



UNIVERSIDADE  
ESTADUAL DE LONDRINA

---

DREICO ESLI DE SOUZA

**HIDROVIAS E FERROVIAS:  
POLÍTICAS DE CAMINHOS ESTRATÉGICOS NO PARANÁ.**

DREICO ESLI DE SOUZA

**HIDROVIAS E FERROVIAS:  
POLÍTICAS DE CAMINHOS ESTRATÉGICOS NO PARANÁ**

Dissertação apresentada para a obtenção do grau de mestre em Geografia - Linha de Pesquisa em Dinâmica Ambiental, Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina.

Orientadora: Prof. Dr<sup>a</sup> Yoshiya Nakagawara  
Ferreira

Londrina  
2009

DREICO ESLI DE SOUZA

**HIDROVIAS E FERROVIAS:  
POLÍTICAS DE CAMINHOS ESTRATÉGICOS NO PARANÁ.**

Dissertação do Mestrado em Geografia -  
Linha de Pesquisa em Dinâmica Ambiental,  
apresentado ao Departamento de  
Geociências da Universidade Estadual de  
Londrina, como pré-requisito para a obtenção  
do grau de Mestre.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof.Dra. Yoshiya Nakagawara Ferreira-  
Orientadora  
Universidade Estadual de Londrina

---

Profª. Dr. Bruno Luiz Domingos De Angelis  
Universidade Estadual de Maringá

---

Profª. Dra. Rosely Sampaio Archela  
Universidade Estadual de Londrina

Londrina, de de 2010.

## **AGRADECIMENTOS.**

Há uma grande dificuldade após tanto trabalho dedicar e agradecer todos aqueles que de alguma forma contribuíram, não pelo fato do agradecimento, mas pelo medo de cometer alguma injustiça com as pessoas que, de alguma forma foram essenciais para a minha formação acadêmica e para a confecção deste trabalho. Sou muito grato a Deus, pela saúde, sabedoria e por ter me dado pais maravilhosos, que desde a minha tenra idade, têm me incentivado e colaborado a estudar e crescer em conhecimento. Aos meus pais, João Martins de Souza e Rosenilda Regina Machado de Souza, sou eternamente grato por tudo que fizeram e renunciaram para que eu conseguisse realizar os meus sonhos.

Quero externar a importância da Universidade Estadual de Londrina, Centro de Ciências Exatas, Departamento de Geociências e ao Mestrado em Geografia – Dinâmica Ambiental que, de forma pública, tive a oportunidade de ingressar e realizar os meus estudos.

Aos professores do Mestrado, que compartilharam seus conhecimentos, não só do ponto de vista do conteúdo, mas acima de tudo, tornaram-se companheiros e amigos desta jornada, instigando e incentivando a realização do trabalho.

Aos colegas e amigos do curso, pelo companherismo, alguns nem sabem o quanto foram essenciais. Os trabalhos em grupo, os trabalhos de campo, as reuniões, os encontros de fim de semana e os bons momentos compartilhados, os quais estão guardados em fotos e em nossas memórias.

Ao pessoal de apoio da secretaria de pós-graduação, que sempre foi prestativo com as nossas sempre presentes necessidades.

Ao Colégio Adventista de Londrina e Mãe do Divino Amor de Arapongas, onde leciono, agradeço a forma amável e compreensiva destas instituições para com este momento extremamente trabalhoso, que é a elaboração da pesquisa.

Agradecimentos especiais, à Vanessa Lopes, que pacientemente acompanhou a confecção do trabalho, incentivou e colaborou diretamente em todos os momentos. Obrigado pela compreensão e o carinho.

A Professora Yoshiya Nakagawara Ferreira, que, com paciência e inteligência, acompanhou todos os processos do trabalho. Professora, amiga, conselheira, são tantos adjetivos referentes a esta pessoa maravilhosa, muito prestativa, que gentilmente sempre cedeu o espaço de estudo em sua residência para que os mapas, artigos, livros fossem analisados, estudados e discutidos. A elaboração de artigos, a publicação e as disciplinas ofertadas na Universidade foram elementos fundamentais para o meu crescimento profissional. Os conselhos sobre a vida, os guardei para cada ocasião, o exemplo de dedicação, empenho e esforço pessoal os levarei no prosseguir da vida. A você professora, só tenho que agradecer e dizer, muito obrigado por tudo.

SOUZA, Dreico Esli de. **Hidrovias e ferrovias**: políticas de caminhos estratégicos no Paraná. 2010. 136 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual de Londrina. Londrina.

## RESUMO

O objetivo deste trabalho foi investigar importantes caminhos planejados e percorridos dentro do território paranaense. Esses caminhos estratégicos refletem as intencionalidades geopolíticas, econômicas e sociais do Governo do Estado do Paraná, resgatam também os aspectos históricos e geográficos diretamente relacionados aos primeiros percursos implementados na expansão ao interior do Estado. Fornecem informações sobre os fatores fronteiriços e estratégico-políticos constantemente presentes no Paraná, desde as expedições militares espanholas e portuguesas no século XVI, passando pelo projeto de uma rota hídrica do governo provincial no século XIX, ao atual projeto de caminho ferroviário, neste século XXI.

A análise deste trabalho ainda aponta as dificuldades, principalmente fisiográficas, encontradas na efetivação desses caminhos. Dentre esses projetos, dois receberam ênfase, por seus audaciosos projetos de ligação do litoral paranaense ao interior da América do Sul. O primeiro deles, o projeto hídrico, apresentado logo após a emancipação no Paraná, em 1853, e discutido até o fim da Guerra do Paraguai em 1870, e o segundo, e mais recente projeto paranaense, tendo os mesmos objetivos geopolíticos de ligação com os países vizinhos, e propondo percorrer todo o território paranaense, o projeto FERROSUL, ao propor a utilização do modal ferroviário.

O trabalho possui um recorte de análise historiográfica, tendo como base metodológica conceitos da Geografia. Teve como principal processo metodológico a análise dos documentos oficiais do século XIX, documentos contemporâneos e trabalhos de campo vinculados as instituições responsáveis pela logística estrutural de transportes no Paraná.

**PALAVRA- CHAVES:** Geografia física. Geografia histórica. Hidrovias ferrovias. Rios \z Brasil

SOUZA, Dreico of Esli. **Waterways and railroads: policies strategic roads in Parana.** 2010. 136 p. Thesis (MA in Geography) - Universidade Estadual de Londrina. Londrina

## **ABSTRACT**

This work aims to investigate important paths, planed and walked within the Paraná State territory. Those strategic paths reflect the geopolitical, economical and social intentions from the State Government; also brings back a historical and geographical aspects related directly to the first paths made into the State inner course, provide data about the border and political aspects always presents in the state of Paraná, since the Portuguese and Spaniard military expeditions in the XVI century, going through the project of a single water course from the provincial government in the XIX century, until the actual project of railways, in this XXI century.

This present work analysis still points to the issues, mainly physiographical, found on those paths consolidations. Among these projects, two had a special attention because of their bold connecting projects, linking the shore to the inner part of South America. The first of them was the water way, presented soon after Paraná's emancipation, in 1853, and discussed until the end of the Paraguay War in 1870; the second and more recent project, having the same geopolitical goals of creating a link to the neighboring countries and proposing to make a way towards the whole state territory, the FERROSUL project, by proposing the usage of railroads.

The work has a historic and geographical analysis aspect, using as methodology base the Geography concepts. The main methodology process was research and analysis of official documents dating from XIX century, as well as contemporaneous documents and fieldwork connected to institutions responsible by structural logistics and transports inside the State of Paraná.

**KEY WORDS:** Physical geography. Historical geography. Waterways railroads. Rios \ z Brazil

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1</b> –	Mapa Hidrográfico do Paraná .....	54
<b>Figura 2</b> –	Reduções jesuíticas espanholas de Guairá .....	66
<b>Figura 3</b> –	Rota para a Província de Mato Grosso – Caminho pelo Rio Tibagi. ....	72
<b>Figura 4</b> –	Rota para a Província de Mato Grosso - Caminho pelo Ivaí. ....	78
<b>Figura 5</b> –	Explorações dos rios Tibagi e Ivaí no século XIX. ....	80
<b>Figura 6</b> –	Comparações das condições hídricas entre o rio Ivaí e Tibagi. ....	83
<b>Figura 7</b> –	Rota para a Província de Mato Grosso – II Caminho pelo Ivaí. ....	89
<b>Figura 8</b> –	A atual malha ferroviária paranaense. ....	109
<b>Figura 9</b> –	Distância dos ramais ferroviários - Proposta de trecho entre Paranaguá-Guarapuava. ....	110
<b>Figura 10</b> –	Proposta do trecho Cascavel- Foz do Iguaçu. ....	111
<b>Figura 11</b> –	FERROSUL: Corredor Ferroviário Transcontinental. ....	113
<b>Figura 12</b> –	Comparações e estimativas das distâncias dos Portos de Paranaguá-Brasil e Antofagasta-Chile. ....	115

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>CAPÍTULO I AS CONTRIBUIÇÕES HISTÓRICO-GEOGRÁFICAS, COMO MARCO TEÓRICO FUNDAMENTAL DA PESQUISA</b> .....	15
1.1 INTEGRAÇÃO DOS SABERES HISTÓRICO/GEOGRÁFICOS .....	15
1.2 CAMPO DA HISTÓRIA: INTERLOCUÇÕES E ENTRELACEMENTOS COM O ESPAÇO GEOGRÁFICO .....	17
1.3 A HISTÓRIA AMBIENTAL.....	20
1.4 GEOGRAFIA: CONTRIBUIÇÕES E AFINIDADES COM A HISTÓRIA .....	24
1.5 GEOPOLÍTICA: ENTRE OS INSTRUMENTOS DE DOMÍNIO TERRITORIAL.....	28
1.6 O CONCEITO DE TERRITÓRIO E SUAS ABORDAGENS: A PROPOSTA PELA VERTENTE GEOGRÁFICA .....	34
<b>CAPÍTULO II HIDROVIAS E FERROVIAS: CARTOGRAFANDO A PROVÍNCIA E A POLÍTICA DE CAMINHOS</b> .....	47
2.1 PROCESSOS HISTÓRICOS E POLÍTICOS QUE ANTECEDEM A EMANCIPAÇÃO PARANAENSE: A RELAÇÃO COM OS INDÍGENAS .....	48
2.2 ANTECEDENTES DA EMANCIPAÇÃO: EXPLORAÇÕES E CONQUISTAS PORTUGUESAS EM TERRITÓRIO PARANAENSE.....	49
2.3 CRIAÇÃO POLÍTICA DA PROVÍNCIA DO PARANÁ.....	58
2.4 PRETENSÕES GOVERNAMENTAIS PARANAENSES: OS RIOS E OS CAMINHOS.....	64
2.4.1 Aspectos Político-Administrativos: A Carência de Caminhos, o Uso das Hidrovias. ....	68
2.4.2 Estrada para a Província de Mato Grosso: Um Projeto em Construção. ....	71
2.5 A GUERRA COMO DESÍGNIO PARA IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA PARA MATO GROSSO .....	74
2.6 A GEOPOLÍTICA PROVINCIAL E IMPERIAL APLICADA NA EFETIVAÇÃO DO PROJETO .....	77
2.7 IMPEDIMENTOS E DIFICULDADES NA EFETIVAÇÃO DO PROJETO DAS HIDROVIAS. ....	87

2.8 AS FERROVIAS – PERSPECTIVAS AMPLIADAS .....	94
2.9 DESDOBRAMENTOS DO PROJETO ESTRATÉGICO HIDROVIÁRIO .....	98
3.0 AS FERROVIAS: A POLÍTICA DE CAMINHOS SE ESTENDE AOS SÉCULOS XX E XXI .....	102
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>119</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>124</b>
<b>FONTES .....</b>	<b>132</b>

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho é um resgate historiográfico, o qual se utilizou de documentos e fontes históricas para elucidar questões envolvendo a geografia, história e geopolítica das propostas dos projetos políticos de caminhos em território paranaense.

O principal tema da presente pesquisa possui uma gênese histórica e institucional sobre uma base geográfica, que, transportado para a atualidade, foi entendido como um importante aspecto da geopolítica do governo paranaense, enquanto Província, no século XIX e atualmente como Estado do Paraná.

Para entender a profundidade da temática, foi preciso recorrer ao enfoque interdisciplinar, onde a história, a geografia e a política foram entrelaçadas e entendidas como fazendo parte de um mesmo contexto no espaço e no tempo.

Na outra vertente, no aprofundamento da temática, foram estudados os movimentos históricos, as disputas políticas, o jogo do poder, os interesses e anseios de grupos econômicos nas perspectivas socioculturais e territoriais, diretamente relacionadas com as propostas de caminhos.

Entre os importantes aspectos de uma gestão governamental, destaca-se a criação do planejamento econômico e social para uma localidade, região, estado ou federação. O planejamento influi na tomada de decisões, direciona propostas e analisa sua viabilidade. Este trabalho, por investigar, propostas políticas de caminhos, trabalha conjuntamente com os planejamentos governamentais, pois estes são importantes fontes documentais das distintas intencionalidades com a construção e implantação dos caminhos.

Ao longo do tempo e do espaço, o governo estadual estabeleceu relações com a sociedade paranaense e com o governo federal para a implantação de caminhos estratégicos. Em diferentes momentos históricos, os caminhos foram entendidos, como a solução para o reconhecimento do território, meio de catequização dos indígenas, ocupação territorial, facilitador para a colonização, meio de ascensão econômica, estratégia militar e ponto de ligação entre regiões distintas. As implicações geopolíticas estiveram relacionadas aos caminhos paranaenses. Com destaque, em dois momentos históricos, a questão das propostas de caminhos

no Paraná recebeu demasiada atenção das elites locais e nacionais dos representantes do poder regional e federal.

Em um primeiro momento, as intencionalidades geopolíticas da Província do Paraná, após a sua criação em 1853, foram apresentadas com o projeto de construção de um caminho percorrendo todo o território paranaense, rumo a Mato Grosso, o qual envolveu governadores da Província, o Imperador D. Pedro II, o Ministério da Agricultura, engenheiros e sertanistas. Recentemente, o Estado do Paraná, apresentou e buscou efetivar um caminho semelhante ao do século XIX. Assim, a pesquisa abordará como o Governo do Estado, em dois momentos distintos, projetou o uso do seu espaço geográfico em um escala Nacional e Continental, através dos projetos políticos de caminhos, mediante a implantação de sistemas hidroviários e ferroviários.

Ao demonstrar seu desejo histórico de expandir o campo de atuação paranaense no cenário nacional e internacional na América Latina, o Paraná revela as implicações benéficas destes caminhos para o seu próprio território e a sutilmente deixa transparecer as razões para que estes projetos não saíssem do papel.

Os meios de transporte e locomoção, os caminhos, neste estudo de caso, hidroviários e ferroviários são de fundamental importância para a compreensão do processo de desenvolvimento de uma região. As inúmeras atribuições temporais que os caminhos assumem revelam as intencionalidades políticas governamentais das elites com estes caminhos, os interesses e estratégias militares, a postura política- social para com as sociedades indígenas e as intencionalidades colonizadoras expansionistas atreladas aos anseios comerciais econômicos.

O Paraná se caracteriza como um estado agrícola. Diferentes características físicas e climáticas do estado propiciam a existência das atividades agrícolas diversificadas. Altos níveis de produtividade tornaram o Paraná uma potência e referência em produção agrícola, tornando-se um dos mais dinâmicos setores agrícolas do mundo. Esses resultados foram conseguidos mesmo diante de alguns entraves de fluidez, ou seja, deslocamento e exportação de sua própria produção. No aspecto de fluidez há um agravante, a proximidade do Estado com outras regiões estaduais, como Santa Catarina e Mato Grosso do Sul e internacionais, como parte da Argentina e Paraguai, que se utilizam dos caminhos e do porto paranaenses, ao importar e exportar, respectivamente sua produção

econômica, mercadorias e/ou *commodities*, o que faz aumentar consideravelmente o volume de trânsito de produtos, exigindo cada vez mais uma infra-estrutura capaz de atender esta demanda.

Diante das potencialidades econômicas dispostas em território paranaense, o Governo historicamente tem projetado caminhos para facilitar a comunicação com todas essas regiões, para facilitar o escoamento da produção, dinamizando seu território, acelerando sua economia e conseqüentemente aumentando sua arrecadação com os impostos.

A análise e as implicações desses projetos políticos de caminhos permitem a compreensão de como os representantes do governo se utilizam e visualizam o território paranaense. Diretamente relacionado à política de caminhos, está o discurso utilizado pelos governadores, as intencionalidades, o jogo de poder, os benefícios, as questões geopolíticas, as implicações fisiográficas, relações fronteiriças e ocupacionais do território paranaense.

A análise histórica e geográfica das ações do aparato estatal paranaense em viabilizar esses caminhos de ligação, hidroviários e ferroviários, pelo território paranaense com os estados e países vizinhos, é o principal objeto de pesquisa deste trabalho. Ainda, outras pretensões fazem, conforme abaixo assinaladas:

- Analisar a implicação, dos projetos de caminhos e suas implicações políticas e econômicas no território paranaense
- Analisar as razões e causas do uso dos rios como caminhos, no início da formação da Província do Paraná e atualmente seus projetos de desdobramentos pelas ferrovias, como proposta de ligação com as regiões do Mato Grosso, Paraguai e Argentina.
- Utilizar das relações dos conhecimentos histórico-geográficos. Tendo como finalidade, uma melhor compreensão do processo de organização do espaço no tempo.

As primeiras reflexões em torno do assunto foram estimuladas no período de graduação em História e Geografia. Na confecção do trabalho de

conclusão de curso na disciplina de História, os estudos sobre as características naturais do rio Tibagi fomentaram reflexões sobre as políticas públicas e os rios que, permitiram um conhecimento prévio sobre o contexto histórico e geográfico do território paranaenses. Deste trabalho, surgiram os primeiros questionamentos da utilização das bacias hidrográficas no Paraná. Porém, para que houvesse um aprofundamento do tema era necessária a utilização metodológica da Geografia, para conseguir uma análise mais abrangente.

Pensando na relação homem-natureza e a atuação do governo paranaense, com as hidrovias e ferrovias, optamos em estudar a geopolítica como uma das categorias de análise geográfica, capaz de fomentar e elucidar os interesses socioeconômicos e políticos, no entendimento da elaboração dos projetos hidroviários e ferroviários. Entendendo que era necessário compreender os processos de produção que ocorrem no espaço, optamos em incluir outro conceito geográfico, o território.

Dentro destas perspectivas de análise, entre a instituição governamental e as condições do espaço geográfico, dispomos de um importante campo metodológico, a História Ambiental, pois, esse campo da História “[...] trata do papel e do lugar da natureza na vida do homem”. (WORSTER, 1991, p.1). A História Ambiental pretende ter fortes compromissos políticos, mas, seu empenho não se restringe somente às causas morais e políticas do movimento. Seu objetivo principal constitui-se em aprofundar o nosso entendimento de como os seres humanos foram através do tempo afetados pelo seu ambiente natural, e inversamente, como eles afetaram esse ambiente e com que proporções ou resultados, conforme os ensinamentos de Worster.

Ao examinar as relações estabelecidas entre o poder público, o Governo do Paraná e os projetos de caminhos estratégicos, consultou-se de maneira sistemática as fontes e documentos governamentais. Foi analisada ainda, uma ampla gama documental, muito útil para a pesquisa referente à bibliografia paranaense. Em específico, e com relação ao segundo capítulo, que trata da relação do governo e dos caminhos das águas, - os rios - existem inúmeros documentos, como mapas, relatórios de exploração, relatos de viagens, estudos de navegação, projetos de construção de pontes, figuras, estudos científicos diversos, além das legislações que tratam do tema rios e águas no âmbito federal e estadual,

especificamente, do Paraná. São esses os principais documentos que fizeram parte das fontes estudadas.

A melhor opção para compreender a relação do poder público e os projetos de caminhos, foi investigar as fontes primárias, ou seja, as mensagens presidenciais, pois, nas mensagens encontram-se um amplo conjunto de fontes, como os relatórios, mapas, ofícios, petições, descrição de obras, entre outras ações e intencionalidades governamentais.

Desse conjunto de fontes, o Centro de Documentação e Pesquisa Histórica da Universidade Estadual de Londrina, possui uma coleção de microfilmes, contendo a maior parte dos documentos oficiais do poder executivo, com as mensagens dos presidentes da Província e governadores do Estado do Paraná, as quais foram enviadas à Assembléia Legislativa, desde a sua criação até o período atual. Mensagens que também podem ser encontradas na internet, estando disponíveis para acesso no Arquivo Público do Paraná.

Com relação às outras fontes históricas, principalmente no que se refere aos trabalhos deixados por engenheiros, sertanistas, viajantes e exploradores, os quais não havia menção nas mensagens presidenciais, foram encontrados no acervo do IHGB- Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Um deste exemplo foi *O Itinerário de Joaquim Francisco Lopes*, encarregado de explorar a melhor via de comunicação entre a Província de São Paulo e a de Mato Grosso pelo baixo Paraguai. Em outros casos, leu-se a obra biográfica, como a obra de Thomas Plantagenet Bigg-Whiter, no livro *“Novo Caminho no Brasil Meridional: a Província do Paraná, três anos de vida com suas florestas e campos- 1872/1875.*

Da mesma forma, foram investigadas as intencionalidades governamentais do Paraná, na criação de uma linha ferroviária que tem como partida e destino Paranaguá, com inúmeras ramificações, dentre elas, para as regiões de Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Rio Grande do Sul e países como Paraguai, Argentina e Chile.

Essa expansão e integração projetada pelo Governo estão relatadas no principal órgão responsável, a Estrada de Ferro Paraná Oeste S/A. A FERROESTE é uma sociedade de economia mista vinculada à Secretaria dos Transportes do Governo do Estado do Paraná. As intencionalidades de expansão, bem como, as notícias, as operações, mapas e o projeto de integração e expansão

dos trilhos ferroviários paranaenses, encontram-se nos documentos já divulgados pela FERROESTE.

Foi efetuado, também, um trabalho de campo, com a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, (APPA), com o intuito de realizar uma pesquisa com o responsável pelas Relações Públicas e Chefe da Divisão Comercial do Porto de Paranaguá, o Engenheiro Alexandre Basto Freire Coelho, demonstrou a logística da infra-estrutura portuária adota, a partir das metas de crescimento das linhas ferroviárias estabelecidas pelo governo paranaense, capaz de atender a maior demanda escoamento de produtos pelo Porto de Paranaguá.

O entrevistado relatou sobre a exigência de maior rotatividade entre os navios, e a necessidade de maior agilidade no processo de deslocamento de produtos dos trens para os navios. Algumas informações e fontes documentais como mapas, áreas de influencia do porto, novos projetos vinculados à expansão ferroviária, principais corredores de exportação, também disponibilizados no site da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina foram estudados.

Foram ainda analisados os dados referentes aos destaques econômicos do estado, análise conjuntural da economia, infra-estrutura, indicadores ambientais e sociais e mapas sobre a hidrografia, uso da terra e da cobertura vegetal original, encontrados no Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES),

Nesse processo sistemático de identificação de fontes na construção do conhecimento, foram utilizadas para a confecção do campo teórico, conceitos de geopolítica e território, com bibliografias referentes ao campo da História, da História Ambiental e Geografia. A utilização dessas consultas, visou perceber as diferentes contribuições a respeito do tema.

Embora as mensagens governamentais e as bibliografias sejam fontes importantes para o recorte proposto, não são suficientes pra se investigar toda a ação do aparato do Governo do Estado em sua relação com as hidrovias e ferrovias. Essas referências permitiram observar um quadro geral de como a política era e é pensada e executada pelos chefes do executivo paranaense.

## **Capítulo I As contribuições histórico-geográficas, como marco teórico fundamental da pesquisa**

### 1.1 INTEGRAÇÃO DOS SABERES HISTÓRICO/GEOGRÁFICOS

Mesmo nascendo de um mesmo processo histórico, a Geografia e a História são saberes que se desenvolveram com especificidades próprias. A História se atem à localização no tempo e a Geografia localização dos fenômenos no espaço (MOREIRA, 1981). De forma concisa e direta, poderíamos conceituar assim, a História e seu tempo, a Geografia e seu espaço, de forma simplória e resumida, seriam essas as nossas postulações sobre ambas as áreas científicas. Poderíamos ainda acrescentar algumas observações, como que a História sistematiza o plano do tempo registra os processos e a sucessão dos acontecimentos, sendo, portanto, a narrativa, e a Geografia sistematiza o plano do espaço, registra a contemporaneidade espacial, sendo por essência descritiva (MOREIRA, 1981). Aparentemente, a partir desses conceitos, primordialmente distintos, ao delimitar-se a área de cada um desses saberes, descrevendo ou interpretando suas análises e seus objetos de estudo, não se pode relegar a proximidade e a afinidade que há entre ambas, porque o espaço geográfico é resultante dos acontecimentos históricos, e os fatos históricos ocorrem nos espaços geográficos. Portanto, a transversalidade na abordagem deve ser o primeiro passo para entender esses saberes distintos.

Em outras palavras, as investigações geográficas, inerentes à compreensão da natureza, com seus fatores biológicos, químicos e físicos, são constantemente modificadas, estimuladas e reprimidas pelas ações econômicas, sociais dos seres humanos há várias gerações (O'CONNOR, 2001). Em contrapartida, os processos políticos, econômicos e culturais dos seres humanos só ocorrem mediante as possibilidades oferecidas de um lugar geográfico. O ambiente, muitas vezes, inviabiliza a realização de projetos econômicos de grupos políticos, ou mesmo catástrofes ambientais alteram a dinâmica natural de um espaço, alterando as relações culturais dos homens.

O processo do homem é o processo de transformação da natureza. Estudar o processo de construção de estradas, com as fundações de colônias,

aldeamentos, vilas, é ao mesmo tempo estudar o processo de transformação dos elementos territoriais de um determinado local; no caso, o território paranaense. Conhecer as estratégias político-administrativo paranaense com relação a suas estradas e caminhos, abordando os embates, interesses, disputas, percalços e benefícios provenientes da construção destas vias de transportes no Paraná é também uma forma de conhecer o trato do homem com o seu espaço.

O conhecimento técnico-científico do homem cresceu em poder sobre a natureza no decorrer do século XIX para XXI, dialeticamente libertando-se e entrelaçando-se com ela, remetendo-nos novamente à relação homem-natureza, compreendendo o lugar do homem no espaço, e a interferência do espaço na vida do homem. Esse processo de envolvimento entre homem e natureza, tendo como resultante a sociedade, está de forma mais aprofundada descrita na obra de Ruy Moreira.

O homem é ele próprio natureza e história: natureza hominizada. A hominização do homem pelo trabalho de transformação da natureza é decorrência de ser ele o sujeito e o objeto de sua própria história. O homem naturaliza-se historicizando a natureza e historiciza-se naturizando a história. Por isto, dialeticamente, quanto mais com o desenvolvimento científico e técnico o homem cresce em poder sobre a natureza, ele mais dela se liberta e mais com ela se funde, porque mais dela e nela se incorpora. O processo de historicização da natureza é o próprio processo histórico de formação da sociedade. No seu plano abstrato a história do homem (história da conversão das formas naturais em formas sociais) pode ser entendida como a história da transformação permanente e continuamente ampliada da natureza em sociedade (MOREIRA, 1981, p.80)

Esse processo de historicização do homem com a natureza também se manifesta de forma perceptível nas construções dos caminhos. Ao se projetar uma estrada, efetuar seu reconhecimento, calcular e mensurar levantamentos e possíveis hipóteses, e por fim ao se concretizar tal estrada, o homem promove uma relação de entrelaçamento com os inúmeros elementos e aspectos naturais e sociais de um território.

Na relação entre História e Geografia, durante o decorrer do século XX, concomitante com o desenvolvimento da historiografia ocorreu um desenvolvimento do conceito de espacialidade, o que lhe permitia abranger não

somente seu papel descritivo, mas agora também, como afirma José D'Assunção Barros, discursivo/ narrativo.

Na verdade, a noção de *espacialidade* foi se alargando com o desenvolvimento da historiografia do século XX: do espaço físico ao espaço social, político e imaginário, e daí até a noção do espaço como “campo de forças” que pode inclusive reger a compreensão das práticas discursivas (BARROS, 2005 p. 98-99).

Com a expansão do conceito de espaço, ao se aproximar cada vez mais das análises políticas, sociais e culturais, a noção de espacialidade encontrou facilmente afinidades com as análises e os estudos histórico-geográficos, ampliando assim, as interconexões entre essas duas áreas. Fato que se evidencia ao procurar compreender os fatores históricos e geográficos com a viabilização dos caminhos e suas implicações políticas, econômicas, sociais e geográfica-naturais em território paranaense.

Para esclarecer melhor o uso destes dois campos do conhecimento e seu entrelaçamento de forma positiva e benéfica para a construção e configuração deste trabalho, pretende-se a seguir, apresentar alguns aspectos entre estas duas áreas, que possibilitem melhor mensurar suas propriedades e características destoantes, suas tênues conformidades e por fim, suas inúmeras semelhanças e entrelaçamentos.

## 1.2 CAMPO DA HISTÓRIA: INTERLOCUÇÕES E ENTRELÇAMENTOS COM O ESPAÇO GEOGRÁFICO

“A História é o estudo do homem no tempo”, afirmação feita por Marc Bloch, muito divulgada, confrontou-se com uma concepção do século XIX, já não aceita pelos atuais historiadores, de que “a História seria o estudo do passado humano”, e definir a história como o estudo do *homem no tempo*, e não somente o estudo do passado humano, foi, portanto, um passo decisivo para a expansão dos domínios historiográficos. Entretanto, não se deve procurar delimitar a historiografia a essas duas categorias, homem e tempo. José D'Assunção Barros sugere a inclusão

de uma outra categoria de análise aos historiadores, a qual nos interessa muito, e representa uma expansão ainda maior para o campo historiográfico.

[...] a definição de História, no seu aspecto mais irreduzível, deve incluir ainda uma outra coordenada para além do “homem” e do “tempo”. Na verdade, a História é o estudo do Homem no *Tempo* e no *Espaço*. As ações e transformações que afetam aquela vida humana que pode ser historicamente considerada dão-se em um espaço que muitas vezes é um espaço geográfico ou político, e que, sobretudo, sempre e necessariamente constitui-se em espaço social (BARROS, 2005 p.96-97).

Portanto, é importante a constituição e a compreensão do *espaço social*, onde ocorrem os acontecimentos do cotidiano, tanto do ponto de vista do passado, como do presente. Esse espaço social estará sempre revestido de significados culturais sociopolíticos e econômicos.

Quando percorremos o caminho oposto, agora a partir da visão dos geógrafos, chegamos a mesma resultante, para uma melhor compreensão do conceito “espaço” geográfico, torna-se necessário inserir outras duas categorias de análises, as forças históricas e sociais do homem, propiciando uma maior abertura e potencialidade geográfica nas análises. A ciência Geografia permite e se propõe estabelecer a relação entre essas categorias de análise, pois o espaço não é um “um pano de fundo passivo”.

O espaço não é uma categoria analítica neutra ou um simples pano de fundo passivo para o desenvolvimento das relações humanas, mas antes, é produzido por forças sociais e históricas e assume diferentes significados e formas de acordo com as práticas espaciais dominantes em cada formação social (LEFÉBVRE, 1991, p.48).

Os fatores espaço, tempo e homem alternam-se, por vezes, ocorrendo uma supremacia de um fator sobre os demais. É constante a dinâmica e a alternância entre esses três fatores. A intensidade e propriedade de um fator sobre outro, alterna conforme a sociedade (homem), seu período histórico (tempo) e o território (espaço) em questão. Essas alternâncias encontram-se expostas de acordo com o estudo de caso, conforme assinalam alguns exemplos a seguir.

Um destes exemplos foi assinalado por François Dosse, ao comentar a obra “O Mediterrâneo”, de Fernand Braudel, e demonstra como o fator espacial, o clima, era preponderante em delimitar as ações sociais, pois, o verão

propiciava o tempo de guerra, e o inverno anunciava o tempo de paz, pois os grandes comboios militares não conseguiam se locomover, por estar o mar mais revolto (DOSSE, 1992, apud BARROS, 2005). Da mesma forma, que o fator geográfico-espacial é extremamente relevante para compreendermos uma sociedade, suas ações e sua relação com o espaço, assim também, o tempo histórico o é. Haja vista, as alternâncias e inovações tecnológicas deste atual século XXI, ao serem extremamente mais velozes comparadas ao século XVI das navegações. Essa velocidade nas inovações interfere significativamente nas relações sociais e espaciais. Também, as mudanças políticas-sociais do mundo contemporâneo são extremamente mais versáteis e volúveis, comparadas as raras e lentas mudanças sociais ocorridas na Idade Média. Ou seja, o recorte temporal, interfere diretamente na análise sobre o espaço geográfico, desvendando as atividades e comportamento dos homens, frutos do seu tempo. Por fim, e da mesma maneira, o homem, leia-se sociedade, e toda sua capacidade cognitiva, reflexiva e criativa, altera, constrói, destrói e reorganiza o espaço, a natureza, acelerando e diminuindo o tempo da vida, seja ela natural ou biológica, assim modificando, alterando e interferindo em todo o processo histórico. Mesmo com essa alternância e o domínio de um fator sobre o outro, as variáveis dependem, obviamente, do estudo de caso. O que se torna importante não é analisar e investigar o fator mais relevante, mas se propor a abarcar os conceitos homem, tempo e “espaço” nos estudos históricos e geográficos.

Segundo José Barros, no início do século XX, os historiadores começaram a se relacionar com conceitos tradicionais da geografia, a escola geográfica de Vidal de La Blache foi uma das primeiras a contribuir de maneira significativa nos trabalhos interdisciplinares entre História e Geografia. Interdisciplinaridade refletida nos trabalhos de Lucien Febvre e de Fernando Braudel. (BARROS, 2005, p.101)

Quando os historiadores e geógrafos colocam em um mesmo patamar o tempo histórico e espaço geográfico, permitem a abertura para novas perspectivas historiográficas e geográficas, promovem um diálogo mais construtivo entre ambas e para com outras áreas. Além disso, no caso da História, permite realizar novas leituras e releituras de suas obras, proporciona uma expansão metodológica ao promover um leque de opções na interação do homem com a sua história e o espaço onde vive. Essa possibilidade interdisciplinar dos historiadores

com a geografia, não é fruto da recente História Ambiental, é proveniente de longa data, entretanto, ainda pouco utilizada.

### 1.3 A HISTÓRIA AMBIENTAL

As múltiplas interações entre o meio natural e o social, apesar de sempre indissociáveis na história da humanidade, estiveram historicamente dissociáveis na historiografia e nas áreas humanas. Henrique Leff, critica duramente a disciplina de História, quando afirmou ser esta:

[...]uma das mais atrasadas entre as ciências sociais por vários motivos. Esqueceu que os fatos históricos são condicionados pelo ambiente natural, colocou de lado a destruição da natureza ao veicular a supremacia do homem e de suas ações e negou-se a questionar o tempo (LEFF, 2005 p.11).

Mas a partir da década de 1970 um campo da História, tem buscado relacionar a ciências humanas com as ciências naturais, procurando analisar a complexidade e as múltiplas interações do homem com a natureza. Este campo da História denomina-se, História Ambiental.

O início das primeiras discussões ambientais dentro da historiografia ocorrem conforme surgiam e sucediam as conferências sobre a crise global e cresciam os movimentos ambientalistas entre cidadãos de vários países, principalmente a partir da década de 1970. Mas a história não foi a única disciplina afetada, vários trabalhos acadêmicos dentro das áreas de filosofia, economia, sociologia, geografia, entre outras, passaram a receber as influências das questões e aspectos relacionados ao ambiente natural.

Portanto, a História Ambiental surge em meados da década de 1960 e 1970, com influências ainda claras da história da concepção tradicionalista, narrativa, factualista e descritiva por excelência, entretanto abarcando em sua metodologia uma “Nova História”, em molde analista, uma história estrutural, totalizante, e principalmente, inovadora em relação às fontes. (FALCON, 1996)

Deparando-se com novas problemáticas a serem enfrentadas, a História Ambiental necessita e utiliza-se de fontes e instrumentos, métodos ainda

muito pouco utilizados na historiografia, como aprender a língua dos cientistas naturais, conceitos de geologia, gráficos de climatologia, a química do solo, preceitos ecológicos, qualquer desses dados pode ser uma ferramenta poderosa para o estudo do desenvolvimento das civilizações. A História Ambiental passou a ser utilizada pelos os pesquisadores da História e cientistas engajados nos movimentos ambientalistas, investigando como os homens, em diferentes sociedades, ao longo dos séculos foram afetados e de maneira recíproca, como o ambiente afetou os homens. O que é retratado por um dos expoentes da História Ambiental, Donald Worster, anteriormente comentado, ao esclarecer que a “[...] História Ambiental trata do papel e do lugar da natureza na vida do homem”. (WORSTER, 1991, p.1)

Este mesmo expoente, Donald Worster estabeleceu três níveis fundamentais para se fazer uma história ambiental. Primeiro entender a organização e o funcionamento do passado, utilizando-se da geologia, gráficos de climatologia, entre outros instrumentos. Segundo, compreender o domínio sócio-econômico e como este interage no ambiente, investigando as ações de uma determinada sociedade, seus aspectos políticos, econômicos e culturais nas interações com o meio natural. Por terceiro e último, relacionar as estruturas de significação do indivíduo ou grupo no seu diálogo com a natureza. Com relação a este último tópico, Donald Worster, esclarece que “a natureza não é uma ideia, mas muitas ideias, significados, pensamentos, sentimentos, empilhados uns sobre os outros” (WORSTER, 1991)

A partir dessa perspectiva ambiental nos estudos das áreas humanas, os fatores ecológicos e naturais, seja do solo, das questões hídricas, climáticas ou vegetais, assumiram um caráter essencial, adquirindo proporções de grandeza dentro das áreas humanas. James O`Conner, enaltece o papel da História Ambiental, quando esclarece:

La variedad de métodos y temas de la historia ambiental es enorme, más que los de la historia política, económica y social. Los historiadores ambientales estudian la historia del uso y agotamiento de la energía; de los cambios atmosféricos, climáticos y hasta geológicos a los que contribuyeron los humanos; las poblaciones de determinadas especies de vida y sus “cuerpos “ inorgánicos; las biorregiones, cuencas, ecosistemas y nichos, límites, márgenes, corredores y mosaicos ecológicos. Investigan sobre el ambiente definido como recurso, como entretenimiento, como espacio

socialmente construído, como mapa mental. Escriben historias de ciudades a la luz de su relación con el entorno, y viceversa; historias de bosques, lagos, ríos, costas (preservados o no), y de todo tipo de paisajes construídos. Parques urbanos, estilos arquitectónicos, zonas suburbanas y centros comerciales, patrones de calles, antiguas bases militares, parques industriales... todos han sido analizados por los historiadores ambientales. (O'CONNOR, 2001, p.6)

Esse despertar nas áreas humanas para as ciências naturais decorre do “gigantismo valor econômico que a biodiversidade foi adquirindo nos últimos anos, ampliado pelas ameaças reais de extinção de muitas formas de vida, inúmeras delas ainda desconhecidas e pouco estudadas” (MARTINEZ, 2006, p.14). As mudanças contemporâneas e as novas necessidades humanas alteram o comportamento e o olhar humano sobre a sua História. Elementos naturais, antes desprezados ou não investigados pelos cientistas, passaram a receber demasiada importância e análise, pois tornaram-se importantíssimos dentro da complexa biodiversidade. Estas mudanças acarretam uma nova postura sobre o meio e o espaço onde o homem vive, bem como, promovem um novo olhar sobre a História. “O presente muda e, nesta sua mudança, o passado e o futuro são constantemente rearticulados, obrigando à reescrita da história” (REIS, 1999, p.9).

