



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CAMPUS DE CHAPECÓ
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

THIAGO RIBEIRO

**AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NA REGIÃO CONTESTADA:
UM ESTUDO ACERCA DA RESISTÊNCIA SERTANEJA A PARTIR DA ESTAÇÃO
DE SÃO JOÃO (1906-1916)**

**CHAPECÓ
2016**

THIAGO RIBEIRO

**AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NA REGIÃO CONTESTADA:
UM ESTUDO ACERCA DA RESISTÊNCIA SERTANEJA A PARTIR DA ESTAÇÃO
DE SÃO JOÃO (1906-1916)**

Trabalho de conclusão de curso de graduação
apresentado como requisito para obtenção de grau
de Licenciado em História pela Universidade
Federal da Fronteira Sul.

Orientador: Prof. Dr. Jaisson Teixeira Lino

CHAPECÓ

2016

DGI/DGCI - Divisão de Gestão de Conhecimento e Inovação

RIBEIRO, THIAGO
AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NA REGIÃO
CONTESTADA: UM ESTUDO ACERCA DA RESISTÊNCIA
SERTANEJA A PARTIR DA ESTAÇÃO DE SÃO JOÃO
(1906-1916) / THIAGO RIBEIRO. -- 2016.
45 f.

Orientador: Jaisson Teixeira Lino.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) –
Universidade Federal da Fronteira Sul, Curso de História ,
Chapecó, SC, 2016.

1. Estação de São João. 2. Relações de poder. 3.
Movimentos de Resistência. 4. Região Contestada. 5. Guerra
do Contestado. I. Lino, Jaisson Teixeira, orient. II.
Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

THIAGO RIBEIRO

**AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NA REGIÃO CONTESTADA:
UM ESTUDO ACERCA DA RESISTÊNCIA SERTANEJA A PARTIR DA ESTAÇÃO
DE SÃO JOÃO (1906-1916)**

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado como requisito para obtenção de grau de Licenciado em História da Universidade Federal da Fronteira Sul.

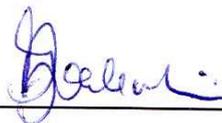
Orientador: Prof. Dr. Jaisson Teixeira Lino

Aprovado em: 07/07/2016

BANCA EXAMINADORA



Jaisson Teixeira Lino



Prof. Dr. Delmir José Valentini – UFFS



Prof. Dr. Antonio Luiz Miranda – UFFS

Aos meus pais Antonio e Sonia, e a minha namorada Gabriela, que com muito carinho e apoio, não mediram esforços para que eu concluísse mais uma etapa de minha vida.

AGRADECIMENTOS

A todos aqueles que contribuíram para a elaboração deste trabalho, bem como, a todos aqueles que de alguma forma contribuíram para a minha formação acadêmica.

A minha namorada Gabriela que compartilhou comigo momentos tristes e felizes. Obrigada pelo carinho, paciência e por sua capacidade de me trazer paz na correria e de cada semestre.

Agradeço também aos meus professores, em especial ao meu orientador Dr. Jaisson Teixeira Lino, responsável pela orientação deste trabalho e que sem sua ajuda esse projeto não se concretizaria. Ao professor Francimar Ilha da Silva Petrolí, pelo suporte no pouco tempo que lhe coube, pelas suas correções e incentivos.

Aos amigos e colegas, pelo incentivo e pelo apoio constante.

Vinte mil ali morreram, eu já li e outros leram.
Mesmo que alguns não queiram, essa história é real.
É nosso triste passado a Guerra do Contestado,
neste chão que foi marcado. Rio de sangue sem igual.
Pátria mãe não foi gentil, fez de conta que não viu
que o filho varonil...é o tesouro nacional.

Poesia Guerra do Contestado – Jaime Telles

RESUMO

Tendo como objeto de análise, o ataque a estação de São João, atual município de Matos Costas/SC, localidade inserida na “região contestada”, situada no meio oeste do atual Estado de Santa Catarina, o objetivo geral desta pesquisa busca compreender de que forma as relações de poder e os movimentos de resistência se constituem e se manifestam no âmbito social, político e econômico, durante a implantação e ataque da estação de São João – 1914. A pesquisa centra-se, como aporte teórico, em elementos conceituais introduzidos pelo autor Michel Foucault. O exercício que nos propomos nesta pesquisa, é produzir um saber histórico capaz de contemplar a teoria foucaultiana, ou seja, busca-se ativar e compreender as inúmeras relações de forças que se instituem nas relações sociais, econômicas e políticas presentes durante o ataque da Estação de São João. Ao que concerne aos resultados da pesquisa, identificou-se que a estação não é um mero “reflexo” das ações governamentais em prol do desenvolvimento econômico, o qual associa-se ao discurso de modernidade e progresso presente durante seu processo de construção, mas sim, parte constituinte desta estratégia adquirindo uma dimensão ativa e ideológica dentro deste contexto histórico.

Palavras-chave: Estação de São João. Relações de poder. Movimentos de Resistência. Região Contestada.

ABSTRACT

With the object of analysis, the attack on São João station, current city of Matos Costa / SC, location inserted in the "disputed area", located in the middle west of the current state of Santa Catarina, the general objective of this research seeks to understand that, relations of power and resistance movements are constituted and manifested in the social, political and economic, during deployment and attack the São João station – 1914. The research focuses, as the theoretical, conceptual elements introduced in by author Michel Foucault. The exercise that we propose in this research is to produce a historical knowledge able to contemplate Foucault's theory, that is, it seeks to enable and understand the many relationships of forces that establish the social, economic and present political relations during the attack station of São João. When it comes to results, it was found that the station is not merely a "reflection" of government actions in support of economic development, which is associated with the discourse of modernity and present progress in its process construction, but rather, a constituent part of this strategy by acquiring an active and ideological dimension within this historical context.

Keywords: São João Station. Power relations. Movements of Resistance. Contested Region.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 A EFSPRG: UMA REFLEXÃO HISTORIOGRÁFICA	16
2.1 As concepções de Michel Foucault.....	16
2.2 A Ferrovia associada ao discurso de modernidade e progresso	17
2.3 A Construção da Ferrovia São Paulo - Rio Grande na região contestada.....	20
2.4 O conflito Guerra do Contestado	23
3 A RESISTÊNCIA SERTANEJA E AS RELAÇÕES DE PODER	26
3.1 O pensamento político das lideranças sertanejas	26
3.2 A Ofensiva a Estação de São João	28
3.3 A Estação São João: reflexões sobre a Cultura Material	34
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
5 FONTES	39
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	40
7 ANEXOS	42

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa busca compreender de que forma as relações de poder e os movimentos de resistência se constituem e se manifestam no âmbito social, político e econômico, durante a implantação e ataque da estação de São João - 1914, atual município de Matos Costas, Santa Catarina.

A escolha deste objeto de estudo, está diretamente relacionada a sua relevância para a compreensão das inúmeras forças que se instituem nas relações sociais durante este período, e que nos possibilitam, através do seu estudo, compreendermos o processo de formação e identidade deste território.

Sobre o recorte utilizado, 1906 a 1916, foi pensado com o objetivo de abranger desde o processo de instalação da estação de São João, o qual se estabeleceu ainda na primeira década do século XX, até seu ataque e destruição em 1914. Este processo de instalação esteve diretamente vinculado a construção da estrada de ferro EFSPRG em território catarinense, 1907 a 1910. A construção desta estrada de ferro ligando o estado do Rio Grande do Sul ao estado de São Paulo (EFSPRG), ocasionou profundas transformações nos hábitos e costumes da população local e na paisagem desta região, desencadeando um dos maiores conflitos armados em território brasileiro, a Guerra do Contestado. É justamente este período, marcado por profundas mudanças econômicas, políticas, sociais, culturais e ambientais que estamos interessados em analisar, e que nos fornecem subsídios para compreendermos a problemática estabelecida.

A região-foco da pesquisa, está situada no meio oeste do atual Estado de Santa Catarina, região aqui denominada, “região contestada”, a qual também está inserida dentro do conflito denominado Guerra do Contestado. Entretanto, a historiadora Márcia Janete Espig relembra que a denominação “Contestado”, embora utilizada para designar o conflito Guerra do Contestado, tem sua origem devido a disputa de territórios entre os estados do Paraná e Santa Catarina desde a criação desta província em 1853 (ESPIG, 2008).

A pesquisa, busca também, problematizar as possíveis transformações decorrentes da instalação da Estação de São João em seu território, bem como sua associação ao discurso de modernidade e progresso presentes na época. Nesta perspectiva, busca-se identificar as subjetividades contidas e geradas pela cultura

material provenientes da instalação da Estação de São João em território contestado, afim de propiciar, através da sua análise, subsídios para a compreensão da problemática.

Nesta perspectiva, no que se refere aos movimentos de resistência, a cultura material assume um papel singular, uma vez que grande parte dos documentos relacionados a estes movimentos, o fazem a partir do ponto de vista de grupos dominantes. As fontes arqueológicas, aqui representadas pela cultura material, podem fornecer indícios, em geral, muitas vezes subestimados por pesquisadores para a compreensão destes conflitos (PINSKY, 2011).

Em relação ao objeto de estudo desta pesquisa, o ataque a estação de São João, Andrés Zarankin chama a atenção para o fato de que “partindo de uma compreensão de que as “verdades” são construídas por meio de múltiplas práticas, destaca a manipulação da cultura material como uma delas” (2002, p.10). A construção das relações sociais por meio de discursos materiais segundo o pesquisador é uma estratégia eficiente de reprodução do poder, e por tanto, a identificação das subjetividades contidas e geradas por esta cultura material torna-se imprescindível para a compreensão das relações que se estabelecem neste território.

Considerando as possibilidades a serem exploradas, e as fontes disponíveis relacionadas ao ataque a estação de São João, justifica-se o desenvolvimento desta pesquisa, a fim de se obter, através do estudo das inúmeras forças que se instituem nas relações sociais durante este período, uma maior compreensão acerca dos discursos, das relações de poder e dos movimentos de resistência que se estabelecem durante a implantação e ataque a estação.

Diante dos objetivos estabelecidos para o desenvolvimento da presente pesquisa, utilizou-se como aporte teórico o autor Michel Foucault. Foucault desenvolveu suas concepções diante de uma série de transformações decorrentes do advento da modernidade. Seus estudos estão intimamente relacionados as transformações tecnológicas, sociais e políticas, tendo nesses elementos, seus objetos de estudo, em especial, ao que se refere aos impactos destes elementos sobre os sujeitos (FURTADO, 2012).

Para compreensão das relações de poder que se estabelecem durante a implantação da estrada de ferro ligando o estado de São Paulo ao Rio Grande do Sul (EFSPRG), apropriou-se do autor Foucault o conceito de “relações de poder”, que

aqui, é compreendido como algo “dinâmico”, o qual se estabelece nas inúmeras relações de forças que se instituem nas relações sociais.

É este o exercício que nos propomos nesta pesquisa, produzir um saber histórico capaz de contemplar a teoria foucaultiana, ou seja, produzir um estudo que contemple as relações de poder na sua multiplicidade.

Além dos aportes teóricos mencionados, a pesquisa também se orientará através de referenciais bibliográficos já produzidos acerca da temática proposta. Através dessas discussões historiográficas busca-se compreender as transformações presente neste território, aqui denominado, “região contestada”, em especial, os aspectos relacionados a disputas territoriais, seu processo de ocupação, a instalação de empreendimentos capitalistas, os conflitos decorrentes da instalação destes empreendimentos, e as transformações sociais, culturais, e as alterações em sua paisagem.

