

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GESTÃO DO TERRITÓRIO**

ANDRIÉLI GMACH

**OS SISTEMAS DE ENGENHARIA NA CONSTITUIÇÃO DO PROCESSO DE
DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO VALE DO RIBEIRA / MICRORREGIÃO
DE CERRO AZUL, ENTRE A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO
SÉCULO XXI**

PONTA GROSSA

2025

ANDRIÉLI GMACH

**OS SISTEMAS DE ENGENHARIA NA CONSTITUIÇÃO DO PROCESSO DE
DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO VALE DO RIBEIRA / MICRORREGIÃO
DE CERRO AZUL, ENTRE A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO
SÉCULO XXI**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Mestrado em Gestão do Território, da Universidade Estadual de Ponta Grossa, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão do Território.

Linha de Pesquisa: Análises Socioeconômicas e Dinâmicas Regionais e Urbanas.

Orientador: Prof. Dr. Marcio José Ornat

**PONTA GROSSA
2025**

G569 Gmach, Andriéli
Os Sistemas de Engenharia na Constituição do processo de
Desenvolvimento Regional do Vale do Ribeira / Microrregião de Cerro Azul, entre
a segunda metade do século XIX e início do século XXI / Andriéli Gmach. Ponta
Grossa, 2025.
162 f.

Dissertação (Mestrado em Gestão do Território - Área de Concentração:
Gestão do Território: Sociedade e Natureza), Universidade Estadual de Ponta
Grossa.

Orientador: Prof. Dr. Marcio Jose Ornat.

1. Região. 2. Vale do Ribeira - Paraná. 3. Engenharia - Sistemas. 4.
Desenvolvimento. I. Ornat, Marcio Jose. II. Universidade Estadual de Ponta
Grossa. Gestão do Território: Sociedade e Natureza. III.T.

CDD: 910



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA

Av. General Carlos Cavalcanti, 4748 - Bairro Uvaranas - CEP 84030-900 - Ponta Grossa - PR - <https://uepg.br>**TERMO****ANDRIELI GMACH****OS SISTEMAS DE ENGENHARIA NA CONSTITUIÇÃO DO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO VALE DO RIBEIRA / MICRORREGIÃO DE CERRO AZUL, ENTRE A SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XXI**

Ponta Grossa, 3 de fevereiro de 2025

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, Mestrado em Gestão do Território, Setor de Ciências Exatas e Naturais, da Universidade Estadual de Ponta Grossa, pela seguinte banca examinadora:

Prof. Dr. Marcio Jose Ornat - UEPG

Prof. Dr. Luiz Alexandre Gonçalves Cunha - UEPG Prof.

Dr. Sérgio Fajardo - UNICENTRO



Documento assinado eletronicamente por **Marcio Jose Ornat, Professor(a)**, em 03/02/2025, às 16:11, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Sergio Fajardo, Usuário Externo**, em 03/02/2025, às 20:56, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Alexandre Goncalves Cunha, Professor(a)**, em 04/02/2025, às 09:12, conforme Resolução UEPG CA 114/2018 e art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.uepg.br/autenticidade> informando o código verificador **2390721** e o código CRC **07C432EC**.

AGRADECIMENTOS

A Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, bem como a CAPES, pela oportunidade de realizar essa pesquisa e por proporcionar experiências essenciais para a minha formação acadêmica, profissional e pessoal.

Aos professores, que, com muita dedicação e entusiasmo compartilharam seus conhecimentos e despertaram dúvidas, inquietações e reflexões que foram indispensáveis para a construção e execução dessa pesquisa. Aos meus colegas da pós (mestrado e doutorado), por tantos momentos de troca de conhecimento, interação e colaboração para a realização de inúmeras atividades durante esse período. Sem dúvidas, deixaram essa trajetória muito mais leve. Ao Grupo de Pesquisa Geocidades e a todos do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional, pelos momentos descontraídos, contagiantes e extremamente produtivos que vivemos, tanto teoricamente quanto no trabalho de campo. A ajuda de vocês foi essencial e fundamental. Ao meu querido amigo e companheiro, João Paulo Leandro de Almeida, que sempre me incentivou a adentrar na Geografia e descobrir suas inúmeras possibilidades. Além de não medir esforços para me ajudar, dentro e fora dessa pesquisa.

Aos moradores, servidores públicos e as instituições públicas dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses – Paraná, que não mediram esforços com informações, transporte e conversas de alinhamento de informações, planejamento e execução. À minha família, que sempre fez o possível para que eu realizasse todos os meus sonhos (e esse é um deles). Em especial a minha Madrinha Marilza Gmach que colaborou com a busca das fontes.

Ao meu orientador, professor doutor Marcio José Ornat, pela orientação dedicada, paciente e detalhada, pelos valiosos *insights* que foram capazes de produzir reflexões e construções significantes, contribuindo significativamente na qualidade desta pesquisa. Sua orientação foi deveras importante e essencial para o sucesso da dissertação.

