construtora CR Almeida), com quem teve seis filhos. Depois casou-se

com Karlos Richbietter, ex-ministro da Fazenda no governo João Figueiredo, entre 1979 e 1980, e também presidente da Caixa Econômica Federal, do Banco do Brasil e do extinto Banco do Desenvolvimento do Paraná (Badep) (PEREIRA, 2016, p. 38).

Figura 27 - Eleonora Beltrão Barcik

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

Eleonora Beltrão é arquiteta e se orgulha de ter sido, segundo ela, "a primeira arquiteta do Paraná", formada pela Universidade Federal (UFPR).

> Sou formada em Curitiba, na Escola de Arquitetura da Federal, e sou da primeira turma de arquitetos do Paraná, tendo sido a primeira mulher. Me formei em 1965. Naquela época não existia mulher no curso e quando entrei, ainda era a Escola Federal de Engenharia. Entrei numa turma de 180 rapazes e só eu de mulher. Foi muito difícil sobreviver naquele meio, mas consegui. Depois me casei com um engenheiro, o Odilon Barcik [seu marido até hoje], e fui morar no Rio [de Janeiro] (BARCIK, 2013)[49].

Embora resida no Rio de Janeiro e durante o período da pesquisa ficava poucos dias em sua casa, em Ibiporã, Eleonora foi selecionada para a aplicação do teste metodológico porque identificaria e acrescentaria detalhes às fotografias do início da colonização de Ibiporã, tomadas em 1936 (tanto as apresentadas no capítulo 3, quanto as do capítulo 6). Afinal, a colonização foi dirigida por seu pai. Também porque possui, na casa histórica que pertenceu a

[49] BARCIK, 2013. Entrevista com Eleonora Beltrão Barcik, concedida ao pesquisador para o projeto *Contos e Causos*, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, na chácara da família. Ibiporã: 20 dez. 2013. (47min07s): gravação em vídeo.

Alexandre e que agora é um espaço de memória da família, um rico acervo de documentos, mapas, plantas e fotografias dos primórdios de Ibiporã. Eleonora demonstra grande zelo pela casa e a manteve, dentro do possível, nas características originais. O imóvel fica na antiga Chácara Beltrão, hoje Jardim Beltrão Park, em Ibiporã.

5.5.1.1 Condições de produção da entrevista

As três entrevistas com Eleonora Beltrão foram feitas na varanda dessa casa (Figura 27), em Ibiporã. Houve dificuldade para marcá-las e realizá-las porque a arquiteta mora no Rio de Janeiro e todos os contatos só eram possíveis via interurbano e telefone celular. As gravações foram feitas quando ela passava alguns dias em Ibiporã. A primeira foi dia 20 de dezembro de 2013, com 47 minutos de duração, quando o pesquisador a ouviu sobre a sua família e o município, sem o suporte de fotografias. Alguns trechos foram selecionados para a produção do DVD-book *Contos e Causos* volume 8, lançado em 2016 pela Secretaria Municipal de Cultura de Ibiporã.

Na segunda, dia 25 de fevereiro de 2015, Eleonora apresentou ao pesquisador objetos, documentos e fotografias do acervo da família que estão na casa histórica e discorreu sobre algumas imagens escolhidas para o portfólio. Porém, como o portfólio final foi montado após essa data, faltava apresentar a ela as imagens restantes. Para isso, foi realizada uma terceira entrevista, dia 20 de maio de 2016, na qual a aplicação da metodologia foi concluída.

Na primeira gravação, em 2013, houve interferências sonoras por parte do marido, que perdeu movimentos ao sofrer um derrame e constantemente a chamava, de um quarto da casa, para pedir-lhe algo. As necessidades do cônjuge obviamente tiravam parte da atenção de Eleonora, que por três vezes interrompeu os depoimentos para atendê-lo. Nas duas entrevistas seguintes, como o seu marido não estava em casa, transcorreram com maior naturalidade. Foram também mais objetivas (a segunda com 23 minutos e a terceira com 38 minutos), porque o entrevistador pôde direcionar as perguntas ao tema, atendo-se assim à “história oral temática” (MEIHY, 1996).

As entrevistas de 2013 e 2015 foram gravadas em vídeo, com filmadora profissional da Fundação Cultural de Ibiporã, e depois convertidas e compactadas em arquivos de áudio para facilitar o transporte para outras mídias. Já a última entrevista, de maio de 2016, foi gravada somente em áudio.

5.5.2 LAURO DE CASTRO BELTRÃO

Terceiro filho de Alexandre Beltrão, Lauro Beltrão nasceu em Curitiba dia 2 de fevereiro de 1931 e com cinco anos veio para Ibiporã com o pai e a mãe morar na casa que Beltrão havia adquirido da Companhia Ferroviária e que fora utilizada pelos engenheiros responsáveis pela construção da ferrovia. Morou nesta casa, preservada até hoje, entre 1936 e 1941 (quando seu pai foi chamado a retornar a Curitiba para ser prefeito da capital, pelo então interventor Manoel Ribas). Após esse período, continuou a vir à chácara nas férias, duas vezes por ano. Lauro falou nas entrevistas sobre a colonização de Ibiporã, as dificuldades que os trabalhadores enfrentavam em meio à mata fechada, e relembrou do trem passando em frente à sua casa, às margens da ferrovia. Também recordou as idas diárias a cavalo até a estação de Ibiporã para pegar a "Maria Fumaça" e ir estudar em Londrina.

Lauro não seguiu a profissão do pai e do irmão Alex, que optaram pela engenharia. Escolheu medicina e se formou em 1954 pela UFPR, especializando-se em anatomia humana e cirurgia. É doutor em anatomia. Foi o fundador da Universidade Federal de Pelotas/RS (UFPEL), onde deu início ao curso de medicina. Depois atuou como docente na UFPR e na antiga Universidade do Brasil, transformada mais tarde em Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

> Em razão da minha experiência lá no Sul, em Pelotas, fui indicado pela CAPES [Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior] para iniciar uma faculdade de medicina aqui em Londrina. Como era a época da ditadura, em 1967, e os nossos laboratórios lá na universidade no Rio haviam sido invadidos pelos militares, fiquei desgostoso e decidi aceitar a aventura de vir para Londrina, onde iniciei a Faculdade de Medicina. E fui depois um dos membros da comissão instituidora da UEL (BELTRÃO, 2015)[50].

A fotografia a seguir (Figura 28), mostra Lauro Beltrão em frente a um painel de fotografias que mantém em uma das salas de seu apartamento, na Rua Sergipe, Centro de Londrina. Ao fundo, a imagem do seu pai e uma placa metálica com a abreviatura do primeiro nome dado à empresa que pertenceu à família, com a grafia usada na década de 1930: "Escrip. Technico Eng. Beltrão".

[50] BELTRÃO, 2015. Entrevista com Lauro de Castro Beltrão, concedida ao pesquisador, na casa do entrevistado. Londrina: 11 abr. 2015: gravação em áudio e vídeo (62min25s).

Figura 28 – Lauro Beltrão em frente a um painel de fotografias em seu apartamento

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

5.5.2.1 Condições de produção da entrevista

A entrevista foi realizada dia 11 de abril de 2015, dividida em duas partes. Primeiro o investigador ouviu histórias sobre sua família e o trabalho do pai à frente da Colonizadora Beltrão, na implantação de Ibiporã. Gravada em vídeo, com uma *webcam* de computador, essa primeira teve uma hora e 35 minutos de duração. Depois o autor iniciou a segunda entrevista, com duração de uma hora e dois minutos, na qual apresentou a Lauro o portfólio de fotografias sobre a ferrovia e a estação. O pioneiro recebeu o pesquisador em seu apartamento, onde guarda documentos, fotografias, livros, mapas e plantas sobre a história de Ibiporã, do Norte do Paraná e do trabalho desempenhado pela colonizadora. De todos os entrevistados, foi o que demonstrou maior interesse em colaborar com este trabalho, talvez pelo fato de ser o que possui mais documentos históricos armazenados e conhecimento sobre a colonização do município.

Entusiasta da criação de municípios planejados [exemplificou o caso de Ibiporã e de todos os fundados pela CTNP] e divulgador da história de engajamento do seu pai com o Norte do Estado, Lauro se mostrou contente ao saber que outras pessoas, como ele, estão buscando revelar ao público detalhes ainda não conhecidos sobre o início de Ibiporã. Demonstrou interesse e se alongou durante a primeira entrevista, criticando as políticas de concessão e distribuição de terras no Paraná nas décadas de 1940 a 1960 e disse ter intenção

de escrever um livro para “denunciar” essas práticas durante os dois governos de Moysés Lupion (1947-51 e 1956-61) e o de Bento Munhoz da Rocha (1951-55). Ao analisar em sua tese o processo a que chama de (re) ocupação do Norte do Paraná e as políticas adotadas por Lupion, de concessão de terras “para amigos e apadrinhados”, Tomazi (1997) afirma:

> A venda, doação, cessão de terras à companhias privadas e a amigos foi a forma que Moisés Lupión em seus mandatos (1947-51 e 1956-1961) utilizou para fazer as maiores barganhas de terras no Paraná de tal sorte que, já no final da década de 1950, quase todas as terras já estavam em mãos particulares. Era uma espécie de continuador das atitudes do interventor Manoel Ribas (TOMAZI, 1997, p. 237).

Lauro também criticou o que chamou de “espoliação do Norte do Paraná” (região produtora de riqueza com o café) pelo Governo do Estado. Mencionou uma série de informações históricas sobre a região Norte, com as quais foi tendo contato por meio de leituras e pesquisas, e permitiu ao autor o acesso a alguns volumes do relatório *Evolução de Ibiporã* (1953), ainda não publicado e cujos mapas também passaram a ser cedidos para estudo, a partir de 2016, ao pesquisador do Departamento de Arquitetura da UEL, Humberto Yamaki.

No dia da visita, o pioneiro exibiu documentos e objetos da década de 1920, ofereceu fotografias para digitalização e doou a este pesquisador um exemplar do livro-testamento de Alexandre Beltrão *Três anos de sertão* (BELTRÃO, 1980). Tanto interesse resultou em horas de entrevista. O encontro iniciou às 11 horas e terminou por volta das 15 horas, sem demonstração de cansaço ou diminuição de interesse por parte do entrevistado. A conversa foi interrompida várias vezes para atendimento de telefonemas de familiares. Lauro tem uma filha residente em Nova Iorque, um filho diplomata que mora em Brasília e outro que atua na área financeira, em São Paulo. “E eu fiquei sozinho aqui em Londrina”, lamentou o pioneiro, que mora só no imóvel – é viúvo há cerca de um ano e meio.

Essa condição insólita, aliada à despreocupação que o pioneiro demonstra ter com organização, aparência ou com bens materiais (dirige pela cidade um fusquinha da década de 1970 e recebeu o pesquisador vestindo camiseta e um despojado moleton), explica o fato de nas duas visitas ao seu apartamento, o imóvel estar repleto de livros e trabalhos espalhados pelo chão, objetos antigos e papéis atulhados sobre os sofás e mesas, além de documentos por todos os lados.

Imagem semelhante o pesquisador presenciou quando foi entrevistar – para um trabalho sobre fotografia documental – outro pioneiro viúvo e idoso de Londrina: o fotógrafo

e agrônomo Armínio Kaiser. Também morando sozinho na área central, Kaiser morreu em 2014, aos 89 anos. Demonstrando saúde frágil para estar desacompanhado, sua casa assobradada estava, na ocasião, tomada por livros espalhados pelo chão e pelos corredores, sem organização. Na biblioteca da casa, porém, as estantes repletas demonstravam ter muito conhecimento acumulado. São dois casos de amantes da cultura e da história do Norte do Paraná que parecem não ter tido uma geração familiar para dar encaminhamento ao conhecimento que buscaram e armazenaram em anos de estudo.

5.5.3 RAMON LOZAM

Ramon Lozam foi escolhido para a pesquisa pelo fato de ter, assim como sua esposa Lourdes Sípoli, ligação direta com a estação ferroviária de Ibiporã. Quando criança, carregava malas dos passageiros dos trens e na juventude trabalhou em uma serraria ao lado da estação, que embarcava madeira nas gôndolas (vagões abertos). Estudou até o 4º ano primário. Morou por décadas na Rua São Vicente de Paulo, abaixo da linha férrea. Em 1963 mudou-se para a Avenida Mário de Menezes (trecho urbano da BR-369), a uma quadra da estação, onde residia até a finalização dessa pesquisa, em dezembro de 2016. Aos 89 anos, é um testemunho vivo das histórias em torno do terminal ferroviário.

Descendente de espanhóis, Lozam nasceu em Bernardino de Campos (SP), "em um sítio na Água da Figueira", frisou, no dia 10 de maio de 1927. Filho de João Lozano e Ana Cobo Lozano, teve oito irmãos e sua família chegou a Ibiporã em 1938. Ele lembra a data exata: "Chegamos aqui dia 17 de agosto de 1938. Tava uma chuvarada aquele dia" (LOZAMb, 2015)[51]. Ele conta que toda a família veio na carroceria de um caminhão 1936 do tio Nicolau Cobo, que já estava em Ibiporã. "Viemos porque o Norte do Paraná tinha uma fama de que tava bom para ter propriedade, ganhar dinheiro, tinha muita lavoura de café aqui, muito progresso..." (LOZAMb, 2012)[52]. Só a viagem já foi uma aventura:

> Naquele tempo aqui não tinha estrada. Era carreador. Passamos primeiro na balsa no [rio] Laranjinha, depois no Rio das Cinzas e na balsa do Tibagi... Aqui não tinha ponte. Só em 42 [1942] que o Manoel Ribas [governador] fez a ponte aqui [a ponte rodoviária sobre o Tibagi]. A região aqui era muito atrasada (LOZAMb, 2015).

[51] LOZAMb, 2015. Entrevista com Ramon Lozam, concedida ao pesquisador, na residência do entrevistado. Ibiporã: 8 set. 2015. (74min39s): gravação em vídeo.

[52] LOZAMb, 2012. Entrevista com Ramon Lozam, concedida ao projeto *Contos e Causos*, na Fundação Cultural de Ibiporã. Ibiporã (PR): 27 nov. 2012. (39min20s): gravação em vídeo.

Figura 29 – Ramon Lozam no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã

Fotografia: Divulgação/ Fundação Cultural de Ibiporã
Fonte: Acervo do MHAI

Em 1940, seu pai montou uma debulhadeira de milho em sociedade com o tio Nicolau Cobo. "Chamava Debulhadeira São João. Foi a primeira indústria de Ibiporã", afirma. Mas um dia, ainda em 1940, aconteceu, segundo ele, "uma desgrama" com o seu pai:

> Chovia muito naquele tempo e sempre chegava vagão pra carregar de milho aqui na estação. Mas os vagões tavam parados lá em Cornélio Procópio, porque o trem tinha descarrilado e não ia vir pra cá. Como ia demorar muito pra chegar algum vagão, eles foram de caminhão até Cornélio pra carregar. E o caminhão deslizou na beira [da estrada], aí foram tentar empurrar e meu pai tava embolando o caminhão embaixo [colocando correntes para desatolar]. O caminhão veio por cima e acabou quebrando as costelas dele. Levaram pro hospital em Londrina e por pouco ele não morreu. Daí acabou desmanchando a sociedade com o tio e nós ficamos duros aqui em Ibiporã... (LOZAM, 2013)[53].

Passado o susto, Ramon começou a trabalhar como engraxate e carregava malas dos viajantes para trazer dinheiro para casa. Depois de exercer várias profissões, virou motorista de caminhão e conta que ajudou a "puxar areia" para a construção da atual Igreja Matriz, cuja obra aconteceu entre 1950 e 1959. Foi também um dos fundadores, em 1948, do time profissional do Estrela do Norte, de Ibiporã, que disputou a primeira divisão do Paraná na década de 1950. Como pioneiro, orgulha-se de dizer que "assinou", junto com outras pessoas, para que Ibiporã se tornasse município quando ele tinha 19 anos:

[53] LOZAM, 2013. Entrevista com Ramon Lozam, concedida ao pesquisador, na estação ferroviária de Ibiporã, em dia de homenagem a pioneiros. Ibiporã: 5 jun. 2013. (17min06s): gravação em vídeo.

> A gente tinha que pedir benção para Sertanópolis [município sede até 1947]. Era duro... Eu sei que foram até a serraria onde eu trabalhava para pegar a assinatura dos funcionários para passar Ibiporã a município. Passou logo a município e não demorou para ser comarca também (LOZAMb, 2012).

5.5.3.1 Condições de produção da entrevista

Na apresentação de Ramon Lozam foram utilizados trechos das três entrevistas em vídeo feitas com ele. A primeira em 2012, no MHAI (com 39 minutos de duração), e a segunda em 2013, na estação ferroviária (com 17 minutos). Em ambas o pioneiro discorreu sobre suas histórias e a cidade sem o uso de fotografias como suporte. Na terceira, realizada dia 8 de setembro de 2015 (com uma hora e 14 minutos), é que lhe foi apresentado o portfólio para a apuração dos resultados.

A gravação foi feita na sala da casa de Ramon e Lourdes Sípoli Lozam e, atendendo ao desejo do casal, foi feita com os dois juntos (Figura 30), um participando da entrevista do outro. Não queriam que fosse de forma separada – Lourdes argumentou que precisaria estar junto porque o marido tem problemas de audição e, segundo ela, não escutaria as perguntas, fato que se confirmou durante a conversa: várias vezes ela teve que repetir alto a pergunta no ouvido do marido para que ele entendesse e começasse a responder. Também em razão da dificuldade de audição, Ramon às vezes falava alto por cima da entrevista da esposa e em razão disso era cortado pelo filho João Antônio Lozam, 65 anos, que quis acompanhar as entrevistas e o reprimia nesses momentos: “Pai, fica quieto, o senhor já falou isso”, dizia.

Dono de um comércio ao lado da casa, João Antônio fez questão de estar junto com os pais mais por curiosidade de ver o portfólio e querer colaborar do que por desconfiança. Essa modalidade de entrevista mostrou-se vantajosa em muitos momentos, pelo fato de um enriquecer histórias do outro ou de lembrá-lo ou corrigi-lo em relação a algum fato ocorrido. Mas teve a desvantagem de às vezes um (principalmente Ramon) cortar a linha de raciocínio do outro, interpondo comentário diferente, conforme a sua visão do ocorrido. Quando ficava difícil fluir a narração do entrevistado principal, o pesquisador intervinha e pedia que o acompanhante aguardasse a sua vez de falar.

Simpático e sempre disponível, Ramon Lozam é uma fonte já habituada a dar entrevistas sobre e a estação ferroviária. Como o prédio e as casas do entorno passaram por um período de restauração e reformas entre 2010 e 2012, o pioneiro visitava o espaço com frequência por morar a uma quadra dali e se identificar com o mesmo. Por isso era

constantemente solicitado para entrevistas por equipes de reportagem que vinham cobrir as reformas, tanto da emissora local (Canal 21), quanto de retransmissoras de Londrina, como RPCTV (Globo) e Rede Massa. Nessas ocasiões e em entrevistas anteriores que havia feito com o pioneiro, o pesquisador observou como Lozam falava com emoção, eloquência e facilidade sobre a ferrovia e a estação. Afinal, viveu o dia a dia do terminal, transportando malas, executando outras atividades e também carregando madeira da serraria para ser embarcada no trem.

Percebeu-se também o orgulho do pioneiro ao falar sobre o assunto e o quanto se sentia prestigiado por ser ouvido como personagem. Paul Thompson (1992, p. 44), afirma que "quando se dá voz aos idosos que viveram os acontecimentos" e que nem sempre são ouvidos pela historiografia oficial, essa oportunidade oferecida pela história oral "gera neles um sentimento de pertencer a determinado lugar e a determinada época". Por outro lado, essa posição de destaque às vezes levava Lozam a querer se sobressair na entrevista de sua esposa ou nos comentários de seu filho. "Eles não sabem nada...", disse em certo momento, balançando a cabeça. Feita somente essa ressalva, foi satisfatório o resultado da aplicação das fotografias com o pioneiro, pois algumas o empolgaram e o incentivaram a relatar suas memórias e a exaltar as adversidades que enfrentou nas primeiras décadas em Ibiporã.

5.5.4 LOURDES SÍPOLI LOZAM

Nascida em 3 de setembro de 1929, no município de Saratuiá (SP), Lourdes Sípoli Lozam, filha de Antônio José Sípoli e Ida Lucci Sípoli, veio com a família para o Paraná, de trem, aos seis anos de idade, em 1936. "Quando eu vim e paramos em Londrina, já tinha essa linha do trem" (LOZAMa, 2015)[54]. Depois a família morou em Rolândia, Cambé e só em 1940, dia 2 de dezembro, é que se mudou para Ibiporã, onde ela reside até hoje.

A pioneira foi selecionada para a pesquisa por ser uma das que mais ofereceriam informações referentes à construção e à manutenção da linha férrea, já que membros da sua família estiveram ligados à ferrovia. "Meu avô, Caetano Sípoli, foi um dos que abriu essa estrada de ferro. Ele era engenheiro. Depois, meu tio Jorge Sípoli, engenheiro, também trabalhou na construção" (LOZAMa, 2015). Lourdes teve ainda outro tio, José Sípoli, que fazia a manutenção da linha.

[54] LOZAMa, 2015. Entrevista com Lourdes Sípoli Lozam, concedida ao pesquisador, na residência da entrevistada. Ibiporã: 8 set. 2015. (74min39s): gravação em vídeo.

Figura 30 – Lourdes Sípoli Lozam em sua casa, com o marido Ramon Lozam

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

Além do avô e dos dois tios, o pai de Lourdes, Antônio, também foi funcionário da S.P.P. e, segundo ela, era "feitor de turma"[55] – encarregado de uma vila de operários. Ele coordenava uma dessas vilas e a primeira em que a sua família morou ficava próxima à chamada Fazenda do Estado, pertencente ao Instituto Agronômico do Paraná (Iapar), a quatro quilômetros de Ibiporã, em direção a Jataizinho. Depois, essa "turma" foi transferida para um local próximo à área urbana, atrás do atual Jardim Bom Pastor. Lourdes tem ainda um irmão, Valdemar Sípoli, que trabalhou como telegrafista na estação de Ibiporã, já na época do prédio novo, após 1954.

5.5.4.1 Condições de produção da entrevista

A primeira entrevista com Lourdes Sípoli, sem o suporte de fotografias, foi feita dia 27 de novembro de 2012, no MHAI, e não rendeu muitos detalhes sobre o trabalho do pai e dos tios na manutenção da estrada de ferro porque faltaram à pioneira imagens para exemplificar as situações vividas. Por isso, deu respostas curtas às perguntas. A duração foi de apenas 24 minutos.

[55] Entre uma estação e outra havia essas "turmas" conservação da linha – vilas com sete casas, localizadas em pontos estratégicos para que os homens mantivessem a ferrovia em boas condições para o trem passar.

Na segunda, gravada em sua casa, dia 8 de setembro de 2015, junto com o marido Ramon, essa lacuna foi preenchida e a conversa se estendeu agradavelmente graças às fotografias selecionadas, que mostravam a ferrovia em obras, a colocação de dormentes, trabalhadores como os da turma de seu pai atuando, os trilhos com e sem pedras de apoio e trolinhos semelhantes ao que seu pai utilizava para se deslocar pela linha e fazer consertos. Essa segunda entrevista durou 74 minutos e elucidou pontos que não haviam ficado claros na primeira. Foi gravada com uma *webcam* acoplada ao *notebook*. Essa câmera embutida não oferece a mesma definição e a possibilidade de enquadramento de uma filmadora com tripé, mas tem boa resolução e a vantagem de não gerar um custo extra para o pesquisador, além da praticidade de já deixar os vídeos gravados no HD (disco rígido) do computador.

E as imagens – como já justificado no item 5.5 – muito mais que somente o áudio [captado com gravador de mão ou celular] oferecem mais informações para o pesquisador observar na hora de analisar o conteúdo e as condições em que a entrevista transcorreu. Ver (e ler) as reações do entrevistado diante das perguntas, das fotografias ou de memórias marcantes que lhe vêm à mente ajuda a avaliar eficácia da proposta metodológica. Após essas entrevistas com Ramon e Lourdes, mesmo tendo o equipamento de vídeo, o autor passou a recorrer também a um gravador de celular para ter uma cópia de segurança. Além disso, os áudios geraram arquivos menores para o posterior armazenamento no DVD.

5.5.5 JOÃO RODRIGUES TAVARES

Homem que exerceu vários ofícios na cidade e morou próximo à estação de trem, João Rodrigues Tavares chegou a Ibiporã em 1940, com dois anos de idade. Sua família veio de Paraisópolis, Sul de Minas Gerais, para trabalhar com lavoura e produção de leite. O pai adquiriu uma área de 7 alqueires na Água da Forquilha, a cerca de um quilômetro da estação. Lamentou ter estudado somente até o 4º ano primário. “Aqui em Ibiporã era muito atrasado em vista da região de onde nós viemos. Lá tinha mais escola, aqui não. Mas meu pai preferiu vir para o meio do mato, daí não estudamos” (TAVARES, 2016)[56].

Ao recordar da infância, o pioneiro enfatizou a penúria que era o serviço de saúde em Ibiporã nos anos 1940. “O médico ia para os sítios, para as fazendas e ficava dormindo na cama junto com a mulher que ia ganhar o neném até chegar a hora do parto. Imagina! O

[56] TAVARES, 2016. Entrevista com João Rodrigues Tavares concedida ao pesquisador, na casa do entrevistado. Ibiporã: 26 fev. 2016. (72min54s): gravação em vídeo.

médico tinha que pousar e não tinha nem uma cama para ele deitar...” (TAVARES, 2012)[57]. As condições precárias o fizeram inclusive perder uma irmã:

> Tem uma passagem muito ruim. Uma irmã minha, mais nova do que eu, ela era criança... A minha mãe teve um problema de uma ferida no tornozelo, que ficou um buraco, e médico não tinha por aqui. Então ela precisou ir para Jacarezinho para se tratar. Daí essa minha irmã ficou sendo cuidada pelas outras irmãs aqui. Não sei se não cuidaram direito ou o que aconteceu, o que eu sei é que ela acabou falecendo. Porque não tinha recurso por aqui. Então, o povo sofria muito... Morria muita gente de coisas que não precisavam ter morrido. Não tinha um pronto-socorro, um tratamento... (TAVARES, 2012 e 2016).

João Tavares começou a trabalhar aos 12 anos, entregando leite na cidade, a cavalo, e até os 15 morou no sítio. Tinha um irmão que era conhecido na cidade como ‘Zé Loco’, que jogava como profissional no time do Estrela do Norte. “Já nós, o que mais fazíamos no tempo de moleque era andar de bicicleta”, relata. Bem-humorado e cheio de histórias, recordou de algumas da época em que entregava leite na cidade. Em uma delas, lembrou de um lugar tido como mal-assombrado:

> Você vê que até vir pra na escola naquele tempo era difícil. Às vezes a gente saía de casa, o tempo tava bom. Chovia e depois para voltar era difícil. Parecia longe... Era tudo mato fechado e onde não era café, era mato. E naquela época tinha muita história de assombração. Uma vez eu passei um pouco de medo. Eu devia ter uns 12 anos... Tava a cavalo, com os litros de leite... eles faziam tipo de uma bolsa e o leite ia dentro. Essa bolsa em cada lugar chamam de um jeito: embornal... sei que pra cá e também no Mato Grosso chamam de ‘cacaio’. Sei que tava caindo o dia e tinha um lugar famoso aqui em Ibiporã que diziam que ali tinha assombração, que aparecia caixão de defunto e sei lá mais o quê. E pra gente que era criança, né... Tô eu vindo nesse lugar e de repente o cavalo assustou e deu uma levantada... [o entrevistado fez gesto de alerta imitando o cavalo]. Porque animal percebe. Você pode ver, por exemplo, que cachorro, se levantou a orelha, pode saber que é coisa séria. Sei que vinha vindo uma senhora de frente. Ela tava vindo de uma missa, balançando umas coisas. E era justo a mãe do Zé, que tocava o sino na igreja [era sacristão da Matriz] e tinha morrido fazia pouco tempo. Ele era vizinho nosso. Sei que o cavalo deu uma encarada, olhou pra trás e ó... [saiu no galope]. Foi parar na primeira porteira. Outra vez, no mesmo lugar... parece que essas coisas são meio mandadas. Tô eu vindo tranquilo e olhei no chão, tinha uma perna de um animal... Aí o cavalo fez assim na perna do bicho [mexeu]. Na hora que aquilo virou, ah, pra quê... foi outra vez que ele desembestou comigo pra trás! Ah, dessas histórias têm muitas... (TAVARES, 2012).

Mesmo depois de adulto, Tavares diz que sofria com as histórias do povo da roça:

> Essa história já tá fazendo uns 40 anos... Eu tava indo buscar uma mudança num lugar chamado Xaxim, pra frente de Apucarana. Acabamos de carregar a mudança, caiu água [chuva]. Um lugar ruim de passar! Na verdade não tinha mais nem

[57] TAVARES, 2012. Entrevista com João Rodrigues Tavares concedida ao projeto *Contos e Causos*, no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã. Ibiporã: 26 nov. 2012. (66min50s): gravação em vídeo.

> estrada. Daí vou eu descarregar um pouco da mudança, fogão, coisas para dormir, para fazer a comida. E como eu vi que ia chover mais ainda, levei o caminhão uns dois quilômetros pra cima, no morro, pra não ficar no buraco [baixada], senão depois não ia conseguir sair. E voltei ali para jantar com o pessoal e como naquele tempo antigo não tinha televisão o povo ficava falando outras coisas... E dê-lhe contar história de assombração. Mas caprichada! Daí eu voltei porque tinha que dormir lá no caminhão. Sozinho, no meio do mato. E à noite, no campo, você escuta muita coisa gritar. Às vezes um sapinho deste tamanho [mostrou com os dedos] berra igual a um bezerro. Interessante: a vida noturna é outra... Então, sei que passei muito medo aquela noite (TAVARES, 2012).

Personagem popular na cidade, Tavares começou como ajudante de uma padaria próxima à antiga rodoviária (nos anos 1950), foi engraxate, mecânico de bicicleta, vendedor viajante (usando uma Lambreta) e conta que depois passou a "comprar e vender 'pé de bode' (os antigos calhambeques) e outros veículos". A partir dos anos 1970 foi motorista de caminhão e socorrista de caminhão-guincho, dando assistência nas estradas à Polícia Rodoviária. Em razão desse ofício, relatou várias tragédias ocorridas nas rodovias e estradas de terra da região.

> Eu dei assistência para a Polícia Rodoviária quase 20 anos. Naquela época não tinha o SAMU. Era nós para socorrer os acidentes e as pessoas. Num deles eu lembro que dois caras discutiram e um deles, de carro, fechou o outro na ponte do Tibagi. O carro caiu e o pessoal morreu. Daí eu fui tirar o carro com o guincho e é uma cena que a gente não esquece, por causa da família que estava ali (TAVARES, 2012).

Enquanto ainda trabalhava com guincho, montou um ferro-velho na Avenida Mário de Menezes, em 1977, e depois de se aposentar passou a lidar só com peças de motos, transferindo o ferro-velho para o quintal de casa. Pai de três filhos, quando concedeu a entrevista tinha cinco netos e três bisnetos. Muito espirituoso, Tavares conseguia rir até da situação de pobreza dos velhos tempos e de quem chegava de trem à cidade com apenas um saco nas costas.

> Ir à estação era um jeito do povo passear, de ver o movimento. Até porque não tinha onde ir (risos). Era o lazer do povo. E o povo que chegava na cidade de trem subia para as pensões com tudo... sacola, panela, roupa, uma vez que não tinham mudança para trazer, né (risos)? Por isso é que não tinha ladrão naquela época. Não tinha o que roubar! (gargalhadas) (TAVARES, 2016).

Como morava abaixo da linha férrea, passava quase todos os dias em frente à estação para vir à cidade e diz que o movimento migratório de chegada nos anos 1940 e 1950 era constante. "O movimento era o seguinte: o povo chegando, assim como nós chegamos. E não traziam mudança. A mudança vinha num saco. E o povo vinha chegando, chegando... Quase ninguém saía, só vinha" (TAVARES, 2012).

5.5.5.1 Condições de produção da entrevista

O mais informal e divertido dos entrevistados, João Rodrigues Tavares optou por receber o pesquisador em sua oficina (Figura 31), anexa à sua casa, na parte da frente do terreno. Talvez seja o local onde mais se sinta bem, em meio às ferramentas, latas, peças de ferro-velho e quinquilharias que acumula embaixo de uma cobertura. Fumando, usando bermuda e chinelos, e com o pé em cima de um caixote (sobre o qual espalhou fotografias antigas dos veículos que teve em Ibiporã), João Tavares foi falando da sua vida e das aventuras na cidade.

Figura 31 - João Rodrigues Tavares em sua oficina

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

Foram feitas duas entrevistas com o pioneiro: a primeira, sem o uso das fotografias, no MHAI, dia 26 de novembro de 2012, com uma hora e seis minutos de gravação; a segunda, para a aplicação do teste metodológico, foi realizada na sua oficina, dia 26 de fevereiro de 2016, com uma hora e 12 minutos.

Tavares se revelou exímio contador de histórias, com o qual a proposta da fotografia como disparadora de narrativas funcionou muito bem. Pelo fato de conhecer bem a cidade e a região, a ferrovia, o funcionamento de um trem e os meios de transporte usados na época pesquisada, o pioneiro olhava para as fotografias e de imediato começava a discorrer sobre

fatos vividos em torno da estação e explicar lugares e detalhes presentes ou ausentes nas imagens.