Dentre esses referenciais bibliográficos relacionados a temática de estudo é possível destacar alguns autores fundamentais para o desenvolvimento desta pesquisa. Dentre eles:

Para a compreensão das políticas relacionadas a ocupação e colonização da região contestada, e a formação política das lideranças sertanejas do contestado, torna-se obrigatório as discussões de Paulo Pinheiro Machado.

A respeito da instalação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG), e os impactos deste empreendimento sob território contestado, bem como a associação deste empreendimento ao discurso de progresso e modernização do estado brasileiro, destaca-se as discussões de Márcia Janete Espig.

Outro autor de suma importância para o desenvolvimento do presente estudo é Delmir José Valentini. Em seus estudos o pesquisador estabelece o processo de implantação e atuação da empresa estrangeira Brazil Railway Company, em especial, sua subsidiária Lumber and Colonization Company.

Acerca de conceitos e estudos relacionados a cultura material da região contestada, em especial a “arqueologia industrial”, destaca-se os estudos de Jaisson Teixeira Lino, com importantes contribuições sobre o tema.

No que concerne as fontes, o presente estudo foi desenvolvido através de arquivos documentais, utilizou-se telegramas, cartas e relatos publicados em livros acerca do objeto de estudo. No site do Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC), foi possível localizar telegramas e cartas,

relatando o ataque a estação de São João e expondo a preocupação de moradores e autoridades em relação a este incidente. Os arquivos encontram-se disponíveis na extensão pdf, pois todos os originais foram digitalizados.

Em relação aos relatos, foram utilizadas as narrativas de Roberto Helling, chefe de tráfego da EFSPRG em Porto União da Vitória, no período em que ocorreu o ataque a estação. Os relatos estão registrados na obra "40 Jahre im Innern von Brasilien; Erlebnisse eines Eisenbahningenieurs, von Roberto Helling", (Roberto Helling - 40 anos no interior do Brasil, Aventuras de um engenheiro ferroviário)¹. Os acontecimentos referentes ao ataque a Estação de São João são objeto de dois capítulos do livro, intitulados "Os Fanáticos" e "Fanáticos em São João"².

Também foram utilizadas as narrativas do Frei Rogério Neuhaus, de 1916, presentes na revista Vozes de Petrópolis, o qual narra a morte do Capitão Matos Costa e o ataque a estação de São João. O documento, que faz referência a esta narrativa, também, encontra-se exposto no museu Jossete Dambrowski.

Para melhor análise, estruturamos este trabalho em dois capítulos, objetivando compreender através dos aportes teóricos, referenciais bibliográficos e fontes documentais, de que forma as relações de poder e os movimentos de resistência se constituem e se manifestam no ataque a estação ferroviária de São João.

O capítulo inicial, é dedicado a uma discussão em relação aos aportes teóricos presentes na pesquisa. Neste primeiro momento, serão debatidos os conceitos que norteiam e sustentam a pesquisa. Realizando uma discussão em relação as concepções de Michel Foucault e sua relação com o objeto de estudo. Também será problematizado a construção da ferrovia São Paulo - Rio Grande na região contestada, bem como sua associação ao discurso de modernidade e progresso e sua relação com o conflito Guerra do Contestado.

Como a temática proposta é parte constitutiva de um contexto histórico, no segundo capítulo passaremos à abordagem das fontes que possibilitam a interpretação das condições política, econômica e sociais para a compreensão sobre a formação das lideranças sertanejas presentes no ataque a estação de São João, atual município de Matos Costas/SC, bem como uma avaliação do pensamento

¹ HELLING, Robert. 40 Jahre im Innern von Brasilien: Erlebnisse eines Eisenbahningenieurs, von Robert Helling. Berlin: Pyramidenverlag, Dr. Schwarz & Co., [1931], p.28. [Tradução em português de Filipe Neckel, Mirien Plarre e Thiago Benitez. Supervisão: Erica Foerthmann Schultz].

² Foram utilizados os relatos referentes as narrativas de Roberto Helling, presentes nos estudos da pesquisadora Márcia Janete Espig.

político dessas lideranças. Por fim, por meio da análise da cultura material provenientes da implantação de empreendimentos capitalistas, buscamos identificar suas subjetividades, nosso objetivo é propiciar subsídios para produção de um saber histórico mais complexo, múltiplo e variado.

2 A EFSPRG: UMA REFLEXÃO HISTORIOGRÁFICA

2.1 As concepções de Michel Foucault

Diante dos objetivos estabelecidos para o desenvolvimento da presente pesquisa, utilizou-se como aporte teórico o autor Michel Foucault. Foucault desenvolveu suas concepções diante de uma série de transformações decorrentes do advento da modernidade. Seus estudos estão intimamente relacionados as transformações tecnológicas, sociais e políticas, tendo nesses elementos, seus objetos de estudo, em especial, ao que se refere aos impactos destes elementos sobre os sujeitos (FURTADO, 2012).

Foucault em seus estudos aborda a história por meio do método genealógico, este método se opõe à singularidade de uma narrativa histórica, tendo com objetivo a busca da “singularidade dos acontecimentos fora de qualquer finalidade monótona” (NIETZHE *apud* REVEL, 2005, p.52). Neste sentido, “trata-se de ativar saberes locais, descontínuos, desqualificados, não legitimados, contra a instância teórica unitária que pretenderia depurá-los, hierarquizá-los, ordená-los em nome de um conhecimento verdadeiro [...]” (REVEL, 2005, p.52).

Para compreensão das relações de poder que se estabeleceram durante a implantação da estrada de ferro ligando o estado do Rio Grande do Sul ao estado de São Paulo (EFSPRG), apropriou-se deste autor o conceito de “relações de poder”, que aqui, é compreendido como algo “dinâmico”, o qual se estabelece nas inúmeras relações de forças que se instituem nas relações sociais.

Segundo Foucault, a uma falsa compreensão sobre a concepção de poder, interpreta-se o poder como algo estático, singular, presente em determinado local, de onde se instauraria o poder. Essa visão equivocada, transmite uma ideia negativa, uma vez que a concepção sobre o poder, como algo único, presente em um determinado local, não possibilita a compreensão real sobre o que é o poder e sua relação social. Essa concepção conduz à assimilação de que somente certos indivíduos seriam os guardiões do poder (MARINHO, 2008).

Em contraposição a esta visão, Michael Foucault vai afirmar que:

O poder, isto não existe. Eu quero dizer isto: a ideia que há, um lugar qualquer, ou emanando de um ponto qualquer, algo que é um poder, (Tal ideia) parece-me descansar sobre uma análise falsificada, e que, em todo caso, não se dar conta de um número considerável de fenômenos (FOUCAULT, 2006, p.248).

É este o exercício que nos propomos nesta pesquisa, refletir sobre as possibilidades de uma nova narrativa, para além das fontes documentais oficiais. Nosso intuito é produzir um saber histórico capaz de contemplar a teoria foucaultiana, ou seja, produzir um estudo que contemple as relações de poder na sua multiplicidade. “Isto significa recolher os cacos de existências esquecidas, travando uma incansável luta em nome do trabalho de rememoração” (FURTADO, 2012, p.358).

2.2 A Ferrovia associada ao discurso de modernidade e progresso

Desde o surgimento das primeiras ferrovias na Europa, ainda no século XVI, neste período impulsionadas por tração animal e humana, a instalação deste tipo de empreendimento, tem-se associado a ideia de progresso.

No entanto, é no século XVIII, com as transformações decorrentes da Revolução Industrial na Inglaterra, com o advento da máquina a vapor e do desenvolvimento das relações capitalistas em nível global, que as ferrovias se tornaram símbolo de progresso (ESPIG, 2008).

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular (HOBSBAWM, 2001, p.61).

Na Inglaterra, as ferrovias tornaram-se uma realidade ainda nas primeiras décadas do século XIX. Em um período curto de tempo, essa tecnologia disseminou-se para outros países e continentes, e já na metade do século XIX, diversos países haviam inaugurado suas primeiras linhas férreas: “Estados Unidos (1827), França (1828), Alemanha e Bélgica (em 1835) e Rússia (1837)” (HOBSBAWM, 2001, p.61).

O surgimento desta tecnologia, a acelerada instalação em diversos países, e as transformações decorrentes deste fenômeno, ocasionaram uma verdadeira revolução. Essas transformações estiveram intimamente relacionadas ao desenvolvimento das relações capitalistas, e ocasionaram uma série de mudanças nessas relações (ESPIG, 2008). No entanto, o “impacto visual e mental sobre quem vivenciou estas experiências dificilmente pode ser exagerado; a sugestão comum era de que então se vivia uma nova era” (ESPIG, 2008, p.163).

Associou-se a este fenômeno uma série de representações. O Historiador Eric Hobsbawm explica que:

A Estrada de Ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia (HOBBSAWM, 2001, p.61).

No Brasil, o processo de implantação das linhas férreas teve início em 1854, com a instalação da Estrada de Ferro de Petrópolis, ligando os municípios de Mauá a Rio de Janeiro, mas é somente nas décadas seguintes que este movimento ganha maior intensidade. Neste contexto, o processo de construção das ferrovias, demandou grandes investimentos financeiros, incompatíveis com a economia brasileira da época. A inserção de capitais estrangeiros foi essencial para o desenvolvimento destes projetos (ESPIG, 2008).

O governo brasileiro, em busca de empresas estrangeiras interessadas em investir na construção das linhas férreas, passou a implementar a “concessão de ferrovias”, garantindo as empresas, a permissão para “construção, uso e gozo” por um determinado período, que poderia variar entre 40 a 90 anos. Além das concessões, o governo também passou a empregar outros benefícios como o chamado “privilégio de zona”, o qual concedia a empresa responsável pela construção a posse de terras próximas a ferrovia, também não há uma medida exata desse benefício, podendo a posse de terra variar de 1 km a até 40 km de extensão (ESPIG, 2008, p.153-54)

Outro benefício estabelecido pelo governo era em relação a garantia de juros, por meio do decreto 641, de 26 de junho de 1852. Esta lei assegurava as empresas construtoras “5% de juros sobre o capital utilizado na construção de ferrovias, mais adiante incrementado para 6% ou mesmo 7%”, no entanto, para ter direito a este benefício era necessário a aprovação do Poder Legislativo (ESPIG, 2008, p.154).

Vale ressaltar, que a inserção de capitais estrangeiros não se deu apenas no setor ferroviário, mas também, em diversos outros setores da economia brasileira. Esse período, ficou conhecido como “imperialismo”, marcado pela instauração “dos movimentos internacionais de capitais e de mercadorias”, que tem como principal característica, a disputa entre as grandes potências, em busca da hegemonia mundial (AMIN, VERGAPOLUS *apud* VALENTINI, 2009, p.70).

Na mesma linha de pensamento, o economista Paul Singer destaca que:

Houve inversões de capitais dos países industrializados nos países não-desenvolvidos. Duas finalidades perseguiram estas inversões: as taxas de juros mais elevadas e o domínio dos mercados internos das economias coloniais. A primeira finalidade torna-se viável já que se tratava de empréstimos a governos dispostos a pagar taxas de juros e comissões aos intermediários ou a fazer inversões em obras públicas como ferrovias, cujos riscos, eram eliminados por “garantias de juros” oferecidas pelo poder concedente. A segunda finalidade era atingida mediante o estabelecimento de subsidiárias – ferrovias, companhias de navegação, de bondes, de eletricidade e gás, matadouros, madeireiras e colonizadoras - , que naturalmente preferiam importar equipamentos, combustíveis e tecnologias do país em que se situava a matriz (SINGER *apud* VANLENTINI, 2009, p. 70-71)

No que diz respeito aos objetivos relacionados a instalação das Linhas Férreas no Brasil, é possível afirmar que durante as primeiras décadas em que teve início este processo, sua principal função era a de complementar o acesso de portos as regiões produtoras do país, tais como, zonas cafeeiras, de açúcar, gado, erva-mate, entre outros (MONASTIRSKY, 2016).

