

Pelos Caminhos da Modernização: Urbanização, Sociedade e Território na Fazenda Britânia – 1907 a 1970

Along the Paths of Modernization: Urbanization, Society and Territory at Britany Farm – 1907 to 1970

Loana Kauana Marostica*, André Augusto de Almeida Alves**

*Universidade Estadual de Maringá, Brasil, loanamarostica@hotmail.com

**Universidade Estadual de Maringá, Brasil, aaaalves@uem.br

usjt

arq.urb

número 33 | jan-abr de 2022

Recebido: 15/09/2021

Aceito: 29/03/2022

DOI: [10.37916/arq.urb.vi33.560](https://doi.org/10.37916/arq.urb.vi33.560)



Palavras-chave:

Colonização.
Modernização.
Mobilidade Urbana e Regional.

Keywords:

Colonization.
Modernization.
Urban and Regional Mobility.

Resumo

Isolada às margens do rio Paraná, na divisa com Paraguai e Argentina, a Fazenda Britânia foi a última área colonizada no estado do Paraná, Brasil. Seu processo de ocupação e urbanização esteve intimamente ligado aos processos de modernização locais e globais, incluindo arranjos extrativistas e produtivos, colonização e surgimento de novas cidades, que se refletiram em mobilidade, circulação de bens e pessoas. Este artigo aborda essa região desde as *obrages* até a colonização planejada empreendida pela Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A (Maripá) e posteriores desdobramentos, sob o ponto de vista do desenvolvimento das vias de comunicação. Baseado em pesquisa bibliográfica e documental, sabe-se que parte da rede de transportes foi criada para a extração da erva-mate e posteriormente ampliada para exploração madeireira com escoamento pela Argentina. Esse processo contempla episódios de transformações políticas e econômicas das décadas de 1920 a 1930 e suas repercussões nas ações e políticas estaduais na área. O artigo reconstitui, também, os planos de urbanização de Maripá, estabelecendo relações de continuidade com as redes internas pré-existentes e suas conexões com as redes implantadas até a década de 1970, observadas no contexto da modernização brasileira, que combinava o arcaico e o moderno, o agrário e o industrial, por meio do desenvolvimento de linhas de transporte.

Abstract

Isolated on the banks of the Paraná River, on the border with Paraguay and Argentina, Fazenda Britânia was the last colonized area in the state of Paraná, Brazil. Its occupation and urbanization process was closely linked to local and global modernization processes, including extractive and productive arrangements, colonization and the emergence of new cities, which were reflected in mobility, circulation of goods and people. This article approaches this region from the *obrages* to the planned colonization undertaken by Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A (Maripá) and subsequent developments, from the point of view of the development of communication routes. Based on bibliographical and documental research, part of the transport network was created for the extraction of yerba mate and later expanded to logging with transportation through Argentina. This process addresses episodes of political and economic transformations from the 1920s to the 1930s and their repercussions on state actions and policies in the area. It also reconstitutes Maripá's urbanization plans, establishing relationships of continuity with pre-existing internal networks and their connections with networks implemented until the 1970s, observed in the context of Brazilian modernization, which combined the archaic and the modern, the agrarian and the industrial, through the development of transport lines.

Introdução

O oeste paranaense teve sua configuração regional e urbana marcada pelo desenvolvimento e expansão de suas vias de comunicação. A criação de portos, picadas e pousos permitiu a exploração de seus recursos naturais, seguida da ocupação e a chegada dos novos colonizadores, de investimentos públicos e privados, além da integração da região ao restante do país.

Habitada originalmente por povos indígenas de etnias do tronco linguístico tupi-guarani, a abertura das primeiras picadas no século XVII foi seguida pela incursão de estrangeiros no século XIX e XX. A exploração da erva-mate e da madeira definiu as bases do traçado das vias de comunicação da região (SILVA, et. al 1988). Até a década de 1930, a região foi dominada pelas *obrages*, empresas argentinas em sua maioria de capital inglês, que contavam com trabalhadores argentinos e paraguaios chamados *mensus*, para a extração de chá e madeira, escoados por caminhos e cursos d'água e transportados para a Argentina pelo Rio Paraná (COLODEL, 1988; WACHOWICZ, 2001).

As *obrages* declinam após o fim da Primeira Grande Guerra (1914-1918) pela redução de investimentos ingleses na região. No contexto nacional, durante a década de 1920, o oeste paranaense ainda era uma região isolada do território brasileiro, surgindo as primeiras repercussões das notícias relacionadas a Coluna Prestes, que percorria região.

A ênfase na segurança nacional, a política da Marcha para Oeste e a criação do Território Federal do Iguaçu (1942-1946) durante a Era Vargas favoreceram a especulação e a consolidação de diversas colonizadoras gaúchas atuantes nas terras da região (NIEDERAUER, 2004; PRIORI, et al. 2012). Com a expansão das fronteiras agrícolas, as colonizadoras desencadearam um processo de urbanização e ocupação planejada (OLDONI, 2016), na qual o desenvolvimento da infraestrutura de transporte desempenhou papel fundamental (BRUGNAGO, 2016).

O presente artigo tem como recorte a Fazenda Britânia, enfatizando o surgimento de suas vias de comunicação pela atuação *obragera* até seu desenvolvimento durante a implementação do Plano de Ação da Colonizadora Maripá, entre 1949 e 1960, alcançando seus desdobramentos na década de 1970 e seus reflexos na atualidade. Para tanto, baseia-se em pesquisa documental realizada nos acervos da

Maripá; do Museu Willy Barth e da Biblioteca Nacional; além da consulta a mapa de infraestruturas de transporte do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná (DER/PR).

Fazenda Britânia: das primeiras picadas, portos e pousos

Situada no extremo oeste paranaense, a região pertencente a Fazenda Britânia foi a última região a ser colonizada no Paraná. Ela foi adquirida em 1907 pela *Companhia de Maderas del Alto Paraná*, uma das filiais da empresa inglesa *The Alto Parana Development Company Ltda.*, com sede em Buenos Aires (NIEDERAUER, 2004; WACHOWICZ, 1987). As *obrages* não tinham intenção de implantar a pequena ou média propriedade e nem mesmo o povoamento da região, mas somente o intuito de extrair erva-mate e madeira em toros até os portos no rio Paraná, e daí para a Argentina (WACHOWICZ, 1982):

Picadas, mulas, e um regime quase escravocrata. Isso em absoluto combinava com os ingleses da Fazenda Britânia. Posteriormente arrendaram a exportação da erva-mate a terceiros que passaram a exportá-la para a Argentina. (NIEDERAUER, 1987, p. 37).