5.5.6 JOSÉ BONFIM LEDO

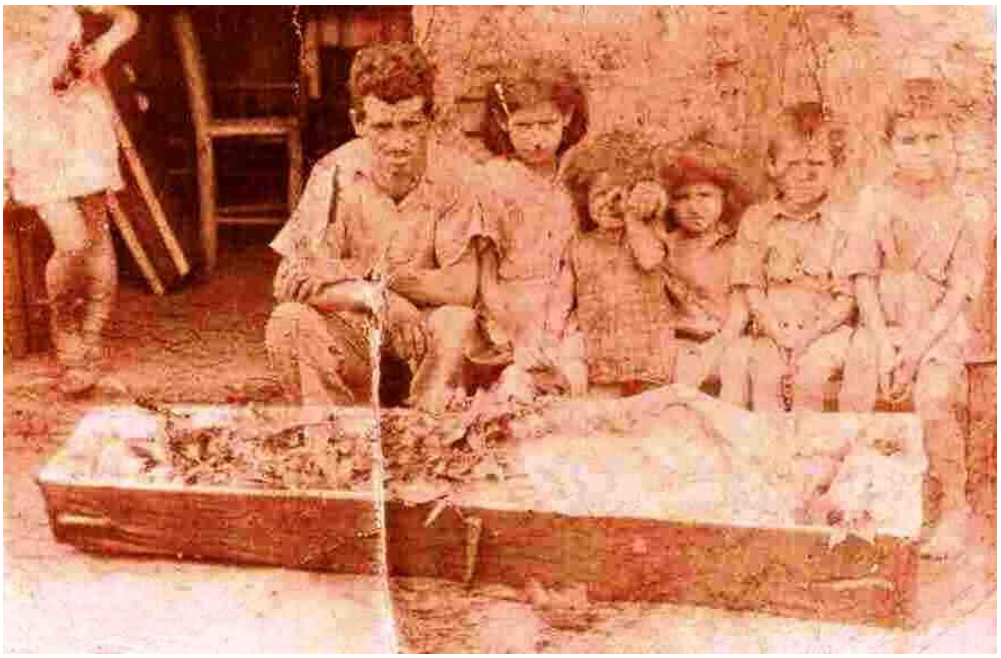
Atencioso e sempre disposto a dar depoimento a estudantes que visitam o Museu do Café (antiga estação ferroviária) ou querem saber mais sobre como era a vida dura dos primeiros colonos, o agricultor José Bonfim Ledo, 82 anos, nasceu em Rio de Contas (BA), dia 1º de setembro de 1934. Chegou a Ibiporã com 7 anos, em 1942, vindo de trem com a família (os pais mais cinco irmãos). Após três meses morando na propriedade de João Cláudio da Silva, localizada na "Água das Pedras", atual Vila Casoni, em Londrina, adquiriram um sítio de 7 alqueires no Engenho de Ferro, próximo ao Rio Tibagi, em Ibiporã – até hoje propriedade da família. No local, abriram mato e iniciaram lavoura de subsistência e depois plantio de café. Em 1943, José Ledo e sua mãe, Ilda Maria do Bonfim, contraíram malária e ela, muito debilitada, faleceu no ano seguinte. Foi um drama para a família:

> Eu tinha de 7 pra 8 anos [quando pegou malária], isso foi em 43 [1943]. Nós pegamos a maleita e a minha mãe e eu ficamos no hospital. Tinha o doutor Mauro [Feu Filgueiras], do [hospital] Santa Terezinha, foi ele quem cuidou de nós. Eu quase morri. Minha mãe depois acabou falecendo em 1944. Daí, como nós era tudo criança, meu pai voltou pra Bahia e arranjou outra mulher e trouxe pra morar com nós no Engenho de Ferro. Teve mais seis filhos com ela (LEDO, 2011)[58].

A perda da mãe foi um trauma tão grande que, passados 70 anos, a lembrança ainda está firme na mente do pioneiro. Ledo guarda com respeito e carinho uma fotografia do funeral de sua mãe, em 1944 (Figura 32), fato raro, pois não era (e até hoje não é) comum se fazer fotografia de velórios. A imagem, com a coloração desgastada pelo tempo, ilustra o estado de abandono da família, o desamparo das crianças, que não têm mais sua mãe, a pobreza em que viviam (no verso, há uma anotação de que como a família "morava no sítio, devido à chuva, velaram na casa de uma vizinha"). Ao lado de seu pai Antônio Alves Ledo, a fileira de filhos à beira do caixão, sem ação, entre a perplexidade e a incompreensão do que estava acontecendo: a partir da esquerda, Alzira, Silvano, Nivaldo, Almir e o entrevistado, José Bonfim Ledo.

[58] LEDO, 2011. Entrevista com José Bonfim Ledo concedida ao projeto *Contos e Causos*, na casa do entrevistado. Ibiporã (PR): 13 abr. 2011. (57min17s): gravação em vídeo.

Figura 32 – Velório da mãe de José Bonfim Ledo, em Ibiporã (1944), vítima de malária



Fotografia: Autor desconhecido (reprodução)
Fonte: Acervo pessoal de José Bonfim Ledo, cedida ao MHAI

> Aquele tempo era difícil, sem recurso nenhum, muito perigoso, pouca renda e ainda por cima a minha mãe veio a falecer e deixou nós tudo pequeno. E demos continuação com o meu pai, muito bom, não desprezou ninguém e nunca desviou a atenção de nós, até criar e casar. Quando chegou em 59 [1959] eu já estava com 24 pra 25 [anos], arrumei uma menina, começamos a namorar e casamos. Casamos e tivemos dois filhos e vivemos 40 anos junto. Agora ela veio a falecer e tornei ficar a sozinho... Aquela dureza que eu passei quando minha mãe faleceu tô passando hoje o mesmo sacrifício, com duas diferenças: uma, porque a gente tá mais entusiasmado, porque tem os filhos que ajudam, mas na outra parte a gente tá velho, cansado, é duro, é uma vida que só Deus que sabe o que a gente tá passando (LEDO, 2011).

Com sua história de luta, que repete quase como um mantra e confesso saudosismo, Ledo enfatizou nas duas entrevistas a vida difícil da família e a pobreza em que vivia a maior parte da população na época. “Aquela bondade era tão bonita, muito bom, a gente muito pobre, analfabeto, muito assim sem conhecimento de leitura, mas a gente sabe viver junto com o povo. E dói para a gente, porque aquele tempo velho acabou, era tudo de chinelo ou de pé no chão...” (LEDO, 2011).

Figura 33 – José Bonfim Ledo em sua casa

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

> A passagem nossa aqui em Ibiporã foi muito sofrida sem dinheiro, pobre, com pouco recurso. Nosso sitio lá embaixo nunca deu um café satisfatório, nós plantava mais era roça branca [cereais] e ia muito devagar. Daí esse homem, o João Cláudio, lá da Vila Casoni, ajudou muito a gente nessa parte. Meu pai estava devendo, porque o milho tava barato, porque todo mundo tinha. Colhia muito feijão, mas também não valia nada e o seo João Cláudio ia nos ajudando até o meu pai terminar de pagar. Era duro de viver... (LEDO, 2011).

Apesar da queixa, Ledo orgulha-se que seu pai e a madrasta conseguiram criar os 11 filhos e diz, da sua forma, que nenhum se desviou do caminho:

> Uma alegria boa que nós tivemos foi a vivência, a família. Graças a Deus não temos divergência com ninguém, não tem nenhuma prostituta e nenhum marginal. Somos em onze irmãos e nunca ninguém foi preso, tudo dentro daquela regra, de gente analfabeta, mas de muita qualidade. Meu pai foi um desbravador de Ibiporã e um homem honrado que sempre ensinou as coisas certas pra gente. Isso aí é uma honra que carrego comigo, porque hoje a gente vê muito advogado, mas eu não me troco nem por dois daquele tipo, porque primeiro vem a educação, que vale tudo, e o amor pelo outro não tem dinheiro que pague (LEDO, 2011).

5.5.6.1 Condições de produção da entrevista

José Bonfim Ledo foi escolhido para a aplicação do gatilho da memória por dois motivos: é personagem ainda atuante na vida social de Ibiporã e interessado eventos de recuperação da memória realizados pelo MHAI e pela Secretaria de Cultura e Turismo; e pelo

fato de ter morado em propriedade que faz divisa com a linha férrea, entre a ponte do Tibagi e a estação de Ibiporã. Por essa razão, tem imagens relacionadas ao trem ainda vivas na memória e guarda lembranças de fatos que presenciou, que muito contribuíram para essa pesquisa, auxiliando na reconstituição do período histórico escolhido.

A primeira entrevista com Ledo foi feita em vídeo em 2011, dividida em duas partes: uma em sua casa, em Ibiporã, dia 13 de abril (com 57 minutos de duração); e outra em seu sítio localizado às margens da ferrovia, no Engenho de Ferro, dia 20 de abril, com 10 minutos. Nesta segunda, andando sobre os trilhos e narrando cenas do passado, deleitou-se ao recordar a passagem do trem de passageiros à noite. Parecia "uma cidade iluminada":

> O trem passa beirando aqui o nosso sítio. E naquela época trem era como um ônibus hoje, o meio de transporte das pessoas. Quantas vezes a gente não pegou o trem pra ir pra Jataizinho ou pra outros lugares... O trem de passageiros vinha com uns 10, 12 vagões. Tudo cheio de gente. E a gente gostava de ver ele passar. Nós era tudo criança pequena e lembro que à noite quando ele passava iluminadão aqui no sítio, aquilo parecia uma cidade. É que não tem uma fotografia pra mostrar... Para nós, era uma emoção muito grande. Imagina, para a gente, que vivia no meio do mato, numa caipiragem, eu ajudando o meu pai ainda a derrubar mato, olhar o trem era a nossa diversão. A cada uma hora mais ou menos passava um trem e a gente se divertia com aquilo. Já que não podia mesmo ir na cidade pra ver o movimento, a gente ficava ali no sítio olhando o trem passar... (LEDO, 2011).

Seu depoimento de menino da roça olhando o trem passar e maravilhado com a composição confirma uma imagem relatada por passageiros que contemplavam os agricultores à margem da linha. Disse Gerson Melatti em uma crônica publicada na *Folha Rural*[59], em 22 de março de 2014:

> Eu não prestava muita atenção na sua fala, envolvido pelas paisagens, pontes e túneis. Era bonito observar quando os trabalhadores das lavouras às margens da ferrovia paravam de trabalhar e, descansando um pouco da enxada, acenavam para o trem que passava. Muitas descobertas a cada curva e nas dezenas de estações, até se chegar a Ourinhos [...] (MELATTI, 2014).

Já a entrevista para a apresentação do portfólio a Ledo foi feita dia 18 de março de 2016, em sua casa, na área central da cidade. Com uma hora e 19 minutos de duração, a conversa e as recordações mentais foram favorecidas pelas fotografias, que despertaram narrativas não mencionadas na primeira. Com o auxílio de uma lupa levada pelo pesquisador, o pioneiro percorreu as imagens com os olhos e ao identificar elementos que lhe eram familiares, narrou outras situações vividas.

[59] Suplemento do jornal *Folha de Londrina* (PR).

5.5.7 APARECIDA PERETTI PELISSON

De família pioneira e numerosa (teve oito irmãos), filha de José e Albina Peretti, Aparecida Peretti Pelisson nasceu em Itajobi (SP), em 20 de fevereiro de 1927. Mudou-se para Ibiporã em 1941, aos 15 anos, vindo de trem, de Jacarezinho (PR). "Vim de trem. A mudança veio de caminhão, mas a família veio de trem. Naquele tempo a gente só viajava de trem, que era o transporte melhor. Foi aí é que começou a nossa luta aqui em Ibiporã" (PELISSON, 2011)[60].

Seu pai, José Peretti, foi um dos primeiros açougueiros da cidade. Comprava porcos nos sítios e matava-os no fundo de casa para vender no seu comércio, localizado na atual Avenida Paraná, em frente à praça central. Aparecida trabalhou com o pai no açougue e os 19 anos, em 1945, casou-se com o também pioneiro Orlando Pelisson, filho de Pedro Anselmo Pelisson, cuja família havia chegado a Ibiporã em 1937 e possuía um bar e mercearia. Depois que se casaram, Orlando manteve durante 30 anos a tradicional Casa União de Tecidos, em sociedade com Gastón Botti, na Avenida Paraná; além disso foi também vereador em Ibiporã por três mandatos, de 1947 a 1959.

Aparecida e Orlando tiveram cinco filhos, que mantêm até hoje importantes laços com a vida cultural da cidade, em razão da convivência que tiveram com o renomado artista plástico Henrique de Aragão, falecido em 2015, que era amigo da família e morou por três anos na residência dos Pelisson, na década de 1960, antes de fixar seu ateliê na Rua Primeiro de Maio (ao lado da Fundação Cultural de Ibiporã), em 1967. Também, provavelmente em razão da atividade política do pai, alguns dos filhos participaram da administração pública. Daniel Pelisson, o mais velho, foi ator com Henrique de Aragão e mais tarde foi vice-prefeito (1977-1982) e prefeito de Ibiporã (1983-1988), tendo deixado como obra emblemática para a cidade o Cine Teatro Municipal Padre José Zanelli, em 1988; Terezinha Suely Pelisson foi atriz, jornalista, cientista social e professora; o arquiteto Marcos Pelisson foi presidente da Fundação Cultural de Ibiporã e é músico da Orquestra Sinfônica da UEL; Marcelo Pelisson foi secretário municipal de Planejamento e é arquiteto da Prefeitura de Ibiporã. O outro filho, Jorge Luiz Pelisson, é médico.

Tanto na primeira, quanto na segunda entrevistas, que era direcionada especificamente ao tema estação ferroviária, Aparecida fez questão de relatar sua participação ativa na igreja local, desde os tempos de solteira, quando ia diariamente à Matriz. Como gostava de cantar,

[60] PELISSON, 2011. Entrevista com Aparecida Peretti Pelisson concedida ao projeto *Contos e Causos*, na Fundação Cultural de Ibiporã. Ibiporã: 20 set. 2011. (61min45s): gravação em vídeo.

foi logo convidada, em 1944, pelo primeiro pároco de Ibiporã, padre Vitoriano Valente, para formar um coral – o Santa Cecília, que existe até hoje. Sua voz destacada a levou a ser convidada pelo padre Vitoriano para entoar o "Canto da Verônica", que se tornaria tradicional em todas as procissões de Sexta-Feira Santa na cidade. Ela cantou pela primeira vez em 1943 e só parou 40 anos depois. Foram quatro décadas interpretando em latim o Canto de Verônica[61].

Participava como solteira dos movimentos Filhas de Maria, Apostolado da Oração e trabalhou muito em quermesses beneficentes. Mais tarde foi vicentina (grupo que atua em favor dos pobres) e trabalhou anos fazendo decoração para as noivas na Matriz – cuja renda era revertida à compra de alimentos ou às obras sociais dos vicentinos. Do período em que cantou nas procissões da igreja, Aparecida lembrou de um episódio marcante, uma longa procissão em que cantava em todas as esquinas tendo um banquinho como palco:

> A gente cantava na Sexta-Feira Santa e todo ano sempre tem a lua, a tal da lua [cheia]. A procissão saía da igreja, dava a volta na estação [ferroviária] lá embaixo, depois passava no Campo Estrela [Estádio Municipal José dos Santos], eu lembro que nem fosse hoje. O Gino [Peretti], meu irmão, levava uma cadeira ou um banquinho para eu subir... Quando eu comecei a cantar, tinha aquele claro de lua, não tinha luz [elétrica], claro. E o Gino levava a cadeira para eu subir e a gente cantava em todas as esquinas. O povo queria que cantasse, então a gente cantava mesmo com aquela procissão comprida, ia longe, sabe... Era muito lindo mesmo, por causa da lua, aquele claro da lua dava um ar muito lindo. E a gente enfeitava também, arrumava os andores nas procissões... (PELISSON, 2011).

5.5.7.1 Condições de produção da entrevista

Com 89 anos, dona Aparecida está lúcida e se mostrou muito interessada na entrevista, realizada dia 26 de março de 2016. Porém, foi um pouco repetitiva e privilegiou as memórias de adolescência e juventude, ou seja, de sua primeira década em Ibiporã, pois chegou aos 15 anos e casou-se aos 19. "Como está começando a ter problema de memória, ela repete muito algumas passagens", justificou a filha Terezinha, que acompanhou toda a entrevista, realizada no apartamento da família, no centro da cidade. Elas moram a uma quadra da Igreja Matriz, local que era frequentado diariamente pela pioneira enquanto teve saúde. Hoje se desloca com dificuldade, com apoio de um andador, por isso evita ir às missas presenciais – é visitada por ministros da Eucaristia.

[61] Personagem bíblica que enxugou as lágrimas de Cristo no caminho do Calvário.

Figura 34 – Aparecida Peretti Pelisson em seu apartamento

Fotografia: Jaime Kaster
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

Durante muito tempo Aparecida foi ativa na paróquia. “Cheguei a ter 13 compromissos [ligados à Igreja]”, disse orgulhosa. Durante a apresentação do portfólio a pioneira mostrou bastante solícita e interessou-se pelas fotografias, mas não fixava o olhar por muito tempo. Logo recorria às suas memórias individuais e familiares sobre fatos ocorridos entre as décadas de 1940 e 1950, sobre a participação na paróquia e discorria longamente sobre assuntos de sua preferência, alheios à estação de trem.

Sua condição de saúde levava a filha a reclamar das vezes em que a mãe repetia um tema, mas foi algo que não comprometeu o resultado, pois ela lembrava com detalhes de fatos importantes. A divagação só tornou a gravação mais demorada: no total, foi uma hora e 12 minutos (a primeira entrevista, em 2011, havia durado 62 minutos). Em muitos momentos, a filha tentou corrigir ou esclarecer dados e locais da cidade, para auxiliar a mãe nas narrativas. Distinguiu, por exemplo, o local onde moraram seus avós maternos e paternos, que eram quase vizinhos (na Avenida Paraná), pois a descrição de Aparecida não deixou claros. “O plano do meu pai era morar em Londrina, mas não deu certo e ele comprou uma casinha aqui perto das Pernambucanas”, disse Pelisson (2016). A filha Terezinha, para facilitar a localização, usou referências atuais:

> A casa do meu avô paterno, Pedro Anselmo Pelisson, pai do meu pai, era onde hoje fica a loja Arif, ao lado do Magazine Luiza. Ali morou antes a professora Bárbara [Machado de Oliveira, que era conhecida como Balbina]. Ela foi a primeira professora de Ibiporã. Já o meu avô materno, José Peretti, e a minha mãe, moraram onde hoje onde funciona a Hering, onde tem também uma ótica, na Avenida Paraná. Eles eram quase vizinhos (PELISSON, 2016)[62].

Pode-se concluir que, nestes casos, é sempre bem-vinda a presença de uma pessoa mais nova durante a entrevista, desde que não intimide ou desmotive o pioneiro, que é a fonte principal. Além de filmar com uma câmera sobre uma mesa central, o autor utilizou gravador de mão e confirmou a necessidade deste, afinal a captação do áudio (para a correta compreensão e transcrição dos dados) se mostrou mais nítida com o equipamento portátil, em razão da proximidade ele que fica do entrevistado (Figuras 34 e 35).

5.5.8 JOÃO IBRAHIM ZACHÊO

Nascido em Conchas (SP), em 1943, o professor aposentado João Ibrahim Zachêo veio com a família para Ibiporã aos 2 anos de idade. Conta que vieram "em um caminhãozinho cor verde, 1937" de seu pai, em duas famílias. "Imagina, duas famílias num Fordinho 37, de 2 mil quilos [capacidade de carga] e mais a mudança toda na carroceria", ressaltou Zacheo (2016)[63]. A viagem levou cerca de cinco dias, porque, segundo ele, o caminhão quebrou perto de Piraju (SP), aí tiveram que embarcar no trem da Alta Sorocobana até Ourinhos, e de Ourinhos para cá em outro trem.

Seus pais, Guerino Zachêo e Letícia Baldassim Zachêo, tiveram dez filhos e João Ibrahim é o mais velho. Chegando na cidade, o pai alugou uma casa próxima à estação ferroviária, em frente à antiga Serraria do Lameirão, que ficava na Rua João Barreto, onde passou a infância. Depois se mudaram para o Centro (Avenida Souza Naves), mas logo retornaram para perto da estação, na Rua São Vicente de Paulo, abaixo do pátio ferroviário. Seu pai trabalhava como motorista de caminhão ("carregou muita tora para as serrarias") e sua era foi doméstica.

---

[62] PELISSON, 2016 – Entrevista com Aparecida Peretti Pelisson concedida ao pesquisador, na casa da entrevistada. Ibiporã: 26 mar. 2016. (72min): gravações em áudio e vídeo.

[63] ZACHÊO, 2016 – Entrevista com João Ibrahim Zachêo concedida ao pesquisador, na casa do entrevistado. Ibiporã: 12 mai. 2016. (75min35s): gravações em áudio e vídeo.

Para ajudar no orçamento de casa, João Ibrahim começou a trabalhar cedo, como os demais meninos de sua época. “Comecei com uns cinco anos, vendendo verdura. Minha mãe produzia verdura no quintal de casa, que era grande, e eu saía vender na cidade” (ZACHÊO, 2011)[64].

> Depois, eu e meu irmão passamos a vender mercadoria no trem. Naquela época [década de 1940] tinha seis trens que passavam por dia em Ibiporã. Meu pai me colocou para estudar de manhã e o meu irmão à tarde. Meu irmão Jair vendia as coisas no trem de manhã e no outro horário, à tarde, eu fazia a vez dele. Era pastel, coxinha, laranja, banana, doce... Mas a gente também caçava, pescava, jogava bola... tinha aquela infância sadia, que hoje tá difícil, né... (ZACHÊO, 2011).

Além de vender mercadorias, Zachêo carregava malas de passageiros, assim como Ramon Lozam, citado anteriormente. Aos 12 anos, começou como engraxate, em frente ao Bar São Paulo, próximo à primeira rodoviária de Ibiporã, que ficava na Avenida Paraná, em frente à praça. Exerceu o ofício por cinco anos. Além dele, outros dois entrevistados que moraram na área urbana relataram ter sido engraxates na adolescência: o próprio Lozam e João Rodrigues Tavares.

Na sequência, Zachêo foi auxiliar de sapateiro, de escritório e trabalhou em uma distribuidora local de combustíveis (Ortec). Estudou curso técnico e em 1967 iniciou graduação em geografia na antiga Faculdade de Filosofia e Letras de Londrina (posteriormente UEL). Formou-se também em educação física e pós-graduou-se em didática e gestão estratégica. Em 2007, já aposentado, concluiu uma terceira faculdade: Direito. Durante quase 30 anos, entre 1970 a 1999, foi professor em dois colégios estaduais de Ibiporã: Olavo Bilac e Antônio Iglesias. Foi ainda vereador, entre 1974 e 1977, e de 2000 a 2008 foi secretário de Esportes e diretor de Patrimônio da Prefeitura.

Retornando à infância, Zachêo conta que brincava muito nas serrarias em volta da estação ferroviária, próximas de sua casa.

> Naquela época tinha umas cinco, seis serrarias em Ibiporã. A gente brincava pulando tora no pátio das serrarias e também no trem. E às vezes a gente pegava a rabeira do trem... Mais crescido um pouco eu quis bancar o artista e pulei do trem, mas do lado contrário. Adivinha o que aconteceu? Caí de costas. Porque não sei se você sabe: a gente tem que pular no sentido em que está indo o trem (ZACHÊO, 2011).

[64] ZACHÊO, 2011 – Entrevista com João Ibrahim Zachêo concedida ao projeto *Contos e Causos*, no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã. Ibiporã: 17 out. 2011. (95min15s): gravação em vídeo.

Na sua infância e adolescência (décadas de 1940 e 1950), o movimento na estação era grande, “principalmente de carga”, afirma. E uma das atrações da molecada era assistir ao embarque de gado:

> Ibiporã é um entroncamento. Todas as cidades da região que ficavam fora da linha férrea vinham trazer mercadoria aqui em Ibiporã. E tinha um armazém muito grande ali onde hoje é Seri, em frente a um bar, que deve ter sido desmanchado há uns 20 anos. Ali tinha o embarcador de boi. Aquilo era a festa da criançada. A gente ficava em cima do trem para ver carregar os bois e de repente um boi escapava, saía pra cidade, tudo estourado. Vinham para a cidade uns três ou quatro bois. Aquilo era uma correria, uma festa... (ZACHÊO, 2011).

Figura 35 – João Ibrahim Zachêo observando o portfólio de fotografias

Fotografia: Reprodução de filmagem da câmera
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

5.5.8.1 Condições de produção da entrevista

O mais novo dos entrevistados com os quais foi aplicado o gatilho, Zachêo, 73 anos, foi escolhido por ter uma boa articulação e organização mental dos fatos, além de memórias ainda frescas do período em que morou abaixo da estação ferroviária, na Rua São Vicente de Paulo, esquina com João Barreto, tendo sido vizinho de Ramon Lozam, que foi compadre de seu pai. Também foi relacionado em razão da quantidade de informações sobre a ferrovia que forneceu na primeira entrevista, em 2011, realizada dia 17 de outubro, no MHAI. Nesta primeira, em vídeo, Zachêo falou por uma hora e 35 minutos. A segunda, de aplicação da

proposta metodológica, teve uma hora e 15 minutos e foi gravada em áudio e vídeo, em sua casa, dia 12 de maio de 2016.

Zachêo demonstrou tanto interesse em visualizar as fotografias que buscou uma lupa que possui em casa para melhor observar os detalhes e tentar identificar personagens e objetos. O resultado da aplicação foi muito satisfatório porque, devido à sua formação como professor de geografia e ao conhecimento do processo de transformação da cidade, o entrevistado interessou-se pela pesquisa e manteve-se sempre no tema, respeitando a sequência de imagens e acrescentou muitas informações que elas não traziam.

Duas observações em relação ao pioneiro: a primeira é que pelo fato de ter vindo de família numerosa, mencionou o nome da cada irmão, como sinal de valorização do vínculo e da união familiar; a segunda é que como teve um vasto currículo escolar e de serviços prestados à cidade, como professor e servidor público, exaltou o aspecto profissional: “O que mais me marcou foi que aqui [em Ibiporã] eu cresci e trabalhei, aqui tenho minha esposa, família, netos... Trabalhando, contribuí para o desenvolvimento da nossa cidade” (ZACHÊO, 2011). “Sempre me mantive no horário e nunca tive um atestado sequer trabalhando esses anos todos no Estado”, afirmou, salientando a disciplina como valor, uma vez que nos colégios em que atuou foi também professor de educação moral e cívica.

6 ANÁLISE DAS IMAGENS E O RESULTADO DA APLICAÇÃO DO GATILHO DA MEMÓRIA

A seleção e análise das imagens que compõem o portfólio apresentado aos entrevistados seguiu os preceitos teóricos e metodológicos propostos por Erwin Panofsky (2009) para análise de obras de arte, adaptados para análise de fotografias por Boris Kossoy (2001). A partir desses pressupostos, foi feita a análise iconográfica e também interpretação iconológica[65] das fotografias, com o objetivo de se extrair das imagens seu "significado intrínseco ou conteúdo", como afirma Panofsky (2009, p. 64), quando se refere ao nível da "interpretação iconológica".

A *iconografia* se limita aos elementos constituintes da fotografia, à sua iconicidade estrita, às informações explícitas que traz. Consiste na "recuperação do inventário de informações codificadas na imagem" (KOSSOY, 2002, p. 58). No entanto, Panofsky e Kossoy propõem uma interpretação *iconológica*, o que pressupõe estudar o conteúdo que elas trazem, contextualizar a época e as condições socioeconômicas em que foram produzidas. Uma boa fotografia, seja documental, estética ou fotojornalística, extrapola os limites de seu campo gráfico e traz informações que instigam o leitor a querer saber o que está "por trás" daquela imagem. Que histórias ela traz? Aponta para quais consequências?

Kossoy (2007, p. 147) diz que "as imagens revelam seu significado quando ultrapassam sua barreira iconográfica; quando recuperamos as histórias que, em sua forma fragmentária, trazem implícitas". É com base nessa afirmação que se buscou neste trabalho, além da análise iconográfica — fazer a interpretação iconológica das 11 imagens do portfólio.

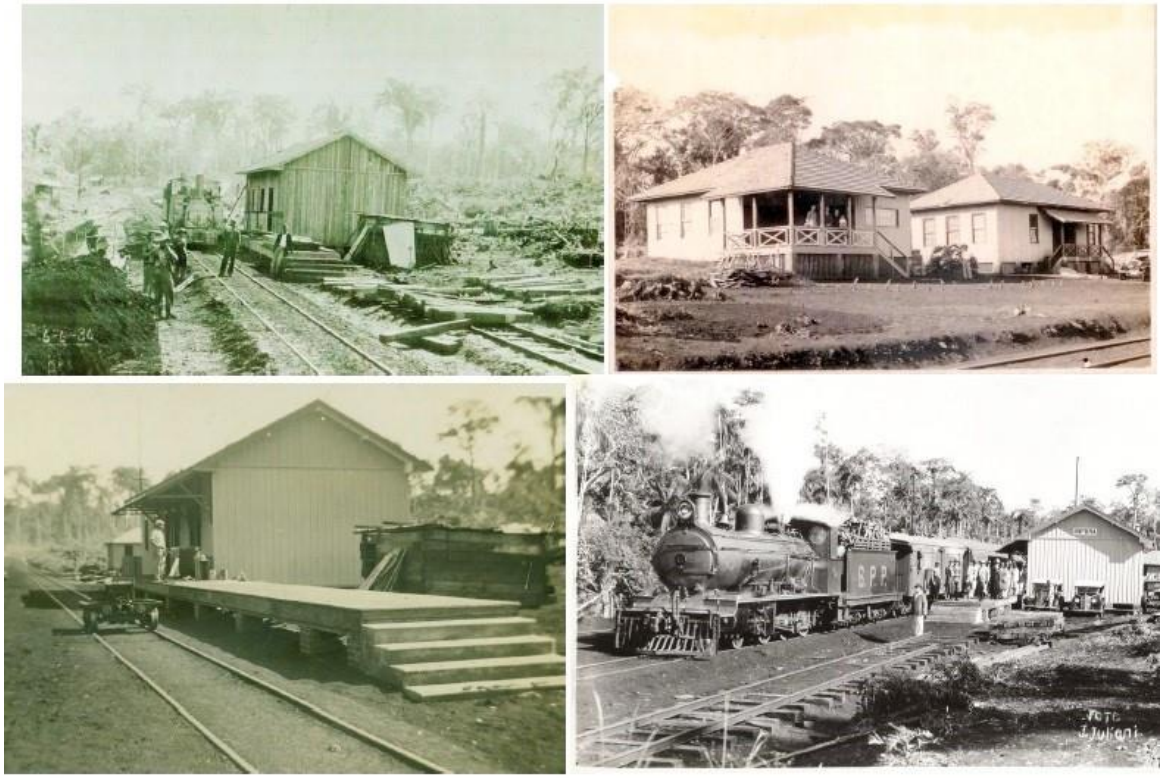
Ao distinguir iconografia de iconologia, Kossoy (2007, p. 157) fala de "primeira" e "segunda realidade" da fotografia. A primeira é a do fato em si, o momento vivido, o objeto fotografado tal como era; já a segunda é a do documento fotográfico, que congelou um instante da primeira. O autor indica que para chegarmos à primeira realidade precisamos recorrer à iconologia, para nos aproximarmos da leitura mental que o fotógrafo teve da cena. Lembremos que as fotografias analisadas foram tomadas há mais de 60 anos, algumas há 80 anos (em 1936), por isso é necessário verificar o contexto da época:

[65] O método de análise de imagens desenvolvido por Erwin Panofsky, quando escreveu *Studies in Iconology* (1939), aplicado a obras de arte, divide o estudo imagético em três níveis de conteúdo: *pré-iconográfico* (que se confunde com a forma pura), *iconográfico* (considerado secundário e que constitui o mundo das imagens) e *iconológico* (o da significação, que busca extrair o significado intrínseco ou conteúdo da imagem). O método vem sendo utilizado para análise de fotografias com a adaptação de conceitos. Boris Kossoy propôs um modelo metodológico distinguindo a *análise iconográfica* (o nível técnico e iconográfico) da *interpretação iconológica* (dimensão cultural e ideológica). (KOSSOY, 2007, p. 45-46).

> O documento fotográfico não pode ser compreendido independentemente do processo de construção da representação em que foi gerado. É este mundo do documento fotográfico (*segunda realidade*) que se confunde em nossas mentes com o fato passado (*primeira realidade*) numa tensão perpétua, seja pela nossa lembrança e envolvimento com o objeto da representação [...] seja principalmente pelo nosso desejo, enquanto investigadores de [...] situarmos corretamente o documento, decifrarmos seu significado intrínseco, desvelarmos, enfim, a trama e o contexto no qual se acha enredado (KOSSOY, 2007, p. 157 – grifos do autor).

As imagens do portfólio serão apresentadas a seguir por ordem cronológica, como foram exibidas aos pioneiros de Ibiporã, e compõem uma breve linha do tempo da estação ferroviária. Importante mencionar que não há comentários dos oito entrevistados sobre todas as imagens; optamos por relacionar apenas os trechos mais significativos.