Agradeço também a banca, pela disponibilidade de leitura e contribuição com essa pesquisa.

Meus sinceros agradecimentos a todos que de alguma forma contribuíram para que isso fosse possível.

A ciência não cabe em uma frase bem escrita, em um artigo ou nessa dissertação. A ciência está onde ela é útil e pode mudar (para melhor) a vida das pessoas. Pesquisas de gaveta não mudam o mundo. Pessoas interessadas mudam o mundo. Mesmo que seja um único mundo, em um único dia. Fazer ciência é fazer a diferença.

RESUMO

O objetivo central desta dissertação é compreender como os sistemas de engenharia podem constituir o processo de desenvolvimento regional do Vale do Ribeira / Microrregião de Cerro Azul no Paraná. Para dar conta de responder à questão de partida, três objetivos específicos foram fundamentais: o primeiro objetivo específico é delimitar quais são as características geográficas compositoras da Microrregião de Cerro Azul e, desse modo, entender qual é a influência do espaço na construção da organização social do lugar. O segundo objetivo específico desta pesquisa é sistematizar como ocorreu o movimento de implantação dos Sistemas de Engenharia na Microrregião de Cerro Azul, mais especificamente, as rodovias. Por fim, analisa-se como foi o processo de desenvolvimento da Microrregião de Cerro Azul, municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses entre a segunda metade do século XIX e a as primeiras décadas do século XXI. Para o cumprimento das indagações presentes na questão central e nos objetivos específicos, foram utilizados dados de institutos de pesquisa e de monitoramento das questões humanas, sociais e econômicas dos municípios analisados, bem como, fontes históricas, sendo elas: documentos oficiais, fontes jornalísticas e acervo de memorialista/pesquisador local. A análise desse material consiste na relação dialética em que o grupo de pessoas tem com o seu espaço, as relações que constroem e a ação das instâncias governamentais. Além disso, também foram realizados trabalhos de campo para a vivência e compreensão da realidade da região. O montante de dados é responsável por basear as reflexões que são apresentadas ao longo do texto. Partindo da compreensão da questão central, os Sistemas de Engenharia são obras da engenharia que são postas no espaço com o objetivo de alterar a dinâmica de um determinado recorte territorial. Sua contribuição pode ser mais ou menos importante, dependendo do modo que são utilizados. A Microrregião de Cerro Azul, composta pelos municípios de Adrianópolis, Cerro Azul e Doutor Ulysses, municípios componentes da Região do Vale do Ribeira, por muitos anos (e até hoje) não tiveram nenhuma conexão com as redes de comércio do estado do Paraná pela falta de estrutura viária. A região teve uma construção histórico-geográfica, política e econômica determinante sobre as condições atuais desses municípios, principalmente aos que fazem referência a ex-colônia Assunguy (Cerro Azul e Doutor Ulysses). A compreensão da atual condição dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses é resposta do processo de ações e condições que foram se desencadeando ao longo do tempo e que determinaram a realidade atual. A falta de planejamento adequado atrelado as várias instâncias de interesses pessoais e políticos ampliaram consideravelmente as dificuldades para o desenvolvimento agrícola e o crescimento econômico do núcleo colonial do Assunguy. As condições geográficas regionais também contribuíram significativamente para algumas tomadas de decisões, desde a escolha da área fértil para a produção, até a intenção de emancipar o núcleo para evitar gastos. É possível dizer que os municípios remanescentes da ex-colônia Assunguy possuem uma coerência interna, são homogêneos internamente e heterogêneos em relação ao seu entorno. O município de Adrianópolis se distanciou dos demais a partir da implantação de um fixo gerador de demanda que pode alimentar o fluxo econômico sobre o sistema de engenharia que já havia sido implantado. Os Sistemas de Engenharia são componentes para o desenvolvimento regional, mas não conseguem atuar de forma solitária – é um fixo que depende de um outro fixo, gerador de demanda. Acima de tudo, todo o processo de compreensão e análise da construção dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses mostra que, para que uma região se desenvolva, é necessário planejamento.

Palavras-chave: Região, Vale do Ribeira Paranaense, Sistemas de Engenharia, Desenvolvimento.

