

## A CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO REGIONAL NAS CRÔNICAS DE VIAGEM DE ROQUE CALLAGE

*Configuration of the Regional Space in the Chronicles of Journey of Roque Callage*

Luciana MURARI\*

Fecha de recepción: noviembre del 2011

Fecha de aceptación y versión final: septiembre del 2012

**RESUMO:** Este trabalho analisa uma série de crônicas de viagem publicadas pelo jornalista Roque Callage em 1931, apresentando ao público aspectos diversos do território do interior do Rio Grande do Sul. Buscamos compreender como estas crônicas promovem uma apropriação simbólica do espaço, no contexto de um projeto nacional de dinamização das atividades produtivas baseado no gerenciamento territorial, na exploração dos elementos naturais e na organização das populações. Trata-se, sobretudo, de analisar a difusão de um projeto político de intensificação da atividade estatal de suporte ao desenvolvimento social, a partir da perspectiva modernizadora adotada pela Revolução de 1930.

**PALAVRAS CHAVES:** Rio Grande do Sul; intelectualidade; Roque Callage; crônicas de viagem; desenvolvimento sócio-econômico.

**ABSTRACT:** This paper analyzes a series of chronicles published by a travel journalist Roque Callage in 1931, presenting to the public various aspects of the territory of the state of Rio Grande do Sul. We try to understand how these chronic promote a symbolic appropriation of space, in the context of a national project promotion of productive activities based on land management, exploitation of natural resource and settlement of populations. The aim is to analyze the diffusion of a political project of intensification of state support to social development, from the modernizing perspective of the Revolution of 1930.

**KEYWORDS:** Rio Grande do Sul; intelligentsia; Roque Callage; chronicles of Journey; socio-economic development.

Entre fevereiro e maio de 1931, o escritor e jornalista santa-mariense Roque Callage publicou no jornal *Correio do Povo* uma série de crônicas de viagem, relatando sua visita a diversas regiões do interior do Rio Grande do Sul. As reportagens, escritas em tom aventureiro, adotam um itinerário um tanto errático, iniciando por Santa Cruz do Sul e pelos percursos fluviais do Jacuí e do Taquari, prosseguindo por Rio Grande, Venâncio Aires, São Gonçalo, Jaguarão, Santa Vitória, Chuí, Caxias,

---

\* Luciana Murari – Doutora em História Social (Universidade de São Paulo, 2002). Autora de “Brasil: ficção geográfica. Ciência e nacionalidade no país d’os sertões” (2007) e de “Natureza e cultura no Brasil. 1870-1922” (2009), além de capítulos de livros e artigos publicados em periódicos brasileiros e internacionais.

Vacaria, Antônio Prado, Gravataí, Dom Pedrito, Lavras, e finalizando por um passeio de trem por Cacequi, Santa Maria, Alegrete e Uruguaiana. Não sabemos se os planos do jornalista foram inteiramente realizados, pois ele faleceu menos de uma semana após a publicação do último destes relatos de viagem. Parte de um projeto incompleto, ou não, estas crônicas são o tema deste trabalho, que busca compreender os relatos de Callage no contexto de sua publicação, de modo a submeter sua produção textual a uma leitura em profundidade capaz de avaliar sua abordagem da realidade físico-social do Rio Grande do Sul e de revelar suas motivações.

Como ponto de partida, defendemos que o conjunto de 16 crônicas deve ser compreendido a partir da inserção social do escritor e das correntes do pensamento político em que ele se engajava, sendo nítida sua pretensão de traçar um diagnóstico das condições de melhoramento no espaço social do interior do Rio Grande do Sul e, a partir daí, esboçar projetos de intervenção sobre elas, sobretudo no que diz respeito à gestão estatal do território para a promoção do desenvolvimento produtivo. Por um lado, Callage foi um dos mais ativos cultores da tradição literária regionalista no estado, lançando nas décadas de 1910 e 1920 uma série de obras engajadas na tendência, e que não se resumiam a contos rurais nostálgicos no modelo clássico. Por outro lado, ele foi também um ativo militante da imprensa, como cronista e comentarista, tendo escrito ensaios sociológicos, de crítica cultural e de análise política. Como tal, publicou duas obras intensamente engajadas no movimento político-partidário de seu tempo, dedicadas à defesa da causa das oposições na Revolução Assisista de 1923 – livro lançado no calor da hora, quando esta não havia ainda sido encerrada – e na Revolução de 1930 (Murari, 2009a).

Desta forma, acreditamos que as crônicas de viagem de Callage podem ser compreendidas a partir da confluência de suas duas linhas de atuação, a literatura ficcional e a imprensa. Enquanto a perspectiva do jornalismo o encaminhava ao debate sobre a modernidade, fazendo dele um militante da racionalização do espaço social e da formação de uma opinião pública vigilante e politicamente ativa, a de contista regional o transformava em porta-voz dos rincões ditos tradicionais, cada vez mais invadidos pela técnica, pela gestão pública e por demandas de expansão da capacidade produtiva do estado. Além disto, por trás da aparente leveza dos relatos jornalísticos que compõem a série de narrativas de viagem ao interior do Rio Grande do Sul aqui analisadas, acreditamos que o viés investigativo da proposta põe-se a serviço de um projeto claramente político que encontrava, naquele contexto específico do primeiro ano após a Revolução de 1930, uma expectativa de concretização, por meio do que seria um processo coletivo de apreensão intelectual e objetiva do espaço físico.

Na literatura ficcional, ao registrar o cotidiano da vida campeira, o escritor ocupar-se-ia de temas caros à vida política do estado e do país, o que contradiz a imagem geralmente pouco generosa acerca da literatura regionalista na tradição

crítico historiográfica brasileira, lida costumeiramente como um gênero anacrônico e ancorado num passadismo idealizante e escapista<sup>1</sup>. Seus contos e ensaios regionalistas são decerto saudosistas, mas não deixam de registrar as mudanças substanciais impressas na vida rural do Rio Grande do Sul pela decadência dos setores tradicionais e pelo advento de novas forças sociais e produtivas. São, assim, demonstrações eloquentes de que a temática regional transcendia a reiteração do tradicionalismo, constituindo-se como uma plataforma cultural dinâmica, participativa, partidária e capaz de constituir-se como um veículo de demandas sociais e da observação dos processos de transformação da realidade. Estes escritos permitem explorar as possibilidades de compreensão do programa regionalista no contexto do processo de modernização e não, como comumente se afirma, como expressão de uma concepção conservadora ou mesmo regressista da dinâmica social (Murari, 2009b).