Figura 36 – Mosaico com o portfólio de fotografias apresentado aos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor

As três primeiras fotografias são referentes ao período de construção da ferrovia e da estação de Ibiporã, todas de 1936. As duas seguintes (imagens 4 e 5) são da inauguração do prédio, dia 15 de julho de 1936. As imagens 6, 7 e 9 são da década de 1940 e mostram o movimento de passageiros na plataforma ou em volta do trem, que ainda era a "Maria Fumaça". A imagem 8 mostra a pequena estação abarrotada de caixas, o que sinaliza parte do movimento de cargas transportado no trem. Já as imagens 10 e 11 apresentam o novo prédio de alvenaria que substituiu a antiga estação de madeira, sendo que a número 11 tem como destaque o novo modelo de locomotiva a óleo que substituiu os trens a vapor.

6.1 IMAGEM UM

O primeiro registro fotográfico referente à estação disponível no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã (MHAI) é da pequena estação de madeira ainda em construção com alguns operários em volta. No fundo, somente mata virgem e uma casinha de pau-a-pique é vista (ao fundo, à esquerda) à margem da linha do trem. A imagem dá indícios de não haver outras habitações no povoado, mas a mata derrubada ao lado direito da estação é sinal de que a área começava a ser preparada para receber as primeiras casas.

Oito homens aparecem na fotografia, uma demonstração de que o trabalho na ferrovia exigia muita mão-de-obra: dois atrás do monte de terra, quatro juntos próximos ao trilho, um em frente à máquina de manobras e outro escorado na plataforma. Não seriam necessários tantos trabalhadores apenas para levantar a pequena estação de madeira, porém, para o nivelamento do terreno, adequação dos trilhos e construção dos desvios para estacionamento e manobra das locomotivas eram necessários na época muitos braços.

Figura 37 – Imagem um: primeira fotografia da estação, ainda em obras, e da ferrovia em Ibiporã - dia 06/06/1936

Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)
Fonte: Acervo do Museu Histórico e Artes de Ibiporã (MHAI)

Na condição de lavrador e colono que trabalhou desde os oito anos com o pai (ficou órfão de mãe aos dez), ajudando-o a derrubar mato no sítio da família para plantar a primeira roça, José Bonfim Ledo tem a clara noção da dureza do trabalho braçal dos homens na época. Por isso, na imagem um, identificou-se com os personagens, que pararam o que estavam fazendo para olhar para a câmera, provavelmente a pedido do fotógrafo.

> Eu lembro do nosso tempo, nós olhando esse povo trabalhando na estrada de ferro, trocando dormente, colocando trilho e arrumando a estrada. Traziam de fora [os trilhos e dormentes] e empilhavam tudo arrumadinho pra poder fazer o tratamento da linha. Isso foi uma coisa que eu acompanhei, porque a linha passa beirando o nosso sítio no Engenho de Ferro. Assisti o trabalho, que era pesado, mas era bonito de ver eles trabalhar... (LEDO, 2016).

Ao mesmo tempo em que os exalta, porque "pegavam no pesado", o pioneiro conta que gostava da convivência e das histórias que ouvia dos operários.

> A gente ia ver eles todos os dias, porque trabalhavam na beira da estrada de ferro e nós pegava mamão, porque tinha muito mamão no sítio, e levava lá pra comer junto com eles. E ali nós ficava proseando, uma prosa gostosa. Eles chegavam para trocar os dormentes, ou senão trocar o trilho, e nós pegava mamão da roça e levava pra eles. Que saudade eu tenho daquele tempo... Esses trilhos aí [apontou para a

> imagem] de vez em quando trocavam, porque o trem é muito pesado e têm que ser resistentes, porque senão aconteciam desastres (LEDO, 2016).

Perguntado sobre a quantidade de homens necessários para fazer os reparos, Ledo respondeu com o contentamento de quem presenciou a cena de perto e traduziu para o pesquisador a "façanha" que deve ter sido a construção da ferrovia e a dificuldade diária dos operários: "Eles vinham com dez, doze homens pra pôr um trilho desses no lugar, porque naquela época não tinha máquina, não tinha nada!", enfatizou. Até para se carregar um dormente, precisava ser em dois:

> Um homem sozinho não consegue pegar um dormente. Era sempre em dois. Você nunca viu um homem trocar um dormente? Então eu vou te contar uma história. Hoje é um guindaste que põe no lugar, mas naquele tempo precisavam dez homens com aquelas alavancas para chegarem no lugar que tinham que trocar. Aí todo mundo fazia força junto, com a mão, pra que um não fizesse mais força que o outro. Eles gritavam: 'Êeee...' e todos faziam o movimento junto. Dali a pouco, de novo: 'Êeee!' Até que conseguiam pôr o dormente embaixo do trilho. Era desse jeito, tudo no braço. Já hoje, com máquina, fazem tudo com tranquilidade... (LEDO, 2016).

Jorge Cernev (1995) menciona em seu livro depoimento de um ferroviário que trabalhou muitos anos nessa função e forneceu números que permitem a um leigo mensurar o sacrifício que enfrentavam. Nascido em 1918 em Serra Nova (MG), Domingos José Leocádio veio com a família para Andirá (PR) em 1937 e, devido à falta de trabalho fixo, "entrou na estrada de ferro" aos 19 anos. Chegou a Londrina em 1939 e "exercia uma função que exigia considerável esforço físico e grande responsabilidade (cada dormente pesava cerca de 70 kg e um trilho de 12 metros, cerca de 450 kg)", diz Cernev (1995, p. 149). Isso explica a necessidade de 10 a 12 homens para movimentar um trilho, conforme relatou José Ledo. Domingos Leocádio trabalhava no "soque de linha": socava a pedra britada embaixo dos dormentes e dos trilhos para garantir a firmeza da estrada para a passagem do trem.

Olhando para a imagem um, Ramon Lozam disse que "essa época" não chegou a ver. "Nesse tempo eu ainda não tava em Ibiporã. Isso aqui [disse, apontando para a estação em obras em 1936] é o começo de Ibiporã. Eu cheguei em 38 [1938]. Mas quando cheguei ainda era assim, tudo mata virgem! Não tinha nada". (LOZAMb, 2015).

Em 1936, data da fotografia, "a estrada que ligava Ibiporã a Londrina era um carreador melhorado", afima Lauro Beltrão, e uma vez por semana sua família ia a Londrina comprar alguns alimentos essenciais, "porque não havia nada em Ibiporã, só a nossa casa e a estação ferroviária", recorda.

> Então a gente ia comprar alguns víveres lá em Londrina. Nós íamos de trem ou de carro. O que eu lembro bem é de irmos de carro para trazer as coisas, até que começou um comércio pequeno aqui na vila de Ibiporã. O que a gente ia comprar em Londrina era o essencial. Londrina era muito pobre e muito limitada. Só existia uma loja de secos e molhados, que era a do Fuganti. [Lembro que] já existia aquela manteiga Aviação, que era comprada em latas, porque naquela época não havia vacas, nem bois por aqui. Então a carne que se consumia era carne de caça, que era abundante. Não havia um metro quadrado sequer de pasto para animais e para agricultura, só depois é que se foi plantando (BELTRÃO, 2015).

A imagem um (figura 37) fez Lourdes Sípoli Lozam recordar de sua vinda para o Paraná, em 1936. "Quando viemos, eu tinha seis anos e lembro que já tinha a linha do trem e meus tios já trabalhavam na estrada de ferro". Segundo ela, "foram eles [os tios Jorge e José Sípoli] que puseram pedras na linha, porque no começo o trem caía muito, daí viram que tinham que pôr pedra". "Na minha família, todos trabalhavam na estrada de ferro e às vezes eram removidos de uma cidade para outra (LOZAMa, 2015).

O elemento que ela identificou como familiar na fotografia foram os dormentes amontoados perto da plataforma, pois seus parentes lidavam diariamente com esses tocos de madeira. E o homem sentado na plataforma pareceu ser seu pai, Antônio Sípoli. "Esse aqui parece o meu pai. Acho que é ele mesmo [nessa época sua família morava em Londrina, mas o pai já trabalhava na ferrovia]. Aqui nessa fotografia eles estão colocando os dormentes para fazer esse desvio para estacionar vagão", explicou Lourdes Lozam.

Embora tenha se mudado em 1941, a fotografia da pequena estação (imagem um) com mato em volta e uma pequena derrubada fez Aparecida Pelisson lembrar de sua chegada a Ibiporã. Relatou momentos tristes e desafiadores: "Eu me lembro bem, que eu vim de trem e chorei muito, porque aqui era só terra" – estranhou a mudança porque veio de Jacarezinho, cidade mais antiga onde já havia calçamento.

> Aqui não tinha nada. Era um pó, era uma terra... A gente morava na avenida e quando vinha um carro levantava uma poeira! Era triste aquele tempo... Aqui onde hoje é a praça [apontou para a Praça Pio XII, a uma quadra de seu apartamento] era só mato e árvore. E naquele tempo a gente tinha que buscar água na cabeça [com lata]. Aqui na avenida [Paraná] tinha um poço, o melhor poço de água que tinha na cidade era aquele. Ali [apontou] morava a minha sogra. Antes morou também a Dona Balbina, que foi minha comadre. Ela tinha uma lojinha e foi a primeira professora de Ibiporã[66] (PELISSON, 2016).

Para João Ibrahim Zachêo, a imagem um representa "o princípio [da região], principalmente com a vinda dos italianos, porque depois que surgiu a colonizadora do Norte do Paraná [referindo-se à CTNP], começaram a vender terra e vieram muitos italianos".

[66] Essa professora pioneira era conhecida como Balbina, mas seu nome era Bárbara Machado de Oliveira.

(ZACHÊO, 2016) Sua família seguiu essa tendência e ele, como descendente, enfatizou que os italianos que moravam no interior paulista começaram a vir para Ibiporã “e lutaram muito para construir o nosso município”. Para ele, a “casinha” da fotografia (Figura 37) “deveria ter sido guardada como relíquia”. “Eu morava aqui do lado da estação [apontou na imagem] e tinha um campinho onde a gente jogava bola todo dia. Na beira da linha tinha três, quatro campinhos onde a gente brincava” (ZACHÊO, 2016).

6.2 IMAGEM DOIS

A imagem dois mostra o engenheiro Alexandre Gutierrez Beltrão na varanda de sua casa, instalada às margens da linha férrea. Segundo relato de seu filho Lauro, descrito no capítulo 3, essa habitação fora utilizada como moradia provisória pelos engenheiros e técnicos da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, responsáveis pela construção da ferrovia e ficava geralmente na “ponta da linha”.

À medida que os trilhos avançavam rumo a oeste, ela mudava de local. Porém, como em julho de 1935 os trilhos alcançaram a estação de Londrina, que já era cidade grande [existia desde 1929] e possuía hotéis que poderiam acomodar os engenheiros, a companhia provavelmente não via mais a necessidade de transportar a casa adiante. Por esse motivo, Alexandre lhes propôs, provavelmente em 1935, a compra do imóvel como ponto estratégico para ali instalar a família e o escritório de colonização.

Quanto à autoria, embora não tenha identificação, presume-se que a fotografia seja de José Juliani, pois foi tomada no mesmo dia (6 de junho de 1936) que a primeira do portfólio (Imagem um), feita por Juliani, conforme mostram álbuns da CTNP apresentados ao autor por Célia Rodrigues de Oliveira, responsável pelo Setor de Audiovisual do Museu Histórico de Londrina. Além da data, outra semelhança entre as imagens um e dois é a grafia e a letra do fotógrafo, que fez a mesma anotação “6-6-36” no canto inferior esquerdo de ambas.

Figura 38 – Imagem dois: casa de Alexandre Beltrão com o escritório ao lado direito – 06/06/1936. Casa foi usada pelos engenheiros que construíram a ferrovia

Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)
Fontes: Acervo da família de Alexandre Gutierrez Beltrão/ cedida por Eleonora Beltrão Barcik

A fotografia original estava colada em uma página nos arquivos da Colonizadora Beltrão com a seguinte anotação na parte de baixo: "Ibiporã – casas da administração", referindo-se à sede da empresa entre 1936 e 1940. A partir de 1940 foi construída uma casa de alvenaria no centro de Ibiporã (está até hoje em pé, na Rua 19 de Dezembro, em frente à Praça Pio XII), que passou a ser o escritório de vendas de lotes da companhia.

Mesmo sendo do acervo da família e já conhecendo a imagem, Lauro Beltrão se emocionou ao visualizar mais demoradamente a fotografia da casa onde seu pai trabalhava e onde ele se criou, à margem da linha. "Existe melhor exercício para reviver o passado que a apreciação solitária de nossas próprias fotografias?", pergunta Kossoy (2001, p. 99). Segundo o autor, "a experiência visual do homem quando diante da imagem de si mesmo, retratado por ocasião das mais corriqueiras e importantes situações de seu passado", leva à reflexão do significado que tem a fotografia na vida das pessoas. Percorrendo a imagem com os olhos, Lauro rememorou momentos que passava na varanda do imóvel, quando criança:

> A casa ao lado [à direita] era onde ficavam as pranchetas e desenhos, porque se trabalhava muito com papel naquela época. Mas o escritório do meu pai era na casa principal. É aqui que ele recebia as pessoas. O aspecto mais significativo da casa principal é essa varanda. Era ali que eram recebidas as pessoas e ali à noite a gente ficava ouvindo os grilos lá na baixada... Dali se tinha uma visibilidade muito longe da mata, então havia o uso social de dia e de noite era aqui que nós podíamos ficar até certa altura da noite, com o lampião Petromax, aquele que se dava pressão com querosene, porque não tinha energia elétrica na época. Mas depois ia juntando tanta mariposa, tanto inseto [em volta da luz] que a gente tinha que ir dormir, não podia ficar muito tempo na varanda. Mas o que eu lembro historicamente era das visitas do Manoel Ribas, o interventor([67]), que vinha da linha do trem. Dá para se ver nessa fotografia a proximidade da casa com a linha férrea e também se percebe logo atrás das casas a presença das árvores grandes da mata, que está roçada em volta da casa (BELTRÃO, 2015).

O envolvimento demonstrado pelo pioneiro com a casa ao revelar memórias de infância e ao desenhar uma paisagem ao redor da construção, permite afirmar que representava para ele era um lugar afetivo, "construído a partir da experiência e dos sentidos", conforme descreve Yi-Fu Tuan (2013, p. 7). Para o autor, "o espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado". E Lauro relatou que "o aspecto mais significativo da casa era a varanda", lugar de aconchego. "Ali à noite a gente ficava ouvindo os grilos lá na baixada...", relembrou.

A casa em que moramos, o bairro onde nos reconhecemos e que nos é familiar, tornam-se lugares porque ali encontramos "segurança e carinho", aponta Tuan. Lauro Beltrão demonstrou ter, segundo a expressão de Tuan (2013, p. 167), "experiências íntimas com o lugar". E um dos momentos mais marcantes que viveu nela lhe veio à mente e ao contemplar novamente a fotografia:

> Ali na varanda vinham os visitantes. A lembrança mais forte que eu tenho foi a visita do Manoel Ribas, que desceu do trem ali em frente de casa para convidar o meu pai para voltar para Curitiba e ser prefeito lá. Da primeira vez meu pai recusou o convite, pois disse que estava recém iniciando o planejamento de Ibiporã. Porém, numa segunda vez que o interventor veio em casa [teria sido em 1941], eu já era maiorzinho, tinha uns 10 anos, e entendi o que o Manoel Ribas disse. Ele veio chamar o meu pai... (BELTRÃO, 2015).

Neste momento da entrevista o pioneiro embargou a voz e lágrimas lhe escorreram pelos olhos. A forte emoção desencadeada pela fotografia foi revivida 70 anos depois porque o fato dizia respeito diretamente a ele. A decisão de seu pai aceitar se mudar com a família para Curitiba, na segunda vez, em 1941, foi justamente para que Lauro estudasse.

[67] Manoel Ribas foi o interventor federal no Estado do Paraná de 1932 a 1945, nomeado pelo então presidente Getúlio Vargas. Seu cargo equivalia ao de governador.

> Nessa segunda vez meu pai resolveu aceitar porque não havia mais escola para mim em Ibiporã [o recém-inaugurado grupo escolar só tinha até o 4º ano]. Em vez de me mandar para um internato em Jacarezinho, para eu cursar o ginásio, mudamos para Curitiba e ele foi ser prefeito lá (BELTRÃO, 2015).

Uma lembrança da irmã Eleonora Beltrão referente a essa casa é que Lauro tinha que pegar todo dia o trem para estudar.

> O Lauro, quando chegou na idade de ser alfabetizado, como não havia escola aqui ainda, tinha que ir de trem todos os dias até Londrina. Ele ia a cavalo até a estação, pegava o trem e depois, de tarde, voltava da escola e o capataz ia buscar ele na estação. Então ele se alfabetizou no grupo escolar de Londrina [atual Hugo Simas] (BARCIK 2015).

A família morou em Curitiba quando Alexandre Beltrão assumiu a prefeitura da capital (de 1941 a 1944), mas sempre vinha passar as férias nessa chácara em Ibiporã, conta Eleonora.

> Essa era a nossa casa de férias. Fomos estudar em Curitiba, mas a gente passava as férias todas de janeiro e de julho aqui. Minha vó por parte de mãe [Maria Augusta Vicente de Castro] e meus primos vinham junto e passávamos um mês inteiro aqui. Mesmo porque o meu pai continuou trabalhando na região [em projetos de colonização] e a sede de trabalho dele sempre foi aqui em Ibiporã. Ele ia pra Engenheiro Beltrão, para a região de Paranavaí, Campo Mourão, Tamboara e sempre voltava para cá, porque a família estava aqui. [...] E era muito bom, muito agradável. Aqui tinham vacas, a gente tirava leite, tinha cavalos para a gente galopar, muita fruta, a gente fazia casas nas árvores... (BARCIK, 2015).

Alguns dos primos com os quais Eleonora e os irmãos brincavam na chácara vinham de Apucarana, onde havia se estabelecido na década de 1930 o tio Joaquim Vicente de Castro (ex-prefeito de Londrina). Os irmãos mais novos de Joaquim, Narciso e Leônidas Vicente de Castro, moravam em Apucarana e tinham filhos da idade de Eleonora e de sua irmã Rosa Maria. Interessante na narração a seguir as memórias dela relacionadas à vida simples na roça, à poeira da terra vermelha e à culinária caipira ("comida de fazenda, gordurenta, mas muito boa"), tão estimadas por crianças que durante o ano tinham que se dedicar aos estudos na capital.

> O tio Narciso tinha uma porção de filhos mais ou menos da nossa idade, então ele vinha às vezes com um caminhão passar o dia aqui e depois a gente ia daqui pra lá. Era uma grande programação, tipo piquenique. Amarravam um lenço na cabeça de todo mundo, porque era muita poeira, para a gente não chegar com os cabelos duros. Em cima do caminhão ele deixava umas sacas de cereais para a gente sentar. Quando a gente chegava, o único lugar que ficava limpo era a pálpebra, por causa do olho aberto. A gente abaixava e todo mundo dava risada, porque estava branco aqui [acima do olho], o resto ficava a cara inteira vermelha. Dentro do caminhão ia a minha prima pequenininha no colo da minha tia e os maiorzinhos iam atrás sentados

> na carroceria. Era uma farra. Minha tia fazia depois uma macarronada, de macarrão que ela fazia em casa, uma comida boa, sabe, comida de fazenda, gordurenta, daquelas galinhas gordas. Mas era muito boa (BARCIK, 2016).

Outra memória afetiva de Eleonora referente à chácara era o aconchego da avó Maria Augusta cuidando das crianças:

> Eu lembro bem, com cinco ou seis anos [por volta de 1945] a gente vinha passar férias aqui e minha avó Maria Augusta vinha junto. A vó adorava vir pra cá e dizia que a água do nosso poço aqui era uma água milagrosa para questões de reumatismo e rins. [...] E ela sempre comandava [as crianças]. No fim do dia chamava todo mundo lá pra dentro pois ia dar banho e todo mundo entrava, as meninas entravam juntas naquela banheira grande e ela punha bastante água. Imagina a cor que ficava a água! E era aquela farra. Depois ela acendia uma lâmpada bem grande e dizia: 'Agora todo mundo vai pôr o pijama e eu vou passar a revista no pé de todos pra ver se não pegaram bicho de pé.' E era uma delícia, porque tinha uma loção canforada, com um cheiro gostoso, que ela passava depois nos pés da gente. Então era aquele ritual com a vó... [...] Outra lembrança é que ela sentava num tronco, porque tinha muita árvore grossa caída aqui na chácara, e fazia a meninada sentar ao lado e ficava descascando laranja e a gente chupando. E dizia que só ia parar de descascar quando as cascas chegassem na altura do joelho (BARCIK, 2016).

A passagem do grande trem a vapor muito perto da casa (que até hoje fica a cerca de 15 metros da linha) é uma imagem forte e ainda viva na mente da pioneira: "Quando a gente era criança, aqui passava um trem maravilhoso. Era uma locomotiva grande, pesada e quando passava à noite, parecia um bólido de fogo, porque saíam aquelas fagulhas [era a Maria-Fumaça]" (BARCIK, 2015). Segundo ela, as crianças tinham "uma fixação no trem", demonstração do poder simbólico que a máquina representava na época. "A felicidade da chácara era o trem", resumiu.

> Aqui na chácara, nas duas primeiras noites logo que chegávamos, a gente escutava o barulho do trem e corria todo mundo pra varanda pra ver, porque era lindo! Ele soltava fagulha, aquilo parecia uma coisa espacial... Ele vinha passando e fazendo um "shiiii" e subiam faíscas até por cima da casa, não sei como que essa casa nunca pegou fogo. Era assim: não tinha nada e de repente vinha aquela coisa linda, soltando aquela luz a gente ficava enlouquecido, olhando, e minha mãe dizia: 'cuidado, cuidado, para não queimarem o pijama e a cara'. Porque aquilo era no meio da noite. Lembro que quando eu era bem pequena a gente subia correndo na mesa do meu pai no escritório para ver o trem passar. As crianças ficavam todas em cima daquela mesa, porque era inverno e estava frio lá fora. Era um espetáculo. [...] Lindo! No escuro era lindo, ele fazia uma curva e ia subindo aquele fogo... Já durante o dia, o maquinista dava até tchau pra gente, mas de dia não dava para ver as fagulhas. A gente tinha muita fixação no trem, a felicidade da chácara era o trem (BARCIK, 2015).

Informado que a casa da imagem dois (figura 38) era de Alexandre Beltrão, João Zachêo lembrou principalmente da figueira que havia na chácara [foi derrubada alguns anos atrás] e da tulha de café próxima à casa: "Até hoje tem essa tulha ali perto e acho que tem a figueira também, enorme". "Naquela época – prosseguiu –, a figueira e a peroba rosa eram símbolos do Norte do Paraná. Mas hoje acho que nem mais na UEL têm perobas[68]. Derrubaram tudo" (ZACHÊO, 2016).

A principal referência de João Tavares em relação à casa era também a figueira. Ele foi um dos poucos que, sem ser informado, identificou a casa, o proprietário e onde ela ficava na cidade: "Essa é a casa do Beltrão", disse certeiro. "Ela fica atrás aqui do nosso bairro, perto da linha", localizou. Um fator que talvez o tenha ajudado a saber quem foi Beltrão é que a casa onde Tavares mora está situada no Jardim Beltrão, loteado justamente pela colonizadora.

> É que toda essa região da cidade aqui era do Beltrão. Era tudo dele. Eles que venderam e aí formou a cidade. Tanto que naquele colégio lá que eu estudava, todo dia de manhã tinha que escrever no cabeçalho: 'Doutor Francisco Gutierrez Beltrão'. E nem mudou o nome do colégio ainda[69]. Onde está o bairro aqui, na época era café. Quando eu comprei aqui, em [19]77 ainda era café (TAVARES, 2016).

Com exceção de Lauro e Eleonora Beltrão, que falaram sobre a casa porque nela moraram, a figueira foi o elemento mais lembrado pelos entrevistados como referência à casa da fotografia. O filho do casal Lozam, João Antônio, também palpitou durante a entrevista com seus pais: "Essa casa aí ficava perto da figueira". José Ledo também mencionou "a figueirona" que havia no local, mas ao ser indagado sobre Alexandre Beltrão, suas memórias foram direcionadas para uma pessoa do seu convívio e condição social. Ledo preferiu falar do amigo Arlindo Evaristo Gonzaga, que trabalhou com o engenheiro, abrindo picadas e estradas, e comandava um grupo de peões.

> O seo Arlindo Gonzaga era um homem... Os Beltrão deixavam ele envolvido [encarregado] de ficar com doze, treze homens abrindo picada; ele [Beltrão] era um chefe muito bom e deixava ele [Arlindo] tomando conta. Ele [o engenheiro] foi pra Maringá, pra Campo Mourão, pra Araruna, Engenheiro Beltrão e o Arlindo tinha aqueles cinco alqueires onde morava. Quando eles [funcionários da colonizadora] vinham aqui pra Ibiporã quem resolvia todos os problemas da rapaziada – porque era bastante gente – era só o Arlindo. Tudo era na foice, no machado, picareta, todos acompanhavam ele. Os agrimensores não, esses [a função deles] era só escrever, marcar. Eu e o Arlindo nós tínhamos uma amizade muito boa e ele era uma pessoa

[68] A antiga fazenda onde se localiza hoje a Universidade Estadual de Londrina tinha tantos exemplares dessa espécie que era conhecida como Perobal.

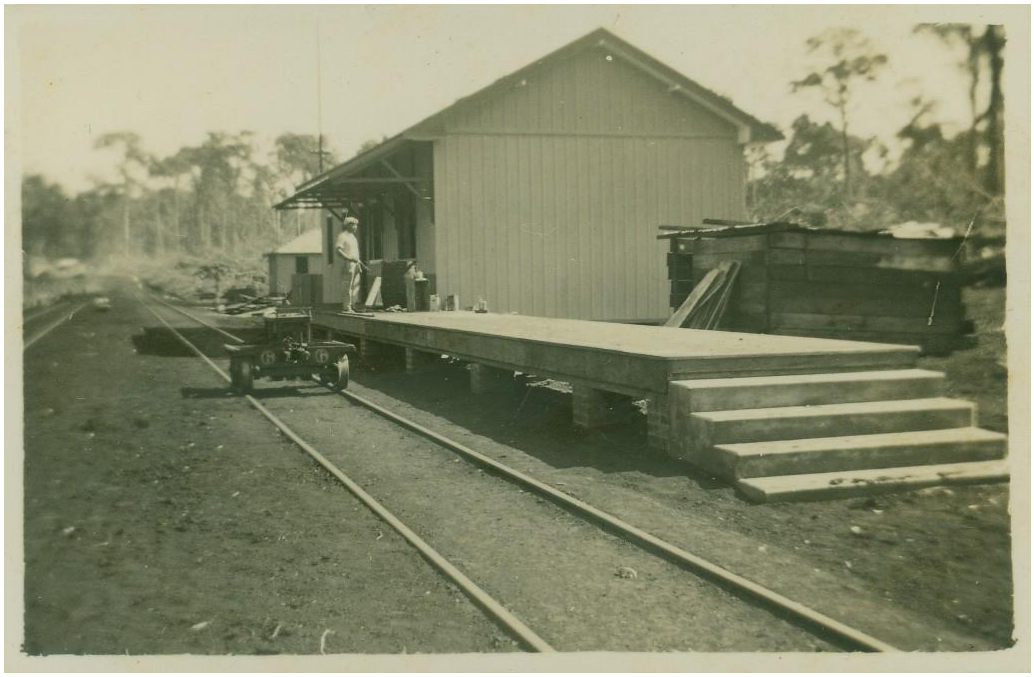
[69] Construído em 1940, o Colégio Estadual Francisco Beltrão ainda está em funcionamento, com aulas de ensino fundamental e médio.

> assim... educado, falador, era um homem que tratava a gente que nem irmão. Vou te falar: se não fosse o braço desses homens não acontecia nada! (LEDO, 2016).

Já Aparecida Pelisson relacionou a família Beltrão ao escritório de vendas que a colonizadora abriu ao lado da praça central, para ela um endereço familiar. “Nunca fui nessa casa [da fotografia]. Sei que morava lá o Beltrão. Não conheci, mas sei que eram gente muito rica. Só lembro que o escritório dele ficava aqui do lado da praça” (PELISSON, 2016), referindo-se à casa construída em 1940, na Rua 19 de Dezembro. A habitação ainda existe e abriga o consultório do médico Éden Dal Molin. Este antigo escritório da colonizadora e a casa de Stefan Chuvalski foram as duas primeiras construções de alvenaria da cidade, segundo Bisotto (2008, p. 20).

6.3 IMAGEM TRÊS

Figura 39 – Imagem três: estação em fase final de construção, provavelmente julho de 1936



Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Coleção Gunnar Fritioff Knutsson/ Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss

A figura 39 era uma imagem inédita até então nos jornais e periódicos consultados pelo pesquisador: pertence à Coleção Gunnar Fritioff Knutsson e foi localizada nos arquivos do Museu Histórico de Londrina. Mostra a estação de Ibiporã em fase final de obras, entre

junho e julho de 1936. Traz a pequena construção de madeira já pintada, a plataforma concluída, um trabalhador, casa ao fundo destinada ao chefe da estação, a mata derrubada no entorno da linha, os dois trilhos (sendo que o do centro é a linha principal da ferrovia e o da esquerda, o desvio) e sobre eles um pequeno trole ferroviário – equipamento usado pelos operários para manutenção e transporte de ferramentas. Em outras fotografias encontradas, observou-se que havia esse equipamento de diferentes tamanhos.

Ao observar a fotografia, Lourdes Sípoli Lozam continuou a narrar a história de sua família, toda ela ligada à ferrovia. O avô e dois de seus tios estiveram presentes na construção, seu pai trabalhava na conservação e o irmão Valdemar, na estação. Durante a entrevista, Lourdes repetiu várias vezes a expressão "estrada de ferro" para se referir não só à linha férrea, mas à empresa na qual seus familiares trabalharam. Em nenhum momento mencionou "Companhia Ferroviária" ou "ferrovia". Sempre dizia "estrada de ferro", expressão que se observou como usual também com outros entrevistados.

A família de Lourdes veio de Sarutaiá (SP) e seu pai, Antônio José Sípoli, era lavrador. Como ficou sem trabalho na região de origem, resolveu vir para o Paraná em 1936 trabalhar na ferrovia.

> Chegamos primeiro em Londrina. Eu tinha 6 anos. Depois mudamos para Rolândia, Cambé e em 1940 viemos em definitivo para Ibiporã. Quando eu cheguei aqui de trem com a minha família já tinha essa estaçãozinha de madeira que está na fotografia [imagem três] (LOZAMa, 2015).

Ao longo da ferrovia havia as chamadas "turmas" de conservação das vias, que ficavam cerca de 10 quilômetros uma da outra, entre as estações. Cada "turma" tinha sete casas muito próximas e o pai de Lourdes era o chefe de uma delas. A pioneira e seu marido usaram o termo "feitor de turma"[70] quando se referiam ao pai dela. Como não foram encontradas fotografias dessas vilas de operários em Ibiporã, optou-se por apresentar a Lourdes a figura 40 para que apontasse como era a disposição dessas casas dos trabalhadores da ferrovia.

[70] A expressão "feitor" tem sua origem na figura do capataz que vigiava escravos no Brasil colonial. Carrega, portanto, uma conotação negativa. Aqui, porém, o uso da expressão de forma coloquial pelo casal refere-se apenas à função de Antônio Sípoli como encarregado de turma. Não tem qualquer sentido pejorativo.

Figura 40 – Ao fundo, acampamentos dos operários que faziam o assentamento dos trilhos e serviços de manutenção

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Coleção Gunnar Knutsson/ Acervo do Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss

Essa fotografia, apresentada no capítulo 3 sem corte, mostra os acampamentos dos operários que faziam o assentamento dos trilhos e manutenção da linha. A imagem é da construção da ferrovia entre Arapongas e Apucarana. Lourdes Sípoli identificou nessa fotografia e também imagem três (Figura 39) os trolinhos semelhantes ao que seu pai utilizava. E recordou de detalhes das casinhas das vilas, com apenas quatro cômodos.

> Esse trecho acho que é da estrada de ferro em construção. Me fez lembrar das casas em que moramos. Meu pai era o chefe de uma turma. Tanto o meu pai, quanto meu tio José Sípoli eram encarregados e faziam a manutenção dos trilhos, consertavam dormentes. Eu me recordo que os homens usavam um tipo de um trolinho, tocado a mão, como esse da fotografia, para andar nos trilhos e carregavam nele as ferramentas para fazer conserto (LOZAMa, 2015).

Cinco de seus familiares foram funcionários diretos da companhia. “Era um emprego bom para a época, porque naquele tempo [década de 1930] quase não existia emprego aqui no Paraná. Ou era a lavoura ou a estrada de ferro. E como eles não tinha muito estudo, foi um emprego bom, né” (LOZAMa, 2012). Os funcionários moravam em habitações provisórias à margem da linha:

> O lugar onde a gente morava pertencia à estrada de ferro, por isso a gente se criou na beira da linha. Morávamos num lugar chamado ‘turma 24’, ficava um pouco longe da cidade, perto de onde hoje é a Fazenda do Estado [entre Ibiporã e Jataizinho]. Na estrada tinham várias turmas para a manutenção dos trilhos. Em cada turma tinha sete casinhas das famílias [dos operários]. As casinhas tinham quatro cômodos e não tinha banheiro. E nós éramos em oito [filhos], mais o pai e a mãe. Imagina! (LOZAMa, 2015).

Como essas vilas ficavam distantes da cidade e com mato em volta das casas, como seria a vida das famílias? Quais os riscos para as crianças? Segundo Lourdes, as mães cuidavam muito para que as crianças não fossem nos trilhos. “Tinham muito medo do trem. E no mato, quantas vezes os adultos não viam jaguatirica, aquela oncinha pequena. Por isso, a gente tinha que ficar no quintal mesmo” (LOZAMa, 2015).