A História Ambiental gera uma renovação historiográfica, por abranger em seu campo de trabalho, novos entrelaçamentos, uma busca constante pela interdisciplinaridade, estando consciente, é claro, que somente isto não dará à pesquisa um caráter imparcial ou neutro.

A crise ambiental anuncia uma mutação histórica na criação de novos sentidos para a reconstrução do mundo, a partir da crise ambiental da modernidade. A partir dos limites da razão insustentável, a história se abre para uma resignificação do ser, para uma diversidade de modos de vida e racionalidades produtivas fundadas nas potencialidades da natureza, nos significados da cultura e nos sentidos do tempo. (LEFF, 2005, p. 21)

As constantes e presentes mudanças, no clima, nas médias de temperatura, nas alterações dos ciclos das águas e das estações do ano, entre outras, ocasionam uma rearticulação da “reescrita da história”, como assinalado anteriormente, por abarcar novas fontes, utilizar novos métodos e reinterpretar velhos paradigmas se faz necessário na compreensão do mundo presente, e a

História Ambiental apresenta-se como uma perspectiva para a compreensão dessas mudanças contemporâneas.

Edgar Morin destaca a gravidade dos saberes ainda estanques no entendimento da contemporaneidade, a hiperespecialização como retalhamento dos conhecimentos, impedindo cada vez mais o entendimento processual do todo.

Há uma inadequação cada vez mais ampla, profunda e grave entre os saberes separados, fragmentados, compartimentados entre disciplinas e, por outro lado, realidades e problemas cada vez mais polidisciplinares, transversais, multidimensionais, transnacionais, globais, planetários. [...] A hiperespecialização impede de ver o global (que ela fragmenta em parcelas), bem como o essencial (que ela dilui). [...] o retalhamento das disciplinas torna impossível apreender "o que é tecido junto", isto é, o complexo, segundo o sentido original do termo (MORIN, 2000, p.13 - 14).

A interdisciplinaridade é um dos aspectos fundamentais e diferenciais dentro da história ambiental, frente à tradição humanista das ciências sociais, inclusive da história regional. Ou seja, há uma procura constantemente pelo “diálogo sistemático com quase todas as ciências naturais, inclusive as aplicadas, pertinentes ao entendimento dos quadros físicos e ecológicos das regiões estudadas” (DRUMMOND,1991.p.181).

Uma das premissas da História Ambiental é a aproximação dos pesquisadores das ciências humanas em direção as ciências naturais, para os estudos de campo, para a compreensão do funcionamento natural, na avaliação do papel das sociedades humanas dentro dos ecossistemas, no entendimento da ação humana, suas potencialidades e limites no uso da natureza. Análises na interação do meio social e natural, os embates entre a sustentabilidade e o desenvolvimento, as transformações abruptas da natureza, ou os longos anos de desgastes natural de um território, as representações e significações de um entorno natural tem sido algumas das principais temáticas abordadas por pesquisadores engajados nesse novo campo historiográfico.Toda esta série, ou sucessão de elementos constituem em possibilidades e perspectivas para a construção de trabalhos na História Ambiental.

#### 1.4 GEOGRAFIA: CONTRIBUIÇÕES E AFINIDADES COM A HISTÓRIA

A mais relevante característica da História Ambiental é a interdisciplinaridade, postura essa antecipada pela geográfica, se comparada aos saberes da área social. A geografia, por ser uma disciplina intimamente ligada com o espaço natural, permite intrinsecamente um significativo diálogo como a História Ambiental. Assim, “os historiadores ambientais vêm se apoiando em muitos geógrafos para chegar às suas conclusões” (WORSTER, 1991). As áreas sociais passaram dar ênfase para a geografia, principalmente, através das graves crises ambientais, quando se notou a insuficiência metodológica baseada, quase que exclusivamente, nos aspectos sociais, negligenciando assim, os fatores geográfico-naturais. Enaltecendo as ideias de Donald Woster, a geografia tem um papel ímpar ao ressaltar e apresentar inúmeras vertentes responsáveis pela auto-dinâmica natural do eco-sistema em que vivemos.

[...] ela(a Geografia) nos lembra que há forças diferentes operando no mundo e que nem todas elas nascem dos humanos; algumas delas são espontâneas e auto-geradas. O ambiente construído expressa a cultura (WORSTER, 1991, p.4).

De forma holística, e como já mencionada, há um entrelaçamento entre as condições ambientais postuladas pelo espaço e os fatores impostos pela cultura de uma sociedade, ao promoverem um processo histórico-temporal dinâmico, constante e atuante sobre o ambiente-espaço.

Quando a história ambiental procura encontrar o papel e o lugar da natureza na vida humana, analisando os fatores naturais e sua interferência nos fatos da humanidade, ela se depara com a necessidade de dialogar com outros campos do conhecimento. Os aspectos políticos, econômicos, sociais e culturais precisam interligar-se aos aspectos geográfico-naturais. As bases do conhecimento teórico-metodológico, tanto da Geografia, como da História Ambiental tornam-se imprescindíveis no desenvolvimento de estudos holísticos, na busca por explicações mais totalizadoras, contribuindo para a junção interdisciplinar desses conhecimentos, muitas das vezes, restritos em si. Ambas as perspectivas metodológicas contribuem para a compreensão da realidade atual.

Todas essas novas perspectivas que se abrem, e todo esse interesse, por parte de alguns pesquisadores e cientistas históricos, tendem a contribuir para os conhecimentos geográficos e a enriquecer o diálogo entre as áreas afins, pois em ambas as perspectivas metodológicas nota-se o interesse pelos fatores da “natureza” e do “ambiente”, enquanto, agentes atuantes no processo histórico da humanidade, mas também, e claro, não excluindo, as ações dos seres humanos e suas interferências no espaço/ambiente.

Inês Aguiar de Freitas, no seu artigo, sobre História Ambiental e Geografia observa que há um quadro de renovação de paradigmas que o autor se refere como “a possibilidade de dar início a uma "interconexão" (...) entre a Geografia e a História Ambiental, sempre perseguindo as propostas de construção de uma nova e verdadeira interdisciplinaridade (FREITAS, 2009, p.2).

Segundo a autora, as preocupações entre natureza e cultura, são provindas desde a antiguidade, e que além da busca por essa “verdadeira interdisciplinaridade”, há também o interesse de dar “início a uma interconexão” dos conhecimentos, pois, a integração desses conhecimentos nos permite a “compreensão da nossa (des) organização espacial” e a “solução para os problemas ambientais que hoje enfrentamos” (FREITAS, 2009 p.2). Podemos acrescentar que o objetivo e a junção dessas áreas, tornam-se uma poderosa ferramenta de contribuição para a sustentabilidade socioambiental na relação dos homens entre si, e destes, com o mundo natural (CIPRIANO, MACHADO, 2009, p.3). Para a professora do Departamento de Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Inês de Aguiar Freitas, os três níveis de questões, já referidos anteriormente (ver o item 2.3 – A História Ambiental) apontadas pela História Ambiental têm relação direta com as questões pertinentes a Geografia em geral e seus temas mais recorrentes (FREITAS, 2009, p.7).

Todos esses aspectos denotam a proximidade entre a Geografia e a História Ambiental, sendo, portanto, como citados acima, muitos os aspectos comuns entre ambas as áreas do conhecimento.

O debate acerca da sistematização da história ambiental deve incluir geógrafos históricos, devido à ligação da geografia com autores clássicos desta ciência, como Carl Sauer e Vidal de la Blache, dentre outros. Historicamente a geografia, a partir de uma visão holística, tem tratado a relação ser humana-natureza como uma de suas grandes questões, tendo sido concebida pelos fundadores Friedrich

Ratzel e Alexander Von Humboldt e, mais tarde, atingindo a sua expressão máxima nos estudos da Escola Francesa de Geografia (GALVÃO, 1992 Apud SOLÓRZANO et al , 2009, p.2).

Outros historiadores se reportam a ideia também da ligação da História com a Geografia desde a Escola Francesa de Geografia, matriz científica do curso de Geografia da USP- Universidade de São Paulo.

Nos últimos anos, as diversas produções no campo da História Ambiental, inegavelmente se apropriam da contribuição e produção geográfica, as quais se tornaram importantes referências para o desenvolvimento das pesquisas ambientais. Entre esses autores da Geografia, encontram-se desde os mais clássicos, como os já citados Vidal de La Blache, Ratzel, Humbolt, como Marc Bloch, Lucien Febvre, Fernand Braudel.

A geografia em sua essência, sempre esteve muito mais envolvida com as questões naturais em decorrência das análises de seu principal objeto de estudo, o espaço. Os fatores naturais, como já ditos, foram postos à margem das preocupações nas ciências sociais, ocupando um lugar secular, por vezes, praticamente inexistente. Com raras exceções, as alterações do meio, os fenômenos naturais, a força da natureza, ocuparam um lugar preponderante nas análises sociais. Desta forma, as contribuições, pesquisas, fontes e métodos da Geografia, acabam sendo um parâmetro imprescindível para as recentes pesquisas ambientais, para os novos e engajados pesquisadores.

Na concepção de D. Worster, apesar da não utilização de dados ambientais pelos historiados, esse material geográfico está disponível há muito tempo.

De fato, boa parte do material da história ambiental está disponível há gerações, talvez há séculos, e agora está sendo apenas reorganizado à luz das experiências recentes. Esse material inclui dados sobre marés e ventos, correntes oceânicas, posição dos continentes em relação uns aos outros, forças geológicas e hidrológicas que criaram as nossas bases terrestres e aquáticas. Inclui também a história do clima e das condições meteorológicas, e em que medida eles possibilitaram colheitas boas ou ruins, empurraram os preços para cima ou para baixo, puseram fim ou iniciaram epidemias, contribuíram para o crescimento ou a diminuição da população. Essas influências têm sido poderosas ao longo do curso da história, e continuam a sê-lo, como quando os grandes terremotos destroem cidades inteiras, ou as grandes fomes se seguem às secas, ou os rios determinam o fluxo de ocupação de um território (WORSTER, 1991, p.4).

Segundo D. Worster, quando os historiados delimitaram suas análises à narração processual dos eventos, esquecendo-se do “espaço” natural e sua interferência na sucessão dos eventos acabam restringindo seu conhecimento. De forma equivalente, quando os geógrafos delimitam suas análises somente às complexidades do espaço, não que elas não sejam relevantes, estreitam suas possibilidades de análises, restringindo as perspectivas e potencialidades do campo geográfico.

No último século pesquisadores das duas disciplinas entraram muitas vezes nos territórios uns dos outros e descobriram muitas semelhanças de temperamento. Os geógrafos, tal como os historiadores, tenderam a ser mais descritivos do que analíticos. Elegendo os lugares, ao invés das épocas, como o seu ponto focal, eles mapearam a distribuição das coisas, tal como os historiadores narraram seqüências de eventos. Os geógrafos se deliciaram com uma boa paisagem, tanto quanto os historiadores com uma boa estória. Ambos exibiram um apego pelo particular e resistiram às generalizações fáceis, qualidade que talvez seja a sua virtude e força comuns. Mas eles também se parecem nas suas fraquezas, acima de tudo na sua tendência recorrente a perder de vista a relação fundamental homem-natureza: os historiadores, quando mediram o tempo apenas em ternos de eleições e dinastias, os geógrafos quando tentaram reduzir a terra e as suas complexidades à idéia abstrata de “espaço”. Natureza, terra, clima, ecossistemas - essas são as entidades relevantes (WORSTER, 1991 p.16).

Esse recente campo da História, procura (re) colocar as vertentes naturais na história do homem. Ao considerar fatores como rios, vegetação, clima, catástrofes naturais, dinâmicas da terra, os historiadores passam a incorporar e a compreender a importância de um território, de uma paisagem, de um lugar, a perceber a fundamental relação do homem com o espaço geográfico, palco da suas ações. Todas essas, entre outras contribuições deve-se às considerações efetuadas pela Geografia, ou seja, a Geografia oferece demasiada documentação e esclarecimentos para estabelecermos uma metodologia mais totalizante. A Geografia possui ferramentas pertinentes e essenciais na construção de uma metodologia capaz de caminhar o mais próximo possível da relação primordial do homem, ou seja, a relação homem-natureza. Quando ambas as disciplinas se desapegam estritamente do particular, seja a análise só do “espaço” geográfico ou só do “tempo” histórico, passam a somar forças, dão os primeiros passos rumo aos avanços metodológicos, agregam conhecimentos até então estanques, passam a

coadunar conhecimentos relevantes para construção de uma sociedade sustentável do homem para com si, e para com a natureza.

### 1.5 GEOPOLÍTICA: ENTRE OS INSTRUMENTOS DE DOMÍNIO TERRITORIAL

Na perspectiva de interação entre a História e a Geografia, ambas as disciplinas contribuíram decisivamente para a formação do sentimento territorial e nacional da soberania dos estados nações no século XIX. Estudar o uso territorial do espaço paranaense é compreender a problemática do poder, nas dimensões espaciais e temporais, buscando o entendimento e a utilização de uma das mais importantes categorias de análise dos geógrafos, a geopolítica.

Segundo Ruy Moreira, a Geopolítica alcançou seu status mais “apologético” no interstício da I e II Guerra, tendo como referenciais teóricos Halford Mackinder, Kjellén e T.H. Mahan. Halford Mackinder descreveu que quem dominasse a Europa continental, dominaria o coração continental, por conseguinte, dominaria a ilha-mundo, controlando assim o mundo, Kjellén afirmou que “espaço é poder”, neste momento de início de século XX, a geopolítica institucionaliza como política oficial do Estado e disciplina escolar (MOREIRA, 1981, p.40 - 41). Essas informações retratam não somente o processo histórico do surgimento da geopolítica, mas fornecem um demonstrativo de qual seria o papel da geografia no início do século XX, onde a geografia se revelaria, enquanto ferramenta de preparo e tática de guerra, pois ganhou status de disciplina acadêmica, mas também, um instrumento para se conhecer o espaço e vencer um conflito.

Ambas as disciplinas, História e Geografia, tais como são conhecidas hoje, são provenientes do século XIX, neste período, os principais objetivos das disciplinas estavam intimamente ligados com a geopolítica. Assim, respectivamente, História e a Geografia, preocuparam-se com a história da pátria e com a geografia nacional.

A história, a literatura e a geografia ao tomarem os territórios como tema de suas narrativas propiciaram os elementos necessários para que os homens pudessem sentir-se comungando como um passado vivido em comum. Nestes relatos, os eventos teriam acontecido em

determinado território que é projetado, anacronicamente, para o passado. Sobre este território, denominado de nacional, a geografia e a história projetavam seus conhecimentos para referendar as possibilidades de hegemonia e soberania da nação e a construção de um sentido de “comunidade” (ARRUDA, 2006, p.116).

Neste contexto histórico e geográfico, encontra-se o nascimento de uma das vertentes da geopolítica. Nota-se, que vertente alemã, originou-se também da junção de fatores geográficos, históricos e filosóficos (BINIMELIS, 2006 p. 17). De acordo como Binimelis, primeiramente a geopolítica possui características geográficas, pois, no início do século XX, a expansão geográfica, impulsionada pelo Imperialismo das nações europeias sobre, principalmente, as nações asiáticas e africanas, gerava ao Estado alemão a necessidade de um embasamento empírico na execução de suas ações. Ou seja, o controle econômico da Europa estava em disputa. Para a obtenção cada vez maior desse controle econômico, necessitava-se de ações precisas para o controle político, razão pela qual a geopolítica torna-se tão importante para esse período histórico, pois além dos fatores imperialistas, havia na época o financiamento para a criação de um “sentimento nacionalista”, o qual estimulava as nações europeias. Para ser mais preciso, esse “sentimento” ocorreu na fase do entre-guerras, estimulando no povo alemão a confiança, perdida após a primeira guerra, despertando a potencialidade adormecida, gerando esperança na construção de uma “nova” nação, dando, por sua vez, a geopolítica “a finalidade mística de consolidar em cada alemão o amor ao solo e a pátria” (BINIMELIS, 2006 p. 16), por tanto, representando sua segunda características, o fator histórico-social.. Há ainda um terceiro aspecto relacionado ao nascimento da geopolítica, vinculado ao fator filosófico, pois no século XIX havia ideia de mundo, pelas nações europeias, quase que exclusivamente que o mundo era o sistema imperial. Por isso, compreender a pluralidade dos fatores que compõe a geopolítica é compreender a problemática do poder no tempo, no campo das ideias e no espaço.

O espaço é o maior objetivo imperialista, conquistar espaço era e é adquirir mais poder, e quanto mais espaço, mais poder, mais possibilidade de dominar o “coração continental”. Portanto, a geopolítica, passou a ser a geografia oficial, sem disfarces, com objetivos claros e definidos (MOREIRA, 1981). Portanto, pode-se aferir que a geografia pode ser um importante instrumento capaz de elucidar problemas da dinâmica terrestre, fornecendo aparatos metodológicos para a compreensão do espaço e suas dinâmicas, na construção de uma relação

harmoniosa entre a humanidade e a natureza, propiciando um diálogo sistematizado entre economista e ambientalista, apontando os reais limites de desenvolvimento do planeta, fornecendo, a partir de estudos empíricos, políticas públicas e ações comunitárias, respectivamente, a favor do meio ambiente e de uma educação ambiental significativa. Entretanto, também pode servir de maneira alienante, escondendo as disputas de poder, as reais intenções políticas, enaltecendo ou atenuando o fator natureza, solo (terra), vegetação, fauna, rios, etc., conforme suas intencionalidades e desejos.

Na expressão de Moreira (1981, p.58) “A geografia pode servir para tornar os homens cidadãos esclarecidos.” Também servir para aliená-los, dependendo dos objetivos e das formas como elas são apresentadas.

O mesmo autor ainda observa algumas outras características da geopolítica: a busca pelo controle do espaço, automaticamente pelo controle do poder, permeou todas as fases do capitalismo, pois, esse controle tem com finalidade última o “enquadramento da mais-valia”, apontada anteriormente nos estudos de Marx.

“O controle político do espaço geográfico, elemento-chave em todas as fases do capitalismo, para enquadrar a produção da mais-valia, garantir o controle de sua apropriação e promover sua realização no lucro, assume sob o capitalismo monopolista importância crucial” (MOREIRA, 1981, p. 104).

A apropriação do espaço, realizada pelo controle geográfico dentro do sistema capitalista, tem como objetivo maior o controle do poder. Para Moreira, uma segunda característica provém dessa lógica de pensamento, onde o maior controle político representa maior domínio econômico. Em outras palavras, quem detém o poder político, mantém o controle econômico.

Do controle político do espaço derivará o controle econômico e a garantia da acumulação monopolista ante os outros monopólios e ante o movimento operário que, volta e meia, ensaia uma internacional dos Trabalhadores sem paralelo na história dos conflitos entre o capital e o trabalho. O controle político nasce do poder econômico, vimos isto ao nível da fábrica. Mas a esfera econômica internacionalizada é uma espécie de bomba que mantém o edifício do capitalismo sob permanente ameaça de implosão. (MOREIRA, 1981 p. 104).

Não é proposta dessa pesquisa aprofundar os assuntos referente às formas de obtenção do poder político, e os percursos para atingir o controle do espaço, mas buscar compreender a importância da geopolítica e suas ações sobre o espaço. Entretanto, considera-se que a geopolítica envolve sempre discursos e práticas que abrangem questões do poder sobre um determinado território. Investigar a geopolítica é desejar compreender as relações de poder que se estabelecem dos homens entre outros homens e dos homens para com a natureza. Destinando tempo e engajamento na construção de novas e melhores práticas humanas com o seu meio, apontando falhas, redescobrimo e reformulando ações absolutas para o momento instável e apreensivo em que vivemos.

Ao tentar entender a geopolítica e seus preceitos na conquista da soberania do espaço, estamos analisando a problemática do poder, atentando-se para a multiplicidade de fatores, que interferem e atuam em âmbito local, regional, nacional e transnacional. Dentro dessa trama de fatores geográficos, a geopolítica tem destacado cada vez a interferência dos fatores naturais na dinâmica do espaço. A geopolítica é importante poderosa ferramenta metodológica/geográfica, no entendimento do controle territorial, para conhecer a multiplicidade dos fatores que compõem o controle de um determinado espaço. Pode-se investigar sim, as relações políticas, econômicas, sociais, culturais, mas tendo também, a obrigação de analisar a interferência de fatores ambientais para a obtenção do controle do espaço.

As questões geopolíticas possuem direta relação como a ambiente, podemos notar que o controle do espaço, seja em escala política, econômica e social perpassa pelos fatores e causas ambientais.

A seguir, estão apresentadas alguns exemplos que demonstram o quão profundamente o controle geopolítico sobre um determinado território é alterado em decorrência dos fatores naturais de um território.

A crescente escassez dos recursos naturais irá interferir diretamente no controle do espaço, o que os coloca num patamar elevado de importância para as autoridades políticas, e por que não, científicas. A ausência de políticas públicas voltadas para a contenção das catástrofes naturais desprestigia os políticos (NOVAES, 2010), influencia a opinião popular, altera sua credibilidade junto à população, podendo modificar futuros resultados nas eleições. A economia de uma região atingida por algumas modificações no “meio” altera, na maioria dos casos de

maneira negativa e prejudicial à economia da região. Haja vista, algumas das notícias veiculadas pelos meios midiáticos em janeiro de 2010, ao retratarem o caos pela qual passou a cidade de São Paulo, quando enchentes e deslizamentos, estagnaram a economia da cidade e das regiões diretamente dependentes desse, que é o principal pólo econômico/industrial do país (NOVAES, 2010). Ou ainda, as catástrofes naturais, que atingiram renomados pontos turísticos, como o deslizamento sobre uma pousada em Angra dos Reis (RODRIGUES, et al, 2010), fato que irá interferir negativamente para o crescimento turístico da região. Ainda podemos mencionar outro fato, o caso trágico do Haiti, quando presenciamos, além dos diversos problemas habitacionais, alimentícios, entre outros, alterações sociais, como é o caso, mencionado com o título “Depois de desastre no Haiti, ricos passam a viver o estado de miséria antes desconhecida”, nesta reportagem um dos entrevistados das classes, até então, mais abastadas, relatou que agora morava em uma casa sem luz e tinha que sair a procura de água, descrito da seguinte forma: “Tenho feito tudo que posso para ajudar, agora vivemos juntos, não há mais pobres e ricos em lados separados” (LAGE, 2010), o desastre natural trouxe consigo profundas mudanças no padrão de vida da elite haitiana e na sua relação com os pobres da cidade.

Destacar as ações expansionista/militar dos Estados Unidos da América, sobre as nações do Oriente Médio, para obter o controle de petróleo, ressalta as características naturais e sua relação direta com a geopolítica dessa região. Neste caso, o interesse pelo controle desta importante fonte de energia altera a dinâmica e o detentor no controle territorial. Em outras palavras, no artigo intitulado “Fundamentos Normativos para uma geopolítica ambiental nas relações internacionais”, encontra-se a seguinte afirmação “[...] os interesses econômicos pelos recursos naturais arrastam consigo conflitos políticos e mudanças sociais e culturais” (SENHORAS; MOREIRA, 2008, p.51).

No século XIX, no expansionismo militar das nações européias sobre os países africanos e asiáticos, as ações geopolíticas concentraram-se em encontrar e dominar territórios com os melhores, maiores e abundantes “recursos” naturais.

No século XXI, diante de outra situação de escassez, o controle do espaço, limita-se, na maioria dos casos, em impedir que outra nação venha a interferir no esgotamento de um “recurso” nacional.

Assim, ainda uma das mais importantes ações do Estado, concentra-se no esforço em ocupar todas as regiões territoriais possíveis, delimitando precisamente seu espaço fronteiriço.

No capitalismo, por sua vez, a principal característica do Estado Moderno foi consolidar o seu poder e sua autoridade espacial em uma base *territorial* bem definida, portanto em um ponto fixo e único, que delimitou as fronteiras entre o nacional e o internacional (SENHORAS; MOREIRA, 2008, p. 52).

Ou ao menos, quando impossibilitado, por fatores econômicos, sociais ou militares, o Estado procura ocupar as principais áreas territoriais de acordo com seus planos, recebendo destaque as seguintes regiões: o litoral, as bacias hidrográficas, as planícies, e os territórios mais ricos (BINIMELIS, 2006, p. 13).

A notoriedade dos fatores naturais se faz presente em todas as escalas, não se limitando ao âmbito regional ou nacional:

O meio ambiente deixou de ser um assunto de natureza doméstica de caráter puramente tecno-cêntrico e passou a ser de interesse internacional com um caráter também eco- cêntrico, sendo contemplado nos programas políticos dos Estados bem como no âmbito da sociedade internacional, ensejando a proliferação de vários tratados e convenções internacionais (GUERRA, 2006 apud SENHORAS; MOREIRA, 2008, p. 58).

A necessidade de envolver novas relações entre os povos, baseada na interdependência e na cooperação populacional, levou em muitos casos, se não a eminência dos fatores ambientais sobre os demais, ao menos não menosprezar as questões ambientais nos projetos políticos de governança. Assim, torna-se

[...] importante não trivializar o papel que as mudanças ambientais ou o esgotamento de recursos naturais podem desempenhar nos deslocamentos populacionais através da aplicação de apropriadas políticas e princípios de precaução, a despeito de existirem controvérsias na comunidade científica internacional sobre diferentes estimativas e projeções de migrações ambientais (SENHORAS; MOREIRA, 2008, p. 56).

Dentro da multiplicidade de fatores que compõem a geopolítica, cada vez mais a interferência dos fatores naturais passa a receber destaque, tanto

nas pesquisas científicas como pela opinião pública em geral. Há uma efetiva e direta relação dos fenômenos naturais, das questões geográficas, dos recursos naturais, dos aspectos físico-naturais com o controle territorial.

Tanto a Geografia como a História possuem uma gama instrumental capaz de atuar e promover pesquisas que envolvam o processo de controle territorial e a relevância do ambiente no mesmo. Identificando a interferência da geopolítica e suas ações sobre o espaço, e inversamente, como que a dinâmica espaço-natural contribui, inviabiliza, impede e altera as ações geopolíticas de um ou outro grupo.

## 1.6 O CONCEITO DE TERRITÓRIO E SUAS ABORDAGENS: A PROPOSTA PELA VERTENTE GEOGRÁFICA

Estudar uma das categorias de análises da geografia, o território, é propor a análise de conceitos como poder, espaço, política, economia, cultura, e trabalho, inseridos na concepção do território, muitas vezes de forma simultânea. No decorrer da história do pensamento geográfico, distintas concepções enriqueceram e contribuíram significativamente para a compreensão de estudos relacionados ao território.

A análise do conceito de território se faz necessária pela proposta adotada neste trabalho, de investigar a ocupação territorial paranaense pelos caminhos. Embora haja muitas formas na abordagem, a compreensão deste conceito permite o entendimento da organização do território, por trabalhar as disputas de poder, intencionalidades políticas, anseios econômicos, características culturais e auxilia também, no entendimento dos aspectos geográfico-naturais e sua relevância na construção de um território. Ao articular fatores com sociedade, espaço e natureza, o conceito permite consultas a inúmeras fontes de pesquisas, tornando-se uma poderosa ferramenta metodológica no entendimento das relações político-administrativas, sejam elas históricas ou contemporâneas, mas de qualquer maneira, fundamentais na compreensão do espaço geográfico.

Perante a relevância do conceito na estruturação do trabalho, serão apresentadas algumas formas diferenciadas sobre o conceito de território. Mediante

estas diferenças de pensamento, autores e a postura conceitual apresentar-se-á a forma conceituada adotada neste trabalho.

As novas perspectivas geográficas, sobre o conceito de território se entrelaçam possuindo inúmeras afinidades com as propostas do campo da História Ambiental. Recentemente, essa categoria de análise tornou-se importante para todas as ciências que se preocupam com os processos de produção do espaço, conforme assinalou Fernandes (2009 p.02), no seu artigo *Sobre a tipologia dos territórios*. “Em outras palavras, o conceito de território difunde inúmeras contribuições para as Ciências Sociais, História, Economia, Antropologia, Ecologia, Biologia, Filosofia, e concomitantemente para a própria Geografia”. Haesbaert (2005, p. 87) ajuda-nos a justificar, e apresentar as razões pelas quais o conceito de território está entre os principais conceitos para as ciências de maneira geral.

Todo conceito, como toda teoria, só tem validade quando referido a uma determinada problemática, a uma questão. Assim, o território é um dos principais conceitos que tenta responder à problemática da relação entre a sociedade e seu espaço.

O geógrafo brasileiro, Milton Santos (2001)., em seu livro, *Brasil: território e sociedade no século no início do século XXI*, situa o papel do território a um nível mais elevado, afirmando, “o território é um organismo vivo”. Milton Santos entende o território como um agente, ao conceder-lhe vida, enfatizando o espaço, enaltecendo a Geografia e seu objeto de estudo, o espaço.

Para o autor, o território não deixa de ser moldado pelas atividades, anseios e necessidades humanas; entretanto, o território possui diferentes lugares, a casa, a vila, edificações, o percurso realizado diariamente, a praça, as feiras, as estradas, as quais, de maneira recíproca, moldam a vida e o cotidiano do homem. (SANTOS, 2001). Por muito tempo, o território era visto somente como o espaço totalmente inerte que aguardava a interferência das atividades humanas. As novas abordagens geográficas sobre o território foram extrapolando o paradigma, de que o território era uma tábula rasa aguardando as impressões humanas. Entretanto, há de se considerar que esse espaço geográfico interfere constantemente no cotidiano, nas atividades humanas, postula novas conceituações, altera projetos e idealizações, desperta a criatividade, propicia a construção de novas obras, bem como a recriação do já efetuado. Atualmente, o território passa a ser visto e

considerado dinâmico, interagindo com o homem e suas ações. O território passa a ser compreendido com um espaço que é, entre outros fatores, configurado pelas impressões humanas, mas que também, interfere e configura suas ações. Assim, como afirma Saquet, na citação abaixo.

O território significa natureza e sociedade; economia, política e cultura; idéias e matéria; identidades e representações, apropriação, dominação e controle; dês - continuidades; conexões e redes; domínio e subordinação; degradação e proteção ambiental, etc... Em outras palavras, o território significa heterogeneidade e *traços comuns*; apropriação e dominação múltiplas variáveis, determinações, relações e unidades. É espaço de moradia, de produção, de serviços, de mobilidade, de desorganização, de arte, de sonhos, enfim, de vida (*objetiva e subjetivamente*). O território é processual e relacional, (i) material, com diversidade e unidade, concomitantemente (SAQUET, 2006, p. 83).

Diversos geógrafos, e de outras áreas afins, ao longo do tempo, foram revestindo o conceito com categorias distintas, conflitantes, díspares, mas também próximas, concomitantes, confluentes, que convergem, se entrelaçam e que se completam. Entre essas categorias, escolhemos algumas principais, que se identificam com o presente trabalho e com as relações de poder. Essas categorias são, o político-administrativo, os grupos econômicos, o trabalho, a cultura, as contradições culturais e geográfica-naturais. Porém, antes de adentrarmos especificamente nas discussões sobre o conceito de território, é importante ressaltar que a forma adotada para as análises deste conceito, dividida em categorias, gerou em determinados momentos, uma explanação ou citação isolada do pensamento de alguns autores, o que não caracteriza uma interpretação errônea ou empobrecida dos mesmos. Ou seja, pretende-se mencionar que as contribuições de alguns autores, encontradas nas categorias trabalhadas não representam exclusivamente todo o pensamento de um autor sobre a questão do território. Começaremos pelo papel do Estado Nação.

No livro *Territórios em movimento: cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva*, os autores, Vinicius Lages, Christiano Braga e Gustavo Morelli (2004, p.25), trazem uma das definições mais clássicas ao apresentarem de maneira concisa o papel de apropriação de um “ator”, o Estado, quando assim o descrevem: “[...] o território é o espaço apropriado por um ator, sendo definido e delimitado por e a partir de relações de poder, em suas múltiplas

dimensões”. O “ator”, representado pelo papel do Estado, controla as relações de poder, apropria-se do espaço, estabelece, de acordo como os autores, um determinado território.

Outros autores como Raffestin (1993), Marcos Saquet (2006) e Ernest Gellner (1983) também destacam o papel do Estado, mas não se limitam a ele. Raffestin destacou o papel político-administrativo que o Estado exerce sobre o território, mas tratando-o como um espaço físico de uma nação.

Saquet procura conceitualizar o território, a partir das relações de poder, e ao mesmo tempo, estabelece limites políticos e administrativos através das atividades econômicas, dos meios de comunicação e circulação. Portanto, para Saquet, o poder não é decorrente simplesmente do produto da centralidade e da autoridade do Estado, mas sim, das relações de poder do Estado, das instituições econômicas que a circundam, de outras organizações, bem como dos indivíduos a ela pertencentes. Mesmo perante essa observação, o autor ressalta que o poder estatal encontra-se contido em cada relação, nos projetos, nas ações e na vida cotidiana.

Gellner faz um apontamento histórico, relacionado a essa questão, ao concluir que a ideologia territorial do Estado Nação, está em primeira instância vinculada ao fenômeno do nacionalismo, o qual reivindica para si um espaço geográfico para o uso exclusivo de seus membros e da comunidade nacional.

“É o nacionalismo que dá origem às nações, e não o contrário. Reconhecidamente o nacionalismo utiliza a proliferação de culturas ou a riqueza cultural, preexistente, herdadas historicamente, embora o faça seletivamente (sic) e muito freqüentemente as transforme de forma radical” (GELLNER, 1983, p.89).

Reconhecido o nacionalismo e as características históricas, culturais e coletivas num determinado espaço geográfico, o Estado Nação apropria-se do poder e se legitima como uma força hegemônica do controle territorial como o principal poder responsável pelo território.

[...] no primeiro quarto do século XIX, a entidade política do Estado-nação surgiu nas Américas como uma nova forma de agrupamento social e geográfico, para logo em seguida se converter na forma hegemônica de controle territorial em todo o continente e, depois, no mundo[...]

Essa hegemonia chegou a tal ponto que, para a maior parte das ciências sociais contemporâneas, o conceito de territorialidade é diretamente vinculado às práticas territoriais dos Estados-nação[...] (LITTLE, 2002, p.6).

Processualmente, o território visto pela perspectiva do Estado Nação, é um espaço geográfico delimitado pelos interesses e objetivos de uso e apropriação, perante uma delimitação fronteiriça, buscando o uso exclusivo desse espaço, para o benefício econômico de um grupo ou comunidade nacional detentora do poder. O estado seria o mediador de todas as relações de poder, concentrando em si, determinações, ações, projetos, a legislação e o próprio cotidiano de seus membros cidadãos, o qual controlaria todas as relações de poder. Entretanto, segundo Gellner, esse Estado Nação utilizou-se das características cultural-históricas denominadas de nacionalismo como princípio para a sua legitimação no poder.

Outra categoria, essencial na compreensão do território, transfere o poder controlador do Estado Nação, para o poder exercido pelos grupos ou elites econômicas.

Na obra, *Transformações no conceito de Território: competição e mobilidade na cidade*, do autor Rodrigo Valverde (2004, p.121), baseado em Sack observa-se que “[...] o território seria uma área dominada por um grupo de pessoas e, através desse domínio, a possibilidade de controlar, dominar ou influenciar o comportamento dos outros”.

A partir dessa citação, a idéia que se apresenta, é que o território não é constituindo simplesmente pelas ações instintivas do poder estatal, e a ação deste poder sobre determinada área do espaço, mas sim, estaria concentrada em um grupo de pessoas, considerando a atuação e a quantidade de “atores” que interferem na (re) construção de um território.

Numa postura voltada mais para a antropologia, Little (2002), em *Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil: por uma antropologia da territorialidade*, destaca o território através de seus indivíduos e as relações desses grupos com o seu “ambiente biofísico”.