Não havia estradas que conectassem a Fazenda Britânia ao restante do estado do Paraná, o que tornava a região oeste propícia para exploração de madeira e matérias primas sem qualquer fiscalização brasileira. Na direção leste do estado, no sentido de Guarapuava, havia somente uma picada de 400 metros. Também não havia possibilidade de transporte fluvial por Guaíra, pois havia obstáculos naturais com as cachoeiras das Sete Quedas. Tudo isso tornava a Fazenda Britânia ponto fundamental para a mobilidade e fluxo das mercadorias. O transporte das matérias primas era feito no Rio Paraná, principalmente pelo Porto Britânia (GREGORY, 2002) (Figura 1).



Figura Erro! Nenhuma sequência foi especificada.: Principais Obras no Oeste do Paraná.
Fonte: WACHOWICZ, R. C. (1987, p. 64). Adaptado pelos autores.

As obras plantaram mais de 90.000 mudas de erva-mate e outras espécies secundárias para comercialização dentro do Brasil e na Argentina. Destaca-se a plantação de laranjas azedas, cujas essências denominadas de *Apepú* e *Petit-grain* eram usadas para a fabricação de perfumes em São Paulo e Rio de Janeiro (NIEDERAUER, 2004). Toda a área foi intensamente devastada pelos ingleses que extraíram o máximo das terras brasileiras sem quaisquer pretensões de reinvestimento do capital nessa região (PIAIA, 2004).

Inicialmente, as matérias primas eram divididas para serem transportadas no Rio Paraná, algumas tinham como destino a Argentina, outras eram enviadas para a cidade de Guaíra. As que permaneciam em território brasileiro precisavam ser transportadas por estrada de ferro, pois o transporte fluvial era impossibilitado pelas Sete Quedas. Assim, as matérias primas seguiam de Guaíra até São Paulo por via ferroviária até chegar no Porto Epitácio. Posteriormente, seguiam pela Estrada de Ferro Sorocabana até finalmente chegarem na Estrada de Ferro Central do Brasil. (NIEDERAUER, 2004).

Quanto ao processo de mobilidade fluvial no Rio Paraná, esse era feito por zorras movidas à vapor, tração animal ou até mesmo usando os braços humanos. Por se tratar de um rio de planalto e de águas turbulentas, os vapores dos barcos precisavam de sistemas propulsores de alta potência para alcançar uma boa trafegabilidade. Quando os barcos eram carregados somente por mercadorias, as vagonetas atingiam alta velocidade, porém, nos momentos em que havia leva de passageiros, o trajeto tornava-se lento e arriscado. (COLODEL, 1988)

Com o passar do tempo, os *obrageros* perderam a demanda de erva-mate devido à produção própria que ocorria na Argentina. Durante esse período, eles procuraram novas fontes de lucratividade, até encontrarem uma área coberta de pinheiros próximo ao arroio Toledo, começando a extração desse material (WARCHOWICZ, 2001). O transporte dos pinheiros até o Porto Britânia chegava a 65 quilômetros, sendo moroso pela falta de estradas e maquinários (GREGORY, 2002).

Com essas dificuldades, foi necessária a abertura de caminhos para extração madeireira. Essas rotas foram sendo construídas com o tempo e culminaram em duas picadas principais: a picada de *Allica*, ao norte; e a picada de *Nuñez y Gibaja*, ao sul. Ambas confluíam próximo ao Porto Britânia (Figura 2). Em torno da picada de *Nuñez y Gibaja* foram formados os primeiros assentamentos que abrigavam os trabalhadores da região, importantes também para “controlar o corte de madeira” e fornecer um “local de pastagem para o grande número de mueres usados na tiragem dos toros” (Oberg, 1960, p. 23).

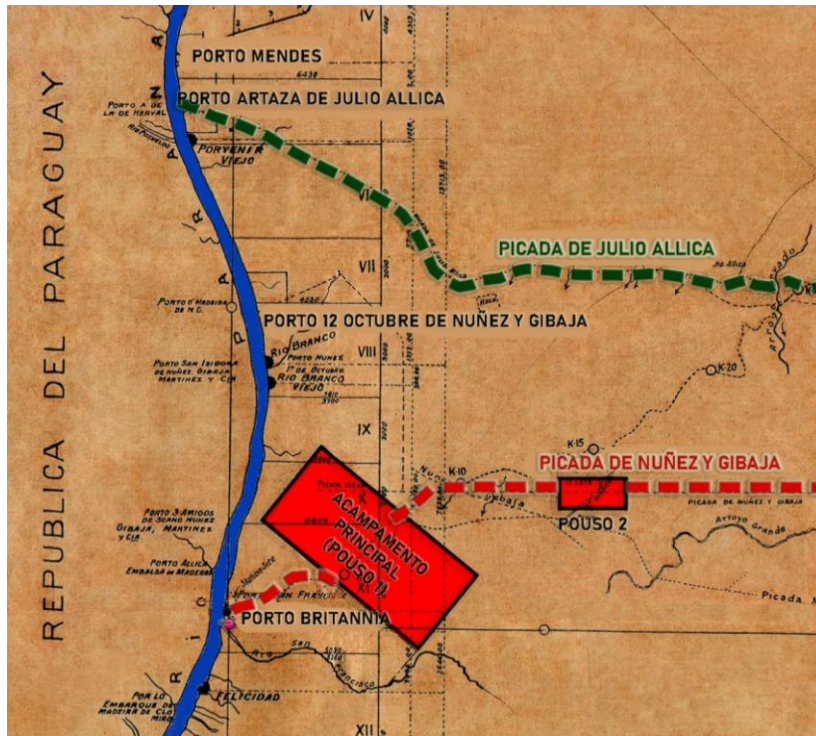


Figura 2: Picadas principais e pousos próximo ao Porto Britânia e Rio Paraná em 1915. Fonte: Acervo Museu Willy Barth, 1915. Adaptado pelos autores.

Para agilizar o transporte de madeiras até o Porto Britânia, a *Compañía de Maderas del Alto Parana* adquiriu trilhos para a criação de uma estrada de ferro de 70 quilômetros, que não chegou a ser realizada. O projeto foi abandonado pelos ingleses devido à instabilidade econômica gerada pela Primeira Guerra Mundial. Naquele momento pós-guerra “França e Inglaterra saíram vencedoras e com moral, mas com as economias abaladas e dependentes dos EUA”. (OLIVEIRA, 2002, p. 29).