A respeito da imagem três, seu marido Ramon Lozam repetiu três vezes a mesma frase, enquanto sua mulher ainda dava entrevista: “Isso aí [fotografia] é de quando começou a passar o trem, de quando assentou a linha. Essa é a primeira estaçãozinha. Derrubaram para fazer a outra maior [em 1952]” (LOZAMb, 2015). As razões dessa interferência é que Ramon queria frisar a sua versão sobre a imagem e não notava (devido à fraca audição) que atrapalhava as respostas da esposa. Quando chegou sua vez de falar ele se soltou:

> Aqui não mostra, mas aqui pra baixo da linha [apontando para o lado esquerdo da fotografia] tinha um desvio onde ficava a serraria [Queiroz & Lugô], onde eu trabalhei. Ficava onde tá esse conjunto de casas que hoje tem aí [conjunto Ciro Ibirá de Barros]. Embarcavam madeira da serraria no trem. Tinha também duas serrarias grandes do Lameirão lá embaixo na [Rua] João Barreto, onde hoje é o barracão [Parque de Máquinas] da Prefeitura. Eu entrei com 14 anos na serraria, mas só me registraram com 16. Depois de uns cinco anos trabalhando lá acabou a serraria... (LOZAMb, 2015).

José Ledo, assim como Lourdes Lozam, ao ver a imagem três, discorreu sobre as turmas de operários e informou que esses fiscalizavam todo o trecho a pé para evitar acidentes com o trem.

> Tinha turma de quinze a vinte homens que acompanhavam a linha. Eles andavam sempre pela linha. Quando chegava de noite, um saía de Londrina, de a pé, olha só para você ver... vinha de a pé aqui pra Ibiporã. Ou de Ibiporã ia outro pra Jataí [Jataizinho] cada um olhando o trilho, porque naquele tempo tinha muita árvore, para evitar de o trem atingir. Esses homens passavam lá pela meia-noite, uma hora, pra verificar. Duas vezes por noite eles passavam. Iam com facão ou machado limpando a linha. E ficavam [se] comunicando com a estação. Tinha um telefone, assim, tipo telégrafo, que colocavam nos postes, com os fios, então, quando tinha algum problema sério na linha eles colocavam uma escadona igual às da Copel e [se] comunicavam com Ibiporã ou Londrina, porque acontecia de naquela época uma árvore cair e aí se viesse o trem era uma tragédia! (LEDO, 2016).

O elemento da imagem três que mais chamou a atenção de João Zachêo foi o trole ferroviário tocado a mão. “Esse trolinho aqui os funcionários de conservação da linha vinham ‘montados’ em cima e iam consertando as coisas. Servia como meio de transporte e foi usado aqui em Ibiporã muito tempo”, relatou. O pioneiro destacou a importância do equipamento e o trabalho de manutenção dos trilhos:

> O meio de funcionamento [locomoção] parece que era natural, não tinha motor [o trole]. Eu não sei que tipo de coisa, mas parece que era empurrado com um lançante. E a gente via eles indo pra lá e pra cá o tempo todo. E na época, tinha muito transporte na linha. Só de trem de passageiros tinha seis por dia, fora o de carga, que era todo lotado. Vinha às vezes com 20, 30 vagões. (ZACHÊO, 2016).

A fotografia da estação isolada (Imagem três) e quase nada ao redor fez Eleonora Barcik lembrar da “distância” que representava na época uma viagem de carro de Ibiporã a Londrina.

> O trem passava aqui na frente de casa, mas pra pegar a gente tinha que ir na estação. O meu pai vinha de lá por uma estradinha que dava aqui nos fundos na chácara. Essa estradinha juntava com a estrada da jardineira [ônibus da Viação Garcia] que ia para Londrina. Era lenta, chatinha, chamam ela hoje de Estrada dos Pioneiros. E era muito cheia de volta e comprida. A gente enjoava, porque o carro ia pra lá e pra cá, e quando tinha lama escorregava pra lá e pra cá. Era longe! Ibiporã era longe de Londrina... Mas era assim que se ia pra Londrina pela estrada. A não ser que fosse de trem (BARCIK, 2016).

A fotografia fez Lauro Beltrão lembrar de suas idas de trem a Londrina, sozinho, para estudar e de como gostava ficar na casa de seu tio Ulysses, próxima ao atual Bosque, na Avenida Rio de Janeiro.

> Eram muito boas as lembranças não só no sentido natural afetivo, mas porque era divertido. Lembro que quando chegava em Londrina tinha que subir uma rampa até o bosque e era muita lama. Para a minha idade, aquilo era uma aventura. Adorava aquilo e gostava muito de andar no trem. Eu gostava das aulas particulares que tinha com a Dona Mercedes, em Londrina, e muito do lanche que fazia à tarde na casa da tia Estela e do tio Ulysses [Medeiros]. Eles moravam naquela casa perto do Bosque [central] aqui em Londrina. Eu almoçava lá, antes ou depois da aula, não me lembro bem, mas lembro que brincava com meus dois primos. Depois já estava na hora de ir para a estação ferroviária para voltar pra Ibiporã. E como não havia estrada da estação até o nosso sítio, eu andava a cavalo. Até hoje não sei andar de bicicleta, porque não tinha como andar naquela época, era só a cavalo. Durante a semana eu ia a cavalo até a estação pegar o trem e no domingo ia passear a cavalo. Era tudo muito limitado. Só havia carne de caça, de veado e de paca, porque no começo não havia boi nem pasto, era só mato fechado. Começamos uma vida aqui... Aquilo era muito peculiar (BELTRÃO, 2015).

Diante da imagem três (Figura 39), Aparecida Pelisson mencionou alguns locais e pessoas de que se recorda que já estavam instaladas em Ibiporã. Lembrou de duas casas de

comércio, a dos Irmãos Lopes (secos e molhados), o único local da cidade onde se vendia carne de boi, segundo ela, e o Bar do Sperandio, acima da estação. Os primeiros comércios da cidade, segundo Bisotto (2008, p. 20), foram de André Sert e José Silva Sá.

> Quando cheguei aqui, perto da estação era mais ou menos assim. Tinha uma rua [Sertanópolis, que posteriormente passou a se chamar André Sert] que subia para a avenida [Paraná]. Aqui tinha pouca coisa. Umas duas casas de comércio, uma lojinha de tecidos, uma farmácia, que eu acho que era Farmácia Central, tinha o Massatoshi [Rondem], que era um fotógrafo muito amigo nosso. Nós éramos amigos também dos Sperandio, que também tinham comércio. E tinha os Lopes, que tinham um açougue, um comércio grande, eram os mais ricos aqui em Ibiporã. A Casa Lopes ficava onde era a Casa Rosan [na Avenida Paraná, esquina com André Sert, a uma quadra da estação ferroviária]. Sabe o que eu me lembro? Só lá nos Lopes tinha carne de boi. A gente ficava na fila para comprar carne e era só de sábado (PELISSON, 2016).

O fato de mencionar a venda de carne "nos Lopes" fez a pioneira recordar do açougue de seu pai, José Peretti, onde só se vendia carne de porco, a mais disponível na época (devido ao cultivo dos colonos) e tradicional entre os descendentes de italianos. Uma curiosidade é que matavam os porcos no quintal atrás casa para vender no estabelecimento em frente, algo normal para a época. Como não havia como conservar fresco um alimento, o transporte dos sítios distantes até a cidade poderia comprometer a carne, por isso traziam o animal vivo.

> Depois de um tempo que estávamos aqui meu pai colocou um açougue de carne de porco, em frente à nossa casa [na Avenida Paraná] e eu trabalhava com ele. Trabalhei muito no açougue. Eu era moça, mas trabalhava igual [homem]. Acordava 5 horas [da manhã] para rachar lenha, colocava embaixo do tambor e acendia o fogo no quintal para ter água fervendo para limpar os porcos. O meu irmão Santim ia com o meu pai nos sítios comprar os porcos e eles buscavam com uma carrocinha. Traziam aqui para o quintal de casa, que era grande, e matavam. Mas meu pai era daqueles italianos bem caprichosos. Tinha azulejo no açougue, tudo era bem limpinho. Meu pai me ensinou a fazer linguiça... (PELISSON, 2016).

6.4 IMAGEM QUATRO

A estação é inaugurada e passa a receber as famílias que vêm para se instalar nas propriedades rurais de Ibiporã. O pequeno povoado era "bastante hospitaleiro", diz Bisotto (2008, p. 19): "Embora seus moradores enfrentassem suas próprias dificuldades, recebiam as famílias que ali chegavam com bastante generosidade". Em outro trecho do *Compêndio histórico de Ibiporã*, ela fala sobre a origem dos colonos e a preferência pela zona rural:

> Além de migrantes brasileiros (do interior de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo), vinham imigrantes de várias nacionalidades, como japoneses, portugueses, espanhóis, eslavos e italianos, este o maior grupo. Alguns ficavam no povoado, porém a maioria se estabeleceu na zona rural (BISOTTO, 2008, p. 19).

Figura 41 – Imagem quatro: locomotiva chega à estação de Ibiporã para a inauguração oficial – dia 15/07/1936

Fotografia: José Juliani
Fonte: Acervo do Museu Histórico de Londrina. Também integra o acervo da família Beltrão

A imagem quatro é tida como a fotografia oficial da inauguração, dia 15 de julho de 1936, de autoria de José Juliani, conforme verificado no acervo do Museu Histórico de Londrina e, no caso desta reprodução, está assinada pelo fotógrafo. Como já mencionado no capítulo 4 – no qual foi apresentada essa fotografia, mas a pertencente ao acervo da família Beltrão –, os trajes das autoridades em pé na plataforma da estação permitem ao pesquisador inferir que as imagens quatro e cinco (Figuras 41 e 42) foram captadas no mesmo dia e provavelmente as duas por Juliani.

Essa foi a imagem mais eficaz do portfólio, pois todos os entrevistados se identificaram com a Maria Fumaça e recordaram as primeiras viagens de trem. “A realidade é complexa e multifacetada; e um mérito principal da história oral é que em muito maior amplitude do que a maioria das fontes, permite que se recrie a multiplicidade original de pontos de vista” (THOMPSON, 1992, p. 25).

A figura 41 apresenta uma composição interessante, com elementos que permitem interpretar a importância daquele dia histórico para Ibiporã e o período promissor que se inaugurava: em destaque a grande locomotiva “puxando o progresso”, em contraste com a mata ao fundo, e a modernidade dos carros (artigos de luxo para a época, conforme relataram dois pioneiros) estacionados na pequena estação. O pesquisador concluiu que essa e também as imagens nove e onze (Figuras 47 e 51, respectivamente) foram as que mais ativaram a memória dos pioneiros pelo fato de as três apresentarem um ponto em comum: o trem em primeiro plano. Das que traziam somente a estação ferroviária, sem o trem, a que mais despertou narrativas e se mostrou eficaz foi a imagem seis (Figura 43), provavelmente por mostrar muitas pessoas no quadro.

Lauro Beltrão considerou representativa a imagem quatro por mostrar traços da vegetação fechada, que segundo ele, chamavam de “mata suja”, atrás desse primeiro trem que parou na estação.

> Essa fotografia me interessou um tempo por ver a mata fechada atrás, mata ‘suja’, como chamavam, porque você vê aqui que perto da estação já roçaram e fizeram uma derrubada. Na época, para conseguir entrar nessa mata tinha primeiro que se fazer uma picada, porque o mato era tão fechado que tinha que roçar primeiro para poder caminhar. Então iam dois na frente foiceando para os de trás poderem caminhar. E não era fácil caminhar na mata. Tão intricada e tão fechada, devido à intensidade de vegetação. Então, quando falam hoje de reflorestamento, não se pode nem de longe pensar que seja possível reproduzir parte da flora que era composta por centenas de milhares de espécies de vegetais baixos. Porque as pessoas só reparavam nas árvores grandes, perobas, figueiras e muitos palmitos. Mas na realidade ela era impenetrável. Primeiro tinham que abrir um picadão para depois começarem a derrubar as árvores de pequeno e grande porte para fazer o leito do que seria uma estrada. Mas na realidade era um carreador, porque quando chovia só passava trator e algum caminhão (BELTRÃO, 2015).

Em seguida, a atenção do pioneiro se voltou para o porte da locomotiva a vapor. “A presença da máquina era muito forte” ressaltou, “até desproporcional ao tamanho dos vagões” (BELTRÃO, 2015). Lauro deu uma pequena “aula” sobre o funcionamento dos motores a vapor e comparou o tamanho da máquina da fotografia com a locomotiva Baldwin, que passou a integrar o acervo do Museu Histórico de Londrina há aproximadamente dois anos.

> Por serem máquinas a vapor elas eram muito volumosas muito grandes, até desproporcionais em relação ao tamanho dos vagões, então a presença da máquina era muito forte, não só no sentido de som, de fumaça, mas como de volume também, era próprio do motor a vapor. Os navios da época também eram máquinas enormes puxadas a vapor. Outro aspecto importante era que tinha que ter um abastecimento enorme de lenha; era muita lenha e muita água, era uma máquina muito grande! Essa máquina que conseguiram trazer agora para o museu de Londrina, o que é um grande mérito, na verdade, é uma máquina da mesma origem, mas bem menor.

> Conversei com um antigo chefe de trem no dia da instalação dessa máquina no museu, e eu estranhei o tamanho. Ele disse... tenho até por escrito, que aquele tamanho é o A3, mas a nossa antiga era A1, muito maior que essa que está no museu. Então, esse é um aspecto. Porque que hoje uma máquina a diesel tem um volume pequeno, mas uma força muito maior, coisa própria da revolução industrial... Mas por isso é que de tantas em tantas estações a máquina tinha que parar. Talvez aqui [na fotografia] não se enxergue ou em Ibiporã não tivesse, mas em Londrina e Jataizinho lembro que tinha uma enorme caixa d'água para encher o tanque da máquina a vapor. Porque essa fumaça [que se vê na fotografia] não é de combustão, isso aí é vapor d'água. Vai fervendo, transformando o líquido em gasoso e vai sumindo o líquido. Então as paradas eram tão frequentes que era até engraçado. Você via uma máquina daquelas fazendo um barulhão e ali na esquina já tinha que abastecer de novo, mais água do que de lenha. Esse é um traço que tem que escrever, porque era difícil entender por que saía tanta fumaça da chaminé, e na verdade era vapor d'água, por isso que era uma fumaça diferente. Não era fumaça de madeira, de uma queimada ou de fogueira. Era fumaça branca, que não ficava no ar. Ela sumia, porque era vapor (BELTRÃO, 2015).

Ex-mecânico e motorista, João Rodrigues Tavares também demonstrou conhecer a dinâmica do funcionamento do trem a vapor e a necessidade de reabastecimento constante da caldeira:

> Esse tipo de máquina aí, a Maria Fumaça, uns 4 quilômetros para lá do nosso sítio, ela parava e não aguentava subir, porque acabava a pressão. E a caldeira funciona com pressão. Quando eles [funcionários do trem] paravam, iam colocando folhas, galhos e fogo, né. Daí quando aumentava a pressão a máquina subia. E eu lembro onde ela parava. Sabe ali onde tem o lixão? [o pioneiro se referiu ao ponto de entulhos próximo ao DER em Ibiporã]. Naquela subida ali. Como ele vinha de Jataizinho para cá na subida, gastava muito. Aí quando chegava ali, a máquina parava. E só depois de um tempo que enchiam a caldeira, faziam fogo para queimar lenha, esquentar a água da caldeira e fazer pressão, é que ela subia (TAVARES, 2016).

Ao ouvir do pesquisador que entendia desse tipo de máquina, Tavares se empolgou e contou um pouco mais:

> E daí [após receber pressão] a locomotiva saía patinando [fez o gesto e o som, imitando o movimento]. Ela patinava na hora de sair. E essa fumaça que sai, é um pouco da lenha queimada e um pouco do vapor. Como se fosse o escape de um carro. Saía junto. E muita gente dentro do vagão queimava a roupa, porque caía brasa dentro do trem, porque as pessoas ficavam com a janela aberta. Então entrava tudo: carvão, fumaça, fuligem. Outra coisa era o *tender*, que de estação em estação recarregava de lenha, carvão e água. Nas estações tinha uma caixa d'água bem alta, grandona, com uma mangueirona e colocavam água aqui dentro [apontou para o reservatório da locomotiva na fotografia]. Abasteciam o tanque de água (TAVARES, 2016).

Assim como a Lauro Beltrão, o porte da locomotiva da figura 41 impressionou João Zachêo: "Espetacular essa Maria Fumaça!", exclamou. "Isso aqui [apontou para a máquina] é um símbolo impressionante. Andei bastante de Maria Fumaça". Além do trem, a visualização de um trilho auxiliar na parte inferior da fotografia despertou as memórias de Zachêo quanto

aos desvios da linha, usados para carregar e descarregar vagões. Ele detalhou como era o trabalho manual de um profissional apelidado de “chaves”:

> Tinha o chefe do trem [maquinista] e na época tinha o “chaves”, o nome que davam ao responsável pelo desvio da linha mestre para a linha auxiliar. Ele tomava conta dos trilhos porque aqui [disse, indicando na fotografia] tem a linha oficial. E mais para frente tinha o desvio, onde o trem parava. Daí, no caso de ter o encontro de dois trens, um deles parava e vinha esse cara, o chaves, para mexer com a chave manual. Aí o trem saía da linha mestre, jogava pra lá, ia pra frente e às vezes voltava de ré [estacionando]. Porque se não tivesse desvio, o trem só ia poder fazer a volta [retorno] lá em Jataizinho (ZACHÊO, 2016).

O pioneiro acrescentou que o desvio nas estações servia também para o trem deixar vagões. “Quando havia uma reserva [de algum cerealista] para carregar ou descarregar, a locomotiva deixava aqui [no desvio] uns 20, 30 vagões e ia embora com os outros vagões” (ZACHÊO, 2016). A imagem da locomotiva fez José Bonfim Ledo recordar a beleza dos trens de passageiros e os toques sonoros dados pelo chefe da estação e o maquinista, ritual que se repetia a cada parada:

> A coisa que mais me chamava a atenção quando chegava esse trem ali na estação, a gente ficava só olhando, porque era uma máquina, principalmente a de passageiro, era uma máquina que vinha toda enfeitada. Nossa, mas era uma máquina!... Pena que não tenho uma fotografia. Mas a gente ficava tempo olhando... Aí o chefe da estação, quando chegava na hora [de o trem partir], puxava aquele sino [da estação], eu lembro bem, ele dava três batidas pros passageiros subirem e aí trem apitava: uuuuhhh! [imitou o silvo do trem], avisando que ia sair. Daí quem tava perto se afastava e ele [trem] descia (LEDO, 2016).

Nas duas entrevistas, ao lembrar de cenas marcantes, como a descrita acima, José Ledo lamentava o fato de ter fotografias que “comprovassem” o que estava falando. “Pena que não tenho uma fotografia...”, dizia. A fotografia é muitas rezes reivindicada como prova do real. Kossoy (2002, p. 19) coloca que mesmo na academia ela vem sendo “aceita e utilizada como prova definitiva, ‘testemunho da verdade’ do fato ou dos fatos”, por registrar aspectos do real.

A locomotiva no centro da fotografia (Figura 41) despertou em Eleonora Barcik a lembrança das vindas de Curitiba para Ibiporã na Maria Fumaça. Um aspecto marcante em seu depoimento é que devido às condições financeiras da família, viajavam na primeira classe, em “vagão leito”, segundo ela:

> Tinha o trem de passageiros. A gente, quando criança, vinha de trem para cá, porque a estrada era péssima então de carro não dava para vir. Então a gente saía de Curitiba sábado de tardezinha, umas 4 horas, num trem que era leito, um trem lindo, com tudo estofado, chique. Lembro que à noite a gente ia jantar no vagão restaurante. [...]

> Era um negócio bacana porque as pessoas saíam de Curitiba à tarde e chegavam de manhã lá em São Paulo, e dormiam a bordo. Só que quando chegava em Ourinhos (SP), às 5h30 ou 6 horas, a gente tinha que desembarcar e ficar enrolado em cobertor na estação para esperar outro [trem] que vinha de São Paulo para Londrina. Daí quando chegava, a gente entrava e esse já era um trem normal, bem piorzinho. [...] Era um banco assim de madeira e ia todo mundo sentado. Tinha dois banquinhos de cada lado, tipo ônibus, e em cima um negócio de pôr a bagagem, um trem de passageiros comum. Tinha janela bacana, mas a gente ficava sentado, então a cansava muito, porque saía de madrugada, 5 horas da manhã de domingo, e chegava aqui de tarde, então a gente já chegava morto de cansado, porque o segundo trem era muito cansativo. Era um dia e meio viajando. Mas era divertido aquilo, muito bom, a gente adorava... (BARCIK, 2015 e 2016).

Essa mordomia de viajar na primeira classe, outros entrevistados desta pesquisa, como José Ledo, não usufruíam. Em seu depoimento, Ledo disse que o banco da segunda classe era "um pauzinho".

> O trem de passageiros passava todo 'iluminadão' e nós com aquela lampariníinha de querosene no sítio, ficava olhando ele passar. Tinha mais ou menos uns 100 metros de distância da nossa casa. Era bonito demais ver ele passar e ir embora. Às vezes esse trem carregava um vagão que era o restaurante, e ali tinha café..., só não tinha esses negócios de cerveja. Quando a gente ia pra São Paulo, lembro que quando chegava umas 11 horas [da noite] nós ia jantar, então chegava nesse restaurante. Tinha esse vagão pra primeira e pra segunda classe, isso era tudo igual. Só que a classe de primeira, que eram três vagões, tinha aquelas poltronas... [fez um gesto com o corpo exprimindo conforto]. Agora o [vagão] dos coitados era aquele pauzinho (LEDO, 2016).

Na imagem quatro, Eleonora reparou no carro de seu pai, no canto direito da fotografia. O mesmo carro, um Ford Bigode dos anos 1930, aparece na imagem dois, da casa de Alexandre Beltrão, em 1936 (Figura 38). João Tavares relatou que andar de carro na época era muito difícil. "Quase ninguém tinha carro. Carro era só para os ricos. Até a década de 60, por exemplo, para andar de automóvel, tinha que ser rico" (TAVARES, 2016), disse, antes de começar a discorrer sobre os três automóveis estacionados ao lado da estação. Melhor que isso: conhecia o funcionamento e ano de fabricação desses carros, pois teve um "Ford Bigode" e – como relatou no capítulo 5 – nos anos 1960 passou a comprar e vender "pé de bode" (nome que dava a esses calhambeques).

> Esses aqui [apontou para os dois mais próximos da linha] são Chevrolet, esses já eram tipo automóvel. Já esse do cantinho [à direita] era um Ford 29 [1929], que chamavam de Fordinho ou "Ford Bigode". Era muito bom esse carro. Ele é de antes de 1935. Todos depois de 35 passaram a vir com motor V8. Eu usei um deles. E sabe porque chamavam ele de Ford Bigode? O para-choque do Fordinho não era de uma lâmina só, ele era dividido no meio. Mas nem era por isso que era chamado de bigode. Chamavam de bigode por causa da alavanca que ele tinha atrás do volante. Quando fosse dar a partida, tinha que puxar a alavanquinha pra cima. Então chamavam isso de bigode. O Fordinho era famoso. Já os Chevrolet [os outros da

> fotografia] o povo não gostava muito não. Os primeiros Fordinho eram quatro cilindros, Já depois de 1935 passaram a vir com oito. Eles aumentaram o tamanho dele na frente [para receber o motor maior] e o povo passou a chamar esses V8 de "cabeça de cavalo" (risos). Quando iam comprar, perguntavam: É "cabeça de cavalo"? (risos). Olhando para esse aqui [apontou na fotografia] acho que esse já era quatro portas. Até o modelo 29 não era. Só que a porta desse carro abria ao contrário. Teve uma vez que eu peguei uma porteira. Como abria tudo ao contrário, fui passar pela porteira, a porta abriu e eu não vi, e daí "arregaçou" a porteira (TAVARES, 2016).

Outro entrevistado, Ramon Lozam, ao ver o trem e gente na plataforma na imagem quatro, sua primeira impressão foi lembrar do "movimento". "Era um movimento danado toda semana aí na estação. Carregavam 15 vagões cheios de feijão e milho, de tanto cereal que dava aqui. E o trem também encostava para levar 15 vagões de madeira. Em volta da estação era cheio de pilhas de madeira" (LOZAMb, 2015). Em seguida, reparou na fotografia as iniciais da companhia ferroviária impressas no *tender* de abastecimento de lenha, atrás da locomotiva. "Olha aí o nome da estrada de ferro, ó: São Paulo-Paraná era o nome da estrada de ferro", disse Ramon ao reconhecer as iniciais "S.P.P." "Nesse tempo aí ainda não chamava Rede Viação", comentou, referindo-se à Rede Viação Paraná Santa-Catarina, nome que a companhia passou a ter a partir de 1944, quando foi vendida pelos ingleses ao governo brasileiro. Também lhe chamaram a atenção na figura 41 os trilhos sobre a terra limpa, pois nos primeiros anos a ferrovia não era empedrada:

> Aqui perto dessa casinha [disse, apontando para a estação] tinha um embarcador de pedra britada e de madeira também. Os vagões paravam aqui [apontou para o desvio que terminava na plataforma]. Eles carregavam muita pedra aqui para espalhar na linha do trem. Porque no começo não era empedrada a linha. Daí o trilho ficava solto. Afundava e descarrilhava muito trem naquele tempo. Nossa! Dava uma chuvinha, o trem caía! (LOZAMb, 2015).

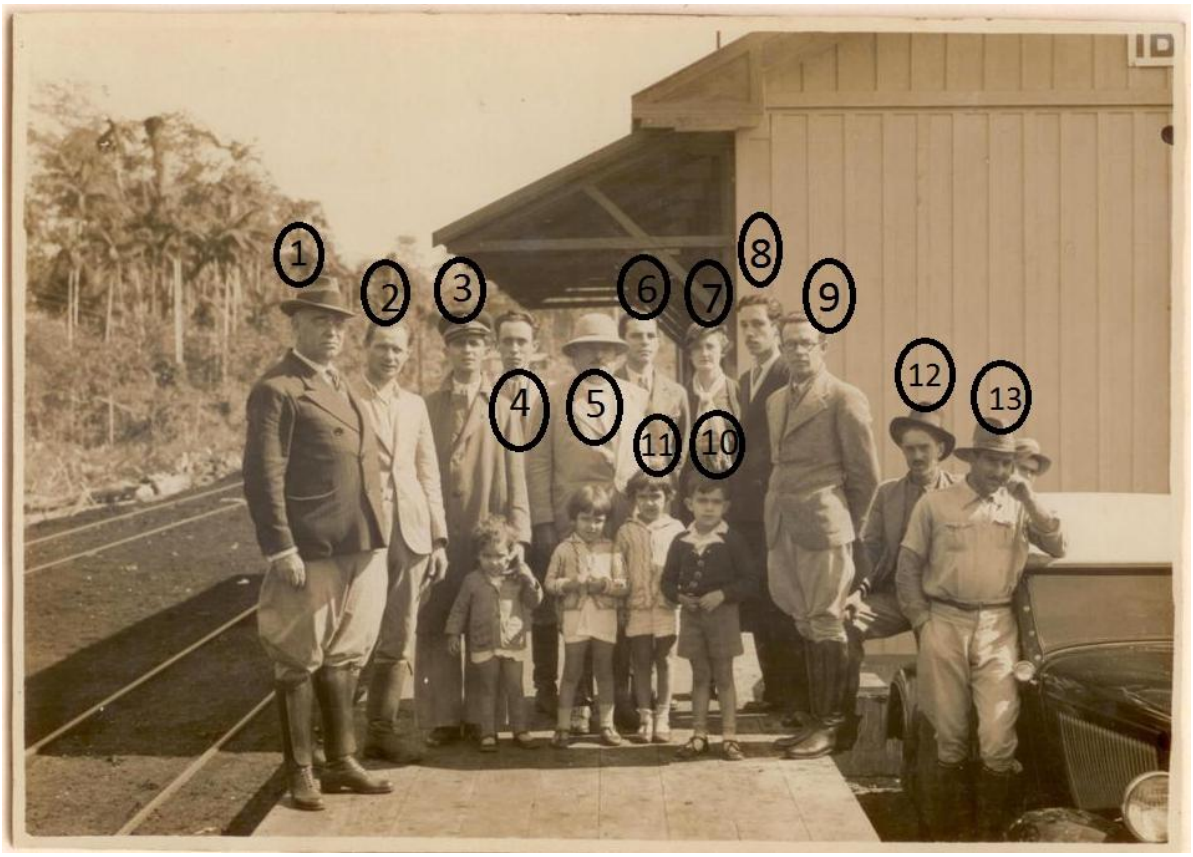
Sua esposa Lourdes lembrou das dificuldades que seu pai enfrentava quando os trens descarrilavam por esse motivo:

> Olha só, era terra embaixo da linha... [apontou para a fotografiaz]. No começo, você vê aqui, a estrada não era empedrada, daí os trens caíam muito. Na Serra Morena [hoje município de Uraí], pra lá de Jataizinho, o trem caía. Lembro que o meu pai teve que ficar um tempo lá porque eles [funcionários] tiveram que arrumar a estrada de ferro. Dia e noite embaixo de chuva, para conseguir levantar o trem. Depois disso começaram a colocar pedra na linha. E embarcavam essa pedra aqui em Ibiporã (LOZAMa, 2015).

6.5 IMAGEM CINCO

Conforme descrito no capítulo 4, a imagem cinco é a das autoridades presentes à inauguração da estação ferroviária (Figura 42). Pouca gente, pois Ibiporã ainda não existia como vila. Estavam somente as pessoas interessadas no início imediato do funcionamento do terminal ferroviário, que traria gente e riquezas à nova terra. Entre elas o sócio da Colonizadora Beltrão (Alexandre), o diretor da CTNP e também da Companhia Ferroviária (Willie Davids), e o dono do jornal da região (Puiggari Coutinho). A imagem permite visualizar com detalhe as vestimentas das autoridades e os dois trilhos próximos à estação (o de tráfego junto à plataforma e o de manobra, estacionamento ou reabastecimento de água e lenha, à esquerda). Na página seguinte o pesquisador traz o nome dos personagens que conseguiu identificar nos museus e junto aos pioneiros de Ibiporã, com a respectiva numeração na fotografia.

Figura 42 - Imagem cinco: autoridades e técnicos da Colonizadora Beltrão na inauguração de estação de Ibiporã – dia 15/07/1936



Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente José Juliani)
Fonte: Acervo da família de Alexandre Gutierrez Beltrão/ cedida por Eleonora Beltrão Barcik

1 - Humberto Puiggari Coutinho, jornalista e diretor do *Paraná-Norte*

2 - Vitor Veitas, agrimensor do Escritório Técnico e Colonizadora Beltrão

3 - Agente da estação recém-criada

4 - Armando Carvalho, funcionário escritório Beltrão

5 - Willie Brabazon da Fonseca Davids, diretor da CTNP e prefeito de Londrina

6 - Alexandre Gutierrez Beltrão, engenheiro e sócio da Colonizadora Beltrão

7 - Cornélia de Castro Beltrão, esposa de Alexandre

8 - Raul Carvalho, agrimensor do escritório Beltrão

9 - Ulysses Medeiros – engenheiro do escritório Beltrão e cunhado de Alexandre

10 - Lauro de Castro Beltrão, filho de Alexandre e Cornélia Beltrão

11 - Jane Carvalho, filha de Raul Carvalho

12 e 13 - Motoristas das autoridades (não identificados). Havia três carros estacionados.

Como se trata de uma cena posada, na qual os personagens se prepararam para ser fotografados e tinham uma intencionalidade ao registrá-la para depois propagá-la aos futuros interessados na compra de terras no município que ainda se projetava, a análise iconológica feita considerou esse "conteúdo intrínseco" (PANOFSKY, 2009) que a fotografia não exibe no seu campo iconográfico. Foi o tipo de imagem a que o pesquisador ficou atento a essas mensagens implícitas para compreender seu significado, ou seja, às "entrelinhas" da fotografia, conforme descreve Burke (2004, p. 238).

O registro das autoridades era de interesse da Colonizadora Beltrão e segue um ritual que a CTNP também cumpria nos demais acontecimentos nas cidades por ela colonizadas: fotografias que anunciassem a construção de infraestrutura (como a ferrovia, estradas, escolas, hospitais e demais prédios públicos), que demonstrassem a seriedade e prosperidade de seus empreendimentos e também a fertilidade das terras vermelhas, visando atrair compradores ao Norte do Paraná. Após produzir as imagens, a CTNP colocava o seu poderio de propaganda a serviço do projeto imobiliário que idealizou, fazendo-as publicar no jornal *Paraná-Norte,* que, segundo Arias Neto (1998, p. 14), "atuava como porta-voz dos interesses da companhia". O jornal também circulava nos trens, ônibus, hotéis e

> casas comerciais e bancárias de alguns estados, como ênfase no estado de São Paulo que, além de ser o mais próximo do Paraná, era o que reunia mais pessoas com recursos suficientes para comprar um terreno urbano ou um lote rural do empreendimento (BONI; SATO, 2009, p. 261).

O *Paraná-Norte*, segundo Boni e Sato (2009, p. 261) era "praticamente financiado pela CTNP, que além da publicidade disfarçada em forma de reportagem [...] fazia publicidade explícita na última página". Mas a companhia também utilizava amplamente a fotografia nos panfletos publicitários que confeccionava e distribuía a vários estados e países por meio de agenciadores de terra que espalhou e que atuavam principalmente em São Paulo, Minas Gerais e Bahia. "Contudo, para atestar a veracidade dos escritos, [a CTNP] muniu seus agenciadores com alguns fotográficos" (BONI; SATO, 2009, p. 245).