Defino a territorialidade como o esforço coletivo de um grupo social para ocupar, usar, controlar e se identificar com uma parcela específica de seu ambiente biofísico, convertendo-a assim em seu

“território”[...] O fato de que um território surge diretamente das condutas de territorialidade de um grupo social implica que qualquer território é um produto histórico de processos sociais e políticos. Para analisar o território de qualquer grupo, portanto, precisa-se de uma abordagem histórica que trata do contexto específico em que surgiu e dos contextos em que foi defendido e/ou reafirmado (LITTLE, 2002, p.3).

Pode-se observar que para Little, a abordagem histórica é um aspecto relevante para compreender os processos sociais e políticos, onde o papel das elites se tornam mais evidentes. Outra particularidade cultural que Little ressalta, é a inserção da cosmografia, na sua acepção mais ampla, como se pode verificar na citação abaixo.

No intuito de entender a relação particular que um grupo social mantém com seu respectivo território, utilizo o conceito de cosmografia (Little, 2001), definido como os saberes ambientais, ideologias e identidades – coletivamente criados e historicamente situados – que um grupo social utiliza para estabelecer e manter seu território. A cosmografia de um grupo inclui seu regime de propriedade, os vínculos afetivos que mantém com seu território específico, a história da sua ocupação guardada na memória coletiva, o uso social que dá ao território e as formas de defesa dele (LITTLE, 2002, p.4).

Os processos políticos estariam subjugados aos fatores sociais e ao esforço coletivo de um grupo para controlar e converter um espaço geográfico em território. Porém, esse controle do “ambiente biofísico” está intimamente relacionado ao contexto histórico territorial e aos processos sociais que um grupo teve através de sua relação com o território. O autor ainda apresenta alguns fatores, como vínculos afetivos, memória coletiva, formas de defesa, condutas de territorialidade que se sobrepõem ao poder do Estado Nação. Postura essa que enaltece o coletivo, o grupo diante de uma força hegemônica ou centralizadora de uma elite, indivíduo ou ator, compreendido pelo papel do poder do Estado Nação.

Outra forma de se conceitualizar o território, seria a articulação dessas categorias, principalmente com a vertente econômica, ou o trabalho. Determinadas frações, ou grupo, essencialmente econômicos, utilizar-se-iam da instituição governamental, para legitimar suas ações e estabelecer seu poder sobre o território. Fato que presenciaremos nesse estudo de caso, nos primórdios da Província paranaense, mas também, na obra *História Econômica do Brasil*, de Caio

Prado Júnior (1987), ao enfatizar nitidamente a vertente econômica ao relacionar os ciclos econômicos com as transformações políticas do país. O território nessa ótica é entendido como um espaço geográfico exposto e suscetível aos interesses econômicos de grupos detentores do poder. Alguns historiadores utilizam da mesma perspectiva para explicar os processos históricos e ocupacionais do Estado do Paraná. Um desses autores é Sergio Fajardo (2007), em *O território paranaense: aspectos da ocupação e formação da estrutura produtiva e as transformações da paisagem paranaense*, ao tratar da “evolução da estrutura agrária no Paraná” e os aspectos ocupacionais do Estado se utiliza de sete grandes ciclos econômicos para postular o processo de ocupação. Seriam eles, escravo-índigena, mineração, tropeirismo, erva-mate, madeira, café, e soja, policultura e pecuária (FAJARDO, 2007).

Leonor Marcon Silveira (1998) baseado na perspectiva de Ribeiro (1989, p.55), descreve que o “espaço é organizado como via de sustentação e reprodução do modelo social vigente”, relata que no território a sociedade cria sua materialidade e dela se sustenta, consumindo-a direta ou indiretamente”. Seguindo, está visão, o conceito de território é compreendido entre junção das categorias econômica, o poder do Estado Nação e o grupo social dominante. Silveira (1998) em sua obra “*A ocupação e organização espacial do território paranaense face aos recursos da natureza*”, estabelece cinco ciclos, “ciclo do ouro, do tropeirismo, da erva-mate, da madeira, e dos safristas”. Isto reafirma sua concepção sobre o território, postulando a categoria econômica, como primordial no entendimento ocupacional de um território, ao direcionar e conduzir a política e as questões sociais.

Em suma, observa-se que a sociedade produz e reproduz o seu espaço de acordo com as suas necessidades e com os recursos técnicos e econômicos de que dispõe (SILVEIRA, 1998, P.135).

Uma visão mais holística sobre o conceito é encontrada na relação entre o Estado Nação, fatores econômicos e os interesses de grupos ou frações de poder, expressas nas palavras de Haesbaert (1997), O autor estabelece suas análises sobre outra ótica, o panorama do sistema vigente atual, a globalização. Pensando a crescente globalização, seus blocos econômicos, suas complexidades, o autor identifica uma “multiterritorialidade”. Dentro dessa classificação, o território é

entendido e se contempla sobre três perspectivas, o “território-zonas”, baseado na lógica política, “território-redes”, constituído pela lógica econômica, e os “aglomerados da exclusão”, ocorrendo uma lógica social dos grupos social-economicamente a margem da lógica capitalista.

Uma visão mais aprofundada sobre a categoria econômica tem Raffestin (1993), ao considerar, não a quantidade de elementos que atuam sobre o território, mas ao estabelecer o fator econômico, precisamente o trabalho, como principal fator revelador das modificações e alterações em um território. “O território pode ser compreendido como o espaço onde se projetou o trabalho, o qual revela as relações marcadas pelo poder” (RAFFESTIN, 1993). Assim, os projetos, ações, construções, desconstruções, implementações, relacionadas ao trabalho, é que proporcionam a formação do território, e revelam pelos processos históricos as marcas da relação de poder, entre as diferentes categorias sociais, naturais, políticas, econômicas e culturais.

Entre essas categorias, uma delas merece destaque, pois destoa ao não apresentar uma perspectiva ou enfoque político ou econômico, mas uma concepção cultural, como é o caso do conceito apresentado por Marcos Aurélio Saquet (2007), em *Abordagem e concepção do território*. O autor apresenta a questão do território dentro de uma concepção cultural, enaltecendo a identidade transmitida pelo território. Saquet (2007, p.148) compreende o “território como um produto histórico, como um conjunto de patrimônios, através dos quais se constroem novos estilos de desenvolvimento...”. Ao enaltecer a questão da história e do contexto histórico vivido por uma comunidade, Haesbaert (1997) compreende uma comunidade ou um grupo e sua relação com o território a partir das relações culturais. Processualmente, a cultura construída ao longo do tempo cria uma identificação, ou um imaginário nos indivíduos pertencentes ao seu território, conceituados por Haesbaert (1997, p. 39) como “território cultural(ista)”, construindo uma “identidade social sobre o espaço”.

Haesbaert (1997), ainda elaborou uma classificação básica para o território, baseada nas vertentes apresentadas a cima, sendo assim, constituída as vertentes em, “jurídico-político”, “econômica”, e a questões comentadas acima, sobre a vertente “cultural (ista)”. Este primeiro e segundo enfoque dado por Haesbaert foram comentados anteriormente por outros autores. O primeiro deles, a análise “jurídico-política”, traz o entendimento novamente do território controlado por um

poder, em especial, o poder estatal. Na segunda vertente, “econômica”, destaca-se a perspectiva material e as relações de capital-trabalho. Por fim, a questão “cultural (ista)”, quando o território é apropriado pela identidade e imaginário social sobre o espaço (1997, p. 39 e 40).

Porém, o conceito de território, recebe um mescla de cultura e política, na abordagem apresentada por Souza (2001, p.11):

[...] todo espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder é um território, do quarteirão aterrorizado por uma gangue de jovens até o bloco constituído pelos países membros da OTAN.

Além de enfatizar que o território é configurado pelas relações de poder, não necessariamente delimita ou estabelece esse poder somente ao poder estatal, reconhece relações de poder, em escalas menores, relações essas que se constituem nas diferenças culturais. Considerando a existência de múltiplos territórios.

Os diversos atores sociais constituem um território mediante suas relações de poder. Alguns autores consideram elementar acrescentar as contradições sociais, na discussão, pois, em vários casos, apontam como sendo o principal fator responsável na dinâmica territorial. Até aqui presenciamos, como parte ou itens constituintes do conceito de território, elementos políticos, econômicos, culturais, e até jurídicos. Veremos agora, a relevância dos fatores sócio-temporais, primeiramente apoiado na análise:

[...] as forças econômicas, políticas e culturais, reciprocamente relacionadas, efetivam um território, um processo social, no (e com o) espaço geográfico, centrado e emanado na e da territorialidade cotidiana dos indivíduos em diferentes centralidades/temporalidades/territorialidades. A apropriação é econômica, política e cultural, formando territórios heterogêneos e sobrepostos fundados nas contradições sociais (SAQUET, 2004, p.23).

O Processo social, citado pelo autor, é decorrente de algumas variáveis e da junção e sobreposição que se dá entre estas variáveis. O processo histórico, as relações que se estabelecem ao longo do tempo de uma sociedade com o seu espaço geográfico, definem-se o espaço geográfico, por sua vez, o meio físico-geográfico, constitui, demarca, estabelece e interferem em outras variáveis, como as, ações políticas, econômicas e culturais de uma sociedade no seu território.

Portanto, as contradições sociais são provenientes no tempo, no espaço, mediante as ações políticas, econômicas e culturais. A combinação desses elementos, históricos, geográficos, geopolíticos, naturais, sociais, criam um arranjo inusitado em cada território, ao fomentarem um evento único através das inúmeras combinações permissíveis entre estes elementos.

Cada lugar combina variáveis de tempos diferentes. Não existe um lugar onde tudo seja novo ou onde tudo seja velho. A situação é uma combinação de elementos com idades diferentes. O arranjo de um lugar, através da aceitação ou rejeição do novo, vai depender da ação dos fatores de organização existentes nesse lugar, quais sejam, o espaço, a política, a economia, o social, o cultural (SANTOS, 1988, p. 98).

Dentre da mesma perspectiva de sobreposições e contradições entre as categorias de análise que constituem um território, mas destacando o papel do espaço, destaca-se a análise de Helena C. Callai (2006). Para a autora o espaço é constituído ao longo do tempo pela postura cultural de uma sociedade, em outras palavras, considera que a formação do território está baseada nas relações que o homem estabelece como os seus iguais e com a natureza.

O espaço humanizado criou paisagens, que no decorrer dos tempos ganham configurações diferentes, dependendo dos processos culturais em curso, numa determinada sociedade. Notemos, então, que o espaço é categoria indispensável para compreender os grupos sociais. Pois, dependendo das relações culturais, econômicas, políticas é a forma de relação do homem com o espaço. De fato, “o espaço é construído ao longo do processo de construção da própria sociedade” (CALLAI, 2006, p. 93).

Pensando o espaço e as inúmeras relações construídas historicamente de uma sociedade, os espaços humanizados, citados por Callai, são provenientes das ações humanas e dos espaços denominados naturais, formando um território. Pelo princípio estabelecido por Saquet (2004) há de se considerar a “natureza como indissociável ao território”. Pois todas as discussões políticas, econômicas, culturais e sociais partem fundamentalmente do espaço natural.

Diante dos conceitos de espaço geográfico sobre o território, aqui apresentados, e utilizados no trabalho como direcionadores de nossas elaborações e análises, temos como referência a necessidade de entender e considerar o

território como um “organismo vivo”, para então, destacar os aspectos físico-geográficos. Entende-se que os aspectos naturais interferem, alteram e (re) criam novas dinâmicas ao território. A natureza, além de indissociável do território, estabelece uma relação com o território na qual a coloca no mesmo patamar das questões políticas, sociais, econômicas e culturais.

A proposta adotada, neste trabalho, parte do entendimento que o território é coabitado e sobreposto por diferentes categorias de análise, diversas materializações, conseqüentemente, sendo um sistema ou um espaço geográfico complexo, repleto de heranças culturais, sociais, políticas e econômicas. Historicamente, porém, pretende-se enfatizar o papel das condições geográficas naturais, dentro dessa complexidade que é o território. Os aspectos geográfico-naturais coexistem e se sobrepõe constantemente com as outras categorias, mesmo quando, não mencionada, estudada, ou analisada por geógrafos e cientistas de áreas afins, os quais se encontram diretamente engajados na construção e no entendimento do conceito de território. Se a postulação desse conceito parte do princípio que sua relação com o território é indissociável, ou estamos renegando esse fato, ao não a mencionamos, ou seja, não a consideramos necessariamente relevante, ao ponto que a mesma ainda passa de forma despercebida ou pouco enfatizada.

Não se pretende propor ou resgatar a visão de Ratzel, ao afirmar que “[...] a organização de uma sociedade depende estritamente da natureza de seu solo, de sua situação, o conhecimento da natureza física do país, suas vantagens e desvantagens pertence à história política” (RAZTEL, 1899). Não analisamos o território a partir de uma concepção que a organização de uma sociedade ou de um território dependa estritamente das condições geográfico-naturais. Mas a concebemos, e consideremos que há uma forte influência, dos fatores geográfico-naturais, nas ações humanas, nos projetos políticos, nas intencionalidades econômicas e nas relações sociais e culturais que atuam permanentemente e diretamente na complexidade de um território.

Há de se considerar que todos os autores, de forma direta ou indireta, estabelecem e concebem o território pelas relações de poder, e reforçam a concepção de que o poder, de acordo como afirma Raffestin (1993), não é exclusivamente uma categoria espacial, ou somente uma categoria temporal, mas encontra-se presente em toda “produção que se baseia no espaço e no tempo”.

Entretanto, propõe-se levar em consideração e a introduzi-la, de forma mais enfática, ressaltando os fatores geográfico-naturais extremamente relevantes e como pertencentes à concepção de espaço.

O território é configurado através das relações sociais e sócio-ambientais, mediante esta interação do homem com a natureza, ou da sociedade com o seu espaço, perante essas interações, ocorre a ordenação do território. As ações político-administrativas, relação capital-trabalho, práticas sociais e culturais encontram-se intimamente relacionadas ao clima desse território, a paisagem ali encontrada, aos “recursos naturais” dispostos, ao relevo ainda intocado ou mesmo já modificado, aos sistemas hídricos, a qualidade do solo, entre outros inúmeros fatores geográfico-naturais são tão essências na compreensão de um território.

Visamos assim, acrescentar ou resgatar a categoria indissociável do conceito de território, o fator geográfico-natural, como forma de enriquecer os diálogos, discussões e reflexões sobre o território. Entendendo a fluidez, as interconexões, e a complexidade do conceito em questão, propondo agregar tal categoria nas análises contemporâneas, e destacar a atenção devida e merecida que esta categoria deve ter dentro dessa complexidade.

Em suma, destaca-se em cada autor e nos conceitos vistos e apresentados, alguns pontos e contribuições fundamentais. Com relação às conceituações de Rafestin e Saquet, enfatiza-se a necessidade de não restringir exclusivamente o conceito de território ao poder do Estado-Nação, mas perceber e englobar em nossa análise a dinâmica econômica do atual sistema vigente, mencionadas por Haesbaert. Saquet, ainda enaltece o papel cultural enraizado pela dinâmica histórica de um determinado grupo com seu espaço geográfico, estimulando nos indivíduos uma identidade com o espaço geográfico, através do qual propícia a construção dos territórios.

Concepção que conjuga muito bem, três questões, a política, a econômica e a cultural, aproximando-se da visão territorial de Milton Santos e Saquet e a da Haesbaert. Santos, enfatiza os aspectos históricos ao reforçar a categoria cultural, e o entende como um “organismo vivo”, que se modifica pelas relações de poder, mas que também, interfere nessas relações. Saquet ressalta a abordagem natural, considerando-a, “indissociável do território”. As diversas interferências, as diferentes vertentes detentoras de poder, constituem a própria dinâmica do espaço, por isso, a compreensão das “redes”, como pode ser notado

em Haesbaert e Souza, é indispensável para o entendimento e modelagem do território.

A articulação entre ações políticas e governamentais, processos históricos, relações de trabalho, representações culturais, disputas econômicas entre diferentes grupos ou elites, fatores naturais e demais aspectos que exercem poder, são fundamentais na análise geográfica, na perspectiva ambiental, no entendimento de um território. Reconhecer tais fatores é uma forma de demonstração de quanto a Geografia e o conceito de território podem contribuir para uma abordagem metodológica e analítica mais ampla, concatenar as diversas esferas do poder que atuam diretamente e indiretamente, é utilizar um poderoso instrumento propício capaz de facilitar a compreensão da modelagem do território. Mais uma vez, demonstrando assim, o alto grau de afinidades entre dois campos do conhecimento abordados, a Geografia e a História Ambiental.

Ambas fomentam discussões, reflexões e contribuem para a aproximação dos pesquisadores das ciências sociais em direção as ciências naturais, e vice-versa, gerando novos entrelaçamentos, promovendo constantemente a busca por uma genuína interdisciplinaridade, desenvolvendo diálogos sistemáticos, por vezes concomitantes ou controversos, mas diálogos, tratando do papel do homem no espaço e do lugar da natureza na vida do homem.

Neste sentido, como o leitor observará adiante, as vertentes conceituais e o próprio território foram fundamentais na proposta da análise a respeito das formas como os caminhos são compreendidos e utilizados pelo Governo em território paranaense.

Colocadas essas questões do ponto de vista teórico metodológico sobre a importância de se entender o significado e a potencialidade que reveste a palavra território, como também a importância de se compreender a sua utilização nas relações estabelecidas pelo homem com o seu ambiente, no item seguinte, capítulo II, denominado “Rios e seus caminhos, cartografando a Província”, serão apresentadas a seguir, algumas questões históricas sobre a emancipação da Província Paranaense e o projeto de se efetivar hidrovias, como uma das formas de dominação territorial e estratégia política. Esse item será finalizado com algumas discussões e referências sobre as ferrovias, até por que o modal ferroviário nos remete as formas contemporâneas de integração regional, interestadual e internacional.

## **Capítulo II Hidrovias e Ferrovias: Cartografando a Província e a Política de Caminhos**

Dentre as diversas possibilidades que se apresentam para o uso dos rios, em particular, uma se destacou no século XIX, em território paranaense, a busca em torná-los caminhos. Entre os diversos interesses para torná-los caminhos, encontram-se algumas intencionalidades, entre estas, a busca por facilitar a circulação do comércio, a entrada de exploradores, viajantes, engenheiros, naturalistas, encarregados, a chegada e a instalação de imigrantes, o conhecimento geográfico-natural do território e as potencialidades naturais dispostas, gerar fácil acesso as tropas diante de quaisquer eventualidades militares, entre outros objetivos. Estas funcionalidades para os rios, em território paranaense, ganharam notoriedade, principalmente, após a emancipação da Província do Paraná em 1853.

Apresentar alguns aspectos da geopolítica adotada no espaço geográfico paranaense se faz necessário, por estar diretamente relacionado ao uso dos rios e ao o projeto de construção de uma via terrestre e fluvial rumo a Mato Grosso, bem como permite compreender o jogo de interesses que cercou as ações do governo provincial com os rios. A partir destas necessidades, resgatou-se alguns fatos histórico-geográficos importantes para o entendimento do contexto territorial paranaense antes, durante e após a emancipação. Assim, optou-se, primeiramente, em tratar das relações que antecedem a criação da Província paranaense, as explorações realizadas no século XVIII e XIX pelos portugueses e as sociedades indígenas, os quais constantemente se utilizaram dos rios Paranapanema, Tibagi, Ivaí e Piquiri. Em um segundo âmbito, partiu-se para a compreensão das questões pertinentes a emancipação do Paraná, da Província de São Paulo, e o contexto imperial e provinciano que permeou este importante fato político tão relevante para os projetos relacionados ao território e aos rios nos séculos seguintes.

## 2.1 PROCESSOS HISTÓRICOS E POLÍTICOS QUE ANTECEDEM A EMANCIPAÇÃO PARANAENSE: A RELAÇÃO COM OS INDÍGENAS

Fatos políticos, econômicos e geográficos antecedentes à criação da Província do Paraná, fazem parte do Brasil Colônia e Império, merecem destaque, principalmente pelos aspectos geopolíticos e legislativos o entendimento do contexto histórico-político envolto na criação da Província, bem como, influenciaram diversas ações governamentais, logo após a sua criação, tornando-se marcos referências no processo de emancipação e na política de caminhos adotada.

A Província do Paraná possui privilegiada posição geográfica. Assim, desde os tempos colônias às questões geopolíticas brasileiras com os países da bacia do Prata, principalmente com a Argentina e Paraguai, envolviam o que hoje é o território do Paraná. Seguindo a cronologia histórica do Brasil, apresentam-se as relações entre portugueses e espanhóis, em seguida destaca-se algumas dificuldades encontradas pelos portugueses para controlar e ocupar o território, em decorrência da presença das sociedades indígenas.

A baixa ou quase nula população de emigrantes portugueses no século XVIII próximos aos limites fronteiriços com os povos e territórios espanhóis, preocupava constantemente a Coroa de Portugal. Este fato se acentuou pós Tratado de Madri (1750), pois o acordo luso-espanhol baseava-se no princípio romano de *uti possidetis, ita possideatis*, quando mediante a posse da terra, seria também por direito o domínio territorial. Mediante estas circunstâncias, a corte portuguesa promoveu explorações e expedições militares, entre estas, sucedeu-se as explorações pelos “sertões do Tibagi”, e os primeiros usos dos rios como caminho, nestas regiões.

Através dos fatores geopolíticos fronteiriços surgiram os primeiros contatos portugueses com os rios paranaenses. Ou seja, a ocupação e o controle territorial português, ainda no século XVIII, está diretamente ligada ao objeto desta pesquisa, pois a necessidade de adentrar e conhecer os território dependia, a principio, da utilização dos rios, enquanto caminhos, como única forma de adentrar ao território, auxiliar no processo de mapeamento e ocupação do território paranaense.

As preocupações geopolíticas e ocupacionais portuguesas, tanto em escala imperial como provinciana, estiveram diretamente marcadas pela inexistência de caminhos em território extremamente vastos. Porém, ao planejar a abertura de percursos, ao efetivarem a construção de caminhos e ao estabelecerem moradias no interior dos sertões, teriam os mesmos que lidar não com os temidos espanhóis, mas com a presença de antigos habitantes do território, as sociedades indígenas. Era inevitável o contato com as tribos indígenas, e de alguma forma esse contato ocorreria. Seja pelo convencimento cultural religioso dos padres jesuítas, ou por ofertar objetos materiais para ter livre acesso aos territórios indígenas. Quando nenhuma dessas formas mais pacíficas surtia efeito, velhas táticas ressurgiriam como as manobras políticas de expulsão dos indígenas e a utilização da força por intermédio de uma guerra.

## 2.2 ANTECEDENTES DA EMANCIPAÇÃO: EXPLORAÇÕES E CONQUISTAS PORTUGUESAS EM TERRITÓRIO PARANAENSE

Desde o século XVIII, já se demonstravam claros os objetivos políticos do governo imperial na defesa das fronteiras e no povoamento das mesmas, para consolidar a dominação portuguesa nos territórios hoje do sul do Brasil.

Fato que justifica a escolha de um capitão-general, Morgado de Matheus, como governador da Província de São Paulo.

Percebe-se que as expectativas de Pombal para o desenvolvimento de seu plano econômico na colônia estava centrado em defender a fronteira do sul contra os espanhóis e conseqüentemente a conquista dos sertões desconhecidos. Iniciasse assim a ocupação do território indígena, gerando o confronto entre os colonizadores e os índios (LACHESKI, 2009, p.23).

O Ministro do rei de Portugal D. Jose I, o Marques de Pombal, receoso com as questões territoriais na região, após o Tratado de Madri (1750) e visando definir as fronteiras do Brasil, repassava “ordens expressas” a Morgado de Mateus:

Foi nessa difícil situação que D.Luís foi nomeado Governador e Capitão-General da Capitania de São Paulo. Trazia ordens expressas de organizar a defesa do sul e se possível planificar a invasão do Paraguai.

[...]

D. Luis (Morgado de Mateus) aproveitou-se da carta régia de 26-1-1765, que autorizava a conquista do sertão do Tibagi para sondar as possibilidades de agressão ao Paraguai (WACHOWICZ, 1969, p.293).

Segundo Pinheiro Machado (1951), haveria uma ordem processual para que houvesse com sucesso a conquista desses sertões. Primeiramente, buscase reprimir as sociedades indígenas, expulsando-os das terras, ou conquistando-os. Depois, com ou sem a ajuda dos indígenas, procura-se reconhecer o território e suas possíveis potencialidades econômicas, para então construir e efetivar vilas, colônias militares e aldeamentos, povoando o território. A construção de caminhos, estradas e vias tornavam-se imprescindíveis para a execução e realização desses interesses imperiais e provincianos. Segundo Machado (1951, p.11):

O processo consiste, primeiro, no esmagamento dos localismos e liberdades locais, depois o descobrimento dos lugares desabitados e seu povoamento compulsório, pela fundação de vilas e criação de fazendas e estâncias e pela construção de estradas de ligação dos vários núcleos.

Morgado de Mateus planejou expedições em direção a Buenos Aires e ao Paraguai, considerados pontos fundamentais da administração da coroa espanhola, buscando garantir a posse de Mato Grosso e Rio Grande, expandindo assim, as linhas fronteiriças brasileiras e provincianas. Em “1768 e 1774 foram empreendidas onze expedições militares”, para as regiões do “Iguatemi, Tibagi e campos de Guarapuava” (BALHANA et al, 1969, p.77). Com pequenas variáveis, essas informações também são apresentadas por Reinhard Maack, quando o autor assim retrata as expedições:

As expedições militares para o reconhecimento dos grandes sistemas fluviais e da constituição geográfica realizaram-se principalmente durante a época das relações belicosas entre Portugal e Espanha, de 1761 até 1777, após a anulação do Tratado de Madri. Os objetivos principais das expedições eram os sistemas

dos rios Ivaí, da Ubatuba ou rio do Piquiri, do Iguaçu, Grande ou rio Grande de Curitiba, assim como as regiões de matas e campos do terceiro planalto. A totalidade da extensa região do segundo e terceiro Planaltos era denominada naquela época como "Sertão de Tibagi" (MAACK, 2002, p. 46 e 47).

Foi através dessas expedições, que foram feitas as importantes descobertas sobre os campos de Guarapuava e rios da região, com destaque para o Ivaí. Posteriormente essa região foi denominada de campos de Mourão, em função do nome de Morgado de Mateus, Luís Antônio de Souza Botelho Mourão, hoje conhecida como Campo Mourão (WACHOWICZ, 1969, p.293).

As expedições constituem-se um marco referencial no reconhecimento do oeste e norte do atual Paraná, pois contribuíram para um breve reconhecimento dos sistemas fluviais, climáticos, flora, fauna e da constituição espacial-fronteiriça desse território em disputa com a coroa espanhola. Afonso Botelho, comandante das expedições, "pôde verificar, que os castelhanos não haviam erigidos estações ou fortes nesses campos, como se havia temido. Após um sério choque com os índios, Afonso Botelho recuou a 11 de janeiro de 1772 (MAACK, 2002, p.50). sendo, essa regi Guarapuava as e grandes descobertas sobre os sert a. A resistência dos índios impedia a dominação e a posse portuguesa sobre esse território, fato que só mudaria significativamente com a chegada da corte portuguesa.

A ameaça das tribos indígenas que habitavam a região fez com que ele voltasse ao Porto da Vitória.

A estratégia de se retirar dos Campos de Guarapuava pelo temor dos índios não foi bem recebida pelo comandante da expedição Afonso Botelho, que determinou seu retorno de imediato à região, para que fosse consolidada a posse desse território, visto que o Morgado de Mateus tinha ordens de Portugal para que o reconhecimento fosse feito com brevidade, evitando dar tempo aos espanhóis [...]

A resistência dos índios por um período de quarenta anos impediu a posse portuguesa do território de Guarapuava [...] (LACHESKI,2009, p.26).

Já no século XIX, com a vinda da Coroa, se efetivam tais interesses, tanto que umas das primeiras determinações de D. João VI, em relação a essa questão, para a Província de São Paulo tomou uma atitude mais radical, conforme citação abaixo:

D. João oficiou em 05 de novembro de 1808 ao governador e capitão general de São Paulo, Antônio José da França e Horta que considerava como “princiada a guerra contra esses bárbaros índios”. Essa determinação, além de autorizar o extermínio, determinava que os índios capturados poderiam ser escravizados (LACHESKI, 2009, p.27).

Entretanto, o próprio D. João VI, percebendo a importância estratégica que as sociedades indígenas, naquele momento poderiam representar as intenções da coroa portuguesa, ao invés de manter sua decisão e acirrar suas relações com os povos indígenas, volta atrás, e modifica em 1º de abril de 1809 sua determinação. “D. João passava a considerar (os) índios (como) elemento importante para se manter a segurança das fronteiras com os países vizinhos” (LACHESKI, 2009, p.28).

As relações tecidas com as sociedades indígenas, mesmo com as sugestões e mandos reais ou imperiais, eram, na maioria das vezes, direcionadas pelos próprios indivíduos de uma comitiva expedicionária. O controle das ações e reações de ambos os grupos, europeus e indígenas, era imprevisível, como também, era impossível a atuação vigiadora e punitiva do poder central a todas essas expedições. No caso paranaense, ações harmoniosas ficaram claramente perceptíveis nas expedições realizadas, pelo Barão de Antonina, nos territórios e rios rumo à Província de Mato Grosso. Quando em 1840, através das intencionalidades imperiais, provincianas e pessoais, vinculadas novamente à posse territorial portuguesa e a ameaça eminente dos países vizinhos, realizam-se as explorações de uma rota fluvial, por toda a bacia hidrográfica do rio Tibagi, adentrando até a Província de Mato Grosso. Além da busca pelo melhor traçado, os encarregados do Barão de Antonina deveriam estabelecer alianças com os povos indígenas. Na região da bacia do Paraná, o contato de Joaquim Francisco Lopes, um dos encarregados, citado aqui somente como Lopes, com os índios, demonstra as maneiras encontradas para facilitar essa aproximação não violenta.

Lopes que já tinha passado na região dois anos antes tinha conhecimento da presença ali dos Kayowá e certamente dos seus caciques, assim nessa expedição, além de estar traçando o caminho, sua missão era de estabelecer contato com as lideranças desses índios, isso justifica os presentes levados especialmente para isso e a deferência especial ao poderoso cacique Libanio que comandava sete outros caciques subordinados, num total de quatro mil índios conforme as informações de Lopes. Na sua volta, depois de ter

explorado os rios que correm para o rio Paraguai como os que correm para o rio Paraná, e buscar o melhor lugar para o varadouro, Lopes passou mais alguns dias no aldeamento do cacique Libanio onde o aconselhou a não molestar os viajantes brancos que por ali passassem, pois, dessa forma, ele não seria importunado (MOTA, 2007, p. 59 e 60).

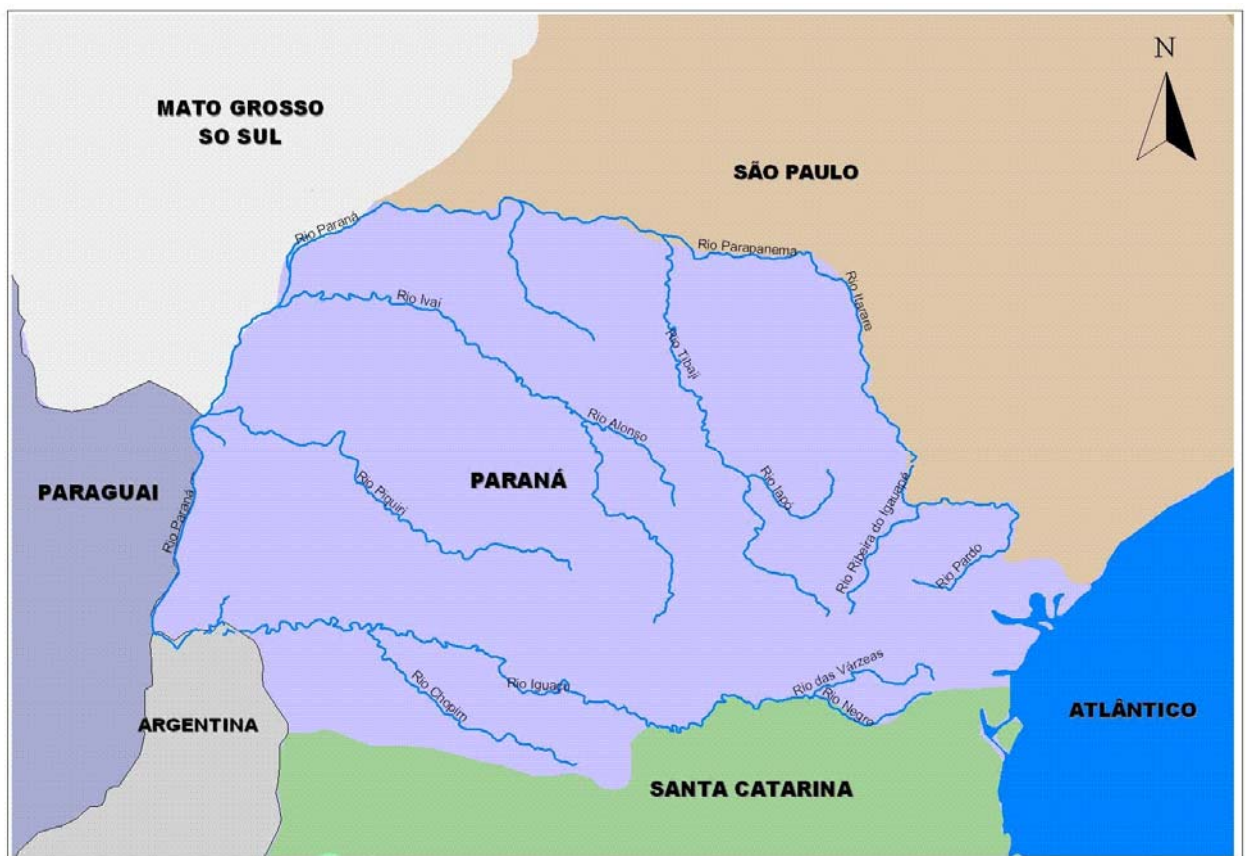
Ao invés de ter os povos indígenas como inimigos, tornando-os entraves para a conquista portuguesa, alguns povos indígenas passaram a ter e receber uma postura de povos aliados nessa conquista. Podemos constatar ainda, um importante benefício alcançado por essa expedição planejada pelo Barão de Antonina e executada por seu encarregado Joaquim Francisco Lopes, pois este acertou com o cacique Libanio a livre passagem das explorações portuguesas pelos rios em territórios indígenas. Este fato facilitaria o transito dos exploradores nas expedições vindouras.

Ao Barão eram extremamente benéficas essas alianças indígenas, pois elas vinham de encontro aos interesses portugueses de domínio territorial. Elas favoreceriam a ocupação, pois se buscava civilizar os índios, e conseqüentemente formar aldeamentos e núcleos sobre o controle imperial. Mas, também é sabido que as intencionalidades e as cordialidades dos povos indígenas eram mediante as barganhas, não baseadas somente pelo recebimento de presentes e agrados. No caso das terras percorridas pelos rios Paranapanema e Paraná, havia uma grande disputa entre índios Kayowá e Kaingang. Segundo Mota, Libanio, chefe indígena dos Kayowá, não somente desejava manter seus atuais territórios, mas visava expandí-los, assim, encontrava o auxílio e a proteção necessária no Barão. Libanio deslumbrava nesse acordo a possibilidade de ganho territorial e a sobrepujança dos Kayowá na luta contra os inimigos Kaingang.

Nessa viagem, Lopes, além de explorar o melhor caminho para o Mato Grosso, os campos de criação nos divisores dos rios Paraná e Paraguai que seriam apossados pelo Barão, ele estabeleceu a aliança com o cacique Libanio, chefe dos Kayowá que viviam nos territórios do Ivinheima, acertando com ele a livre passagem dos comboios dos brancos por seus territórios e os convidou para aldearem nas margens do rio Tibagi, no Paraná, sob a proteção do Barão de Antonina. Libanio se mostrou interessado na proposta de Lopes, indicando a ele que talvez alguns dos seus caciques subordinados pudessem se mudar para o Tibagi, mesmo porque os seus territórios no Ivinheima já estavam saturados com muita gente. Um dos motivos que despertou o desejo de Libanio alargar seus territórios até a bacia do Paranapanema era o crescimento

demográfico de seu povo, então ele vislumbrou a possibilidade de expandir seus territórios para o outro lado do rio Paraná, com a proteção do Barão, sem deixar seus antigos territórios no Ivinheima (MOTA, 2007, p. 60).

As disputas e guerras tribais, entre os povos indígenas localizados próximos aos rios Paranapanema, Itararé, Tibagi, Ivaí e Paraná, (Figura 1) contribuíram somente para o enfraquecimento de tais tribos, facilitando a entrada o domínio e a ocupação dos brancos portugueses e seus encarregados.



**Figura 1** – Mapa Hidrográfico do Paraná. (Org): SOUZA, Dreico E.,2010.

O Barão de Antonina, correspondendo às intencionalidades imperiais, utilizou-se dos índios estrategicamente, a princípio, a ideia seria transformá-los em homens civilizados, mas de qualquer forma, com ou sem a aceitação dos hábitos, aos costumes culturais portugueses, os índios Kayowá serviriam, no mínimo, para defender as populações brancas dos ataques Kaingang (MOTA, 2005, p.11 e 12).

Por sua vez os Kayová faziam uma política de boa vizinhança com os brancos das adjacências para terem acesso aos seus bens, não apenas ferramentas e roupas como relata Antonina, mas inclusive armas de fogo que os possibilitava sustentar a guerra com os Kaingang e se manterem em suas terras. Por outro lado às populações brancas aproveitavam da guerra tribal entre Kaingang e Kayová para expandirem suas conquistas e apossarem-se das excelentes terras dos vales dos rios Paranapanema e Itararé (MOTA, 2005, p.11).

Em contra partida, o Barão de Antonina, almejava obter dos Kayowá a ajuda necessária para se abrir uma via rumo a Mato Grosso, proporcionando-lhe a posse das extensas terras, localizadas a margem desse projeto de caminho, atendendo ao mesmo tempo, os interesses imperiais e provincianos de ocupação da região.