No conto “Fronteira”, por exemplo, Callage retoma um dos mais repisados temas do tradicionalismo regionalista – a animosidade histórica entre gaúchos brasileiros e platinos – para encenar o drama dos jovens divididos entre o “chamado do sangue”, ou seja, o patrimônio material e simbólico do universo rural tradicional do pampa gaúcho, e a possibilidade de ruptura com o passado representada pela urbanização, pelo aumento da ingerência do Estado na sociedade e pela possibilidade de ascensão social a partir do esforço individual – representados, no conto, pela inserção na carreira militar. A ficção encenava escolhas pessoais que traduziam opções políticas e implicavam no fortalecimento de um universo de referências ainda em construção (Callage, 1924).

Bastante peculiar na carreira do escritor foi a simultaneidade de sua atuação como contista gauchesco e como cronista urbano. Entre 1925 e 1930, Callage assinou, no “Diário de Notícias”, de Porto Alegre, a coluna “A Cidade”, dedicada à observação e ao comentário sobre o cotidiano urbano, nas mais diversas facetas da vida porto-alegrense. A capital gaúcha passava, naquele momento, por uma intensa transformação material, uma vez que, sobretudo na administração do intendente Otávio Rocha, foram promovidas reformas que transformaram profundamente o aspecto físico da cidade e implantaram inovações técnicas fundamentais para a conversão da então provinciana capital naquilo que se compreendia então como uma cidade moderna, dotada de uma infra-estrutura eficiente de transporte e comunicação, de equipamentos tecnológicos atualizados, marcada por obras públicas que dinamizassem a criação e a circulação de riquezas, de uma aparência limpa, ordenada, racionalizada. Além disto, tratava-se também de um momento de decisiva inflexão na vida cultural da cidade, uma vez que se urbanizavam (ou deveriam se urbanizar) os costumes, os comportamentos, as relações sociais.

No centro deste movimento, Roque Callage foi não apenas um comentarista que acompanhava as mudanças em curso, mas também um participante engajado,

---

<sup>1</sup> Sobre esta tradição crítica de desvalorização da tendência regional na literatura brasileira, ver Lajolo (2001).

exigindo redirecionamentos e expondo os fatos ao conhecimento e à crítica pública. Foi, além disto, um interlocutor, que dialogava com os leitores, igualmente observadores do cotidiano da cidade, abrindo espaço para a censura, a proposição e a denúncia. Esta coluna, que desfrutou de notável popularidade, era uma espécie de mosaico textual devotado ao registro do cotidiano urbano, à reflexão sobre as transformações sociais e culturais então vividas e à difusão de propostas de intervenção no espaço público da capital do Rio Grande do Sul. Ali o escritor repercutia discussões que participavam da criação de vínculos capazes de congregar os membros daquele meio social, e de criar novas formas de identificação e de integração dos indivíduos num projeto de coletividade construído na perspectiva da modernização produtiva e institucional, e de sua equivalência com novas sensibilidades. Estas eram traduzidas em linguagem jornalística e literária pelo escritor, a partir de sua observação sobre as formas de convívio no cotidiano, e da enunciação de normas de comportamento, de percepções do ambiente, de experiências coletivas, e de projetos de futuro. Produzidas no auge do contexto de instabilidade do modelo político da República Velha, na segunda metade da década de 1920, as crônicas de Callage oferecem um amplo painel da vida cultural e política do Rio Grande do Sul no período, permitindo acompanhar a repercussão social dos debates travados naquele momento histórico peculiar.

A forma assumida pelas crônicas de Callage tem também muito a dizer sobre suas pretensões programáticas. Como observa Michel de Certeau, o relato de viagem é composto pela enumeração descritiva dos lugares a partir dos quais a experiência se espacializa, lugares que autorizam este discurso. É, portanto, uma categoria cambiante e pedagógica que estabelece demarcações, através de processos em que os elementos narrativos são articulados e organizados de forma a compor um conjunto coerente, aproximando-se do terreno do mito, que também inaugura e conecta espaços. As narrativas de viagem participam, assim, dos discursos que formam, delimitam, diferenciam e confirmam as referências espaciais. Além disto, os relatos distribuem o espaço, à medida que operam uma diferenciação que engloba a definição do sujeito em contraste com o mundo exterior, permitindo identificar objetos e o ambiente. Narrar constitui a viagem como a presença de um outro lugar, um “al-hures geográfico”, organizando a delimitação de fronteiras. Logo, o relato tem sentido fundador, trabalhando para autorizar as ações concretas dentro de um campo em que as práticas sociais de caráter temerário ou fortuito podem ser legitimadas, de maneira que a narração sempre será feita em referência ao estabelecimento de limites e de conexões com o espaço exterior (Certeau, 2009, pp. 184-194).

Ao analisar as crônicas de viagem de Callage, pretendemos explorar o campo da elaboração conceitual do espaço, que se dá por meio da intervenção de agentes diversos: cientistas, planejadores, tecnocratas, políticos, engenheiros, intelectuais. Neste caso específico, o cumprimento da função de jornalista depende, em primeiro lugar, da capacidade de tornar visível ao público leitor o território do interior do Rio Grande do Sul, atribuindo à diversidade das paisagens, à distribuição dos recursos

produtivos e da população, aos meios materiais e às relações sociais uma determinada significação, a partir de um diagnóstico que conduzia a uma proposta de ação, gerenciamento e tratamento do espaço físico. Como agente do processo coletivo de representação do espaço, o cronista elabora concepções a seu respeito a partir da observação e da percepção. Embora estes sejam elementos abstratos, eles possuem potencial político e podem interferir na prática social, uma vez que esta é informada pela produção social do saber. Compreende-se o termo “representação” como participante de um campo em que não é possível distinguir entre o conhecimento e a ideologia. Para além da história do espaço, de suas origens, de suas configurações, de sua prática social – e concomitantemente com ela – é essencial desvendar esta história das representações espaciais, ou seja, os intercâmbios, as rupturas, as arritmias, as reciprocidades entre estas concepções do real e sua própria vivência (Lefebvre, 1991, pp. 38-45).