Além dessa função, também foram construídas ferrovias, que além da motivação econômica, também possuíam caráter estratégico. Essas linhas férreas “tinham a função de se prolongar até as fronteiras, provendo segurança contra o inimigo externo” ou mesmo “prevenindo possíveis tentativas separatistas no interior do país” (ESPIG, 2008, p. 160 -161).

No que concerne aos impactos deste processo sob a sociedade, a instalação deste empreendimento capitalista em território nacional em muito se assemelha aos impactos mencionados pelo historiador Eric Hobsbawm nos países europeus.

A pesquisadora Ana Lucia Duarte Lanna explica que, “a ferrovia passou a ser associada a modernidade, progresso, velocidade, recriando e simbolizando o avanço capitalista sobre a natureza (LANNA *apud* ESPIG, 2008, p.163).

Segundo a historiadora Márcia Janete Espig, em muitas regiões, as ferrovias também desempenharam o papel de desbravador, ao penetrarem em regiões até então indevassáveis (2008). O avanço territorial sobre estas regiões até então pouco exploradas, apontam para “a constituição de uma nação, para a geração de identidades e para a composição de sociabilidades” (ESPIG, 2008, p.163).

A inserção desse novo elemento na sociedade brasileira, ocasionou uma mudança profunda nos costumes, nas representações, e nas relações econômicas pré-estabelecidas. Em muitas regiões, a chegada da estrada de ferro simbolizou a

inserção e imposição da ordem capitalista, sendo visto até mesmo, como um elemento civilizador (ESPIG, 2008).

A inserção da malha ferroviária, passou a ser concebida como símbolo do desenvolvimento e progresso do Brasil. Por meio de um discurso modernizador, legitimava-se os altos investimentos, beneficiando grupos específicos. Em paralelo, justificava-se a desapropriação de terras, decorrentes do chamado “privilégio de zona”, e a imposição de novos costumes e hábitos.

2.3 A Construção da Ferrovia São Paulo - Rio Grande na região contestada

O projeto de viabilização da Estrada de Ferro integrando os estados de São Paulo e Rio Grande (EFSPRG), ficou a cargo do Engenheiro João Teixeira Soares, em seus estudos, o engenheiro apontou como principais argumentos a favor da construção da ferrovia:

1) o clima, a hidrografia e as condições geográficas da região; 2) a potencialidade desta como pólo de atração de imigrantes, possibilitando, desta maneira, o progresso econômico; 3) a capacidade de geração de lucros através do transporte de passageiros e mercadorias; 4) a necessidade estratégica de uma Estrada de Ferro que ligasse o centro do país ao sul (ESPIG, 2008, p.115).

Em especial, ao que se refere a necessidade estratégica de uma ferrovia que ligasse o centro do país ao sul, este objetivo estava diretamente relacionado à preocupação do governo brasileiro em relação a ocupação das chamadas “terras devolutas” (VALENTINI, 2009, p.56).

Este território foi alvo de disputa entre os estados do Paraná e Santa Catarina desde a criação desta província em 1853, e consistiu como “a mais longa disputa de limites estaduais do Brasil”, acompanhando desde o povoamento, ocupação e o processo de colonização, alcançando a região do Extremo Oeste Catarinense (VALENTINI, 2009, p.52). É devido a estas disputas territoriais que este território passou a receber a denominação “Contestado”, e que mais tarde fora também utilizada para designar o conflito Guerra do Contestado (ESPIG, 2012).

Foi somente em 1916 que um acordo colocou um ponto final nas disputas. O Presidente da República, Wenceslau Brás, depois de várias tentativas frustradas, conseguiu encerrar o agitado litígio. No dia 20 de outubro de 1916, foi solenemente assinado um tratado pelos governadores Filipe Schmidt, de Santa Catarina e Afonso Camargo, do Paraná (VALENTINI, 2009, p.53).

Para além dessas disputas de limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina, o pesquisador Paulo Pinheiro Machado relembra que a região ao oeste deste território, também fora contestada pela Argentina durante quase todo o século XIX. Somente em 1885, com a intervenção do presidente dos Estados Unidos Grover Cleveland, é que teve fim este conflito, passando este território a pertencer oficialmente ao Brasil (MACHADO, 2004, p.125).

A construção da Estrada de Ferro (EFSPRG) em terras contestadas, se deu entre as divisas dos rios Iguaçu e Uruguai, partindo do município de União da Vitória a Marcelino Ramos, estado do Rio Grande do sul. A construção ficou a cargo da empresa Brazil Railway Company, controlada pelo norte-americano Percival Farquhar, iniciando a construção em 1907 e concluindo em 1910 (VALENTINI, 2009).

Se, por um lado, a instalação da estrada proporcionou uma sensação de progresso, de desenvolvimento para a região, impulsionando o florescimento do comércio, um maior fluxo de migrantes e imigrantes (ESPIG, 2009). Não há dúvidas que a instalação deste empreendimento capitalista em território contestado, ocasionou profundas transformações nos hábitos e costumes da população local e na paisagem desta região.

Delmir José Valentini destaca que, desde os primórdios da ocupação europeia, a região Sul do Brasil fora contestada, sendo constantes as disputas pela jurisdição, ocupação e colonização deste território. O pesquisador relata, que um dos principais motivos relacionados a este interesse, está relacionado as riquezas naturais abundantes desta região, composta por “grandes florestas homogêneas de araucárias ou pinheiro brasileiro, um ecossistema pertencente à denominada floresta ombrófila mista”, presente em toda a região sul do Brasil (2009, p.29-30).

Característica também exposta por João Teixeira Soares em seus estudos de viabilização para a construção da ferrovia.

[...] atravessando ella em toda a sua extensão a parte de melhor clima do Imperio, corta varias zonas de grande fertilidade que poderiam abrigar em condições de muita prosperidade milhares de immigrants; podendo-se hoje ter em gráo avançado de progresso uma região abençoada e possuirmos viação indispensavel para attender a necessidades estrategicas as mais imperiosas (SOARES *apud* ESPIG, 2008, p.115).

A ocupação humana deste território, a qual precedeu a instalação destes empreendimentos capitalistas, é composta pela presença de antigos grupos indígenas Xokleng e Kaingang. Embora os primeiros registros de contato entre europeus e povos

indígenas tenham ocorrido por volta do século XVI, é a partir do século XVI, que um número significativo de espanhóis e portugueses percorrem este território, afim de desbrava-lo (VALENTINI, 2009, p.35)

Serão estas as origens da população local, que futuramente será afetada com a instalação da ferrovia. O historiador Paulo Pinheiro Machado, ao se referir aos elementos de miscigenação, argumenta que “a gente cabocla, com forte presença negra e indígena, mesclada a alguns grupos familiares de origem paulista e rio-grandense, compunham a principal base da população trabalhadora da região” (MACHADO, 2004, p.336). Soma-se a estes povos a chegada de refugiados do movimento farroupilha (1835 – 1845) e do conflito federalista (1892 – 1894) (VALENTINI, 2009).

Em relação a economia local, essa população possuía um modo de vida muito simples, longe dos centros urbanos, sua economia era baseada na subsistência. O cultivo de pequenas lavouras, a criação de animais soltos, e à extração da erva mate. Com a chegada da estrada de ferro, das companhias colonizadoras e a instalação de empreendimentos capitalistas, ocorreu a inserção e imposição da ordem capitalista, as terras passaram a ser comercializadas e os moradores locais posseiros, passaram a ser vistos como intrusos (RENK, 2006).

São visíveis as marcas das transformações da ferrovia instalada na Região do Contestado. Do Rio Iguaçu até o Uruguai, a cada duas ou três dezenas de quilômetros, aproximadamente, existiu uma pequena estação ferroviária que, logo após a sua inauguração, ao seu redor, principiou um pequeno povoado que cresceu com a derrubada da floresta e com o processo de colonização protagonizado pelos trabalhadores da ferrovia recrutados principalmente nas colônias de imigração do Paraná e, mais tarde, pelos colonos oriundos das colônias do Campesinato Independente do Rio Grande do sul (VALENTINI, 2009, p. 60-61).

Outro elemento que impactou diretamente sobre esta região, foi a introdução de serrarias. Estes empreendimentos foram instalados tendo como objetivo a exploração de recursos naturais provenientes da região e a colonização deste território por imigrantes de origem europeia. A fim de assegurar a ocupação das terras e o controle dos operários envolvidos na construção da ferrovia, que vindos de diversos lugares, compunham cerca de 8.000 pessoas (NODARI, 1999).

As instalações desses empreendimentos estão diretamente relacionadas aos acordos estabelecidos entre o governo brasileiro e a *Brazil Railway*. Além da concessão da ferrovia, a qual assegurou sua “construção, uso e gozo” por um período

de 90 anos (MACHADO, 2004, p.143). Também estabeleceu a chamada política de “privilégio de zona”, que instituiu o direito de exploração de uma faixa de terra de 15 quilômetros de cada lado da estrada. Esta atividade ficou a cargo da empresa Lumber and Colonization Company, subsidiária da *Brazil Railway*, responsável pela construção da Estrada de Ferro (EFSPRG).

Instalou-se nesta região duas grandes serrarias, uma maior em Três Barras e uma segunda, menor, em Calmon, que juntas seriam responsáveis pela extração de cerca de “4 milhões de pinheiros e dois milhões de imbuías e cedros”, além de outras árvores de menor porte” (NODARI, 1999, p.97).

Em relação a estrutura dessas serrarias, o historiador Paulo Pinheiro Machado revela que:

(...) foi montado um verdadeiro complexo industrial, com 400 empregados permanentes, em sua maioria imigrantes europeus (...) O processo de beneficiamento da madeira era completamente mecanizado, da extração ao corte de tábuas e dormentes. A Lumber construía ramais ferroviários que adentravam as grandes matas, onde grandes locomotivas com guindastes e correntes gigantescas de mais de 100 metros arrastavam para as composições de trem as toras, que jaziam abatidas por equipes de turmeiros que anteriormente haviam passado pelo local (MACHADO, 2004, p.151)

As transformações provenientes da instalação da estrada de ferro ligando o estado do Rio Grande do Sul ao Estado de São Paulo (EFSPRG), e a desapropriação de centenas de moradores de suas terras, devido aos acordos estabelecidos entre o governo brasileiro e *Brazil Railway*, geraram o descontentamento da população local, que em busca de seus direitos, se rebelaram contra a instalação destes empreendimentos capitalistas, culminando no conflito Guerra do Contestado.

Nesse sentido, Jaisson Teixeira Lino explica que a implantação da estrada de ferro e dos grandes complexos madeireiros, gerou profundas transformações na economia desta região, ocasionando a expropriação da população local as “quais possuíam a terra por meio de seu uso e ocupação imemorial, em uma região onde as escrituras de terra tinham pouco significado para uma população majoritariamente analfabeta” (2012. p.56).