ABSTRACT

The central aim of this dissertation is to understand how engineering systems can shape the regional development process in the Ribeira Valley / Cerro Azul micro-region in Paraná. In order to be able to answer the starting question, three specific objectives were fundamental: the first specific objective is to delimit the geographic characteristics that make up the Cerro Azul micro-region and thus understand the influence of space on the construction of the social organization of the place. The second specific objective of this research is to systematize how the implementation of engineering systems in the Cerro Azul micro-region took place, more specifically, the highways. Finally, it analyzes the development process of the Cerro Azul micro-region, the municipalities of Cerro Azul and Doutor Ulysses between the second half of the 19th century and the first decades of the 21st century. In order to answer the questions posed in the central question and the specific objectives, we used data from research institutes that monitor human, social and economic issues in the municipalities analyzed, as well as historical sources, including official documents, journalistic sources and the collection of a local memorialist/researcher. The analysis of this material consists of the dialectical relationship that the group of people have with their space, the relationships they build and the actions of government bodies. Fieldwork was also carried out in order to experience and understand the reality of the region. This amount of data is the basis for the reflections presented throughout the text. Starting from an understanding of the central question, Engineering Systems are engineering works that are placed in space with the aim of altering the dynamics of a given territorial area. Their contribution can be more or less important, depending on how they are used. The Cerro Azul micro-region, made up of the municipalities of Adrianópolis, Cerro Azul and Doutor Ulysses, component municipalities of the Vale do Ribeira region, for many years (and to this day) had no connection with the trade networks of the state of Paraná due to the lack of a road structure. The region's historical-geographical, political and economic construction has had a decisive impact on the current conditions of these municipalities, especially those that refer to the former Assunguy colony (Cerro Azul and Doutor Ulysses). Understanding the current condition of the municipalities of Cerro Azul and Doutor Ulysses is a response to the process of actions and conditions that have been unleashed over time and which have determined the current reality. The lack of proper planning, coupled with various personal and political interests, considerably increased the difficulties for agricultural development and economic growth in the colonial nucleus of Assunguy. The region's geographical conditions also contributed significantly to some of the decisions made, from the choice of a fertile area for production to the intention to emancipate the nucleus in order to avoid costs. It is possible to say that the remaining municipalities of the former Assunguy colony have an internal coherence, are internally homogeneous and heterogeneous in relation to their surroundings. The municipality of Adrianópolis was set apart from the others by the implementation of a fixed demand generator that could feed the economic flow on the engineering system that had already been implemented. Engineering systems are components of regional development, but they can't act alone - they are fixed assets that depend on other fixed assets that generate demand. Above all, the whole process of understanding and analyzing the construction of the municipalities of Cerro Azul and Doutor Ulysses shows that for a region to develop, planning is necessary.

Keywords: Region, Vale do Ribeira Paranaense, Engineering Systems, Development.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização da Microrregião de Cerro Azul no estado do Paraná.....	20
Figura 2 – Mapa da regionalização brasileira por Zonas Fisiográficas, 1942.....	27
Figura 3 – Mapa da regionalização brasileira por Zonas Fisiográficas, 1960.....	28
Figura 4 – Mapa de regionalização brasileira em Microrregiões Homogêneas, 1968.	30
Figura 5 – Mapa da regionalização brasileira em Mesorregiões Homogêneas, 1976.	32
Figura 6 – Mapa da regionalização brasileira em Mesorregiões Geográficas, 1989.....	34
Figura 7 – Mapa de Divisão Regional do Brasil – Microrregiões Geográficas – 1989	35
Figura 8 – Regiões Geográficas Imediata e Intermediária de Curitiba, 2017.	36
Figura 9 – Mapa da Bacia Hidrográfica do Rio Ribeira do Iguape e expressão do IDH dos municípios inseridos neste recorte.....	38
Figura 10 – Mapa da Região Metropolitana de Curitiba, Paraná.	39
Figura 11 – Mapa de sobreposição de Regiões.	41
Figura 12 – Área de Extração Mineral em Cerro Azul - PR.	42
Figura 13 – Área de extração mineral em Doutor Ulysses - PR.....	43
Figura 14 – Potencialidade Agrícola natural das Terras em Cerro Azul - PR.....	44
Figura 15 – Potencialidade Agrícola natural das terras em Doutor Ulysses - Paraná.	45
Figura 16 – Atividades geradoras de tráfego de Cerro Azul – PR.	65
Figura 17 – Atividades geradoras de tráfego de Doutor Ulysses – PR.	66
Figura 18 – Rodovias da Microrregião de Cerro Azul.	67
Figura 19 – Rota do Caminho do Peabiru segundo Maack.	71
Figura 20 – Mapa Topográfico do Estado do Paraná (1881).	73
Figura 21 – Mapa da divisão da Ex Colônia Assunguy (seções e glebas).	74
Figura 22 – Estudo para a implantação de uma estrada de rodagem que ligasse a Colônia de Assunguy a Curitiba e à Graciosa.....	81
Figura 23 – Mapa da cidade de Cerro Azul e seus subúrbios, 1905.....	84
Figura 24 – Sobre a Estrada do Assunguy.....	86
Figura 25 – Sobre a Estrada do Assunguy (2).	86
Figura 26 – Mapa de conexão Castro - Cerro Azul - Ponta Grossa por via não pavimentada.	90
Figura 27 – Melhor percurso Cerro Azul - Ponta Grossa segundo Google Maps.....	90
Figura 28 – Esboço Topográfico do Projeto da Estrada de Ferro Antonina à Colônia Assunguy, 1877.	101
Figura 29 – Trecho de conexão entre Jaguariaíva - Doutor Ulysses - Cerro Azul.....	105