Assim aos poucos eles foram mantendo contato com os índios de língua Guarani que habitavam a margem ocidental do rio Paraná, seguindo a estratégia do Barão de Antonina de povoar o vale do Paranapanema e Tibagi com os índios aliados naquele momento. No ano seguinte, em outubro de 1848 Joaquim Francisco Lopes embarcou no rio Congonhas, afluente do Tibagi, novamente rumo ao Mato Grosso para verificar as possibilidades da via fluvial do Paraná a essa Província (MOTA, 2005, p. 15 e 16).

O próprio encarregado do Barão, Joaquim Francisco Lopes, em seus relatos, nos fornece informações a respeito dos objetivos de ocupação, decorrentes da construção do caminho rumo a Mato Grosso. Concomitantemente, isto proporcionava uma aproximação das sociedades indígenas da região com os brancos europeus.

Exm. Sr. Barão de Antonina – Havendo-se V.Ex. dignado de encarregar-me de ir fazer a sétima exploração por conta do governo para verificar a possibilidade de abertura de uma via de comunicação do porto de Antonina e a Província de Mato Grosso pelo baixo Paraguay, tenho a honra de poder certificar a V. Ex. que esta gigantesca empreza se acha realizada com incalculáveis vantagens para o comércio e para a civilização dos índios (LOPES, 1872, p.313).

Seriam os primeiros planos de se ligar o litoral Atlântico paranaense com o interior do continente sul-americano, em específico, delinear um caminho rumo a Mato Grosso ampliando suas fronteiras com o Paraguai

A constante preocupação imperial em ocupar o denominado “sertão do Tibagi”, em um primeiro plano perpassa pelas relações políticas provenientes do Tratado de Madri, que estimularam expedições pelo sul do Brasil, em um segundo plano, resultam nas relações ocorridas entre os primeiros ocupantes territoriais, as sociedades indígenas, como os “conquistadores” europeus. Expedições, explorações, políticas de enfretamento ou apaziguamento, permearam as políticas públicas imperiais e provincianas.

As tribos indígenas, não somente apresentavam-se como um empecilho para a ocupação, mas, além disso, por inúmeras vezes estas tribos de Xetá (botucatu), Kaingang e Kayowá inviabilizaram a passagem, os meios de entrada dos conquistadores europeus portugueses por suas terras.

Sendo imprevisíveis as interações entre índios e europeus, no interior dos sertões, muitas das vezes essas relações não se desenrolaram de forma amistosa. Um desses episódios, em território paranaense, aconteceu com o explorador e engenheiro inglês Bigg-Whitter que, estudando as vias de acesso, por intermédio dos rios, com o objetivo de efetivar uma rota ferroviária, se vê acuado e altera todo seu planejamento de trabalho. Segundo Mota, em meados de 1874, sua comitiva teve que abandonar a exploração sobre a bacia do rio Ivaí, quando, aproximadamente 500 índios Kaingang enfurecidos inviabilizaram a sua passagem. Anteriormente, uma das expedições havia entrado em choque com os índios, resultando na morte de dois deles, os quais prometiam se vingar, colocando medo nos exploradores e dificultando a continuação do projeto de exploração.

Bigg-Whitter achou lamentável o choque no qual dois Kaingang foram mortos a tiros. No entanto, não emitiu juízo nenhum pelos vinte e seis Xetá que capturou e levou a morte. O que o engenheiro inglês estava lamentando na verdade não foi a morte dos Kaingang e sim o que esse fato causou: o ajustamento de 500 Kaingang na corredeira de Ferro. Isso impossibilitou a continuidade dos trabalhos do traçado da Paraná - Mato Grosso, tanto que, em seguida, ele abandonou a obra e viajou pra o vale do rio Tibagi para estudar a viabilidade da entrada seguir por um novo roteiro, caso os índios Kaingang inviabilizassem de vez o trabalho pelo Ivaí (MOTA, 2008, p.160).

Exemplos como esses fazem conhecer quão importante era o papel de animosidade ou de harmonia estabelecidos em um território, entre as sociedades indígenas e os pretensos conquistadores europeus. Os índios contribuíram, em determinados momentos, através dos benefícios ofertados em trocas, participaram

de inúmeras expedições de engenheiros e exploradores, permitiram a passagem pelos caminhos naturalmente abertos, os rios, de seus territórios, ofertaram a estadia a encarregados e a comitivas exploratórias. Mas, também se opuseram quando se sentiram ameaçados, ou quando insatisfeitos com os utensílios e materiais que recebiam em troca, perseguiram, entraram em confronto com os conquistadores europeus, por vezes também, mataram, roubaram, às vezes ambos, mataram e roubar os pertences de exploradores, e negando-se a embrenhar em expedições que colocariam suas vidas em risco, não somente pelos eminentes perigos naturais, mas por adentrarem em territórios, onde poderia haver conflitos com outras tribos indígenas.

Os conflitos e rivalidades intra-tribais os enfraqueceram. Os embates tribais os tornavam vulneráveis aos conquistadores europeus, tornando-os cada vez mais suscetíveis aos auxílios e possíveis ganhos provindos de barões e presidentes de Províncias. Por vezes, aguardaram as ajudas e armas provenientes desses que apenas visavam o território como uma conquista, como um recurso, no qual lhes traria prestígio, renome e *status* social, pois haviam dominado territórios que permitiriam a extração das riquezas minerais e a obtenção de diversos recursos naturais. Com relação aos índios, buscavam civilizá-los, encaixá-los no modo de produção cultural dos europeus, pois estes corresponderiam como importante força de trabalho e legitimação da ocupação portuguesa, em território em disputa com a coroa espanhola.

Deste modo, as sociedades indígenas tiveram um importante papel, hora de entrave as passagens, em outras ocasiões foram permissíveis com as transições das explorações pelos seus caminhos, em outras determinadas circunstâncias, foram além, contribuíram na abertura de novas rotas, auxiliaram nas expedições, guiaram naturalistas e viajantes, e conduziram à construção de caminhos por entre os sertões do Brasil. Aliás, muitos dos caminhos hoje constituídos já eram percursos e rotas utilizados pelos índios.

Em suma, perante o Tratado de Madri de 1750, a coroa portuguesa viabilizou expedições, políticas militares e explorações no intuito de conter qualquer expansão espanhola, conseqüentemente se deparou com as sociedades indígenas. Para assegurar sua posse sobre o território do atual Paraná, realizou expedições. Mediante a utilização dos rios, confirmou-se positivamente, seu principal objetivo, pois as expedições revelaram que a conquista espanhola não havia se fixado

novamente na região. Porém, a consolidação do domínio português ainda carecia da efetivação lusitana sobre os territórios ainda ocupados pelos indígenas. Entre embates, conflitos, encontros, infortúnios, por vezes ações de apaziguamento e acordos, os portugueses conquistaram a confiança de algumas tribos indígenas. Utilizaram das rivalidades existentes entre as tribos e dos conhecimentos natural-geográficos indígenas adquiridos há séculos, para conhecer o espaço geográfico e ocuparam aos poucos o restante do território paranaense.

Todos esses fatos, políticos, geopolíticos, fronteiriços e ocupacionais antecedem a emancipação da Província do Paraná, relatam as primeiras apropriações portuguesas no norte e oeste do Paraná, e retratam o uso dos rios como caminhos facilitadores dessa dominação e ocupação do território indígena. Ainda mais, as relações entre exploradores portugueses e as sociedades indígenas no século XVIII e XIX revelam a primeira idealização de ligar o litoral do atlântico com as regiões da bacia do Prata, utilizando o sertão e os rios do território paranaense, façanha proposta pelo Barão de Antonina em 1840. Porém, o grande destaque recebido pelos rios, como forma de caminhos, ocorreria após a emancipação da Província paranaense. Os fatos e o contexto histórico relacionados diretamente à emancipação serão apresentados a seguir, no tópico 2.3 “Criação da Província do Paraná”.

### 2.3 CRIAÇÃO POLÍTICA DA PROVÍNCIA DO PARANÁ

Entre outras fontes referenciais utilizadas para o resgate e abordagem a respeito da fase emancipatória da Província do Paraná, uma obra se destaca, *“Contribuições para a história legislativa da criação da Província do Paraná”*, escrita por Artenor Luiz Bósio (2004), pois apresenta três momentos políticos distintos em que se cogitou no Legislativo Imperial a criação do Paraná no século XIX. De acordo com os estudos realizados pelo autor, esses três momentos relacionados à criação dessa nova Capitania ocorreram respectivamente nos anos de 1843, 1850 e 1853.

A emancipação da Província do Paraná não é resultante de um exclusivo fator, mas de vários, os quais serão apresentados na sequência deste

tópico. Primeiramente, e o mais relevantes destes, foi a ameaça separatista, provinda de dois episódios, a Guerra dos Farrapos e o Movimento Paulista. Ambas as intencionalidades revolucionárias despertam a atenção do governo imperial, pois a hipotética junção das mesmas resultaria em um movimento separatista de grandes proporções, o que supostamente poderia ocasionar o desmembramento da região sul do restante do país. O fato foi definido por Magalhães (2001, p.23) como, “uma concessão estratégica do governo imperial para aplacar o descontentamento dos liberais com a excessiva interferência do poder central nas Províncias”. A criação da Província teria um forte cunho político estratégico, para inibir o descontentamento político na região. Em 1843, o Governo Imperial temia a adesão de Curitiba à Revolução Farroupilha e sua anexação como os revolucionários republicanos paulistas e uma possível proclamação de República. Ao mesmo tempo, Curitiba se sentia abandonada economicamente pelo governo provincial de São Paulo. Numa tentativa de se aproveitar do momento, a comarca curitibana procurou ficar neutra, em troca o governo Imperial promoveria à comarca a posição de Província. Fato que muito agradava a elites locais, advindo dos benefícios econômicos e políticos que essa elevação política traria a comarca. O articulador, João da Silva Machado, o qual futuramente seria denominado de Barão de Antonina, realizou com sucesso seu papel, e o governo imperial obteve a neutralidade da comarca de Curitiba em relação aos movimentos liberais e contestatórios.

Em 1843, eram essas as razões apresentadas em prol da emancipação, na câmara dos deputados:

Em discurso, apresenta as razões da medida: a grande distância entre as localidades da Comarca e a administração da Província de São Paulo; a população de mais de 60 mil habitantes; a considerável produção da Comarca, a importância de sua indústria e o movimento de exportação e importação; e principalmente, da proximidade com a guerra civil na Província do Rio Grande do Sul, que justificaria a necessidade de se fixar ali, além de força militar, uma autoridade civil (BÓRIO, 2004, p.3).

Mesmo diante do projeto de criação da Província, as justificativas e as promessas imperiais, a aprovação não ocorreu em 1843, mas prolongou-se por dez anos. Além da questão política, pode-se abstrair dessa citação, de Bório, um segundo importante fator emancipatório, a questão econômica, sobre essa mesma perspectiva a historiadora Magalhães (2001) destaca que a comarca de Curitiba

despertou consideráveis interesses financeiros ao império, pois a produção de erva-mate e do próprio comércio quando bem fiscalizados poderiam gerar rendas e receitas ao Império.

Porém, os políticos paulistas tentando evitar a emancipação e perda de território, questionaram, em especial, a demografia populacional da comarca, e conseguiram com que a questão fosse adiada até que se apresentassem dados mais precisos. “A matéria só voltaria a ser tratada pela Câmara dos Deputados dez anos depois, em 1853” (BÓSIO, 2004, p.6). Porém, nesse interstício temporal, mas precisamente em 1850, a comarca de Curitiba ganhou destaque no Senado pela sua ligação com as questões internacionais, mesmo não recolocando novamente a questão emancipatória em pauta, o assunto seria abordado e ressaltado tanto pela aqueles que justificavam o projeto emancipatório quanto pelos opositores que rechaçavam o projeto.

A instabilidade das relações com a Argentina e o Paraguai e a pressão pela abertura à navegação dos rios Paraná e Paraguai tornavam emergente a povoação daquelas regiões. Além disso, houvera grave estremecimento nas relações com a Inglaterra em razão do canhoneio, em 30 de junho, entre o cruzador inglês *Cormorant* e a fortaleza de Paranaguá, após aquele navio ter aprisionado — com base na Lei *Aberdeen* — vários barcos que se equipavam para o tráfico no interior do porto (BETHEL, 2002, p. 374-376; PILOTTO, 1953b, p.12 apud BÓSIO, 2004, p.6).

Nesse momento Carneiro Leão, um dos defensores da constituição da Província, justifica-a pelos aspectos geopolíticos envolvidos na questão:

“não seria político discutir todas as razões de defesa externa a que é favorável a criação da Província de Curitiba [...] mas todos nós sabemos que na Comarca de Curitiba limita o império com a República do Paraguai, e porventura com a Confederação Argentina.” (BÓSIO, 2004, p.7).

A geopolítica favoreceu bastante a criação da Província do Paraná, pois a sua posição geográfica estratégica na fronteira com a Argentina e Paraguai realçava suas pretensões emancipatórias.

Com a Argentina havia ainda “pendências quanto ao limites com aquele país”, também se tornavam mais intensas as relações com os paraguaios, pois se aumentavam “as apreensões quanto à possibilidade de guerra com o

Paraguai”. Em meados do século XIX, dois tratados preocuparam em demasia a geopolítica brasileira mantida com Argentina e Paraguai. Ambos os países efetuaram com os norte-americanos acordos. A Argentina em 10 de julho de 1853, assinava um acordo de exploração dos rios Paraná e Uruguai. O Paraguai, também fechava um acordo de comércio e navegação, em 4 de julho de 1853 com os norte-americanos. (BÓSIO, 2004, p.10)

O Império estava sob intensa pressão americana para ceder à livre navegação de seus rios. Como o Brasil não vinha povoando as terras próximas às margens do rio Paraná, temia-se que a abertura à navegação dos rios viesse favorecer sua ocupação por estrangeiros, com risco de contestação, mais tarde, do domínio brasileiro sobre esses territórios. (BÓSIO, 2004, p.10)

Os fatores geopolíticos, principalmente relacionados à exploração dos rios e conseqüentemente, a ocupação e povoamento das regiões, até então desocupadas pela ordem imperial do governo de D. Pedro II, faziam com que a criação da Província do Paraná ganhasse cada vez mais importância na pauta do governo imperial, pois esta questão envolvia alguns fatores, primeiramente a segurança interna e a estabilidade imperial, decorrentes da ameaça eminente dos movimentos contestatórios no Rio Grande do Sul e São Paulo. Outro fator relacionado a este, encontra-se nas divergências econômicas e políticas de grupos detentores de poder entre liberais e conservadores. Ainda havia os fatores geográfico-territoriais, pois os acordos do Paraguai e Argentina como os norte-americanos, preocupavam o império e favoreciam a emancipação paranaense em decorrência do governo central necessitar de um poder mais atuante nestas regiões fronteiriças.

As intencionalidades geopolíticas, portanto, estão e são tão presentes e importantes na configuração do contexto da criação da Província do Paraná quanto os fatores econômicos e políticos. Esses interesses estratégicos do Império estão segundo Bósio (2004, p.16), nitidamente “voltados para a unidade do Império e preservação dos domínios territoriais historicamente conquistados pelo Brasil.”

Diante destes fatores políticos, econômicos e geopolíticos o governo imperial, em ocasião, discutindo a criação de uma outra Província, a do Amazonas, também aprova a criação da Província do Paraná. Neste terceiro e último momento,

na sessão de 10 de agosto de 1853, em uma segunda discussão elevam a comarca de Curitiba à Província. O projeto passaria ainda por uma terceira discussão aprovada em 20 de agosto do mesmo ano, no dia 29, o Imperador assinou o decreto, confirmando em definitivo a criação da Província do Paraná (BÓRIO, 2004). No dia 19 de dezembro de 1853, chegava Zacarias de Góes Vasconcelos, primeiro presidente da Província para instalar o governo da mais nova Província, na capital Curitiba.

A emancipação da Província do Paraná é decorrente de 19 de dezembro de 1853, fato que gera a sua desvinculação da Província de São Paulo, data esta em que se inicia a história política e administrativa do Paraná.

Mesmo tendo a dimensão de que o estado deva ser entendido como um setor público, ou uma sociedade política (GRAMSCI, 1992), torna-se importante frisar que as elites paranaenses se favoreceram de meios políticos para evitar ou diminuir ao máximo a participação do que se entende como “sociedade política”, pois alguns exemplos demonstram essa realidade.

A proibição do voto ao analfabeto, às minorias étnicas ou à mulher, a restrição à organização de estrangeiros (leia-se imigrantes), as imposições legais às instituições de diversas entidades civis e, finalmente, a manipulação da opinião pública (MAGALHÃES, 2001, p.20.)

Os mecanismos utilizados pelas oligarquias para que não se constituísse uma “sociedade política”, baseavam-se na proibição do voto, através das imposições legais, excluindo todos aqueles não possuidores de cidadania. Nesse sentido, esses métodos possuem uma clara intenção, restringir o poder a poucos, eliminando a participação de outros elementos na conjuntura do poder.

A emancipação do Paraná não contaria com os escravos e nem com os homens pobres; eles não possuíam cidadania e nem participavam das decisões. A emancipação foi principalmente, um movimento de dentro das instituições imperiais (OLIVEIRA, 2001, p.193).

Porém, ao restringir o poder a poucos, dava-se a coesão entre os mesmos. A classe dominante regional mostrou-se unida e focada durante todo o processo de emancipação da Província. As diferentes pretensões existentes ficariam supostamente para a fase pós-emancipação.

Para o sucesso da emancipação colaboraram as seguintes forças: o apoio do Imperador, o apoio da cúpula do Partido Conservador, o apoio de mineiros, baianos e fluminenses, e a classe dominante regional, sempre se posicionando em bloco, a favor da emancipação, com todas as suas frações (OLIVEIRA, 2001, p.147).

A Emancipação da Província ameniza o descontentamento dos liberais, cria uma região obstáculo, frente às supostas tentativas dos movimentos separatistas, e da autonomia política a elite regional e suas “frações”. Após a emancipação, tornam-se claros os objetivos do poder provincial. O primeiro governador da Província, Zacarias Góes de Vasconcellos, juntamente com as elites, almeja para a recente Província, “a emancipação financeira, a *criação de um sistema de estradas*, a instrução pública, [...] e ampliação do mercado de erva-mate e de madeira”. (BALHANA et al, 1969, p.110). Intencionalidades também destacadas pelo historiador Elton Licério R. Machado (2006 p.11), em seu artigo, *Os Presidentes de Província e os discursos de modernidade: um embate entre idéias modernizadoras e cultura tradicional na Província paranaense*,

Dois grandes projetos são esboçados nas falas do presidente Zacarias: o primeiro é com relação às estradas, facilitar as comunicações e o transporte de cargas e pessoas é imprescindível para romper o isolamento curitibano e, por conseguinte, o interior da Província; o segundo projeto é a introdução de imigrantes europeus.

Essas intenções geopolíticas direcionadas para a abertura de caminhos e a respectivamente a ocupação territorial estavam carregadas pelo desejo veemente de tornar efetiva a autonomia paranaense sobre seu território. A criação de um sistema de estradas, a própria emancipação da Província, a ampliação do mercado interno e externo, e mesmo os fatores como o incentivo a colonização e mapeamento do território paranaense, representam o poder provinciano, refletem as intencionalidades da “fração” do bloco do poder paranaense preocupada e voltada para o controle do espaço territorial. Com relação a essa “fração”, leia-se divisão do poder em grupos, onde se vinculavam no século XIX no Paraná, principalmente, ervateiros, subsequentemente, madeireiros, tropeiros e pecuaristas.

No Bloco, no poder regional consideramos a fração ervateira como a fração hegemônica da classe dominante regional. Esta fração será o segmento de maior poder e influência na condução das políticas governamentais da Província do Paraná. O poder da fração dos grandes proprietários ligados ao tropeirismo e pecuária também é muito importante, desafiando em vários momentos a hegemonia da fração ervateira (OLIVEIRA, 2001, p.199).

Diante dos embates e coesões, entre estas “frações” é que se constrói a dinâmica política/econômica da estrutura do poder na recente Província. Sendo, por intermédio destas relações de poder que se direcionam as políticas públicas e obras públicas. Dentre estas, a intenção da construção de uma rota de navegação que alcançasse a Província do Mato Grosso, ou seja, a necessidade de haver caminhos e estradas e a utilização dos rios para se concretizar tal façanha.

A recente formação administrativa da Província do Paraná, adjuntamente constituída dessas “frações” econômicas almeja o progresso, a modernidade, principalmente das suas próprias atividades e em prol das mesmas. Por isso, as intencionalidades se destinam, em primeiro lugar, em efetivar em definitivo o poder político-administrativo da região, conseguida com a emancipação, e, em segundo plano, a programar os caminhos, pois estes proporcionariam a ocupação do território, o fluxo do comércio, a circulação de mercadorias e a exploração da região.

#### 2.4 PRETENSÕES GOVERNAMENTAIS: OS RIOS E OS CAMINHOS

O artigo, *A navegação interior e os usos múltiplos da água*, relata que, a navegação como forma de transporte é uma prática milenar da humanidade, pois desde os primórdios da civilização, tem representado um apoio fundamental para a locomoção dos seres humanos, [...] “através de rios lagos e mares, seja pela vontade de descobrir novas terras, seja para a realização de trocas de bens e produtos, ou até mesmo para se deslocar de um ponto para o outro” (FILHO et AL, 2006, p.78).

Historicamente, as civilizações tanto asiáticas como européias utilizaram-se dos rios como base de edificação de suas sociedades. As sociedades

de regadio, mesopotâmicos, egípcios, indianos, chineses, entre outras, só se constituíram mediante a possibilidade de uso das águas, respectivamente dos rios Tigres e Eufrates, Nilo, Indo, Ganges, Amarelo (Huang-Ho) e Azul (Yang-Tsé). Nas Américas de um modo geral, antes da invasão e colonização europeia, os povos indígenas viviam, e vivem, à beira dos rios, obtendo desses, alimento, água, meio de locomoção, higiene, irrigação, lazer, etc.

Com relação ao Brasil seguiu-se a mesma tendência de outras partes do globo. Além das sociedades indígenas que eram extremamente dependentes dos rios, os europeus utilizaram os rios como caminhos.

[...] no início da ocupação europeia, os primeiros colonizadores subiram o Rio Itanhaém e fundaram vilas. Posteriormente, os bandeirantes adentraram o continente percorrendo os rios São Francisco e Tietê, principalmente. Outros rios, como o Araguaia e o Tocantins, que a partir do século XVIII serviram como vias de acesso para se alcançar as regiões que hoje correspondem ao Estado do Tocantins e ao norte de Goiás, também apresentaram um papel importante no processo de interiorização da colonização portuguesa do Brasil. (FILHO et al , 2006, p.84)

Em se tratando do território atual do Estado do Paraná, os rios também foram uma das formas de ocupação, assim como o uso dos rios São Francisco, Tietê, Araguaia e Tocantins foram essenciais no processo de ocupação, de suas respectivas regiões, os rios paranaenses, também se constituíram em importantes caminhos de acesso aos sertões, por serem caminhos naturalmente abertos, eram as principais portas de entrada, para exploradores, encarregados, naturalistas e engenheiros.

Historicamente, as primeiras as explorações europeias, em território paranaense, foram feitas pelo espanhol Dom Alvar Nuñez Cabeza de Vaca. Considerado o primeiro reconhecimento (1541), por exploradores europeus, de destaque efetuado no interior do território paranaense ao utilizar dos diversos rios. De modo mais específico, o explorador espanhol se utilizou do rio Tibagi, no seu curso superior, próximo a Ponta Grossa, cruzou também o Ivaí e Piquiri e acompanhou o rio Iguaçu até as cataratas (MAACK,1981, p.25-26). Nos anos seguintes, outro espanhol, Ruy Dias Melgarejo, fez os primeiros reconhecimentos do rio Ivaí, levantando um posto de abastecimento em 1576, denominado de Vila Rica do Espírito Santo, na margem sul do Ivaí. Nos anos seguintes, percorreu os rios

Iguaçu, Piquiri Paranapanema e Tibagi, fundando reduções (Figura 2). Posteriormente, mais precisamente em 1628, a mando da coroa portuguesa, Antonio Raposo Tavares transpôs o rio Tibagi e destruí uma após outra as reduções e aldeamentos indígenas (MAACK, 1981, p.38), não só no vale do Tibagi, mais em outros aldeamentos no rio Iguaçu e, principalmente, as reduções jesuíticas de Vila Rica do Espírito Santo, no rio Ivaí e a redução de Guairá as margens do rio Paraná, próxima à foz do rio Piquiri.

Pelas viagens de Cabeza de Vaca, SAnabria e I. Schmidel, assim como pelas expedições militares espanholas sob os comandos de Domingos Martinez de Irala, Rodrigues de Vergar, Riquelnu, Ruy Dias de Melgarejo e pelos jesuítas foi feito o reconhecimento de quase todas a grandes regiões fluviais do norte e oeste do Paraná: do rio Paraná, dos rios Paranapanema e Tibagi, dos rios Ivaí, Corumbataí e dos rios Piquiri e Iguaçu. Mas muito daquilo que os espanhóis haviam reconhecido novamente caiu no olvido durante o século seguinte (MAACK, 1981, p.39).



**Figura 2** – Reduções jesuíticas espanholas de Guairá. Org.: SOUZA, Dreico E. 2010

No século XVI pós destruição das reduções jesuíticas espanholas, as bandeiras paulistas estenderam suas incursões para além sul do Rio Iguaçu. Muito motivadas pelas pretensões de encontrar minerais preciosos em S. Catarina e Rio G. do Sul. No século XVII, outras bandeiras, como as de Manoel de Lemos Conde e as expedições de Salvador Jorge Velho, em 1679 e 1680, mesmo tendo alcançados os rio Iguaçu e Uruguai, pouco contribuíram para o reconhecimento geográfico do Paraná, “muito do conhecimento adquirido pelos espanhóis caíram no esquecimento” (MAACK, 1981, p.39). Até o século XVIII, o território paranaense, com exceção do litoral, como Paranaguá e algumas cidades do segundo planalto, com destaque para Curitiba, permanecem desconhecidas e desocupadas pelos europeus.

Resumindo, pode-se dizer que os bandeirantes do meado do século XVII, até meados do século XVIII, fizeram reconhecimentos principalmente no primeiro e no segundo planaltos, abrindo-os à colônia após os portugueses terem se desprendido da zona litorânea. Os acontecimentos importantes desse período são a fundação de Paranaguá e Curitiba, assim como a descoberta dos campos de Palmas. As relações entre os sistemas fluviais do primeiro e segundo planalto com os rios que percorrem o terceiro planalto, e que haviam sido explorados pelos espanhóis e jesuítas, continuaram desconhecidas (MAACK, 1981, p.45).

Porém, este fato mudaria no século seguinte, quando, diante da necessidade de conter qualquer expansão espanhola, a coroa portuguesa viabilizaria políticas militares direcionadas para a ocupação do território denominado “sertão do Tibagi”, concretizadas nas expedições e explorações do século XVIII, já apresentadas no tópico 2.1 – “Processos históricos e políticos que antecedem a Emancipação. A relação com os índios”. Mesmo depois de efetivada a dominação portuguesa sobre o território paranaense, ainda ocorria, no século XVIII, de maneira incipiente e lenta o controle territorial português no terceiro planalto paranaense. A concretização do controle territorial português no norte e oeste do Paraná ocorreria pela fundação de aldeamentos, vilarejos, comarcas, cidades no século XIX, principalmente com a criação da Província do Paraná.

#### 2.4.1 Aspectos Político-Administrativos: A Carência de Caminhos, o Uso das Hidrovias.

As intencionalidades geopolíticas, apropriações territoriais e interesses econômicos e políticos que envolvem em particular as ações governamentais, pós-emancipação. Dentre estas questões, uma ganha notoriedade pela grandeza, importância e debate que causou ao Império brasileiro e a Província do Paraná. O projeto de construção de um caminho terrestre e fluvial, cortando todo o território paranaense, rumo a Mato Grosso.

Após a emancipação do Paraná os rios assumiram a função de caminhos e permearam com destaque, a pauta e os projetos governamentais. Em determinados pontos da Província, a utilização dos rios como meio de acesso e destino a outra região era o único elo e meio de comunicação. Por isso, recebia freqüentes menções nos relatórios presidenciais do governo, o que a colocava em uma posição de destaque na pauta governamental. Um desses casos, em que o uso dos rios como caminho possuía *status* de fundamental importância ocorria na ligação entre as aldeias São Pedro de Alcântara, a margem esquerda do Tibagi, e Pirapó, a margem esquerda do Paranapanema, onde o modo de contato era efetuado somente pelos rios. A dependência dos caminhos fluviais fez com que o Presidente Mattos, em 1857, apresentasse uma petição para que se construísse uma estrada terrestre, mas como podemos observar, até 1860, esse caminho não havia se concretizado, sendo a via fluvial ainda a única forma de ligação entre os aldeamentos.

É de muita necessidade, e dizem que de poucas despesas, a construção de um caminho, por terra entre as aldeias, de São Pedro e do Pirapó, que se comunicam hoje unicamente por água, consumindo as canoas nesta navegação, às vezes, mais de vinte dias (MATTOS, 1857, p.91).

Sabeis que a única comunicação existente com o aldeamento do Pirapó parte do de São Pedro de Alcântara, e faz-se os pelos rios Paranapanema e Tibagi, na extensão superior a 40 léguas (CARDOSO, 1860, p.58).

Como visto, as intenções da utilização dos rios como caminhos e os projetos de obras efetuadas neste sentido pelo Governo são provenientes,

principalmente, da inexistência de estradas e picadas para o interior da Província. Ainda era muito pouco mapeado todo o território da Província. Desconhecia-se boa parte das características naturais, relevo, clima, vegetação, riqueza hídrica e demais possibilidades, fato que se agravava, quando em questão, estava o terceiro planalto paranaense. A carência de estradas e de uma carta topográfica é relatada nas mensagens do presidente de Rohan.

Não há por hora na Província, uma só via de comunicação que mereça integralmente o nome de *estrada*, porque, ainda mesmo aqueles que se tem executado algumas obras de arte, não passam de trilhos, mais ou menos transitáveis, que longe estão de satisfazer todas as condições da ciência.”

[...]

A falta de uma carta topográfica, que assinale a posição de nossas diversas povoações, suas distancias itinerárias, a direção das estradas que a ligão entre si, os acidentes de terreno, em relação aos melhoramentos de que elas precisam, se vai, de dia em dia, tornando mais sensível (ROHAN, 1856, p. 116-117).

A precariedade de alguns caminhos e em outras partes territoriais, a inexistência de rotas e vias, não permitiam o conhecimento pleno e exato da Província, conseqüentemente, dificultavam o levantamento geográfico. A questão do uso das bacias hidrográficas na Província, portanto, se apresenta como uma das importantes questões geopolíticas a serem resolvidas na recém criada Província.

Essas questões atingiam não só as intencionalidades da Província paranaense, mas encontravam-se diretamente relacionadas às questões imperiais. Pois pelos caminhos, terrestres e fluviais, almejava-se obter o “controle efetivo sobre o território”. De acordo com as observações feitas por Trindade (2009), o Brasil, era também, uma nação recém autônoma, padecia de certa fragilidade estrutural. Necessitava, portanto, concretizar algumas condições para afirma sua soberania.

O mero rompimento com a antiga metrópole não garantia automaticamente a legitimação de suas pretensões à entrada naquele sistema, e o reconhecimento internacional à sua condição de nação soberana demandava algumas tarefas imprescindíveis, tais como a organização de um centro político estável, a instituição de formas mais ou menos canônicas de representação política, a demonstração de homogeneidade cultural, a instituição de uma literatura original, e, particularmente no que nos interessa aqui, um controle efetivo sobre o território (TRINDADE, 2009, p. 2).

A indefinição em relação às partes fronteiriças do Brasil e a recém criada Província paranaense, instigavam a construção de caminhos que percorressem o território nacional e provinciano, que permitissem o “controle efetivo sobre o território” de ambas as entidades.

Portanto, a preocupação com os caminhos foi uma constante. Essa questão é ressaltada por governantes, representantes do poder, e por historiadores, sendo considerada como o principal problema a ser destacado nos primórdios da Província. A respeito disso, da ausência de estradas e caminhos no território paranaense, descreve Martins (1989, p.12):

[...] a sua falta foi talvez o principal entrave ao progresso [...] do Paraná em geral e ao sucesso integral da colonização em particular. [...] a súplica pelas estradas é uma espécie de lugar-comum na história administrativa do Paraná e o clamor ininterrupto que se ouve, em todas as línguas, desde os primeiros dias de sua história provincial.

Diante da precária situação de vias de comunicação, projetos de exploração dos caminhos naturalmente abertos passaram a se apresentar como uma das mais importantes possibilidades para o desenvolvimento das atividades das elites, sendo que em meados do século XIX, os rios foram compreendidos pelos representantes do governo paranaense como a mais rápida forma de solução para a questão dos caminhos estratégicos e de comunicação, mesmo ainda que fosse de forma paliativa. É claro, portanto, que as ações governamentais não se restringiram aos usos dos caminhos hidrográficos. Nos primórdios na Província, a pretensão do uso dos rios como caminhos se destacaram, porém, outras medidas públicas foram tomadas para que o quanto antes se resolvesse a questão da circulação populacional, migratória e de mercadorias pela e da Província do Paraná. Assim, ocorre no mesmo período, também, a viabilização da Estrada do Rio-Negro, caminho utilizado para o comércio de tropas e animais, e a mais conhecida via paranaense, a Estrada da Graciosa. De acordo com as mensagens presidenciais, os melhoramentos que tornam a estrada da Graciosa enquanto estrada de trânsito são exatamente decorrentes do ano de 1854 a 1873.

#### 2.4.2 Estrada para a Província de Mato Grosso: Um Projeto em Construção.

O primeiro presidente da Província, Zacarias Góes de Vasconcelos, enfrentava, algo inusitado e inovador em sua carreira, por ser um baiano, proveniente de Salvador, e mesmo já sendo um homem experiente, havia governado a Província de Piauí de 1845 a 1847, e logo em seguida a Província de Sergipe, até 1849, ainda não havia enfrentado, até então, a difícil questão geográfica-política pela qual passava a capital Curitiba, por não ter fácil acesso ao litoral. Fato que impedia o fácil escoamento da produção, a entrada de migrantes europeus, juntamente com a chegada de produtos das civilizações e regiões mais modernas (WACHOWICZ, 1969, p.325).

Assim, destacava-se a Estrada da Graciosa em importância, pois aproximava Curitiba ao litoral, e ligava a Província com o exterior. Porém, a Graciosa seria incorporada a um projeto ainda maior, a construção de uma via terrestre/fluvial, a qual saindo do litoral paranaense, percorrendo todo o seu interior, teria como destino o Mato Grosso e Paraguai (Figura 3).

Não só presta-se a Graciosa, melhor do que qualquer outra estrada, à facilitar a comunicação de Antonina com a vila de Castro, ponto importantíssimo da Província mas tende aproximar o porto de mar de Antonina a do porto de Jatahy, diminuindo assim as distancias para os objetos que houverem de ser transportados pela via fluvial, que do interior desta Província vai ao Paraguai e Mato-Grosso.

O Governo liga bastante importância a linha de comunicação com o Mato Grosso por esta Província, e debaixo de tal ponto de vista a estrada que oferece uma direção menos tortuosa entre Antonina e Jatahy não pode deixar de merecer seu apoio: a Graciosa acomoda-se a esse plano (VASCONCELOS, 1854, p. 91-92).

A principal porção por via terrestre em importância seria, portanto, a estrada da Graciosa. Em relação à parte fluvial da via, essa é descrita já no primeiro ano de Província, fato que demonstra a urgência que o governo tinha para a concretização de um caminho que transcorresse todo o território paranaense, ligando o litoral às terras mais longínquas, e até mesmo ligando a Província com outras regiões. Nesse primeiro relato, notamos o percurso já pré-estabelecido e os

inigualáveis benefícios provenientes do caminho, que, segundo o Presidente Vasconcelos atingiriam a todos.

O rio Tibagi que se lança no Paranapanema, assim como este no Paraná, oferece como o Ivinhema e o Brillhante de Mato Grosso uma via fluvial, que, a partir do Porto de Jatahy nesta, vai ter ao interior daquela Província, ocasionando despesas incomparavelmente menores do que as que se fazem pela atual via de comunicação, a vista da distância que se em curta e do tempo que se poupo. A não ser pelos rios da Prata, Paraná, e Paraguai, parece não haver mais “prompto” nem mais fácil meio de comunicação para o Mato Grosso do que a indicada via fluvial o que não pode deixar de produzir inigualáveis benefícios a esta Província por motivos que estão ao alcance de todos (VASCONCELOS, 1854, p.76 e 77).



**Figura 3** – Rota para a Província do Mato Grosso – Caminho pelo Rio Tibagi. Org.: SOUZA, Dreico E.,2010.

Assim, os principais e primeiros projetos de caminhos estratégicos em território paranaense foram definidos mediante a possibilidade de utilizar os rios como caminhos. Portanto, os rios assumiram nesse período, não somente a função de caminhos, mas passaram a ter uma conotação de principal via de acesso para o

interior da Província, ligando colônias, apresentando-se como meio de circulação para o ainda restrito comércio entre as vilas e regiões distantes. Foram usados como rotas de exploração de sertanistas e engenheiros. Rotas que passaram a ter utilidade geográfica e cartográfica, pois, a mando dos governadores da recente Província, tornaram-se um poderoso instrumento no mapeamento e (re)conhecimento das longínquas terras. Além do que, os possíveis e inigualáveis benefícios especulados com a construção da via fluvial rumo ao Mato Grosso traria supostamente benfeitorias, progresso, crescimento e desenvolvimento as colônias localizadas às margens do percurso.