2.4 O conflito Guerra do Contestado

O conflito denominado “Guerra do Contestado”, o qual ocorreu entre os anos de 1912 a 1916 no atual estado de Santa Catarina, é considerado por muitos historiadores como o maior conflito armado registrado em território brasileiro e ficou caracterizado pelo confronto de tropas militares contra os civis da região, mais comumente chamados de caboclos, culminando com a morte de centenas de pessoas.

O conflito, tema abordado por diversos historiadores, resultou em diversos estudos, no entanto, a construção da estrada de ferro ligando o estado do Rio Grande do Sul ao estado de São Paulo (EFSPRG), e a desapropriação de centenas de moradores de suas terras, são consideradas as causas diretas do desencadeamento desta guerra (LINO, 2012).

O capitalismo, que veio com as locomotivas, executou seu inerente processo de exploração das massas e espólio dos bens básicos do já combatido povo sertanejo. A terra e seus recursos foram repentinamente tirados de seus tradicionais ocupantes e entregues aos interesses estrangeiros sob a liderança do capitalista norte-americano Percival Farquhar (LINO, 2012, p.56-57).

A construção da estrada de ferro em território contestado, estabeleceu-se durante os anos de 1908 a 1910, em um trecho que inicia em União da Vitória / PR, e vai até Marcelino Ramos / RS, cortando o estado de Santa Catarina de Norte a Sul. A obra foi apresentada pelo governo brasileiro tendo como principais argumentos o desenvolvimento econômico do país e a “necessidade estratégica de uma Estrada de Ferro que ligasse o centro do país ao sul”, objetivo intrínseco à preocupação do governo brasileiro em relação ao povoamento desta região (ESPIG, 2008, p.115).

A obra ficou a cargo da empresa norte-americana *Brazil Railway*, que em troca, recebeu do governo brasileiro a concessão para sua “construção, uso e gozo” por um período de 90 anos. Além do direito de exploração de uma faixa de terra de 15 quilômetros de cada lado da estrada, ficando a cargo da empresa Lumber and Colonization Company, sua subsidiária, o estabelecimento de suas serrarias e vilas, e dessa forma expulsando os moradores da região.

Em resposta a desapropriação destas terras e a instalação deste empreendimento, a população local realizou forte resistência, formando de fato uma verdadeira guerra de guerrilhas. Em resposta a esta resistência, o governo

movimentou dezenas de tropas, desencadeando o início da chamada Guerra do contestado (LINO, 2010).

Recentemente completou-se 100 anos do início do conflito. Contudo, ainda são inúmeras as possibilidades de pesquisa a cerca deste assunto, como destaca Delmir José Valentini (2009, p.239): “próximo do aniversário de um século, a História da Guerra do Contestado continua suscitando estudos e debates de caráter sociológico, antropológico, arqueológico, jornalístico e histórico”.

O desenvolvimento da presente pesquisa, está intimamente relacionada a estas transformações sociais presente neste território, suas disputas territoriais, seu processo de ocupação, a instalação de empreendimentos capitalistas, as transformações sociais e culturais decorrentes destes elementos bem como, as transformações em sua paisagem.

3 A RESISTÊNCIA SERTANEJA E AS RELAÇÕES DE PODER

3.1 O pensamento político das lideranças sertanejas

A construção da Estrada de Ferro (EFSPRG) em território contestado, entre os anos de 1907 a 1910, ocasionou profundas transformações nos hábitos e costumes da população local e na paisagem desta região. Através de um discurso modernizador, legitimava-se os altos investimentos, beneficiando grupos específicos. Em paralelo, justificava-se a desapropriação de terras, decorrentes do chamado “privilégio de zona”, e a imposição de novos costumes e hábitos (ESPIG, 2008).

A inserção desta malha ferroviária, passou a ser concebida como símbolo do desenvolvimento e progresso do Brasil, e os impactos gerados a partir da sua construção, desencadearam um dos maiores conflitos armados em território brasileiro, a Guerra do Contestado.

Ao analisar as fontes que retratam este conflito, sobre tudo, a imprensa e órgãos do governo, evidencia-se o termo “fanáticos” ao referir-se à população local atuante neste conflito. Este termo, usado durante muito tempo na historiografia da Guerra do Contestado, esteve diretamente associado a Ignorância e ao fanatismo da população local, e faz parte de um discurso empregado pelos grupos dominantes, tendo como objetivo desqualificar essa população.

É de suma importância esclarecer que o discurso religioso de defesa da “santa religião”, esteve presente e é parte constitutiva da identidade desse movimento. No entanto, “o movimento social do Contestado (como outros) não se apresentou de forma tão uniforme e homogênea” (MACHADO, 2004, p.26).

Essa visão, defendida por Paulo Pinheiro Machado, expressa a visão de relações de poder a qual buscamos problematizar nesta pesquisa, compreendido como algo “dinâmico”, o qual se estabelece nas inúmeras relações de forças que se instituem nas relações sociais.

Analisando os discursos e os atos manifestados pelas lideranças sertanejas, é possível afirmar que este movimento, tinha a clareza quanto aos motivos pelo qual lutavam, tendo como principais alvos os empreendimentos capitalistas provenientes da instalação da Estrada de Ferro (EFSPRG), chefes políticos locais, grandes fazendeiros e comerciantes (MACHADO, 2004).

Os sertanejos acabaram demonstrando, tanto por discursos como por atos, que desenvolveram uma nítida consciência das condições sociais e políticas

de sua marginalização, de que se tratava de uma guerra entre ricos e pobres, que lutavam contra o governo, que defendia os interesses dos endinheirados, dos “coronéis” e dos estrangeiros” (MACHADO, 2004, p.26)

Paulo Pinheiro Machado, com importantes contribuições sobre o tema, explica que:

No vocabulário da imprensa e de diferentes setores do governo, os sertanejos seguidores do monge José Maria eram chamados apenas de “fanáticos” até o combate de Irani e, principalmente, até a destruição do reduto de Taquaruçu, em fevereiro de 1914. Após este evento, o crescimento dos conflitos e a militarização dos sertanejos, as denominações de “banditismo” e “jaguncismo” passaram a acompanhar o termo “fanatismo” (MACHADO, 2004, p. 23),

A partir dos eventos acima retratados, intensificou-se a participação da população local e a ofensiva rebelde. Por meio dos chamados “piquetes chucros”, cavalarias com pequenos contingentes de 20 a 70 pessoas, os sertanejos passaram a atacar os principais núcleos dos “peludos”. É justamente nesta fase que são registrados os principais ataques a vilas, a estações ferroviárias e as serrarias da Brazil Lumber and Colonization (MACHADO, 2004).

Após estes eventos, é possível identificar uma mudança em relação a postura das lideranças sertanejas, ocorre uma radicalização dos movimentos de resistência. “A monarquia cabocla” deixa de ser um projeto isolado, relacionado apenas aos devotos, e converte-se, na prática, em meta revolucionária de modificação de toda a sociedade” (MACHADO, 2004, p. 246).

Essa nova fase do conflito, também foi relatada pela imprensa, que basicamente acabou por reproduzir os fatos, “os jornais transcreviam alguns telegramas do governador e de chefes militares e algumas notícias eram plantadas por políticos serranos de passagem pela capital do estado” (MACHADO, 2004, p.47). Assim, acabavam apenas reafirmando o discurso empregado pelos grupos dominantes, desqualificando os movimentos de resistência sertaneja e legitimando o discurso de progresso. Em suma, conforme Machado, “nenhum jornal do litoral catarinense ou da grande imprensa nacional enviou repórteres para a região do conflito” (2004, p.47).

A revista Vozes de Petrópolis, publicou uma matéria intitulada “Os Fanáticos do Contestado”, a qual, a partir dos ataques as vilas de Calmon e São João, relata esta nova fase do conflito evidenciando o caráter revolucionário dos sertanejos.

[...] agravou-se subitamente o estado de anarchia e conflagração no território contestado entre os Estados do Paraná e Santa Catarina, onde os bandos de fanáticos sublevados aumentaram extraordinariamente [...]

[...] Agora o conflito já vai assumindo grave característica revolucionário, e infelizmente temos nesta nova fase, do conflito de registrar a morte de um bravo e distinto oficial de nosso exército, caído em companhia de um punhado de valentes militares sacrificados as balas assassinas dos bandidos so sertão [...] (VOZES PETRÓPOLIS. 1916, p.1238)

A radicalização exposta na reportagem, evidencia o pensamento político das lideranças sertanejas, o qual se constituiu e se manifestou tanto por práticas discursivas quanto por práticas não-discursivas. Os sertanejos tinham convicção quanto aos seus objetivos, entendiam e praticavam esse pensamento político, lutando por um “reinado de paz, prosperidade e justiça na terra” (MACHADO, 2004, p.216).

No entanto, a monarquia cabocla, empregada pelos sertanejos não implicava um retorno ao passado, e também não possuía um projeto político em termos formais. Esta concepção estava mais relacionada a uma organização política, a qual colocava-se contra a República e contra o poder dos coronéis. Tratava-se de um projeto que tinha como objetivo adquirir uma autonomia frente às forças políticas e sociais dominantes que compunham aquele contexto histórico (MACHADO, 2004).

3.2 A Ofensiva a Estação de São João

Entre os dias 5 a 6 de setembro, ocorreram os ataques as localidades de Calmon e São João dos Pobres. Nos relatos e fontes, constam que o ataque à estação de Calmon, bem como a destruição da serraria Lumber and Colonization Company situada neste mesmo município, fora realizado sobre comando de Chiquinho Alonso (MACHADO, 2004).

Benvenuto Alves de Lima, o Venuto Baiano, chefiou a ofensiva a estação de São João. Este ataque simbolizou um momento singular na Guerra do Contestado. Segundo os relatos e documentos, Venuto Baiano e seu grupo teriam empregado uma violência até então incomum neste conflito, ocasionando a morte de diversos civis e militares, destacando-se a morte do capitão Matos Costa (MACHADO, 2004).

O ataque a esta estação, tinha como objetivo a destruição dos chamados núcleos dos “peludos”, empreendimentos capitalistas decorrentes da construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (EFSPRG) (MACHADO, 2004, p.161). Sob a liderança de Venuto Baiano, os sertanejos, em um grupo de cerca de 400 homens,

talvez mais, empregaram “a prática de extermínio de homens, poupando apenas mulheres e crianças” (ESPIG, 2008, p.54).

Um dos primeiros relatos deste ataque, trata-se de um telegrama enviado pelo chefe de tráfego da EFSPRG de Porto União da Vitória, Roberto Helling, ao comando militar. Helling relata o ataque a estação de São João, e descreve algumas cenas: “[...] regressou agora de São João, trazendo 10 cadáveres de soldados [...] A estação esta em cinzas [...] Os cadáveres estão muito mutilados e quase todos tem golpes de facão na cabeça [...] (HELLING. Roberto. [telegrama] 1915, União da Vitória. [para] CARVALHO. Setembrino. 3f.)

Roberto Helling, foi um imigrante alemão que chegou ao Brasil no final do século XIX, e viveu por cerca de quarenta anos na região sul do país, desempenhando uma série de funções relacionadas a construção e operação de Estradas de Ferro nos estados do Paraná e Santa Catarina (ESPIG, 2012). Exímio observador, Helling registrou suas experiências em seu livro, “40 Jahre im Innern von Brasilien; Erlebnisseeines Eisenbahningenieurs, von Roberto Helling”, (Roberto Helling - 40 anos no interior do Brasil, Aventuras de um engenheiro ferroviário), no qual dedica dois capítulos aos ataques de Calmon e São João, intitulados: "Os Fanáticos" e "Fanáticos em São João".