A produção do espaço social é, por excelência, um processo histórico, constituído a partir da objetivação deste espaço, da afirmação de suas características distintas e de suas representações peculiares. Segundo Lefebvre, interessa, acima de tudo, acompanhar a produção do espaço como um processo global que se manifesta de forma particular em cada coletividade, de acordo com suas peculiaridades naturais, históricas, institucionais. Decerto, nem a história nem a natureza, nem o desenvolvimento dos meios produtivos permitem caracterizar corretamente um determinado espaço social. Para tanto, é necessário acompanhar uma série de elementos mediadores referentes à ação de grupos sociais, às particularidades dos campos da produção de conhecimento, da ideologia e das representações, os intercâmbios materiais e simbólicos, as condições concretas, as redes de informação e de circulação da riqueza, ou seja, uma série de intercâmbios e cruzamentos que permitem transformar o espaço, implantando nele uma determinada configuração social, relativa à sua vivência, sua apropriação, sua conceitualização (Lefebvre, 1991, pp. 46-48). Neste trabalho, os textos de Roque Callage serão tratados a partir desta perspectiva de representação do espaço, à medida que ele se torna objeto de tematização, sendo incorporado ao discurso social de acordo com projetos subjacentes de transformação social, que implicavam na incorporação da variável territorial ao debate social e à agenda política.

Agentes mediadores decisivos para a produção do espaço social são, certamente, os atores públicos e privados responsáveis pela iniciativa econômica. A dicotomia entre estes dois setores é um dos eixos que organizam a narrativa de Callage. Um dos artigos da série publicada em 1931 narra uma viagem pelo rio Taquari, que naquele momento possuía uma linha de navegação permanente, que partia de Porto Alegre em direção a várias cidades interioranas. O serviço era administrado pela Companhia de Navegação Arnt, fundada em 1902 no núcleo colonial de Teutônia por Jacob Arnt, e desempenhou uma função de grande importância na economia sul-

rio-grandense nas primeiras décadas do século XX, proporcionando o transporte das mercadorias produzidas na zona colonial alemã<sup>2</sup> (Marques, 2006). Ao narrar sua viagem pelo rio, no período da seca, Callage carrega nas tintas da dramaticidade ao fazer o elogio da perseverança da Companhia, uma vez que as condições de sua atuação eram as mais dificultosas. Apesar de perfeitamente navegável no inverno, no verão o rio deixava de sê-lo no trecho a partir de Bom Retiro, o que forçava os passageiros a “peripécias desagradáveis”, as baldeações, transferindo-se dos relativamente confortáveis vapores modernos para o velho Teutônia, e em seguida para uma “gasolina”. Seguiam-se, ainda, viagens em ônibus e por último em caminho pelas estradas sofríveis da região, sendo todas estas etapas custeadas pela empresa.

Curiosamente, após narrar as doze horas de agruras no percurso de Porto Alegre a Lajeado, Callage termina a crônica com uma nota conciliadora que parece relativizar a gravidade do problema, ao reportar as impressões de viagem de outros passageiros: “Sim, senhor, muito bela, muito pitoresca, muito aprazível”, “Viagem ótima, não podia ser mais agradável”. A estas se opõem o silêncio de uma velha senhora, cuja mudez é imediatamente traduzida pelo jornalista como resultado do “gallo” na testa adquirido por causa dos buracos do caminho. Segundo ele, ao final da viagem não restavam “mágoas ou desabafos”:

Já se vão tornando toleráveis os acidentes de sua navegação tanto mais em se sabendo da boa vontade por parte da empresa que há tantos anos mantém com absoluta regularidade esse meio de transportes, promovendo, ao mesmo tempo, o intercâmbio e o desenvolvimento da vasta região ribeirinha do Alto Taquari, embora vencendo obstáculos e dificuldades de toda ordem.

Uma grande parcela do território rio-grandense deve realmente, à Companhia Arnt, a razão de ser da sua atividade, do seu labor, do seu progresso.

Registramos aqui, sem favor, este preito de justiça (Callage, 10/02/1931).

O tom encomiástico do fechamento da crônica não deve ser, contudo, compreendido como um arrefecimento de seu poder crítico: o corolário do heroísmo da empresa era a displicência de um ator silencioso, o Estado. Afinal, a precariedade da infra-estrutura portuária e rodoviária era a responsável pelos padecimentos da viagem. Mesmo o elogio bairrista da beleza paisagística deve ser compreendido no contexto de um discurso que aponta, afinal de contas, para a incompetência do poder público, contraponto a uma natureza generosa e a uma população empreendedora, representada tanto pelos produtores quanto pelos provedores dos serviços de transporte.

A crítica à política até então adotada no estado – mantenha-se em mente a postura oposicionista de Callage em face ao regime autoritário instalado pelo Partido Republicano Rio-Grandense de Borges de Medeiros – é retomada na crônica

<sup>2</sup> A crônica de 5 de fevereiro também faz referência à Companhia Arnt, ao narrar uma viagem no vapor *Itália* a partir da bacia do Guaíba. A ênfase, neste caso, está na valorização do comércio que abastecia a capital Porto Alegre (Callage, 05/02/1931).

seguinte, dedicada à cidade de Rio Grande. Já de início, o progressismo do autor é contrastado com a imagem decadente dos armazéns do Porto Novo. Onde, em outros tempos, observava-se a mais intensa atividade, tudo restava estático: não havia embarcações atracadas, nem transatlânticos, navios cargueiros ou grandes vapores, o que reduzira drasticamente o volume de carga e descarga no porto. A explicação óbvia para tal era a crise econômica mundial, e foi esta a ouvida pelo cronista de um comerciante que reportava idêntica situação em todos os portos brasileiros. Callage, em tom provocativo, aventa, entretanto, outra possibilidade: a elevada taxa cobrada sobre o transporte nos canais interiores seria a verdadeira responsável pela situação de abandono descrita (Callage, 10/02/1931).

