

# Terras do futuro, Terras do Paraná Apontamentos sobre integração territorial (Paraná, 1ª República)

Sílvia Gomes Bento de Mello\*

## Resumo

A preocupação com a formação de um Estado Moderno foi um distintivo do Paraná nos primeiros tempos republicanos. Para tanto, projetos visando a integração e a ocupação territorial cresciam em importância e fundamentavam a crença num tempo vindouro marcados pelo *progresso* e pela *civilização*. Ao longo do presente texto analisar-se-á algumas dessas estratégias de controle do território, como a construção de estradas, a colonização e as comissões de mapeamento com o intuito de problematizar o papel do interior paranaense na elaboração do sentido de ser moderno.

**Palavras-chaves:** Paraná. Modernidade. Estradas e imigração.

## Abstract

The concern with a modern state formation has been remarkable in Paraná State in the years that follow the republican regime institution in Brazil in the latter of nineteenth century. So, plans intending territorial integration and occupation grew in importance and they funded the belief in new coming times mile stoned by the signals of progress and civilization. In the current text we will analyze some of these territory control strategies, such as roads construction, settlements deploying and cartographic mappings aiming to discuss the inner land role in the development of the sense of being modern.

**Key words:** Paraná. Modernity. Roads and immigration.

Após a Proclamação da República, reforçou-se no Brasil a preocupação com a integração territorial e a constituição de uma identidade legítima para a nação. Tratava-se de fazer do Brasil um *Estado Nacional Moderno*. As peculiaridades do esforço de reverter os *vazios* das regiões interiores do país e elaborar a identidade pátria estavam no fundamento da lógica da constituição de uma nação *moderna*. O Estado do Paraná vivenciou esse processo através de esforços que visavam incluí-lo no mundo *moderno e capitalista*. Ou seja, a constituição de uma identidade legítima para o Estado ancorou-se no ideal de torná-lo *próspero e moderno*, em suma marcá-lo com a pecha de estado do *futuro* e isto, aliado a medidas de desenvolvimento econômico, conferir-lhe-ia o *sentido* de inclusão.

---

\* Mestre em História pela Universidade Federal de Santa Catarina; doutorando em História pela mesma instituição.

A dinâmica de uma vida urbana movimentada gerou, em Curitiba, uma ampla gama de fontes acerca dos primeiros tempos republicanos no Paraná. O presente artigo se dedicará a análise de documentos públicos produzidos na Província durante a 1ª República, com o intuito de refletir como identidade e integração territorial foram tratadas e como constituíram um eixo fundamental ao se governar o Paraná. As fontes em questão são bastante propícias para uma reflexão acerca dos destinos que se desejava para o Estado. Antes de mais nada, tratava-se de construí-lo materialmente: estradas, pontes, colonização eram requeridos, ao mesmo tempo que comissões de mapeamento percorriam o Paraná e discutia-se o estabelecimento dos limites com os vizinhos Estados de São Paulo e Santa Catarina. Cada vez mais, o interior paranaense era visto como de participação imprescindível na construção de um estado forte, coeso e próspero.

A importância que vinha adquirindo o serviço de obras públicas pode ser verificada nas próprias palavras do engenheiro Cândido Ferreira de Abreu, em relatório de 1892, quando era *secretário d'estado dos negócios de Obras Públicas e Colonização*: “a honrosa missão de administrar os serviços que mais importam ao futuro do Paraná”,<sup>1</sup> dizia o engenheiro, numa referência a sua satisfação em ocupar o cargo que dispunha no governo do Estado. Nesse contexto, o que estava em jogo era transformar um espaço dominado pela natureza, repleto de *vazios* demográficos em um território *moderno e civilizado*, conhecido e dominado pela ação humana. Para tanto, organizavam-se políticas que pudessem atender a tal demanda e multiplicavam-se as medidas para empreendê-las.