Sobre esses ataques, Helling relata que após os sertanejos atacarem a Estação de Calmon, no dia 05 de setembro, a estação de São João, situada entre as estações Calmon e Porto União da Vitória, recebeu um telegrama enviado pelo Chefe da Estação de Calmon, o qual relatou a presença dos sertanejos, a mensagem fora interrompida, tendo recebido as seguintes palavras "'Fanáticos aqui, eu...' E nenhuma palavra a mais" (ESPIG, 2012, p. 56)

Após o recebimento deste telegrama, Helling, com autorização do Chefe da Estação Central, em Curitiba, deslocou-se até Calmon, com o objetivo de realizar o reconhecimento da linha. “ O trem comandado pelo alemão teve como objetivo o recolhimento de mulheres, crianças e trabalhadores que se encontravam nas casas de turma”, enquanto um segundo trem, recolherá a população remanescente em São João (ESPIG, 2012). Ao relatar este episódio, Helling descreve:

Depois de algum tempo, entramos em uma clareira, a qual distava agora apenas dois quilômetros de Calmon, e aqui víamos o fogo ardente diante de nós. Os feixes de chamas atingiam o alto do céu, e a fumaça negra subia como um enorme fogo sacrificial. A cena era de uma beleza tão horripilante e era tão sublime, que pareceu impressionar até mesmo o maquinista. Pois

ele desacelerou com a alavanca do vapor, de modo que a máquina parou depois de pouco tempo. Calados, observávamos o mar de fogo, do qual nos parecia impossível nos aproximarmos e cujo ardor parecia querer nos repelir dali (HELLING apud ESPIG, 2012, p.56).

No dia seguinte, 06 de setembro de 1914, os sertanejos chegaram a comunidade de São João. “O ataque a São João teria sido ainda mais cruel que a investida sobre Calmon. Chefiado por Venuto Baiano, não deixou nem um só homem vivo.” (ESPIG, 2008, p.222)

Embora a imprensa não tenha empregado muita atenção ao conflito, expondo basicamente a visão dos grupos dominantes e transcrevendo alguns telegramas oficiais. O jornal Gazeta do Commercio, do município de Joinville/SC, publicou uma reportagem sobre o ataque a estação de São João:

Fanaticos

Telegrammas officiaes relatam com pormenores as scenas vandálicas que foram praticadas em S. João pelos bandoleiros [...]

A maioria das habitações foi destruída, bem como a estação ferro-viaria e o cartorio districtal. Foram encontrados os cadaveres de dez praças e de quinze moradores da localidade [...]

[...] Foram incendiados 36 carros da estrada de ferro, o deposito de herva-mate de Lucidorio Baptista e a Fazenda Araujo [...]

[...] Nessa ocasião os facínoras atacaram a facção o seu marido Luiz Squina, que tombou, ferido por muitos golpes. Desesperada a infeliz senhora, procurou agarrar-se a seu camarada, Pedro, implorando protecção....(GAZETA DO COMMERCIO. 1914, p.02).

A reportagem fornece uma série de elementos que contribuem para a compreensão deste fato, entretanto são necessários alguns cuidados.

A matéria faz algumas associações que buscam desqualificar o movimento sertanejo, a começar pelo título, “Fanaticos”. Este termo, usado durante muito tempo na historiografia da Guerra do Contestado esteve diretamente associado a ignorância e ao fanatismo dos sertanejos.

Na reportagem, também é possível identificar que associado ao termo “fanáticos”, foram empregados os adjetivos “bandoleiros” e “facínoras”. Estes adjetivos, comumente encontrados nas fontes oficiais, passaram a acompanhar o termo fanatismo após o crescimento dos conflitos e sua militarização (MACHADO, 2004)

Os aspectos mencionados, não tem por objetivo a defesa deste movimento sertanejo, mas sim, uma reflexão acerca das relações de poder que se estabelecem neste período e que nos ajudam a compreender a problemática estabelecida.

Neste sentido, é necessário ressaltar, que embora a reportagem forneça elementos que contribuem para o entendimento deste fato, é notável que o discurso proferido na reportagem em nenhum momento busca problematizar as causas deste ataque. A reportagem apenas reproduz um discurso empregado pelos grupos dominantes, desqualificando os movimentos de resistência sertaneja e legitimando o discurso de progresso.

A ofensiva comandada por Venuto Baiano repercutiu em toda a região. A crueldade retratada pelas pessoas que sobreviveram ao ataque, associada a morte do Capitão Matos Costa. Oficial que em vários momentos demonstrou “simpatia e compreensão pela causa rebelde, procurando envolver liderança sertaneja numa negociação de paz”, ocasionou um pânico generalizado na população local (MACHADO, 2004, p. 249).

O capitão Matos Costa denunciava os desmandos e ilegalidades cometidos pelos coronéis da Guarda Nacional e entendia que a força federal tinha uma missão importante na região, o que favorecia, de alguma maneira, as demandas dos rebeldes e criava dificuldades ao poder local dos coronéis (MACHADO, 2004, p.249)

Segundo o militar:

[...] a revolta do Contestado é apenas uma insurreição de sertanejos espoliados nas suas terras, nos seus direitos, na sua insegurança. A questão do Contestado se desfaz com um pouco de instrução e o suficiente de justiça, como um duplo produto que ela é da violência que revolta e da ignorância que não sabe outro meio de defender seu direito (MACHADO, 2004, p. 249)

Após este ataque, Venuto Baiano acabou sendo alvo de desconfiança entre seus companheiros, uma vez que a violência empregada nesta ofensiva gerou uma série de questionamentos entre os próprios sertanejos (MACHADO, 2004).

Márcia Janete Espig explica que “a morte do Capitão Matos Costa foi, para o Exército, para os jornais e para a opinião pública em geral, um impressionante e inesperado clímax dramático” (ESPIG, 2008, p. 218). Pode-se afirmar que a partir deste fato, associado aos ataques dos rebeldes as localidades de Calmon e São João, o conflito passou a receber uma atenção eficiente por parte do Exército, passando a receber maiores recursos humanos, tecnológicos e financeiros (ESPIG, 2008).

Em uma matéria intitulada “Os Fanáticos do Contestado” publicada na revista Vozes de Petrópolis em 16 de outubro de 1916, por meio do relato do Frei Rogério Neuhaus, é possível evidenciar o impacto de sua morte e a visão positiva a qual Neuhaus tinha do Capitão Matos Costas, vejamos um breve relato:

Uma dor profunda me feriu hoje na alma quando procedi a encomendação do meu sincero amigo o Capitão João Teixeira de Matos Costa. Era na verdade um verdadeiro herói cumpridor integro de seus altos deveres, era ao mesmo tempo um verdadeiro cristão convicto, que não se envergonhava de publicamente confessar e professar sua religião católica, professorava-se, e sabia como muitas, ocasiões o soube, dignamente defende-la quando atacada. Tinha a Palavra eloquente e fácil (VOZES PETRÓPOLIS. 1916, p.1238)

Como reflexo destes ataques, as linhas regulares que transitavam a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande foram suspensas, como também, os governos deixaram de lado seus conflitos em prol a uma solução para o conflito (MACHADO, 2004). Neste contexto, em 26 de agosto de 1914, o governo federal nomeou um novo General, Fernando Setembrino de Carvalho, que assumiu a 11ª Região Militar, em Curitiba, substituindo o general Abreu (MACHADO, 2004)

Militar experiente, ao assumir esta função elaborou uma nova estratégia de combate aos sertanejos:

Setembrino elaborou seu plano de combate com base nas experiências anteriores dos chefes militares na região. Sabia que não sufocaria a revolta em poucos combates. Já tinha conhecimento da grande mobilidade do grupo rebelde e ciência da situação crítica do momento em que assumia – o movimento rebelde estava se expandido para uma vasta região, limitada, ao norte, pelo rio Iguaçu, e ao sul, pelo rio Uruguai. Para dar fim a expansão rebelde, Setembrino planejou um grande cerco formado por quatro colunas, cerco que deveria restringir o movimento rebelde a uma área limitada, com isolamento dos principais centros comerciais. Desta maneira, para ele, “era preciso, antes de tudo, quebrar-lhe a impetuosidade, lentamente, a fome: e não expor a tropa à influência desmoralizadora nas emboscadas traiçoeiras [...]” (MACHADO, 2004, p.267).

No que diz respeito a repercussão entre a população local, identificamos uma carta que evidencia o medo da população local de novos ataques. A carta fora enviada por colonos da região, no dia 04 de fevereiro de 1915, aos cuidados do General Setembrino de Carvalho.

O documento trata-se de um pedido de ajuda as autoridades, para que estas possam “afastar o elemento fanatizado, vadio e pernicioso do centro colonial” afim “de não haver o êxodo dos colonos ali domiciliados” (FARIA. Paulo M. [carta] 1915, União da Vitória. [para] CARVALHO. Setembrino. 1f.).

Exm. Snr. General Setembrino de Carvalho.
DD Inspector da Ila. Região Militar

Hoje vieram pedir-me para sêr perante V.Ex. o interprete de diversos colonos da “Cruz Machado”. Todos eles de origem (slava) polacos, no sentido de afastar o elemento fanatizado, vadio e pernicioso do centro colonial, onde nós fomos com as prerrogativas da Constituição Brasileira, e a regimem Colonial ali estabelecidos.

Submisos as leis do grande Brazil, amigos sinceros dos brasileiros, obedecemos o regime Colonial; pedindo assim; um paradeiro no sentido de não haver o exodo dos colonos ali domiciliados.

Confiamos em Vossa justiça e desta levará ao reconhecimento do governo, pelos quaes antecipadamente desde já agradecemos.

Pelos Colonos de “Cruz Machado”
Paulo M. Faria de Albuquerque.
(FARIA. Paulo M. [carta] 1915, União da Vitória. [para] CARVALHO. Setembrino. 1f.)

A carta, evidencia o medo gerado a partir dos ataques dos sertanejos e ao mesmo tempo reafirma alguma das relações que se estabelecem durante este período. Trata-se em específico da “marginalização crescente dos caboclos e da gente “de cor”, ao passo que cresciam os privilégios e estímulos à europeização do território planaltino” (MACHADO, 2004, p.34).

Os colonos citados na carta, os quais se identificam como “de origem (slava) polacos”, compõem o projeto de branqueamento empreendido pelo governo nacional (MACHADO, 2012). Com a chegada da estrada de ferro, das companhias colonizadoras e a instalação de empreendimentos capitalistas, ocorreu a inserção e imposição da ordem capitalista, as terras passaram a ser comercializadas e os moradores locais posseiros, passaram a ser vistos como intrusos (RENK, 2006).

Para além dos relatos de sobreviventes e militares, a ofensiva a Estação de São João, conta com um documento raro. Trata-se de uma inscrição deixada pelos sertanejos após o ataque. Os sertanejos deixaram gravado na porta de uma venda:

Nos estava em Taquarussú tratando da noça devoção e não matava nem robava, o Hermes mandou suas força covardemente nos bombardiar onde mataram mulheres e crianças portanto o causante de tudo isto é o bandido do Hermes e portanto nós queremos a lei de Deus que é a monarchia. O governo da Republica toca os Filhos Brasileiros dos tereno que pertence a nação e vende para o estrangeiro, nós agora estemo disposto a faser prevalecer os noços direito (PEIXOTO, 1920, p.74).