Após o cenário conturbado da Primeira Grande Guerra, a Inglaterra havia ainda perdido o monopólio na industrialização mundial, o qual detinha desde a Revolução Industrial, e os ingleses tinham “medo de uma crise financeira relativa ou generalizada que desestabilizasse o império e o tornasse sujeito a invasões terrestres das outras potências” (OLIVEIRA, 2002, p. 30-31). Com isso, os proprietários da

Fazenda Britânia venderam os trilhos para a Cia. Mate Laranjeiras, sediada na região de Guaíra, que construiu uma estrada de ferro entre Guaíra e Porto Mendes, em 1917 (NIEDERAUER, 2004).

A exportação de madeiras em toras estava se tornando muito difícil por razões diversas. A colonização pelo rio Paraná, sem uma estrada regular, para o escoamento e intercâmbio comercial com Guarapuava e Curitiba, não era exequível. A instabilidade econômica do País e a falta de crédito que ocorria, mais as revoltas dos militares, foram, certamente, os fortes motivos que levaram os ingleses a desfazerem-se de sua propriedade. (NIEDERAUER, 2004, p. 42)

Até meados da década de 1920, dentro do contexto nacional, a carência de infraestrutura urbana e de rodovias de acesso dominava a região e tornava o oeste paranaense completamente isolado do restante do país, sendo considerada um “sertão inculto e desabitado”. (WACHOWICZ, 1982, p. 45). Além da exploração madeireira e de erva-mate, a ausência de fiscalização ocasionou o “predomínio completo de populações guaranis e argentinas” (WACHOWICZ, 2001, p. 242).

Naquele momento, ainda não havia conexões com a capital Curitiba e não havia população brasileira habitando a região. A única via de comunicação nas proximidades era a Estrada Estratégica que passava por Guarapuava e chegava até a vila militar de Foz do Iguaçu (PIAIA, 2004). A partir desse caminho surgiram ramificações em Catanduvas e em fins da década de 1920 em Cascavel, por meio da picada aberta pela *obragera Nuñez y Gibaja* (BRUGNAGO, 2016).

Outro acontecimento importante ocorreu na década de 1920, quando o Movimento Tenentista (1922-1927) marcou a vinda de militares para a região, dominando cidades como Guaíra, Foz do Iguaçu e Catanduvas (PIAIA, 2004). As notícias sobre a situação de descaso, exploração estrangeira e isolamento da fronteira desnacionalizada (ZAGO, 2007) resultaram em medidas do Governo Federal, as quais os efeitos se fizeram sentir somente com ações tardias a partir de pressões populares durante a Revolução de 1930. As condições da política nacionalista de Getúlio Vargas determinaram com o decreto 19.842, de 12 de dezembro de 1930, medidas drásticas para dificultar o ingresso e permanência de paraguaios e argentinos nas terras brasileiras (GREGORY, 2002).

A partir da Revolução de 1930 marcou-se uma ruptura com “a hegemonia agrário-exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano-

industrial” no território nacional, o que demandava a conformação e integração de mercados, com as fronteiras agrícolas desempenhando o papel de fornecedoras de matérias primas e consumidoras dos produtos industrializados dos principais centros urbanos (OLIVEIRA, 1972).

Diante desse cenário, em 1930, foi criada a política da Marcha para o Oeste, com objetivo de renacionalizar as fronteiras do oeste paranaense e resolver a situação de carência de novas terras agrárias decorrente do crescimento demográfico no Rio Grande do Sul. A sua ocupação possibilitaria o avanço das fronteiras agrícolas e a expansão do capital gaúcho no estado do Paraná (OLDONI, 2016):

A solução do chamado “problema agrário” nos anos da “passagem” da economia de base agrário-exportadora para urbano-industrial é um ponto fundamental para a reprodução das condições da expansão capitalista. Ela é um complexo de soluções cujas vertentes se apoiam no enorme contingente de mão-de-obra, na oferta elástica de terras e na viabilização do encontro desses dois fatores pela ação do Estado construindo principalmente a rede rodoviária. (OLIVEIRA, 1972, p. 16)

Em 1938, o governo cria o Programa Rodoviário Marcha para o Oeste e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem para facilitar o acesso e ocupação das terras, acarretando em um grande avanço para a região oeste paranaense. “Uma das rodovias mais importantes do programa seria a BR-35, mais tarde denominada BR-277, que futuramente interligaria o Estado Paranaense ao oeste – Ponta Grossa, Guarapuava, Cascavel até Foz do Iguaçu” (GREGORY, 2002, p. 91; SPERANÇA, 1992, p. 120-1).

Nesse momento, Getúlio Vargas sob pretexto de estabilizar e colonizar as regiões de fronteira instituiu a criação de cinco territórios federais brasileiros. Um desses territórios foi o Território Federal do Iguaçu (1943-1946) que apresentava limites internos com o território de Ponta Porã e os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná e limites fronteiros com Argentina e Paraguai. Não houve divulgação nem consulta pública aos paranaenses sobre sua criação sendo praticamente imposta à população. (PRIORI, et al. 2012).

Segundo Gregory (2002, p. 80), o Território Federal do Iguaçu demonstrava a fragilidade do oeste paranaense e “os vínculos econômicos nessa região se davam preferencialmente e em maior intensidade no Prata e em Porto Alegre, em detrimento de Curitiba e Paranaguá”. Na visão de Wachowicz (2001, p. 245), “Getúlio Vargas

queria subtrair vastas extensões de terra dos estados do Paraná e Santa Catarina para melhor atender aos interesses oriundos do Rio Grande do Sul”.



Figura 3: Mapa das Redes Postais e Telegráficas no Território Federal do Iguaçu em 1944. Fonte: Azevedo (1946, p. 254) e Acervo Online da Biblioteca Nacional, 1944. Adaptado pelos autores. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart451488/cart451488.html. Acesso em 09 ago. 2021.

As evidências das ações do Governo Federal e o risco de perda de território paranaense para os gaúchos motivaram ações concretas pela Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado do Paraná. O governo paranaense reagiu a esse cenário propondo a ampliação do porto de Paranaguá e a construção de mais estradas de rodagem na direção oeste, visando reduzir o escoamento da produção por Foz do Iguaçu e São Paulo, e se fazer presente ao controlar o deslocamento de cargas e pessoas fazendo-o confluir em Curitiba. (GREGORY, 2002).

Em 1945, o Estado Novo se encerrou e o Território Federal do Iguaçu foi desmembrado pelo Decreto-lei 5.812, restaurando o território original do Paraná (PRIORI, et al. 2012). A curta existência do Território Federal do Iguaçu já era suficiente para fomentar a especulação nas terras do oeste paranaense (PRIORI, et al. 2012).