É interessante notar que havia um trânsito direto entre a premência de se executar ações que desenvolvessem o Paraná e as possibilidades ditas *'naturais'* que esse teria para a prosperidade, conforme documento assinado por Claudino Rogoberto Ferreira dos Santos, *Secretário d'estado dos negócios de Obras Públicas e Colonização*, em 1908:

O grande desenvolvimento que nestes ultimos tempos tem tido o Paraná, a proveitosa propaganda que de suas riquezas tem-se feito não só no Paiz, como fóra, o logar proeminente que occupou no certamen nacional deste anno, na Capital da República, na divulgação assombrosa de seus productos, em determinado, na sua administração, mais amplas esferas, horizontes mais vastos de actividade e de vida.

Consoante com este impulso, com toda esta movimentação, crescem diariamente os encargos e suas responsabilidades.<sup>2</sup>

A relação entre os progressos que o Paraná experimentava e a responsabilidade de se continuar investindo no seu desenvolvimento é patente na passagem anterior. A preocupação em torná-lo *conhecido* no Brasil e no exterior e *reconhecido* como signo de próspero e rico movimentava os esforços públicos. Formatava-se, assim, o Paraná *desejável*, sintonizado no ideário *moderno* de forjar Estados economicamente *fortes, civilizados* e voltados para o *futuro*. Para esse fim, a constituição de um Paraná integrado tornava-se algo de primeira grandeza no planejamento estadual. Assim, ao se investigar as ações realizadas

## TERRAS DO FUTURO, TERRAS DO PARANÁ APONTAMENTOS SOBRE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL (PARANÁ, 1ª REPÚBLICA)

visando imprimir no Paraná os signos da coesão territorial, os projetos de abertura de estradas recebiam o destaque necessário para o engrandecimento paranaense.

A questão das comunicações crescia em importância, na medida que a integração territorial seja um dos pilares dos Estados *modernos*. É assim que, dentre as estratégias de integração do Estado, a abertura de estradas mostrava-se como de suma importância na construção de uma nova materialidade para o Paraná. Para tanto, verifica-se tanto a existência de grandes projetos de comunicação estabelecendo ligações importantes pelo Estado como, por exemplo, a construção de uma ferrovia que partindo do litoral paranaense cruzasse as fronteiras do Mato Grosso, Argentina e Paraguai. Bem como, a abertura de pequenas estradas e vicinais, responsáveis por ligações curtas entre as colônias agrícolas e os centros maiores do Estado, sobretudo com a capital, Curitiba.

A respeito da estrada de ferro, essa teria como missão primeira converger a produção agrícola paranaense, fortalecendo a sua economia. Com o benefício de uma ferrovia, o Paraná seria introduzido na lógica do capitalismo: através da circulação eficiente de mercadorias seria possível fazer do movimento econômico a tônica da vida no Paraná. Isso porque o transporte ferroviário conjuga exemplarmente as relações entre e tempo e espaço – a velocidade, marca indelével das estradas de ferro, permite que grandes espaços possam ser suprimidos em curtos períodos de tempo.<sup>3</sup> Os grandes lucros visados pelas economias capitalistas dependem da eficácia dos meios de circulação, permitindo que os produtos cheguem rapidamente do produtor ao consumidor. Em vista disso, compreende-se que, projetar a construção de ferrovias no Paraná era uma ação indissociável ao planejamento de um Estado *moderno e competitivo*.

Nesse sentido, o transporte ferroviário não significaria apenas a integração física, territorial do Paraná, mas, sobretudo, o fortalecimento de sua economia e a coesão dos esforços para o seu desenvolvimento. E ainda participaria do progresso de inúmeras localidades paranaenses que deixariam de estar dispersas para fazerem parte de um movimento econômico mais amplo, conforme a passagem a seguir:

Estudar o conjunto de traçados capazes de atender real e iniludivelmente às nossas necessidades materiais, sem provocar inúteis e nocivas dispersões quanto á marcha que devem ter as mercadorias no ponto de vista do desenvolvimento das localidades do Estado, é uma medida que se apresenta com um facto peculiar ao espírito de previsão dos povos modernos.<sup>4</sup>

A ferrovia tinha um papel estratégico no planejamento do Estado, o que transparece na documentação pública. Nesse sentido, é emblemática a preocupação, bem expressa no trecho que antecede, de executar um estudo tal da geografia paranaense que possibilite a não dispersão de energia, de trabalho, de mercadorias. Tratava-se de empreender uma *marcha* ao progresso, que dependia da inclusão das inúmeras localidades, a fim de constituir um Estado *coesos, moderno e fortemente integrado*. A ligação ferroviária entre o litoral do Paraná e

o seu extremo oeste era tida como o grande caminho de desenvolvimento paranaense. Ou seja, a ligação em questão era estratégica para o Paraná por se acreditar que sua região mais oriental era a mais rica do Paraná, em termos de recursos naturais. O oeste paranaense era marcado pela diversidade da flora, do clima e do solo. Uma região de grande uberdade na qual se ancorava o planejamento do Estado.