O texto acima evidencia o que Paulo Pinheiro Machado chamou de “monarquia cabocla”. Trata-se de uma oposição as práticas impostas pelo governo a estes sertanejos.

No documento citado, os sertanejos evidenciam em um primeiro momento, o confronto entre militares e sertanejos, destacando a crueldade exercida pelo exército nacional. Em um segundo momento, remetem-se a marginalização imposta a estes sertanejos, trata-se do processo de desapropriação de suas terras em prol do beneficiamento de grupos específicos.

Ao fim do texto, é possível identificar a posição dos sertanejos em relação as políticas impostas pelo governo. Percebe-se claramente, que não se trata apenas de um discurso de resistência, mas sim, de contestação, os sertanejos mostram-se dispostos a lutar por seus direitos, em prol de uma autonomia frente a essas forças dominantes.

3.3 A Estação São João: reflexões sobre a Cultura Material

No que concerne ao estudo das estações ferroviárias, bem como da cultura material destes empreendimentos, Jaisson Teixeira Lino, com importantes contribuições acerca do estudo da cultura material da “Guerra do Contestado”, explica que:

As estações ferroviárias, dentre os diversos elementos materiais trazidos pela implantação da ferrovia, se destacam pelas transformações que ocasionaram na paisagem cultural da região, tanto com relação à sua construção em meio a vazios populacionais quanto aos subsequentes planos de povoamento que obedeceriam, na maior parte dos casos, ao seu entorno, considerando-se inclusive como ponto central de diversos povoados, destacando-se mais do que a igreja, tida, na maior parte dos casos, como o ponto central dos povoados e cidades. (2011, p.122)

Entretanto, os impactos gerados a partir da implantação destes empreendimentos, fizeram com que as estações ferroviárias, símbolos do capitalismo, tornassem alvos de ataques, saques e destruição, durante o conflito guerra do contestado (LINO, 2012). Nesse sentido, o pesquisador ressalta que “as estações ferroviárias podem oferecer muitas possibilidades de estudos de cultura material, criando importantes faces interdisciplinares entre a arqueologia, a engenharia civil, a arquitetura e a história”. (2011, p.122)

No que se refere aos movimentos de resistência, a cultura material assume um papel singular, uma vez que grande parte dos documentos relacionados a estes movimentos, o fazem a partir do ponto de vista de grupos dominantes. As fontes arqueológicas, aqui representadas pela cultura material, podem fornecer indícios, em geral, muitas vezes subestimados por pesquisadores para a compreensão destes conflitos (PINSKY, 2011).

No que concerne ao objeto de estudo desta pesquisa, o ataque a estação de São João, o pesquisador Andrés Zarankin chama a atenção para o fato de que “partindo de uma compreensão de que as “verdades” são construídas por meio de múltiplas práticas, destaca a manipulação da cultura material como uma delas” (ZARANKIN, 2002, p.10). A construção das relações sociais por meio de discursos materiais segundo o pesquisador é uma estratégia eficiente de reprodução do poder, e por tanto, a identificação das subjetividades contidas e geradas por esta cultura material torna-se imprescindível para a compreensão das relações que se estabelecem neste território (ZARANKIN, 2002).

Neste sentido, a Estação de São João, é aqui compreendida como participe ativo nas relações que se estabelecem durante sua implantação e seu ataque. A estação não é um mero “reflexo” das ações governamentais em prol do desenvolvimento econômico, o qual associa-se ao discurso de modernidade e progresso presente durante seu processo de construção, mas sim, parte integrante desta estratégia.

Sob uma perspectiva foucaultiana, aceitamos que a arquitetura pode ser compreendida como uma tecnologia do poder, portadora e geradora de significados (ZARANKIN, 2002).

A instalação da Estrada de Ferro, bem como suas estações Ferroviárias, simbolizou uma ruptura com o passado, gerando “um universo de representações que se inseriram definitivamente no inconsciente coletivo” (ESPIG, 2008, p. 163)

Lembremos que para boa parte das regiões atingidas por sua malha a chegada do trem de ferro representou a institucionalização da propriedade privada da terra, a formação de núcleos urbanos e o aumento da demanda por serviços e produtos, causando a ruptura com uma existência de tipo tradicional. Neste sentido, a ferrovia representava um elemento civilizador; entretanto, não se trata de uma relação pacífica ou consensual. Gera-se a dicotomia entre civilizados e selvagens ou atrasados; o progresso é apresentado como inexorável e visto tão somente em seus aspectos positivos. Quem a ele não adere, mostra-se descartável; assim, a Estrada de Ferro torna-se um instrumento para a imposição de uma ordem capitalista e

para o reforço e/ou criação de códigos de comportamento e moral (ESPIG, 2008, p. 163-164).

Compreendemos a estação ferroviária, dentro do seu contexto histórico como um objeto de legitimação da ordem capitalista, o qual não apenas associa-se ao discurso de modernidade e progresso presente durante seu processo de construção, mas o faz constituinte desta estratégia.

Neste sentido, a cultura material proveniente da instalação de empreendimentos capitalistas na região contestada, são compreendidas como objeto de reprodução do poder, adquirindo uma dimensão ativa e ideológica dentro deste contexto histórico.

Desta forma, o ataque a estação de São João evidencia a consciência política dos sertanejos, que identificam nestes empreendimentos, um instrumento de legitimação desta ordem capitalista e buscam através de sua destruição adquirir uma autonomia às forças políticas e sociais dominantes que compunham este contexto histórico (MACHADO, 2004).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo da presente pesquisa é compreender de que maneira as relações de poder e os movimentos de resistência se constituem e se manifestam no âmbito social, político e econômico, durante a implantação e ataque da estação de São João - 1914, atual município de Matos Costas, Santa Catarina. Através do estudo das inúmeras forças que se instituem nas relações sociais durante este período, buscou-se obter uma maior compreensão acerca dos discursos, das relações de poder e dos movimentos de resistência que se estabelecem durante a implantação e ataque a estação.

A partir do estudo dos aportes teóricos, referências bibliográficas e da análise das fontes selecionadas, é possível estabelecer algumas considerações acerca dos objetivos propostos no presente estudo.

Sob uma perspectiva foucaultiana, buscou-se ativar e compreender as inúmeras relações de forças que se instituem nas relações sociais presentes durante esse período, com intuito de elaborar uma pesquisa que contemple a multiplicidade das relações de poder.

No que se refere ao objeto de estudo desta pesquisa, a estação de São João, sua instalação na chamada “região contestada”, teve início na primeira década do século XX, e esteve diretamente vinculada a construção da estrada de ferro EFSPRG em território catarinense, 1907 a 1910.

A inserção desta malha ferroviária, passou a ser concebida como símbolo do desenvolvimento e progresso. Por meio de um discurso modernizador, legitimava-se os altos investimentos, beneficiando grupos específicos, a desapropriação de terras, e a imposição de novos costumes e hábitos. Nesta perspectiva, a imposição desta nova ordem capitalista, a instalação de seus empreendimentos, e a chegada das companhias colonizadoras, ocasionaram profundas mudanças nos costumes, nas representações, e nas relações econômicas e sociais pré-estabelecidas.

É neste contexto, em resposta a desapropriação destas terras e a imposição desta ordem capitalista que surgem os movimentos de resistência. A população local, comumente chamada de “cabocla”, é quem compunha estes movimentos de resistência, formando de fato uma verdadeira guerra de guerrilhas. Em resposta a esta resistência, o governo movimentou dezenas de tropas, desencadeando um dos

maiores conflitos armados em território brasileiro, a Guerra do Contestado (LINO, 2010).

Analisando os discursos e os atos manifestados pelas lideranças sertanejas, é possível afirmar que este movimento, tinha clareza quanto ao seu processo de marginalização, e os motivos pelos quais lutavam, tendo como principais alvos os empreendimentos capitalistas provenientes da instalação da Estrada de Ferro (EFSPRG).

Neste sentido, a Estação de São João, é aqui compreendida como participe ativo nas relações que se estabelecem durante sua implantação e seu ataque. A estação não é um mero “reflexo” das ações governamentais em prol do desenvolvimento econômico, o qual associa-se ao discurso de modernidade e progresso presente durante seu processo de construção, mas sim, parte integrante desta estratégia adquirindo uma dimensão ativa e ideológica dentro deste contexto histórico.

Desta forma, o ataque a estação de São João evidencia a consciência política dos sertanejos, que identificam nestes empreendimentos, um símbolo deste processo e buscam através de sua destruição adquirir uma autonomia frente às forças políticas e sociais dominantes que compunham este contexto histórico.

Diante dos resultados obtidos, conclui-se que as inúmeras forças que se instituem nas relações sociais durante este período não se apresentam de forma uniforme ou homogênea, pelo contrário, estão em permanente construção e desconstrução, e se estabelecem tanto por práticas discursivas como por práticas não-discursivas.

5 FONTES

NEUHAUS, Frei Rogério. **Os fanáticos do contestado**. In: Vozes de Petrópolis. Petrópolis: Ed. Vozes, 1916.

PEIXOTO, Dermeval. **A campanha do contestado**. Rio de Janeiro [s/n], 1920.

CARTAS/TELEGRAMAS/JORNAIS

Gazeta do Commercio. **Os Fanáticos**, Joinville, 16 de setembro de 1914, Telegrammas, p. 2, Nº 72. Disponível em <http://memoria.bn.br/pdf/305766/per305766_1914_00072.pdf>

Carta de Paulo M. Faria de Albuquerque a Setembrino de Carvalho pedindo o afastamento de fanáticos, do Centro Colonial, a fim de que não haja êxodo dos colonos ali domiciliados. União da Vitória. 1915. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/arquivo-pessoal/FSC/textual/carta-de-paulo-m-faria-de-albuquerque-a-setembrino-de-carvalho-pedindo-o-afastamento-de-fanaticos-do-centro-colonial-a-fim-de-que-nao-haja-exodo-d>>

Telegrama Helling ao General Setembrino de Carvalho. Porto união da vitória, 1915. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/busca/busca-simples/arquivo-pessoal/manuscrito/FSC/1915-00-00-6>>. Data de acesso: 30/11/2015.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado**: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1915). 2008 (Tese de doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/14747/000667000.pdf?sequence=1>>. Data de acesso: 30/11/2015.

_____. **O ataque às estações**: um episódio do Contestado através da narrativa de Robert Hellings. Revista Esboços, Florianópolis, v. 19, n. 28, p. 49-67, dez. 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/2175-7976.2012v19n28p49>. Data de acesso: 22/06/2016

FOUCAULT, Michel. **Por uma genealogia do poder**. In FOUCAULT, Michel. Microfísica do Poder. 22. ed. Organização, introdução e revisão técnica de Roberto Machado. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

FURTADO, Rafael. Nogueira. **Baudelaire e a modernidade**: um diálogo entre Walter Benjamin e Michel Foucault. Kínesis (Marília), v. 4, p. 345-361, 2012. Disponível em: <<https://www.marilia.unesp.br/Home/RevistasEletronicas/Kinesis/rafaelnogueirafurta do345-361.pdf>>. Data de acesso: 30/11/2015.

HOBBSAWM, Eric. **A Era das Revoluções (1789-1848)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001. 15a ed.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920). São Paulo: USP, 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

LINO, Jaisson. Teixeira. **Sangue e Ruínas no Sul do Brasil**: Arqueologia da Guerra do Contestado (1912-1916). (Tese de doutorado) – Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, UTAD, Portugal, 2011. P. 103-135.