Figura 30 – Plano de viação Ferroviária (porção leste do estado).....	108
Figura 31 – Esquema Rodoviário do Estado do Paraná (1950).....	109
Figura 32 – Mapa das usinas do Paraná (1947-1950).	110
Figura 33 – Notícia do Jornal Última Hora.	119
Figura 34 – Anúncio de exposição de Laranjas em Cerro Azul.	120
Figura 35 – Pontes sobre os Rios Ponta Grossa e Ribeira.	121
Figura 36 – Estradas Rurais de Cerro Azul.	122
Figura 37 – Notícia sobre a produção de Seda no Vale do Ribeira.	124
Figura 38 – ICMS - Indústria da Microrregião de Cerro Azul.	137
Figura 39 – ICMS - Comércio da Microrregião de Cerro Azul.	138
Figura 40 – ICMS - Primária da Microrregião de Cerro Azul.	139
Figura 41 – ICMS - Indústria e Produção Primária (Adrianópolis e Cerro Azul).....	140
Figura 42 – Avaliação dos índices de renda, educação e saúde de Cerro Azul, Doutor Ulysses e Adrianópolis de acordo com o censo IBGE 2000-2010.	142
Figura 43 – Periodização da implantação dos Sistemas de engenharia em Cerro Azul.	143

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1 – OS CONCEITOS DE REGIÃO, DESENVOLVIMENTO E SISTEMAS DE ENGENHARIA NA COMPREENSÃO GEOGRÁFICA	15
1.1 DA COMPREENSÃO TEÓRICA À DEFINIÇÃO / DELIMITAÇÃO DAS REGIÕES ...	15
1.1.1 A Região na Geografia	16
1.1.1.1 Definições e delimitações regionais no Brasil.....	26
1.2 SOBRE O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO	46
1.3 SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL	54
1.4 O ESPAÇO E OS SISTEMAS DE ENGENHARIA	58
CAPÍTULO 2 – ELEMENTOS HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS COMPOSITORES DA MICRORREGIÃO DE CERRO AZUL.....	69
2.1 DE OCUPAÇÕES PRÉ-CABRALINAS À COLÔNIA ASSUNGUY	70
2.2 O MOVIMENTO DE IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS DE ENGENHARIA NA MICRORREGIÃO DE CERRO AZUL ENTRE A 2ª METADE DO SÉCULO XIX AO INÍCIO DO SÉCULO XX	77
CAPÍTULO 3 – SISTEMAS DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO ESPACIAL NO FINAL DO SÉCULO XX / INÍCIO DO SÉCULO XXI.....	113
3.1 A IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS DE ENGENHARIA NO FINAL DO SÉCULO XX E INÍCIO DO SÉCULO XXI.....	115
3.2 OS SISTEMAS DE ENGENHARIA COMO COMPONENTES DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL	133
CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	146
REFERÊNCIAS	151
ANEXO A - MATERIAIS CONSULTADOS PARA A ELABORAÇÃO DA PESQUISA	158

INTRODUÇÃO

O objetivo central da presente pesquisa é compreender como os sistemas de engenharia constituem o processo de desenvolvimento regional do Vale do Ribeira / Microrregião de Cerro Azul no Paraná. Além disso, a questão central é composta por três objetivos específicos que o sustentam, eles são partes da pesquisa, responsáveis por ajudar a responder à pergunta de partida. Os três objetivos específicos dessa dissertação são: delimitar as características geográficas que compõem a Microrregião de Cerro Azul, para entender a influência do espaço nesse local; sistematizar como ocorreu o movimento de implantação dos sistemas de engenharia ao longo do tempo; analisar como ocorreu o desenvolvimento dessa região entre os séculos XIX e XXI. Para realizar tal propósito, é necessário retomar alguns estudos já realizados, bem como, a revisão de conceitos que servirão como base teórica para a discussão do fenômeno.

No Brasil, existem muitos lugares que possuem uma densidade baixa de concentração de pessoas e, muitos deles, mesmo sendo núcleos formados, têm baixo desenvolvimento econômico e social. Na presente pesquisa, busca-se compreender como uma determinada região do estado do Paraná se comportou ao longo do tempo e como ela se desenvolveu a partir dos seus sistemas conectivos, e qual é o impacto delas. Entretanto, para compreender de que modo isso acontece, é necessário entender de que maneira a sociedade se organizou ao longo do tempo. Consideramos nesta dissertação desde a implantação da Colônia do Assunguy até os dias atuais.

Para compreender as formas, os modos de organização das sociedades e o ambiente em que elas se encontram, é preciso entender o contexto político e histórico do espaço, bem como a natureza, o relevo, clima e as predominâncias naturais que influenciam, direta ou indiretamente, na vida dos grupos sociais que ali viveram e vivem. O recorte espacial desta pesquisa é a Colônia do Assunguy, a primeira colônia essencialmente agrícola do estado do Paraná.