Nesse momento, empresas gaúchas como a Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A (Maripá), a Pinho & Terras, a Colonizadora Gaúcha, a Colonizadora Matelândia, a Colonizadora Criciúma e a Industrial Agrícola Bento Gonçalves já detinham terras na região. (GREGORY, 2002).

Da atuação da Colonizadora Maripá (1946—1960) e seus desdobramentos

Os 290.000 hectares da Fazenda Britânia foram comprados pela Colonizadora Maripá, em 1946 (OBERG, 1960). Os desbravadores fizeram o percurso de caminhão, saindo de Porto Alegre até a atual cidade de Toledo, em 38 dias. Foram necessários 8 dias apenas para abrir a picada entre Cascavel e Toledo, seguindo uma antiga linha telegráfica que ia até Porto Mendes, ao norte da Fazenda Britânia. (SILVA, et al., 1988) (Figura 3).

A Fazenda Britânia deu origem a oito municípios, em ordem cronológica: Toledo (sede) (1946), Quatro Pontes (1951), Marechal Cândido Rondon (1952), Nova Santa Rosa (1952), Maripá (1952), Mercedes (1952), Entre Rios do Oeste (1959) e Pato Bragado (1959) (SILVA et. al, 1988).

A Colonizadora Maripá buscou influências políticas para a abertura das estradas que foram necessárias a viabilização do empreendimento (NIEDERAUER, 2004). O Porto Britânia estava completamente abandonado desde a queda das *obrages* e necessitava de manutenção pela colonizadora. Já o porto de Porto Mendes, pertencia ao Estado do Paraná (OBERG, 1960).

Segundo o Relatório do Plano de Colonização de 1946-1960 (Maripá, 1960, p.1-4), e Oberg (1960), o plano de ação da colonizadora contemplava as seguintes diretrizes:

- I. Elemento Humano: Preferência por agricultores com prática na lavoura, policultura e criação de pequenos animais, indicando a identidade étnica dos eurobrasileiros das colônias do Sul do Brasil.
- II. Pequena Propriedade de Terra: 10 alqueires de terra por colônia para agricultura familiar, com demarcações prontas antes da venda das terras. A pequena propriedade geraria menos despesas para os serviços de medição, construção de estradas e de infraestrutura nas colônias e cidades sedes.
- III. Policultura: As terras da Fazenda Britânia são férteis e a policultura preservaria a produção agrícola de riscos financeiros. Qualquer alteração

no clima local, pragas ou instabilidade do mercado financeiro poderia ser fatal somente com a monocultura.

- IV. Escoamento da produção: Um dos problemas mais difíceis a serem enfrentados. A Maripá se compromete a construir estradas para integrar à BR-35, em fase de conclusão. Na zona rural as futuras estradas dariam acesso a todas as colônias e seria indispensável uma equipe de máquinas, tratores e motoniveladores.
- V. Industrialização: A industrialização será desenvolvida para o colono ou profissional que adquirir sua propriedade possa se instalar e encontrar o que precisar: desde serrarias para a matéria prima construtiva, carpintarias, moinhos, funilarias, ferrarias, oficinas mecânicas, entre outros.

O Plano de Ação da Colonizadora Maripá dedicou especial atenção ao desenvolvimento viário, visando o acesso e o desenvolvimento de cidades em sua área de atuação, condições necessárias a comercialização de lotes urbanos e rurais. As sedes forneceriam os insumos e provisões aos agricultores e comprariam a sua produção agrícola excedente, escoando-a para os grandes centros urbanos (GRONDIN, 2007; MARIPÁ, 1960).

Nota-se, aqui, a inserção da região nas dinâmicas econômicas mais amplas, nacionais e até mesmo internacionais, em que as relações entre o arcaico e o moderno se reproduzem e se transformam, ao induzir um processo de modernização de base urbano-industrial impulsionado pela exploração do meio agrário (OLIVEIRA, 1972).

No caso das fronteiras “externas” o processo se dá mediante o avanço da fronteira agrícola que se expande com a rodovia: Norte do Paraná, com o surto do café nas décadas de quarenta e cinquenta. Goiás e Mato Grosso, na década de sessenta, com a penetração da pecuária; Maranhão, na década de cinquenta, com a penetração do arroz e da pecuária; Belém-Brasília, na década de sessenta; Oeste do Paraná e Sul de Mato Grosso nos últimos quinze anos, com a produção de milho, feijão e suínos. (OLIVEIRA, 1972, p. 17).

As estradas eram imprescindíveis para o escoamento do excedente agrícola e para a exportação madeireira pelo Porto Britânia (OLDONI, 2016). A Colonizadora Maripá se dedicava a exportação pelo Rio Paraná, apesar dos investimentos do governo estadual na conexão contrária, a leste, entre Curitiba e o porto de Paranaguá (GREGORY, 2002). A Maripá aproveitou o traçado existente das picadas *obrageras* e construiu mais 3.000 quilômetros de estradas que possuíam 6 a 12 metros de largura, incluindo vias secundárias para a interligação dos lotes coloniais (MARIPÁ, 1960).

Para Silva et al. (1988, p. 89), a exportação madeireira no Rio Paraná “servia para equilibrar as atividades da empresa e lhe garantir o respectivo sucesso”. As atividades do Porto Britânia se mantiveram firmes até final da década de 1960, mas declinaram rapidamente devido a devastação completa dos pinheiros nativos da região, em 1970 (NIEDERAUER, 2004).

Além desses três troncos principais, Gregory (2002, p. 108-9) ressalta que existiram outras estradas secundárias, pois “objetivava-se que todos os colonos tivessem ligação com os vizinhos, com a sede da colônia, com os portos do rio Paraná e com todos os centros comerciais próximos mais importantes”. Assim é possível constatar a constituição de uma malha complexa, integrada e hierarquizada de vias com diferentes objetivos e fluxos.



Figura 4: Exportação de madeira, abertura de estradas e modernização do Porto Britânia. Fonte: Relatório da Colonizadora Maripá, 1946-1960.

Quanto ao desenvolvimento rodoviário, haviam três estradas troncos principais na Fazenda Britânia: “[o]s Troncos Viários do Sul, do Meio e do Norte”. Todos eles chegavam em portos do rio Paraná, que serviam para o depósito, o embarque e o transporte fluvial da produção da Maripá (RIPPEL 2019, p. 134-135).