Ao ser indagado sobre a sua família nesta imagem, com as mesmas roupas vistas em fotografia de outra data, da figueira na chácara, com o seu tio Francisco (apresentada no capítulo 3), Lauro Beltrão (2015) comentou que a repetição no vestuário ocorria em razão da situação do país da época. "O Brasil era mais pobre, ninguém tinha muito o que vestir. Por isso é a mesma roupa". Em seguida, analisou os calçados dos homens, a vestimenta, a origem e posição socioeconômica dos personagens. As calças largas que aparentam ser bombachas e as botas, que vemos na fotografia usadas por Puiggari Coutinho (nº 1) e Ulysses Medeiros (nº 9) parecem ser influência do período da ditadura Vargas (Getúlio Vargas se vestia dessa maneira), porém Coutinho era paulista e Medeiros, paranaense. Lauro Beltrão diz que a influência é inglesa e a perneira, utilizada para proteger as pernas de picadas de animais.

> Os ingleses sabiamente já adotavam e nós aprendemos com eles que bota é fechada e para caminhar com bota você não tem muita flexibilidade. E a da foto é uma perneira com fivelas, [com ela] você protegia do joelho até o tornozelo, e no tornozelo usavam um sapatão, tipo sapato de cano alto. Porque aí o andar fica mais fácil e a proteção era contínua. Já com uma bota você não consegue andar no mato, cansa logo, porque é muito dura. Então, todos os ingleses usavam perneira, uma coisa que aprendemos com eles e passamos a usar também. Mas meu pai não usava perneira, ele nunca deixou de usar calça, paletó e gravata, mesmo dentro do mato. Muito poucas vezes eu vi meu pai sem camisa, porque ele era da tradição portuguesa e francesa [nascido em Florianópolis], e na época todo mundo usava chapéu. Os ingleses usavam camisas abertas e isso aí era tradição da Índia e da África [onde mantiveram colônias]. Mas meu pai era um homem vindo do Rio de Janeiro e de Curitiba e sempre manteve o paletó em todas circunstâncias (BELTRÃO, 2015).

O paletó não era traje de festa, mas de trabalho, argumenta Lauro. "Meu pai não está com roupa de festa, a única coisa que se tem de festa aqui é o chapéu da minha mãe, que em todas as reuniões sociais as mulheres usavam. Mas era obrigatório usar chapéu, tanto para o homem quanto para a mulher" (BELTRÃO, 2015).

> Você nunca vai encontrar uma fotografia de meu pai de blusão, era sempre de casaco e paletó, assim como 'o hábito faz o monge'. Ele sempre era muito respeitado, tanto que sempre foi o 'doutor Beltrão'. Ninguém chamava de forma

> diferente... Então tinha que usar paletó e gravata mesmo. Já o meu tio Ulysses não usava sempre, mas aqui ele está de gravata (BELTRÃO, 2015).

Na sequência, o entrevistado foi identificando personagens que lhe eram familiares, como uma amiga de infância:

> Aqui na frente é a Jane, filha do Raul de Carvalho, ela foi uma de minhas primeiras amiguinhas e eu tinha muita relação com ela e tenho muita vontade de encontrá-la algum dia. O Raul era agrimensor do escritório de meu pai. Houve outros agrimensores aqui na região, como o Waldemar Hauer e que tem um parque industrial na saída de Londrina para Ibiporã com o nome dele. Aqui à esquerda, só de camisa, é o Vitor Veitas. Ele tinha vindo da Lituânia ou da Estônia [ex-repúblicas soviéticas]. E como havia uma certa confusão entre os termos topógrafo e agrimensor, ele era agrimensor, mas subordinado ao engenheiro. Engenheiro civil era de chamado doutor, porque era [graduação] superior. Como a engenharia civil tem uma disciplina chamada topografia agrimensora, então, por obrigação, os engenheiros civis coordenam os agrimensores (BELTRÃO, 2015).

Eleonora Beltrão já conhecia a imagem cinco, pois a mantém em uma moldura na chácara. Porém, como não conhecia a maioria dos personagens da fotografia, errou ao supor que Willie Davids e o jornalista Puiggari Coutinho fossem ingleses. “Esse aqui acho que é o Lord Lovat”, disse ela, apontando para Davids. Já as pessoas de seu círculo familiar, reconheceu com detalhes: “Aqui no canto [direito] é o tio Ulysses, casado com a irmã do meu pai, tia Estela, que morava em Londrina” (BARCIK, 2015).

Em conversa no dia seguinte à segunda entrevista, realizada dia 25 de fevereiro de 2015, Eleonora repassou ao pesquisador informações que não constam na gravação original. Situações como essa, de haver um depoimento após a gravação, são previstas por Thompson (1992, p. 264). Enquanto o gravador estiver ligado, diz, “é um pouco mais provável que as pessoas se mantenham dentro do assunto e que outros membros da família se mantenham afastados”. Mas “muito frequentemente, quando o gravador é desligado, alguns fatos adicionais extremamente significativos podem ser fornecidos” (THOMPSON, 1992, p. 264).

Eleonora Barcik esteve no dia seguinte no Museu Histórico de Ibiporã para buscar as fotografias de seu acervo, cedidas ao pesquisador para escaneamento. Como este estava procedendo a identificação, pediu à entrevistada que falasse mais sobre a imagem cinco (Figura 42). A narrativa da pioneira se manteve nos membros da família, com foco nas vestimentas:

> Olha como a minha mãe está linda nessa fotografia! Olha esse lenço, que chique!... O Lauro aqui de shortinho tinha cinco anos, pois como ele é de 1931 e essa foto é da inauguração em 36... E o meu pai aparece em várias fotos da época sempre com esse terno. É o mesmo da fotografia dele com meu tio Chico na frente da figueira na nossa chácara (BARCIK, 2015).

Sobre esse envolvimento afetivo ao rever uma fotografia com os familiares, Kossoy (2001, p. 100), diz que quando a pessoa vê a si mesma através dos velhos retratos nos álbuns, ela "se emociona, pois percebe que o tempo passou e a noção de passado se lhe torna de fato concreta". "Estamos envolvidos afetivamente com os conteúdos dessas imagens; elas nos dizem respeito e nos mostram como éramos, como eram nossos familiares e amigos (KOSSOY, 2001, p. 100).

Já João Ibrahim Zachêo, desconhecedor de quem seriam os personagens da imagem cinco, até por ter chegado à cidade em 1943, supôs serem os construtores da estação. O que lhe chamou a atenção foram as "botas longas" (na realidade, perneiras) e mangas compridas, na sua opinião como prevenção a picadas de insetos:

> O que a gente vê aqui é que naquele tempo os caras tavam com medo de pegar doença ou medo de mosquito. Olha o tamanho da bota desses aqui [apontou para as perneiras dos homens à esquerda]. Parece bota gaúcha. Tão tudo bem vestido, de manga comprida, porque naquela época devia ter muito mosquito por aqui, então eles já vieram preparados. Menos as criancinhas, que na foto estão de shortinho curto (ZACHÊO, 2016).

O pioneiro demonstrou saber que as calças e mangas longas eram um hábito da época. "A gente tem que ver também que naquela época não existia bermuda, como hoje, essas eram as roupas de trabalho deles. Usavam roupas compridas mesmo no calor". (ZACHÊO, 2016). A partir das roupas, José Ledo concluiu que os personagens da fotografia eram "pessoas estudadas", gente que quando chegava à cidade chamava atenção. "Naquele tempo as nossas roupas eram desse jeito simplesinho, então quando chegava esse pessoal aqui na cidade [apontou para a imagem] a gente ficava comentando, porque a gente era da roça e achava bonito" (LEDO, 2016). Mas fez questão de enfatizar a importância dos trabalhadores de apoio no canto da imagem cinco [motoristas ou encarregados] e os peões, que normalmente não apareciam nos retratos, devido à classe social.

> Todos eles da fotografia é igual a você [disse, dirigindo-se ao pesquisador], você hoje tá fazendo um serviço de estudo, mas você precisa de uma pessoa pra te ajudar, então quando você arruma uma pessoa pra te ajudar é um homem, uma pessoa mais simples do que você. Esses aqui do canto [direito] podiam ser o motorista ou algum cara de serviço, que nem o seo Arlindo [Evaristo Gonzaga] mesmo. Ele era um homem de pouca coisa, não andava muito bem vestido, mas era um homem que andava junto com essa gente assim. Mas os outros que eram trabalhador..., que eram os roçador, os picador [abridores de mata] não iam estar aí, não [nesta fotografia] (LEDO, 2016).

6.6 IMAGEM SEIS

Figura 43 - Imagem seis: Plataforma repleta de pessoas esperando o trem - 1946

Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente Massatoshi Rondem)
Fonte: Acervo do Museu Histórico e Artes de Ibiporã (MHAI)

Essa fotografia já é da década de 1940 (datada de 1946) e é uma das seis semelhantes, tomadas entre 1945 e 1946, que podem ser de autoria do fotógrafo pioneiro de Ibiporã, Massatoshi Rondem. No entanto, não estão identificadas e as originais podem ter se perdido, informou a filha de Massatoshi, Aparecida Rondem, conhecida na cidade como Cidinha, que seguiu o ofício do pai e mantém uma loja de artigos fotográficos (Foto Moderno) na Rua Padre Vitoriano Valente, no Centro. “Eram tantas fotos e acho que essas antigas se perderam nas mudanças que tivemos”, lamentou Cidinha. Seu pai, Massatoshi, chegou a Ibiporã antes de 1941, segundo informou a entrevistada Aparecida Pelisson: “Quando chegamos aqui, em 1941, ele já estava na cidade e era muito conhecido. O Massatoshi foi meu compadre” (PELISSON, 2016).

Ao observar na imagem seis as pessoas na plataforma, Aparecida lembrou de seus passeios na estação aos domingos, quando era solteira. Conta que lavavam a louça do almoço “correndo” e se arrumavam para ir à estação ver o trem chegar. Lá passavam horas conversando.

> A gente vê aqui o povo que descia da cidade. Nós também... o nosso passeio era na estação. Descíamos lá para esperar o trem passar. Ele vinha do lado de lá [apontou para a direção de Ourinhos-SP], umas duas horas, duas e meia [da tarde]. Eu lembro bem porque a gente lavava a louça do almoço depressa nos domingos, ia se arrumar e juntava com as irmãs do meu marido, a para descer lá na estação ver o trem. Eu ia com essas minhas cunhadas, a Desolina, a Maria e a Sophia, que depois casou com o Gastão [Gastón] Botti, que foi sócio do meu marido por 40 anos na nossa loja de tecidos [Casa União]. Lá na estação a gente ficava conversando, passeando. Era um tempo bom... (PELISSON, 2016).

Quando se refere a "um tempo bom", apesar da falta de opções na época, Aparecida na realidade está recordando de sua mocidade, da qual os idosos geralmente têm saudade. Mas não se engana ao admitir a pobreza da cidade nos anos 1940 e a simploriedade dos habitantes (entre os quais se incluiu), que se conformavam em ir à tosca estação como forma de lazer:

> Ficava cheio de gente, porque não tinha onde ir. Então todo mundo descia lá na estação ver o trem passar. Aqui era muito pobre, muito pobrezinha a cidade, então a gente ia lá ver o trem de passageiros. Achava que era um passeio gostoso, porque não tinha outro lugar [para ir], né? (PELISSON, 2011) .

Perguntada se ia com o marido ao local, quando eram namorados, Aparecida informou que Orlando Pelisson nunca ia porque tinha que abrir o bar da família também aos domingos. "Ele não podia sair, coitado... Então era só nós que íamos, as moças, mas quando eu era solteira. Depois de casada não fui mais, tinha muitas coisas para fazer (PELISSON, 2016).

A imagem seis (Figura 43) exibe muitas crianças e adultos na plataforma aguardando o trem. Uns na fila pedindo informações ou comprando bilhetes para embarcar, outros só esperando, passando o tempo e ainda as crianças acompanhando os pais e um garoto de prontidão para carregar as malas dos passageiros que chegassem, a fim de ganhar uma gorjeta. O pioneiro Ramon Lozam afirmou em uma entrevista em 2012, ser o menino de bermuda escura e camisa branca no centro da fotografia, pois fazia esse trabalho para ajudar nas despesas da família. Ao olhar para a imagem, ampliada em um *banner* que compunha uma exposição referente à reinauguração da estação, em 27 de abril de 2012 (Figura 44), Lozam disse orgulhoso, apontando para o personagem: "Sou esse guri aqui da fotografia".

Figura 44 - Ramon Lozam com sua esposa Lourdes Sípoli na estação ferroviária de Ibiporã, dia 27/04/2012: "Sou esse guri aqui da fotografia"

Fotografia: Maurício Zubinski
Fonte: Acervo pessoal do pesquisador

Em 2013, em uma segunda entrevista na estação, durante café oferecido a pioneiros e ex-ferroviários residentes na cidade, a fotografia fez Ramon recordar das construções e estabelecimentos ao redor da estação, que para ele eram "lugares de pertencimento", os espaços "onde o sujeito se identifica" (AUGÉ, 1994, p. 52).

> Eu era moleque, tinha uns 14 anos e recebia os viajantes que chegavam na estação. Levava eles até na pensão da Dona Santa ou no Hotel Luso-Brasileiro, do pai do finado Antônio Jorge, que era um português. Depois o Silvano [Landiozo Nocheli] também montou o Hotel Ouro Verde, onde eu levava os viajantes. E tinha o bar do ponto da jardineira, que era o Bar do Sperandio [de Eugênio Sperandio], que foi meu padrinho de casamento. Era onde eu levava o pessoal para comer alguma coisa ou tomar um refrigerante. Levava os viajantes daqui da estação para irem pegar o ônibus pra Sertanópolis. Eram viajantes de São Paulo e de outros lugares que desciam aqui em Ibiporã para vender mercadoria. Então eu pegava a mala deles e ia até no bar do ponto ou na pensão. E não era ônibus naquela época, não! Era a jardineira do Garcia. Ela corria pra todo lado: pra Sertanópolis, Jataizinho, Primeiro de Maio. E naquele tempo não tinha nem estrada [asfalto]. Era um carreador (LOZAM, 2013).

Porém, como a memória é imprecisa e fugidia, as narrativas podem mudar quando cruzadas com outras fontes. Afinal, na fala dos sujeitos "reside um universo de possíveis", segundo Musse e Keara (2012): "Por isso, essas narrativas são oscilantes, marcadas pelos percalços do lembrar e do esquecer, dos não ditos, dos apagamentos e das recordações" (MUSSE; KEARA, 2012, p. 47). Na terceira vez em que foi entrevistado, dia 8 de setembro

de 2015, para o teste da fotografia como disparadora do gatilho da memória, Ramon Lozam forçou a vista para identificar os garotos e não demonstrou tanta certeza ser ele o menino da imagem seis:

> Não tô bem certo, mas acho que esse aqui era o meu irmão. Acho que não sou eu não. Nessa época eu já era mais grande, porque com 14 anos eu entrei na serraria e já não ficava mais na estação esperando viajante. Comecei a trabalhar na serraria ali do lado da linha, que chamava Queiroz Lugor [Queiroz & Lugô]. Fiquei lá até os 18 (LOZAMb, 2015).

A questão é que como chegou a Ibiporã em 1938, aos 11 anos, e a fotografia tem a anotação de ser de 1946, não poderia ser ele mesmo o garoto, pois já teria 19 anos. Mas ao recordar que passou a trabalhar na serraria, Lozam voltou a se emocionar com as memórias e "desfiou um rosário" de detalhes sobre esse ofício primitivo dos trabalhadores de Ibiporã, que na década de 1940 lidavam com derrubadas e o transporte de madeira bruta. Descreveu a largura das toras que eram derrubadas para virar madeira e serem embarcadas no trem.

> O que eu fazia lá? Eu fiz de tudo nesse mundo. Comecei de ajudante, com o seo Antônio Costa, depois fui plainista, fiz afiação de serra, fui foguista[71] e depois aprendi a guiar caminhão. Foi a pior desgraça a minha ter aprendido a guiar caminhão. Porque aí o pessoal falava 'a Ramona e o Ramon'. [Ramona era o apelido dos caminhões Ford na época]. Eu buscava as toras no mato e trazia de caminhão até a serraria para cortar a madeira e embarcar no trem pra São Paulo. Essa região nossa tinha tora de 3 metros que dava 6 metros cúbicos. Já pensou a grossura? Três pessoas não abraçavam a peroba. Esse jardim aqui [disse, referindo-se à praça central da cidade] tava cheio de peroba. Tinha também muito cedro e marfim. Depois que a madeira ficou difícil aqui começaram a ir buscar [toras] para lá de Jaguapitã e em Assaí (LOZAMb, 2015).

Retornando à análise da imagem seis, se Ramon cometeu um erro ao identificar pessoas em uma fotografia feita há 70 anos – o que é totalmente admissível devido à sua idade –, por outro lado o narrador-pioneiro premiou o pesquisador com recordações e novas informações evocadas ao olhar novamente para a imagem:

> Toda semana saía um trem daqui de Ibiporã com 15 vagões de madeira. Em volta da estação enchia de pilhas de madeira serrada, que colocavam na gôndola do trem para mandar pra São Paulo. Tinha um outro desvio aqui e ficava cheio de madeira em volta. E o trem que passava aqui era a Maria Fumaça, máquina tocada a lenha... Só depois é que surgiram essas locomotivas a óleo [diesel]. Olha, eu vou te falar, hein! Em Ibiporã eu deixei o meu couro aqui. Desde criança eu enfrentei muita coisa, viu! (LOZAMb, 2015).

[71] O "foguista" tinha a tarefa de colocar lenha na caldeira para o funcionamento das máquinas, função necessária também nas locomotivas a vapor, como era o caso da Maria Fumaça.

A vantagem da narrativa oral como forma de representação da história local e de como eram as dificuldades no passado é a emoção e naturalidade que vertem do discurso falado, principalmente dos menos escolarizados. Expressões espontâneas de Lozam como "eu deixei o meu couro aqui" para ilustrar que teve que trabalhar desde criança só são possíveis por meio da história oral, para a qual, o palavreado próprio do entrevistado, quando utilizado para intensificar sua fala, deve ser respeitado e mantido pelo pesquisador, conforme recomenda Meihy (1996).

De acordo com o autor, "o acervo fraseológico e a caracterização vocabular de quem contou a história deve permanecer indicado" (MEIHY, 1996, p. 58). Para ele, ao se transcrever uma entrevista, o autor deve corrigir vícios de linguagem e erros de gramática, porém manter as expressões "em dose suficiente para o leitor sentir o tipo da narrativa ou o sotaque [do entrevistado]". "O ideal é a manutenção do sentido intencional dado pelo narrador". (MEIHY, 1996, p. 58).

Essa riqueza vocabular e de sensações é característica da narração oral, mas ela é também sujeita a imprecisões, pois se trata de uma versão do fato por parte do depoente, um fragmento, uma recordação que pode até mesmo ser contestada. Porém, não deixa de ter validade para essa modalidade de pesquisas que utilizam a história oral como testemunho de uma época, já que como parte do método, posteriormente se compara e checa os dados com fotografias e outras fontes documentais para se evitar grandes distorções ou incoerências.

O filósofo Paul Ricouer (2010), em *Tempo e Narrativa*, aborda a riqueza das narrativas de ficção que buscam reconstituir o passado em contraposição ao passado histórico representado somente pela "prova documentária", no caso desta pesquisa, a fotografia. Ricouer (2010, p. 327) defende as possibilidades que a ficção histórica tem (no caso de filmes, um dos objetos de análise do autor), por ser uma narrativa "livre da imposição da prova documentária":

> É por meio de seu caráter quase histórico que a própria ficção pode exercer *a posteriori* sua função libertadora. O *quase-passado* da ficção torna-se assim o detector dos possíveis escondidos no *passado efetivo*. [...] Essa profunda afinidade entre o verossímil da pura ficção e as potencialidades não realizadas do passado histórico talvez explique, por sua vez, porque a liberação da ficção, das imposições da história – imposições resumidas na prova documentária – não constitui […] a última palavra no que concerne à liberdade da ficção (RICOEUR, 2010, p. 327 – grifos do autor).

Passando a outra entrevistada, Lourdes Sípoli, ao observar a imagem seis, disse ter identificado o seu pai na fotografia. Segundo ela, é o homem de chapéu branco no centro da imagem.

> Pela roupa, o rosto e como ele vivia ali na estação, para mim esse é o meu pai. É sim, é o meu pai, olha o chapeuzinho dele [repetiu, buscando se convencer]. Ele era o feitor, tomava conta da turma. A mercadoria, a comida que nós comíamos vinha toda de Ourinhos (SP). E o meu pai separava um tanto para cada família. Eram sete famílias na turma. E quem pagava era a rede [ferroviária] (LOZAMa, 2015).

Apesar de correr o risco de cometer o mesmo erro de seu esposo, ao tentar identificar um rosto em uma imagem feita há 70 anos, o que se pode depreender dessa atitude de Lourdes é que alguns entrevistados submetidos ao método tendem a buscar algo de familiar nas fotografias, mesmo que não haja. Ou queiram colaborar com o entrevistador, mesmo sem a convicção necessária ao observar as imagens.

Pelo conjunto de informações que traz (lugares identificados, personagens e a posição das pessoas aguardando o trem), a imagem seis provocou um disparo de memórias em João Ibrahim Zachêo. Por ter trabalhado na estação desde os seis anos, identificou-se com as crianças da fotografia (assim como ocorreu com Ramon Lozam) e com o intenso movimento que havia no local na década de 1940.

> Eu, com uns seis anos de idade, já comecei a ir na estação, inclusive vendendo mercadoria. Tinha um barzinho lá, do seo João Sanches, ele entregava as coisas para a gente vender no trem: salgadinho, coxinha, pastel. E tinha também o bar do seo [João] Barreto, que vendia mais laranja, banana e mexerica. Nós vendíamos quando chegavam os trens. Passavam aqui na época seis trens de passageiros por dia. Era muita gente (ZACHÊO, 2016).

Entre os produtos que se vendia na estação, Lauro Beltrão acrescentou que havia ainda bolo de milho e o famoso “bolinho de graxa, que era bem gorduroso”. “Em todas as estações tinha uma população que aparecia na hora da passagem do trem para vender algo. Eram muito regulares” (BELTRÃO, 2015). João Zachêo prosseguiu enumerando os trens que passavam diariamente:

> De manhã vinha o ‘misto’ [de carga e passageiros], depois, por volta de umas 10 horas, passava o Curitibano. E às 14 horas, o Ouro Verde, da Sorocabana, todos indo de Londrina pra São Paulo. E à tarde vinham outros três, só que no sentido São Paulo-Londrina. Vinha misto, o Ouro Verde e de tardezinha ou já à noite chegava Curitibano. O movimento era muito grande e o pessoal descia aqui na estação pra ir pra Sertanópolis ou outros lugares. Quem era de Sertanópolis também tinham que pegar o trem aqui (ZACHÊO, 2016).

De acordo com o pioneiro, quando começou a circular o trem Ouro Verde, da Estrada de Ferro Sorocabana, foi novidade, pois carregava mais pessoas e tinha vagões de 1ª e 2ª classe. O misto transportava passageiros somente nos últimos dois vagões e o "Curitibano" tinha cerca de oito vagões.

> O Ouro Verde vinha com uns 12, 13 vagões, só de passageiros. Tinha vagão de segunda e de primeira. Classe A e classe B, separados. E na 1ª tinha o restaurante, então as pessoas que quisessem ir jantar passavam no vagão da 1ª classe, que inclusive tinha poltronas mais estofadas. Já as outras, da 2ª classe, eram duronas, daquelas de madeira, mesmo assim estava sempre lotado [o trem]. Um trem carrega muita gente, por isso é que hoje nos países mais avançados só se usa a ferrovia [para viajar], em vez do ônibus. Mas no Brasil, né... Fazer o quê? (ZACHÊO, 2016).

Além de vendedor de frutas e salgados, Zachêo também carregava malas. Chegavam os viajantes e ele e outros garotos os conduziam a dois hotéis na Avenida Paraná, esquina com Rua José Bonifácio, próximos à atual agência do banco HSBC. Na imagem seis, o pioneiro identificou também uma construção branca, de alvenaria, que seria a "Pensão da Dona Santa", onde levava os passageiros. "Não dá pra ter certeza, mas a pensão ficava bem nessa esquina, na rua de cima da estação, onde hoje é a Praça Eugênio Sperandio", informou. Ao completar 12 anos, a partir de 1955, Zachêo (2016) viu diminuir o movimento de passageiros nos trens e mudou então seu local de trabalho. Foi ser engraxate próximo à rodoviária. "Acalmou bastante o movimento no trem, acho que porque a Viação Garcia começou a fazer a linha de ônibus até São Paulo", relatou, identificando o início da migração para o transporte rodoviário.

6.7 IMAGEM SETE

A fotografia a seguir é de 1946, época em que o trem era o principal meio de transporte local, tanto de carga, quanto de passageiros, pelo fato de que as estradas que ligavam municípios e povoados eram precárias e de terra. "O transporte (para os sítios) era precário, geralmente feito a cavalo, com mulas de carga ou algumas poucas carroças. Vinha por trem todo tipo de gêneros, como animais, mudas de plantas, sementes, ferramentas, roupas, móveis, etc.", afirma Bisotto (2008, p. 20). O pesquisador da UEM, Renato Rego (2012), que estudou o projeto de colonização e de exploração da ferrovia pelos ingleses, traz dados que sinalizam o "intenso" movimento ferroviário nos anos 1940, garantia de lucratividade para a companhia que operava a linha:

> A zona rural oferecia trabalho e prosperidade, e o transporte da colheita e dos passageiros garantia a rentabilidade do negócio ferroviário e os dividendos dos acionistas [da Cia. Ferroviária]. [...] As 14 locomotivas, 18 carros de passageiros, 73 vagões cobertos, 10 gôndolas com borda, 80 gôndolas simples e 22 gaiolas [para o transporte de animais] atestam o intenso movimento da ferrovia norte-paranaense no começo dos anos 1940 (REGO, 2012, p. 22).

A imagem sete, apresentada aos entrevistados, mostra a estação de madeira, o sino, uma pequena fila talvez para compra de passagens, gente na plataforma aguardando o trem e ao fundo, à direita, o armazém de cereais. Ao ver a imagem, João Tavares disse que seu avô ajudou a construir este armazém, chamado, segundo ele, "Armazém do Alfredinho" [talvez referência a um funcionário que lá trabalhava]. "Era para guardar mantimentos. Eu lembro que chamavam de 'saqueiro' o pessoal que trabalhava ali para carregar mercadoria para dentro do trem" (TAVARES, 2016). Segundo ele, para facilitar a vida dos ensacadores, havia uma prancha larga sobre a qual jogavam as sacas de arroz, feijão, café e milho. Depois a prancha era puxada para dentro dos vagões.

Figura 45 – Imagem sete: passageiros na plataforma da estação e ao fundo à direita armazém de cereais e mercadorias

Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente Massatoshi Rondem)
Fonte: Acervo do Museu Histórico e Artes de Ibiporã (MHAI)

João Ibrahim Zachêo identificou alguns pontos em comum nas imagens seis e sete: pessoas na plataforma comprando passagens, buscando mercadorias ou aguardando o trem.

> Nas duas [fotografias] o pessoal está esperando o trem chegar para viajar. Essa mulher aqui [indicou a de vestido claro na imagem sete], por exemplo, está onde ficava o guichê de compra de passagem. Mas a estação tinha a função também de receber e despachar mercadorias, geralmente na parte de trás, era tipo de um correio. E tinha também os telégrafos e uma pessoa encarregada de entregar ou despachar encomendas. Era bastante mercadoria que chegava e saía (ZACHÊO, 2016).

Ramon Lozam apontou nas imagens seis e sete uma casinha de madeira ao lado esquerdo da estação antiga, na qual residia a família do então chefe, João Barreto:

> O finado seo Barreto, chefe da estação, era amigão da gente. O seo Barreto e o seo Diógenes, que era mestre de linha, todos eles moravam ali perto da estação. Mas foi desmanchada essa casinha e foi feita uma casa de tijolo boa para o seo Barreto mais atrás (LOZAMb, 2015).

A "casa de tijolo" a que ele se refere está conservada e foi restaurada pela Prefeitura de Ibiporã na reforma de 2012 e hoje é a sede administrativa do Museu do Café, que funciona na antiga estação. Ramon também localizou na imagem sete a bilheteria de compra de passagens e o armazém de cereais e grãos, já em alvenaria, construído pela rede ferroviária para atender à produção agrícola crescente.

> Aqui onde estão essas pessoas era a bilheteria. E do lado tinha uma portinha onde guardavam as encomendas que chegavam ou que iam mandar para outra cidade. E lá atrás [ao fundo, à direita – apontou com o dedo] está o armazém. Era onde guardavam os cereais, café, essas coisas. Era o armazém da AGEF[72] (LOZAMb, 2015).

João Zachêo também mencionou o armazém de alvenaria da rede, mas lembrou de armazéns particulares na rua de cima da estação, que recebiam a produção de agricultores de Sertanópolis e outros municípios.

> Nessa foto já tinha o armazém de alvenaria, bem mais novo que a estação. É onde o pessoal deixava mercadoria. Às vezes não tinham vagões disponíveis, então deixavam tudo dentro do armazém, que pertencia à rede [ferroviária]. Era um armazém de mais de 400 metros quadrados. Guardavam principalmente feijão, milho, café... produtos de lavoura branca [cereais]. Era o que dava aqui na época; muito milho e feijão. Chegava época que isso ficava lotado. E colada na estação a gente vê pela foto que tem uma espécie de tulha de madeira, que acho que era para guardarem ferramentas ou mercadorias (ZACHÊO, 2016).

---

[72] AGEF - Armazéns Gerais Ferroviários S.A., empresa que operava os armazéns da Rede Ferroviária.

Lauro Beltrão foi outro que deparou com a imagem do armazém ao lado da estação na imagem sete (Figura 45). Lembrou do processo de beneficiamento e armazenamento dos grãos que se fazia nas cidades para o embarque no trem.

> Outra coisa que talvez esteja sendo esquecida é que o café demorava três anos para produzir e essas cidades iam se formando. E as primeiras indústrias que havia aqui eram as serrarias e as máquinas de beneficiamento de café, arroz e milho. Então as cidades tinham o papel de posto, mas também papel de uma industrialização simples, de descascar o café e limpar o arroz. (BELTRÃO, 2015).

Segundo ele, quase toda a produção de cereais e café era transportada pelo trem. "Se falava muito dos passageiros, mas de certo modo eles eram secundários". Os trens de carga tinham mais frequência e eram a principal razão de ser da ferrovia, na sua avaliação. "Eles levavam o milho, o feijão, o arroz. [Praticamente] toda a produção agrícola do Norte do Paraná ia pelo trem, porque as estradas eram péssimas e o custo seria muito grande. Por isso, posso deduzir que todo o café também era levado pelo trem" (BELTRÃO, 2015).

De acordo com Lauro, o café transportado para ser exportado já ia beneficiado. "Quando se fala hoje em industrialização, convém lembrar que essa industrialização quase artesanal, mas que era muito complexa e interessante, se fazia ao mesmo tempo em que o café era produzido" (BELTRÃO, 2015). Lauro reclamou, porém, que todo esse processo de beneficiamento, gerador de mão-de-obra nas cidades, "foi esquecido, destruído" por políticas governamentais[73] que, segundo ele, representaram um golpe na cultura cafeeira e na economia norte-paranaense. De acordo com o pioneiro, "os armazéns funcionavam como satélites da estrada de ferro", mas perderam a razão de existir em função do desincentivo à produção de café e ao abandono dos prédios pelo governo federal.

> Tudo isso foi destruído, assim como foram destruídos todos os armazéns do Instituto Brasileiro do Café [IBC], que funcionavam como satélites da estrada de ferro. A estrada de ferro só tinha sentido e também os armazéns de café porque eles eram conjugados. Então, feita a estrada de ferro, plantava-se o café e dali a pouco [se fazia] o armazém para o café beneficiado, ao lado da estação ferroviária. E isso era em todas as cidades. Tanto que nos 60, um órgão internacional, se não me engano foi o Banco Mundial, classificou os armazéns do IBC como a maior rede de armazenamento de cereais do mundo. Por isso, um dos crimes, umas das espoliações contra o Norte do Paraná, foi a liquidação do IBC e dos seus armazéns todos, que viraram coisa nenhuma (BELTRÃO, 2015).

---

[73] Políticas do governo federal de desincentivo ao plantio de café, que resultaram em erradicação de grandes extensões de cafezais nas décadas de 1960 e 1970 e culminaram na queda da renda e em forte êxodo rural no Norte do Paraná.

Um dos elementos na imagem sete é o antigo guichê de compra de passagens. Ao identificá-lo na fotografia, José Ledo lembrou da preferência pelo trem, por oferecer passagens mais baratas que o ônibus na década de 1940. “Nós vínhamos aqui em Ibiporã pegar o trem [para isso caminhavam cerca de 4 quilômetros] porque o ônibus naquele tempo era o dobro [do preço] da passagem do trem” (LEDO, 2016). Ele exemplifica que o preço para vir de ônibus só do seu sítio até Ibiporã era o correspondente à passagem do trem de Ibiporã a Londrina, ida e volta. João Tavares também mencionou o transporte mais barato pelo trem, mas no sentido São Paulo-Ibiporã (transportava carros para vender aqui). Porém, quando o trem ia carregado de volta para a capital paulista o valor do frete aumentava.