A historiografia atual retoma a discussão do problema apontado pelo cronista. Segundo Gunter Axt, no final dos anos 1920 faltavam ainda ao Rio Grande do Sul meios de transporte regulares destinados a passageiros e cargas, sobretudo em função da rápida deterioração das mercadorias agrícolas e pecuárias e dos altos fretes das companhias de navegação. A encampação, em 1919, da companhia responsável pelas obras de construção do porto e de desobstrução da barra do Rio Grande conduziu ao fortalecimento da autonomia federativa da elite política regional, colocando em sua esfera de decisão a política portuária e de navegação do Rio Grande do Sul. Por outro lado, isto aumentou a dependência do poder público em relação ao capital estrangeiro, pois a intervenção representou endividamento. Ao mesmo tempo, aumentava o controle da elite governante sobre a sociedade civil. No entanto, a solução do problema da navegação no Rio Grande do Sul não dependia apenas do governo estadual, pois o porto do Rio Grande dependia ainda: do financiamento de sua operação, das taxas de origem federal, dos fretes da companhia de navegação, e da estrutura econômica do Rio Grande do Sul, uma vez que o estado não colocava no mercado internacional volume suficiente de mercadorias para justificar a vinda de vapores fretados. Logo, a encampação não trouxe grandes melhorias à exportação do estado, e nem para o setor industrial, pois as condições estruturais limitavam as políticas de redução tarifária adotadas para o setor portuário (Axt, 2001).

Problemas políticos como estes, relacionados à gestão dos recursos produtivos, à organização, controle e promoção da coesão territorial pelo Estado, continuam sendo a tônica de Callage quando ele se volta à observação de melhorias urbanas, retomando os hábitos de cronista que o haviam tornado célebre em Porto Alegre: “O Rio Grande de hoje é uma cidade moderna. Na sua luta titânica ela venceu a areia e o mar, vencendo a indiferença dos detentores do poder público” (Callage, 26/02/1931). Imbuindo-se da missão de fiscalização do dever estatal de ordenamento do processo de modernização, o jornalista fez desta série de narrativas um levantamento das grandes questões infra-estruturais do Rio Grande do Sul: as obras inacabadas, a ausência de suporte à atividade produtiva, as potencialidades do sistema hidroviário, o consumo de verbas vultosas com obras consideradas inúteis, e a incompetência das instituições públicas na gestão do espaço urbano.

Neste último ponto, o autor retoma uma das mais caras polêmicas assumidas pela antiga coluna *A cidade*, qual seja, a atuação ineficiente da Intendência de Porto Alegre no controle do trânsito da cidade: em Rio Grande não havia desastres de automóveis porque não havia Inspetoria de Veículos – ou seja, porque o governo não a controlava. O chiste apela para a cumplicidade com o público leitor adquirida pelo jornalista durante os anos em que assinou sua coluna sobre a capital, patrimônio de credibilidade que ele explicitamente transferia para sua nova empreitada e que apontava para uma pedagogia da função crítica da opinião pública na administração dos negócios de interesse coletivo (Callage, 26/02/1931). Este elogio à ausência do Estado – que já havia sido responsabilizado pelo marasmo do porto de Rio Grande – não deve ser tomado ao pé da letra, e sim visto sob a perspectiva de uma cobrança de eficiência que demandava ainda mais dele.

Uma das funções atribuídas pelo cronista ao Estado era, como vimos, o gerenciamento do território do Rio Grande do Sul, ressaltando-se, sobretudo, os embaraços a sua integração. Neste aspecto, chama a atenção a crônica sobre Santa Vitória, “a terra que Deus esqueceu” (Callage, 02/04/1931). Em toda a série, trata-se de um dos mais enfáticos testemunhos da precariedade do sistema de transportes do estado, descrevendo o isolamento da cidade pelo fato de não ter ela qualquer meio estável de comunicação, dependente de um serviço irregular de vapor oferecido quinzenalmente pela companhia Lloyd – mesmo assim, não havendo porto, o navio atracava a cerca de um quilômetro da terra. No inverno, a força do vento formava dunas que tornavam a beira-mar, único percurso disponível, simplesmente intransitável. Aquele povo “segregado da comunhão estadual” teria, segundo o cronista, uma vida próspera e confortável se tivesse condições de comunicação com o restante do estado, escoando sua riqueza pastoril. Mas, na situação observada pelo escritor, “Santa Vitória fica lá longe, no fim do mundo (...)” (Callage, 05/04/1931).

A submissão da vida social às limitações do meio físico é, neste momento, a perfeita expressão do atraso, uma vez que uma das dimensões fundamentais do progresso é, justamente, a capacidade de superação, pela técnica, das restrições da natureza ao trabalho e ao conforto do ser humano. Ao explicitar a dependência de Santa Vitória em relação às condições climáticas, e à “aparente fatalidade geográfica” imposta por sua localização, Callage reporta o desestímulo à atividade produtiva e o desperdício dos recursos disponíveis para o progresso do estado, ao mesmo tempo em que aponta o desequilíbrio entre a contribuição das localidades ao tesouro estadual e federal e a reversão desta nos melhoramentos básicos necessários. Isto, decerto, refletia a distribuição dos recursos fiscais de acordo com a rede de compromissos que mantinha a hegemonia do Partido Republicano Rio-grandense, situação que, esperava-se, seria superada pelo novo sistema político instaurado em 1930 (Félix, 1996). Afinal, diz Callage, entusiasta da Revolução: “De nossa parte não temos razão de duvidar da boa vontade e do patriotismo do governo” (Callage, 05/04/1931). Do governo revolucionário, deveríamos dizer, já que a expectativa das transformações que deveriam ser implantadas pelo novo regime impulsiona estas na-

rrativas no sentido da explicitação de um projeto de fortalecimento da ação estatal, para que fossem criadas condições para a ação da iniciativa privada.

O jornalista parece, por outro lado, atribuir ao Estado funções mais amplas do que a disponibilização da infra-estrutura necessária à atividade produtiva. Ao narrar sua passagem por Lavras, Callage observa a terra revolvida por toda parte, único resultado da iniciativa de duas companhias inglesas constituídas em Londres para a exploração de ouro no município. No entanto, por pouca persistência ou pobres condições técnicas, as pesquisas foram infrutíferas, ali restando apenas o maquinário abandonado, imagem frustrante de uma riqueza inexplorada. A ansiedade por ver avançar o futuro passa a esperar, neste momento, pela intervenção do Estado. Segundo Callage, seria necessário constituir uma empresa sólida e tecnicamente aparelhada para a exploração do subsolo do município, e que pudesse desenvolver uma pesquisa consistente de suas potencialidades, mesmo que esta fosse uma tarefa demasiadamente demorada. “Ao próprio governo talvez conviesse tomar a si essa iniciativa”, diz ele, uma vez que “precisamos sair das indecisões que é no geral o vago ambiente em que se agitam todas as «nossas possibilidades»” (Callage, 10/05/1931). Seja por sua capacidade técnica e financeira, seja pela sua ação em longo prazo e independente de expectativas de lucro, caberia ao Estado, neste caso, tomar a si a exploração mineral. As demandas pela intervenção estatal na vida econômica tornavam-se, neste contexto de fortalecimento do poder central, bem mais intensas.