Dentro do século XIX, as hidrovias em pretensão passaram a representar o meio capaz de gerar desenvolvimento das atividades comerciais, pois visavam a comunicação e aproximação das colônias e aldeias longínquas, junto ao governo. Apresentaram-se como meio facilitador para o acesso a essas regiões, tornando-se também, um instrumento no processo de catequização dos índios. Geopoliticamente facilitaram o desvendamento geográfico-natural da Província, contribuindo, através das expedições, para a configuração de um mapa cartográfico, o qual demonstraria a delimitação territorial paranaense, permitindo o controle territorial e fomentando a soberania paranaense junto às demais instituições.

Toda essa possibilidade de desenvolvimento extremamente atrativa gerava um deslumbramento dos setores da elite econômica paranaense, que almejava obter vantagens particulares com esse projeto. Rapidamente, divergências e contestações começam aparecer, principalmente, com relação ao percurso do caminho. Começaria assim, um embate que se prolongaria no decorrer dos anos seguintes, ao engajar a instituição provinciana e imperial. Esta disputa pelo percurso resultaria em explorações, levantamentos e estudos por ambas as bacias hidrográficas, rio Tibagi e Ivaí. As inferências, debates e execuções do projeto foram essencialmente estimulados com o início da guerra com o Paraguai, fatores serão apresentados neste próximo tópico: 2.3 – A Guerra, como desígnio para implantação da estrada a Mato Grosso.

## 2.5 A GUERRA COMO DESÍGNIO PARA IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA PARA MATO GROSSO

Em 1864 inicia-se a Guerra do Paraguai e o avanço das tropas paraguaias sobre o controle do presidente Solano Lopez, efetua-se nas fronteiras brasileiras pela Província do Mato Grosso, região esta de difícil acesso para o exército brasileiro, pois havia, no século XIX, uma profunda carência de estradas e picadas que proporcionassem o fácil e rápido acesso na defesa das fronteiras nacionais. Portanto, a partir do ano de 1864 o Império passou a se preocupar com hipóteses e projetos que promovessem o rápido acesso a Mato Grosso, solucionando deficiências. Entre esses projetos propostos no momento de guerra com os paraguaios, encontrava-se um projeto paranaense, o qual mesclava a utilização de vias terrestres e o potencial hidrográfico da região, portanto, sendo incluído entre esses projetos que poderiam solucionar a questão deficitária. A geopolítica imperial demonstrou-se interessadíssima em construir este projeto, cortando o território paranaense, ao se utilizar dos rios, com a finalidade de solucionar o acesso e atingir a Província de Mato Grosso e a fronteira imperial com o Paraguai. As ações do poder imperial, não se limitaram ao mero interesse, mas se concretizaram na participação direta e efetiva na construção deste caminho. A princípio, o império procurou solucionar os dois maiores problemas enfrentados pela Província paranaense, a carência de engenheiros gabaritados para os estudos das bacias hidrográficas de forma científica e a falta de verbas da Província para executar esses levantamentos hídricos, e conseqüentemente, efetuar as obras necessárias.

O envolvimento direto do Império nessa questão só foi possível graças à perspicácia, principalmente, do Presidente da Província, respectivamente do ano de 1865, que retomou o projeto elaborado pelo Barão de Antonina, e o encaminhou como possibilidade de curso a ser construído e viabilizado pelo império para solucionar a questão dos caminhos rumo às fronteiras em conflito.

Para que o projeto de construção da rota em direção a Mato Grosso fosse retomado, elevando-se à categoria de um dos mais importantes projetos do Império no século XIX, deve-se mencionar o trabalho do Presidente André Augusto de Pádua Fleury. O presidente fez em 1º de Dezembro de 1864 uma petição, sensibilizado e motivado, primeiramente, pelo momento de guerra, em um segundo

plano, pelas necessidades provincianas na abertura de caminhos comerciais para o interior da Província, e conseqüentemente, pelo interesse em reconhecer e mensurar as riquezas naturais do território paranaense. Por intermédio dos levantamentos efetuados pelos engenheiros se conheceria de forma mais precisa a geografia paranaense, a questão da navegabilidade dos rios, as potencialidades extrativistas, as riquezas naturais, entre outros fatores. O relato e as justificativas para a efetivação da rota foram assim relatados pelo Presidente Fleury ao apresentar a proposta ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Penetrado destas idéias dirigi ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas o seguinte ofício, que pela importância assunto transcrevo para vosso conhecimento.

Um dos melhoramentos, que a meu ver deve ser empreendido é o esforço da linha de comunicação com a importante Província de Mato Grosso e com as outras vizinhas do centro do Império.

A descida pelo Tibagi pela distância do porto de embarque pelas dificuldades naturais que apresenta, não tem produzido até hoje resultado algum, ignorando-se ainda se seus obstáculos podem ou não ser removidos.

Se, porém, for navegável o Ivaí como um curso de 60 léguas, será ele o complemento da estrada da Graciosa, que, depois de transpor a serra, donde recebe o nome, terá que alongar-se para o poente, tornando-se o tronco do sistema de vias de comunicação da Província. Por isso vou socorrer dos conhecimentos, que existem, para solicitar de V. Ex. providências no sentido de mandar proceder a estudos hidrotécnicos neste rio com o fim de saber se ele presta, ainda que com alguma despesa para a sua canalização, a navegação a vapor ou mesmo a sirga, únicas que nas atuais circunstâncias, podem merecer os esforços do governo" (FLEURY, 1865, p.28).

Imbuído do desejo de viabilizar logo o conhecimento sobre as bacias hidrográficas, e de executar essa rota de ligação com destino a Mato Grosso, o Presidente da Província, utiliza-se de algumas justificativas e razões para que se façam, o quanto antes, os levantamentos e estudos e para a concretização da rota. Uma destas justificativas está relacionada a finanças imperiais destinadas na construção da Estrada da Graciosa. Pois, para o Presidente Fleury, os custos com essa estrada, tanto da Província, quanto do império, que não foram poucos, já visavam a ligação dessa estrada com as "confederações da Argentina e Paraguai", segundo o presidente, a Graciosa seria o caminho interno mais direto a essas regiões.

Vós todos conheceis os incessantes e fatigáveis esforços, os imensos sacrifícios despendidos já pelos governos provinciais e já pelo geral, para a construção da estrada da Graciosa, que foi julgada preferível as do Itupava e do Arraial. Ela não era meramente uma comunicação provincial, senão o caminho interno e mais direto as repúblicas vizinhas da Confederação Argentina e do Paraguai, e para a Província do Mato Grosso, que não teria sido invadida tão facilmente, se os ensaios e explorações indicadas pelo Exm. Barão de Antonina tivessem sido seriamente estudados, levando-se a efeito ou levantando-se a mão de uma vez de um projeto que há 20 anos dorme em verdadeiros paliativos (FLEURY, 1865, p. 29).

O Barão de Antonina, como já mencionado e citado neste relato, realizou umas das primeiras explorações sobre o rio Tibagi, que se tem noticia. Em meados da década de 1840, período em que ainda este território pertencia a Província de São Paulo, ele idealizou e navegou o rio Tibagi rumo a Mato Grosso, descobrindo os obstáculos do rio, seu potencial hídrico, quedas, criando colônias, realizando interlocuções com grupos indígenas e fundando aldeamentos (WISSENBACH, 1995). Por isso, suas explorações são citadas pelo Presidente Fleury, e criticados são todos aqueles que deixaram cair no esquecimento o projeto idealizado pelo Barão.

Outra justificativa para a efetivação desse percurso remete-se a aproximação das regiões consideradas pelo presidente como o “centro do império”, referindo-se ao Paraná, e a suposta ligação com a mais longínqua Província, a do Mato Grosso. Além desta questão, há menção ainda dos benefícios econômicos que a rota caso efetivada, proporcionaria e promoveria as duas regiões.

Sem dúvida que semelhante navegação não só aproximará o centro do Império a sua Província mais remota, estabelecendo com ela uma comunicação interna, como desenvolverá as relações do comercio entre estas e as de Mato Grosso, S. Paulo, Goiás e Minas Gerais (FLEURY, 1865, p.30).

Ao citar constantemente a Província do Mato Grosso como sendo a mais remota, longínqua, sujeita facilmente a invasões, o Presidente Fleury, aproveitava-se das circunstâncias momentâneas, indiretamente apontando a insegurança territorial do Mato Grosso. Sua fragilidade fronteiriça que foram comprovadas pela invasão de Solano Lopes em território do Mato Grosso, simultaneamente apresentava a solução para a questão, a construção do caminho pelo interior do Paraná, utilizando a navegação dos rios.

Esse projeto vislumbrado e cogitado pelo Presidente Fleury em 1865 é o percurso que recentemente havia sido utilizado pelo Barão de Antonina, precisamente, 25 anos anteriormente, para ocupar as regiões próximas ao vale do Paranapanema em 1840. Tal percurso fora também utilizado, décadas atrás, pelas explorações militares do século XVIII, através das ordens expressas do rei D. José I, Portugal, por intermédio de Morgado de Mateus, o qual ficou incumbido de explorar a região denominada na época de “sertão do Tibagi”, pelos sistemas dos rios ali dispostos. Esse projeto que veremos a seguir é um dos importantes ramais da FERROESTE, atual projeto ferroviário do governo do Paraná.

## 2.6 A GEOPOLÍTICA PROVINCIAL E IMPERIAL APLICADA NA EFETIVAÇÃO DO PROJETO.

Tendo em vista a dinâmica hídrica do território paranaense, duas possibilidades apresentam-se, para a construção de uma rota de navegação para A Província de Mato Grosso, uma pelo Tibagi (Figura 03) e outra pelo Ivaí (Figura 04). As duas teriam como percurso ou ponto de saída um dos portos, Antonina ou Paranaguá, percorreriam a estrada da Graciosa, Curitiba até chegar em Ponta Grossa, e a partir deste de Curitiba havia uma discussão e indefinição com relação ao restante do percurso. A primeira hipótese valia-se da bacia do rio Tibagi. Teria primeiramente, a construção de uma estrada de rodagem até a colônia do Jataí, onde a partir deste local passaria a se utilizar das águas e da navegabilidade do Tibagi, na seqüência do Paranapanema, e adentrando a Mato Grosso navegar-se-ia o Ivinheima e Miranda. A segunda possibilidade da estrada tinha como diretriz outra bacia, a do rio Ivaí. Construindo uma estrada de rodagem de Ponta Grossa até a Colônia Thereza, começar-se-ia a navegação do rio Ivaí, desaguando-se no Paraná, três barras, para então adentrar-se pelo rio Brilhante e Miranda já pertencente a Mato Grosso (Figura 4).



**Figura 4** – Rota para a Província do Mato Grosso - Caminho pelo Ivaí. Org.: SOUZA, Dreico E., 2010.

Estas eram as duas hipóteses que se apresentam ao Presidente da Província paranaense e para o Império. Destas duas possibilidades é que se desenrolaria um efusivo embate nos anos subseqüentes, resultando em indecisões e indefinições na opção pelo percurso. Ambos os percursos já haviam sido percorridos por alguns sertanistas, administradores e engenheiros. Assim, como Francisco Lopes e Pinto Bandeira, que emitiram suas opiniões a respeito do melhor percurso.

O guia Lopes, depois conhecido herói da Laguna, casado com paranaense, empregado do Barão de Antonina, sustentava com este que a direção geral dos rios Tibagi-Paranapanema para ligar Curitiba ao Sul do Estado de Mato Grosso era o melhor. Pinto Bandeira, em memorial datado em 1857, era de parecer contrário, achando que o Vale do Ivaí era o melhor para esse efeito, podendo-lhe ser aproveitada a navegabilidade (CARNEIRO, 1995, P. 182).

Os relatos como destes personagens foram até usados pelos Presidentes da Província, e até tiveram certa relevância na escolha do percurso, mas os rios ainda careciam de estudos e levantamentos científicos.

De acordo com os documentos oficiais do governo da Província do Paraná, os primeiros relatos efetuados sobre a possibilidade de navegação dos rios, com direção ao Mato Grosso, são de autoria de Gustavo Rumbelsperger e Frederico Hégréville. Os relatos destes encarregados antecedem a autorização do Império. Gustavo Rumbelsperger era administrador da colônia Thereza, portanto, foi incumbido para a exploração e reconhecimento do potencial do rio Ivaí, e Frederico Hégréville, ficou encarregado da exploração da via do Tibagi.

Respectivamente, o primeiro encarregado apresentou aspectos positivos com relação à viabilização da rota para o Mato Grosso pelo rio Ivaí. Assim descreveu o presidente, baseado nas informações de Gustavo Rumbelsperger.

“Segundo informa, tem o rio 76 léguas e 200 braças de comprimento; sendo 38 léguas e 2:450 braças da colônia Thereza até as ruínas da antiga povoação de Vila Rica do Espírito Santo, e 37 léguas e 750 braças desde este ponto até a confluência do Ivaí no Paraná. ... Não será, pois, nenhum paradoxo asseverar desde já que rompido o salto das Bananeiras, teremos na Província do Paraná um rio de 37  $\frac{1}{4}$  léguas navegável por barcos a vapor, cujo o calado não demande mais de 4 palmos de água (FLEURY, 1865, pág.12).

“Nas estações chuvosas poderia percorrer-se todo o curso do rio com mais facilidade, sem, contudo poder dispensar-se de descarregar os veículos nas cachoeiras do Cobre, Fogueiras, Bulha e Bananeiras, e mesmo nestas duas ultimas passa-as por varadouros de fácil transito. Desta parte para baixo nada mais embaraça o trajeto até o Paraná” (FLEURY, 1865, pág.5).

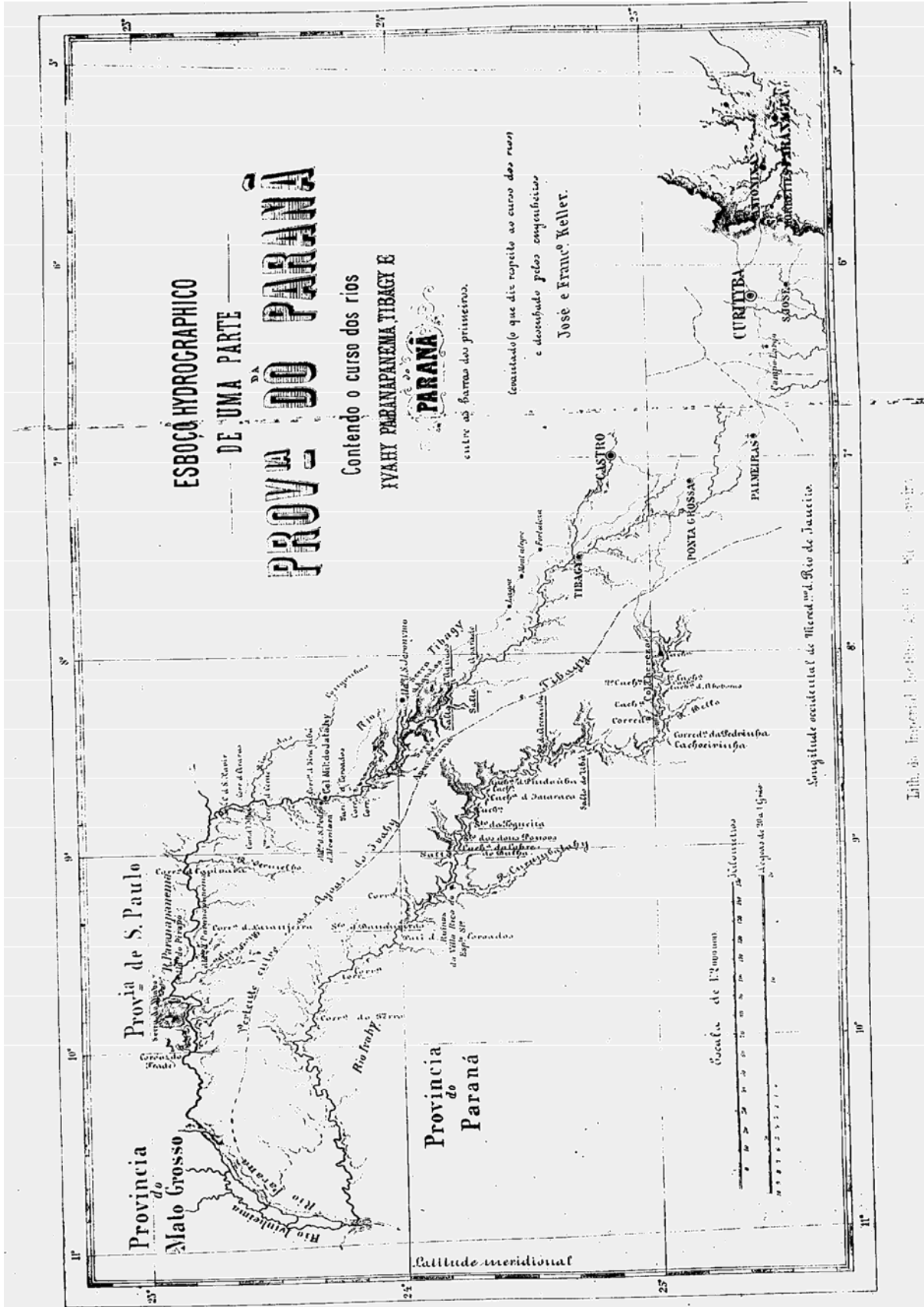


Figura 5 – Explorações dos rios Tibagi e Ivaí no século XIX.  
 Fonte: FLEURY, 1866, Anexo A, Exploração do Tibagi e Paranapanema.

Ao contrário do encarregado do rio Ivaí, o encarregado do Tibagi, Frederico Hégréville, fez um relato descrevendo as dificuldades e obstáculos enfrentados pelo Tibagi e Paranapanema, citando principalmente os problemas sobre enchentes, níveis de água em diversos pontos insatisfatórios, corredeiras, e interrupções de viagem ocasionadas pelas dificuldades. Hégréville não chega a determinar a inviabilidade da rota, mas alerta que esta acarretaria em despesas enormes, conforme o relato presidencial de Fleury:

Grandes enchentes sobrevêm a este rio todos os anos entre os meses de Novembro á Março, e nestas ocasiões o nível das águas eleva-se a 20 palmos de seu estado normal, e segundo me consta já uma vez foi a 33: com estas enchentes a massa das águas toma tal ímpeto que arranca madeiras das margens, e, levando-as pelo leito do rio, torna a navegação perigosa.

(...)

Estas corredeiras, assim como as enchentes a que está sujeito o rio, e que levam consigo madeiras de grandes dimensões, não são obstáculos que impeçam uma navegação a vapor em barcos com o peso até 50 toneladas, mas sim a grande falta de água que existe nos baixios, em cujos lugares o leito do rio é semeado de aluviões e detritos de vegetais, sobressaindo não pequenas pontas de rochas negras numa extensão mui grande comparativamente com a largura normal do rio.

(...)

O viajante surpreendido pela vazante é obrigado ou a interromper sua viagem, ou a descrever uma imensidade de zigzags, e afinal vê se forçado á arrastar seu veiculo por diversas vezes, porque nem um palmo de água de profundidade encontra.

É fora de arte que fazendo-se os trabalho d'arte apropriados à canalização tornar-se-a o Tibagi navegável em todos os tempos, e por barcos carregados de 50 toneladas, mas há na realização desta empresa dificuldades que pela sua natureza pedem despesas enormes, as quais no estado atual não podem ser compensadas pelo comercio que se pode estabelecer entre esta Província e a do Mato Grosso (FLEURY, 1865, p.8).

Diante das informações e dos relatos concedidos por estes dois encarregados, em especial sobre as informações de Frederico Hégréville, o Presidente emite sua frustração e indignação com os estudos apresentados, pois o levantamento dos dois estudos ainda o deixa sem uma opção precisa. A principal preocupação governamental encontra-se na ausência de uma estrada para o interior da Província, que possa corresponder aos interesses geopolíticos do governo e seu bloco econômico. Assim ele descreve seu descontentamento:

Trabalhos imperfeitos como este, prestam pouca utilidade e não deixa de ser dispendiosos.

Se invés de gastarmos improdutivamente e sem plano determinado, tivéssemos em vista estudar e adotar um traçado regular, para a principal via de comunicação, à esta hora o Paraná ofereceria pelo menos uma estrada: mas como V.Ex. reconhece, a Província não possui ainda caminho, que propriamente mereça aquela denominação, e, apesar das explorações de seus rios, não se sabe qual deles poderá ser canalizado e, muito menos, com que sacrifício se obterá melhoramento tão importante tanto para esta, como para a Província de Mato Grosso (FLEURY, 1865, p.13).

A ausência de profissionais, a falta de verbas para se efetuar os estudos sobre as bacias hidrográficas do rio Ivaí, Tibagi e Paranapanema são alguns dos motivos que levaram o Presidente da Província a efetuar uma petição para que se cumprissem logo os estudos sobre estes rios por pessoas profissionais. No mesmo ano de 1865, a petição do Presidente Fleury é aceita, sendo contratados imediatamente os engenheiros e irmãos Jose e Francisco Keller (1865, p.31).

Em vista do art.8 destas instruções e em observância de Aviso da mesma data ordenei aos engenheiros que procedessem no Paraná, acima da embocadura do Ivinheima, e no Paranapanema, até a confluência do Pirapó, à todos estudos hidrotécnicos e geográficos que lhes foram recomendados em relação ao Ivaí, que, se houvessem por conveniente estender o exame e entrar pelo Tibagi, fizessem desembarque no ponto até onde pudessem levar a exploração: se porém fosse bem sucedido na linha do Ivaí, por ele regressassem, procedendo a uma completa sondagem e aos demais exames para reetificação do conhecimento que tivessem adquirido de sua navegabilidade e indicação segura dos meios de transporte (FLEURY, 1865, p. 33 - 34).

Desta forma, começam os levantamentos hídrico-geográficos das bacias do rio Ivaí e Tibagi, (Figura 5) sendo ressaltado, caso a bacia do Ivaí não apresentasse grandes obstáculos, que se retornasse por esse rio, para que começasse o quanto antes as obras para a navegabilidade do mesmo. Pela primeira vez, a Província contava com profissionais capacitados para executar um levantamento hídrico e geográfico dos rios. A princípio, a rota pelo Ivaí recebe o apoio e o interesse do Presidente da Província, pois os investimentos imperiais são quase que exclusivamente direcionados para o levantamento hídrico desta bacia. A via pela bacia do Ivaí apresenta-se quase que certa para executar a ligação com as Províncias e países vizinhos.

Entretanto a descrição dos levantamentos realizados pelos engenheiros José e Francisco Keller, acaba apresentando novamente resultados não tão aguardados pelo governo, pois já era quase como certeza a maior facilidade pelo Ivaí, e o próprio governo possuía uma tendência de que a rota fosse executada pelo rio Ivaí e Colônia Teresa. Em conclusão, os engenheiros relataram e concluíram assim:

Assim, pois, tanto no volume cúbico das águas como até no declive, apresentam o Tibagi e o Paranapanema condições mais favoráveis a canalização, para a navegação de embarcações aladas a sirga, ou a vapor de corrente ou cadeia mergulhada (FLEURY, 1866, p.33).

Os engenheiros ainda apresentam vários dados para confirmação de sua tese, dispondo a distância percorrida por eles em cada uma das vias percorridas (Figura 6).

<b>COMPARANDO AS CONDIÇÕES DAS DUAS VIAS FLUVIAIS</b>			
<b>Rio Ivaí</b>	<b>Léguas</b>	<b>Rio Tibagi/Paranapanema</b>	<b>Léguas</b>
De Ponta Grossa a Colônia Thereza	22	De Ponta Grossa ao Jataí	44
Da Colônia Thereza a Villa Rica	44,87	Do Jataí a barra do Tibagi	12,64
De Villa Rica ao salto das Bananeiras	07,77	Desta barra ao aldeamento de Santo Ignácio	14,76
Do salto a corredeira de Ferro	16,55	De S. Ignácio a Serra do Diabo	07,76
Da corredeira a foz do Ivaí	22,45	Da Serra do Diabo a foz do Paranapanema	13,14
Total do percurso	113,61	Total do percurso	92, 30

**Figura 6** – Comparações das condições hídricas entre o rio Ivaí e Tibagi. Org. SOUZA, Dreico E., 2010.

Por fim, o trabalho de levantamento realizado pelos irmãos Keller é conciso em afirmar:

Portanto, em contrario do que faziam supor os mapas da Província, o traço pelo Ivaí é mais comprido 21,31 léguas do que o do Tibagi e Paranapanema (FLEURY, 1866, p.33).

Portanto, ano de 1866 encontra-se um relatório completo dos estudos de navegação pelos irmãos Keller, em relação às bacias do Ivaí, parte do Paraná, Tibagi e Paranapanema. Os engenheiros descreveram minuciosamente a questões sobre a formação geológica, vegetativa e climática do vale do Ivaí, Tibagi e Paranapanema. Nos relatórios é possível encontrar medições hidrográficas; meios de remover obstáculos à navegação; orçamento para a canalização da bacia estudada; fundação para a canalização; fundação de estações para a navegação; aldeamentos, e estabelecimentos agrícolas; cálculos de fretes para a navegação depois de canalizado o rio e, por último, estudos sobre a comunicação por terra até a determinada colônia a ser preferida (Fleury, 1866, p. 1, Anexo A). Deste relatório podemos averiguar a importância das vias fluviais para a geopolítica governamental.

A análise dos engenheiros não se resumiu as questões hídricas, ou as comparações entre as vias fluviais do Ivaí e do Tibagi, mas também, demonstraram os interesses geopolíticos do governo. Além do cálculo do comprimento do percurso fluvial, houve análises sobre as despesas necessárias para a sua construção, os fretes a pagar em cada uma, o clima e a qualidade dos terrenos percorridos e o número e a importância das povoações, inúmeras questões, todas elas envoltas diretamente com os interesses governamentais, relacionados às possibilidades de desenvolvimento para a Província, a garantia de vinda e consequentemente, maior disponibilidade de mão-de-obra e ocupação do território, tendo como reflexos futuros, maior produtividade, circulação de mercadorias e arrecadação de impostos. No quesito número e importância das populações, o vale do Tibagi, em 1866, também se destacava, em comparação, ao vale do Ivaí, recebendo menção o contingente populacional que a via fluvial abarcaria.

No vale do Ivaí existe apenas a colônia Thereza com 342 habitantes, e poucos índios, em quanto nos dos Tibagi e Paranapanema, afora a pequena, na produtiva freguesia daquele nome, acham-se os aldeamentos de S.Jerônimo, S. Pedro de Alcântara e Santo Ignácio,

a colônia militar do Jataí, e algumas estâncias banhadas pelo primeiro destes dois rios, que apresentam uma população de mais de 3800 almas, compreendidos os índios das tribos Guarany e Cayoá, de que se podem fazer excelentes canoeiros e bons operários (FLEURY, 1866, Anexo A, Exploração do Tibagi e Paranapanema p. 25).

Apesar da autonomia concedida a esses engenheiros, sendo sua função, por excelência, realizar um levantamento hídrico e geográfico dos rios, atentos aos fatores econômico-políticos em torno da questão, estes não deixaram de apresentar os interesses primordiais do governo com a utilização dos rios. Assim, José e Francisco Keller apresentaram algumas outras vantagens que o governo teria com implementação das vias fluviais. Entre elas, o estabelecimento de uma linha de correios, com novas agências, a exploração de rios tributários e a utilização da via fluvial como facilitador no processo de incorporação religiosa. Por intermédio e interesse na catequese demonstram-se as intencionalidades almejadas pelos colonizadores com os índios, e as funções que os mesmos poderiam exercer e ter dentro da lógica de trabalho do europeu.

Sobre outras vantagens, que se oferecem ao considerar o melhoramento proposto, tenho por muito atendível o estabelecimento de uma nova linha de correios com agências do Jataí, na Serra do Diabo, em Santa Rosalinda, Nioac e Miranda (FLEURY, 1866, Anexo A, p. 4).

Servirá ainda à exploração dos principais tributários do Paraná, o rio Pardo, rio Grande, Mogi-Guaçú, Parahyba e Corumbá, sendo conveniente estudar os meios de remover a cachoeira de Jupia e o grande salto do Urubu-punga, que fecha atualmente o Paraná as povoações de Minas Gerais e Goiás.

Servirá, finalmente, a catequese de numerosas hordas de indígenas, que povoam os sertões do interior; empregando-os, para o futuro, no serviço de navegação, ao qual facilmente se habituam (Fleury, 1866, Anexo B, p. 4 - 5).

Além dessas vantagens, o Presidente Fleury, visualiza outros benefícios com a navegação e utilização dos rios com caminhos. A exploração dos rios para o interior da Província permitiria e auxiliaria na confecção de um mapa cartográfico da Província. Os dados e as plantas levantadas pelos engenheiros, já ofereciam um suporte na constituição de uma carta geográfica, para o Presidente,

ainda que incompleto e incorreto, era o “primeiro passo” para as futuras correções, até que se conclua um mapa com precisão.

Não temos uma carta geográfica.

Desconhecida e compreendendo vastos sertões, a antiga 5<sup>o</sup> comarca de São Paulo figura, ainda hoje, nos seus mapas, e é aqui que se estuda a geografia do Paraná.

A carta de corografica de J. H. Elliot, citada todos os dias, não satisfaz a necessidade.

Existem, porém, alguns estudos podem ser corrigidos. Assim os dos vales Ivaí, Alto Paraná, Paranapanema e Tibagi, cujas plantas acabam de ser levantadas, são sobre outros, dados que devem ser aproveitados.

Convém autoriseis a presidência a contratar com os Engenheiros Keller, ou com outros que ofereçam melhores condições, o levantamento do mapa da Província, encarregando-se eles de mandar litografá-lo na Europa.

Bem sei que será um trabalho incompleto, mas ficará dado o primeiro passo e estabelecida a base para as futuras correções (FLEURY, 1866, p.61).

Dentro das conjunturas de importâncias assumidas pelos rios e no interstício da escolha do percurso entre a bacia do Ivaí e a bacia do Tibagi, dois comentários presidências chamam a atenção. O Primeiro deles, ainda do Presidente Fleury, ressalta a importância da via fluvial diante da crítica daqueles que consideram sem funcionalidade a via, caso a guerra chegasse ao seu final.

Há por ventura quem suponha que arrasada Humaitá, desmontadas as barreiras políticas do Paraguai levantará nas barrancas deste rio, e franqueada sua navegação as nações do mundo, a ligação interna com o Mato Grosso tornar-se-á necessidade que desapareceu.

Não penso como estes.

A posição especial daquela Província fronteira, cujas relações com o centro do Império se mantêm por entre três Estados estrangeiros, ciosos da grandeza do Brasil, aconselha o levantamento de uma via de comunicação interior e direta (FLEURY, 1866, p.34).

Já o segundo comentário, efetuado pelo sucessor do Presidente Fleury, o Presidente Burlamaque, no relatório de 1867, enaltece a função comercial da navegação, e a relação íntima, que a navegação e o comércio assumiram no contexto do século XIX, para o Paraná.

Depois de haver descrito o comercio da Província, passo a tratar de sua navegação. São assuntos correlativos, que se prendem um ao outro na ordem das idéias, tão intimamente, como o são no

desenvolvimento prático. Sem o comercio a navegação seria quase inútil. Sem a navegação, o comercio giraria em um circulo demasiadamente acanhado (BURLAMAQUE, 1867, p.55).

Esta perspectiva comercial demonstra a constituição do governo típico das oligarquias regionais brasileiras, de um governo criado e construído para si, visando à prosperidade de suas atividades comerciais, visualizando o território enquanto recurso e não como abrigo. Os esforços políticos provincianos atrelados ao discurso e intencionalidades geopolíticas levados ao Império no contexto da guerra com o Paraguai, em transformar os rios enquanto caminhos tinham como finalidade o desenvolvimento econômico de uma região ainda muito pouco explorada pela Província. Neste período, as frações da elite depositam todas as suas expectativas de expansão e atuação econômica na navegação. Por isso mesmo, a preocupação em viabilizar o quanto antes à navegação, em realizar levantamentos, enviar encarregados, contratar engenheiros, analisar relatórios geográficos e fluviais e dispor de tempo administrativo ao fazer petições aos cofres do governo imperial e concretizar o quanto antes a obra de navegação rumo ao Mato Grosso, pois a ausência de caminhos fluviais restringia a atuação comercial dos mesmos, limitava a ocupação territorial e restringia o desenvolvimento econômico da recente Província.

## 2.7 IMPEDIMENTOS E DIFICULDADES NA EFETIVAÇÃO DO PROJETO DAS HIDROVIAS.

O presidente Burlamaque, no ano de 1867, apresentou as mesmas tendências de seu antecessor, como relação a escolha do percurso, ou seja, efetuar a construção da rota pelo Ivaí. Portanto, a definição em utilizar a navegação era mais do que certa, mas, permanecia indecisa a escolha do percurso. Assim, Burlamaque, opta pela revisão dos estudos dos engenheiros José Keller e Francisco Keller. Mediante os trabalhos do engenheiro, Francisco Antonio Monteiro Tourinho são apresentados novos estudos sobre o percurso do caminho terrestre e fluvial em direção ao Mato Grosso. São questionadas a distância e a metragem calculada, o engenheiro Francisco M. Tourinho justifica que parte da rota terrestre, pelo rio Tibagi, não foram calculadas, fato que diminuiria os custo por esse percurso.

Todo o rio Ivaí, desde a colônia Thereza, até a barra foi perfeitamente medido e estudado, o mesmo, porém, não aconteceu com o Tibagi até a freguesia deste nome (BURLAMAQUE, 1867, Plano de Estudos, p.5).

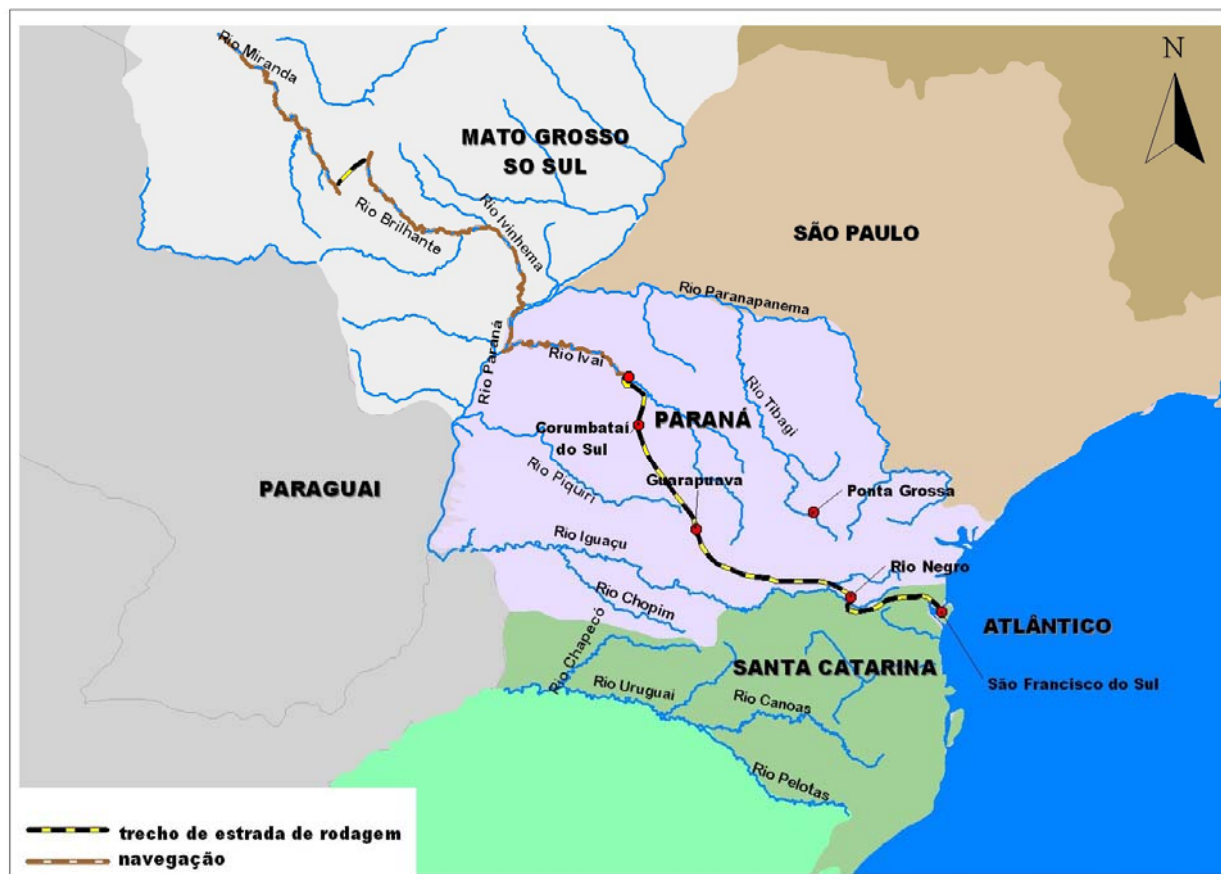
Outra mudança realizada pelo engenheiro Francisco Antônio Monteiro Tourinho foi questionar o ponto de partida da rota. Ao contrário que se estipulava, o engenheiro optou por traçar a rota por Guarapuava ao invés de Ponta Grossa. O engenheiro Francisco A.M. Tourinho além de apresentar a solução para a nova proposta, a justificou, por intermédio dos benefícios econômicos futuros, caso a passagem do percurso se efetivasse por Guarapuava e, conseqüentemente, pelo rio Ivaí.

Fazendo passar a estrada para Mato Grosso pela comarca de Guarapuava tive em consideração o ser ela fronteira, e por isso a mais interessante sob o ponto de vista militar

[...]

No norte, no vale do Ivaí, encontram-se abundantes minas de sal gema capazes de abastecer profusamente toda a Província do Mato Grosso e parte da circunvizinhas. O ferro e o cobre também não são estranhos (BURLAMAQUE, 1867, Plano de Estudos, p. 11-12).