Portanto, ao se definir o percurso da linha férrea, definia-se também quais regiões deveriam participar do desenvolvimento paranaense e de que forma. A construção da linha incluiria dadas regiões (em detrimento de outras), construindo a integração paranaense a partir de um processo seletivo. Uma estrada de ferro direcionada para o oeste teria como “missão” incluir regiões do Estado ainda pouco ou não conhecidas e levar a *civilização* para lugares até então dominados pela natureza. Nesse esforço de integração do Estado e inclusão do Paraná em um cenário mais amplo, as fontes não se furtam a valorizar as relações entre produção e circulação: “a produção está na razão geométrica da rapidez da circulação”,<sup>5</sup> ou então, “a produção de um paiz depende da rapidez da circulação”,<sup>6</sup> ou ainda “como [...] qualquer parte do mundo o futuro do nosso Estado depende de sua extensa rêde viaria”.<sup>7</sup> Expressava-se, assim, as interdependências entre desenvolvimento econômico e integração territorial, abertura de estradas e circulação de mercadorias, a produção agrícola e a eficácia dos meios de transportes, o sistema viário e construção de um estado *moderno*.

A construção de estradas de ferro, tão cara aos projetos de desenvolvimento do Paraná nos primeiros tempos republicanos, dependeria de bons estudos de geografia. O percurso da linha não seria definido de maneira aleatória, mas sua definição revelaria quais regiões participariam do progresso paranaense e de que maneira. Mais do que isso, as construções de estradas – seja ela de ferro ou de rodagem – deveriam ter um caráter de perenidade. Afinal, elas estavam construindo o mapa paranaense e uma tônica das fontes que embasam a presente pesquisa é a preocupação em constituir no presente as bases de um futuro próspero. Ou seja, investir e sedimentar os elementos indispensáveis ao cenário que se desejava para o Paraná. Assim, dizia-se: “*Não basta construir a estrada. É preciso que ella obedeça ás previsões do trafego futuro e que apresente as aptidões indispensáveis para lutar contra esses dois elementos que tenderão constantemente a destruí-la: o transito e as aguas pluviaes*”.<sup>8</sup>

Ao colocar o sistema viário como uma espécie de propulsor da *vida* econômica e social do Estado do Paraná, os responsáveis por geri-lo não estão apenas subordinando os demais domínios da administração pública à abertura de estradas. Trata-se de um processo mais complexo. A questão estava em acreditar que o desenvolvimento do Estado dependia do investimento em um conjunto de elementos. Dessa forma, a estratégia consistia em perceber que o *desenvolvimento* paranaense se efetivaria na medida em que se conseguisse entrecruzar projetos e ações, priorizando assim, uma visão sistêmica da organização do Estado. Nesse

## TERRAS DO FUTURO, TERRAS DO PARANÁ APONTAMENTOS SOBRE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL (PARANÁ, 1ª REPÚBLICA)

contexto, a própria abertura de estradas deveria ser pensada a partir da noção de um sistema que entroncaria diversos caminhos, que ligaria as estradas de rodagem as de ferro, que conectaria os centros produtores com os consumidores. Num ímpeto de entusiasmo, incitava-se a abertura de estradas por toda parte (em florestas e desertos, inclusive), pois era preciso *plantar a civilização* em todos os cantos e as estradas eram as *sementes* desse *novo tempo*:

A viação é necessidade primordial e imprescindível; A falta de um systema regular de caminhos e estradas torna impossível a cultura, encarece os productos e retarda e aniquilla o povoamento. O Norte-Americano, e em geral toda a nação civilizada, não espera que se fundem villas e cidades, então para abrir estradas; rasga o seio da floresta, planta trilhos no deserto, crêa por toda a extensão do sólo vias de aperfeiçoado transporte, certo de que são estes vehiculos de mercadorias e idéias que devem attahir população, dar nascimento aos centros populacionais e ativar a cultura.<sup>9</sup>

Os Estados Unidos da América era a nação que dera certo, constituindo-se, assim, em exemplo máximo de *civilização* no *Novo Mundo*. Por isso, seria *natural* seguir-lhe os passos. Incitava-se, então, que seguindo os moldes norte-americanos, se desvinculasse a construção de estradas a prévia existência de povoamento. Ou seja, a crença no poder *estruturador* da abertura de caminhos era tal que apostava-se que esses seriam capazes de, por si só, atrair imigrantes, possibilitar a plantação e diminuir o custo da produção, ratificando, mais uma vez, a íntima relação que as estradas teriam com o desenvolvimento econômico do Paraná. Por acréscimo, condicionava-se a produção de um Estado *civilizado* e *moderno* à intervenção nas regiões que se apresentassem mais *ásperas* e *desconhecidas*, como as florestas e os desertos. Ora, esse era o grande projeto *civilizador* para o Paraná, que apesar de não possuir desertos, esperava ter as suas regiões de matas, *dobradas*, *vencidas*, *civilizadas*. No entanto, a responsabilidade de transformar a vida no interior do Estado do Paraná não estaria apenas a cargo das estradas. Para além das conexões que deveriam ser feitas entre estradas de ferro e de rodagem, necessitava-se e requeria-se investimentos em outros domínios.

Conforme sugerido pelo fragmento de fonte anteriormente apresentado, a imigração teria um papel importante a desempenhar na constituição de um Estado *moderno*. O esforço por se vincular obras públicas e colonização se explica, certamente, por ambas se relacionarem com a idéia de um Paraná *civilizado*. Mais do que isso, a *civilização* só seria uma realidade quando colonização e estradas se concretizassem através de um projeto conjunto, em que uma incluísse a outra, em que uma levasse a outra em consideração, de forma que os pontos de instalação de imigrantes coincidissem com a trajetória das estradas, o que justificava que ambos os projetos estivesse a cargo da mesma Secretaria. No entanto, uma Secretaria de governo tão voltada ao desenvolvimento econômico não poderia deixar de ter como matéria de suas preocupações a produtividade e o incremento das atividades

econômicas que se fundariam no sucesso do entrecruzamento entre a instalação de imigrantes e construção de estradas.

Na elaboração desses domínios, os colonos europeus imprimiriam no Estado uma temporalidade regida pelo trabalho. A abertura de estradas, os estudos de engenharia e o próprio conhecimento das peculiaridades geográficas eram sinais da soberania do homem sobre a natureza, o que denotava o esforço de construção de um Estado *moderno*. É assim que o desejo de *civilizar* e *modernizar* o Paraná pode ser apreendido no desejo de integrá-lo e habitá-lo. O que estava em jogo era desenvolvê-lo e isso significava inseri-lo no movimento ativo de uma economia *moderna*, ou seja, de uma economia capitalista. Para tanto, trabalhadores e estradas seriam propulsores do tal Estado *moderno*, *civilizado* e *próspero*. Viação e colonização estariam na base do progresso paranaense. Essas se caracterizariam por “homens trabalhadores, de índole pacífica e ordeira”,<sup>10</sup> e um sistema viário que permitisse “a permuta das relações, a facilidade das trocas, o desenvolvimento commercial, o incitamento á agricultura e lavoura, a actividade, o labor, a vida em summa”.<sup>11</sup>

Dessa forma, deve-se atentar para a existência de dois emblemas de modernidade que se conjugam e se confundem no empreendimento de colonizar o Paraná: por um lado a necessidade de reverter os *vazios* paranaenses em regiões marcadas pelo movimento e por atividades econômicas. Por outro lado, a solução para a ocupação do Estado foi encontrada no imigrante europeu. Ao separar o problema da sua solução (ou seja, o *vazio* demográfico do esforço por se trazer imigrantes para o Paraná) e encará-los como formas complementares de modernizar o Paraná, porém distintas, pretende-se colocar em evidência a figura do imigrante. Desvincular a ocupação do Estado do imigrante, retirando a *naturalidade* de ter o solo paranaense ocupado por europeus, permite dar novos matizes à caracterização do estado *moderno* e *civilizado* que se pretendia para o Paraná.