Apesar deste apelo à ação estatal, o elogio da iniciativa privada ocupa um espaço fundamental nas crônicas, como vimos no caso da Companhia Arnt, sendo seu contraponto necessário, neste caso, a ausência do Estado. Outras vezes, o Estado parece ter feito sua parte, os empreendedores também, mas faltava a informação – campo de trocas simbólicas fundamentais para a produção do espaço – que Callage, como jornalista, se encarrega de prover. A iniciativa individual é mais uma vez objeto de louvor na crônica dedicada à praia do Cassino, toda ela dirigida à propaganda de suas condições excelentes para a prática do turismo. Aqui, as condições materiais são tidas como privilegiadas, não apenas pela “rodovia magnífica” que une a cidade a seu balneário, permitindo uma velocidade de 60 quilômetros por hora, mas também pela elegância das casas e a excelência do hotel. Ao combater o “preconceito” que tomava o Cassino como uma praia de luxo, e que afastaria dela muitos potenciais veranistas, Callage explicitamente coloca-se a serviço de uma missão de transformar aquele espaço específico pela via da difusão de uma nova maneira de percebê-lo. Não se trata de uma operação de menor relevância, uma vez que implica em convencer o público a imaginar o espaço de outra forma e, logo, de agir sobre ele de outra forma. A observação e a concepção do espaço, sua representação, diz Lefebvre, assumem caráter político à medida que podem transformar sua apropriação pela sociedade (1991, p. 43).

O mesmo elogio da iniciativa individual dá-se por meio da afirmação do poder do trabalho, que permitiria criar uma atmosfera de prosperidade capaz de suavizar quaisquer restrições ao progresso do estado, inclusive a generalizada crise

econômica. É o que se lê na crônica sobre Caxias. Neste momento, Callage contrasta a modéstia da maior parte das residências com a intensa atividade agrícola e industrial que movia a cidade, “todo um complexo de energias aplicadas a um determinado ramo do comércio e da indústria”, ao contrário das demais forças industriais do país, para as quais “tudo é carência, tudo é embaraço, tudo é obstáculo”. Caxias surge, neste hiperbólico discurso, como um espaço dotado de uma dinâmica própria, movida pela “atividade do braço italiano, aliado ao nosso”, ao abrigo da crise que alhures paralisava a iniciativa econômica. Nesta que é a crônica mais entusiástica da série, a ênfase não está na infra-estrutura, na política, nas condições do meio físico ou na tecnologia, mas simplesmente na reafirmação de uma mística do “intenso labor” e da “insana atividade”. Estas se sobrepõem às manifestações exteriores da riqueza, que denotam sobriedade. Além disto, ao reduzir a significância de todos os fatores envolvidos na criação da riqueza que não a mão de obra, o texto confirma o sentido pedagógico do relato de viagem, neste momento em sua formulação o mais literal possível. O relato tem, como vimos, uma capacidade fundadora de organizar e delimitar o real, significando-o, o que o aproxima do mito e das narrativas que o alimentam (Certeau, 2009, p. 190):

Diante do que se vê em Caxias, até o malandro tem vontade de trabalhar, sofrendo ali a influência imediata do contágio. E conta-se, a propósito, como ocorrência absolutamente verdadeira, a história de um jogador profissional que foi a Caxias montar uma “roleta” e acabou instalando uma cantina... (Callage, 19/04/1931).

Sendo ele mesmo descendente de um imigrante italiano, Callage fazia o elogio das novas zonas dinâmicas da economia rio-grandense enxergando nelas mudanças econômicas e culturais decisivas para o futuro do estado, em contraste com as regiões de economia tradicional. Os processos de transformação implicavam, por outro lado, na necessidade de recompor os papéis sociais e assimilar o impacto da mudança sobre a cultura regional. A transformação do padrão étnico da população, por exemplo, era vital nestes processos. Vimos acima como é atribuído à mão de obra nacional um papel auxiliar na criação da riqueza de Caxias. Na crônica de 15 de março, a problemática da etnicidade – componente comum ao discurso social de seu tempo, e fundamental para o debate sobre a intensificação da atividade produtiva no país – é explicitada através da composição de três painéis. O primeiro tem como referência o célebre retrato do Jeca Tatu, de Monteiro Lobato, e retrata a paisagem composta pelos ranchos miseráveis dos trabalhadores nativos, enfatizando sua precariedade material, suas doenças endêmicas e a imprevidência daqueles que plantavam apenas o necessário para sua própria sobrevivência<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Monteiro Lobato difundiu o personagem em crônicas jornalísticas publicadas em 1914, e posteriormente inseridas na coletânea *Urupês* (Lobato, 1982). Roque Callage havia já publicado um artigo sobre o tema, advogando a superioridade do mestiço gaúcho sobre o mestiço do centro-sul do país, em virtude, segundo ele, do meio físico menos abundante, no qual a so-

O segundo painel representa a região de colonização italiana, mas neste momento o elogio da abundância é relativizado pela observação do acanhamento das moradias, desconfortáveis e pouco higiênicas, vistas não da perspectiva da morigeração e da poupança, mas da negligência em relação aos arranjos domésticos, o que negava encanto à paisagem. Já o imigrante alemão recebe inflamados elogios por sua capacidade de criar um panorama de beleza e harmonia, com “a noção exata da higiene, do conforto e do bom gosto”<sup>4</sup>. Ao final, entretanto, este discurso das diferenças dá lugar à afirmação do sentido de comunidade capaz de implantar uma progressiva homogeneização do território:

Pouco importa, porém, a diferenciação de modos de vida. O fato principal é que todos trabalham, todos lutam, todos cooperam para o engrandecimento contínuo da terra que os agasalhou. O labor agrícola desses núcleos de colonização corre parelho aos mais adiantados do país, e são em relação às suas culturas intensivas, um exemplo surpreendente para o colono nacional, para os que foram atrás, inermes, de braços cruzados, assistindo impassíveis à prosperidade do “estranja”.

Porque o nosso dentro de sua armadura formidável resiste sem avançar. Resiste, amoitado ou de cócoras, chupando mate ou lambendo a palha do cigarro.