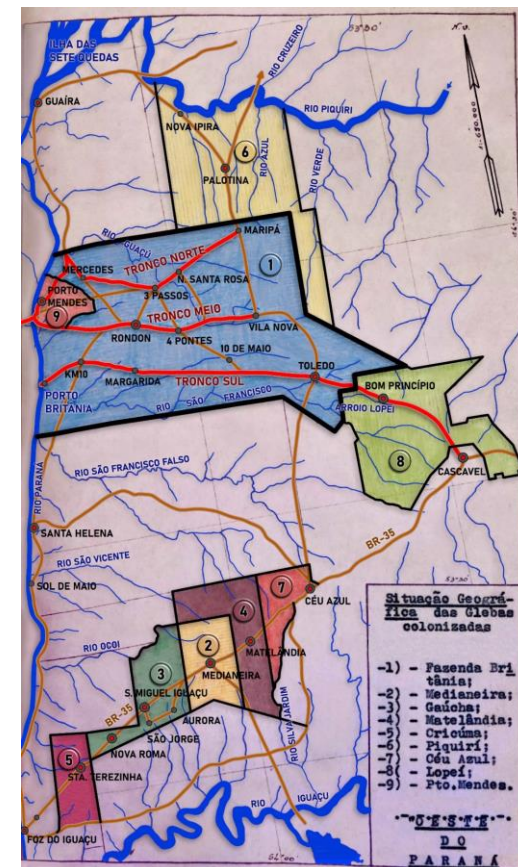


Figura 5: Expansão das linhas rodoviárias no oeste do Paraná. Fonte: Relatório da Colonizadora Maripá 1946-1960. Adaptado pelos autores.

Cada Perímetro contém de 100 a 300 ou até mais colônias. (NIEDERAUER, 2004, p. 193-4).

A evolução dos troncos rodoviários principais foi notável. Observa-se na Figura 5, que o Tronco Sul se expandiu pela picada aberta por *Nuñez y Gibaja*, interligando Cascavel, Bom Princípio, Toledo, Margarida e o Porto Britânia. Na direção sul, uma estrada secundária no perímetro Km-10, seguiu ao sul para a cidade de Santa Helena, conectando Sol de Maio até Foz do Iguaçu.

O Tronco do Meio aproveitou a Picada de *Julio Allica* passando por Vila Nova, Quatro Pontes e Rondon até o porto de Porto Mendes, dando destaque a conexão entre Toledo, Vila Nova, Palotina, Nova Ipirá até Guaíra.

Já o Tronco do Norte surgiu posteriormente com o próprio desenvolvimento e ocupação territorial, seguindo na direção da cidade de Maripá para Nova Santa Rosa, Três Passos, Mercedes, Porto Mendes até a cidade de Guaíra.

Por fim, também eram notórios os frutos do Programa Rodoviário Marcha para Oeste com a criação da BR-35 (atual BR-277), responsável pela conexão de diversas glebas colonizadas na região. Por meio dela, Cascavel e Toledo ganharam conexão com outras glebas colonizadas como: Céu Azul, Matelândia, Medianeira, São Miguel do Iguaçu, Aurora, São Jorge, Nova Roma, Santa Terezinha e Foz do Iguaçu.

As estradas foram um dos meios de colonização da região, pois o parcelamento do solo, na Fazenda Britânia, foi planejado em três zonas: urbana; suburbana; e rural, com lotes de aproximadamente 25 hectares ou 10 alqueires. (OBERG, 1960). Os espigões e os cursos d'água foram os acidentes naturais mais importantes no sistema de subdivisão de lotes em “espinha de peixe”. Os lotes eram alongados, a estrada ficava na parte alta e o rio ficava na parte baixa do terreno, fornecendo água para cada colônia (Figura 6). A constituição desses espaços ocorreu de maneira herdada pela tradição das antigas colônias do Rio Grande do Sul (GREGORY, 2002):

As colônias eram delineadas com sua testada nesta linha descendo até o rio ou córrego na parte baixa. Por isso, e para dar água corrente a todos, as colônias tem a parte alta mais larga do que a parte junto a água. [...] Denominou-se este sistema de “espinha de peixe”. Feita essa planta que se pode talvez chamar de provisória, assinaladas nela as coordenadas dos marcos cravados quando do levantamento dos rios, era a vez do topógrafo medir e demarcar as linhas divisórias de cada colônia, assinalando as divisas com cepos de madeira de lei numerados.

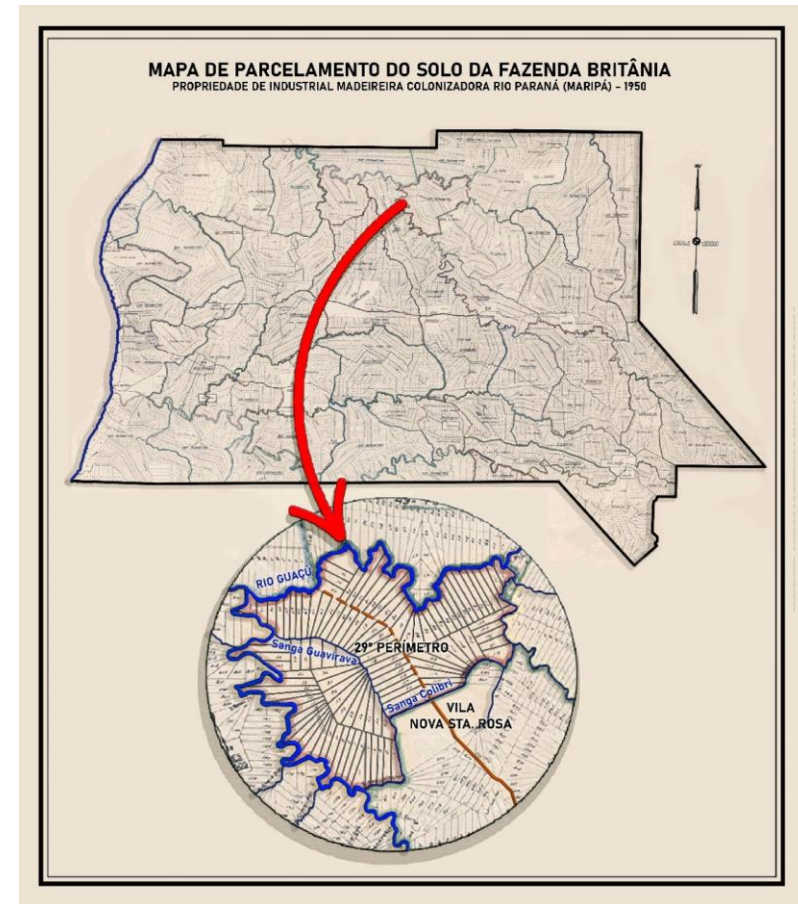


Figura 6: Mapa do parcelamento do solo com subdivisão de lotes em “espinha de peixe”. Fonte: Acervo Museu Willy Barth, 1950. Adaptado pelos autores.