Compreender como a imigração constituiu-se como um poderoso emblema de modernidade requer levar em conta que além dessa imantar os adjetivos da laboriosidade, era encarada como uma atividade de organização territorial, filiada à noção de *progresso*, que marcou tão fortemente o Ocidente no período que coincide com a da presente pesquisa. Vejamos como as noções de *evolução* e *progresso* se elaborava e como os esforços por se trazer imigrantes para o Paraná valeu-se daquelas noções:

Como todos os elementos de vida de um povo, a colonização, por sua vez está também sujeita aos processos geraes da evolução.

Remodelada de acordo com os modernos principios, ella vem de fazer-se por outros e diferentes moldes, adaptando-se aos progressos da sciencia, indo buscar nas suas varias ramificações elementos de organização e de vida.<sup>12</sup>

## TERRAS DO FUTURO, TERRAS DO PARANÁ APONTAMENTOS SOBRE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL (PARANÁ, 1ª REPÚBLICA)

Não se furtando a atrelar os *progressos* da ciência à construção de uma sociedade organizada e propulsora da *vida*, introduz-se a imigração no rol de atividades que experimentavam uma nova prática. Salienta-se que a referência à imigração como um meio de prover a *vida* é uma utilização que visa valorizar os aspectos *modernos* que o termo poderia adquirir. Assim, a vida valia pelo trabalho e pela produção dos indivíduos. Por isso, os projetos de povoamento do Paraná através da imigração eram tidos como um importante fomentador de *vida* no Estado. Na associação dos termos *vida* e *imigração*, a caracterização dos benefícios que seriam trazidos pelos imigrantes ganhavam múltiplas cores, relacionadas à conformidade do trâmite imigratório com a legislação, à higiene e à salubridade, a uma lógica racional de organização do espaço (que aproximava os imigrantes dos meios de circulação), à correção da divisão e demarcação dos lotes, além da preocupação com estudos topográficos e com o maquinário que, ao preparar a terra para o cultivo, também dava ao trabalho no campo aspectos *modernos*.<sup>13</sup>

No entanto, para uma boa compreensão da dinâmica que imigração deveria tomar na *vida* do estado, deve-se considerar que, antes de ser um projeto de âmbito apenas regional, a imigração constituía um eixo importante do planejamento nacional republicano. Na elaboração de uma nação *moderna*, que ansiava por igualar-se às nações européias em níveis de *progresso* e *civilização*, ser habitada justamente por homens e mulheres provenientes da Europa – a sólida referência dos melhores atributos que se pretendia para o Paraná – significava a oportunidade da instalação de um *novo* ritmo de vida e de *novos* valores no Estado. Não se tratava mais de obter apenas mão-de-obra barata, responsável por lucro certo, como à época da América portuguesa. Ou seja, era uma preocupação expressa no esforço de constituição do Brasil republicano eliminar a memória de um país negro e escravocrata.

Nesse processo de elaboração do habitante nacional e do perfil do brasileiro, o Paraná constituía-se como um Estado diferenciado, esquecendo a presença negra na sua constituição étnica. Considerando que a memória é sempre seletiva e pode ter papel relevante na elaboração da identidade de um indivíduo ou de um grupo, intelectuais e políticos fundam a identidade do Paraná na figura do imigrante, atribuindo ao paranaense o mesmo tipo físico e moral daqueles homens e mulheres que cruzaram o Atlântico para habitar o Estado. Ao festejar a presença do sangue europeu na constituição étnica do paranaense, numa operação que requer o esquecimento da memória negra e indígena, tem-se a matriz discursiva para justificar que o Paraná fosse um Estado de futuro promissor, devendo se destacar como um foco de *modernidade* e *civilização*, proporcionada pelo espírito laborioso dos seus habitantes.