Mas, para nosso orgulho patriótico há, felizmente, exceções.

Louvemos, pois, essas exceções; louvemos a parte até que um dia se possa louvar o todo (Callage, 15/05/1931).

Como se vê, esta série de crônicas de viagem publicada por Callage repetidamente investe na afirmação da identidade regional e na criação de um discurso moderado em que a força crítica acaba sendo amortizada. Isto por vezes direciona o autor a oscilar de modo brusco entre o abismo e a redenção. É o caso da crônica “Tragédia das estradas”, em que o autor evoca as péssimas condições das estradas do Rio Grande do Sul em um passado inespecífico, lembrando o sofrimento dos carreteiros e dos motoristas que percorriam seus caminhos. O texto contrasta esta realidade com o tempo presente, afirmando a existência de ótimas rodovias no estado, capazes de “provocar cotejo em São Paulo”. “Tudo mudou. Tudo melhorou”. Entretanto, ainda que seja apontada a significativa melhoria das condições de transporte no estado, estas estariam ainda muito abaixo de suas necessidades: “Precisamos de mais caminhos, de mais estradas – estradas e caminhos bons e amplos, que barateiam e facilitem em plena expansão dos nossos produtos, [sic] que garantam, definitivamente, a nossa grandeza econômica” (Callage, 26/04/1931). A grande

---

brevivência exigiria maior esforço e trabalho constante (Callage, 1920, Murari, 2008).

<sup>4</sup> Na crônica em que relata a viagem a Santa Cruz do Sul, Callage postula que não havia mendigos nem ladrões na cidade, sendo todos, pobres e ricos, movidos pelo trabalho. Além disto, todos os negros da cidade falavam corretamente a língua alemã, o que se devia à influência predominante dos colonos germânicos, na valorização não apenas do trabalho, mas também da estética: “Noto em cada casa um jardim; e junto de uma flor, um pé de couve (...). O lado belo e o lado prático da vida” (Callage, 01/02/1931).

maioria dos textos publicados na série desmente, entretanto, a tão radical diferença entre o passado e o futuro das estradas estaduais afirmada nesta crônica, cujo viés triunfalista remete à afirmação de uma confiança nas possibilidades de enfrentamento dos problemas do Rio Grande do Sul necessária à mobilização de um espírito coletivo de melhoramento.

Em outra crônica sobre a infra-estrutura rodoviária do estado, a celebração do conforto da estrada de Porto Gomes a Venâncio Aires dá a noção do que “poderiam” ser as condições de transporte se o Estado desempenhasse a contento o seu papel: “O caminhão que nos conduz desliza de tal modo sereno que, mal comparando, parece suspenso nos ares como aeroplano...”. Mais uma vez, no entanto, o tom de celebração dá lugar à censura: dos vinte e nove quilômetros da estrada, nove ainda estavam por construir, justamente no trecho em que a obra teria maior importância. Naquele ponto, o trabalho havia sido suspenso, pois “o Brasil é um país que ficou em meio caminho da civilização simplesmente por falta de verba. Se dá dois passos para a frente, logo descompassa três ou quatro para trás” (Callage, 17/05/1931).

Vemos que, apesar do espírito das crônicas ser, sobretudo, propositivo e mobilizador, o pessimismo de fato contamina a narrativa em alguns pontos. O fracasso é um dos fantasmas que pairam sobre este minucioso diagnóstico das forças produtivas do Rio Grande do Sul, seja quando em questão estava a indiferença ou a inépcia do Estado, seja quando o tema era a frustração dos projetos privados. Vimos, acima, a primeira manifestação disto na crônica sobre Lavras. Em outra viagem, melancolicamente, a bordo de um trem de ferro, Callage relembra a paisagem dos arrozais que amadureciam nas margens dos rios Ibicuí e Itapevi, onde costumava ir pescar durante o veraneio. No entanto, encontrava naquele mesmo lugar, alguns anos depois, “apenas um vago vestígio nos eitos”, num panorama de terras abandonadas e entregues ao capim<sup>5</sup>. “Todos os que se meteram em empresas de arroz dali saíram longueados e «prontos»”, ou seja, pobres<sup>6</sup> (Callage, 17/05/1931). Ele não especula sobre as causas da decadência, que vai à contracorrente de sua motivação progressista, apelando ao vocabulário regionalista como forma de reafirmar uma continuidade no tempo: em suas memórias da época de prosperidade da região rizicultora, ele guardava também a reminiscência dos dias de chuva em que se reunia aos peões em volta dos fogões para ouvir “os lances galhardamente gauchescos de algum índio taura do pago (...)”. A afirmação da mudança dependia da implantação de uma noção de estabilidade que fornecesse um fundamento seguro em meio aos abalos sociais. Neste caso, a mudança era regressiva, mas o mesmo princípio é repetido pe-

<sup>5</sup> A decadência da rizicultura no Rio Grande do Sul foi observada a partir da segunda metade da década de 1920, em função da concorrência com a produção paulista, dos impostos aplicados ao comércio interestadual e dos altos custos do comércio de cabotagem, dominado por empresas do centro-sul do país (Duvoisin, 2008).

<sup>6</sup> Lonquear (RS): retirar pelo de qualquer couro, raspando-o com uma faca; courear. Pronto: que ou o que é pobre ou está sem dinheiro – Brasil, informal (Houaiss, 2001).

lo autor ao delinear seu projeto progressista de valorização da cultura regional, emoldurada pela tradição narrativa popular.

De fato, a motivação objetiva de Callage em suas viagens ao interior é inseparável de um componente identitário fundamental para a legitimação de seu projeto modernizador, uma vez que a Revolução de Trinta também era vista por ele como a definitiva união dos gaúchos (e dos brasileiros) em torno da ação ordenadora do Estado, ao qual são atribuídas funções fundamentais de integração. Como vimos a partir de Lefebvre, não há como separar conhecimento e ideologia na representação social do espaço (1991, p. 40). No caso de Santa Vitória, citado acima, isolada do restante do estado, a condição da cidade fazia dela uma perturbadora ruptura que, mais do que apenas denunciar o sistema de transporte falho, denunciava também a precariedade do sistema político. Um aspecto fundamental destas narrativas é sua busca de construir, a partir da diversidade de aspectos físicos, sociais, econômicos e ambientais do Rio Grande do Sul, a imagem de um estado unificado, o que faz com que o escritor apele ao campo da cultura regionalista, verdadeiro repositório das idiossincrasias regionais, capazes de transcender as parciaisidades em prol do todo. Este viés regionalista é fundamental para a legitimação da série de reportagens como a expressão de uma vontade coletiva unificada pela história e pelo mito.