Um dos problemas enfrentados pelo empreendimento foi a criação, por parte dos próprios colonos, de assentamentos urbanos e estradas não previstos pela colonizadora, a despeito de seu controle (OBERG, 1960):

Estradas que foram planejadas como num tabuleiro de xadrez tiveram que se desviar para servir outras áreas, onde os colonos estabeleceram suas propriedades. Em algumas áreas urbanas que haviam sido divididas em lotes residenciais, cercados por chácaras, a população retaliou as chácaras em lotes e abandonou os que já haviam sido levantados. Em outras palavras, a realidade vivente da colônia modificou o plano, sem, no entanto, destruir sua força diretora. (OBERG, 1960, p. 44).

Posteriormente, o relatório prático do Plano de Ação da Maripá, de 1946-1960 (Figura 7), já constata a existência de transporte público rodoviário na região. Eram ofertados diariamente 3 (três) carros a Cascavel; 2 (dois) carros a Guaíra; 1 (um) carro a Palotina. Havia uma empresa de ônibus que interligava Toledo a Campo Mourão e complementarmente, saíam semanalmente 3 (três) ônibus do Rio Grande do Sul com destino a Toledo. As rotas eram realizadas pela empresa Ônibus Rio Paraná S/A (MARIPÁ, 1960).

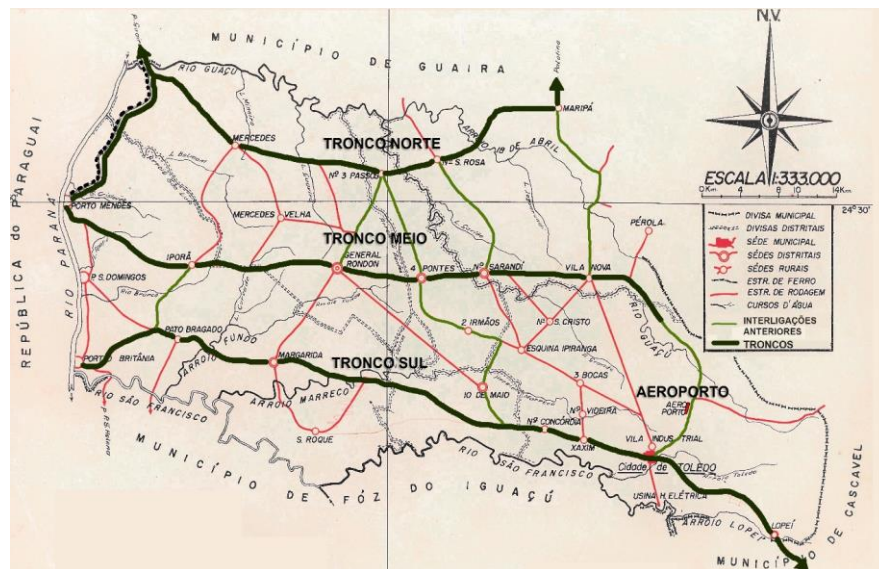


Figura 7: Expansão da rede rodoviária na Fazenda Britânia. Fonte: Museu Histórico Willy Barth, 1957. Adaptado pelos autores.

Conjuntamente ao desenvolvimento rodoviário, em 1953 havia sido integrado o modal de transporte aéreo, responsável por dar suporte a todo o empreendimento da Colonizadora Maripá (Figura 8). O local escolhido foi um planalto descoberto no sentido nordeste da cidade sede Toledo, na picada *Allica*, em uma clareira aberta durante a fase *obragera* pela devastação de pinheiros nativos. Com ventos predominantemente norte-sul e topografia propícia ao empreendimento, a obra do aeroporto iniciou em 20 de fevereiro de 1953 e em apenas dois dias foi concluída. A pista de voo foi realizada com ajuda dos colonos e trabalhadores locais (NIEDERAUER, 2004).

Assim que foi inaugurado, o aeroporto de Toledo passou a receber pequenas aeronaves que traziam compradores de terras provenientes do Norte do Paraná. Durante a década de 1950, o modal aéreo era muito utilizado, com voos diários que ligavam a Curitiba, São Paulo, Porto Alegre, interior gaúcho e catarinense. Havia períodos em que o aeroporto recebia até três voos comerciais por dia. (SILVA, et al, 1988).



Figura 8: Aeroporto de Toledo em 1953. Fonte: Relatório da Colonizadora Maripá, 1946-1960.

Apesar do serviço contar com alta demanda de passageiros e preços relativamente baratos, com o passar dos anos o desenvolvimento rodoviário frente a gestão JK (PEREIRA; LESSA, 2011), tornou o modal aéreo praticamente inoperante na região, atendendo por muitos anos somente voos particulares (NIEDERAUER, 2004).

É válido lembrar que esse declínio do tráfego aéreo na Fazenda Britânia ocorreu durante a década de 1960, frente ao Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, que priorizava a indústria automobilística e o desenvolvimento de linhas rodoviárias em todo território brasileiro. Naquele momento havia um intenso estímulo ao desenvolvimento das linhas rodoviárias a nível nacional (PEREIRA; LESSA, 2011) e a nível regional, ocorria a integração da BR 467 entre Cascavel e Toledo no final da década de 1970 (SILVA et. al, 1988).

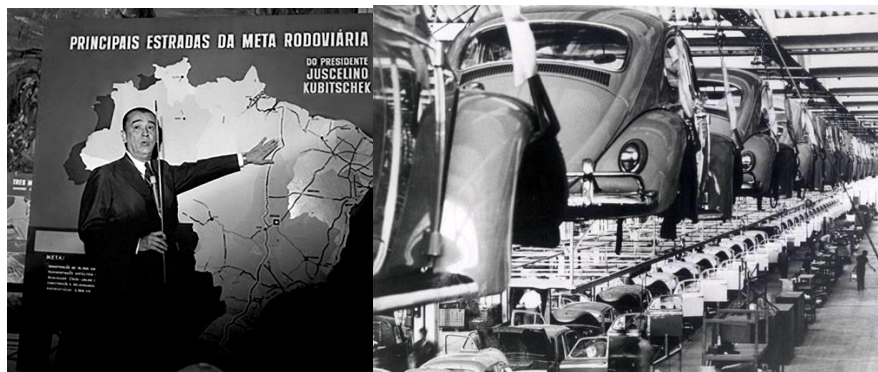


Figura 9: Plano de Metas de JK incentivando o setor automobilístico e as estradas de rodagem. Fonte: Acervo Agência Nacional, 1956-1960.