Se a lógica da abertura de estradas e da instalação de imigrantes em terras paranaenses foi guiada pela racionalidade da engenharia, o mesmo pode-se dizer do processo de organização das informações que se levantava do Paraná, através,

sobretudo da confecção de mapas. O êxito do projeto de desenvolvimento do Paraná dependia também do conhecimento de todos os recantos paranaenses, ou seja, as condições dos solos, climas, navegabilidade dos rios, a acidentalidade dos terrenos, etc. Seriam esses conhecimentos imprescindíveis para o planejamento do seu desenvolvimento, dado que tais estudos possibilitariam definir como cada região poderia contribuir para o *progresso* do Paraná. Jacques Revel afirma que “*a cartografia é um verdadeiro assunto de Estado*”,<sup>14</sup> pois seria através do conhecimento pormenorizado das potencialidades oferecidas pela geografia de um dado território que o *Estado moderno* arquitetava as formas de manter a soberania, planejar o desenvolvimento e compor o sentido da unidade territorial.

Em vista disso, torna-se fácil compreender a preocupação expressa pela *Secretária d'estado dos negócios das obras publicas e colonização* em elaborar um mapa do Paraná, o que gerou o esforço de juntar os registros de explorações já realizadas pelo Estado.<sup>15</sup> Entre os relatos que deveriam ser recuperados destaca-se: a exploração do rio Ivahy pelo engenheiro Gustavo Rumbelsperger (1865), pelos irmãos Keller, ambos engenheiros entre os anos de 1865-1866 e pelo capitão Palm, entre 1874-1875. A exploração do rio Iguassú por Keller em 1866. Exploração de Curitiba até a margem direita do rio Ivahy pelo engenheiro William Lloyd em 1874, cuja finalidade era estudar a possibilidade de construção de uma estrada de ferro ligando as localidades de Curitiba à Vila Rica. A exploração do trecho que vai de Guarapuava ao rio Ivahy, tendo em vista a construção de uma ferrovia, pelo engenheiro Rebouças. Exploração pelo engenheiro Beaurepaire Rhoan de Guarapuava até à Foz do rio Iguaçu (s. d.) e muitos outros.

Deveriam constar no mapa informações da seguinte natureza: o sistema orográfico e hidrográfico, o curso dos rios e as suas condições de navegabilidade, com o assinalamento dos seus saltos, cachoeiras e corredeiras. As altitudes conhecidas, as linhas telegráficas e as estradas de ferro construídas ou em construção, o delineamento das estradas, vicinais e caminhos, a localização das colônias, povoados, freguesias, vilas e cidades. Havia, no entanto, várias regiões do Estado que não poderiam ser representadas em mapa, por falta de informações. Eram necessárias novas explorações pelo Paraná, cujas finalidades seriam:

[...] verificar e informar sobre a navegabilidade dos principaes rios e seos afluentes, a natureza dos terrenos explorados, os productos naturaes – animal, vegetal e mineral – as culturas de que o solo será susceptivel, indicando quaes as zonas que de preferencia deveram colonisar e cultivar, e, ao mesmo tempo, estudar por onde se possa construir estradas, com a maior economia, afim de abrir á industria, ao commercio e á civilisação, o immenso sertão, uma das maiores riquezas do Paraná.<sup>16</sup>

Os mapas reuniam as informações existentes acerca do território e deixava à vista aquilo que ainda não era conhecido, requerendo novas incursões pelo Paraná, afim de melhor precisar as informações cartográficas. Dessa forma, pouco a pouco, o Estado foi ganhando contorno. A imagem gráfica do Paraná se