A instauração da Colônia se deu na porção Nor-norderde do estado do Paraná, com relevo possuindo características dos Mares de Morros, como denominado por Ab'Sáber (2003) como sendo uma porção geográfica com morros em formatos de meias laranjas. Além disso, essa condição do espaço pode ser relacionada à bacia hidrográfica do Rio Ribeira do Iguape, sendo um vale, com muitos rios e arroios afluentes deste principal. Diante dessa percepção, o primeiro objetivo específico desta dissertação é delimitar quais são as

características geográficas compositoras da Microrregião de Cerro Azul e, desse modo, entender qual é a influência do espaço na construção da organização social desta porção da superfície da Terra.

A Microrregião de Cerro Azul, segundo a regionalização de 1989 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017) é composta por três municípios: Adrianópolis, Cerro Azul e Doutor Ulysses, todos localizados no estado do Paraná. Nesta pesquisa o foco está centrado no território originado da ex-Colônia do Assunguy, que são atualmente os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, visto que, atualmente, Adrianópolis não possui a mesma coerência funcional e de características socioeconômicas que os outros dois municípios.

O desenvolvimento da Colônia ao longo do tempo se desencadeou em dois atuais municípios, Cerro Azul e Doutor Ulysses, esse último com emancipação política de pouco mais de trinta anos. Esses municípios atualmente são detentores da última e penúltima posição no ranking de Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) do estado do Paraná. Além disso, estão inseridos na atual Região Metropolitana de Curitiba, a capital do estado.

Esta Colônia Agrícola foi fundada em 1860, sofrendo ao longo dos anos pela falta de visibilidade e de conexões. Atualmente, 160 anos depois, continua com verdadeira carência de conexões viárias para transferência de bens e serviços, seja para a produção ou incentivo do comércio local. Essa afirmação desperta perguntas sobre o desenvolvimento local e regional nessa região nos dias atuais.

Para compreender a condição da região e o que condiciona a atual situação desse recorte espacial é necessário fazer uso de alguns conceitos da Geografia e da análise histórico-temporal da História.

Como conceito principal dessa pesquisa discute-se o conceito de Região, no qual compreende-se uma região homogênea em seu interior e heterogênea em relação ao entorno. Dentre os principais autores que discutem este conceito e que estão aqui como base teórica estão Sandra Lencioni, Roberto Lobato Corrêa, Paulo César da Costa Gomes, Milton Santos e Rogério Haesbaert.

Na análise são compreendidas características específicas dessa região, a partir de sua condição histórica, política, econômica e social, além de condições de rigidez locacional, e ambiental. A discussão de região é bastante complexa e varia de acordo com a singularidade de cada local. Não é possível realizar uma análise padrão sobre a região, que por sua vez, também se modifica de acordo com as alterações realizadas no espaço. É importante considerar que o conceito de região não é pronto e acabado e que, assim como outros

conceitos, sofreu alterações ao longo do tempo para dar conta de definir algum tipo de fenômeno na área de estudo da Geografia.

Por sua vez, para compreender as alterações feitas no espaço ao longo do tempo e características específicas, é utilizado o conceito de desenvolvimento. Esse conceito também é bastante complexo e merece atenção, uma vez que não pressupõe uma única perspectiva e área de estudo. É preciso delimitar uma linha cronológica da construção do conceito, em primeiro momento na Filosofia a partir de Alexandre Cheptulin (1982) e, mais tarde, em outras áreas do conhecimento. Mesmo que atualmente a principal ideia atrelada ao desenvolvimento seja a partir da condição de progresso e crescimento econômico, é necessário compreender que existem outras possibilidades de mudanças positivas para uma sociedade que não necessariamente em detrimento do capital. Nessa pesquisa, o que foi possível encontrar foi o desenvolvimento político.

Consoante, discute-se sobre o desenvolvimento de um local, a partir da passagem de um ponto para outro, com um ponto de partida mais simples que o de chegada, que pode ser considerado mais complexo. Mas isso não diz respeito a uma análise rasa e comparativa, pois se entende que o processo de construção histórico-geográfica, política, econômica e social é parte componente das condições e configurações dos municípios atualmente. Por isso, o desenvolvimento visa compreender o processo.

Como objeto de estudo, para compreender o desenvolvimento de uma determinada região em um determinado período, são utilizados os sistemas de engenharia. Esse conceito foi elaborado por Santos e Silveira (2001), a partir da prática de repensar conceitos e proporcionar a melhor maneira de caracterizar objetos e condições do espaço geográfico, sobre o qual estão inclusos as rodovias, as ferrovias, os pontos fixos de sistema de comunicação – postes para conexão elétrica, sinal de celular ou internet. O conceito é compreendido propriamente como as obras da engenharia que são capazes de proporcionar uma forma de crescimento, seja de conhecimento ou de acumulação de capital. Nesse sentido, o segundo objetivo específico desta pesquisa é sistematizar como ocorreu o movimento de implantação dos Sistemas de Engenharia na Microrregião de Cerro Azul, mais especificamente, os Sistemas de Engenharia relacionado as rodovias.