> Quando eu comecei a buscar veículos em São Paulo, era muito difícil porque a estrada era ruim. Até que eu descobri que para trazer no trem era barato. Eu montei uma garagem lá em São Paulo, em frente à Estação da Luz. Já faz mais de 40 anos isso. Os carros eram Ford, Beneford, Citröen, Morris. Eu descobri que no trem, para trazer... vamos supor que eu gastasse seis reais de gasolina de São Paulo até aqui; no trem ficava mais barato do que a gasolina. E ainda não tinha o risco da estrada, nem precisava gastar com motorista. E aí passou bastante tempo, eu inventei de levar carro daqui pra São Paulo. [...] Eu fui na estação conversar com o pessoal e me falaram o preço, que era um absurdo! Daí um cara me explicou que antes era barato trazer veículos pra cá porque os lastros [dos vagões] vinham todos vazios, para buscar madeira aqui no Paraná. Já na hora de voltar, como voltavam cheios, era mais caro [risos] (TAVARES, 2016).

Ao observar a terra em volta da tosca estação e a simplicidade da roupa das pessoas na fotografia (Figura 45), Aparecida Pelisson (2016) não conteve suas queixas àquele tempo difícil que viveu, com pouca infraestrutura e voltou a criticar as ruas de terra. “A gente morava na avenida e quando vinha carro levantava uma poeira! Era triste... Nossa, como era triste aqui aquele tempo!”, reafirmou. A reação que a fotografia provocou em sua mente gerou um efeito de “interpretante energético”, como descreve Peirce (SANTAELLA, 1983, p. 61). Ou seja, levou a uma “ação concreta de resposta ao signo” (no caso, a fotografia) por parte da receptora ou intérprete da mensagem (a entrevistada). Neste caso, a imagem desencadeou uma ação de repulsa e crítica à precariedade dos anos 1940 em Ibiporã, que não traz saudade à pioneira.

Suas memórias vividas foram mais fortes do que a informação da fotografia, por isso dominaram o discurso. Como diz Halbwachs (1990, p. 60), “não e na história aprendida”, mas “na história vivida que se apóia a nossa memória”. Por essa razão, quando o pesquisador a perguntou sobre a compra de passagens e viagens de trem, para estimular comentários relativos à figura 45, a pioneira, dominada pelas memórias pessoais, voltou a dirigir a resposta para a dureza que viveu. Por pelo menos quatro vezes mencionou sentimento de tristeza e

sofrimento em relação aos seus primeiros anos na cidade: “Nossa Senhora... Não é fácil, não, viu! Eu sofri bastante” (PELISSON, 2016). Observe como se encaminhou o comentário dela sobre a imagem sete:

> Fui algumas vezes de trem para Londrina, quando dava, aos domingos, e outras para Jacarezinho. Mas andar de trem a gente não andou muito, não. Naquele tempo não tinha nada, nada mesmo, era só serviço, serviço, a gente trabalhava, trabalhava... Como a gente trabalhava! Eu sou muito doente de coluna, o meu médico mesmo fala, porque eu trabalhava muito. Olha, eu rachava um monte de lenha porque tinha que ferver a água do tambor para matar porco no fundo do quintal. Carregava na cabeça lata de 20 litros porque o nosso poço tinha pouquinha água. Então tínhamos que buscar na Dona Delfina. E para tudo a gente precisava de água, para lavar a casa... E naquele tempo não tinha calçada, a rua era terra. E tinha muito movimento aqui na avenida. Aí passava um carro, aquele pó vinha tudo pra dentro de casa... [balançou a cabeça, com expressão de desolação]. Tudo era difícil. Por isso que eu digo para as pessoas como era duro. Hoje o povo tem moleza e ainda reclama. (PELISSON, 2016).

6.8 IMAGEM OITO

A imagem oito, datada de 1946, mostra a plataforma abarrotada de caixas aguardando o embarque no trem, cena que se repetia diariamente, segundo os entrevistados. “A pequena estação ferroviária, que era de madeira, já não comportava mais os passageiros que ali se aglomeravam e as mercadorias que se amontoavam”, diz Bisotto (2008, p. 69). Diante da situação, em 1952 “a Prefeitura encaminhou pedidos à Rede Ferroviária, solicitando a construção de outra estação, um prédio de alvenaria. Construção que foi feita somente alguns anos mais tarde” (BISOTTO 2008, p. 69). A empresa que operava a estação na época era a Rede Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC).

Observando a imagem oito, a pergunta feita a todos os entrevistados era o que haveria nessas caixas amontoadas do lado de fora da estação? De acordo com João Zachêo, que frequentava diariamente o espaço, normalmente eram utensílios de cozinha, equipamentos e alimentos industrializados em geral, encomendados principalmente de São Paulo.

> Nessa época tinha aqui em Ibiporã uns 10, 12 comerciantes, se tivesse. E eles mandavam comprar mercadorias em São Paulo, coisas industrializadas que não se produzia aqui e não havia nem em Londrina. Então tinha que vir de fora. E vinham em caixas para não quebrar no trem. Utensílios de cozinha, coisas de vidro, ferramentas, produtos e alimentos enlatados. E essas caixas estão para fora porque foram descarregadas ou estão aguardando o trem chegar. (ZACHÊO, 2016).

Figura 46 – Imagem oito: muitas caixas e mantimentos na estação aguardando ser embarcados no trem – 1946

Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente Massatoshi Rondem)
Fonte: Acervo do Museu Histórico e Artes de Ibiporã (MHAI)

As caixas empilhadas fizeram José Bonfim Ledo lembrar das compras que as famílias vinham fazer em Ibiporã – que nos anos 1950 era mais desenvolvida que as cidades vizinhas – e levavam de trem para os seus domicílios.

> Vamos dar um exemplo: Você comprava nos Moya [Casa Moya, de secos e molhados] mercadoria pra levar pra Jataizinho. Então na hora que chegava o trem, isso aqui [apontou para a fotografia] era tipo de uma caixa que nem tem nos mercados pra levar sacos de farinha, macarrão esses tipos de coisas. Quando o trem chegava, ele tinha um vagão que era somente pra carregar esse tipo de mercadoria das pessoas, que nem tem nos ônibus. O pessoal do trem entregava um bilhetinho pra depois a pessoa poder pegar as coisas. E como tinha passageiro pobre naquele tempo, o trem facilitava a vida deles. Mas de que jeito? Você vinha, por exemplo, aqui pra Ibiporã. Em Jataizinho não tinha nada. Mas aqui em Ibiporã tinha os Moya, os Lopes, então se comprava mercadoria, levava lá na estação ali o trem levava pra você. Chegava lá na estação de Uraí, o trem parava, tirava tudo pra fora e você pegava a sua mercadoria (LEDO).

As casas Moya e Lopes, os primeiros locais da cidade onde se vendeu gasolina, também foram mencionadas por João Tavares. “No começo aqui se comprava de litro, porque não tinha bomba. E quando vinham comprar gasolina, traziam um galão de 20 litros na Casa Moya e falavam: quero ‘20 litros de força’. Não se falava gasolina” (TAVARES, 201). Na década de 1940 é que surgiu a primeira bomba de gasolina de Ibiporã, na Casa Lopes.

> Era ali onde tem aquele ‘cobertinho’ até hoje [atual Shop Martins, na Avenida Paraná, 426]. Ali foi o primeiro posto de Ibiporã. Naquele tempo a bomba era na pá, tocada a mão, porque a energia [elétrica] era pouca. Daí pediam gasolina, que chamavam de petróleo, ou pediam óleo, que na verdade era um óleo cru, pois não era diesel ainda (TAVARES, 2016).

Eleonora Barcik reparou nos sacos aos pés da mulher e da menina na imagem oito. Nas viagens que presenciava, relatou que as pessoas não usavam malas. A maioria carregava a roupa em sacos:

> Era tudo amarrado e esse trem que passava aqui tinha um negócio assim, um guarda-mala corrido em cima das cabeças dos passageiros e todo mundo carregava as roupas e pertences amarrados num saco. Eles punham no chão, era tudo assim muito simples. Mala quase ninguém tinha, era saco mesmo que a gente via. Andavam com saco na cabeça, era comum ver (BARCIK, 2016).

Outro elemento que a imagem oito fez Eleonora lembrar era a função de correio que o trem desempenhava. Segundo ela, nos trens mistos, os penúltimos vagões vinham com passageiros e último era o correio. “Ele ficava bem atrás, fechadinho, não tinha janela, era menor que os outros e lembro que esse vagão de correio vinha assim balançando, rabiando...” (BARCIK, 2016). Seu irmão Lauro contou que na frente da chácara em que moravam, via sempre o trem diminuir de velocidade e o chefe [maquinista] jogar pela janela os pacotes de correspondência da família de seu pai, que vinham de Curitiba.

> Toda correspondência que vinha para Londrina e para essas cidades que estavam nascendo, quem fazia o papel de correio era o trem. Esse papel do trem tem sido esquecido e ele era tão importante quanto levar gente, porque telégrafo, que também havia, se usava excepcionalmente (BELTRÃO, 2015).

Ramon Lozam disse acreditar que dentro caixas estariam mercadorias pequenas “ou alguma mudancinha que vinha pelo trem”. Mas lembrou algo que nenhum dos outros mencionou: “Também transportavam peixe fresco, que vinha de São Paulo em caixas, para aos peixeiros venderem aqui”. (LOZAMb, 2015). Como o tema da imagem oito é o transporte, Ramon falou empolgado das carrocinhas que ficavam de prontidão atrás da estação para transportar mercadorias do trem aos comércios da cidade, para levar pessoas e produtos aos sítios ou trazer sacarias dos produtores até a estação. Segundo Lozam, o número de carroceiros chegava a 35.

> Olha: as carrocinhas carregavam aqui, nesse meio, entre a estação e o armazém [de alvenaria], que não está nessa foto. Aqui [o trem] entrava num desvio da linha e encostavam seis vagões ali para carregar mercadoria. E tinha o ponto de carrocinha

> aí que carregava os vagões. Eram 35 carrocinhas, uma combinada com a outra, tudo companheirada... [os trabalhadores]. E tinha serviço pra todo mundo! Elas carregavam milho, feijão e sacaria dos sítios e traziam pra estação. Ficavam ali onde hoje é o SERI [clube desativado localizado na parte de cima da BR-369]. Ali tinha um bebedouro de cavalo e as carrocinhas ficavam paradas ali. Era até bonito de ver! (LOZAMb, 2015).

Entre os carroceiros havia um que se destacava na cidade, identificado como "Manguta", personagem folclórico que possuía um "carroção" de seis rodas puxado por quatro ou cinco animais. Fazia fretes maiores para os sitiantes, trazia cereais até a estação e a sua circulação pelas ruas era a atração da criançada.

> Os animais ficavam ali tranquilos, atrás da estação, bebendo água e ninguém mexia em nada não. Já que o assunto é carroça, tinha aqui um tal de "Manguta", esse era o nome do homem, Manguta, isso já faz uns 70 anos... Ele tinha um carroção, aquele carroção de quatro rodas, puxado por uns quatro ou cinco animais. E quando ele falava, os animais entendiam. Era comprido [o carroção], e ele falava, colocava e tirava o pé das correntes, virava a esquina, fazia as curvas, fazia tudo. Era muito famoso esse homem na época... Ele ia para o sítio, carregando muita coisa pesada. Fazia frete. Trazia feijão, arroz, café, etc. O pessoal do sítio chamava ele para fazer o frete até a cidade. Trazia para a estação e para os armazéns, porque naquele tempo não se falava em mercado. Na época, era no armazém onde se comprava as coisas, os alimentos. Aqui em frente [na BR-369], por exemplo, tinha um armazém (TAVARES, 2016).

José Bonfim Ledo também lembrou de "Manguta" e de "Dito Louco" (outro carroceiro), que avisavam sobre os dias que iria haver embarque de boi na estação.

> Encostava vagão ali na estação pra carregar porco e também boi. Tinha um trilho que era pra essa finalidade, pra carregar porco, vaca, até cavalo eles transportavam. Não sei se você conheceu o Dito Louco. Ele era carroceiro e muitas vezes iam chamar ele pra levar os animais [para os vagões] quando não tinha gente pra levar. E demorava pra isso acontecer, às vezes levava mais de mês. Os Moya, que tinham comércio, e os Lopes, ali onde hoje é a Casa Rosan [atual Shop Martins, na Avenida Paraná], eles informavam: olha, amanhã vai ter um vagão que vai transportar o gado que está preso. Nós era tudo mocinho, tudo caipira naquela época. Tinha o Manguta e o Dito Louco e tinha também outro senhor que eu não lembro o nome, que mexiam com carga, com esse negócio de cavalo... Então eles sabiam e passavam pra nós que dia que ia ser [o embarque dos animais] (LEDO, 2016).

6.9 IMAGEM NOVE

As imagens nove e dez fazem parte de um conjunto de fotografias que pertencem ao acervo de João Barreto Filho, filho de João Barreto, o agente que ficou por mais tempo na estação de Ibiporã, entre 1938 e 1965. Foram cedidas ao Museu de Ibiporã (MHAI) para digitalização e como a imagem nove veio rasgada (Figura 47), passou por um processo de

recuperação no local, porém, para não descaracterizá-la, o pesquisador procurou manter as marcas do tempo, como as dobras e a coloração do papel.

Figura 47 – Imagem nove: crianças e adultos em volta do trem em festa do dia 1º de maio. Década de 1940 (imagem recuperada digitalmente)

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Acervo pessoal de João Barreto Filho

Figura 48 – A mesma fotografia anterior em seu estado original

A fotografia da figura 47 é de um dia festivo, provavelmente a festa de 1º de maio (conforme se lê na placa na frente da locomotiva), que ocorria todos os anos em Ibiporã, com gente de todas as idades ao redor do trem de passageiros, em frente à estação de madeira. A pioneira Lourdes Semprebom diz que seus pais, de origem italiana, quase não deixavam as moças saírem de casa para passear. Já os rapazes iam à estação, tida também como local de paquera:

> Os homens, sabe onde que eles iam? Na estação, lá embaixo, ver o trem passar... Porque não tinha muita coisa pra fazer na cidade. Eles iam lá e sempre desciam pessoas diferentes, jovens diferentes. Então, era uma maneira também de paquerar (SEMPREBOM, 2013)[74].

Aparecida Peretti Pelisson relatou a mesma situação ao comentar essa fotografia e também a imagem seis: o passeio na estação era o que restava de atrativo para quem não podia ir às matinês dançantes em clube da cidade nos anos 1940. Havia também um cinema, mas segundo ela não era convidativo.

> Quando a gente chegou aqui para morar [1941] não tinha onde ir. Tinha um cinema, mas ninguém ia porque era muito pobrezinho[75]. Então não tinha nada, nada, nada para gente ir. Então aonde que as moças iam de domingo? Tinha o baile num clube ali em frente ao [Hospital] Santa Terezinha, que parece que era até o Zé [José] Vazzi que tomava conta. Eram matinês dançantes para quem gostava, como as minhas cunhadas. Inclusive meu marido ia lá, quando solteiro. Ele dançava divinamente... [disse, com expressão de admiração]. Mas eu não ia. Meus pais nunca aceitaram e eu também nunca fui "chegada" [a dançar]. Então, o nosso passeio era ir na estação ver o trem passar. Os casais de namorados e todo mundo ia lá (PELISSON, 2011).

Como lugar dessa "experiência vivida" (TUAN, 2013) pelos pioneiros, a estação foi lembrada como local de passeio dos namorados, de se conhecer gente nova, de ver quem chegava à cidade, de movimento de pessoas. Observou-se uma "identificação" deles com o local, uma "relação amistosa com o ambiente" (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 455). Até na época dos mais antigos, aqueles que vieram por volta de 1937 para derrubar mato, como Eugênio Fernandes e Batista Semprebom (citados no capítulo 5), a estação já representava ser esse ponto de encontro. "Dia de domingo, para a gente se encontrar ou para passar as horas, a gente ia assistir a chegada do trem. Às 4 da tarde ele chegava", relembra Semprebom (2011).

---

[74] SEMPREBOM, 2013 - Entrevista com Lourdes Semprebom concedida ao projeto *Contos e Causos*, no Museu Histórico de Ibiporã (MHAI). Ibiporã: 1 mar. 2013. (35min00s): gravação em vídeo.

[75] O primeiro cinema de Ibiporã chamava-se Cine Rex e funcionava numa casa de madeira, na Avenida André Sert.

Como opção para os jovens, além da estação, havia praticamente só a Igreja Matriz e a praça central, na época chamada de "jardim", onde ocorriam algumas festas e recados transmitidos pelo alto-falante para aproximar rapazes e moças. Por isso, a estação é onde podiam ver algum movimento "de fora".

A imagem do trem de passageiros no dia festivo na estação (Figura 47) fez Eleonora Barcik lembrar dos trens que passavam repletos de gente em frente à chácara da família, e que ela e outras crianças dançavam e cantavam no terreiro de café, acenando para a composição e recebiam aplauso dos passageiros.

> A gente montava nas férias encenações de teatro para apresentar quando o trem passava. A gente sabia os horários do trem de passageiros, então montávamos um palanque no terreirão para cantar e dançar, com flores, guirlandas, muito pano, muita fantasia... Quando a gente escutava o trem saindo da estação de Ibiporã [ouviam o apito] a gente montava todo o teatro e começava a dançar. Os passageiros vinham todos para o lado de cá do trem [para o lado da casa] e a gente ficava fazendo show para eles, achávamos lindo aquilo (risos). E ficávamos bolando outros espetáculos para os dias seguintes... Era a farra das férias, né. (BARCIK, 2015).

Na imagem nove, João Zachêo observou que as crianças estão em volta do trem porque está parado. Mas, segundo ele, era comum andarem pelos trilhos para subir ou descer do trem fora da plataforma, mesmo com a máquina soltando vapor. Na imagem, Zachêo (2016) comentou que o trem está parado no desvio, o trilho do meio, pois a "linha mestre" é a que passa junto à plataforma, indicou. "É um trem de passageiros. Só não está dando para ver se tem vagão de primeira e de segunda classe".

Também chamou a atenção de Ramon Lozam o trem parado no trilho do meio. "Olha, esse desvio aqui no meio era para passarem os trens que vinham de São Paulo, como esse aqui. E é um trem de passageiro, com quatro vagões, parece" (LOZAMb, 2015). Já o trem que vinha de Maringá, segundo ele, passava junto à plataforma (à esquerda), e se cruzavam em Ibiporã. "Chamavam de P1 e P2. O P1 vinha do lado de São Paulo [em direção a Londrina] e passava no [trilho do] meio. E o P2 vinha de Maringá indo pra Ourinhos", explicou. O de São Paulo era chamado Ouro Verde, da Estrada Sorocabana, e fazia baldeação em Ourinhos com uma outra linha.

Lourdes Sípoli, ao observar a imagem nove, estranhou dezenas de crianças em volta do trem. "Isso aqui tá parecendo um trem de passeio. É sim, de passeio. Dia 1º de maio eles deixavam as pessoas fazerem um passeio e não cobravam nada" (LOZAMa 2015). José Bonfim Ledo confirmou:

> Esse aí era um trem que vinha sempre para fazer um passeio. Por exemplo, quem queria ir pra Londrina ver o movimento lá entrava na estação e enchia [o trem]. Era um passeio. Existia um trem somente pra transportar esse tipo de gente, a maior parte do povo ficava em volta. Nós mesmos, vínhamos em quatro, cinco pessoas para fazer essa visita, principalmente em dia de sábado, dia santo ou dia de comemorar. A gente vinha pra assistir. Quando o trem chegava... era aquela máquina toda enfeitada! Podia ter tirado uma fotografia, mas eu não tinha [máquina]. Que momento bonito na hora dele sair. Soava aquele apito que até hoje parece que tá na minha cabeça! (LEDO, 2016).

Já nos dias normais de movimento nenhuma criança podia ficar perto dos trilhos. Lourdes Lozam conta que quando moravam nas "turmas" à margem da linha, sua mãe tinha muito medo de acidente, por isso recolhia as crianças no pátio. Indagada sobre acidentes com o trem, diz não ter visto nenhum próximo de sua casa. O único de que se lembrou foi o de 1944 na "Estrada Velha para Londrina", a Estrada dos Pioneiros.

> Esse aconteceu no dia 26 de abril. O ano eu não sei quando foi. Foi um dia muito triste para Ibiporã. Morreu muita gente da cidade. O trem pegou um ônibus da [Viação] Garcia que estava indo para Londrina quando ele atravessou a linha na altura da Estrada Velha. Foi triste... (LOZAMa, 2015).

O acidente ao qual a pioneira se refere aconteceu mesmo dia 26 de abril, em 1944, quando morreram no local 13 passageiros do ônibus e 27 ficaram feridos, conforme reportagem publicada no *Paraná-Norte*, na edição de 30 de abril de 1944. Sob o título "O lamentável desastre ocorrido na estrada de Ibiporã a Londrina", a matéria (aqui transcrita com a ortografia original) informa que o ônibus foi apanhado pela locomotiva e alertava o fato de o cruzamento ser "extremamente perigoso":

> O onibus corria com destino a Londrina, e nele viajavam 41 passageiros, No quilometro quatro, entre Ibiporã e Londrina, a rodovia cruza a ferrovia creando uma passagem extremamente perigosa, pois que exígua é a visão que as lavouras e a propria topografia do terreno permitem aos condutores de veiculos. Assim sendo, não foi a aproximação do Trem Extra Carga pressentida pelo chofer João Alberto Giasanti. E quando o onibus que ele conduzia cruzava a linha, foi apanhado pela locomotiva do comboio. A pesada maquina da S.P.P., apanhando o onibus pela parte trazeira, arrastou-o cerca de 15 metros, deixando-o quasi inteiramente destroçado. (O LAMENTÁVEL ..., 1944, p. 1).

Jorge Cernev (1995) relata que a partir daquele acidente os motoristas de ônibus tiveram que redobrar os cuidados nos cruzamentos com a linha, para evitar colisões.

> Foram determinadas rigorosas instruções para a transposição das linhas de trem, transformando-as em um verdadeiro ritual que se repetia seguidas vezes numa curta viagem. Chegando a aproximadamente 5 a 10 metros da linha o motorista parava o ônibus (geralmente superlotado) e o cobrador interrompia sua tarefa [...] descia do veículo e caminhava até os trilhos: olhava atentamente para os dois lados, aguçando

> os ouvidos para se certificar de que não havia nenhum combio. Só depois é que dava o sinal com o braço para o motorista que, movimentando o ônibus atravessava a linha, parando em seguida para apanhar o cobrador. Quanto ao trem, antes de cada passagem de nível havia uma placa [...] 'apite', avisando o maquinista para dar o sinal sonoro. (CERNEV, 1995, p. 234).

6.10 IMAGEM DEZ

Figura 49 – Imagem dez: nova estação em fase final de construção, entre 1952 e 1954. O ano é incerto

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Acervo pessoal de João Barreto Filho

A fotografia a seguir (Figura 49) mostra a nova estação de alvenaria construída após 1952, ano em que o prefeito Ronat Walter Sodré solicitou à rede que operava a linha (RVPSC) a construção um prédio maior para substituir a de madeira. O prédio permanece até hoje conservado, mantendo a arquitetura original e os materiais com que foi construído, como as vigas de sustentação da cobertura e o madeiramento em peroba rosa. Ao descrever a construção, o livro *Espirais do tempo* (PARANÁ, 2006, p. 218) afirma que "merece destaque, na antiga plataforma de embarque e desembarque, a estrutura de sustentação, em madeira, da cobertura". O prédio foi tombado em 2001 pela Coordenadoria do Patrimônio Histórico do Estado.

Após o tombamento, a Prefeitura de Ibiporã solicitou ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) a cessão do prédio, que estava deteriorado e abandonado após sua desativação, para transformá-lo em um espaço de memória. Obteve recursos federais para a restauração e reforma, que ocorreu entre 2010 e 2012, e devolveu-o à população como o Museu do Café, espaço atual de visitação turística, pesquisa histórica e projetos pedagógicos.

Ao visualizar o prédio de alvenaria, com três homens e dois garotos encostados na parede, Lourdes Sípoli recordou que nessa época o chefe da estação era João Barreto, conhecido de sua família, pois moravam muito próximos. Falou também do irmão dela que trabalhou como telegrafista:

> O seo João Barreto parece ser esse homem da fotografia [apontou para o fardado, 3º a partir da esquerda], porque ele era moreno. Nessa época [década de 50] morávamos na rua pra baixo da linha, ali onde hoje tem um bar, na primeira casa da rua [São Vicente de Paulo]. Moramos ali muitos anos e conhecíamos toda a família do senhor João Barreto, que era o agente da estação. Depois, em 1963, mudamos para essa casa aqui na avenida [também perto da estação], onde moramos até hoje. Naquele tempo isso era chão [hoje é a Avenida Mário de Menezes – trecho urbano da BR-369]. Outra coisa que eu lembro dessa estação aí é que nesse tempo eu tinha um irmão, o Valdemar Sípoli, que trabalhava na estação. Ele era conferente e telegrafista. Naquele tempo [década de 1950], a função do telegrafista era muito importante, porque ninguém ainda tinha telefone (LOZAMa, 2015).

João Rodrigues Tavares (2016) comentou que via a comunicação entre as estações sendo feita pelo telégrafo. “Entrava-se em contato com as outras estações por telégrafo, para não coincidir dois trens [na linha]. Você vê? Até isso era difícil, né?”, observou. “A gente via aquele negocinho que batia assim [fez gestos com as mãos e imitou o som]: pipipipi... Fazia som, mas lá do outro lado saíam letras. Não sei como funcionava aquilo. Era telegrama que chamavam” (TAVARES, 2016). Além da comunicação entre as estações, o telégrafo também servia para informar as pessoas sobre fatos urgentes.

> Sobre essa história de mandarem uma mensagem pelo trem, o povo comentava que quando tinham que mandar algum aviso para uma pessoa de longe, quando morria alguém de acidente ou quando precisavam de coisa urgente, dizem que mandavam pela estação, por telegrama. Eu não sei bem como faziam, mas sei que auxiliava nessa parte também, porque na época não tinha outra forma de comunicação. Rádio mesmo quase não tinha [na cidade]. Nós fomos ver rádio quando eu já tinha 13 anos [em 1952]. Nós morávamos no sítio então não tinha energia. Tinha que ser [rádio] a bateria. Então era muito pouca gente que tinha... (TAVARES, 2016).

João Ibrahim Zachêo disse não lembrar de detalhes da construção da nova estação. Só destacou que era maior porque o movimento de carga crescia.

> Além dos cereais, carregavam muito café aqui na estação. E um trem puxava 20 vagões carregados. Imagina a força. Não lembro a tonelagem que ia num vagão, mas vazio ele puxava uns 40 vagões. Era tão comprido que quando passava na cidade e tinha que carregar, trancava duas passagens de linha, uma ali descendo a [agência da] Caixa Econômica e outra na passagem da Rua João Barreto. Às vezes ficavam interditadas as duas quando tinham os 40 vagões. (ZACHÊO, 2016).

Outra fotografia semelhante à da imagem dez, tomada de um ângulo parecido ajuda a visualizar melhor os trilhos e desvios, que permitiam às locomotivas saírem da estrada principal para carregar, descarregar ou mesmo estacionar. Esta imagem (Figura 50) não foi escolhida para a aplicação porque foi encontrada em maio de 2016, após a definição das 11 que comporiam o portfólio. E porque só foi localizada em baixa resolução. Mas é uma imagem panorâmica interessante, que mostra a extensão da linha em frente à estação, uma composição de carga estacionada e a plataforma repleta de *palets* utilizados para o transporte de mercadorias a serem embarcadas nos vagões.

Figura 50 – Estação de Ibiporã e vagões estacionados. Década de 1960 a 1970 (imagem ilustrativa)

Fotografia: Tibor Jablonski/ Reprodução
Fonte: Biblioteca do IBGE

Zachêo apreciou os elementos dessa imagem que faltavam à anterior (imagem dez): os vagões e o desvio. Os vagões, segundo ele, estão parados no desvio esperando carregar ou mesmo cheios, aguardando uma locomotiva para partir.

> Eles podem estar já carregados ou aguardando para carregar um pouco mais. A máquina às vezes deixava o vagão aqui no centro e iam colocando carga. Dá para ver bem nessa fotografia [Figura 50] como era a separação do trilho para o trem deixar os vagões no desvio. Aqui eu acredito que esses vagões saíram da linha principal para carregar, porque tinha o armazém aqui atrás [apontou para fora do campo gráfico da fotografia]. (ZACHÊO, 2016).

Quanto ao tipo de carga que ia nesses vagões fechados, Zachêo informou que era principalmente feijão, milho ou arroz, fechados para não pegar chuva. "Já as gôndolas eram abertas e levavam tora, madeira bruta ou tambores, que eram amarrados em ferros no vagão para não cair", contou. José Bonfim Ledo disse que depois que foi construída essa estação da imagem dez (após 1952) ele e os irmãos passaram a vir pouco à estação, pois já eram maiores e tinham que trabalhar mais no sítio. Só vinham em dias de missa ou dias santos; num deles conheceu a sua esposa.

> Quando era sábado ou dia santo aquilo era uma coisa sagrada, porque a gente comemorava junto com a turma da cidade. Vinha na cidade de noite, às vezes de carroça, mas a maior parte das vezes vinha a pé. Era missa, procissão, novena, dia de São João, Natal. Daí a gente ficava até meia-noite e depois voltava tudo a pé. Levava mais ou menos uma hora e pouco, e era uma turma de gente. O caso do meu casamento foi desse jeito, porque a menina, a minha esposa [Nair Favo Ledo], morava a uns dois quilômetros de nós e elas eram muito religiosas, o pai delas... Então ela nos convidou pra vir na missa e foi ali que nasceu o casamento. Depois começamos a vir nas festas, nas quermesses... (LEDO, 2016).

Eleonora Beltrão Barcik deixou frequentar a estação nesta nova fase da construção em alvenaria (imagem dez), pois a partir dessa época passou a vir de Curitiba de avião, outro indicador do padrão socioeconômico da família.

> Nesse tempo aqui [década de 1950] não vim mais de trem. A gente começou vir de avião. Para vir de carro tinha uma estrada mais ou menos. Era pelo Norte Velho, ali por Jacarezinho. Era longe... Dai então começamos a vir de avião, da Real [empresa aérea]. O avião quando parava em Londrina, era bacana, o pai pegava um taxi lá [no aeroporto] e vinha sacolejando nas estradinhas [até a chácara em Ibiporã]. E então deixamos pra trás o tempo do trem e depois disso nunca mais andei de trem. Foi mudando a vida, meu pai comprou um carro, daí a gente vinha de carro ou de avião. Colocava chapéu na cabeça era chique, dentro de avião tinha que vir de boina (BARCIK, 2016).

6.11 IMAGEM ONZE

Na década de 1950, com o prédio novo, amplo, de alvenaria, a estação manteve-se como um dos principais locais de aglomeração e também de identificação para os habitantes locais. A estação e o trem só perderiam força para o transporte rodoviário no início dos anos

1960 quando “o governo estadual asfaltou a BR 369, Rodovia Mello Peixoto, que passava (a pedido de políticos locais) por dentro da cidade, no trajeto da Avenida Paraná e da Avenida Santos Dumont” (BISOTTO, 2008, p. 89). A imagem onze (Figura 51) é de 1954 e mostra o trem parado em frente a essa segunda estação. A fotografia apresenta ainda uma família de origem humilde, o que se pode supor pelas roupas utilizadas e pela trouxa que carregam, talvez para iniciar vida nova na cidade ou nas lavouras de café da região. São cinco pessoas: um homem negro, uma mulher parda segurando duas crianças pela mão e outra mais à frente. Pelo sentido em que caminham, provavelmente desembarcaram do trem. Entre a locomotiva e a outra composição há um trilho vazio, que era o chamado “desvio” do pátio de manobras, já relatado na análise da imagem oito, E à direita, um vagão que os pioneiros apelidavam de “gaiola”, usado para o transporte de gado, provavelmente aguardando embarque de uma boiada.

Figura 51 – Imagem onze: A estação de alvenaria, uma família desembarcando e a nova locomotiva a óleo. Ao lado, um vagão de transporte de bois – 1954

Fotografia: Autor desconhecido (provavelmente Massatoshi Rondem)
Fonte: Acervo do Museu Histórico e de Artes de Ibiporã (MHAI)

A imagem traz outra informação relevante para a interpretação deste período de funcionamento da estação e do seu papel socioeconômico para o município. Exibe, em posição de destaque, a locomotiva a óleo que substituiu as antigas Maria Fumaças. A cor

deste modelo de locomotivas era vermelha, com faixas amarelas na diagonal, como se pode observar na figura 52, que mostra, já na fase do filme colorido, a nova máquina a diesel. Provavelmente em razão da cor ou das faixas essas locomotivas eram apelidadas de "Marta Rocha" por alguns moradores. Talvez referência à faixa que se entregava à Miss Brasil[76]. O site Ferreoclube apresenta outra explicação para o apelido: a largura maior desses novos trens[77].

Figura 52 – A locomotiva vermelha apelidada de "Marta Rocha" (imagem ilustrativa)

Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Acervo pessoal de João Barreto Filho

"Esse trem aí o pessoal chamava de Marta Rocha. Não sei se era por causa da cor...", opinou Ramon Lozam (2015). José Ledo (2016) disse que a locomotiva, "depois que mudou de fogo para óleo" [antes movida a vapor, depois, a diesel] "passou a chamar mais atenção, porque era uma novidade: ela chegava e era aquela máquina bonita puxando os vagões, os

[76] Marta Rocha havia sido eleita Miss Brasil em 1954, o ano da fotografia do trem da figura 51. Ao concorrer ao título de Miss Universo, em julho do mesmo ano, perdeu para a americana Miriam Stevenson. O repórter João Martins, da revista *O Cruzeiro*, inventou a história de que ela tinha duas polegadas a mais nos quadris para consolar o orgulho brasileiro. Ela própria aceitou a versão, que lhe garantiu fama, e ainda gravou uma marchinha de sucesso, "Duas Polegadas", em 1955.