## TERRAS DO FUTURO, TERRAS DO PARANÁ APONTAMENTOS SOBRE INTEGRAÇÃO TERRITORIAL (PARANÁ, 1ª REPÚBLICA)

estabeleceu como indissociável a sua espacialidade. O mapa também funcionava como forma de apropriação do território: quanto mais preciso ele fosse, maiores subsídios fornecia para as intervenções que se fizessem necessárias. A premência por se mapear o Paraná vinculava-se ainda a importância de se ter bem definidos os limites territoriais, sobretudo com São Paulo e Santa Catarina, estabelecendo, assim, as fronteiras entre o *'eu-paranaense'* e os outros (os *não-paranaenses*), fundamentais para o estabelecimento de sua soberania. No entanto, mesmo dentro do Paraná, percebia-se matizes entre os diversos cantos do seu território. Em se tratando, por exemplo, das diferenças entre a sua região mais oriental e a mais ocidental, observa-se que foi criada uma espécie de *'fronteira'* entre ambas. Ou seja, o ocidente, que muitas vezes era denominado *sertão* (lugar desconhecido e desabitado), deveria ser apropriado pela região oriental, que era mais habitada e *'adiantada'*. *"Os mapas reforçavam uma visão dividida do espaço. De um lado, a civilização, o progresso, a inovação e a modernidade; de outro, a barbárie, o atraso, a rotina e o arcaico"*.<sup>17</sup> As tentativas de dissipar a fronteira entre as duas regiões, transparece o desejo de *civilizar* e construir materialmente o Paraná. Nesse sentido, os mapas se faziam imprescindíveis porque apontariam as regiões que necessitavam de intervenção e propiciariam a visualização de estratégias de ação e controle territorial.

Por fim, resta considerar que a articulação entre os diversos elementos apontados no texto só pode ser compreendida levando em consideração a forte identificação entre Estado e território na modernidade. O território era a materialização do poder e da soberania de um dado Estado. Assim, todos aqueles elementos compõem o *sentido* do *Paraná desejável*, que envolve os *saberes* e os *poderes* que tinham legitimidade para prescrever os contornos e os sentidos dos espaços paranaenses, sintonizando-os em um mesmo ritmo e uma mesma temporalidade. Nesse sentido, concorda-se com Michel Foucault quando ele diz que o *"território é sem dúvida uma noção geográfica, mas é antes de tudo uma noção jurídico-política: aquilo que é controlado por um certo tipo de poder"*.<sup>18</sup> E o controle territorial estava no fundamento da constituição da soberania de um dado Estado. Daí o grande investimento feito no sentido de acumular e organizar informações geográficas que, para David Harvey, esteve presente desde a Renascença, tornando possível o crescimento econômico, a aproximação dos mercados e possibilitando que o lucro orientasse as relações comerciais:

O saber geográfico se tornou uma mercadoria valiosa numa sociedade que assumiu uma consciência cada vez maior do lucro. A acumulação de riqueza, de poder e de capital passou a ter um vínculo com o conhecimento personalizado do espaço e o domínio individual dele.<sup>19</sup>

Em se tratando dos Estados *modernos*, uma estratégia recorrente foi lidar com os territórios como se ele tivesse uma existência eterna. Com o território servindo de fórum de identificação, ele se prestou a comportar-se,

discursivamente, como um corpo estático e perene. Ou seja, era como se tal unidade territorial tivesse sempre existido e estivesse fadado a existir eternamente. Tal estratégia, amplamente utilizada no Paraná, no período que essa pesquisa abarca, traz consigo as sensações de estabilidade e segurança, tão importantes para a credibilidade de um Estado recente, que vinha se consolidando no conjunto dos Estados da Nação. Assim, o esforço pelo conhecimento das peculiaridades geográficas era parte importante do projeto mais amplo de apropriação territorial e conseqüente sintonia do Paraná com a temporalidade frenética da modernidade, que seria dominante sobre o ritmo lascivo da natureza, colocando o Estado em pé de igualdade com a *modernidade* Ocidental.