Para compreender o fenômeno, são utilizados além dos trabalhos de campo, dados secundários originários de institutos de pesquisa de desenvolvimento econômico, regional, estadual, dados produzidos para outros estudos ou projetos, como é o caso do Grupo de pesquisa Geocidades, que publicou os dados utilizados para a elaboração do Plano Diretor dos Municípios. Desta forma, esta dissertação nasceu do processo de Revisão dos Planos

Diretores dos Municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, ações estas, relacionadas a Resolução CA nº 2021.150 e Resolução CA nº 2022.279, que aprovaram o Convênio de Cooperação Técnico-Científica Celebrado entre a Universidade Estadual de Ponta Grossa e o Município de Cerro Azul – PR, para a realização da revisão do seu Plano Diretor Participativo, e a Resolução CA nº 2022.281, que aprovou o Convênio de Cooperação Técnico-Científica Celebrado entre a Universidade Estadual de Ponta Grossa e o Município de Doutor Ulysses – PR, para a realização da revisão do seu Plano Diretor Participativo.

Além disso, para a construção do panorama histórico-espacial da região, são utilizados documentos históricos de centros de documentação e repositórios *on-line*, fontes jornalísticas, e documentações de memorialistas, bem como, o contato direto com a região por meio de trabalhos de campo. A multiplicidade de fontes é justificada pela carência de material produzido a respeito desse tema, bem como justificando a amplitude do recorte temporal, sendo desde a implantação da Colônia até a segunda década do Século XX. A percepção de ‘estagnação’ apontada por alguns autores citados ao longo do texto e a ideia de uma região historicamente esquecida, vislumbra a necessidade de um foco de análise maior.

Consoante e mediante realização de toda análise até aqui descrita, destaca-se o terceiro objetivo específico desta pesquisa, que foi o de analisar como foi o processo de desenvolvimento da Microrregião de Cerro Azul, municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses entre a segunda metade do Século XIX e as primeiras décadas do Século XXI.

Para guiar o estudo e o modo de organização, a presente pesquisa está organizada em três capítulos. O capítulo intitulado de “Os conceitos de Região, Desenvolvimento e Sistemas de Engenharia na compreensão geográfica”, no qual se destaca a discussão teórica sobre os conceitos de Região e as regionalizações do espaço estudado, bem como suas respectivas fontes. A discussão do conceito de desenvolvimento e a ideia de saltos enquanto mudanças da realidade e também do conceito dos Sistemas de Engenharia de Santos e Silveira (2001), enquanto fixos modificadores da organização do espaço. Além disso, nesse capítulo consta parte da caracterização deste recorte espacial.

O segundo capítulo, intitulado de “Elementos Histórico-Geográficos compositores da Microrregião de Cerro Azul” aborda a condição histórica do espaço e as diferentes formas de organização ao longo do tempo. Nesta seção são realizadas inserções teóricas de pesquisas já realizadas, principalmente na área da história e da arqueologia nessa região. Também, de dados empíricos das fontes primárias e secundárias a serem analisadas e organizadas, de forma a compreender as modificações desse espaço ao longo do tempo. São apontadas as primeiras instalações dos sistemas de engenharia, até o Século XX.

O terceiro capítulo, por sua vez, intitulado “Sistemas de Engenharia e Desenvolvimento espacial no final do Século XX / início do Século XXI”, são destacados outros dois momentos de instalação de fixos no espaço (Santos, 1996), que cada vez mais vão alterar o modo de vida desta população. A discussão final apresenta as contribuições ou condições desses sistemas no desenvolvimento de uma região ou município. A construção de uma linha cronológica de instalação dos principais fixos e proposta de periodização da instalação dos Sistemas de Engenharia em Cerro Azul ajuda a compreender a forma lenta e processual do desenvolvimento. A realidade local depende de uma estrutura que de conta de valorizar seus pontos fortes, como a produção de citrus e o turismo de contemplação.

CAPÍTULO 1 – OS CONCEITOS DE REGIÃO, DESENVOLVIMENTO E SISTEMAS DE ENGENHARIA NA COMPREENSÃO GEOGRÁFICA

Os conceitos que utilizamos para compreender determinado fenômeno vão se alterando ao longo do tempo a partir de diversas condições, contestações e acontecimentos. Por sua vez, esses conceitos também possuem um processo construtivo, para se distinguirem dos demais e apresentarem uma realidade adversa. Existindo uma diversidade de comportamentos de fenômeno, também há uma variação do conteúdo programático dos fenômenos, ou seja, aquilo que os conceitos pretendem explicar. Diante disso, quando buscamos palavras certas para definir o que pesquisamos ou queremos entender, em primeiro momento é necessário saber se a ideia proposta condiz com aquilo que se quer compreender e/ou explicar. Nesse sentido, esse capítulo teórico discute os conceitos centrais dessa pesquisa, afim de embasar a análise dos dados que foram produzidos pelo processo de investigação.