A mais profunda mudança apontada por esse engenheiro, não foi a deslocação do eixo central da rota de Ponta Grossa para Guarapuava, mas alteração do ponto inicial da mesma. Ou seja, excluía a estrada da Graciosa e os portos de Antonina ou Paranaguá, direcionando o ponto de partida para a Província de Santa Catarina, e o porto de São Francisco do Sul (Figura 7). Partindo desse Porto, buscar-se-ia a freguesia do Rio Negro, onde o rio, que dá nome a cidade, proporcionaria navegação, mas necessitar-se-ia ainda da uma linha terrestre até as cabeceiras do Corumbataí, para então, margeando Vila Rica, às margens do rio Ivaí, encontrar o ponto navegável para Mato Grosso (ARAÚJO, 1868, p.19).



**Figura 7** – Rota para a Província do Mato Grosso – II Caminho pelo Ivaí. Org.: SOUZA, Dreico E., 2010.

Apesar das distintas opiniões, diferentes propostas apresentadas e as inúmeras nuances com relação ao percurso recomendado pelos encarregados de exploração como os de Frederico Hégréville, Gustavo Rumbelsperger, até mesmo as considerações do Presidente Fleury e os estudos produzidos pelos engenheiros José e Francisco Keller, e a revisão de proposta feita pelo Presidente Burlamaque, fundamentada nos novos apontamentos designados pelo engenheiro Francisco Antonio Monteiro Tourinho e Antonio Rebouças, a definição do percurso foi concretizada pelas determinações imperiais e o pronunciamento do Ministro da Agricultura, no relatório do Presidente Araújo, em 1868. Neste primeiro pronunciamento do Ministério da Agricultura, ficam claros os objetivos geopolítico-militares, do governo imperial com a construção do caminho, ao definir a passagem do percurso por Guarapuava.

Os graves acontecimentos da presente guerra tornaram tão momentosas estas comunicações, e demonstram como tanta evidencia sua indeclinável necessidade, como caminhos estratégicos e internacionais, que seria grave erro e falta de patriotismo da parte do governo não tratar de realiza-las, terminada a crise atual.

(...)

No projeto proposto, as estradas cortarão o vasto território da comarca de Guarapuava, a mais importante de todas, consideradas sobre qualquer aspecto. (...)

Sua importância política e estratégica fica perfeitamente definida, dizendo-se: a comarca de Guarapuava confina a oeste com a República do Paraguai, e a sudoeste com a confederação Argentina (ARAÚJO, 1868, p.18 a 20).

Nítidas são também, as considerações efetuadas pelo Ministro da Agricultura, publicada na mensagem do Presidente Araújo, ao demonstrar a importância da navegação para a conjuntura geopolítica provinciana, mas também imperial. O Ministro considera o uso dos rios facilitado por serem os caminhos naturalmente dispostos, viavelmente mais econômicos e tendo objetivo definidos, ou seja, destinados para o domínio territorial brasileiro, na região do Prata.

É o caminho mais natural e econômico para a Província de Mato Grosso, de quantos se conhecem pelo sul do Império. A margem do mesmo Paraná, a jusante da grande catadupa, em um ponto, onde se averigua navegabilidade do rio até o Prata e o Oceano permite fundar-se em um porto fluvial que será o empório do comércio de vastas e ricas regiões, e uma estação militar e naval que vigiará as fronteiras paraguaias e correntinas, assegurando-nos o domínio e uso efetivo da navegação do baixo Paraná, até a sua confluência com o rio Paraguai (ARAÚJO, 1868, p.18).

Em 4 de Junho de 1868, após três anos de polêmica, estudos e levantamentos geográficos das bacias, o Império autorizou o procedimento das obras, nomeou uma comissão composta pelos engenheiros, Antonio Pereira Rebouças Filho, como chefe, e Pedro Aloys Sherer e Mauricio Schwars como ajudantes (ABREU, 1868, p.21). Despendeu auxílio financeiro por intermédio do Ministro da Agricultura, sendo escolhido o percurso apontado pelo engenheiro Francisco A.M. Tourinho, partindo de São Francisco do Sul, Santa Catarina, passando por Guarapuava, navegando-se o rio Ivaí. Mas, o entusiasmo das frações do poder e do poder estatal com o início das obras, durou pouco tempo. No ano seguinte, 1869, o presidente Antonio Augusto da Fonseca, informou pela mensagem presidencial do mesmo ano que, diante das dívidas acumuladas pelo Império na

guerra, as quais causaram uma carência profunda de verbas aos cobres imperais, dificilmente disse o presidente: “a rota se efetivará tão cedo” (1869, p.24).

O engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho, presidente da comissão encarregada de efetuar a estrada terrestre juntamente com a rota de navegação, procurou maneiras de sensibilizar o governo imperial, lembrou os benéficos e a magnitude que o Imperador e seus ministros alcançariam com a efetivação da rota.

A linha que se trata com mais essa condição a seu favor acrescento sobre as vantagens políticas, comerciais e estratégicas, que tem recomendado para servir a Mato Grosso de preferência a qualquer outra, não pode deixar de chamar sobre si toda a atenção e o maior empenho do governo imperial no intuito de fazê-la executar. É uma empresa de tanta magnitude e de tanta utilidade tão transcendente de uma via regular para o Mato Grosso pelo próprio território brasileiro, que sua inteira realização pode por si só fazer a glória de uma administração e dar lustre e renome a um reinado por mais que tenha sido fecundo e glorioso” (LEÃO, 1869, Breve Notícia, p.6).

Nem mesmo a exaltação anunciada pelo engenheiro, a qual supostamente traria ao Império vantagens políticas, econômicas e estratégicas, foram suficientes para dinamizar e acelerar o processo de construção da estrada. Nos anos que se sucederam, comprovaram-se as palavras do Presidente Antonio Augusto da Fonseca, quando afirmou que dificilmente a rota se efetivaria tão cedo. Em 1873, tem-se apenas 20 Km concluídos, em 1875, mais três foram acrescentados, em 1876 completam-se 37 km concluídos. As inúmeras despesas para a complementação da estrada, sua macadamização, ou seja, sistema de empedramento da estrada, a dificuldade com manutenção e os problemas com empreiteiras e trabalhadores foram algumas das razões que atravancaram a efetivação da rota.

O receio da paralisação das obras se fez presente nas solicitações do Presidente Lins em 1876, premeditando os fatos vindouros, o presidente considerou um retrocesso para o progresso e um desserviço a imigração da Província à estagnação das obras.

Não cesso de instar com o governo geral para levar a efeito a conclusão destas obras; paralisá-las será estorvar o progresso que vai tendo a Província e afugentar a imigração que tanta predileção vai mostrando pelos belos campos do Paraná (LINS, 1876, p.64).

A inconformidade do Presidente Lins, ficou retratada no ano seguinte, ano em que o governo imperial vetaria definitivamente as verbas destinadas na construção da rota. Diante dos fatos, o Presidente aponta a deliberação imperial como um “golpe mortal” para o progresso da recente Província, e reclama dos direitos adquiridos pelo Paraná.

Ou o governo imperial restrinja a construção da linha, que ele próprio denominou - Estrada do Mato Grosso - apenas a construção das duas seções de que acabo de falar, ou delibere nem levar a efeito a construção destas seções já contratadas, em qualquer destas hipóteses a deliberação será um golpe mortal no progresso nascente da Província.

[...]

A questão de uma via de comunicação para o Mato Grosso, se bem que ainda não bem definitivamente resolvida, tem contudo a sua história, e neste fatos há, que para o Paraná, constituem de alguma sorte, direitos adquiridos (LINS, 1877, p.72).

Os trabalhos tiveram ainda pequena sequência em função das escassas verbas destinadas somente ao término de algumas obras. Mas nada significativo ou que viesse a retomar o ideal da rota, e toda a prosperidade almejada com a mesma. No ano seguinte, 1878, o Presidente da Província Bento de Oliveira Junior, retrata o estado derradeiro em que se encontrava a estrada para Mato Grosso.

Na primeira visita que tive ocasião de fazer a estrada de Mato Grosso verifiquei que nos quarenta (40) kilometros já concluídos os bueiros e valetas estavam completamente entupidos, que o mato ia se apoderando da estrada, e em algumas porções do leito notavam-se já profundas depressões: reconheci a necessidade urgente que havia de manter um serviço regular de conservação para as seções da estrada já entregues a Província, afim de evitar maiores estragos e por ventura a ruína total de tão importante via de comunicação aberta com tanto dispêndio (JUNIOR, 1878, p.26)

A consecução para os objetivos voltados à utilização dos rios como caminhos não se concretizaram. O discurso das hidrovias como um caminho seguro

e de fácil acesso dentro do território paranaense perdia relevância. As menções dos presidentes e engenheiros relatando as vantagens políticas, estratégicas e econômicas que a hidrovía traria perderam seu teor de magnitude. O uso dos caminhos naturalmente abertos como facilitadores da defesa fronteiriça, com a criação de estações militares e navais e as demais vantagens citadas acima perderam força, principalmente, após o fim da Guerra do Paraguai. Os rios continuavam sendo entendidos pelo Governo do Estado, como o grande instrumento propulsor do desenvolvimento econômico da região e o meio facilitador para o povoamento do território. Porém, ao governo faltava autonomia, principalmente econômica para realizar seus anseios e obras, possuindo profundas dependências do Império.

Da mesma forma que a guerra com o Paraguai havia impulsionado o governo provinciano e imperial a realizar levantamentos e estudos da hidrovía, ao projetar-se o percurso, ao cogitarem a construção de base militares, esta tornou-se a principal proposta estratégica de ligação, e futura comercialização, do litoral atlântico do Brasil ao interior da América do Sul. Mas com o fim da guerra e os gastos imperiais a ela relacionados inviabilizavam, ou no mínimo a colocaram, num segundo plano nos interesses políticos e econômicos do império.

No Livro *Paraná na História Militar do Brasil*, de David Carneiro(1995), aparece um breve comentário a respeito deste caminho rumo ao Mato Grosso pelos rios. De acordo com as reflexões do autor, o resultado almejado teria sido alcançado, caso tivesse se aproveitado a navegação do rio Iguaçu e do baixo Paraná: “A expedição de Mato Grosso foi um desastre estratégico, mas teria dado um grande resultado se fosse feita pelo baixo Paraná, e não por Mato Grosso, como aconteceu” (CARNEIRO, 1995, p. 238).

Entretanto, as incessantes intencionalidades das elites, refletidas no discurso governamental de se construir um caminho rumo ao interior da Província não cessariam com esta tentativa frustrada do projeto de caminhos pelos rios. Novos projetos, novos discursos, aparecerem imediatamente. Entre esses projetos, alguns renegam por completo o projeto das hidrovias, aderem a um projeto ferroviário, outros tentaram resgatar o projeto hídrico, alterando novamente o percurso, assim, cogitaram outros rios, mas, o fator ferrovia, viria a se consolidar diante das questões geográficas e hídricas do Estado do Paraná.

Diante da situação pós-fracasso da utilização dos caminhos hídricos, apresentaremos adiante as novas perspectivas adotadas pelo governo na elaboração de caminhos rumo ao interior do Paraná. Esta nova tentativa de integração espacial, como já descrita, adotaria as ferrovias em substituição às hidrovias.

## 2.8 AS FERROVIAS - PERSPECTIVAS AMPLIADAS

No interstício, entre a tentativa de viabilização e a decepção na efetivação da rota por falta de verbas, dificuldades de navegação, escolha do percurso e demais problemas enfrentados com as hidrovias, o governo passou a se debruçar em novas possibilidades de caminhos, objetivando a dinâmica da Província, seus interesses econômicos e ocupacionais. Prontamente, o Governo apresentou, ainda no século XIX, outra hipótese de caminho rumo ao interior da Província. Desejosos de potencializar seus interesses, denominados de “progresso”, de modo ufanista, em 1878, o Presidente, parecia desconhecer o projeto de utilização dos rios, seus caminhos e os benefícios até pouco tempo muito aclamados. No relatório do Presidente Menezes há explicitadamente uma tendência em depositar na ferrovia sua total confiança, como o único instrumento capaz de conduzir o desenvolvimento econômico e demográfico da Província.

A estrada de ferro, [...], única que poderá avassalar os obstáculos apontados e arrastar consigo capitais e trabalho; ela, e só ela, na minha opinião, será o verbo poderoso que resolverá na Província o problema da verdadeira colonização, a espontânea e não oficial, como temos. (MENEZES, 1878, p.5)

Aos poucos, foi crescendo a intencionalidade do governo em utilizar as ferrovias, como principal meio de comunicação entre as longínquas colônias da Província. Mesmo na fase acalorada dos fatos sobre a implantação do caminho pelos rios, o governo já visualizava outras possibilidades. Tanto que em 1871, o governo já havia concedido, por decreto nº.4851 de 22 Dezembro de 1871, ao Barão de Mauá e outros, uma autorização para efetuarem estudos de uma linha férrea

ligando Curitiba à Miranda e utilizando-se, ainda, da linha de navegação dos rios Ivaí, Paraná, Ivinheima, Brilhante e Mondego (LINS, 1876. p.72)

Com relação à afirmação descrita na mensagem presidencial de Menezes em 1878, pode-se averiguar que, além alternância dos caminhos hídricos para os ferroviários, como instrumento de progresso para a Província, há também, algo muito interessante, as semelhanças nos discursos presidenciais ao abordarem a navegabilidade dos rios e agora as ferrovias.

Apesar das formas de comunicação distintas, de períodos históricos ou décadas diferentes, ambas foram discursadas de forma análogas. Isto retrata como os caminhos eram entendidos pela Província do Paraná. Indiscutivelmente eram caracterizados, nas mensagens presidenciais, como projetos estratégicos que trariam exclusivamente, prosperidade para a Província.

Quando se trata nas mensagens presidenciais da efetivação das obras públicas do governo, seja a navegação ou a ferrovia, há quase que sempre, um discurso favorável, são raras as descrições e conotações negativas apresentadas para a execução destes projetos, ou seja, o espaço geográfico natural é descrito raramente como obstáculo ou entrave aos anseios do Governo. Como se a interferência humana no espaço geográfico natural, e a implantação das vontades humanas dependessem apenas da realização dos levantamentos de estudos técnicos e científicos e a intenção pela execução das obras, diante obviamente, da disponibilidade de verbas. O espaço geográfico natural através dos discursos presidenciais está sempre suscetível ao interesses governamentais, no sentido de tábula rasa, a qual aguardaria apenas as ações humanas, estando portanto, passiva as eventualidades casuais dos homens.

Ao tornar irrelevantes os fatores e as características locais do espaço geográfico natural, anula-se também a atuação e a importância destes fatores sobre o território. Conclui-se, este pequeno trecho, com a seguinte afirmação: por se renegar, desde o princípio, os diversos fatores relacionados ao espaço geográfico natural, muito desses projetos não foram concluídos ou viabilizados.

Outras semelhanças são encontradas no discurso sobre as ferrovias, em comparação com as hidrovias. A viabilização das ferrovias é pouco discutida, e o discurso apresentado para esta nova possibilidade, como veremos, estava intimamente atrelada a baixos custos. Este argumento já ressaltado por

outros engenheiros, e por outros governadores anteriormente, era frequentemente utilizado quando se tratava da viabilização dos caminhos pelos rios. Estas descrições relatadas nas mensagens presidências, semelhanças no discurso, preocupação latente com os caminhos, a relação com o território e suas disponibilidades, refletem as intencionalidades geopolíticas da elite paranaense, que por intermédio da instituição governamental regional tenta a todo o momento convencer o Império na realização e concretização de obras.

Estas inúmeras descrições sobre as possibilidades de caminhos fluviais e ferroviários no século XIX com destino a Província de Mato Grosso refletem esta conduta de enaltecer a facilidade de viabilização dos caminhos, e ao mesmo tempo, de omitir os entraves e as dificuldades física-geográficas dispostas no território.

Mesmo depois de exaurida as tentativas de navegação pelo rio Tibagi e Ivaí, a navegação tornou a freqüentar a pauta governamental, agora unificada com a utilização na parte terrestre pelas ferrovias, renasce uma nova possibilidade de caminho para o interior do Paraná e enfim na concretização da estrada Transcontinental, porém, agora o percurso, como mencionadas a seguir pelo Presidente Lins, seria pelo curso do rio Piquiri.

Se assim for, é evidente que uma estrada de ferro de Curitiba a Miranda pelo vale do Piquiri, aproveitando-se as porções não interrompidas da navegação dos rios, exigirá menor número de léguas de construção de via terrestre, e, por conseguinte deverá esta linha custar menos que a do traçado do Lloyd.

“E como o caminho de ferro pelo vale do Piquiri, além de mais vantajoso para as comunicações com o Mato Grosso e de melhor servir ao interesses internos do Império também será o primeiro passo dado pelo Brasil para a estrada transcontinental, já sobre este objeto chamei a atenção do governo imperial, demonstrando a conveniência de uma exploração do rio Piquiri, único da Província que até hoje não foi estudado, e de um reconhecimento minucioso das circunstâncias topográficas e geográficas da extensa catarata das Sete Quedas cuja a margem esquerda nos pertence (LINS, 1876, p.74).

De acordo com este relato, notamos as novas intencionalidades governamentais, ao projetar os novos rumos para a estrada com direção ao Mato Grosso, não mais a imaginando pela bacia do Tibagi ou Ivaí, mas pela bacia do Piquiri, o que de certa forma ainda mantinha viva a ideia de ligar o Paraná ao Mato

Grosso pelos rios. Novamente, sem que ao menos o governo tivesse realizado um reconhecimento minucioso sobre o mesmo, são anunciados comentários a respeito do vale desse rio e das porções navegáveis do mesmo. Esta seria no século XIX, a última tentativa de colocar o Paraná no percurso rumo ao interior da América do Sul e possível ligação com o Pacífico.

Porém, os projetos e expectativas de um caminho que percorra o interior do sul do país, principalmente percorrendo o Paraná, com destino ao Mato Grosso, tendo em vista a ligação com os países vizinhos, esvaíam-se para a substituição da navegação pelos caminhos ferroviários. Notamos no relato do Presidente Lins, a esperança em alcançar a diplomacia com os países vizinhos, através da ferrovia, e promover o caminho pelo território paranaense, conforme citação abaixo.

Facilitando-nos o meio de podermos acudir prontamente a defesa de nossas fronteiras no caos de qualquer invasão por parte da confederação da Argentina, Paraguai e Bolívia, é muito provável que essa via férrea criando intimas relações entre o povo brasileiro e o dessas republicas, amortece ódios tradicionais de raças, dissipe injustas prevenções e nos traga a sincera amizade desses povos, conseguindo-se assim o que até hoje não temos alcançado, não obstante a justiça e generosidade que distinguem a nossa política diplomática” (LINS, 1877, p.76).

As pretensões com a via citada realmente não se concretizam. O governo decreta a formação de uma comissão para análise desse “novo” percurso almejado. Os rios não são mais mencionados ou neles postulada a esperança de ligação do Paraná com as regiões longínquas do Mato Grosso, Paraguai e Bolívia. A partir deste momento, priorizam-se definitivamente as linhas férreas em relação aos caminhos de navegação, principalmente, pois as ferrovias estariam menos sujeitas às intempéries da natureza. As ferrovias passaram a adquirir o *status* de modernidade.

De acordo com os relatos subsequentes, a comissão encarregada para a definição do melhor trajeto rumo a Mato Grosso, ficou sob responsabilidade e orientação do Barão do Rio Branco, ligando Curitiba-PR a Miranda-MT, também tiveram o mesmo fim, realmente não se efetivaram. Assim, as discussões, projetos, e a viabilidade de uma ligação do Atlântico, percorrendo todo o território brasileiro até suas fronteiras com o Paraguai e Bolívia, foram direcionadas para as Províncias

do Rio de Janeiro e São Paulo, cabendo a essas instituições, de maior importância econômica as concessões sobre o melhor trajeto e percurso.

Esta busca em construir um caminho ligando o Atlântico ao Pacífico, como já afirmado se estendeu. Primeiramente, cogitou-se o percurso entre Uberaba, Minas Gerais e Coxim, percurso este que havia sido utilizado pela coluna militar brasileira, nos tempos de guerra contra o Paraguai. Porém, este traçado ausentaria o Estado de São Paulo, privilegiando Minas Gerais e Rio de Janeiro. Sendo, portanto, assim rearticulada a rota, pois era insustentável, por toda representatividade econômica paulista, a idéia de um caminho que não perpassasse por São Paulo. Em 1904, com a criação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e juntamente com o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, subsidiado por paulistas, definiu-se a rota entre Bauru, Estado de São Paulo à Cuiabá, Mato Grosso, denominada de Estrada de Ferro Noroeste. Em 1907, o destino foi novamente alterado, para Corumbá, divisa com a Bolívia. Os rios Paraná e Paraguai, foram os grandes entraves para a concretização da estrada, exigindo grande complexidade de engenharia e tempo para que ficassem prontas. Assim, somente em 1952 a ferrovia chegaria a Corumbá. Sendo esta a alternativa e estrada férrea implantada que sepultaria os anseios governamentais do Paraná, almejados desde 1853 até o início do século XX. Porém, o Estado do Paraná não colocaria uma pedra em definitivo nesta questão e o projeto seria posteriormente retomado, como veremos no próximo item.

## 2.9 DESDOBRAMENTOS DO PROJETO ESTRATÉGICO HIDROVIÁRIO DO SÉCULO XIX

A pretensão pelos caminhos ferroviários não pode ser apontada como única causa responsável pelo abandono da implantação e uso dos caminhos hídricos em território paranaense. As inúmeras dificuldades proporcionadas pelos fatores geográfico-naturais dos rios paranaenses foram preponderantes para o abandono das mesmas, para a substituição por outros meios de comunicação. As características geológicas das bacias hidrográficas paranaenses, em específico, as bacias do rio Tibagi, Ivaí, Piquiri, possuem diversas quedas, saltos e correntezas, os quais se agravavam em períodos de seca. Portanto, o fator natural teve grande

relevância na não efetivação da rota fluvial. Quando era possível contornar tais entraves, as mesmas ficavam limitadas por um outro fator, o fator econômico. Para canalizar as bacias e seus obstáculos demandaria altas somas aos cofres públicos. A falta de verba atrelada às inúmeras dificuldades de navegação propiciaram outro quesito para a não efetivação de um caminho fluvial, a morosidade. A lentidão na execução das obras fez com que se esvaísse a efervescência momentânea, causada pela ausência de estradas para a Província do Mato Grosso durante a guerra com o Paraguai. As necessidades e intencionalidades que o império possuía com o projeto atenuaram-se com o fim da Guerra do Paraguai em 1870. A indecisão, em determinar o quanto antes o percurso, em decorrência dos divergentes interesses político-econômicos, e da ausência dos conhecimentos geográficos dos rios, também acarretou a morosidade.

Em suma, a complexidade e dificuldade em superar os fatores geográfico-naturais do território, a dependência econômica e a indecisão política na definição do percurso geraram morosidade as obras, além do fator tempo, pois, historicamente sua necessidade se fazia, principalmente, enquanto havia a guerra. Estes foram os principais fatores para que os caminhos fluviais rumo ao Mato Grosso caíssem no esquecimento. O contexto temporal torna-se imprescindível nas análises sobre a não efetivação deste caminho. Passada a emergente necessidade imperial em possuir uma via de acesso rápida as fronteiras com o Paraguai, passou também a oportunidade provinciana de concretizar e perpetuar esta obra transcontinental. Há de se lembrar que era o Império e não a Província, em sua grande maioria, a responsável pelas verbas. Perante tais fatores, frequentemente vão ocorrendo interrupções nas obras, até efetivamente se vetar a emissão de verbas por completo, automaticamente decretando seu desfecho.

Na obra *História do Paraná*, o historiador Romário Martins (1952, p.100) afirmou:

De tudo quanto se fez, nesse sentido numa década, ficaram os traçados do engenheiro Willian Loyd, de uma estrada de ferro de Curitiba a Miranda (Mato Grosso), linha mixta de aproveitamento dos rios Ivaí, Paraná, Ivinheima, e Brilhante; do Capitão Cristian Palm, engenheiro sueco, de uma estrada transcontinental, atravessando as Províncias do Paraná e de Mato Grosso à Bolívia e a parte meridional do Peru.

Dos projetos hídricos e das expedições portuguesas ao utilizarem os rios, inicializadas no século XVII, por Morgado de Mateus, dos caminhos abertos e das relações estabelecidas pelo Barão de Antonina, no século XIX, e inúmeros discursos presidenciais, levantamentos, estudos realizados por engenheiros e sertanistas, em termo de caminhos, ficaram não somente os traçados, os projetos ou os relatórios presidências todos eles atrelados à tentativa frustrada de se efetivar o caminho pelo interior da Província paranaense rumo a Província de Mato Grosso e as repúblicas vizinhas.

Muito além de uma tentativa frustrada, o projeto de construção de um caminho fluvial, depois ferroviário, percorrendo o interior e os rios paranaenses retratam a forma como o governo paranaense lidou com o espaço geográfico natural, em específico, com os rios no século XIX, de como a logística dos transportes fizeram parte da pauta do governo provinciano e imperial, de como os homens que detinham o poder entendiam os rios. Os livros e os relatórios de viagens, deixados por sertanistas, engenheiros e encarregados retratam as formas, os tratos, os empecilhos, os prazeres e alegrias, que estes homens mantiveram com as condições fisiográficas da natureza. Os caminhos ainda representaram, mesmo que não concretizados, os primeiros contatos com as sociedades indígenas, promovendo as inter- relações de amistosidade e animosidade entre sociedades e culturas extremamente distintas. O uso dos rios como caminhos auxiliaram os colonizadores, a conhecer o território, formular, ainda que de forma imprecisa, os primeiros mapas cartográficos como atesta o Presidente Fleury, “bem sei que será um trabalho incompleto, mas ficará dado o primeiro passo e estabelecida a base para as futuras correções” (FLEURY, 1866, p.61).

Mesmo que estes caminhos não tenham se concretizado enquanto caminhos oficiais ou caminhos permanentes, no sentido de utilizados até hoje, ou caminhos que alavancaram a economia paranaense, este caminhos foram fundamentais para as primeiras ocupações dos sertões do Paraná, as margens desses rios fundaram inúmeras coloniais, diversos aldeamentos, por hora, foram o único elo entre regiões longínquas. Mesmo com a não concretização da estrada a Mato Grosso, esta passou a ser utilizada pelo governo paranaense como forma de propaganda e referência para a vinda e a formação de colônias. Como mencionadas nos casos a seguir:

“Colônia Orleans, fica situada a 11 km desta cidade nas proximidades da estrada denominada de – Mato Grosso” (LINS, 1877, p.85).

“Colônia D. Augusta, a estrada denominada de – Mato Grosso –, prolongamento da Graciosa, atravessa na distancia de 9 km desta cidade...” (Idem, p.86).

“Colônia Bevierre, Trato presentemente da criação desta colônia para a qual estão sendo medidos excelentes terrenos situados a borda do Campo Comprido e a margem da estrada do Mato Grosso” (idem, p.89).

“Colônia Thomaz Coelho, tem 76 km de estrada que comunica os lotes entre si e a colônia com a capital e estrada do Mato Grosso” (JUNIOR, 1878, p.51).

Por serem os rios caminhos naturalmente abertos, e a principio cogitados como os caminhos de menor custo, por não necessitarem de constantes reparos e manutenções, apresentavam-se como a possibilidade mais viável diante da carência de caminhos e da ainda irrisória estrutura provincial do Paraná no século XIX. Por outro lado, os rios causam também medo e insegurança, pois também estavam sujeitos devastadoras enchentes.

A questão do caminho rumo a Mato Grosso, marcou a política paranaense e esteve entre os principais projetos do governo pós-emancipação de São Paulo. A questão da estrada a Mato Grosso ainda permeou o contexto da guerra do Paraguai, trazendo o Paraná para o contexto nacional e internacional, neste que foi o principal conflito da América do Sul, ao tornar-se o principal projeto de caminho para o Mato Grosso. Mesmo não sendo a rota efetivada, instigou e fomentou a discussão para o império sobre o melhor percurso a Mato Grosso. Assim, como afirma Martins (1952, p.100):

Durante alguns anos as comunicações pelo ocidente paranaense com o Mato Grosso, o Paraguai, a Bolívia e a até com o porto peruano de Islay, no Pacífico, andou preocupando técnicos, estadistas e capitalistas. Em, 1876 estava acesa e fulgurante a discussão do problema, considerado do seu ponto de vista estratégico e econômico.

O projeto de caminho revelou os reais interesses geopolíticos tanto do império como da Província do Paraná. O império analisava a possibilidade mais rápida e de melhor acesso para a defesa de suas fronteiras contra o inimigo e invasor Paraguai. Sendo, portanto, definido pelos próprios presidentes como o caminho de caráter estratégico e internacional, mencionado como a “estação militar

e naval que vigiará as fronteiras paraguaias” (ARAÚJO, 1868, p.18-19- 20). Já a Província entende o caminho como o meio de consolidar sua ocupação, estendendo o poder governamental provincial as regiões desocupadas pelos colonizadores europeus, transferindo ao caminho a responsabilidade de ocupação do norte e oeste do recente território adquirido. Conseqüentemente, com a colonização a Província almejava obter ganhos e promover o desenvolvimento econômico promovidos da abertura do caminho.

Além disto, já se cogitava incorporar outras funcionalidades ao caminho, como a implantação de uma linha de correios, com novas agências e a exploração de rios tributários no processo de incorporação religiosa, ambas as propostas provenientes dos estudos dos engenheiros e irmãos Keller. Tese compartilhada pelo presidente Fleury de 1866, ao afirmar que o caminho “Servirá, finalmente, a catequese de numerosas hordas de indígenas, que povoam os sertões do interior” (FLEURY, 1866, Anexo B, p. 4-5).

Todos estes fatores políticos, estratégicos, econômicos, sociais e demais intencionalidades diretamente relacionados ao caminho demonstram e confirmam as palavras do Presidente Leão de 1869, ao declarar ser o caminho um empreendimento de gigantesca “magnitude” e “de tanta utilidade, que a sua inteira realização traria “a gloria” para qualquer administração (LEÃO, 1869, Breve Noticia, p.6). Talvez por isso, mesmo não se constituindo, este seria apenas o primeiro projeto concreto ao tentar ligar o oceano Atlântico até o oceano Pacífico, interligando o Brasil, pelo Estado do Paraná, aos principais países da América do Sul.

### 3.0 AS FERROVIAS: A POLÍTICA DE CAMINHOS SE ESTENDE AOS SÉCULOS XX E XXI

Com a inviabilidade principalmente econômica e natural na utilização dos rios como caminhos, seria transferida para as ferrovias a função de gerar o desenvolvimento econômico, infra-estrutural e ocupacional das terras paranaenses ainda consideradas devolutas e improdutivas e dinamizar a produção de regiões como a Capital Curitiba.

No Paraná, a primeira estrada de ferro, foi inaugurada em 1885, ao ligar o litoral ao planalto, ou seja, Paranaguá a Curitiba. Estrada de ferro que foi

estendida, por concessão a *Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens*, até os municípios de Ponta Grossa e Rio Negro, respectivamente nos anos de 1894 e 1895 (VARGAS, 2005, p. 77).

Em 1875, Dom Pedro II assinou um decreto autorizando a construção da ferrovia, e o início deu-se cinco anos depois. As obras foram divididas em três seções: Paranaguá-Morretes, Morretes-Roça Nova e Roça Nova-Curitiba, e os trabalhos começaram, simultaneamente, nas três frentes. Quase nove mil trabalhadores fizeram parte da concretização desse “sonho” “ alemães, poloneses, italianos, ingleses “, mas a maioria dos trabalhadores compunha-se de camponeses que habitavam a região. O porto de Paranaguá era o principal destino da produção do Paraná, e a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá teve uma participação importantíssima no escoamento da produção (SEGALLA et al, 2002, p.114).

Já a segunda estrada de ferro construída, apenas passava pelo território paranaense, era a estrada ferro Itararé - São Paulo, a Santa Maria Boca do Monte-Rio Grande do Sul.

Em 1909, o Paraná inaugurava uma estrada de ferro ligando a capital Curitiba ao norte do Estado, precisamente na Cidade de Rio Branco do Sul, em 1925 um trecho entre Cambará no Paraná à Ourinho em São Paulo, a qual seria estendida até Jataizinho, em 1932, Londrina em 1935, Apucarana, em 1942 e Maringá em 1945. Tendo hoje seu ponto terminal, Cianorte, quando ali a estrada chegou em 1972 (VARGAS, 2005, p. 78).

Após um século da primeira intenção do projeto de ligação com os países da América do Sul, Paraguai, Argentina e Bolívia através da Estrada para o Mato Grosso, um projeto semelhante retornaria à pauta da União Federativa e do Estado do Paraná. Mas precisamente, em 1988, a FERROESTE, empresa está de sociedade de economia mista vinculada à Secretaria dos Transportes do Governo do Estado do Paraná, recebia uma concessão da União para que:

[...]o Governo Estadual executasse a ligação Guarapuava – Cascavel (248 quilômetros) e os ramais para Foz do Iguaçu (171 quilômetros), Guaíra (169 quilômetros) e Guaíra - Dourados (270 quilômetros). O objetivo da FERROESTE era interligar a malha ferroviária que atende as regiões norte, sul do Estado e o Porto de Paranaguá com a região oeste e sudoeste paranaense, grandes produtoras de soja e milho, se estendendo de um lado para a tríplice fronteira (Brasil, Argentina e Paraguai) e de outro para Dourados em Mato Grosso do Sul (VARGAS, 2005, p.81).

Os estudos foram realizados e a concessão para a construção da ferrovia foi concedida à FERROESTE por meio do Decreto Presidencial nº 96.913, de 03 de outubro de 1988. O contexto econômico e geopolítico que circunda esta nova tentativa de rota perpassa por outras questões, as quais, obviamente, não eram as mesmas que do século XIX. As intencionalidades como a retomada do projeto, era atender, principalmente, o escoamento de grãos do Paraná. Nos períodos de safra, a demanda desta região era e é muito maior do que a frota de vagões pode atender. Outro objetivo deste projeto de ferrovia era canalizar toda essa produção para o Porto de Paranaguá, consolidando em definitivo a relação produção e escoamento pelo Paraná, atendendo assim ao plano de desenvolvimento e arrecadação tributária do Estado.

A Estrada de Ferro do Paraná Oeste S/A – FERROESTE ficou encarregada pela execução da obra, inicializada em 1991 como a efetivação do trecho entre Guarapuava à Cascavel. O fim das obras, com a conclusão desta parte ocorreu em 1996. Além do término deste trecho foi realizado pelo Governo Estadual, então Governo de Jaime Lerner, o terminal ferroviário de Cascavel.

Porém, e novamente, os elevados custos, a falta de investimento da iniciativa privada, insuficientes recursos das cooperativas para os investimentos necessários atrelados ao não repasse de verbas por parte da União, conforme prometido, fizeram com que o restante do projeto não saísse do papel. Sobre a não execução por completo do projeto. O Governo Estadual se pronunciou alegando que os recursos prometidos pelo Governo Federal não foram repassados. Mais uma vez ficariam adiados os interesses paranaenses de possuir uma via de ligação como os países vizinhos atravessando e desenvolvendo economicamente seu território. De forma agravante e seguindo a tendência neoliberal do governo estatal, as ferrovias acompanharam o processo de privatização como os das rodovias em 1997. O Governo Estadual de Jaime Lerner transferiu de forma total a iniciativa privada e ao mercado o controle sobre as ferrovias do Paraná. Desde modo, o governo público transferia por completo a atuação nas ferrovias ao poder da iniciativa privada.

Esse fato só mudaria após uma década, com o Governo de Requião, quando em 18 de Dezembro de 2006 a FERROESTE é totalmente reintegrada ao governo como um patrimônio do Estado do Paraná.

De acordo como os dados apresentados pelo advogado Samuel Gomes, no ato de sua saída como diretor da Presidência da ferrovia, no dia 13 de

julho de 2010, hoje a FERROESTE é a única operadora ferroviária pública no Brasil. Desde que a empresa retomou sobre total controle para o Estado a ferrovia, completando 3,5 anos, foram transportados 5,3 milhões de toneladas em produtos, aos produtores gerou uma economia com pedágio de R\$74 milhões, ao Estado paranaense promoveu uma receita de R\$ 2,1 milhões de ICMS, no trecho entre Cascavel-Guarapuava, uma cooperativa conseguiu economizar 40% dos custos de transporte, comparados aos rodoviários.

Entre as conquistas apontadas pelo diretor da empresa pública, está a retomada do projeto paranaense de passar por seu território um caminho de ligação com os demais países da América do Sul, ligando o Oceano Atlântico ao Pacífico, ampliando a atual malha ferroviária paranaense (Figura 8). Em 2008, dois anos apenas do retorno do controle ferroviário ao setor público, o Governo reapresentava o projeto de efetivar o caminho pelo território paranaense. Com uma nova roupagem, e um audacioso projeto de ligar o Porto de Paranaguá ao Porto de Antofagasta no Chile, tendo como ramal principal o Estado do Paraná, como ramificações para o Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, atravessando os países do América do Sul, como Paraguai, Argentina, Chile e Bolívia, este último países, pelo ramal Mato Grosso do Sul. Projeto este denominado de Ferrovia Pública da Integração do Sul do Brasil – FERROSUL.

A proposta tornou-se algo efetivo e real, a partir do momento em que o controle estatal sobre a FERROESTE ocorreu e em articulação com o Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul – CODESUL que reúne Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul, motivou-se a construção deste caminho ferroviário que projeta beneficiar os respectivos Estados e países da América do Sul. A proposta estabeleceu os quatro estados brasileiros como proprietários e investidores da FERROSUL e defendeu a expansão dos trilhos da FERROESTE em bitola mista - larga e métrica, para permitir a circulação de trens de passageiros em operação compartilhada com o transporte de cargas. Em 18 de novembro de 2009, foi assinado e estabelecido em Campo Grande, certificada na resolução do CODESUL nº 1.042, pelos governadores de cada estado em parceria como o Banco Regional de Desenvolvimento e Integração, que os mesmo comprometeram-se em instituir grupos de trabalhos para elaborar a criação da FERROSUL. Em 24 de fevereiro de 2010, foi criado o comitê de caráter regional em favor da FERROSUL em Passo Fundo-RS.