A expansão da infraestrutura rodoviária buscava atender às necessidades dos complexos industriais automobilísticos que se instalaram no Brasil. O desenvolvimento brasileiro, ou desenvolvimento dependente, é marcado pela aliança entre a elite nacional, o Estado e o capital externo, que viabilizam o processo de modernização econômica na medida em que o capital estrangeiro faz investimentos diretos na economia brasileira, implantando, aqui, atividades produtivas. (PEREIRA; LESSA, 2011, p. 7)

Todos esses fatores influenciaram diretamente no aumento da demanda das frotas de ônibus e o barateamento do preço das passagens rodoviárias em frente aos

preços das passagens aéreas. Pela dificuldade de competição de preços, o aeroporto de Toledo perdeu boa parte de sua demanda (NIEDERAUER, 2004).

A necessidade de conexão do sistema rodoviário estadual e nacional com o oeste paranaense estimulou contínuas reivindicações populares pressionando o Governo Estadual, principalmente pela criação da BR-467 e da conexão do trecho entre Cascavel e Toledo, conhecido como Estrada da Redenção. Essa obra só foi concluída no ano de 1977 (SILVA et. al, 1988).

O que, possivelmente, também influenciou a finalização dessa obra teria sido o fato de que em 1975, o chamado Eixo Oeste (formado por Cascavel, Toledo e Guaíra), foi considerado oficialmente como um dos três principais eixos industriais do Estado do Paraná. O Eixo Oeste foi criado pelo governo do Paraná para atuar no desenvolvimento do estado conjuntamente com o Eixo Norte (Maringá a Londrina) e o Eixo Leste (Curitiba, Paranaguá e Ponta Grossa) (IPARDES, 1975).

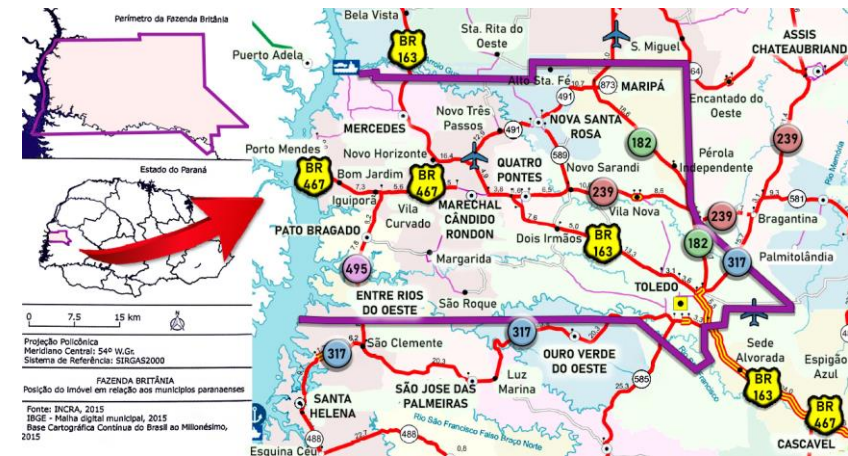


Figura 10: Infraestruturas de transporte nos dias atuais. Fonte: Rippel, (2019, p. 120) e Mapa Rodoviário do Paraná 2021 – DER Online, 2021. Adaptado pelos autores. Disponível em: http://www.der.pr.gov.br/sites/der/arquivos_restritos/files/documento/2020-12/Mapa_Oficial_Frente.pdf. Acesso em 09 ago. 2021

É possível observar (Figura 9) que o aproveitamento de picadas e abertura de estradas na área da Fazenda Britânia resultou em uma malha viária regional, que hoje

integra todo o oeste paranaense. Atualmente, a malha é composta por diversas rodovias estaduais, dentre as quais se incluem a PR-317, de Toledo a Ouro Verde do Oeste e Santa Helena; a PR-239, de Marechal Cândido Rondon a Assis Chateaubriand; a PR-182, entre Toledo e Maripá; a BR-163, de Cascavel até Guaíra; a PR-495, conexão da cidade de Entre Rios do Oeste a Pato Bragado; e a BR-467, entre Marechal Cândido Rondon e Porto Mendes.

Conclusões

O deslocamento de bens e pessoas se faz presente desde o período de pré-colonização na região oeste paranaense, em que se incluem as áreas da Fazenda Britânia. Longe de ser a única via de penetração ao oeste, havendo a Estrada Estratégica e a vila militar de Foz do Iguaçu, a atividade extrativista por parte de empresas *obreras* gerou, em um primeiro momento, redes de caminhos limitados e desconectados entre si, voltados exclusivamente aos portos no Rio Paraná para o escoamento de matérias primas pela Argentina.

As mudanças econômicas fizeram as *obrages* se voltarem à exploração madeireira e demandaram maior grau de penetração viária para escoamento do capital de matérias primas. A partir dos diversos troncos, surgiram linhas com estruturas de maior alcance, com interligações e pousos em intervalos regulares que desempenharam funções capazes de fornecer subsídios aos primeiros assentamentos urbanos na região.

Com isso, ensaiaram-se as primeiras iniciativas ferroviárias, autocentradas no empreendimento *obragero*, que em um primeiro momento não se concretizaram em decorrência das alterações conjunturais globais advindas da Primeira Guerra Mundial e do fim da atuação dos ingleses na região.

Em momento imediatamente posterior e seguindo lógica diversa, esses trilhos foram assentados na direção da integração com o sistema ferroviário nacional, especialmente com o estado de São Paulo. A saída dos ingleses da Fazenda Britânia e a chegada da Coluna Prestes, na década de 1920, marcaram um novo momento, em que se constata o isolamento e déficit de soberania brasileira sobre as fronteiras do oeste paranaense.

A Revolução de 1930 se faz sentir apenas num segundo momento. A Fazenda Britânia, ainda desconectada de dinâmicas oriundas do leste, foi um pouco mais tarde

integrada ao Território Federal do Iguaçu, que associou valores nacionalistas, interesses empresariais e políticos, despertando em sua breve existência, a atenção especulativa de colonizadoras frente as suas terras. A reação do governo paranaense em prol da apropriação e retomada do controle da área, resulta, entre outros, na proposição de rodovias a oeste e intervenções no porto de Paranaguá.