[77] "Os trens da Série 200 eram apelidados de Martha Rocha – a modelo que perdeu o concurso Miss Universo por causa de 2 polegadas (cerca de 5 cm) a mais de quadril. A relação entre a modelo e o trem estava nos carros, que eram maiores e tinham mais portas que os mais velhos" (FERREOCLUBE, 2016).

passageiros", relatou. Lozam observou que a locomotiva está indo na direção de Maringá e afirmou que "esses trens aí eram mais fortes que a Maria Fumaça": "Transportavam mais vagões e devem ter desembarcado aí muitos passageiros, pelo que a gente vê na foto".

João Tavares (2016) deu uma versão diferente de Ramon Lozam em relação à locomotiva movida a diesel: "Essa aí não prestou quando saiu". Segundo ele, no começo ela era mais fraca que a Maria Fumaça. "Ela passava a ponte do Tibagi e na hora que tinha que subir não subia... Daí tinha que vir outra de Jataizinho pra empurrar ou descer uma de Ibiporã até lá pra puxar", contou. O pioneiro observou que o trem da fotografia é de passageiros, portanto mais leve. O problema era o de carga conseguir subir.

> Eu não sei como faziam, mas mandavam uma mensagem para o pessoal da estação de Jataizinho e vinha outra pra empurrar, ou então saía uma daqui [de Ibiporã], engatava na frente dessa e puxava. Olha [disse, apontando para uma peça na frente da locomotiva], engatavam a outra aqui e aí sim dobrava a força. Até que começaram a andar com duas juntas, uma engatada na outra. Ou seja, naquela época a máquina a vapor ainda era muito forte, tinha mais força que essas novas. Depois foram modificando o cálculo e agora elas têm força, né. Hoje já sobem direto (TAVARES, 2016).

Zachêo (2016) bateu o olho e logo concluiu que o trem parado da imagem onze (Figura 51) não é um misto, mas somente de passageiros. "A gente diz isso porque se fosse o misto, os vagões de passageiros ficavam no final, daí a máquina tinha que parar bem longe da estação. Mas como aqui ela tá pertinho, é um trem de passageiro", sentenciou. Aparecida Pelisson também julgou ser de passageiros ao observar os vagões. Indagada sobre como eram suas viagens de trem, comentou que "era um trem simples", mas lembrou da divisão de classes. "Tinha o vagão mais caro e mais barato. O mais caro tinha mais conforto, um assento melhor, eram trens bons" (PELISSON, 2016). Em seguida voltou a mencionar as dificuldades que enfrentou na vida, comparando com as facilidades dos tempos atuais.

> Mas a gente sofreu muito, viu! Trabalhei muito. Eu nem vou contar pro senhor tudo que nós passávamos. Não tinha luz, era lamparina, e não tinha televisão, rádio, não tinha nada... A vida não era como agora. E hoje o povo ainda reclama, né. O povo é bem folgado (PELISSON, 2016).

Das 11 fotografias do portfólio, a imagem onze foi a que mais despertou o interesse de Ramon Lozam, não só em razão da presença do trem, mas por mostrar a "gaiola" de gado, uma imagem que ele considerava esquecida. Como a fotografia só mostra uma lateral do vagão, Lozam quis explicar que a gaiola era "tipo uma casinha, com telhado, para proteger o gado [do sol e da chuva]".

> Eu vou falar outra coisa pra você! Lá no desvio encostavam seis gaiolas pra carregar boi e vinha boiada até de Mato Grosso carregar aqui nas gôndolas do trem. Vinha boiada também do estado de São Paulo. Vinham tocadas pela estrada e ficavam num cercado perto do embarcador. Quando chegava o trem, carregavam seis, sete, oito vagões com gado. E assistir o embarque na estação era divertido! (LOZAMb, 2015).

Ibiporã era um dos poucos lugares da região onde havia embarcadouro de boi – ou "embarcador", termo utilizado pelos pioneiros – um corredor por onde os animais passavam para embarcar. Por esse motivo, vinham boiadas de Londrina, Cambé, Sertanópolis e do Estado de São Paulo, "tocadas" pelas estradas. E ficavam reunidas em uma "mangueira" (cercado) próxima à estação, aguardando a chegada do trem. Luzia Patuzzo Colognezi, 85 anos, da primeira relação de 28 entrevistados ouvidos pelo pesquisador, diz que o embarque de bois era a atração dos domingos, na década de 1940:

> Era o divertimento das pessoas no fim de semana. Tinha um curral grande do lado da estação e quase todos os domingos chegava aquela boiada na cidade e encostava ali para embarcar nos vagões do trem. Aquilo ali as pessoas ficavam umas três, quatro horas olhando. Era o divertimento de Ibiporã. Depois que acabou, todo mundo achou falta. E quando tinha o trem de passageiros também... era tão gostoso. Agora não tem mais nada (COLOGNEZI, 2013)[78].

José Bonfim Ledo, em sua primeira entrevista (2011), disse que os garotos do sítio ficavam eufóricos ao saber que haveria embarque de gado e vinham à estação acompanhar. Ele acrescentou uma informação não relatada pelos demais: havia também embarque de porcos.

> Tinha embarque de boi e de porco. A gente saía lá do Engenho de Ferro e subia para ver o embarque do gado no trem. Era uma boiada que chegava ali na estação. O vagão encostava e aos poucos iam enfiando os bois na gaiola. Não sei quantos mil eram. Aquilo era bonito demais... Às vezes vinha embarque de fora também. Cabia uns mil bois naquela mangueira ali junto da estação. Lembro que naquele tempo falavam de um homem de Londrina, chamado Pimpão, que criava boi e às vezes ele passava com a boiada aqui para vender em São Paulo. Um pouco deles [bois] ia de caminhão e o resto ia no trem (LEDO, 2011).

Ao observar o vagão de madeira treliçada na fotografia (Figura 51), José Ledo explicou que as gaiolas eram de madeira vazada para que os bois ou porcos pudessem respirar. Ele não recorda, mas acredita que eram colocados dez a doze bois de cada lado da gaiola: "E eram daqueles bois de 18 a 20 arrobas", informou.

---

[78] COLOGNEZI, 2013 – Entrevista com Luzia Patuzzo Colognezi, concedida ao projeto *Contos e Causos*, na casa da entrevistada. Ibiporã: 15 fev. 2013. (45min50s): gravação em vídeo.

> Às vezes ‘as criação’[79] [animais] ficavam esperando até oito dias pra embarcar no vagão, porque você faz o pedido e às vezes acontece um acidente, o trem fica parado, então era até oito dias [de espera]. Aí vinha o vagão, encostava e ficava ali até o outro dia, se precisasse. Os bois não iam tudo de uma vez. Vamos supor que você é um homem lá de Sorocaba (SP), uma cidade grande, então você vem aqui e faz o pedido de quantos bois você quer levar. Vinha hoje e pegava três [vagões]. Aí o trem chegava, por exemplo, com vinte vagões. Ele pegava as gaiolas junto com os outros vagões e ia embora pra desocupar [o embarcadouro]. Aí entrava outro. Porque tinha gente que trazia 200, 500 bois para embarcar. Era muito boi. E como ali na estação tinha bar, tinha pastel e outras coisinhas pra gente comer, a gente ficava ali passando o dia até chegar a hora da embarcação, porque era muito bonito... Hoje o povo não sabe o que é bonito... Naquele tempo era bonito de ver aqueles homens lidando com boi. (LEDO, 2016).

Ouvir esse ritmo de narração de Ledo, com seu vocabulário peculiar, é como reviver a cena por ele desenhada, sentir a movimentação dos animais aglomerados no embarcador e praticamente ouvir os gritos dos peões. Isso acontece porque as palavras faladas transmitem “vida”, segundo Thompson (1992, p. 41): “[Elas] podem ser emitidas de maneira idiossincrática, mas por isso mesmo, são mais expressivas [que a escrita]”.

Em um evento na estação ferroviária, em junho de 2013, o também pioneiro Arlindo Calijuri (de família tradicional, que participou da construção da Igreja Matriz, entre 1950 e 1959) falou sobre o embarcadouro e repassou ao pesquisador para digitalização uma fotografia da boiada reunida, mas na qual não se visualiza a estação. Ramon Lozam (2015) explicou como funcionava o embarque e o seu filho João Antônio precisou a quantidade de animais que cabiam em cada gaiola: 22.

> O embarcador tinha assim um quadrado [mostrou com a mão] e passava um boi de cada vez para entrar no vagão. O trem quando vinha para carregar o gado era só gaiolas, não misturavam com outros vagões de carga. E não demorava muito para os bois entrarem nas gaiolas. A boiada vinha e ficava presa ali no curral. Daí chegava o trem, começam a encher as gaiolas. Eram 22 em cada uma, 11 pra lá e 11 pra cá. (LOZAMb, 2015).

A passagem dos bois, vindo de Sertanópolis, pelo meio de Ibiporã para chegar à estação era uma cena pitoresca, segundo João Zachêo (2016): “Quando vinham de lá, os bois vinham tocados pela Rua André Sert, atravessavam a avenida [Paraná] e desciam pra estação, onde ficava a mangueira. Vinham pelo meio da rua porque só havia essa estrada”, explica.

[79] Neste trecho se buscou manter o termo e a concordância da fala original do pioneiro (“as criação”) para valorizar uma expressão própria do vocabulário sertanejo ou caipira. O pesquisador adotou aqui a sugestão de Thompson: “Todas as palavras empregadas estão ali exatamente como foram faladas; e a elas se somam pistas sociais, as nuances da incerteza, do humor [...], bem como a textura do dialeto” (THOMPSON, 1992, p. 146).

Embora os garotos se divertissem com o embarque, o pioneiro relatou uma cena triste que presenciava:

> Essa boiada que vinha de Sertanópolis ou de Londrina chegava ali e fechavam no cercado. Tinha um boiadeiro naquela época que até hoje eu guardo o nome dele, um tal de Paraíba; ele arrancava a peixeira quando os bois não iam pra frente e empacavam e às vezes ele tacava a peixeira no olho do boi [para que embarcasse] (ZACHÊO, 2016).

De acordo com sua lembrança, enchiam até doze vagões. "O pessoal da estação programava para virem as boiadas. Toda semana tinha embarque de boi. Eu não sei para onde esse gado ia, só sei que saíam daqui no sentido São Paulo e levavam para abater" (ZACHÊO, 2016).

Ao ver a locomotiva a óleo na figura 52, José Ledo perguntou de que ano era a fotografia e recordou de um acidente ocorrido com um trem semelhante em 1958, próximo ao seu sítio, na localidade Água da Bandeira. "Morreu muita gente. Foi uma tragédia. O vagão tombou e matou muitas pessoas. Lembro de ver uma mulher ou criança embaixo do trem e a gente não poder fazer nada. Aquilo ficou na minha lembrança" (LEDO, 2016). Este acidente é pouco lembrado pelos pioneiros que discorrem sobre a ferrovia em Ibiporã. Além de Ledo, somente outro dos 28 pioneiros ouvidos desde o início dessa pesquisa mencionou o fato. Foi João Barreto Filho, que morava na estação ferroviária. A imagem dos corpos recolhidos na bagagem dessa nova estação foi para ele um choque:

> Morreram 10 pessoas naquela ocasião. Por falta de manutenção dos trilhos, o último vagão tombou, matando essas pessoas. E como eu tinha muito acesso à bagagem da estação, acabei entrando e vi aqueles corpos estendidos no chão. Aquilo pra mim foi um choque. Eu tinha na época cinco anos (BARRETO FILHO, 2013).

Como presenciou o fato, José Ledo contou que está buscando informações sobre esse acidente de 1958 e entregou ao pesquisador – para constar no acervo do Museu Histórico de Ibiporã (MHAI) – um texto redigido por Luiz Gambarotto, que também morava próximo ao local. Um detalhe informado é que entre as vítimas "estavam um policial militar e um presidiário que estava sendo transferido para outra localidade". Ledo conta mais:

> Foi ao meio-dia, uma hora [da tarde] mais ou menos, e não dava mais pra fazer nada. Já tinha morrido muita gente. A minha esposa estava estudando corte e costura na casa da mulher do seo Guerino Botega, a dona Vera Lucia. A casa dela ficava a uns duzentos metros da linha. Na hora que escutou aquele barulho todos correram pra ver e era o trem que tinha tombado. Foram lá e na hora viram uma mocinha que quis pular do trem e ele tombou por cima dela. Minha esposa viu isso aí na hora. Depois, quando a gente tava lá olhando, havia aqueles macacos grandes pra levantar o trem e

> um daqueles macacos cedeu e prensou um trabalhador no chão. Ele estava olhando com farolete pra ver se tinha mais gente lá embaixo. Acabou cedendo um dos macacos e matou mais um ali na hora. Isso aí eu vi (LEDO, 2016).

Feitos esses apontamentos e transcritos os trechos mais marcantes das entrevistas com os oito pioneiros, encerramos esse capítulo da análise das imagens e da aplicação da proposta metodológica. No próximo, apresentaremos algumas percepções do pesquisador quanto a atitudes dos entrevistados e suas reações diante do portfólio.

7 PERCEPÇÕES

Este capítulo faz uma avaliação da eficácia da ferramenta metodológica adotada na pesquisa e, a partir das observações feitas e dos resultados obtidos com a aplicação da fotografia como disparadora do gatilho da memória, o pesquisador procura avaliar o êxito e eventuais falhas na aplicação do procedimento para indicar ajustes. O propósito de se relatar essas impressões nos trabalhos que utilizam essa proposta metodológica desenvolvida na UEL, com o objetivo de retratar seu contato "olho no olho" com os entrevistados, foi apresentada na dissertação de Pereira (2015). Ela adotou pela primeira vez o vídeo (e não apenas o áudio) como elemento preponderante para a realização das entrevistas e para a observação posterior das reações que as fotografias causaram nos entrevistados.

> A nova experiência será retratada neste capítulo como percepções pessoais da pesquisadora, que manteve relação "olho no olho" com os entrevistados. A cumplicidade resultante desse contato é traduzida por Bosi (1994, p.38) como "um compromisso afetivo, um trabalho ombro a ombro com o sujeito da pesquisa". A intenção ao destacar as impressões obtidas durante o trabalho de campo é valorizar as reações causadas pelas imagens e pelas lembranças evocadas e que não foram verbalizadas pelos envolvidos. Essas reações, físicas e emocionais, certamente fornecem informações e, mesmo que aparentemente, podem discordar das palavras proferidas. Esse seria o ponto crucial em que o não-dito tem também seu significado (PEREIRA, 2015, p. 123).

O primeiro ponto a ser relatado é que nas entrevistas feitas por este pesquisador, tanto para este trabalho quanto para o projeto *Contos e Causos – História Viva de Ibiporã*, a quantidade de membros da família de origem e da família que formaram foi mencionada pela maior parte dos pioneiros, mesmo que isso não lhes fosse perguntado. Muitos relataram até os nomes e idade de cada um, quais os falecidos, os que ainda estão vivos...

O que se pode depreender desse traço em comum é que idosos que valorizam a sua história demonstram orgulho em relatar suas origens e sua posteridade, como se tivessem vivido uma saga e vencido. Ou seja, lutaram para se manter vivos e para criar os filhos e netos neste outrora o inóspito Norte do Paraná, e agora estes terão a missão de dar sequência ao nome e à história que a família construiu na região. Significa dizer também que se até aqui o idoso foi "um membro ativo da sociedade" e agora deixa de "ser um propulsor da vida presente do seu grupo", como afirma Bosi (2004, p. 63), resta-lhe a missão ser o contador da saga da família. Nesse momento da vida, caracterizado pela "velhice social", eles assumem a função de lembrar, de "ser a memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade" (BOSI, 2004, p. 63).

Ao ouvir esses pioneiros, o pesquisador buscou a riqueza testemunhal daquilo que a autora chama de "memória-trabalho" dos entrevistados. "A memória não é sonho [algo onírico], é trabalho", frisa Bosi (2004, p. 55). Neste processo de escuta, os lapsos dos entrevistados e suas imprecisões de fatos ou datas não têm tanta importância para o pesquisador, mas o que contam de sua história de vida. Ramon Lozam, por exemplo, se equivocou em um primeiro momento, ao dizer que seria ele o menino da plataforma na imagem seis, pois para ele a fotografia era marcante, afinal fazia aquele trabalho de carregador de malas na infância.

Dona Aparecida Pelisson, com seus esquecimentos e frequentes repetições dos fatos de infância, pode até ser cansativa para um ouvinte apressado. Mas a maneira comovente como narrou a juventude e a riqueza de sua vivência – de moça que rachava lenha e trabalhava "como homem" (conforme suas palavras) no açougue de seu pai, José Peretti – é algo que ajuda a reconstituir o perfil social de uma época e compensa todas essas redundâncias. Como diz Thompson (1992, p. 137): "A evidência oral, transformando os 'objetos' de estudo [as pessoas] em 'sujeitos', contribui para uma história que não só é mais rica, mas viva e mais comovente, mas também *mais verdadeira* (grifo do autor)". João Zachêo também teve seu lapso de memória: falou da figueira que achava que ainda estivesse na chácara Beltrão (na imagem dois), mas já foi derrubada. Para Bosi (2004, p. 37), nesses casos "a veracidade do narrador" não preocupa:

> Com certeza, seus erros e lapsos são menos graves em suas consequências que as omissões da história oficial. Nosso interesse está no que foi lembrado, no que foi escolhido para perpetuar-se na história de sua vida. Recolhi aquela 'evocação em disciplina' que chamei de memória-trabalho. (BOSI, 2004, p. 37 – grifo da autora).

Ao aplicar a proposta da fotografia com o grupo selecionado (idosos com média de idade acima de 80 anos), o pesquisador encontrou pessoas com limitações físicas (cansadas, com pouca audição e vista fraca para identificar as fotografias), ou já convivendo com alguma doença (às vezes até sinais de Alzheimer). Infelizmente, "quando a memória extravasa lúcida, [já] é através de um corpo alquebrado", observa Ecléa Bosi (2004). Observou-se com alguns desses pioneiros de Ibiporã a mesma situação relatada por Bosi em seu trabalho na capital paulista:

> Gostaria que compreendessem os limites que os narradores encontraram. Faltou-se a liberdade de quem escreve diante de uma página em branco e que pode apurar, retocar, refazer. [...] E eles encontraram também os limites do corpo, instrumento de comunicação às vezes deficitário. Quando a memória extravasa lúcida, é através de

> um corpo alquebrado: dedos trêmulos, espinha torta, coração acelerado, dentes falhos, urina solta, a cegueira, a ânsia, a surdez, as cicatrizes, a íris apagada, as lágrimas incoercíveis. (BOSI, 2004, p. 38-39).

Porém, salienta a autora, mesmo com dificuldades, os idosos fazem esse exercício de memória com a consciência de que estão executando uma tarefa para a posteridade.

> Se as lembranças às vezes afloram ou emergem, quase sempre são uma tarefa, uma paciente reconstituição. Há no sujeito plena consciência de que está realizando uma tarefa: "Eu ainda guardo isso para ter uma memória viva de alguma coisa que possa servir a alguém" [d. Brites]. (BOSI, 2004, p. 39).

Thompson acrescenta que a história oral ganha ao dar a oportunidade às pessoas idosas de contarem sua versão da história e essas também ganham dignidade. "Muito frequentemente ignoradas, e fragilizadas economicamente, podem adquirir dignidade e sentido de finalidade ao rememorarem a própria vida e fornecerem informações valiosas a uma geração mais jovem" (THOMPSON, 1992, p. 33).

7.1 REAÇÕES DIANTE DO PORTFÓLIO E DIVAGAÇÕES

Descreveremos a seguir outros pontos observados durante a aplicação da metodologia com os pioneiros. Seguindo as recomendações de Teixeira (2013) de apresentar uma fotografia de cada vez para que os entrevistados não distraíssem a atenção, o pesquisador imprimiu cópias das fotografias e as colocou em sequência em uma pasta, dentro de plásticos, para que fossem apresentadas uma a uma. Teixeira relata que essa sugestão foi dada por Juliana Mastelini Moyses, pesquisadora da UEL, quando esta foi aplicar a proposta metodológica na cidade de Ivaiporã (PR).

> Ela comentou [...] que ao apresentar todo o portfólio de uma só vez, os pioneiros acabavam falando pouco sobre cada uma das imagens, pois tinham curiosidade em ver as próximas. Dessa maneira, optou-se por reter as fotografias e liberá-las pontualmente (TEIXEIRA, 2013, p. 149).

Verificou-se exatamente essa atitude dos entrevistados nos encontros com Ramon Lozam e João Rodrigues Tavares. O pesquisador seguiu a recomendação, mas foi difícil conter a impaciência destes dois e de outros com fotografias com as quais não se identificavam. Queriam passar logo às próximas e às vezes ignoravam as perguntas ou a imagem que estava sendo apresentada pela ordem.

Tavares, Lozam e Aparecida Pelisson em diferentes momentos da entrevista olhavam rapidamente para algumas imagens do portfólio e depois desviavam o olhar, detendo-se nas suas lembranças pessoais e histórias preferidas, contando-as com grande empolgação e deleite, como se não estivessem ali numa entrevista. Se o objetivo fosse fazer uma entrevista completamente livre (o que não era o caso desta pesquisa) seria válido deixá-los falarem à vontade. Pois o objetivo da história oral de vida é

> [...] fazer um registro 'subjetivo' de como o homem ou a mulher olha para trás e enxerga a própria vida, em sua totalidade ou em partes. Exatamente o modo como fala sobre ela, como a ordena, o que dá destaque, o que deixa de lado, as palavras que escolhe é que são importantes para a compreensão [...] (THOMPSON, 1992, p. 258).

Nas ocasiões em que isso ocorreu (o discurso livre), os pioneiros praticamente ignoraram a presença do pesquisador e delongaram-se nas micro-histórias familiares, algo que os estudiosos de história oral também consideram positivo, pois quando isso acontece a figura do entrevistador passa despercebida e o que vem à tona é o discurso fluido do narrador. "Significa que, quanto mais 'oculto' ele [o pesquisador] estiver, quanto menos aparecer, melhor será o resultado de seu empenho (MEIHY, 2002, p. 116).

Quando se deparou com essas situações – os pioneiros fugindo do tema – o pesquisador teve que manter uma dose extra de paciência e procurava não interrompê-los. Redobrava o respeito e a sensibilidade, até em razão da idade avançada dos entrevistados e evitava cortá-los bruscamente. "Sempre que possível evite interromper uma narrativa", diz Thompson (1992, p. 263), acrescentando: "Se você interrompe uma história por considerá-la irrelevante, estará interrompendo não apenas essa, mas toda uma série de ofertas posteriores de informações que serão relevantes". Para Thompson, o bom entrevistador precisa ter disposição para ficar calado e escutar:

> Há algumas qualidades essenciais que o entrevistador bem-sucedido deve possuir: interesse e respeito pelos outros como pessoas e flexibilidade nas reações em relação a eles; capacidade de demonstrar compreensão e simpatia pela opinião deles; e, acima de tudo, disposição para ficar calado e escutar. (THOMPSON, 1992, p. 254).

Nesta pesquisa, a atitude paciente do pesquisador resultou em demora a mais para ouvir e degravar as entrevistas e depois selecionar somente os trechos que interessavam – afinal o foco era a história oral temática. Porém, essa estratégia garantiu a manutenção do elo de cooperação com as fontes e a colaboração delas no restante da entrevista. "Para ser um

entrevistador bem-sucedido é necessário um conjunto de habilidades, entre as quais uma certa compreensão das relações humanas", afirma Thompson (1992, p. 29), complementando: "Sem dúvida alguma, quanto mais você demonstrar compreensão e simpatia pelo ponto de vista de alguém, mais você poderá saber sobre ele" (THOMPSON, 1992, p. 272).

Em resumo: tivemos que ceder em alguns momentos aos entrevistados, deixando-os discorrerem sobre suas histórias pessoais, mas depois retomamos o tema e a direção da entrevista[80] (MEIHY, 1996), voltando a interrogá-los sobre as fotografias e as memórias relativas às questões de interesse da pesquisa, afinal o que se visava era a história oral temática.

7.2 IDENTIFICAÇÃO E IDENTIDADE

A aplicação do portfólio mostrou-se eficaz à medida que os entrevistados foram reconhecendo nas fotografias lugares, pessoas e elementos que lhes eram familiares, como a locomotiva ou de construções ao redor da estação. Essa identificação foi verificada com maior ênfase nas imagens quatro, seis, sete, nove e onze, que tinham como elementos em comum o trem ou uma grande quantidade de pessoas no campo gráfico da fotografia.

Essa identificação despertou neles admiração pela fotografia, sentimento de pertencimento (AUGÉ, 1994) e reforçou laços de identidade com o lugar apresentado pelo pesquisador. Joël Candau (2012) diz que o reconhecimento de algo como patrimônio se dá a partir das memórias de um grupo, o que gera um processo de construção de identidades. Para o autor, patrimônio, mais que um lugar, "é uma prática de memória", obedecendo a um projeto de afirmação de si mesma (CANDAU, 2012, p. 163-164).

> A elaboração do patrimônio segue o movimento das memórias e acompanha a construção das identidades: seu campo se expande quando as memórias se tornam mais numerosas; seus contornos se definem ao mesmo tempo em que as identidades colocam, sempre de maneira provisória, seus referenciais e suas fronteiras (CANDAU, 2012, p. 163).

Houve fotografias com as quais alguns pioneiros não se identificaram. Foi o caso da imagem cinco, que apresenta autoridades posadas na inauguração da estação, entre elas o

[80] De acordo com Meihy (1996. p. 28), como o autor é "sempre o realizador da entrevista e o diretor do projeto", o direcionamento da entrevista deve ser feito por este, que precisa também buscar sempre que possível a objetividade quando da aplicação da modalidade da história oral temática.

fundador da cidade, Alexandre Beltrão. O engenheiro e as demais autoridades da fotografia não representaram praticamente nada no acervo de memórias pessoais de João Tavares e José Ledo, que se identificaram, sim, com os personagens mais pobres nas fotografias do portfólio: os operários, motoristas e trabalhadores da estação.

Para Tavares e Ledo, o carroceiro "Manguta", citado por eles no capítulo 6, era figura mais marcante na cidade, por exemplo, que o engenheiro Beltrão. Nenhum dos dois soube informar qual era o nome de "Manguta", talvez pelo fato de sempre ser chamado pelo apelido, mas ambos recordaram e fizeram descrições visuais de suas andanças pela cidade nos anos 1950, fazendo fretes até a estação com o seu carroção de seis rodas e lidando com seus animais. Já o engenheiro Beltrão eles sequer viam, pois não frequentavam o círculo de amizades da família, nem a Chácara Beltrão. Lembramos novamente da frase de Halbwachs (1990), de que "é na história vivida que se apóia a nossa memória".

Tal observação permite afirmar que o grau de importância de uma pessoa ou de um lugar depende da proximidade e da identificação do sujeito com ele. Como diz Bosi (2004, p. 54), "a memória do indivíduo depende do seu relacionamento com a família, com a escola, com a Igreja, com a profissão; enfim, com os grupos de convívio e os grupos de referência peculiares a esse indivíduo". São esses grupos ou lugares de referência na vida cotidiana que serão marcadores de memória, não personagens apresentados somente em livros ou fotografias. É a questão da memória como construtora de identidades, da qual fala Candau (2012).

7.3 MEMÓRIAS DOLOROSAS E PAUSAS

Há um ponto interessante a relatar sobre a aplicação das fotografias como acionadoras de memórias remotas, mas que afetam profundamente o entrevistado quando nele provocam uma ebulição de emoções. O pesquisador observou esse efeito – chamado pela semiótica de "interpretante energético" (SANTAELLA, 1983) – quando dois pioneiros recordaram de momentos tristes e desoladores na infância.

Uma foi Aparecida Pelisson quando, ao olhar para a imagem sete (Figura 45), lembrou da visão ruim que teve de Ibiporã quando desembarcou do trem em 1941: "Chorei muito, porque vi que aqui era só terra. [...] Aqui não tinha nada. Era um pó, era uma terra. Era triste aquele tempo..." (PELISSON, 2016).

Outro foi José Bonfim Ledo, tomado de comoção ao lembrar a morte da mãe, de malária, que deixou a família desamparada em Ibiporã, o pai com cinco filhos pequenos – a fotografia impactante do velório da mãe mostrada no capítulo 5 (Figura 32). "Aquele tempo era difícil, sem recurso nenhum, sem renda, muito perigoso e ainda por cima a minha mãe veio a falecer e deixou nós tudo pequeno..." (LEDO, 2016). Thompson (1992) orienta o pesquisador a agir com cumplicidade e compaixão com o entrevistado quando, durante a conversa, forem despertadas "memórias dolorosas". O objetivo desse gesto é evitar que o clima da entrevista fique "pesado" e obstrua a continuidade da narrativa.

> Falar sobre o passado pode despertar de memórias dolorosas que, por sua vez despertam sentimentos intensos que, muito fortuitamente, podem afligir um informante. Quando isso acontecer, dê um apoio generoso como faria a um amigo. Com alguns informantes pode ser mais prudente deixar as perguntas mais delicadas para uma etapa posterior da entrevista. [...] Nunca pressione demais quando um informante pareça estar na defensiva ou relutando em responder (THOMPSON, 1992, p. 272).

Outro aprendizado para o pesquisador foi saber lidar com as longas pausas de alguns pioneiros, como Aparecida Pelisson e João Tavares. Em determinados momentos, ao ouvirem alguma pergunta, ficavam em silêncio, olhavam para o lado como que tentando recordar algum nome ou uma imagem mental, e depois de um certo tempo voltavam a olhar para o pesquisador e ensaiavam uma resposta. Thompson diz que não devemos nos "perturbar com as pausas". "Ficar em silêncio pode ser um modo precioso de permitir que um informante pense um pouco mais e de obter um comentário adicional" (THOMPSON, 1992, p. 271). Ecléa Bosi (2003) vai além. Diz que o silêncio pode dizer muito e que fazem parte da memória os esquecimentos, as omissões e os "trechos desfiados de narrativa". "Se quisermos nos aproximar da esfera que resiste ao formato social, registremos as hesitações e silêncios do narrador. Os lapsos e incertezas são o selo da autenticidade" (BOSI, 2003, p. 63-64).

7.4 A EFICÁCIA DA APLICAÇÃO COM CADA PIONEIRO

Paul Thompson (1992, p. 265) afirma que, na entrevista, "quase sempre, o melhor é ficar sozinho com o informante. A completa privacidade proporcionará uma atmosfera de total confiança em que a franqueza se torna mais possível". Na aplicação do gatilho da memória com Ramon Lozam e Lourdes Sípoli, isso não foi possível, pois fizeram questão de ficar juntos na sala e ainda tiveram a companhia do filho João Antônio, curioso por ver as fotografias. Após ver e ouvir novamente as entrevistas em vídeo com o casal e observar o

ritmo da conversa, o pesquisador concluiu a desvantagem de se entrevistar duas pessoas no mesmo ambiente pelo fato de, em alguns momentos, a fala de um se sobrepor à do outro. Quando há esse tipo de interferência do acompanhante, com interposição de comentários destoantes ou contrários à narrativa, o pesquisador identificou uma perda de naturalidade e irritação por parte do entrevistado principal. Observou-se isso com Lourdes Sípoli. Seu marido Ramon, devido ao problema de audição, não tinha noção do volume de sua voz e acabava falando alto por cima de respostas da esposa ou às vezes desmerecia as versões dela por entender que a sua seria mais válida.

Essas interferências podem provocar no narrador principal um recuo de falar livremente, o que por si só já prejudica o ritmo da narrativa e o exercício de memória. E, por consequência, pode reduzir o ganho com a aplicação da metodologia e alterar o seu resultado. Para evitar perda de informações ou o silenciamento de um pelo outro, o pesquisador acabou tendo que interferir mais de uma vez, pedindo silêncio ao acompanhante e solicitava que a entrevistada repetisse desde o início o trecho de sua fala.

Com relação a Eleonora Beltrão Barcik, a pioneira demonstrou pouco interesse pelas imagens um e três provavelmente pelo fato de serem de períodos em que ainda não havia nascido (são de 1936). Pouco interesse também se verificou com as imagens dez e onze talvez pelo fato de que após 1950 a pioneira passou a não utilizar mais a estação de trem – passou a vir de avião de Curitiba, desembarcando no aeroporto de Londrina. Por isso, nos momentos em que lhe eram apresentadas essas imagens, Eleonora desviava do assunto e optava por falar de sua vida, da família ou de memórias da infância. Exatamente o contrário ocorreu quando eram fotografias que diziam respeito à sua família e sua casa, como as imagens dois, quatro e cinco, que representavam para ela lugares de pertencimento e de identificação, conforme Augé (1994) e Norberg-Schulz (2008).

A aplicação do portfólio com Lauro Beltrão mostrou-se bem-sucedida provavelmente em razão de sua formação acadêmica e política. Talvez pelo fato de ter sido professor em muitas universidades (UFRJ, UFPR, UFPEL e UEL), função que exige boa capacidade de comunicação e estrutura de pensamento de forma lógica, Lauro manteve uma narrativa organizada, pausada e cronológica sobre acontecimentos relacionados à colonização de Ibiporã e de Londrina.