Entre os principais objetivos postulados pela própria ferrovia está a redução dos custos logísticos na região do quatro estados, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul, visando promover o desenvolvimento econômico-social e ambiental. Em mensagem nº 025/2010 de 18 de Março de 2010, elaborado pelo Governador Roberto Requião ao Presidente da República, o mesmo apresentou o anteprojeto de Lei da FERROSUL e outros objetivos almejados pela ferrovia, ainda ressaltou a proposta da empresa em prestar com eficiência a gestão ferroviária de forma pública, focada em metas de produção, mas voltada exclusivamente para a redução dos custos de transporte para, com isso, aumentar a renda dos produtores e viabilizar a industrialização do interior. Ainda afirmou que, com a concretização da FERROSUL, esta nova empresa pretende disponibilizar ao Sul do País trens de passageiros, modernos e com velocidades superiores a 120 km/h, como já são encontrados em outros países do mundo, dentre os quais, a Coreia do Sul, China, Austrália, África do Sul e Espanha (PARANÁ, Mensagem nº025/2010 da Casa Civil do Estado do Paraná, 2010).

Conforme decisão do Conselho de Desenvolvimento e Integração Sul - CODESUL, além de ser uma empresa pública, operará com atuação dos quatro estados da região, os quais ficaram responsáveis pelo planejamento logístico e estrutural da ferrovia.

A proposta de unificação ferroviária entre os Estados fortalecerá as regiões do interior do Brasil que são produtoras de alimentos e que não contam com ferrovias, além de melhorar o transporte, a infra-estrutura, integrando os demais modais de transporte do país. "É o caso do sudoeste do Mato Grosso do Sul, do noroeste do Paraná, do sudoeste do Paraná, do oeste de Santa Catarina e do noroeste do Rio Grande do Sul", afirmou Samuel Gomes.

O novo ramal promoverá uma revolução logística. Caso implementado, impulsionará o desenvolvimento econômico e social do Paraná, Mato Grosso do Sul, Paraguai e Santa Catarina e fortalecerá o Porto de Paranaguá como destino natural de uma ampla região interior da América do Sul. A nova ferrovia impulsionará, também, o corredor ferroviário bioceânico entre o Atlântico e o Pacífico, através do Paraná, Paraguai, Norte da Argentina e Chile. Como demonstra a obra *Subsídios à Tomada de Decisão da Escolha da Modalidade para o Planejamento dos Transportes no Estado do Paraná* ao aferir as significativas mudanças que a substituição de um modal, por exemplo: rodoviário por ferroviário,

rodoviário por hidroviário, pode causar ao transporte e a produção de uma região. No caso, o Estado do Paraná.

Os resultados obtidos nesse estudo sinalizaram para o fato de que a matriz de transporte para grãos e farelo de soja no Estado do Paraná pode ser significativamente modificada pelo incremento na utilização do transporte ferroviário. Partindo-se de uma situação efetivamente observada em 1995, quando as ferrovias se responsabilizaram por 35,07% do total transportado dos produtos em apreço, este percentual poderia atingir 44 pontos, somente pela distribuição modal que racionaliza o uso da infra-estrutura de transporte existente (MARTINS; CAIXETA FILHO, 1999, p. 94).

No Paraná, o projeto FERROSUL virou o projeto de Lei nº 127/2010, aprovado por unanimidade, sendo considerado pelos deputados estaduais paranaenses como o mais importante durante a atual legislatura. Assembléia Legislativa de Santa Catarina também aprovou por unanimidade a criação da FERROSUL, com a Lei nº 109/2010. No Rio Grande do Sul a Assembléia legislativa a transformou no Projeto de Lei nº161/2010.

O projeto da FERROSUL não se limitará aos estados do sul do Brasil, mas como já afirmado sua projeção estendesse a atuação nos países da América do Sul. Assim, tendo como presidente, o governador do Estado do Paraná, Roberto Requião, a CODESUL procurou se aproximar e formar uma parceria como a Zona de Integração do Centro Oeste da América do Sul - ZICOSUL, que abrange Províncias da Argentina, Bolívia, Paraguai, Chile e os estados brasileiros do Mato Grosso do Sul e Mato Grosso - a qual foi concretizada com a elaboração de uma Declaração Conjunta registrada através da Carta de Salta, firmado na cidade de Salta, Argentina, em 8 de dezembro de 2009. Este documento, de acordo com Samuel Gomes, afirma o objetivo de ambas às partes em desenvolver o comércio exterior mediante a articulação dos eixos de comunicação, para promover a integração em todos os aspectos e gerar o desenvolvimento econômico-social das regiões integrantes.

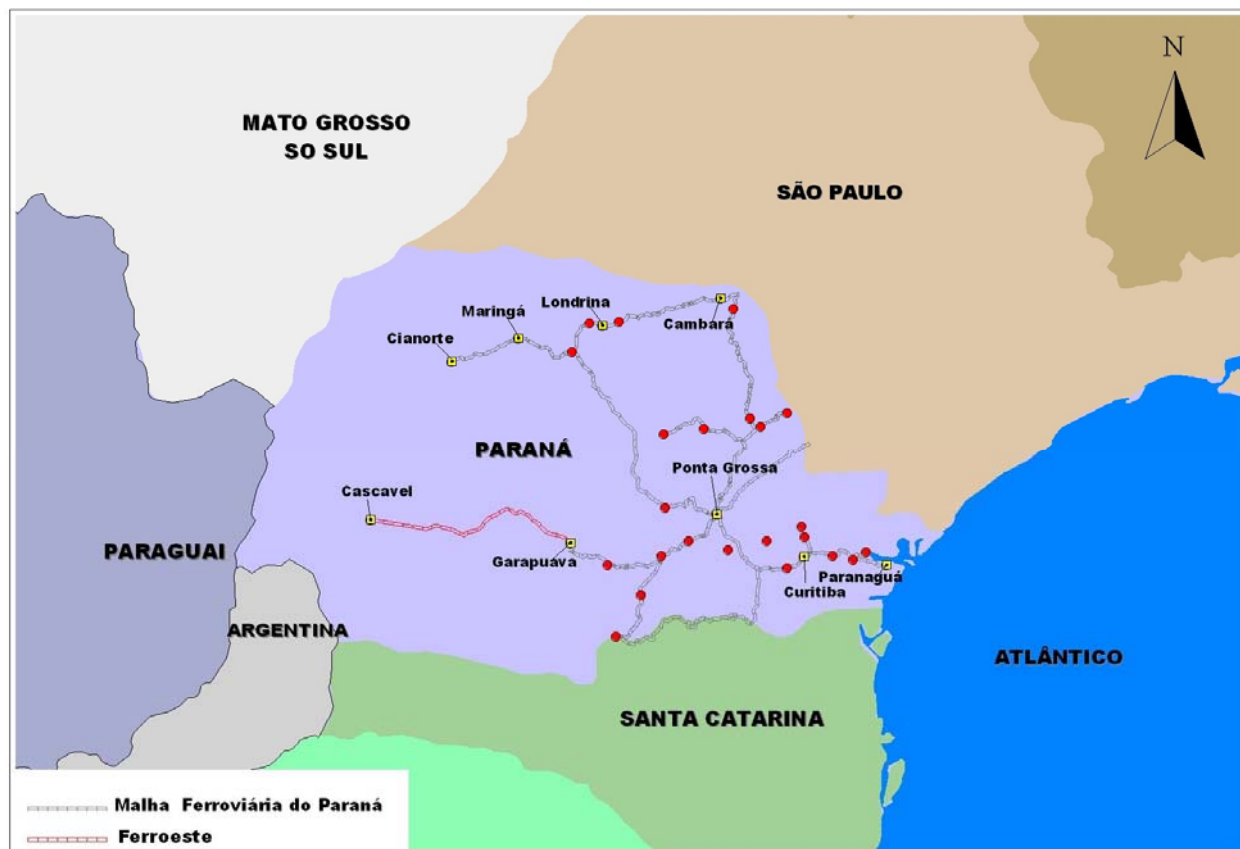
Ainda com relação a este documento de Declaração Conjunta aprovou:

[...] coordenar esforços produtivos, de transporte e distribuição, para otimizar a capacidade de produção, especialmente através dos eixos de integração que unem os Oceanos Atlântico e Pacífico,

aproveitando os portos das regiões do Chile e do Brasil para conduzi-las aos mercados internacionais, canalizando e facilitando os intercâmbios comerciais” (PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes – SETR, 2010).

Portanto, a FERROESTE, estatal paranaense, se dispõe a adentrar a um projeto de integração e desenvolvimento nacional e sul-americano. O Brasil externou estes interesses em Assunção quando o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva assumiu o compromisso internacional com o Presidente paraguaio Nicanor Duarte Frutos, compromissos que foram ratificados pelo seu sucessor, o Presidente Fernando Lugo. O acordo foi firmado em Buenos Aires, pela Declaração da Casa Rosada, entre os presidentes do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, ao se comprometerem em construir os trechos necessários a completar a ligação ferroviária entre os portos do Sul do Oceano Atlântico e os portos de Antofagasta e Mejillones del Sur chilenos no Pacífico. O compromisso foi expresso no plano administrativo federal através do Aviso Interministerial nº 002/MT/MRE/MP, firmado entre os Ministros dos Transportes Planejamento e das Relações Exteriores.

O percurso e os ramais da FERROSUL estipulados atingem aproximadamente 2.600 quilômetros de ferrovia, como estimava de gasto de até 6 milhões. Os trechos e a quilometragem são respectivamente: Paranaguá (PR)-Guarapuava (PR), 365 km, Guarapuava (PR)-Cascavel (PR), de 250 km; Cascavel-Foz do Iguaçu (PR), de 170 km; Cascavel (PR)- Maracaju (MS), de 500 km; Chapecó (SC)- Rio Grande (RS), de 600 km; Dionísio Cerqueira (SC)-Itajaí(SC), com 550 km. (POPOV, 2010). A FERROESTE terá ramais em Mato Grosso do Sul, nas cidades de Mundo Novo, Dourados e Maracaju, partindo de Guairá e Cascavel no Paraná (figura 9). A ligação como o Paraguai ocorrerá de acordo com o seguinte traçado: Cascavel, Foz do Iguaçu e adentraria o Puerto Presidente Franco-Paraguai. Do Paraná em direção a Santa Catarina o percurso foi estipulado de Laranjeiras do Sul(PR), que ficará entre Cascavel e Guarapuava até Chapecó(SC).



**Figura 8** – Malha Ferroviária do Paraná.(Org): SOUZA, Dreico E.,2010

O trecho assinalado em vermelho, entre Guarapuava-Cascavel é o trecho hoje controlado pela FERROESTE. O restante das ferrovias, são de controle da ALL- América Latina Logística. No sentido norte-leste, entre Cianorte - Cambará os trilhos fazem ligação como São Paulo, no sentido Norte- Sul, encontram-se as linhas com direção a Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

A Estrada de Ferro Paraná Oeste – FERROESTE opera o trecho ferroviário de 248,6 km de extensão entre Cascavel, no oeste do Estado, a Guarapuava, na região central do Paraná. Já a ALL - América Latina Logística recebeu, por meio de licitação, concessão para prestar o serviço público de transporte ferroviário de cargas nas malhas Sul (PR, SC, RS), somando um total de 2.100 Km de malha ferroviária (PELT 2020, 2010). Somente a criação trecho Paranaguá-Guarapuava (Figura 9) proporcionará um escoamento e transporte de mais de 6 milhões de toneladas.



**Figura 9** – Distância dos ramais ferroviários - Proposta de trecho entre Paranaguá-Guarapuava.

Fonte: <http://www.parana-online.com.br/editoria/economia/news/506200>.

A expansão rumo ao Paraguai, (Figura 10) proposta de trecho de Cascavel para Foz do Iguaçu, promoverá, além da possibilidade de criar um importante elo de comunicação com o Paraguai, servirá de alternativa para o escoamento da produção agrícola daquele país pelo Porto de Paranaguá. De acordo com o próprio Governo do Estado:

A ligação de Cascavel a Foz do Iguaçu e Paraguai, trecho no qual a FERROESTE investiu mais de R\$ 10 milhões no projeto executivo de engenharia, dotará aquele país de uma ligação ferroviária com os portos do Sul, o que é absolutamente fundamental para o seu desenvolvimento. Atualmente, o Paraguai produz 6 milhões de toneladas de soja, 2 milhões de toneladas de milho, 800 mil toneladas de trigo e está iniciando produção de cana-de-açúcar para a produção de açúcar e de etanol. Desnecessário dizer que o desenvolvimento do Paraguai é do interesse do Brasil e da América do Sul. (PARANÁ. Mensagem nº025/2010 Da Casa Civil, 2010)



**Figura 10** – Proposta do trecho Cascavel- Foz do Iguaçu. Fonte: PELT 2020 – Plano de Logísticas e Transporte do Paraná.

Caso o projeto se concretize e saia do papel, haverá um enorme acréscimo no volume de produção que gerará ao porto de Paranaguá e demais porto da região do sul país, pois a integração proporcionará um maior escoamento da produção da América Latina e dos países envolvidos e beneficiários da FERROSUL. Portanto, o papel do Porto de Paranaguá e demais portos do sul, será fundamental dentro do processo de concretização deste caminho bi-oceânico.

Desse modo, foi realizado um trabalho de campo, com a colaboração da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA. Esta pesquisa de campo visou compreender o processo de expansão apresentado pelo governo do Paraná e a logística infra-estrutural adota pelo Porto de Paranaguá, diante do projeto de expansão ferroviária. Prestativamente, o responsável pelas Relações Públicas e Chefe da Divisão Comercial do Porto de Paranaguá, o Engenheiro Alexandre Basto Freire Coelho, demonstrou a logística de infra-estrutura portuária a partir das metas de crescimento das linhas ferroviárias estabelecidas pelo governo paranaense, que automaticamente proporcionaram um maior escoamento de produtos pelo Porto de Paranaguá.

Entre as diversas questões respondidas e apresentadas, o engenheiro entrevistado destacou a exigência de maior rotatividade entre os navios, a necessidade de maior agilidade no processo de deslocação dos produtos dos trens para os navios e o projeto em trâmite para a ampliação portuária. Algumas informações e fontes documentais como, mapas, áreas de influência do Porto, principais corredores de exportação são encontrados também no site da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

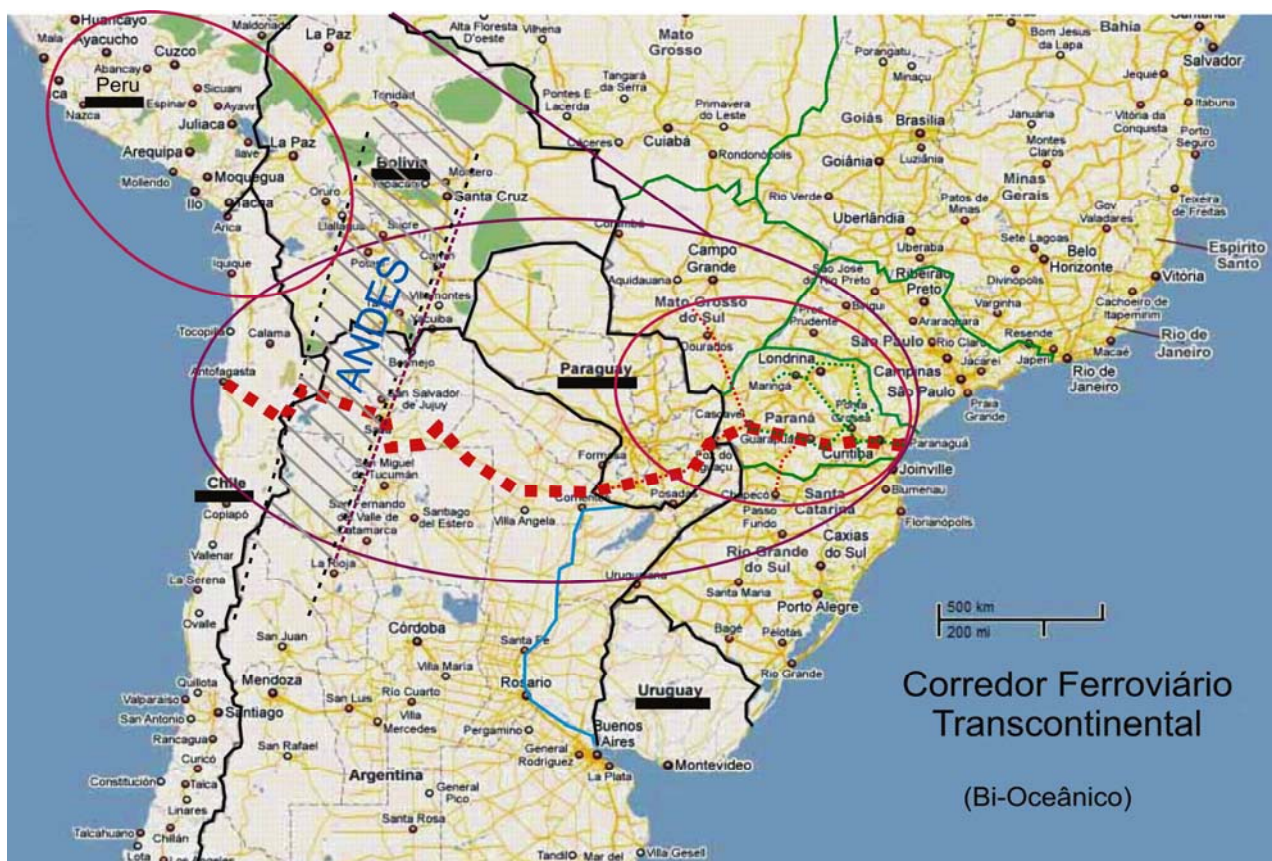
Um desses mapas fornecidos (Figura 11) pelo o engenheiro Alexandre Bastos Freire Coelho facilita a visualização e localização do que pretende o projeto paranaense. Demonstra o percurso estabelecido para conectar o Oceano Atlântico ao Pacífico, além de demonstrar a abrangência e expansão econômica que o Paraná irá ter com a efetivação do caminho.

A mais importante informação do mapa é o traçado da linha ferroviária planejado. De Paranaguá pretendesse passando por todo o território paranaense, percorrendo as cidades de Curitiba, Guarapuava, Cascavel e Foz do Iguaçu, adentrar ao sul do Paraguai e norte da Argentina, atravessando o principal obstáculo fisiográfico, os Andes, desembocar no Chile e por fim, no litoral Pacífico no Porto de Antofagasta. Ainda no mapa, Notamos o início das duas ramificações da FERROSUL. Uma em direção norte, Mato Grosso do Sul, passando pela cidade de Dourados, e a outra em direção sul a Santa Catarina e Rio Grande do Sul, tendo como referência a cidade de Chapecó.

Ainda se destaca no mapa, três marcações elípticas em vermelho. A primeira delas demarcada sobre o Estado do Paraná, atingindo o sul do Estado de São Paulo e Mato Grosso do Sul, boa parte do território paraguaio e norte de Santa Catarina. Esta marcação apresenta a expansão e influencia que o Porto de Paranaguá e conseqüentemente o Paraná terá com essas ramificações ferroviárias. A maior das três elipses retrata a principal área de expansão almejada e a interação do Paraná com os países do Paraguai, Argentina, Chile e até Peru. Pode-se notar dentro deste círculo anotações sobre a faixa geográfica dos Andes. Isto se deve, ao fato de ser a parte mais dificultosa de todo o traçado, em decorrência das características geográfico-naturais do Andes. De acordo com o engenheiro da APPA, há uma ferrovia já utilizada, porém, a mesma permite apenas a composição de 10 a 12 vagões, o que a torna, com relação a sua travessia, muito dispendiosa. No entanto, caso o melhoramento dessa porção não venha a se concretizar,

teríamos que desprezar a parte chilena e peruana, ou seja, a parte da elipse para o setor leste dos Andes, mesmo excluindo a parte peruana, o restante da porção irá gerar uma área de influência cerca de 4 vezes maior do que a atual.

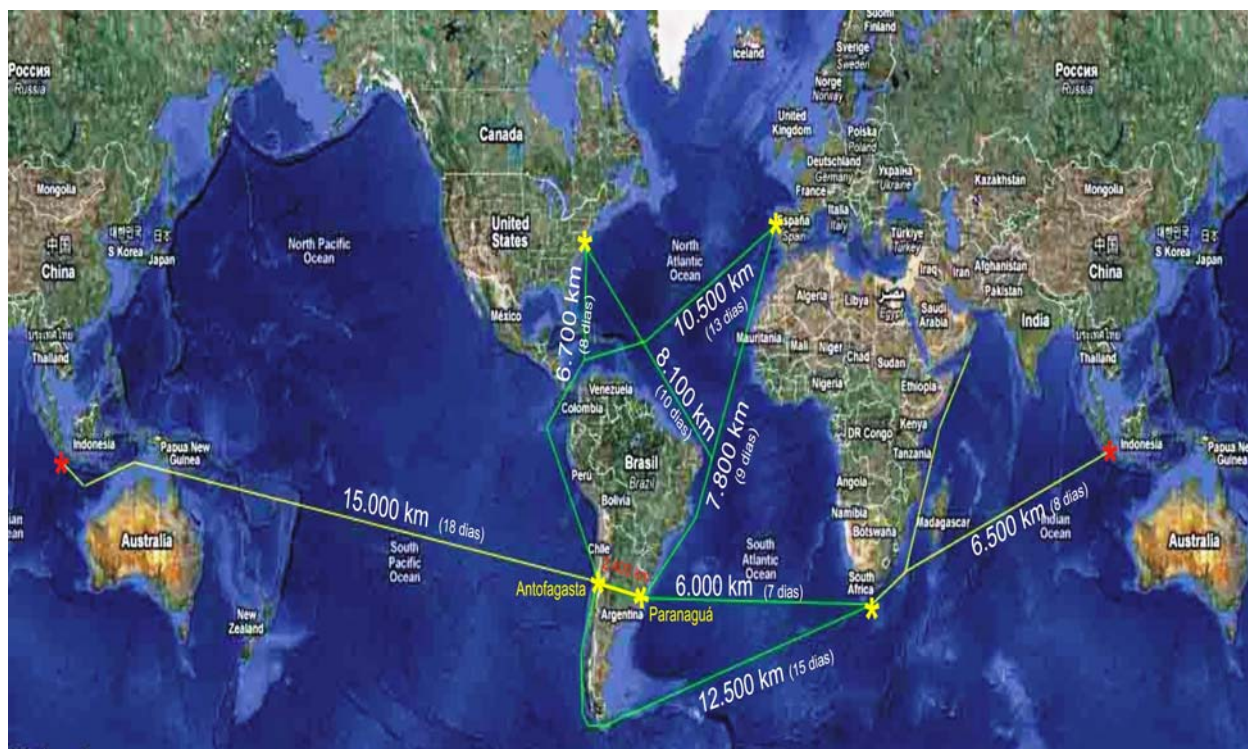
De acordo com os dados fornecidos pela APPA, atualmente o Porto de Paranaguá recebe quase 40 milhões de toneladas de carga/ano, com a via completada até ao limite referido, incluindo o setor Leste dos Andes, o volume pode facilmente passar para pelo menos o dobro. Isso torna imprescindível uma ampliação do Porto, para que o mesmo venha a contribuir e não prejudicar o escoamento dessa carga. Conforme a APPA, o Porto de Paranaguá não pode, hoje, suportar mais do que 50 milhões de toneladas de carga/ano.



**Figura 11 – FERROSUL: Corredor Ferroviário Transcontinental.**  
**Fonte:** Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA, 2010

O segundo mapa, cedido gentilmente pela APPA (Figura 12), demonstra uma visão mais global da projeção que a ligação bi-oceânica traria ao Porto de Paranaguá. De acordo com o Engenheiro Alexandre Basto Freire Coelho, este mapa global expressa às distâncias e número de dias estimados pelos navios

que partem de Paranaguá-Brasil e Antofagasta-Chile para diversos destinos no mundo. Segundo o engenheiro Coelho, em média estima-se que o custo de um navio ao mar tenha cerca de US\$ 50.000 a US\$ 60.000/dia. Encurtando-se o tempo do mesmo ao mar, estar-se-ia reduzindo o custo do transporte, valor que se refletiria no produto. O caso, considerado mais interessante pelo engenheiro, ocorre no percurso para a Indonésia, o qual era considerado muito mais preferível pelo percurso através do Pacífico, sendo mais vantajoso pelo Oriente, e um caminho mais curto pelo Atlântico. A uma média de 40 Km/h a uma distancia de cerca de 2.400 km, levar-se-ia em média de 2,5 a 3 dias de viagem para se chegar de um porto ao outro, de trem, ou seja, caso a ferrovia venha a se concretizar. Lembrando-se que a pretensão, da FERROSUL, é colocar trens duas vezes mais rápidos do que essa média estipulada, proporcionaria um deslocamento ainda mais rápido, encurtando significativamente as horas e dias de viagem. De acordo como o mapa disponibilizado pela APPA, dos casos apresentados, é importante destacar, que nas comparações entre as saídas do Porto de Paranaguá e Antofagasta, somente a viagem para Nova York, seria mais demorada e dispendiosa nas comparações. Todas os demais destinos, como Lisboa, Indonésia, Cidade do Cabo, com saídas da América do Sul, teria um redução de tempo e custo com a criação da FERROSUL. Todos esses aspectos logísticos analisados pelo Porto visam atender a demanda e escoamento gerados com a pretensa efetivação da via ferroviária. Além é claro, de atrair novos exportadores pelo Porto de Paranaguá.



De Antofagasta a:		De Paranaguá a:		(A velocidade do navio foi estimada em 35 km/h, i.e., cerca de 18 kn)
Indonésia	15.000 km (18 dias)	Indonésia	12.500 km (15 dias)	
Cidade do Cabo	12.500 km (15 dias)	Cidade do Cabo	6.000 km (7 dias)	
Lisboa	10.500 km (13 dias)	Lisboa	7.800 km (9 dias)	
Nova Iorque	6.700 km (8 dias)	Nova Iorque	8.100 km (10 dias)	

**Figura 12** – Comparações e estimativas das distâncias dos Portos de Paranaguá-Brasil e Antofagasta-Chile.

**Fonte:** Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA, 2010.

A viabilização de uma estrada deste porte demanda inúmeras questões legais, políticas, fiscais e ambientais. Questionado pelo Jornal do Sindicato dos Engenheiros no Estado do Paraná- SENGE, na edição Julho/Agosto de 2009, sobre a viabilidade deste projeto paranaense, o então diretor da FERROESTE, o advogado Samuel Gomes explicitou aspectos logísticos, ambientais, políticos, econômicos e da irreversibilidade do projeto. Os comentários a seguir foram extraídos desta edição do Jornal.

De acordo com o Presidente da FERROESTE, Samuel Gomes, a construção da FERROSUL não enfrentaria problemas com relação à abertura de um novo caminho na Mata Atlântico no Litoral Paranaense, pois a antiga ferrovia é do século XIX, já não oferece condições para suportar a demanda econômica atual, a

qual é crescente e aumentará com a efetivação do caminho. Portanto, a construção e abertura de um novo caminho pela Mata Atlântica não se apresentaria como um problema ambiental, mas uma solução, visto que reduziria os riscos ambientais, da mesma forma, a ampliação e maior participação do modal ferroviário na matriz de transportes é sempre benéfica à natureza, em comparação ao modal rodoviário. De qualquer forma, Samuel Gomes, atestou que este projeto vem sendo discutido e trabalhado juntamente com os órgãos ambientais (SENGE, 2010).

Economicamente e socialmente, a proposta da ferrovia bi-oceânica é defendida como argumento para implantar no Paraná o transporte mais barato do Brasil. Da mesma forma como a energia paranaense é a mais barata do país, mediante a empresa pública, Companhia Paranaense de Energia - COPEL. Ao unir estes dois atrativos econômicos, o Paraná supostamente passaria a receber maior interesse de empresas industriais, criando mais e novos posto de trabalho. Segundo Samuel Gomes:

Não é mais possível contornar o déficit logístico observado no continente sem a construção acelerada de ferrovias e hidrovias para assegurar maior capacidade de transporte e reduzir o seu custo e integrar a América do Sul e Latina (SENGE, 2010).

Portanto, a implantação de ferrovias e hidrovias é compreendida pelo Estado como a redução dos custos de transporte, agrega qualidade aos produtos paranaense, facilita o escoamento e reduz economicamente o valor do produto ao consumidor. Isto se deve ao fato dos fretes ferroviários serem em média de 30% a 40% mais viáveis comparados aos rodoviários. O então diretor da FERROESTE ainda apontou outros ganhos econômicos para o Paraná e o Porto de Paranaguá no Jornal do Sindicato do Engenheiro no Estado do Paraná (SENGE, 2010):

- Permitirá a consolidação do sonhado eixo de integração ferroviário bi-oceânico.
  
- A ligação Cascavel, no Paraná, a Mato Grosso do Sul permitirá a conexão, em Maracaju, das nossas linhas com as da ferrovia Norte-Sul, no trecho EF 467, entre Panorama (SP) e Porto Murtinho (MS) e com a malha ferroviária do Centro-Oeste

brasileiro. Com isso, as linhas da FERROESTE poderão servir para o transporte de produtos de Corumbá e da Bolívia.

- A ligação do Porto de Paranaguá com Maracaju, no Mato Grosso do Sul, via FERROESTE, conta com a parceria estratégica da Petrobrás Transportes S/A (Transpetro), que aponta para uma demanda de cerca de 4 milhões de metros cúbicos de etanol entre o Centro Oeste e o Porto, a partir de 2011.
- O terminal da FERROESTE em Chapecó poderá receber e enviará cargas também para 238 municípios do Rio Grande do Sul, da região de Erechim e Passo Fundo, que concentra mais de 50% do PIB daquele Estado.

A intenção da última gestão da FERROESTE foi deixar todo o cronograma de expansão da FERROSUL consolidado e de forma irreversível, com projetos de engenharia, licenciamento ambiental, recursos, licitação e principalmente deixar consolidado o projeto político entre os Estados do sul do país, representados pelo CODESUL. Porém, nos dias que antecediam o fechamento e conclusão desta dissertação, uma notícia alterou todo este cronograma e as ações em prol do projeto da FERROSUL. Em decorrência das eleições de 2010, houve alterações da diretoria da FERROESTE com a ascensão do vice-governador, Orlando Pessutti em substituição ao governador Roberto Requião. Após a mudança política, no dia 5 de Agosto de 2010, o atual Governador Orlando Pessutti vetou a criação da FERROSUL, mesmo com o projeto tendo sido aprovado nas Assembléias dos três Estados do Sul. A alegação do Governo, em entrevista aos veículos midiáticos do Paraná, foi de que a ferrovia acumula dívidas de 8,5 milhões que não são pagas há mais de um ano. Favorável ao veto, o atual diretor da empresa Neoroci Antônio Frizzo, ressaltou: “Esse volume de dívidas, para uma instituição que fatura R\$ 1,2 milhão e tem um déficit mensal de R\$ 700 mil é inaceitável” (DESLANDES, 2010).

Desse modo, novamente o projeto paranaense de promover um caminho percorrendo seu território, com ligação com os países vizinhos e com o Estado de Mato Grosso do Sul, com ampliações neste atual projeto, com as ramificações para Santa Catarina e Rio Grande do Sul, é adiado.

O projeto idealizado, estudado e articulado desde século XIX, ganhou fôlego novamente no século XX, mas em ambos os momentos não saíram

dos ideias econômicos, políticos e estratégicos do Estado. O fato volta a se repetir no século XXI, com a retomada da FERROESTE ao controle estatal, com as alianças efetuadas entre os Estados Paraná, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O projeto de caráter regional, aprovado na Assembléia dos três Estados, passa por um reverso novamente após as alterações políticas dentro da instituição e no Governo do Paraná.

O Paraná permanece com uma necessidade latente, no que se refere a um modal logístico estrutural de transportes capaz de atender a demanda de escoamento de produções. Os interesses econômicos divergentes e as disputas entre aquele que desejam o poder e o controle sobre estes caminhos fundamentais para toda a logística de produção no Paraná, interferiram diretamente e decisivamente para que o processo de implantação da FERROSUL, como o principal projeto estratégico do sul do Brasil não se efetivasse e se tornasse algo real.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada permitiu a análise de importantes fatores historiográficos do Paraná. Procurou destacar o processo de utilização dos rios, como caminhos naturalmente abertos, sendo referências entre os primeiros caminhos utilizados em território paranaense, muito antes desta porção espacial ser denominada de Paraná.

Desde o período colonial as expedições espanholas e portuguesas percorreriam os rios e o território atualmente paranaense. Mesmo não se constituindo em hidrovias, os rios foram importantes caminhos para os portugueses, no processo para consolidar a ocupação até as divisas com o Rio Paraná, em oposição à dominação espanhola. Os rios também se tornaram importantes meios de intermediação nessa relação entre as tribos indígenas e a colonização portuguesa. Além de permitir a passagem dos portugueses, os índios auxiliaram e acompanharam algumas das expedições de colonizadores europeus, indicaram caminhos e forneceram preciosas informações sobre as características naturais do território. Através destes caminhos naturalmente abertos, as expedições desbravaram os sertões desconhecidos, mapearam regiões longínquas, fundaram colônias, deslocaram grupos indígenas e constituíram aldeamentos, geralmente, as margens dos rios. Assim, os rios foram caminhos naturais importantes em todo o processo de conquista portuguesa e imperial, promovendo os primeiros contatos e relacionamentos entre as sociedades indígenas e os exploradores, entre os exploradores e a natureza ainda desconhecida.

Antes mesmo da emancipação da Província do Paraná, nos meados do século XIX, o Barão de Antonina já se apropriava do percurso dos rios para reconhecer o território, demarcar terras e estabelecer contatos com os povos indígenas. Com o processo político de emancipação da Província do Paraná, separando-se da Província de São Paulo, em 1853, iniciou-se a política administrativa de exploração dos “sertões do Tibagi”. Esses sertões correspondiam praticamente toda a região do norte e oeste do Paraná atual, onde estão localizadas as cidades de Londrina, Maringá, Cascavel, Campo Mourão, até Foz do Iguaçu.

O Governo provincial compreendia que os rios poderiam ser o meio capaz de promover a ocupação dessas terras, até então consideradas devolutas.

Apropriando-se do percurso dos rios, desejava-se aproximar regiões distantes do poder central da Província, Curitiba. A proposta da utilização dos rios, tornando-os em hidrovias, atenderia as necessidades comerciais das frações econômicas da Província, detentoras do poder, e interessadas em expandir suas áreas de atuação e influências, para além das fronteiras das imediações já conquistadas.

Esse desejo, representado nas mensagens presidenciais, passou a se constituir em uma possibilidade concreta, a partir da Guerra do Paraguai, em 1864, quando as intenções geopolíticas do Império se concatenam com os interesses provinciais do Paraná. A partir desse momento são realizados vários estudos e levantamentos sobre a viabilidade hídrica dos rios Tibagi-Paranapanema e Ivaí. Inúmeros encarregados e engenheiros empenharam-se em traçar o melhor percurso. São realizados em cada percurso, cálculos do comprimento, despesas necessárias para a construção, fretes a pagar, percurso com maior produtividade, circulação de mercadorias, arrecadação de impostos, número de importância das povoações, a importância política das colônias beneficiárias no percurso, e demais fatores determinantes no momento de definição do percurso. Havia também os critérios de disponibilidade de mão-de-obra e catequização dos indígenas. As sociedades indígenas eram praticamente renegadas e excluídas nos planos governamentais, quando a questão era ocupação. Somente eram mencionadas pelos presidentes provinciais quando representavam possibilidade de mão-de-obra através da conversão religiosa ou quando causavam algum tipo de empecilho. As discussões ocorridas em torno dos percursos hídricos foram decorrentes da necessidade de se utilizar o caminho mais navegável, para as várias finalidades provinciais como a ampliação e ocupação do espaço, circulação de mercadorias, economia de tempo e etc.

Entre aspectos os vários que inviabilizaram a proposta estratégica de hidrovia, destacam-se os fatores políticos, econômicos e fisiográficos. O primeiro destes reflete a inexpressiva influência política da Província do Paraná no cenário Imperial. Província recém constituída, sem grande relevância econômica para o Império. Seu espaço geopolítico ganhou destaque com a Guerra do Paraguai, mas passado o momento do conflito, a implantação de importantes caminhos, estradas e vias se redirecionaram para as Províncias de São Paulo e Rio de Janeiro, em decorrência de sua maior relevância econômica e política. Economicamente, a Província de deparou com a dificuldade em levantar recursos financeiros para

implementar e executar as obras necessárias. O último aspecto, mais tão relevantes quanto os demais, são os aspectos fisiográficos, ou seja, os aspectos naturais, geográficos e geológicos. São inúmeras as dificuldades para se constituir uma grande área de navegabilidade nos rios paranaense, as diversas quedas, meandros, obstáculos, as alterações e níveis de água bem abaixo dos essenciais em vários pontos fazem com que a navegabilidade de médio e grande porte não seja e não tenha tornado-se algo concreto nos rios do Paraná.

Os projetos de ferrovias prontamente substituíram os projetos das hidrovias. Em 1871, o governo concedia por decreto nº.4851 de 22 Dezembro de 1871, as autorizações necessárias para a realização de estudos e levantamentos de uma linha férrea no trajeto entre Curitiba-PR a Miranda- MT, o que supostamente, tornaria mais fácil a execução do caminho almejado pelos representantes do governo paranaense.