E nesse percurso ora suave, ora penoso vai de Porto Alegre a São Domingos das Torres, todo um panorama deslumbrante se nos depara aos olhos. Deslumbrante e variado; variado e cheio viço. Apesar da diferença de tonalidades e de quadros deveras estranhos à rasura do pampa sem fim, tão diverso dos tabuleiros coxilhescos da região serrana, sentem-se que vivem também aí o espírito da raça, a alma e o gênio do nosso povo. Um cavalheiro que cruza a trote rumo à vila próxima traz no gesto e nas atitudes o filho do mesmo caroável – o Rio Grande... (Callage, 03/05/2011).

Isto explica também o vislumbre de símbolos da continuidade temporal, representada, por exemplo, pelo vento minuano, “o mesmo pampeiro áspero sujeitando à dura prova a resistência do gaúcho de todas as épocas” (Callage, 07/05/1931). Não se trata aqui de repisar os artifícios retóricos da criação cultural regionalista, pois estes testemunhos do espaço regional possuem outro alcance. Como afirma Certeau, “existem relatos que ‘marcham’ à frente das práticas sociais para lhes abrir um campo” (2009, p. 193). A narrativa de Callage buscava decerto inaugurar um canal de comunicação com o poder, delineando um projeto de intervenção que, esperava-se, seria construído também a partir da mobilização da opinião pública pela imprensa. O que move sua crítica é a expectativa de transformação, levando-se em conta o fervoroso engajamento do escritor na Revolução de 1930, objeto de uma série de crônicas entusiastas em sua coluna jornalística e de um livro de propaganda, “Episódios da Revolução”, lançado poucos meses antes do início da publicação desta série de reportagens (Callage, 1930).

Tratava-se, sobretudo, de uma radical mudança de perspectivas e de expectativas, na qual a modernização do estado (e do país) passa a ocupar um lugar central.

No conjunto das crônicas de Callage, nada mais eloquente que a narrativa de sua passagem pela ponte sobre o rio Santa Maria: um companheiro de viagem chama a atenção do jornalista para aquela que seria a maior ponte da América, com seus 1700 metros. Embora cético a respeito da informação (“é, pelo menos, a maior do Rio Grande, o que já é alguma coisa”), Callage confessa que, apesar de ter transitado por ela dezenas de vezes, nunca havia percebido suas colossais dimensões. Naquele momento, sua percepção da ponte, “patrioticamente longa”, muda completamente, e ele confessa ter sentido “ímpetos de apalpar e cheirar o seu vigamento metálico”. A obra, que até então mal havia sido notada, desperta naquele momento, subitamente, o sentido do afeto. Este remete ao significado que ela passava a possuir, por simbolizar as possibilidades de melhoramento vislumbradas no território sul-riograndense, a partir da incorporação do programa “redentor” da Revolução de 1930.

Aquele momento verdadeiramente epifânico acaba por despertar a reminiscência de uma viagem de trem que ele fizera, em 1909, por uma ponte provisória, enquanto ainda se preparavam as estruturas da ponte definitiva. As obras eram então fiscalizadas pelo jovem engenheiro Fernando de Abreu Pereira que, décadas depois, ocupava o cargo de diretor da Viação Férrea do estado. “Rebouças repontava ali, na figura de um imberbe, como repontou antes e depois em tantas outras inteligências gaúchas que entravam triunfantes, na vida, pela porta da engenharia civil”. A referência a um dos pioneiros da engenharia brasileira soma-se, assim, à percepção da engenharia como via de ascensão social, processo que, se concretizados os projetos modernizadores da Revolução, tenderia a se intensificar (Callage, 17/05/1931).

No último texto da série, Callage recorda uma viagem que fizera a São Borja a convite de Getúlio Vargas, que reclamava ao jornalista que este chamasse a atenção, a quem de direito, para as lamentáveis condições da Brazil Great Southern, ferrovia que atendia à região. Para o escritor, além de desafiar o orgulho patriótico quando comparada à Ferro Carril Nord Este Argentino, a ferrovia atuaria negativamente sobre a economia da região, obstando seu progresso. No momento em que escrevia, anos depois do caso relatado, o jornalista devolvia ao político sua demanda. Caberia a ele, naquele momento, assumir a tarefa.

Às nove horas da noite chegamos a Uruguaiana. Não nos sai do espírito a idéia de que temos no outro dia cedo de viajar na famosa Brasil Great Southern. O caso nos recorda a viagem que certa vez fizemos a São Borja, a especial convite de um amigo que, merecidamente, está hoje trepado nas supremas alturas e que então, sorrindo, de charuto à boca nos esperava na estação de São Borja. Ao desembarcarmos, o amigo, conjuntamente com o seu abraço acolhedor nos desfechou uma pergunta:

- Que tal a B.G.S.?

- Uma maravilha...

- Pois é bom que você gozasse essa maravilha... Assim, você que da imprensa escreverá algumas coisa pelo seu jornal chamando a atenção de quem de direito para o estado deplorável dessa estrada.

Mas qual! A B.G.S. continua largando os pedaços e entavando o progresso de uma vasta e rica zona do Estado que bem merecia melhor estrada, melhor meio de comunicação.

Pois é para o mesmo amigo que então apelava para a nossa pena apagada de jornalista, que hoje apelamos também, pedindo o remédio urgente de que tanto a BGS necessita.

Só a sua encampação não basta (Callage, 17/05/1931).