E pelo fato de ter envolvimento direto com o assunto e interesse na divulgação da história de sua família ligada à colonização de Ibiporã, demonstrou apreço por todas as fotografias, inclusive por detalhes de algumas delas. Em razão de seu interesse pela história

política do Paraná e do Brasil, Lauro discorreu longamente sobre aspectos relacionados à derrocada da economia cafeeira do Norte do Estado, provocada por políticas do governo federal, e lamentou o "abandono" dos armazéns de café do IBC na região, os quais, segundo ele, funcionavam como "satélites da estrada de ferro" e perderam a razão de existir com o desincentivo à produção do grão. Lauro criticou ainda o que chamou de "espoliação da riqueza do Norte do Paraná" pelos governos estaduais, centrados em Curitiba, e as políticas de concessão de terras nos dois governos de Moysés Lupion (1947-51 e 1956-61) e no de Bento Munhoz da Rocha (1951-55).

Quanto às entrevistas com José Bonfim Ledo, João Ibrahim Zachêo e João Rodrigues Tavares, renderam ótimos resultados e comprovaram a eficácia da proposta aplicada, devido ao fato de que os três se interessaram pelas fotografias à medida que foram sendo apresentadas e acrescentaram dados diretamente relacionados a elas e ao tema da pesquisa. Responderam às perguntas e mantiveram-se no tema, fugindo dele em poucos momentos. Apenas João Zachêo se delongou por mais tempo em suas lembranças do tempo de estudo e do início da vida profissional, mas após já ter respondido às perguntas sobre a estação e visto todas as imagens do portfólio.

Pode-se concluir, com base nessas observações, que as três entrevistas foram enriquecedoras em razão do perfil destes pioneiros, que, por terem residido próximos à linha do trem, serem ativos até hoje na vida da cidade e por se interessarem pelo assunto transporte, detiveram-se nas fotografias, compreendiam os fatos e dessa forma corroboraram com a eficácia do método. Importante lembrar que José Ledo era agricultor e dependia frequentemente de transporte para escoar a produção de seu sítio, no Engenho de Ferro. Já João Tavares foi mecânico e motorista de caminhão.

Com relação a isso, o pesquisador acredita que pode ser apontada como sugestão aos futuros trabalhos que venham utilizar essa metodologia, a seleção de pioneiros (homens ou mulheres) que tenham sido ou ainda sejam ativos na vida local; pessoas que independentemente de escolaridade ou classe social, sejam conhecidas na cidade, ou que no passado transitavam com frequência pelas ruas, feiras, praças e principais espaços públicos. Foi este o caso de José Bonfim Ledo, João Rodrigues Tavares e João Ibrahim Zachêo, personagens notadamente populares.

Situação diferente foi observada com Aparecida Peretti Pelisson, que talvez pelo fato de ter sido dona de casa e, em razão disso, circular menos pela cidade e pela área rural do município que os três mencionados anteriormente, demonstrou ter menos conhecimento dos

meios de transporte do que eles. Por consequência, falou menos sobre o trem, sobre viagens, embarques e sobre o funcionamento da estação. Mesmo o seu marido sendo figura de referência no meio local (Orlando Pelisson foi comerciante e vereador por três mandatos), o trabalho exigido de uma dona de casa na época a deixava muito restrita ao lar, aos filhos e à igreja.

Como já foi relatado no capítulo 5, Aparecida era extremamente atuante na paróquia, como vicentina, colaboradora e cantora do Coral Santa Cecília, mas sua circulação talvez se resumisse mais às quadras centrais ao redor da Matriz e por isso não frequentasse as ruas de acesso à estação ferroviária e à ferrovia. A própria entrevistada admitiu que, embora tenha frequentado muito a estação quando era solteira (era ponto de encontro), após o casamento praticamente não "desceu" mais ao local. "Uma mulher casada tem muitos afazeres. Não dá para ficar passeando", justificou.

Por essas razões, embora tenha sido extremamente solícita, paciente e atenciosa na entrevista, procurando encontrar algo de familiar nas fotografias, Aparecida discorreu pouco sobre a maior parte delas. Preferiu falar sobre sua atuação na igreja e sobre a família, principalmente a de origem (Peretti) e as dificuldades que enfrentaram quando se instalaram em Ibiporã. Predominaram narrativas relacionadas à sua adolescência e juventude. Em razão desse retorno a um passado muito remoto, a entrevistada desviava o olhar das fotografias e divagava. Sorrindo, fazia longas narrações e construía imagens visuais que não estavam nas fotografias, pois eram sobre sua história de vida – e o que o pesquisador buscava era a história oral temática. Em comparação aos três entrevistados citados anteriormente (Ledo, Tavares e Zachêo), o portfólio não se mostrou tão eficaz com Aparecida, mas seu conhecimento panorâmico sobre a história de Ibiporã desde 1941 e o fato de ser um "acervo de memória" respeitado na cidade trouxe um ganho significativo para essa pesquisa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve o propósito de recuperar, por meio da fotografia e da proposta metodológica que a utiliza em entrevistas com pioneiros como "disparadora do gatilho da memória", traços da história e da memória social relacionada à estação ferroviária de Ibiporã (PR), um lugar identificado pelos primeiros moradores como "de pertencimento" (AUGÉ, 1994). O período escolhido para o estudo foi de 1936 a 1960, o de maior importância do terminal para o desenvolvimento do município. A partir dos resultados obtidos com a utilização da referida proposta metodológica nas entrevistas com oito pioneiros da cidade, confirmamos a eficácia do método e o potencial democratizante da história oral, associada à imagem fotográfica, como meios para a construção de uma história alternativa à historiografia oficial produzida sobre a ferrovia, sobre Ibiporã e sobre o Norte do Paraná, baseada normalmente em documentos escritos e publicações oficiais.

As memórias têm esse potencial democratizante por reunirem uma multiplicidade de relatos e a utilização do método possibilitou que narrativas de pessoas comuns fossem oferecidas ao público e aos estudos da história, podendo configurar uma "história nova", como conceitua Le Goff (2003). Afinal, a história oral "lança vida para dentro da história e isso alarga seu campo de ação. Admite heróis vindos não só dentre os líderes, mas dentre a maioria desconhecida do povo" (THOMPSON, 1992, p. 44). No caso desta pesquisa, por exemplo, entre os "heróis" oriundos do povo que foram enaltecidos pelos entrevistados como personagens marcantes da história da estação e da própria cidade podemos citar: o avô e os tios de Lourdes Sípoli Lozam, que trabalharam na construção da Estrada de Ferro São Paulo-Paraná; os ferroviários que faziam o trabalho braçal de manutenção da linha; o abridor de matas e encarregado do Escritório Beltrão, Arlindo Evaristo Gonzaga; os operários das serrarias, o carroceiro "Manguta", que fazia os fretes maiores até a estação; os peões que lidavam com o gado no "embarcador de boi", as crianças que vendiam doces, pastel e frutas aos passageiros do trem; o funcionário apelidado de "chaves", que operava manualmente o desvio para a locomotiva mudar de trilho; os saqueiros que embarcavam cereais e café nos vagões, além de tantas famílias anônimas que desembarcaram na plataforma para construírem uma nova história nesta cidade escolhida como destino.

São personagens evocados pela memória dos entrevistados, mas esquecidos pela historiografia oficial, que, devido à limitação de ferramentas de pesquisa, se ocupa, no mais das vezes, com o registro de fatos envolvendo as autoridades (líderes políticos e

empresariais), trocas de poder, realizações administrativas, inauguração de prédios públicos, datas festivas, comemorações civis e religiosas.

Finalizada essa pesquisa, utilizando fontes orais e análise e interpretação de fotografias, obtivemos novas informações e a uma pluralidade de pontos de vista sobre a ferrovia e a estação não disponíveis até então nos documentos escritos encontrados sobre o tema. Ao estudarmos o impacto do trem e da ferrovia para a região, somados às percepções que tivemos a partir da vivência dos pioneiros, concluímos que a ferrovia faz parte da nossa identidade, de cidadãos do Norte do Paraná. E que a estação de Ibiporã, devido ao papel socioeconômico que teve para o desenvolvimento da cidade e ao "caldeirão cultural" que representava (povos de várias raças e gente de todas as idades e classes sociais na plataforma), tornou-se para os habitantes não apenas um lugar "histórico" e "relacional" (AUGÉ, 1994), mas um "lugar de memória" (CANDAU, 2012), pois segundo este autor, "um lugar de memória é onde a memória trabalha".

Por fim, ao desenvolver estudos como esse no campo da comunicação, temos a possibilidade de democratizar o resultado das pesquisas e também conceitos teóricos de outras áreas do conhecimento que serviram de suporte para o trabalho, graças à facilidade de acesso que o jornalismo e a comunicação têm por parte do público.

Fazendo uma retomada metodológica do problema apresentado na introdução, consideramos que os objetivos traçados foram alcançados. O *problema* era: de que forma a fotografia, como fonte de pesquisa e utilizada como disparadora do gatilho da memória, tendo o suporte da história oral, pode auxiliar na recuperação histórica de um lugar de pertencimento de Ibiporã? A pergunta foi respondida a partir dos referenciais teóricos, da análise das imagens e dos resultados obtidos com a aplicação da proposta metodológica, descritos nos capítulos 6 e 7.

O *objetivo geral* era verificar como a fotografia, utilizada como acionadora do gatilho da memória, influencia a narrativa de pioneiros e como esse processo conjunto possibilita recuperar traços da história de um lugar de pertencimento, em uma cidade de colonização recente, no caso Ibiporã. O levantamento documental e bibliográfico, a análise das imagens e o resultado da aplicação com esses "sujeitos da história" nos possibilitou a recuperação de fragmentos da história local e a preservação da memória da estação, que foi o ponto de chegada de grande parte dos pioneiros que se fixaram na cidade e também de referência para a criação do povoado. Afinal, quando o engenheiro Alexandre Gutierrez Beltrão se instalou em

Ibiporã para iniciar o traçado da cidade, em 1936, “os primeiros 15 quarteirões ficavam próximos à estação” (BISOTTO, 2008, p. 19).

Já os objetivos específicos eram: *exploratório* – identificar as possibilidades que a fotografia histórica tem de reforçar os laços de pertencimento dos sujeitos a um lugar; *descritivo* – apontar a importância do uso da proposta da fotografia como disparadora do gatilho da memória em cidades de história recente, que ainda têm o material humano para a sua aplicação; *explicativo* – demonstrar como a reconstituição imagética de um lugar (a estação de trem) e de um período histórico pode ser viabilizada por meio desta nova ferramenta de comunicação.

Cumprindo o *objetivo exploratório*, as fotografias selecionadas não apenas demonstraram, mas reforçaram a relação identitária e afetiva dos pioneiros com este lugar referencial da cidade: a estação de trem, local de chegadas e partidas, de início de uma nova vida para as famílias e ponto de encontro dos jovens. A relevância desse estudo se colocou em razão dessa importância histórica e afetiva que a estação representava e ainda representa no imaginário dos moradores mais antigos – a memória imaterial da comunidade. Percepção a que chegamos (o autor) já em 2011, na condição de jornalista da Prefeitura de Ibiporã, desenvolvendo trabalhos para a Secretaria de Cultura e Turismo e para o Museu Histórico (MHAI), e depois a partir de 2013, como coordenador dos projetos de recuperação da memória *Contos e Causos* e *Circuito das Capelas*.

A estação ferroviária foi no passado e até hoje é ponto de referência na paisagem urbana de Ibiporã por ser um “ponto nodal”, conforme observou Lynch (1999). E a relação de pertencimento e identificação dos pioneiros com o lugar foi elucidada pelos conceitos de Augé (1994), Tuan (2013) e Norberg-Schulz (2008). Se para Augé (1994, p. 52), “lugar” é o espaço onde o sujeito se identifica, ou seja, um lugar “identitário, relacional ou histórico”, pudemos concluir – com base nas fotografias e documentos analisados e nas narrativas dos pioneiros – que a estação de Ibiporã cumpre os três papéis: é “identitária” (os sujeitos nela se reconhecem), “relacional” (lugar onde estabeleceram importantes relações sociais no passado) e “histórica” (foi a primeira construção pública da cidade).

No que refere aos resultados esperados com a aplicação do procedimento metodológico, propostos como *objetivos descritivo* e *explicativo*, os pioneiros, ao relembrarem aspectos da história local à medida que lhes era apresentado o portfólio de fotografias, revelaram novas e ricas informações sobre a estação e a ferrovia, acabando por preservar também sua própria história, que ficou registrada em áudio e vídeo para as futuras

pesquisas nos arquivos históricos da cidade. E suas impressões mais marcantes foram transcritas para este trabalho, estando agora documentadas em texto, que poderá ser consultado em um banco de dados de acesso público.

Quanto às *justificativas* que apresentamos inicialmente para a realização dessa pesquisa, uma das metas era contribuir com o poder público de Ibiporã, desenvolvendo uma pesquisa com bases metodológicas – até então inexistente na cidade – que auxiliasse a preservação da memória local, elucidando fatos, imagens e documentos referentes à colonização do município e à estação ferroviária. Nossa conclusão ao final do levantamento é que esse material contribuirá com o poder público na tarefa de educação patrimonial e também no reconhecimento identitário do cidadão e da sociedade local no processo de construção da sua história.

Como contribuição à sociedade, abordamos um tema que consideramos vital para a compreensão do processo de reocupação do Norte do Paraná: a construção da ferrovia. E no âmbito local trouxemos à luz histórias de pioneiros sobre a importância que a estação teve para Ibiporã entre as décadas de 1930 e 1960.

Como produção acadêmica, buscamos contribuir para a disseminação da proposta da fotografia como disparadora do gatilho da memória, desenvolvida na UEL, e ampliar o número de municípios estudados pelo grupo de pesquisa *Comunicação e História*, certificado pelo CNPq, que vem reconstituindo imageticamente fragmentos da história do Norte do Paraná. São pesquisadores que percebem imagens (registros imagéticos) e a história oral (narrativas) como fontes históricas e de pesquisa, sendo meios expressivos para preservação e ressignificação da memória. Escolhemos como campo de pesquisa um município que ainda não havia sido estudado pelo grupo, mas que passou pelas mesmas transformações ocorridas nos demais colonizados pela CTNP, a partir da década de 1930, que tinham como eixo uma estrada de ferro que garantiu a ligação da região com o restante do País.

Como toda pesquisa nessa área, esta que aqui apresentamos é apenas um ponto de partida e de motivação para que novos estudos correlatos sejam realizados e investigações sobre a ferrovia ou sobre Ibiporã possam ser despertadas a partir de fotografias ou de memórias e das relações que essas estabeleçam com a história local.

REFERÊNCIAS

ANDRÉ, Richard Gonçalves. **O paraíso entre luzes e sombras**: representações de natureza em fontes fotográficas. Londrina: Eduel, 2014.

ARIAS NETO, José Miguel. **O Eldorado**: representações da política em Londrina, 1930-1975. Londrina: Editora da UEL, 1998.

_____. **O Eldorado**: representações da política em Londrina, 1930/1975. Londrina: Eduel, 2008. v. 1.

ANTF – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS. **Cronologia Histórica Ferroviária**. Disponível em: <http://www.antf.org.br/index.php/informacoes-do-setor/cronologia-historica-ferroviaria>. Acesso em: 11 abr. 2016.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Tradução de Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papirus, 1994.

BELTRÃO, Alexandre Gutierrez. **Três anos de sertão:** 1925-1928. Curitiba: [s.n.], 1980.

BELTRÃO, Lauro de Castro. **Acervo documental e fotográfico:** Londrina, 2015.

BISOTTO, Maria Lúcia Striquer. **Compêndio histórico de Ibiporã**. Ibiporã: Fundação Cultural de Ibiporã, 2008. v.1.

BONI, Paulo César. **Fincando estacas!**: a história de Londrina (década de 30) em textos e imagens. Londrina: Ed. do autor, 2004.

_____. Fotografia como mídia visual para recuperação histórica de Londrina. **Domínios da imagem**, Londrina, ano 1, n. 2, p. 107-128, maio 2008.

_____. Dois “lances de sorte” na relação de Londrina com a fotografia. In: BONI, Paulo César (Org.). **Retratos da cidade**: o uso da fotografia para a recuperação de fragmentos históricos de Londrina. Londrina: Midiograf, 2014. p. 21-41.

BONI, Paulo César; SATO, Larissa Ayumi. A mídia fotografia como estratégia publicitária da Companhia de Terras Norte do Paraná. In: BONI, Paulo César (Org.) **Certidões de Nascimento da História**: o surgimento dos municípios no eixo Londrina-Maringá. Londrina: Planográfica, 2009. p. 243-267.

BONI, Paulo César; HOFFMANN, Maria Luisa. A fotografia como mídia da recuperação histórica do norte do Paraná. In: ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DA MÍDIA, 7, 2009, Fortaleza. **Anais...** Fortaleza, 2009. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/alcar/encontros-nacionais-1/encontros-nacionais/7o-encontro-2009-1/A%20fotografia%20como%20midia%20da%20recuperacao%20historica%20do.pdf>. Acesso em: 30 ago. 2016.

BONI Paulo César; TEIXEIRA, Juliana de Oliveira. A proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória. In: BONI, Paulo César (Org.). **Fotografia**: usos, repercussões e reflexões. Londrina: Midiograf, 2014. p. 43-65.
BORTOLOTTI, João Baptista. **Planejar é preciso**: memórias do planejamento urbano de Londrina. Londrina: Midiograf, 2007.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembrança de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

_____. **O tempo vivo da memória**: ensaios de psicologia social. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular**: história e imagem. Bauru: Edusc, 2004.

CANDAU, Joël. **Memória e identidade**. Tradução de Maria Letícia Ferreira. São Paulo: Contexto, 2012.

CARVALHO, Marcelo. O trem na paisagem: um olhar materialista sobre o cinema de Lumière. **Galaxia**, São Paulo, n. 23, p. 86-97, jun. 2012.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA HISTÓRICA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA (CDPH-UEL). **Acervo documental e fotográfico:** Londrina, 2015.

CERNEV, Jorge (Org.). **Memória e Cotidiano**: cenas do norte do Paraná - escritos que se recompõem. Londrina: IPAC/UEL, 1995.

CMNP - COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. 2. ed. Maringá (PR): 1977.

COSTA, Heron Heloy. Hotéis e pensões em Apucarana: uma relação de confiança entre hóspedes e proprietários. In: BONI, Paulo César; TEIXEIRA, Juliana de Oliveira (Org.). **Hotéis históricos do Norte do Paraná**. Londrina: Midiograf, 2013. p. 177-188.

COSTA, Odah Regina Guimarães. Planos de colonização oficial aplicados, a partir da década de 1930, em zonas pioneiras e de povoamento, no Estado do Paraná. In: ANAIS DO SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, 8.,1975, Aracaju. **Anais...** São Paulo: FFLCH-USP, 1976. v.3, p. 817-841.

COUTINHO, Humberto Puiggari. **Londrina**: 25 anos de sua história. São Paulo: Ed. do autor, 1959.

DEPARTAMENTO de Cultura monta exposição alusiva aos 60 anos do município. Disponível em: <http://www.sudoesteonline.com.br/santaizabeldooeste/notindividual.asp?id=86724>. Acesso em: 12 abr. 2015.

FERREIRA, João Carlos Vicente. **O Paraná e seus municípios**. 20. ed. Cuiabá: Memória do Brasil, 1999.

FERREOCLUBE. **Tue série 200**. Postagem dia 22 jul. 2016. Disponível em: <http://www.ferreoclube.com.br/2016/07/22/tue-serie-200/>. Acesso em: 29 ago. 2016.

FRAZÃO, Marcelo. Há 80 anos, chegada do trem mudava a história de Londrina. **Gazeta do Povo**. Curitiba. 28 jul. 2015. Disponível em: <www.gazetadopovo.com.br>. Acesso em: 12 abr. 2016.

FUNDAÇÃO CASA DE RUI BARBOSA. **Manual de referências bibliográficas da FCRB**. Coordenação e redação: Laura do Carmo. Disponível em: <http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/manuais/FCRB_Manual_de_referencias_bibliograficas_completo.pdf>. Acesso em: 26 jan. 2016.

GOMES, Adriano Marino. **Álbum do Município de Londrina**. Londrina, 1938.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. 2. ed. São Paulo: Vértice, 1990.

HOFFMANN, Maria Luisa; PIVETA, Patrícia. O nascimento de Londrina deu início ao processo de colonização do Norte do Paraná. In: BONI, Paulo César (Org.). **Certidões de nascimento da história**: o surgimento dos municípios no eixo Londrina-Maringá. Londrina: Planográfica, 2009. p. 17-50.

HOFFMANN, Maria Luisa. **Guardião de imagens**: "memórias fotográficas" e a relação de pertencimento de um pioneiro com Londrina. 2010. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

_____. Fotografia, gatilho de memórias. In: BONI, Paulo César (Org.). **Fotografia**: usos, repercussões e reflexões. Londrina: Midiograf, 2014. p. 68-96

IBI-PORÃ: mais uma cidade que surge. **Paraná-Norte**, Londrina, 19 abr. 1936a, v.2, p. 2.

IBI-PORÃ ou Tucuty? **Paraná-Norte**, Londrina, 26 jul. 1936b, p.1.

IBIPORÃ: um índice de trabalho e prosperidade. **Paraná-Norte**, Londrina, 12 out. 1941. n. 365, p. 1.

INAUGURAÇÃO da ponte sobre o Rio Tibagy e da estação de Londrina no dia 28 de julho. **Paraná-Norte**, Londrina, 4 ago. 1935. p. 1.

KASTER, Jaime dos Santos; CASTRO, Vradson; DUTRA, Julio César. **Circuito das Capelas**: projeto de recuperação da memória de Ibiporã. Ibiporã: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, 2016.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e história**. 2. ed. São Paulo: Ateliê, 2001.

_____. **Realidades e ficções na trama fotográfica**. 2. ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2002.

_____. **Os tempos da fotografia:** o efêmero e o perpétuo. Cotia: Ateliê Editorial, 2007.

KROETZ, Lando Rogério. **As estradas de ferro do Paraná (1880-1940)**. 1985. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade de São Paulo (USP), São Paulo.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Tradução de Bernardo Leitão et al. 5. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2003.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Tristes trópicos**. Tradução de Wilson Martins (revista pelo autor). São Paulo: Anhembi, 1957.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Tradução de Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

LOZANO, Jorge Eduardo Aceves. Prática e estilos de pesquisa na história oral contemporânea. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína (Org.). **Usos & abusos da história oral**. 8. ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. p. 14-25.

LUCAREVSKI, Julio César. **De Jacutinga para Ibiporã**. 1993. Trabalho acadêmico (Curso de História) – Universidade Estadual de Londrina. Londrina. Não publicado.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de história oral**. São Paulo: Loyola, 1996.

_____. _____. 4. ed. São Paulo: Loyola, 2002.

MELATTI, Gérson Antonio. Trem de ferro. **Folha de Londrina**, Londrina, 22 mar. 2014. Suplemento Folha Rural. p. 2.

MORTON, Wallace H. Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná. In: **Boletim do Museu Histórico Pe. Carlos Weiss**. n. 7. Londrina: Fundação Universidade Estadual de Londrina, 1983, p. 10-18.

MOYSES, Juliana Mastelini; BONI, Paulo César. Fotografia e memória na recuperação histórica de Ivaiporã (PR) **Semina: Ciências Sociais e Humanas**, Londrina, v. 32, n. 1, p. 41-56, jan./jun. 2011.

MUSEU HISTÓRICO E DE ARTES DE IBIPORÃ (MHAI). **Acervo documental e fotográfico:** Ibiporã, 2016.

MUSEU HISTÓRICO DE LONDRINA PADRE CARLOS WEISS (MHL). **Acervo documental e fotográfico:** Londrina, 2016.

MUSILLI, Célia; ABRAMO, Maria Angélica. **Londrina puxa o fio da memória**. Joinville (SC): Letradágua, 2004.

MUSSE, Christina Ferraz. Telejornalismo e memória: a ressignificação do passado pelas histórias de vida. In: VIZEU, Alfredo, et al. **Telejornalismo em questão**. Florianópolis: Insular, 2014. p. 351-367.

MUSSE, Christina Ferraz; KEARA, Raruza. Jornalismo audiovisual, memória e a representação da cidade. In: PORCELLO, Flávio; VIZEU, Alfredo; COUTINHO, Iluska (Org.). **O Brasil (é)ditado**. Florianópolis: Insular, 2012. p. 43-65.

NORA, Pierre. Entre a memória e a história: a problemática dos lugares. **Projeto História**. São Paulo, n.10, p. 7-28, 1993.

NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In: NESBITT, Kate (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica. Tradução de Vera Pereira. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2008. p. 444-461.

NOVAS Estações. **Paraná-Norte**, Londrina, 19 jul. 1936. p. 2.

O LAMENTÁVEL desastre ocorrido na estrada de Ibiporã a Londrina. **Paraná-Norte**, Londrina, v. 10, n. 496, 30 abr. 1944, p. 1.

PANOFSKY, Erwin. **Significado nas artes visuais**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2009.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Cultura. **Espirais do tempo**: bens tombados do Paraná. Curitiba: Coordenação do Patrimônio Cultural, 2006.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Cultura. **Estação Ferroviária de Ibiporã**. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=111>. Acesso em: 06 jan. 2016.

PEREIRA, Adgélzira Capeloti. **Memória e história**: o uso da mídia fotografia para a recuperação histórica da construção da Usina Hidrelétrica de Capivara, na visão de antigos trabalhadores de Iepê. 2015. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

PEREIRA, Fernando Marcelino. Breve estudo genealógico de Cecílio do Rego Almeida. **Revista NEP (Núcleo de Estudos Paranaenses)**. Curitiba, v. 2, n. 2, p. 26-41, maio 2016. Disponível em: <http://revistas.ufpr.br/nep/article/download/46981/28174>. Acesso em: 04 jul. 2016.

RICOEUR, Paul. **Tempo e Narrativa – Tomo III**. Tradução de Claudia Berliner. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2010.

REGO, Renato Leão. Nos trilhos britânicos rumo ao interior do Paraná. **Revista Helena**, Curitiba: Ano 1, n. 1, out. 2012.

SANTAELLA, Lucia. O que é semiótica. São Paulo: Brasiliense, 1983.

_____. **Matrizes da linguagem e pensamento**: sonora, visual, verbal: aplicações na hipermídia 3. ed. São Paulo: Iluminuras/FAPESP, 2005.

SCHWARTZ, Widson. Cidade esperava o trem. Faz 67 anos. **Jornal de Londrina**, Londrina, 22 jul. 2002. 1º caderno, p. 8-A.

_____. Ibiporã poderia ser a sede de Sertanópolis. **Jornal de Londrina**, Londrina, 22 jul. 2002. 1º caderno, p. 8-A.

_____. **O povo que fez e faz Londrina**: catálogo da exposição em homenagem aos 70 anos da cidade promovida pelo Museu Histórico de Londrina Padre Carlos Weiss. Londrina: Midiograf, 2004.

_____. Agora é Ibiporã!: cidade e ferrovia chegaram juntas. **Folha de Londrina**, Londrina, 23 jul. 2013. Caderno Folha Cidades, p. 1.

SOCIEDADE TÉCNICA E COLONIZADORA ENGENHEIRO BELTRÃO. **Evolução de Ibiporã**. Dados coligidos pela Sociedade Técnica e Colonizadora Engenheiro Beltrão Limitada. v. 1 (1925-35) e v. 2 (1933-38). Ibiporã: [s.n.], 1953.

TEIXEIRA, Juliana de Oliveira. **A proposta metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória**: aplicação à história de Telêmaco Borba (1950-1969). 2013. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: a história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TOMAZI, Nelson Dacio. **Norte do Paraná:** história e fantasmagorias. 1997. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Paraná. Curitiba.

TRIGUEIROS FILHO, Marinósio; TRIGUEIROS NETO, Marinósio. **História da imprensa de Londrina**: do baú do jornalista. Londrina: UEL, 1991.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. Tradução de Lívia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2013.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE LONDRINA. Museu Histórico de Londrina. **Coleção fotográfica José Juliani.** Londrina: UEL, 2011. (Londrina documenta; 2)

VASQUEZ, Pedro Karp. **Ferrovia e fotografia no Brasil da Primeira República**. São Paulo: Metalivros, 2008. (Coleção História Viva Gente de Ferro. v.5)

Pesquisa Documental

Entrevistas para a aplicação do gatilho da memória

BARCIK, Eleonora Beltrão. Entrevista concedida ao pesquisador, na chácara de sua família. Ibiporã: 25 fev. 2015. (23min52s): gravação em vídeo.

BARCIK, Eleonora Beltrão. Entrevista concedida ao pesquisador, na chácara de sua família. Ibiporã: 20 mai. 2016. (38min40s): gravação em áudio.

BELTRÃO, Lauro de Castro. Entrevista concedida ao pesquisador, na residência do entrevistado. Londrina: 11 abr. 2015: gravação em áudio (62min25s).

LEDO, José Bonfim. Entrevista concedida ao pesquisador, na residência do entrevistado. Ibiporã (PR): 18 mar. 2016. (79min33s): gravação em áudio.

LOZAMa, Lourdes Sípoli. Entrevista concedida ao pesquisador, na residência da entrevistada. Ibiporã: 8 set. 2015. (74min39s): gravação em vídeo.

LOZAMb, Ramon. Entrevista concedida ao pesquisador, na residência do entrevistado. Ibiporã: 8 set. 2015. (74min39s): gravação em vídeo.

PELISSON, Aparecida Peretti. Entrevista concedida ao pesquisador, na residência da entrevistada. Ibiporã: 26 mar. 2016. (77min36s): gravações em áudio e vídeo.

TAVARES, João Rodrigues. Entrevista concedida ao pesquisador, na residência do entrevistado. Ibiporã: 26 fev. 2016. (72min54s): gravação em vídeo.

ZACHÊO, João Ibrahim. Entrevista concedida ao pesquisador, na residência do entrevistado. Ibiporã: 12 mai. 2016. (75min35s): gravações em áudio e vídeo.

Entrevistas anteriores com os pioneiros

BARCIK, Eleonora Beltrão. Entrevista concedida ao pesquisador, para o projeto *Contos e Causos*, da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Ibiporã, na chácara da família. Ibiporã: 20 dez. 2013. (47min07s): gravação em vídeo.

BELTRÃO, Lauro de Castro. Entrevista concedida ao pesquisador, na casa do entrevistado. Londrina: 11 abr. 2015: gravação em vídeo (95min35s).

BARRETO FILHO, João. Entrevista concedida ao pesquisador, na casa do entrevistado. Curitiba: 12 nov. 2013. (30min17s): gravação em vídeo.

CALIJURI, Arlindo. Entrevista concedida ao pesquisador, na estação ferroviária de Ibiporã, em homenagem a pioneiros. Ibiporã: 5 jun. 2013. (17min06s): gravação em vídeo.

COLOGNEZI, Luzia Patuzzo. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na casa da entrevistada. Ibiporã: 15 fev. 2013. (45min50s): gravação em vídeo.

FERNANDES, Eugênio. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na casa do entrevistado. Ibiporã: 28 fev. 2013. (62min56s): gravação em vídeo.

LANDIOZO, Benedito. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na estação ferroviária de Ibiporã. Ibiporã: 4 mai. 2011. (14min59s): gravação em vídeo.

LEDO, José Bonfim. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na casa do entrevistado. Ibiporã (PR): 13 abr. 2011. (57min17s): gravação em vídeo.

LOZAMa, Lourdes Sípoli. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na Fundação Cultural de Ibiporã. Ibiporã: 27 nov. 2012. (24min08s): gravação em vídeo.

LOZAMb, Ramon. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na Fundação Cultural de Ibiporã. Ibiporã (PR): 27 nov. 2012. (39min20s): gravação em vídeo.

LOZAM, Ramon. Entrevista concedida ao pesquisador, na estação ferroviária de Ibiporã, em homenagem a pioneiros. Ibiporã: 5 jun. 2013. (17min06s): gravação em vídeo.

OLIVEIRA, Laurinda Ferreira. Entrevista concedida ao pesquisador, no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã. Ibiporã: 23 jul. 2015. (47min57s): gravação em vídeo.

PELISSON, Aparecida Peretti. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na Fundação Cultural de Ibiporã. Ibiporã: 20 set. 2011. (61min45s): gravação em vídeo.

SEMPREBOM, Batista. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, na casa do entrevistado. Ibiporã: 4 abr 2011. (24min10s): gravação em vídeo.

SEMPREBOM, Lourdes. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã. Ibiporã: 1 mar. 2013. (35min00s): gravação em vídeo.

TAVARES, João Rodrigues. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã. Ibiporã: 26 nov. 2012. (66min50s): gravação em vídeo.

XAVIER, Sebastião. Entrevista concedida ao pesquisador, na casa do entrevistado. Cambé: 13 mar. 2013. (52min04s): gravação em vídeo.

ZACHÊO, João Ibrahim. Entrevista concedida ao projeto *Contos e Causos*, no Museu Histórico e de Artes de Ibiporã. Ibiporã: 17 out. 2011. (95min15s): gravação em vídeo.

BANCO DE DADOS EM DVD

Neste DVD estão disponíveis as fotografias usadas na pesquisa em alta resolução e as entrevistas convertidas em áudio, com os pioneiros de Ibiporã submetidos à aplicação da proposta da fotografia como disparadora do gatilho da memória. Nas pastas com o nome de cada pioneiro estão a primeira e a segunda entrevistas, bem como a transcrição para a linguagem escrita. A transcrição não foi total para se evitar redundâncias, otimizar o tempo e suprimir trechos desnecessários.