Apesar do apoio do Barão de Mauá, este projeto seria renegado e deslocado para as Províncias de Rio de Janeiro e construído em território paulista, ficando o sonho de ligar o litoral Atlântico paranaense ao interior da América do Sul. O projeto pelo território paranaense ficaria engavetado por, mais ou menos, um século, quando o projeto é reativado e cogitado novamente pelas lideranças paranaenses. Em 1998, a FERROESTE receberia da União uma concessão para implantar uma ferrovia de Guarapuava, no interior do Estado, até Foz do Iguaçu, divisa com o Paraguai e outro ramal em direção a Dourados-MS. Entretanto, apenas o trecho Guarapuava-Cascavel foi concluído. O projeto sofreu uma baixa ainda maior com a privatização da FERROESTE. O projeto retornaria à pauta governamental estadual e federal com a retomada da FERROESTE ao patrimônio público paranaense, em 2006.

Este “novo” projeto se reforça com a participação conjunta dos Estados de Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O projeto de expansão da FERROESTE, após ser acampado pelos outros Estados, passaria a ser denominada de FERROSUL. Inesperadamente, por questões de alternâncias políticas, o projeto da FERROSUL foi vetado. As causas e as razões políticas do processo que impediu a criação desta nova proposta de integração ferroviária da região Sul e também com os países próximos, sofre uma brusca e inesperada interrupção, prejudicando e retardando novamente os planos logísticos e as intencionalidades de expansão pelo território paranaense e da própria região Sul.

Diante da potencialidade socioeconômica e da posição geográfica e estratégica do Paraná tornam-se cada vez mais relevantes às análises e os levantamentos relacionados à infraestrutura sócio econômica do Paraná.

Por outro lado, a implantação do modal ferroviário interligando o litoral Atlântico ao Pacífico, juntamente com a posição estratégica do Porto de Paranaguá na região Sul do continente Sul-Americano, demonstra que é urgente o melhoramento e a ampliação de uma infraestrutura básica de transportes para a circulação de pessoas e mercadorias.

Na ótica de desenvolvimento regional contemporâneo, o Paraná apresenta problemas e ineficiências nos meios de transporte, estes problemas se agravam principalmente, quando se trata dos recordes superados, anos após anos, de produção da safra de grãos paranaense. Atualmente, há uma insuficiência logística para atender a demanda e o escoamento de toda a produção paranaense.

Conforme dados do Ministério da Agricultura e a projeção da Expedição Safra, no Paraná, há um acréscimo de 7,06 milhões de toneladas à safra nacional de soja, principal “commodity” exportada pelo Brasil, número que poderá alcançar seus 64,64 milhões de toneladas no ciclo 2009/10. O volume adicional de soja no Brasil equivale a toda a produção de milho e soja exportada por Paranaguá, segundo maior porto exportador no país, em 2009. Para escoar essa produção estima-se um aumento de 15% no fluxo de veículos pesados. Toda essa problemática, primeiramente desafia a logística de transportes paranaenses, e em um segundo plano, reduz a renda no campo, pois o alto custo do transporte atrelado à falta de armazenamento gera custos onerosos aos produtores.

No Paraná, e de forma geral em todo o Brasil, há um contraponto, entre defensores das ferrovias e das rodovias. Assim, historicamente, o Paraná vem enfrentando um desafio logístico de implantação de caminhos e percursos que atendam as suas necessidades econômicas e políticas, mas que também, que se enquadrem nas características geográficas territoriais e geopolíticas do Estado.

Mesmo diante da criação de programas para interligação dos meios de transporte, investimentos, empréstimos e concessões rodoviárias, o Paraná ainda apresenta dificuldades em relação ao seu escoamento de sua produção.

A implantação de caminhos estratégicos no Paraná integra toda a dinâmica estrutural, e espacial do Brasil, portanto, a viabilização destes percursos são importantes não só para dinamizar a sua economia, mas para a toda a

sociedade paranaense. De forma geral, interferem diretamente na dinâmica econômica da região, na logística política de escoamento da produção, na renda de inúmeras famílias, na arrecadação governamental e na movimentação e exportação pelo Porto de Paranaguá

## REFERÊNCIAS

- AB'SABER, A. O problema da gênese das grandes bacias hidrográficas brasileiras. In: A, Azevedo (Org.). **Brasil – A terra e o homem**. v.1, São Paulo, Nacional, p.169-174.
- APPA. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. Disponível: <http://www.appa.pr.gov.br/> Acesso em: 03/03/2010.
- ARRUDA, Gilmar, VELÁQUEZ, David, ZUPPA, Graciela. **Natureza na América Latina: apropriações e representações**. Londrina: Editora UEL, 2001.
- ARRUDA, Gilmar(Org.). **Natureza fronteiras e territórios: imagens e narrativas**. Londrina : Eduel, 2005.
- BALHANA, Altiva Pilatti; MACHADO, Brasil Pinheiro; WESTPHALEN, Maria Cecília. **História do Paraná**. 1 vol. 2. ed. Curitiba: GRAFIPAR, 1969
- BAHLS, Aparecida Vaz da Silva. **A busca por valores identitários: a memória histórica paranaense**. Tese (Doutorado em História). - UFPR, 2007.
- BARROS, José D'Assunção. História, região e espacialidade. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, vol.10, n.01, p.95-129, Verão, 2005.
- BIGG-WHITER, Thomas Plantagenet, **Novo caminho no Brasil meridional: a província do Paraná, três anos de vida com suas florestas e campos- 1872/1875**- Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 1974.
- BINIMELIS, Cecília Quintana. Em torno das origens da Geopolítica alemã. In **Revista Latino Americana de Estudios Urbanos – EURE**, Ano XXXII, V. 96. p. 4. Santiago, Chile, 2006.
- BITTENCOURT, Circe M. Fernandes. Meio ambiente e ensino de história. História e Ensino: **Revista do Laboratório de História**. Centro de Letras e Ciência Humanas, UEL. vol. 1 (Abr. 1995).
- BONI, Maria Ignês M. de. 150 anos de Paraná. História e Historiografia, **Anais Eletrônicos do VIII Encontro Regional de História**. Curitiba. Anpuh, 2002.
- CALLAI, Helena C. Estudar o lugar para compreender o mundo. In. CASTROGIOVANNI, Antônio C. **Ensino de geografia: práticas e textualizações no cotidiano**. 5 ed. Porto Alegre: 2006, p. 83-134.
- CARNEIRO, David. **Paraná na história militar do Brasil**. Edição Farol do Saber Prefeitura Municipal de Curitiba; 1995.
- CESÁRIO, Ana Cleide. Norte Novo - a expansão da fronteira e seu conteúdo simbólico. In:PAZ, Francisco(Org.). **Cenários de economia e política: Paraná**, Curitiba, Prephacio, 1991. p.41-67.

CHAUI, Marilena. **Brasil: o mito fundador e sociedade autoritária**. São Paulo : Editora Perseu Abramo, 2000.

CIPRIANO D.M., MACHADO, C.R, **Algumas reflexões sobre o estudo da história ambiental da/na cidade**. Egal, 2009. Disponível em:[http://egal2009.easyplanners.info/area07/7273\\_Cipriano\\_Diego\\_M\\_.pdf](http://egal2009.easyplanners.info/area07/7273_Cipriano_Diego_M_.pdf)Acesso: 12/12/2009 – 8:30H.

CRISTO, Luciana. **Ferrovias entre Mato Grosso do Sul e Paraná saindo do papel**. 2011. Disponível em: <http://www.parana-online.com.br/editoria/economia/news/506200/> Acesso: 20/01/2011; 08h00min.

COELHO, Nelly Novaes. **Ótica da complexidade: a articulação dos saberes**. [S.1.]: Virtual Books, 2003. Disponível em: <<http://jornaldeliteratura.upf.br/autores/nelly.html>>. Acesso em: 23 abr.2008.

DE FRANÇA, V.; STIER, K. **Variações de parâmetros hidrológicos em Jataízinho(PR) em função do impacto antrópico**. In: Livro de Resumos do II Congresso de Ecologia do Brasil. Londrina. 1994.

DESLANDES. Fernanda. Governador veta a criação da Ferrosul. **Paraná Online**. 04 de Agosto de 2010. Disponível: <http://www.parana-online.com.br/editoria/cidades/news/466442/> Acesso: 06/08/2010

DIEGUES, Antônio Carlos Sant'Ana. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo : Hucitec, USP, 2004.

DORFMUND, Luiza Pereira. **Geografia e história do Paraná**. São Paulo, Editora do Brasil S/A.

DOSSE, François. **A história em migalhas**. São Paulo, Ensaio/Ed. UNICAMP. 1992.

DRUMMOND, José Augusto. A História Ambiental; temas, fontes e linhas de pesquisas. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol.4, n. 8, 1991, p.177-197.

DRUMMOND, José Augusto. Ciência socioambiental: notas sobre uma abordagem necessariamente eclética. In: ROLIN, Rivali Carvalho, PELLEGRINI, Sandra Araújo e DIAS, Reginaldo. (Orgs) **História, espaço e meio ambiente**. Maringá: Anpuh/PR, 2000

ENRIQUE, Leff. **Vetas y vertientes de la historia ambiental latinoamericana**. Varia Historia, n. 33, 2005.

FAJARDO, S. O território paranaense: aspectos da ocupação da formação da estrutura produtiva e das transformações na paisagem rural no território paranaense. **Caminhos da Geografia** (UFU. Online), v. 8, p. 89-101, 2007.

FALCON, Francisco. A identidade do historiador. In: **Revista de Estudos Históricos**. São Paulo:Faculdade Getúlio Vargas, ano 1996, vol. 17, apes. 3-6, 7-27p.

FAUSTO, Boris. **História concisa do Brasil**. 1 ed. São Paulo: Universidade Estadual de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, 2002.

FERNANDES, B. M. Sobre a tipologia dos territórios. In: SAQUET, M. A; SPÓSITO, E. S. **Territórios e territorialidade: teorias, processos e conflitos**. São Paulo: Expressão Popular, 2009. p. 197-216.

FERROESTE. Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. Disponível: <http://www.ferroeste.pr.gov.br>. Acesso em: 03/03/2010

FILHO, J.G; SUGAI, M; ROSA, Daniel. A navegação interior e os usos múltiplos da água. In: . Os múltiplos usos da água. **Revista Plenarium**.. Câmara dos Deputados, Setembro de 2006. Anolll ,n. 3

FREITAS, I. **História Ambiental e Geografia**. XII Encontro Regional de Historia da ANPUH, 2006. Disponível em:<<http://www.rj.anpuh.org/Anais/2006/conferencias/Ines%20Aguiar%20de%20Freitas.pdf>>. Acesso em 3 fev. 2009.

FRIGO, Adelino, Frei. **Memórias de um herói**. Londrina: Grafmark, 1995.

GALVÃO, M. C. C. Focos sobre a questão ambiental no Rio de Janeiro. In: Abreu M. A. (Ed). **Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Divisão de Editoração, Departamento de Documentação e Informação Cultural, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992. p. 54-103.

GELLNER, Ernest. **Nations and nationalism**. Ithaca, NY: Cornell University Press. 1983

GOMES, Luana. Safra Cheia Pega a Estrada. **Gazeta do Povo**. Curitiba 12/01/2010. Disponível: <http://www.gazetadopovo.com.br/caminhosdocampo/conteudo.phtml?tl=1&id=962426&tit=Safra-cheia-pega-a-estrada>. Acesso em: 03/02/2010.

GUERRA, A.J.T ; CUNHA S.B. de (Orgs.) **Geomorfologia uma atualização de bases e conceitos**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1994.

HAESBAERT, Rogério. **Des-territorialização e identidade: a rede “gaúcha” nonordeste**. Niterói: EdUFF, 1997

\_\_\_\_\_. Des-caminhos e perspectivas do território. In: RIBAS, Alexandre D.; SPOSITO, Eliseu S.; SAQUET, Marcos A. (Org.). **Território edesenvolvimento: diferentes abordagens**. Francisco Beltrão: UNIOESTE, 2005. p. 87-120.

HERTEL, R.J. Aspectos interessantes da vegetação do Paraná. In: F.El-Khatib (Ed.) **História do Paraná**. v.II Grafipar, Curitiba.

HOLANDA, Sergio Buarque. **Monções**. 3 ed. Ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1989.

LACERDA, Francisco Brito de. A lembrança que fica. **Boletim do Arquivo do Paraná – BAP**. Ano XII. n. 2. Curitiba, Departamento Estadual de Arquivo Publico, 1987.

LACHESKI, Edilaine. **Guarapuava no Paraná: Discurso, Memória e Identidade (1950-200)**. Universidade Federal do Paraná. Curitiba. 2009. (dissertação de mestrado em História).

LAGE, Janaína. Depois de Desastre me Haíti, ricos passam a viver em miséria desconhecida. **Folha de São Paulo**. 19/01/2010. Disponível: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/mundo/ult94u681442.shtml> Acesso em: 02/03/2010.

LAGES, Vinicius; BRAGA, Christiano; MORELLI, Gustavo; (Org.); SANCHES, Ignácy; (Pref.). **Territórios em movimento: cultura e identidade como estratégia de inserção competitiva**. Rio de Janeiro: Relume Dumará/ Brasília- DF: Sebrae, 2004.

LAMB, R. E. **Uma jornada civilizatória: imigração conflito social e segurança publica na Província do Paraná, 1867-1881**. Curitiba, 1994. (Dissertação de Mestrado em história/ DEHIS/. - UFPR.

LEFÉBVRE, H. **The Production of Space**. Oxford: Blackwell, 1991.

LEFF, H. Construindo a História Ambiental da América Latina. ESBOÇOS. **Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC**, Florianópolis, n. 13, p.11-26, 2005

LEONARDI, Victor Paes de Barros. **Os Historiadores e os Rios: natureza e reina na Amazônia brasileira**. Brasília: Paralelo 15, editora Universidade de Brasília, 1999

LITTLE, P. Territórios Sociais e Povos Tradicionais no Brasil: por uma antropologia territorialidade. In: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 23<sup>a</sup>, Gramado. **Simpósio Natureza e Sociedade: desafios epistemológicos e metodológicos para a antropologia**. 2002

LOPES, Joaquim Francisco. O Itinerário de Joaquim Francisco Lopes. Encarregado de explorar a melhor via de comunicação entre a Província de São Paulo e a de Mato Grosso pelo baixo Paraguai. **Revista Trimestral de História e Geografia**. T. XIII, Typ. de São Ignácio da Silva, 1850; 2. ed., 1872 (MI).

MAACK, R. **Geografia física do estado do Paraná**. Rio de Janeiro/ Curitiba, 2<sup>a</sup> ed. J.Olympio/ Secretaria da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná, 1981.

MACHADO, Brasil Pinheiro. **Sinopse da História Regional do Paraná**. Curitiba, 1951

MACHADO, Elton Licério. Os Presidentes de Província e os discursos de modernidade: um embate entre idéias modernizadoras e cultura tradicional na Província paranaense. **II Simpósio de História Social**, USS. 2006.

MAGALHÃES, Marion Brepoch. **Paraná: Política e Governo**. Curitiba, Ed. SEED, 2001

MARTINS, R. S.; CAIXETA FILHO, J. V. Subsídios à tomada de decisão de escolha da modalidade e ao planejamento dos transportes no Estado do Paraná. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 3, n. 2, p. 75-96, maio/ago. 1999

MARTINS, Romário. **História do Paraná**.: 3 ed. Curitiba: Editora Guairá.1952

MARTINEZ, Paulo Henrique. **História ambiental no Brasil: pesquisa e ensino**. São Paulo: Cortez, 2006.

MENDES, A.M. **Origem e composição das fortunas na sociedade paranaense-PAHUS, 1859-1933**. Curitiba , 1989 Dissertação ( Mestrado em História).

MORIN, Edgar. **A cabeça bem-feita**. RJ, Bertrand Brasil, 2000

MOTA, Lúcio Tadeu ; NOELI, Francisco Silva. Exploração e Guerra de conquista dos territórios indígenas nos vales do Tibagi, Ivaí e Piquiri. In Dias, Reginaldo Benedito ; GONÇALVEZ, José Henrique R. **Maringá e o norte do Paraná. Maringá**, Eduem, 1994, p.21-51.

\_\_\_\_\_. **As guerras dos índios Kaingang: a história épica dos índios Kaingang no Paraná (1769-1924)**. Maringá: Eduem, 1994.

\_\_\_\_\_. Relações interculturais na bacia dos rios Paranapanema/Tibagi no século XIX. (Simpósio temático: Guerras e alianças na História dos Índios: Perspectivas interdisciplinares. **XXIII Simpósio Nacional de História**, 2005.)

\_\_\_\_\_. As populações indígenas Kaiowá, Kaingang e as populações brasileiras na bacia dos rios Paranapanema/ Tibagi no século XIX: conquista e relações interculturais. **Fronteiras: Revista de História**, Dourados, MS, v. 9, n. 16, jan./jul. 2007

\_\_\_\_\_. BONICI, Thomas. A história do vale do rio Tibagi, Texto inédito do engenheiro inglês Thomas P. Bigg-Wither. In: ARRUDA, Gilmar(Org.) **A Natureza dos rios: história, memória e territórios**. Editora UFPR, 2008. p. 171-208

NEVES, Zaroni. **Navegantes da Integração: os remeiros do Rio São Francisco**. Belo Horizonte: Editora, UFMG, 1998.

NOVAES, Washigton. Não falta avisos, faltam políticas. **Estado de São Paulo**. 16/04/2010. Disponível:  
[http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20100416/not\\_imp539074,0.php](http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20100416/not_imp539074,0.php). Acesso 18/07/2010.

O'CONNOR, James. ¿Qué es la historia ambiental? ¿Por qué historia ambiental? In: **de Causas Naturales. Ensayos de marxismo ecológico**. México, Siglo XXI, 2001.

OLIVEIRA, Ricardo Costa de. **O Silêncio dos vencedores: Genealogia, classe dominante e estado do Paraná**. Curitiba, Ed. Moinho do Verbo, 2001.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.** São Paulo: Hucitec, 1981.

PADUA, J. (org). **Ecologia e política no Brasil: espaço e tempo.** Rio de Janeiro. IUPERJ, 1987.

PARANÁ. Arquivo Público do Estado do Paraná. Relatórios de Governo. <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=44>

PARANÁ. Mensagem nº025/2010 da Casa Civil do Estado do Paraná, Roberto Requião. Curitiba, 18 de Março 2010.

Disponível:<http://www.ferroeste.pr.gov.br/arquivos/File/ferrosul.pdf>. Acesso em: 10 de Agosto de 2010. PARANÁ. Secretaria de Estado dos Transportes – SETR.

Disponível:

(<http://www.transportes.pr.gov.br/modules/noticias/article.php%3Fstoryid%3D689+Ferrosul+e+Zicosul++Zona+de+Integra%C3%A7%C3%A3o+do+Centro+Oeste+da+Am%C3%A9rica+do+Sul,&cd=7&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>. Acesso em : 10 de Agosto de 2010.

PELT 2020 – Plano de Logísticas e Transporte do Paraná. Disponível:

[http://www.crea-pr.org.br/crea3/html3\\_site/pelt2020.html](http://www.crea-pr.org.br/crea3/html3_site/pelt2020.html). Acesso em: 08/07/2010.

PEREIRA, Magnus Roberto de Mello. **Semeando iras rumo ao progresso: ordenamento jurídico e econômico da sociedade paranaense, 1829-1889.** Curitiba: Edufpr, 1996.

PEREIRA, Luis Fernando Lopes. Paranismo: cultura e imaginário no Paraná- dos anos 20. In; ARRUDA, Gilmar ; DENIPOTI, Cláudio (Org.) **Cultura e Cidadania.** Londrina: Anpuh, v.1, p. 273-293, 1996.

POPOV, Daniel. Escoamento de carga terá novo trecho até Paranaguá. **Jornal dos Portos e Navios.** 05 de Abril 2010. Noticiário Cotidiano –Portos e Logística. Disponível: <http://www.portosenavios.com.br/site/noticiario/portos-e-logistica/2068-escoamento-de-carga-tera-novo-trecho-ate-paranagua>. Acesso: 4 de Fevereiro de 2010.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder.** Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RATZEL, F. El Territorio, la sociedad y el Estado. MENDOZA, J. G. ; JIMENEZ, J. M. y CANTERO, N. O. (Orgs.) **El pensamiento geográfico. Estudio Interpretativo y Antología de Textos (De Humboldt a las tendencias radicales).** Madrid: Alianza Editorial, 1982.

REIS, José Carlos. Introdução. In:----- **As identidades do Brasil:** de Varnhagen a FHC. 3 ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999. p.7-21

RIBEIRA, Wagner Costa. **Patrimônio Ambiental Brasileiro.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2003

RIBEIRO, A.G. **As transformações da sociedade e os recursos da natureza na região de Palmas e Guarapuava**. Bol. Geogr., 1(7):16-79, 1989.

RODRIGUES, A. Et AL. Deslizamentos em Angra dos Reis mata ao menos 30 pessoas. **Estadão**. 01/01/2010. Disponível: <http://www.estadao.com.br/noticias/cidades,deslizamentos-em-angra-dos-reis-matam-ao-menos-30-pessoas,489360,0.htm>. Acesso em; 02/02/2010.

SAQUET, Marcos; SPOSITO, Eliseu e RIBAS, Alexandre. **Território e desenvolvimento**: diferentes abordagens. Francisco Beltrão/ PR: UNIOESTE,2004

SAQUET, Marcos A. **Os tempos e os territórios da colonização italiana**. PortoAlegre: EST edições, 2003.

\_\_\_\_\_. **Abordagens e concepções de território**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007. v. 1.500. 200 p

SANTOS, Milton. Et al. **O papel ativo da Geografia: um manifesto**. Florianópolis. XII Encontro Nacional de Geógrafos, 2000.

SANTOS, Milton. Turismo e Lugar: Microeconomia e Planejamento in Vídeo: **1º Encontro Nacional de Turismo com Base Local**. Departamento de Geografia. São Paulo: USP. 1, 2 e 3 de maio de 1997.

\_\_\_\_\_. SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: Território e Sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record. 2001.

SEGALLA, et al. Sistema Viário Paranaense: Passado e Presente, In: ----- **Percorso: Curitiba em Turismo**, n. 3, p. 107-123, 2004.

SENGE. **Jornal do Sindicato dos Engenheiros no Estado do Paraná**. Julho/Agosto de 2009. Disponível: <http://www.senge-pr.org.br/jornal.asp?codJor=13&codNoticia=55>. Acesso em: 5 de Junho de 2010.

SENHORAS, E.M. , MOREIRA, F.A., **Fundamento Normativos para uma geopolítica ambiental nas relações internacionais**. 1º SIMPGEO/SP, Rio Claro, 2008. Disponível em : [http://moelabs.org/b37/Seminarios\\_em\\_ri\\_II-Nilson\\_Cesar\\_Fraga/I\\_Semestre/RI%20Geopolitica%20e%20MA.pdf](http://moelabs.org/b37/Seminarios_em_ri_II-Nilson_Cesar_Fraga/I_Semestre/RI%20Geopolitica%20e%20MA.pdf) acesso em: 01/01/2009

SILVEIRA, Leonor Marcon. A ocupação e organização espacial do território paranaense face aos recursos da natureza. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**, vol. 20 Maringá. Departamento de Geografia, Universidade Estadual de Maringá 1998, p.129-136.

SOLÓRZANO , Alexandro; OLIVEIRA , Rogério Ribeiro de; GUEDES-BRUNI, Rejan Rodrigues. **Geografia, história e ecologia**: criando pontes para a interpretação da paisagem. Ambiente sociedade. vol.12 n. 1 Campinas Jan./Jun. 2009. Disponível

em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-753X2009000100005&script=sci\\_arttext&tlng=e](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-753X2009000100005&script=sci_arttext&tlng=e) Acesso em: 15/12/2009

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder. Autonomia edesenvolvimento. In CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L.(Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p.77-116.

STIPP, Nilza Aparecida Freres. **Sociedade, natureza e meio ambiente no norte do Paraná: a porção inferior da bacia hidrográfica do rio Tibagi**. Londrina : Editora UEL, 2000

STIPP, Nilza Aparecida Freres. **Macrozoneamento ambiental da bacia hidrográfica do rio Tibagi (PR)**. Londrina : Editora UEL, 2000.

THOMAZ, Keith. **O Homem e o mundo natural**. São Paulo: Cia das Letras, 1983.

TOMAZI, Nelson D. **Norte do Paraná: história e fantasmagorias**. Curitiba: Aos quattros ventos. 2001.

TOMAZI, Nelson D. Tempo, História e Cronologia. **Revista de História e Ensino**, Londrina, vol. 1, 1995.

TRINDADE, Alexandro Dantas. Os irmãos Rebouças e as perspectivas da imigração espontânea no Paraná (1865-1875). **4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Curitiba, 2009**

TUCCI, C. (Org.). **Hidrologia: ciência e aplicação** . 2 ed. PortoAlegre, UFRGS/IPH/ABRH, 1997.

VALVERDE, Rodrigo Ramos H. F. **Transformações no conceito de território: competição e mobilidade na cidade**. Geosp- Espaço e tempo, São Paulo, n. 15. p 119 -126, 2004

VARGAS, C. Roberto. **Paraná: Desenvolvimento e Transportes**. Dissertação de Mestrado pela Universidade Federal do Paraná. Curitiba 2005

WACHOWICZ, Ruy Christovam. Perfis de personalidades paranaenses. In: **História do Paraná**. Curitiba: Grafipar, v. 3. p. 261-329,1969

WISSENBACH, Maria C. Cortez. Desbravamento e catequese na Constituição da Nacionalidade Brasileira: as Expedições do Barão de Antonina no Brasil Meridional. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v.15, n. 30, p.137-155, 1995.

WORSTER, Donald, Para Fazer História Ambiental: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol.4, n. 8, 1991, p. 198-215.

## FONTES

**(Observação: organizadas pela cronologia crescente)**

VASCONCELOS, Zacarias de Góes e. **Relatório do Presidente da Província do Paraná, na Abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 15 de Julho de 1854.** Curityba. Typographia Paranaense C.M.Lopes, 1854.

REZENDE, Theofilo Ribeiro. **Relatório do Estado da Província do Paraná apresentado ao vice-presidente Henrique de Beuarepaire Rohan pelo vice-presidente Theofilo Ribeiro Rezende por ocasião de lhe entregar a administração da mesma Província.** Curityba. Typographia Paranaense C.M.Lopes, 1854.

VASCONCELOS, Zacarias de Góes e. **Relatório do Presidente da Província do Paraná. O Conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 8 de Fevereiro de 1855.** Curityba. Typographia Paranaense C.M.Lopes, 1855.

VASCONCELOS, Zacarias de Góes e. **Exposição feita ao Ex. 2º vice-presidente da Província do Paraná o Dr. Theofilo Ribeiro Rezende pelo presidente o conselheiro Dr. Zacarias de Góes e Vasconcelos por ocasião de passar a administração da mesma Província no dia 1º de Maio de 1855.** Curityba. Typographia Paranaense C.M.Lopes, 1855

ROHAN, Henrique B. **Relatório Apresentado A. L. provincial do Paraná, no dia 01 de março de 1856.** Curityba. Thipographia Paranaense C.M.Lopes, 1856.

MOTTA, Vicente Pires. **Relatório do Estado da Província do Paraná apresentado ao vice-presidente da Província Sr. José Antonio Vaz de Vasconcelos, pelo Presidente Vicente Pires da Motta, ao entregar a administração da mesma província.** Curityba, Typografia Paranaense, 1856.

CARVALHAES, José Antonio Vaz de. **Relatório apresentado à Legislatura da Província do Paraná, no dia 07 de Janeiro de 1857 pelo vice-presidente José A.V. de Carvalho.** Curityba, Typografia Paranaense de C. M. Lopes, 1857

CARVALHAES, José Antonio Vaz de. **Documentos a que se refere o vice-presidente da Província do Paraná na abertura da A. Legislativa provincial em 7 de janeiro de 1857.** Curityba, Typografia Paranaense, 1857.

CARVALHES, J. A. Vaz de, **Relatório apresentado ao Exm. Sr. Dr. Francisco L. de Mattos muito digno Presidente da Província, pelo 2º vice-presidente sobre o estado da administração da mesma Província no ano de 1857.** Curityba, Thipografia Paranaense de C. M. Lopes, 1857/ 1858.

MATTOS, Francisco Liberato. **Relatório do Presidente da Província do Paraná Francisco Liberato Mattos na abertura da Assembléia Legislativa em 07 de Janeiro de 1858.**Curityba.Thipographia Paranaense C.M.Lopes, 1858.

MATTOS, Francisco Liberato. **Relatório do Presidente da Província do Paraná Francisco Liberato Mattos na abertura da Assembléia Legislativa em 07 de Janeiro de 1859.**Curityba.Thipographia Paranaense C.M.Lopes, 1859.

MATTOS, Francisco Liberato. **Relatório do Estado da Província do Paraná apresentado ao vice-presidente Luiz Franco da Camara Leal pelo presidente Francisco Liberato Mattos por ocasião de lhe entregar a administração da mesma Província.**Curityba.Thipographia Paranaense C.M.Lopes, 1858

CARDOSO, José Francisco. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Paraná na abertura da 1ª Sessão da 4ª Legislatura pelo presidente em 01 de Março de 1860.**Curityba,Typographia Cândido M. Lopes, 1860

NOGUEIRA, Antonio Barbosa. **Fala com que o Exm. Sr. Dr. Antônio Barbosa instalou a Segunda Sessão da Quarta Legislatura da Assembléia Provincial da Província do Paraná.** Coritiba, Typografia do Correio oficial, 1861

CARDOSO, José Francisco. **Relatório que o Exm. Sr. José Francisco Cardoso Apresentou ao Exm. Sr. Dr. Antonio Barbosa Gomes Nogueira ao passar-lhe a Administração do Paraná.** Coritiba, Typografia do Correio Oficial,1861.

NOGUEIRA, Antonio Barbosa Gomes.**Relatório apresentado à assembléia Legislativa da Província do Paraná. na abertura da Primeira sessão da Quinta legislatura pelo Exm. Sr. Dr. Antonio B. G. Nogueira no dia 15 de fevereiro de 1862.** Coritiba, Typografia do Correio Oficial, 1862.

NOGUEIRA, Antonio Barbosa Gomes. **Relatório apresentado à assembléia legislativa da Província do Paraná na abertura da Segunda sessão da Quinta Legislatura.**Em 15 de Fevereiro de 1863. Curityba.Thipographia Paranaense C.M.Lopes, 1863.

NOGUEIRA, Antonio B. Gomes. **Relatório do Estado da Província do Paraná apresentado ao segundo vice-presidente ao Coronel Manoel Antonio Ferreira pelo presidente por ocasião de lhe a entregar a administração em 31 de Maio de 1863.** Curityba.Thipographia Paranaense C.M.Lopes, 1863.

SILVA,Sebastião Gonçalves da. **Relatório apresentado a Assembléia Legislativa da Província do Paraná pelo primeiro vice-presidente na abertura da primeira sessão da Sexta Legislatura em 21 de Fevereiro de 1864.** Curityba Typografia de Candido Martins Lopes, 1864.

CARMO, José Joaquim do. **Relatório apresentado ao Ex. Sr. Dr. André Augusto de Pádua Fleury, para passar o cargo de administração da Província do Paraná em 18 de Novembro de 1864.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1864.

FLEURY, André Augusto de Pádua. **Relatório apresentado pelo Presidente da Província do Paraná na abertura da Segunda sessão da sétima Legislatura, em 21 de Março de 1865.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1865.

FLEURY, André Augusto de Pádua. **Relatório em que o Ex. Sr. Presidente da Província passou a administração ao Sr. Vice-Presidente Dr. Manoel Alves de Araújo, em 04 de Junho de 1865.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1865.

ARAÚJO, Manoel Alves de. **Relatório em que o Sr. Vice-Presidente passou a administração ao Exm. Sr. Presidente Dr. André Augusto de Pádua Fleury, em 19 de Agosto de 1865.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1865.

FLEURY, André Augusto de Pádua. **Relato dirigido à Associação Legislativa da Província do Paraná na primeira seção da oitava legislatura à 15 de Maio de 1866, pelo citado presidente.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1866.

LEÃO, Agostinho Ermelino de. **Relatório do Estado da Província do Paraná, apresentado ao Presidente Exm. Sr. Dr. Polidoro Cesar Burlamarque, em 05 de Novembro de 1866.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1866.

BURLAMAQUE, Polidoro Cezar. **Relatório apresentado à assembléia Legislativa do Paraná, no dia 15 de Março de 1867 pelo Presidente da Província.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1867.

BURLAMAQUE, Polidoro César. **Relatório que o Ex. Sr. Apresentou ao Ex. Sr. Carlos Augusto Ferraz de Abreu, por ocasião de passar-lhe a administração. Em 17 de Agosto de 1867.** Curityba. Typografia de Cândido M. Lopes, 1867.

ARAÚJO, José Feliciano Horta de. **Relatório que o Ex. Sr. Presidente da Província, apresentou ao Bacharel Carlos A. Ferraz de Abreu por ocasião de passar-lhe a administração. Em 31 de Outubro de 1867.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1867.

ABREU, Carlos Augusto Ferraz de. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto da Fonseca pelo referido primeiro Vice-Presidente, em 14 de setembro de 1868.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1868.

FONSECA, Antonio Augusto da. **Relatório com que o Exmo. Sr. Presidente da Província, abriu a Segunda sessão da Quinta Legislatura da Assembléia Legislativa do Paraná, no dia 06 de Abril de 1869.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1869.

FONSECA, Antonio Augusto da. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Vice-Presidente Dr. Agostinho Ermelino de Leão pelo citado Exmo. Ex-Presidente, por ocasião de passar-lhe a administração da Província, em 01 de setembro de 1869.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1869.

LEAO, Agostinho Ermelino. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente Dr. Antonio Luiz Affonso de Carvalho pelo citado Ex-Vice Presidente, por ocasião**

**de passar-lhe a administração em 05 de Dezembro de 1869.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1869.

LEÃO, Agostinho Ermelino de. **Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente Dr. Venâncio José de Oliveira Lisboa, pelo citado, por ocasião de passar-lhe a administração da Província, em 24 de Dezembro de 1870.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1870.

LISBOA, Venâncio Jose de Oliveira. **Relatório apresentado a Assembléia Legislativa do Paraná na abertura da 2ª sessão da 9ª Legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1871.** Curityba. Typografia de Candido Martins Lopes, 1871.

LISBOA, Venâncio Jose de Oliveria. **Relatório com que o Exm. Sr. Presidente, abriu a 1ª sessão da 10ª legislatura da assembléia legislativa provincial do Paraná, no dia 15 de fevereiro de 1872.** Curityba. Typografia da Viúva & Filhos C. M. Lopes, 1872.

GUIMARÃES, Manoel Antonio. **Relatório com que o Exm. Sr. Vice-Presidente da Província abriu a 2ª sessão da 10ª Legislatura da Assembléia Provincial do Paraná, no dia 17 de fevereiro de 1873.** Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1873.

LISBOA, Venâncio Jose de Oliveira, **Relatório apresentado a Exm. Sr. Vice-Presidente Manoel Antonio Guimarães, por ocasião de passar-lhe A Administração da Província do Paraná.** Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1873.

GUIMARÃES, Manoel Antonio. **Relatório com que o Exm. Sr. Comendador apresentou ao Exm. Sr. Dr. Frederico José Cardoso de Araújo Abranches por ocasião de passar-lhe a administração da Província do Paraná, no dia 13 de junho de 1873.** Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1873.

ABRANCHES, Frederico José Cardoso de Araújo. **Relatório com que o Exm. Sr. Presidente da Província abriu a 1ª sessão da 11ª Legislatura da Assembléia Provincial, no dia 15 de fevereiro de 1874.** Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1874.

ABRANCHES, Frederico José Cardoso de Araújo. **Relatório com que o Exm. Sr. Presidente da Província abriu a 2ª sessão da 11ª Legislatura da Assembléia Provincial, no dia 13 de fevereiro de 1875.** Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1875.

LINS, Adolfo Lamenha. **Relatório apresentado a Assembléia Provincial, no dia 15 de fevereiro de 1876 pelo Presidente da Província.** Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1876.

LINS, Adolfo Lamenha. **Relatório apresentado a Assembléia Provincial, no dia 15 de fevereiro de 1877 pelo Presidente da Província.** Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1877.

LINS, Adolfo Lamenha. **Relatório com que o Exm. Sr. Presidente da Província Dr. Adolfo Lamenha Lins passou a administração ao Exm. Se. 2º Vice-Presidente**

**dignatário Manoel Antonio Guimarães no dia 16 de Julho de 1877.**Curityba. Typografia da Viúva Lopes, 1877.

MENEZES, Rodrigues Octavio de Oliveira. **Relatório apresentado a Assembléia Provincial, pelo presidente da Província no dia 9 de abril de 1878.** Curityba. Typografia de Viúva Lopes, 1878.

JUNIOR, Joaquim Bento de Oliveira, **Relatório com que o Exm.Sr. Presidente passou a administração da Província ao 1º vice-presidente o Exm. Sr. Conselheiro Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, em 7 de setembro de 1878.** Curityba. Typografia de Viúva Lopes, 1878.

FILHO, Manuel Pinto de Souza Dantas. **Relatório apresentado a Assembléia Legislativa do Paraná, no dia 4 de junho de 1879 pelo Exm. Sr. Presidente.** Curityba. Typografia de Perseverança, 1879.

MENEZES, Rodrigues Octavio de Oliveira. **Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Rodrigues Octavio de Oliveria passou a administração da Província ao primeiro vice-presidente Exm. Sr. Conselheiro Jesuíno Marcondes de Oliveira Sá, no dia 31 de março de 1879.** Curityba. Typografia Perseverança, 1879.

FILHO, Manuel Pinto de Souza Dantas. **Relatório apresentado a Assembléia Legislativa do Paraná, no dia 16 de fevereiro de 1880 pelo Exm. Sr. Presidente da Província.** Curityba. Typografia de Perseverança, 1880.