_____. Jaisson. Teixeira. **A Cultura Material da Guerra Sertaneja do Contestado (1912-1916)**: Possibilidades Interdisciplinares de Pesquisa. In: X Encontro Estadual de História da Anpuh/RS, 2010, Santa Maria. Anais do X Encontro Estadual de História da Anpuh/RS, 2010. Disponível em: <http://www.eeh2010.anpuh-rs.org.br/resources/anais/9/1279498168_ARQUIVO_artigoanpuhrsfinal.pdf>. Data de acesso: 30/11/2015.

_____. Jaisson. Teixeira. **A cultura material da Guerra do Contestado como documento histórico**. Cadernos do CEOM (Unochapecó), v. 25, p. 45-70, 2012. Disponível em: <<https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rcc/article/viewFile/1152/678>>. Data de acesso: 30/11/2015.

MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916). Campinas: Ed. da Unicamp, 2004.

_____. **Tragédia anunciada.** Revista de História. 2012. Disponível: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/capa/tragedia-anunciada>>

MARINHO, Ernandes. Reis. **As relações de poder segundo Michel Foucault.** e-Revista FACITEC, v. 02, p. 01-22, 2008. Disponível em: <<http://www.facitec.br/ojs2/index.php/erevista/article/view/7>>. Data de acesso: 30/11/2015.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Ferrovias: patrimônio cultural**, Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia. Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2006. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/89405/233942.pdf?sequence>>. Data de acesso: 15/05/2016.

NODARI, Renato. **Estrada de ferro São Paulo – Rio Grande:** causas e conseqüências de sua construção em território catarinense – 1900 – 1940. 1999. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

PINSKY, Carla Bassanezi (Org). **Fontes históricas.** 3. ed. São Paulo: Contexto, 2011.

RENK, Arlene. **A luta da erva:** um ofício étnico da nação brasileira no oeste catarinense. 2. ed. Chapecó: Argos, 2006.

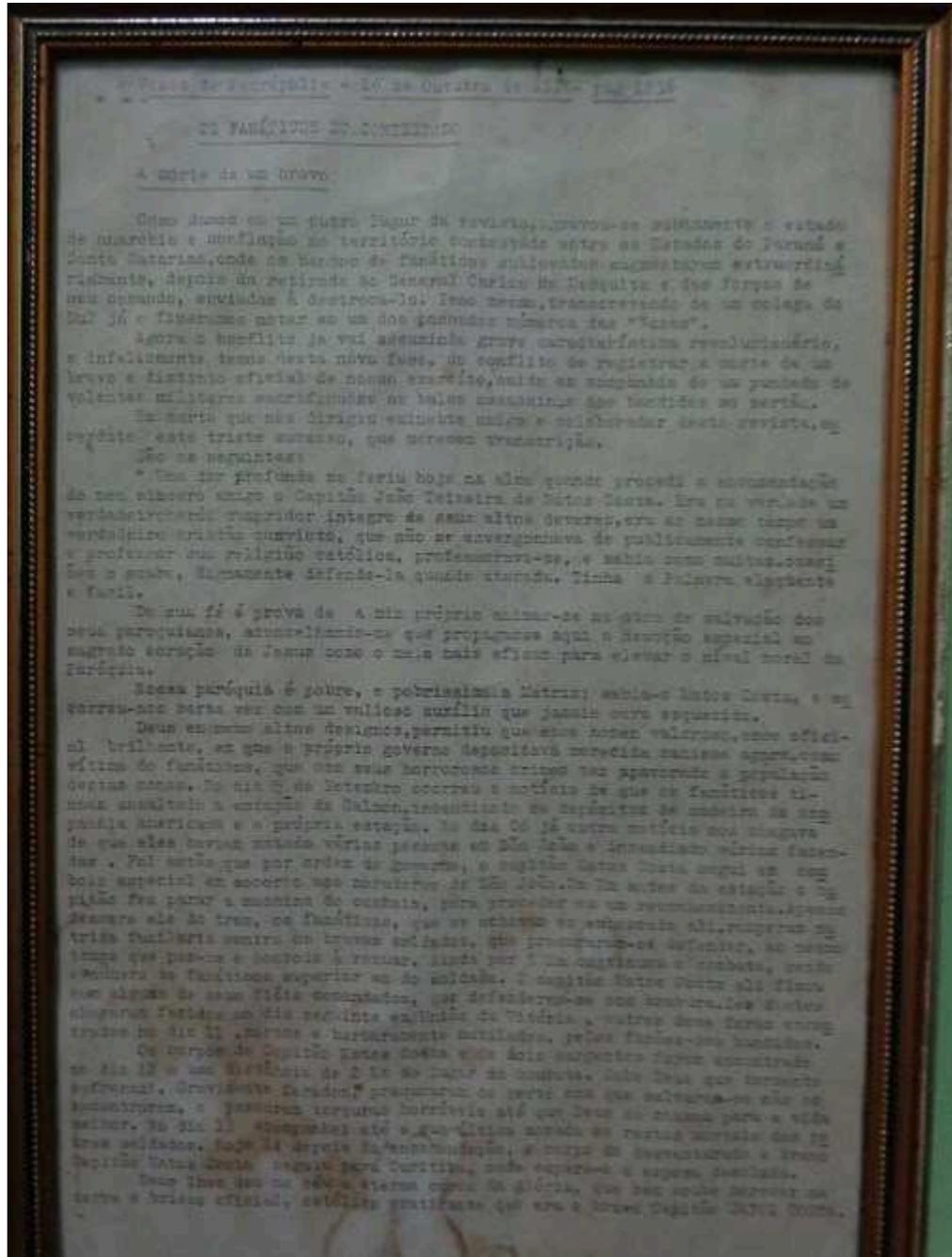
REVEL, Judith. **Michel Foucault:** conceitos essenciais. Tradução Maria do Rosário Gregolin, Nilton Milanez, Carlo Piovesani. São Carlos: Claraluz, 2005.

VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no Sul do Brasil:** A instalação da Lumber e a Guerra na região do Contestado (1906-1916). 2009 (Tese de doutorado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/imagens/dossies/contestado/trabalhos/VALENTINIDelmir.pdf>>. Data de acesso: 30/11/2015.

ZARANKIN, Andrés. **Paredes que domesticam:** Arqueologia da Arquitetura Escolar Capitalista; O caso de Buenos Aires. São Paulo, Unicamp, 2002.

7 ANEXOS

7.1 NEUHAUS, Frei Rogério. Os fanáticos do contestado. In: Vozes de Petrópolis. Petrópolis: Ed. Vozes, 1916.



7.2 Gazeta do Commercio. Os Fanáticos, Joinville, 16 de setembro de 1914, Telegrammas, p. 2, Nº 72.

GAZETA DO COMMERCIO

Rio, 12. — O chefe do gabinete inglês pediu à Câmara dos Comuns a criação de mais um exército de quinhentos mil homens e votação dos créditos correspondentes, declarando não haver ainda passado o período dos grandes sacrificios.

Rio, 12. — O admirantado inglês comunica que o Mar do Norte achase limpo de navios alemães.

Rio, 12. — Cerca de quarenta mil marinheiros alemães chegaram a Bruxelas.

Rio, 12. — As obras de defesa da cidade de Paris proseguem activamente.

Rio, 12. — Está desmentida a tomada de Maulbeuge, Verdun, e de Antuerpia pelos alemães.

Rio, 12. — Os ingleses passaram o rio Marne, perseguindo os alemães que continuam a retirada.

Rio, 12. — Consta que o Kaiser assumio o cargo de Generalissimo de seus exercitos, afim de dirigir pessoalmente as operações da Campanha.

Rio, 12. — Acentuase o movimento de recuo dos alemães que esperam receber grande quantidade de artilheria de sitio já, em caminho.

Rio, 12. — Os servios e os montenegrinos invadem a Herzegovina, occupando a cidade de Foca, a margem do rio Drina.

Rio, 12. — O embaixador da Alemanha em Washington publicou que o general alemão Kestrauch repellio ataque dos russos, fazendo seiscentos prisioneiros.

Rio, 12. — Os austriacos fizeram prisioneiros cinco mil servios que tentaram penetrar em Mitrovitz.

Rio, 12. — Os cossacos tomam Sambor, fazendo prisioneiros 17 officiaes, 140 soldados austriacos que na sua fuga abandonaram a caixa do regimento que continha 147 mil francos.

Rio, 12. — Dize-se que os russos invadiram a Silesia, estando imminente a queda de Breslau em poder dos inimigos.

Rio, 12. — A embaixada allemã em Washington em communicação á imprensa diz que as cidades de Nevers, Tirlenrod e Chaleroi tomadas pelos alemães acham-se intactas, as cidades de Louvain e Diant foram destruidas em parte, devido á attitude dos seus habitantes.

Rio, 12. — Informações officiaes asseguram que o estado de saúde do Imperador Francisco José é relativamente bom.

Rio, 12. — De Haya, communicam que continuá a passagem de numerosas tropas allemães em direcção a leste, afim de dar a invasão dos russos que da Austria para a Silesia.

Rio, 12. — Os belgas gritam 'revanche' e preparam-se para tomar offensiva contra os allemães, iniciando a retomada de Bruxellas.

Rio, 12. — São calculadas em 6.000 as comunidades religiosas, cujos membros figuram no exercito francez.

Rio, 12. — Os servios proseguem victoriosos a offensiva contra os austriacos em Visegrad; a fronteira foi passada no dia 6 depois de re-chassados os austro-hungaros até a margem esquerda do rio Drina.

Rio, 12. — Os russos impuzeram a Lyck e Insterburgo a cada uma contribuição de guerra de trinta mil rublos.

Rio, 12. — Os allemães conseguem cortar communicações terrestres entre Ostende e Antuerpia.

Rio, 12. — Em Londres começaram a funcionar possantes reflectores em combinação com Aeroplanos que de dia e de noite voam sobre a cidade, afim de prevenir possível appareço de Zeppelins.

Rio, 12. — Em Camerun, na Africa, houve combate importante entre allemães e ingleses.

Rio, 12. — De Constantinopla, dizem que a peste bubonica dezimou as tropas turcas das guarnições de Smyrna e outras cidades do Império.

Rio, 12. — A Turquia deroga todas as convenções celebradas com as potencias concedendo a estas privilegios especiaes ou limitando sua soberania.

Rio, 12. — De Londres, communicam que as ultimas victorias dos aliados tem custado numerosas baixas.

Rio, 12. — Houve em Chalons uma grande batalha que durou um dia; registraram-se enormes perdas de parte a parte; os francezes retiraram-se em ordem.

Rio, 12. — 'Telegraphan de Roma para a França na Christiana e Stokholmnes que o estado maior prussino confessa que a ala direita allemã bate retirada, produzindo panico em Berlim.

Rio, 12. — De Londres, confirma-se a derrota dos allemães no Mame e a confusão dos soldados germanicos.

Rio, 12. — Exercito austro-hungaro com os recursos esgotados, concentra-se Vienna.

Rio, 12. — Mulhouse, na Alsacia, foi retomada pelos francezes.

Rio, 12. — Maulbeuge foi tomada; 40.000 prisioneiros, 4 generaes e 400 canhões.

Rio, 12. — A Rumania, a Grecia e a Bulgaria concluíram uma entente contra a accão eventual da Turquia, a favor da Alemanha.

Rio, 12. — A 'casa Rotschild não quer negocio com o governo da austria hungria.