---

### Notas

- <sup>1</sup> Estado do Paraná. Secretaria d'Estado dos Negocios de Obras Públicas e Colonização. Relatório apresentado ao Governo do Estado do Paraná pelo Engenheiro Candido Ferreira de Abreu (Secretário d'Estado dos Negócios das Obras Públicas e Colonização), 1892: 03.
- <sup>2</sup> *Secretaria*. Estado do Paraná. Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Xavier da Silva. (Presidente do Estado do Paraná), em 31 de dezembro de 1908, pelo bacharel Claudino Rogoberto Ferreira dos Santos (Secretario d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização). Typografia d'A Republica, 1909: 05.
- <sup>3</sup> Ver: HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. 9ª ed. São Paulo: Loyola, 2000.
- <sup>4</sup> *Estradas de Ferro*. Estado do Paraná. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque (presidente do Estado), em 31 de dezembro de 1912 pelo engenheiro civil José Miepce da Silva (Secretário d'estado dos Negócios de Obras Publicas e colonização). Typografia Alfredo Hoffmann, 1913.
- <sup>5</sup> *Viação*. Estado do Paraná. Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Xavier da Silva. (Presidente do Estado do Paraná), em 31 de dezembro de 1908, pelo bacharel Claudino Rogoberto Ferreira dos Santos (Secretario d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização). Typografia d'A Republica, 1909: 42.
- <sup>6</sup> Idem: Ibidem.
- <sup>7</sup> Ibidem: 43.
- <sup>8</sup> *Viação: Estrada de Rodagem*. Estado do Paraná. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque (presidente do Estado), em 31 de dezembro de 1912 pelo engenheiro civil José Miepce da Silva (Secretário d'estado dos Negócios de Obras Publicas e colonização). Typografia Alfredo Hoffmann, 1913: 64.
- <sup>9</sup> Idem. Ibidem.
- <sup>10</sup> *Imigração*. In: Estado do Paraná. Secretaria d'Estado dos Negocios de Obras Publicas e Colonização. Relatório apresentado ao Dr. José Pereira Santos Andrade (governador do Estado do Paraná), pelo engenheiro civil Candido Ferreira de Abreu (Secretario d'Estado dos Negocios de Obras Públicas e Colonização), em 31 de janeiro de 1899. Curityba, 1899: 06.
- <sup>11</sup> *Viação*. In: Estado do Paraná. Secretaria d'estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Xavier (presidente do Estado do Paraná), pelo bacharel Claudino Rogoberto Ferreira dos Santos (Secretário d'estado dos Negócios e Colonização), em 31 de dezembro de 1908. Typografia d' A Republica, 1909: 41.

- <sup>12</sup> *Colonização*. Estado do Paraná. Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Xavier da Silva (Presidente do Estado do Paraná), pelo bacharel Claudino Rogoberto Ferreira dos Santos (Secretario d'Estado dos negocios de Obras Publicas e Colonização), em 31 de dezembro de 1908. Typografia d' A Republica: 1909: 16.
- <sup>13</sup> Sobre essa questão, vale ler a passagem que se segue d um dos relatórios da Secretaria de Obras Públicas e Colonização: “E felizmente pôde o Estado do Paraná lisongear-se de que o faz [a colonização] de conformidade com os mais salutaes principios da moderna sciencia; já amparando-o no direito e na lei, pela outorga de que faz ao immigrante de um titulo de propriedade que o grava, segundo o seu trabalho, na posse mansa e pacifica da mesma já preocupando-se com a hygiene e salubridade das terras a colonizar, com a qualidade das mesmas; já interferindo para que os nucleos sejam aproximados dos centros consumidores e entre si por apropriadas rêde viária; já estabelecendo o critério de tranquilidade de vida e de direitos pela divisão e demarcações dos lotes; já finalmente, entre outras ainda mais preocupações, indagando e estudando, para a formação dos nucleos, a topografia particular dos mesmos, accomodando-os o mais possível á franca exploração das machinas de trabalho moderno para preparo, plantação e cultivo da terra.”
- <sup>14</sup> REVEL, Jacques. Conhecimento do território, produção do território (França, séculos XIII-XIX). In: *A Invenção da Sociedade*. Rio de Janeiro: Difel, s/d: 149.
- <sup>15</sup> *Mappa do Estado*. In: Estado do Paraná. Secretaria de Obras Públicas e Colonização. Relatório apresentado ao Dr. Governador do Estado do Paraná, pelo Dr. João Baptista da Costa Carvalho Filho (Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Públicas e Colonização). Curityba, 1894: 61-66.
- <sup>16</sup> Idem: 65.
- <sup>17</sup> ARRUDA, Gilmar. op. cit: 117.
- <sup>18</sup> FOUCAULT, Michel. Sobre a Geografia. In: *Microfísica do poder*. 13ª ed. Rio de janeiro: Graal, 1998: 157.
- <sup>19</sup> HARVEY, David. op.cit: 221.