O ponto central desta pesquisa é compreender como os sistemas de engenharia constituem o processo de desenvolvimento regional do Vale do Ribeira/ Microrregião de Cerro Azul, no Paraná. A partir do objetivo geral, discutir-se-á os conceitos de Região, de Desenvolvimento e os Sistema de Engenharia. O texto está pautado em contextualizar os conceitos e apontar de que maneira eles são importantes para compreender o fenômeno objeto desta investigação.

1.1 DA COMPREENSÃO TEÓRICA À DEFINIÇÃO / DELIMITAÇÃO DAS REGIÕES

A humanidade tem por condição de sobrevivência e localização dar nome as coisas. Ao longo do tempo, com o aprimoramento da Ciência e da construção do conhecimento, nomes não eram mais o suficiente para explicar algumas coisas que se apresentavam mais complexas e compreendiam características, condições e formas. Para suprir essa necessidade surgiram os conceitos, que descrevem com mais precisão alguns objetos que não são necessariamente palpáveis, mas que podem definir situações, lugares, etc. Nessa perspectiva, o conceito de região vem se moldando e se alterando ao longo do tempo para com as diferentes áreas da Ciência (Gomes, 1995), e de responder as problemáticas encontradas ao longo do tempo. Aqui trata-se do viés geográfico.

Gomes (1995) relata sobre alguns antecedentes do conceito de Região, apontando para o fato de que o princípio da palavra deriva de *regere* no latim, referente a regência. Segundo esse autor, nos tempos do Império Romano, *regione* era a expressão utilizada para definir espaços que possuíam uma administração local. Com o passar do tempo, mas ainda neste mesmo contexto, a nomenclatura de região propriamente dita é atrelada a delimitar espaços de um poder hegemônico central. Esse tipo de identificação com o termo de região, segundo Gomes (1995), foi reforçado com a ação de poder, supremacia e autonomia da Igreja Católica. Segundo o autor, a forma de organização da igreja em um modelo de divisão de espaços de controle e uma centralização de um poder unificado, determina e estabelece fisicamente a condição de regiões distintas – áreas administrativas.

Partindo da condição de subdivisão de espaços de controle em detrimento de um poder central, não apenas a religião e a política, mas outras áreas de controle da sociedade ramificaram seus espaços a fim de aperfeiçoar o olhar para os mesmos. Diante disso, houveram diferentes perspectivas de compreender o conceito de região. Deve-se refletir que existem variadas percepções desse conceito, como a do senso comum, administrativa e científica, que segundo Corrêa (1986), estão ligadas fundamentalmente à diferenciação de áreas – que também são delimitadas a partir de condições adversas.

Diante disso, a discussão do primeiro capítulo está pautada em compreender os conceitos que são base para a análise dos dados analisados. Busca-se entender região na Geografia e como esse conceito foi sendo compreendido ao longo do tempo, considerando que ele não permanece estável, mas sofreu adaptações para dar conta de diferentes fenômenos. Além disso, trata-se das delimitações regionais do Brasil e a condição da Região do Vale do Ribeira paranaense.

O segundo conceito discutido é desenvolvimento, buscando refletir sobre as condições de desenvolvimento e o seu modo de percepção. Depois, discute-se o desenvolvimento regional, condições e formas. O último conceito principal é os Sistemas de Engenharia, que são compreendidos como obras de engenharia que de alguma forma contribuem na transformação do espaço.

1.1.1 A Região na Geografia

Os seres humanos são inerentes a natureza e, portanto, a diferenciação dos locais caminha paralelamente aos diferentes modos de organização e modos de vida dos grupos

sociais, ao longo do tempo e das técnicas. Através do tempo é que os seres humanos materializam suas ações e deixam seus registros, modulando uma estrutura. Isso é o que Santos (1978) chamou de “rugosidades” do espaço geográfico. Nesse sentido, fazer parte de uma região é fazer parte de uma comunidade imaginada, que se conhece, mas não necessariamente se vê (Santos, 1979).

Nessa pesquisa, a compreensão do passado e a identificação das rugosidades (Santos, 1978) são de fundamental importância para entender a atual estrutura espacial da região estudada. Segundo Abreu (2000) a Geografia Histórica tem o papel de entender o passado como o presente daquele tempo. O autor afirma que os geógrafos tem como foco de campo de trabalho o presente, mas entende que só é possível compreender o presente se for possível contextualizá-lo. Abreu (2000), o tempo corre nas formas materiais e não materiais com diferentes influências. Para ele,

“[...] cada lugar do planeta e, em cada "Presente" um produto da inter-relação de três tempos: o tempo geral do modo de produção (ou "tempo do mundo"), o tempo particular dos Estados em que se inserem (ou "tempo do Estado-Nação"), e o tempo singular do próprio lugar (ou "tempo do lugar"). Por essa razão, cada lugar e, ao mesmo tempo, universal, particular e singular.” (Abreu, 2000, p. 17).