Rio, 12. — Os allemães bombardariam Warzhen na Flandres occidental.

Rio, 12. — Em Berlim accie-se por noticias do theatro da guerra.

Rio, 12. — Depois da batalha de Compiègne, num regimento composto de 1200 ingleses, apenas restponderam á chamada 58.

Rio, 12. — O principe Frederico v. Hessen foi gravemente ferido.

Rio, 12. — Os cruzadores ingleses aprisionaram o paquete allemão Bethania que conduzia 400 reservistas allemães.

Rio, 12. — A esquadra allemã zarpuo de Kiel; trinta e um navios de grande tonelagem passaram em frente de Bothinga.

Rio, 12. — Todos os embaixadores declararam abolição de Capitulação ha dias decretada pelo governo ottomano.

Rio, 12. — Chegou hoje bem o senador Dr. Abdon Baptista.

Rio, 12. — Nos ultimos dias, os allemães no interior da França foram re-chassados e obrigados a voltar para as primitivas posições.

Rio, 12. — As forças aliadas tem feito muitos prisioneiros, apprehendido grande quantidade de armamentos, dizendo os prisioneiros ser muito sensível falta de provisões entre os allemães.

Rio, 12. — Correm insistentemente que o general Kluck conseguiu juntar-se ao do Kronprinz, apesar dos esforços dos aliados.

Rio, 12. — Os allemães receberam muitos canhões de sitio, grande quantidade de obuzes.

Rio, 12. — Parece imminente formidavel batalha que decidirá a sorte de Paris.

TELEGRAMMAS

OFFICIAES DO CONSULATO ALLEMAO

A ala direita do exercito allemão retirou-se para não ser cercado pelo inimigo; nesta occasião perdese algumas tropas, que refugiaram-se em matos. O centro está collesado entre Sessano e Mailly, a ala esquerda está proximo de Vitry de François e ao oeste. Os forte do sudoeste de Verdun, como a fortaleza de Genicourt foram tomadas, e as tropas que ali ficaram desmoezadas apança para tomarem parte na batalha decisiva.

Tambem o exercito de Lorena está avançando. A posição na Prussia oriental está muito bom. O exercito allemão corre a ala direita do exercito russo, e forçou o inimigo a retirar-se até o rio Niemen. Todo o oeste da polonia-russa está em poder dos allemães.

Maulbeuge foi tomada; 40.000 prisioneiros, 4 generaes e 400 canhões.

Os fanáticos

Telegrammas officiaes relem com permaner as excessos vandalias que foram praticadas em S. João pelos bandeoleiros.

A maioria das habitações foi destruida; bem como a estação ferro-variaria e cartorio districtal. Foram encontrados os cadaveres de dez prages e de quinze mãedres da localidade, entre as quizes: João Joaquim Gabriel Vieira juiz districtal, Sena Vieira, filho do juiz districtal, João Lyce, telegraphista, João de Oliveira, Liberato Jacintho, Antonio Ferreira, Pedro Graciliano feitor de turma.

Foram incendiados 38 carros da estrada de ferro, e deposito de herma-mate de Lucidoiro Baptista e a Fazenda Araujo.

A respeito do Capitão Mattos Costa,

o Commercio do Paraná do dia 13 recebeu communicação de pessoa fidedigna, de que o corpo do desventurado e bravo official do exercito foi encontrado, proximo á povoação de S. João, bem como dos dois cabos que o acompanhavam.

— O Diario dos Campos de Ponta Grossa, em sua edição de 9 publicou o seguinte: Hoje fomos ouvir a exma. sra. D. Hermínia Squina, esposa do no-goiteiro Luiz Squina, em S. João, barbaramente trucidada pelos jagunços. Tanto quanto permitia o estado de soffimento da infeliz senhora e a nosa delicadeza mandava respeitar, apartamos o seguinte:

Domingo passado, a 1 hora mais ou menos, sem barulho algum os fanáticos penetraram na praçazinha daquelle logar feita entre a estação, um rancho contíguo a esta, a casa do sr. Squina ao fundo e outras casinhas á esquerda, todas de madeira.

Chegando ahí, bateram á porta e assim que esta se abriu invadiram a casa procurando sequestrar tudo. Commandava os bandidos um menor de 16 annos, de nome Chiquinho, armado de facão. Entrando os fanáticos de rodela eia sapinhos pelas vidas dos filhinhos, implorando misericórdia, offerrendo tudo o que se não metessem.

Nessa occasião os facinorosos atacaram a facão o seu marido Luiz Squina, que tombo, ferido por muitos golpes. Desesperada a infeliz senhora, procurou agarrar-se a um seu camarada, Pedro, implorando protecção.

Nesse mesmo momento um fanático virou uma cutileira á cabeça do camarada, que cahiu morto. Os fanáticos começaram o saque. Nisto chegou Chiquinho, o chefe dos salteadores e lhes ordenou que pagassem á pobre mulher dando um dez, outros vinte mil réis. Os aventureiros estão bem providos de dinheiro. Os fanáticos declaram á mulher horrorizada que não fugisse que elle a matariam, bem como aos filhinhos. Em seguida obrigaram a infeliz senhora a fazer comida para elles. Esta prompta, obrigaram-na a comer antes para verificarem si a comida não estava envenenada. Depois ao macabro repasto os assassinos deram inicio ao incendio de todas as casas, nos gritos de viva a monarchia e viva José Maria. Os assaltantes puzeram a casa della, sob promessa de que não fagria e ali fagria com a familia. Os caspacos tambem a convidaram para ir para os seus acampamentos que disseram ser um numero de oito. Os fanáticos se retiraram a S. João eram em numero de 200. Dalli sahiram indo buscar mais gente, disseram, para atacar União de Victoria. Assim que os bandidos se retiraram a infeliz senhora fugiu com seus seis filhinhos que, felizmente, foram salvos da barbara mortandade.

NOTICIAS LOCAES

— Ao sr. Dr. Rivadavia Corrêa, Ministro da Fazenda, foi endereçado o seguinte officio:

— A Directoria da Associação Commercio do Rio de Janeiro pede venia a V. Ex. para submeter ao seu ponderado estudo o seguinte:

— Consignando a lei que autorizon a emissão de papel moeda um auxilio aos Bancos, esta Directoria pensa cumprir o seu dever vindo suggerir a maneira pela qual se lhe assigna ser mais efficiente tal auxilio. E assim que elle pode persuasão para lembrar que os titulos que sirvam para garantir os empréstimos aos bancos, possam ser substituidos ou retirados mediante pagamento em dinheiro, devendo essas operações ser feitas com a maior rapidez possível. O Governo autorizará as Delegacias Fiscaes do Thesouro Federal a receber dos bancos locais, nos Estados, os depositos de garantias, devendo o mesmo Thesouro adiantar o respectivo valor á acto, no Rio de Janeiro, do Banco que contrahir, por sua agencia ou filial, o emprestimo.

Esses depositos poderão ser constituídos de:

a) Notas promissorias ou letras de cambio accoitas por firmas reputadas no commercio e endossadas pelo Banco respectivo;

b) Debentures de companhias provavelmente prosperas, que estejam em seu servico de juros e mais encargos perfeitamente em dia;

c) Apollios federaes;

d) Warrants de café, endossados pelo Banco respectivo. Este titulo de archido (warrant), representa uma garantia segura, sobre elle operam-se numerosas transações nas praças de S. Paulo e Santos.

O vapor nacional ANNA sahirá no dia 20 do corrente de Florianopolis para:

Tajahy, S. Francisco, Santos e Rio de Janeiro, voltando depois do indispensavel demora pelos mesmos portos e Paranaíba.

Da fortaleza, telephonaram que chegou no dia 14 ás 10 horas até a ilha da Graça um navio de guerra inglês, reconhecido a barra e seguiu com direcção ao sul.

CINEMA FLORESTA

Na secção de amanhã seráo, exhibidas as seguintes fimas: 1. como ator DA VISITA AO JARILIM ZOOLOGICO DE PARIS (Natural)

OS PARADIS (Natural)

EM FIM SÓS... Drama em 4 longas partes, da conhecida fabrica Nordisk.

Foi pronunciado Antonio Machado como incurso no Art. 294 § 1 do Cod. Penal por haver assassinado no Jaraguá a Angelo Rolapato.

O adjunto do Promotor Publico denunciou a Joaquim José de Faria como incurso no Art. 294 § 1 como autor da morte de Menelau Antonio Vieira.

No dia 14 do corrente, na Estrada do Santa Catarina, Alexandre Cardoso ferio gravemente com uma facada no peito o seu sobrinho Leonardo Cardoso. O criminoso foi preso, estando recolhido á cadeia desta cidade.

O Albor. No dia 15 do corrente, completou 15 annos de publicação, o bom redigido hebdomadario cujo nome encimam estas linhas.

Dedicado á defesa dos interesses da zona sul voltando-se sem desfalcimentos ao magno problema da barra da Laguna, do canal do Araraguá e todos os assumptos que se relacionam com o progresso carcharias, é natural que este semanario goze de sympathia e apreço em todo o Estado. Ao collega, saudamos por ter ficado mais 1 anno na estrada de sua existencia.

Vapor allemão „Santa Anna“

Relação da carga conduzida pelo vapor „Max“ do porto de Paranaíba para o de S. Francisco.

A. B. C. Duzentos e onze (211) volumes diversos;

O. P. Dois (2) volumes;

H. A. L. Dezenas (16) volumes;

J. G. C. Quinhentos e dezesseis (519) volumes;

W. A. Quarenta (40) volumes;

B. H. Um (1) volume;

A. K. Um (1) volume;

C. S. Trezentos e dois (320) vol.;

S. A. J. Dois (2) volumes;

F. S. S. Dois (2) volumes;

H. P. C. Oitenta e oito (88) volumes;

H. P. C. Trinta e um (31) volumes;

A. B. Um (1) volume;

S. S. S. Cinco (5) volumes;

B. F. Dois (2) volumes;

A. C. S. H. Cincoenta e um (51) volumes;

B. J. Cinco (5) volumes;

T. B. S. Dois (2) volumes;

F. S. F. Um (1) volume;

M. R. V. Dois (2) volumes;

H. M. Um (1) volume;

G. R. Sete (7) volumes;

D. & C. Um (1) volume;

M. R. Cinco (5) volumes;

Quinhentos e sessenta e cinco (565) volumes;

Triangulo Uma (1 caixa);

G. T. S. J.

C. C. A. E. Um (1) volume;

Letreiro Tres (3) volumes;

K. C. Cinco (5) volumes;

S. P. R. G. Oito (8) volumes;

esp. Teatros Onze (11) volumes;

G. T.

H. P. U. Doze (12) volumes;

G. W.

H. L. Cincoenta e quatro (54) vol.;

O. S. C. Quatro (4) volumes;

S. B. Um (1) volume;

Triangulo E. Um (1) volume;

Letreiro Quatro (4) caixas postagens.

Total 1.476 volumes.

Da carga conduzida pelo vapor Meta daremos a relação no proximo numero.

Casamento Civil

Este se habilitou para casar-se os seguintes contrahentes:

Fernando Krättschuer e Hedwig Hillé

Germano Scholta e Guilhermino Broelbeck

Frederico Kronopp e Helena Drophal

Joinville, 12-9-14.

O Escrivo: Waldemiro Rosa

7.3 FARIA. Paulo M. [carta] 1915, União da Vitória. [para] CARVALHO. Setembrino. 1f.)