Novamente, o Estado é chamado a ocupar aquele que seria seu lugar na promoção do desenvolvimento e da organização do espaço social. Jornalismo e política definiam-se, assim, como esferas de ação conjunta na identificação dos óbices ao progresso social e na defesa do interesse público do Rio Grande do Sul, na expectativa de que os novos tempos trariam a redenção coletiva, depois das décadas nefastas de domínio borgista. A inclinação democrática do trabalho de Callage residia, neste sentido, em sua capacidade de criar, por meio da imprensa, uma comunidade de leitores unidos pelo interesse do estado, e cabia a ele contribuir para identificá-lo. Suas narrativas de viagem podem ser definidas como um esforço de sintetizar a realidade do Rio Grande do Sul, mapeando-a de forma a apontar os potenciais e os estrangulamentos do progresso do estado. Recordemos, com Michel de Certeau, a essência fundadora do relato, capaz de legitimar a ação efetiva em determinados campos, autorizando a mudança. Os relatos, eles próprios, são meios de transporte, que neste caso nos conduzem ao interior do Rio Grande do Sul, da forma como concebido por Callage (Certeau, 2009, pp. 190, 182). O percurso da viagem, e o próprio princípio programático assumidos pelo jornalista desempenham, por natureza, um trabalho de integração, ao representar o espaço físico-social e torná-lo visível por meio da linguagem, abrindo novas possibilidades de apreensão e de intervenção sobre o território.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES:

- Callage, Roque, (1920), “Índio X Caboclo”, em: *Terra Natal. Aspectos e Impressões do Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, Barcellos, Bertaso & C., pp. 11-15.
- Callage, Roque, (1924), “Fronteira”, em: *Rincão. Scenas da Vida Gaúcha*, Porto Alegre, Livraria do Globo, pp. 39-51.
- Callage, Roque, (1930), *Episodios da Revolução*. 3 a 24 de outubro de 1930, Porto Alegre, Livraria do Globo.
- Callage, Roque, (10/02/1931), “Pelo Rio Taquari”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 34, p. 3.
- Callage, Roque, (26/02/1931), “Sobre a Costa Oceânica. Impressões e Flagrantes da Cidade do Rio Grande”. *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 47, p. 3.
- Callage, Roque, (01/03/1931), “Aspectos Praianos. Rio Grande – O Casino”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 50, p. 3.
- Callage, Roque, (08/03/1931), “Buracos de Estradas... Aspectos da Nossa Vida Rural”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 56, p. 3.
- Callage, Roque, (15/03/1931), “Aspectos Rurais. Flagrantes da Zona Colonial Agrícola”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 62, p. 3.
- Callage, Roque, (02/04/1931), “Rumo ao Sul. São Gonçalo, Jaguarão, Lagoa Mirim, Santa Vitória”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 77, p. 3.
- Callage, Roque, (05/04/1931), “Santa Vitória. A Terra que Deus Esqueceu”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 79, p. 3.
- Callage, Roque, (12/04/1931), “Chuí-Albardão. Viagem pela Costa Oceânica”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 85, p. 3.
- Callage, Roque, (19/04/1931), “Caxias e o seu Dinamismo Industrial”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 91, p. 3.
- Callage, Roque, (26/04/1931), “Tragédia das Estradas. À Margem dos Caminhos”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 97, p. 3.
- Callage, Roque, (03/05/1931), “Pelo Nordeste. Aspectos da Zona Lacustre”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 102, p. 3.
- Callage, Roque, (07/05/1931), “D. Pedrito. A Diligência, o Automóvel e o Trem”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 105, p. 3.
- Callage, Roque, (10/05/1931), “Na Terra do Ouro. Impressões de Lavras”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 108, p. 3.

Callage, Roque. (17/05/1931), “Na Fronteira. Cacequi – A Ponte de Santa Maria, Alegrete – Uruguiana a B. G. S”, *Correio do Povo*, ANO XXXVII, No. 114, p. 3.

LIVROS, TESES E ARTIGOS

Axt, Gunter. (2001), *Gênese do Estado Burocrático-Burguês no Rio Grande do Sul* (1889-1929), São Paulo, Tese (doutorado).

Certeau, Michel de, (2009), *A Invenção do Cotidiano*. 1. Artes de fazer, tradução Ephraim Ferreira Alves, Petrópolis, Vozes.

Duvoisin, Lauro Allan Almeida, (2008), *O Sindicato Arrozeiro do Rio Grande do Sul e o Estado: Reflexões sobre a Institucionalização de Interesses e a Intervenção Econômica na Crise da Primeira República*, Rio de Janeiro, Laboratório de História Econômico-social da Universidade Federal Fluminense. Texto para discussão, No. 13.

Félix, Loiva Otero, (1996), *Coronelismo, Borgismo e Cooptação Política*, Porto Alegre, UFRGS.

Lajolo, Marisa, (2001), “Regionalismo e História da Literatura. Quem é o Vilão da História?”, em: Freitas, Marcos Cezar de, *Historiografia Brasileira em Perspectiva*, São Paulo, Contexto, pp. 297-327.

Lobato, Monteiro, (1982), *Urupês*, São Paulo, Brasiliense.

Houaiss, Antônio, Villar, Mauro de Salles, (2001), *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Rio de Janeiro, Objetiva.

Lefebvre, Henri, (1991), *The Production of Space*, tradução Donald Nicholson-Smith, Malden (EUA), Blackwell.

Marques, Teresinha Maria Furlanetto, (2006), “A Companhia de Navegação Fluvial de Jacob Arnt no Vale do Taquari – RS”, em: *Navigator*, No. 3. Disponível em: [www.revista-navigator.com.br/navig3/art/N3\\_art3.doc](http://www.revista-navigator.com.br/navig3/art/N3_art3.doc). Acesso em 25/04/2011.

Murari, Luciana, (2008), “Gaúchos, Matutos e Sertanejos: Identidades em Contraste na Literatura e no Pensamento Político Brasileiro”, em: *27ª Reunião da Sociedade Brasileira de Pesquisa Histórica*, Rio de Janeiro. Disponível em: [sbph.org/2008/historia-arte-e-representacoes/luciana-murari](http://sbph.org/2008/historia-arte-e-representacoes/luciana-murari). Acesso em 21/06/2011.

Murari, Luciana, (2009), “O Gênio Tumultuário da Raça: Guerra e Política no Discurso Histórico-Literário de Roque Callage”, em: *Revista Letras*, Santa Maria, No. 38, jan.-jul. 2009ª, pp. 131-152.

Murari, Luciana, (2009), “Das Eminências da Contemplação às Planícies do Positivismo: uma Ideologia da Modernidade da Literatura Brasileira”, em: *História e Ideologia: Perspectivas e Debates*, Passo Fundo, Universidade de Passo Fundo, 2009b, pp. 385-402.

Murari, Luciana, (2010), “Intelectuais e Mobilização Política na República Velha: a Escrita Militante de Alcides Maya e Roque Callage”, em: *Política, Desenvolvimento e Relações Internacionais no Brasil Contemporâneo*, Porto Alegre, Asterisco, pp. 13-41.