Enquanto isso, a ação das empresas colonizadoras, sobretudo gaúchas, no oeste paranaense ocorria de modo planejado. No caso da Fazenda Britânia, as bases das *obrages* e tradições herdadas das típicas colônias do Sul viabilizaram o empreendimento colonizador por meio da implantação de parcelamentos urbanos, suburbanos e rurais integradamente.

O empreendimento da Colonizadora Maripá trouxe ampla acessibilidade à totalidade das terras pela adoção do parcelamento do solo no sistema de espinha de peixe, aliada a uma gestão voltada a obras de conexão rodoviária, reforma do porto Britânia e construção, em dois dias, de um aeroporto. Toda essa viabilização se deu nos moldes de uma modernização que reproduz relações entre o centro e a periferia, entre o urbano e o agrário, enquanto expressões de arcaísmo e de modernidade.

Ao lado da atuação da iniciativa privada, o Estado promovia então iniciativas de amplo alcance que remontaram às décadas de 1940 e 1950, atravessaram a gestão de JK, a década de 1960 e foram concluídas somente na década de 1970, revelando o alcance da atuação do governo paranaense.

Portanto, os caminhos dos povos indígenas de etnias do tronco linguístico tupi-guarani, as picadas abertas pelas *obrages*, os portos e iniciativas ferroviárias, entre outros, dialogaram com o território paranaense e o estruturaram; conectaram-se com as intenções de interligação da região oeste pelo Estado e foram incorporados de modo planejado pela Colonizadora Maripá. Essas ações desdobraram-se em reivindicações populares que, ao longo de décadas, culminaram no desenvolvimento regional das linhas de transporte, marcando as dinâmicas locais e interações globais da região na atualidade.

Referências

AZEVEDO, Aroldo de. **Geografia do Brasil – As regiões geográficas**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1946. 316p.

BRUGNAGO, Naira Vicensi. **Preencher os vazios**: o papel da estrutura fundiária na constituição do espaço urbano de Cascavel - das primeiras presenças à década de 1960. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 175p., 2016. Disponível em: <<http://repositorio.uem.br:8080/jspui/handle/1/3366>>. Acesso em: 03 mai. 2021.

COLODEL, José Augusto. **Obrages e Companhias Colonizadoras**: Santa Helena na história do Oeste Paranaense até 1960. Santa Helena: Prefeitura Municipal, 1988. p. 21-239.

GALVÃO, Olímpio. J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional do Brasil: uma perspectiva histórica, planejamento e políticas públicas. Brasília, **IPEA**, nº 13, p. 184-214, 1996. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/viewFile/137/139>> Acesso em: 05 mai. 2021.

GREGORY, Valdir. **Os Eurobrasileiros e o Espaço Colonial migrações no Oeste do Paraná (1940-1970)**. Cascavel: Edunioeste, 2002. 266p.

GRONDIN, Marcelo. **O alvorecer de Toledo**: na colonização do Oeste do Paraná. Marechal Cândido Rondon: Germânica, 2007. 338p.

IPARDES, PROEI. Projeto Técnico Econômico dos Eixos Industriais do Paraná. Curitiba: **IPARDES**, p. 183, 1975. Disponível em: <http://www.ipardes.pr.gov.br/sites/ipardes/arquivos_restritos/files/documento/2020-05/RP_proei_projeto_tecnico_10_1975.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2021.

MARIPÁ, Industrial Madeireira E Colonizadora Rio Paraná S/A. **Relatório do Plano de colonização (Teórico e Prático) 1946-1960**. Texto mimeografado. Acervo Museu Willy Barth, Toledo-PR. Porto Alegre, 1960.

MULLER, Keith Derald. Colonização pioneira no Sul do Brasil: o caso de Toledo. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 43, n. 1, p. 83-139, jan/mar, 1986. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_1986_v48_n1.pdf> Acesso em 13 mai. 2021.

NIEDERAUER, Ondy Hélio. **Toledo no Paraná**: a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso. Toledo: Tolegraf Impresos Gráficos Ltda., 2004. 2ª ed., 403p.

OLIVEIRA, Semi Cavalcante de. Evolução política e econômica mundial no período das duas grandes guerras. **Revista FAE**, Curitiba, v. 5, n. 2, p. 27-36, maio/ago 2002.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia brasileira: crítica a razão dualista**: O ornitorrinco. Petrópolis: Vozes, p. 4-82, 1972.

OLDONI, Sirlei Maria. A infraestrutura viária como elemento de configuração regional e urbana no processo de colonização do oeste do Paraná. **XVI Jornadas Interrescuelas/Departamentos de Historia**. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, 19p., 2017. Disponível em: <<https://www.aacademica.org/000-019/306>> Acesso em: 15 mai. 2021.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 12, n. 40, p. 26 – 4, dez. 2011. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/16414/9175>>

PIAIA, Vander. **A ocupação do oeste paranaense e a formação de Cascavel**: As singularidades de uma Cidade Comum. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004. 386p.

PRIORI, Angelo; POMARI, Luciana Regina; AMÂNCIO, Silvia Maria; IPÓLITO Verônica Karina. O Território Federal do Iguçu. In: PRIORI, A., *et al.* **História do Paraná**: séculos XIX e XX [online]. p. 59-74, 2012. Disponível em: <<https://static.scielo.org/scielobooks/k4vrh/pdf/priori-9788576285878.pdf>>. Acesso em: 11 mai. 2021.

RIPPEL, Ricardo. **Willy Barth Uma bibliografia**. Toledo: GFM Gráfica e Editora, 2019, p. 105-360.

SILVA, Oscar; BRAGAGNOLLO Rubens; MACIEL, Clori Fernandes. **Toledo e sua história**. Toledo: Gráfica da Universidade Caxias do Sul, 1988. 1ª ed., p. 15-443.

ZAGO, Luciana Grespan. **Fronteira e Segurança Nacional no Extremo Oeste Paranaense**: um estudo do município de Marechal Cândido Rondon. Dissertação

(Mestrado em História) – Universidade de Passo Fundo, Passo Fundo, p. 40-41, 2007. Disponível em: <http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/2010/Historia/dissertacoes/8zago_dissertacao.pdf>.

Acesso em: 15 mai. 2021.

WACHOWICZ, Rui Christovam. **Obrageros, mensus e colonos**. Curitiba: Vicentina, 1987.

_____. **História do Paraná**. Curitiba: Imprensa oficial do Paraná, 2001.