Nesse sentido, nenhum lugar recebe as mesmas influências, uma vez que possuem diferentes condições de recebimento ou, pontos de partida. Os pontos de chegada, ou melhor, o presente, é a condição atual de um processo construtivo que de altera no tempo a partir de diversos fatores. A compreensão dos acontecimentos na história pode alterar o olhar sobre a realidade. Para que isso possa ser realizado, fontes primárias e secundárias podem ser utilizadas. Elas são capazes de mostrar pontos importantes na alteração da condição histórico-geográfica e social de um espaço. As diferentes informações também podem ajudar a entender uma determinada condição ou característica, contribuindo para a compreensão de região, por exemplo.

Diante de uma multiplicidade de possibilidades de definição e compreensão para o conceito de região, Corrêa (1986) afirma que todos os conceitos de região podem ser utilizados ao se considerar os seus respectivos propósitos. Corrêa (1986) também afirma que existem diferentes tipos de região, como é o caso da natural, da geográfica e de classe, por exemplo. Segundo esse autor, as regiões podem ter algumas caracterizações, como serem simples (divisão regional com um único critério) ou complexas (divisão com vários critérios).

Diante das diferentes possibilidades de regionalizar, Corrêa (1986) discute sobre a Região Natural e a forma de determinação a partir do ambiente, a Região Geográfica – que abrange uma extensão territorial de determinada paisagem. Segundo o autor, a região e a

paisagem podem ser associadas, sendo possível nessa condição um estado palpável da delimitação. Não é descartado, no entanto, as particularidades sociais e a individualidade da população, que se diferenciam dos seus vizinhos.

Mas o conceito de região possui um contexto histórico. Na idade média, a região foi utilizada para a divisão do território, a fim de facilitar a administração política e administrativa, organização de hierarquia e de poder. Ao longo da história, essa definição foi se alterando, sendo por muito tempo a região considerada como um “[...] conjunto de área onde há o domínio de determinadas características que distingue aquela área das demais.” (Gomes, 1995, p. 53). A região também foi, e é, bastante confundida como a unidade administrativa. Um exemplo disso são as divisões regionais, que contemplam um conjunto de locais ou municípios que possuem características semelhantes e acabam, perante o Estado, sendo tratadas da mesma forma.

O princípio de região na Geografia, segundo Gomes (1995), compreendia um conceito muito atrelado ao senso comum e as condições gerais de diferenciação, chegando a ser considerada como mero adjetivo de definição. Este autor afirma que a partir de influências de outras áreas da Ciência e, principalmente de geólogos, atrelou-se à ideia de região as condições da natureza. Desse modo, por muito tempo esse conceito foi associado a compreensão de Geografia Física, de acordo com as características morfoclimáticas, mesmo que a condição de delimitação ‘regional’ a partir da natureza tenha sido anterior, com o reconhecimento das áreas das bacias hidrográficas (Gomes, 1995).

Mesmo que as atualizações do conceito de região atualmente estejam inseridas na área da Geografia Humana¹, a sua forma de configuração física e/ou natural também determina a forma de organização das sociedades. Por sua vez, as características físicas e a sua definição são inerentes a presença humana e a sua forma de organização do espaço. É possível afirmar que houve momentos em que se acreditava que a região era preestabelecida pela natureza e outros (mais tarde) em que se entendia que a região é um produto de um processo de pesquisa, ou seja, um resultado final (Gomes, 1995).

A região é um conceito importante na Geografia porque por um período ela foi considerada um dos centros deste sub-campo do Conhecimento Científico, juntamente com o conceito de paisagem, durante o denominado período Clássico da Geografia (1870-1950),

¹ É necessário compreender que mesmo que a história da ciência Geográfica delimite por muito tempo, e ainda o faça, precisamente duas áreas de estudo, neste espaço específico está sendo tratada a construção do conceito. Não se pretende categorizar a eficiência de região em uma área ou outra, inclusive porque neste trabalho são citadas, discutidas e relacionadas formas de regionalização que são físicas e/ou humanas, que se sobrepõem e se influenciam direta e indiretamente, alterando o modo de vida da sociedade em questão.

quando foi oficialmente institucionalizada nas universidades europeias. Segundo Gomes (1995), “No conceito de região, ou sua manifestação, há o pleno encontro do homem, da cultura com o ambiente, a natureza; a região é a materialidade desta inter-relação, é também a forma localizada das diferentes maneiras pelas quais essa inter-relação se realiza.” (Gomes, 1995, p. 62).

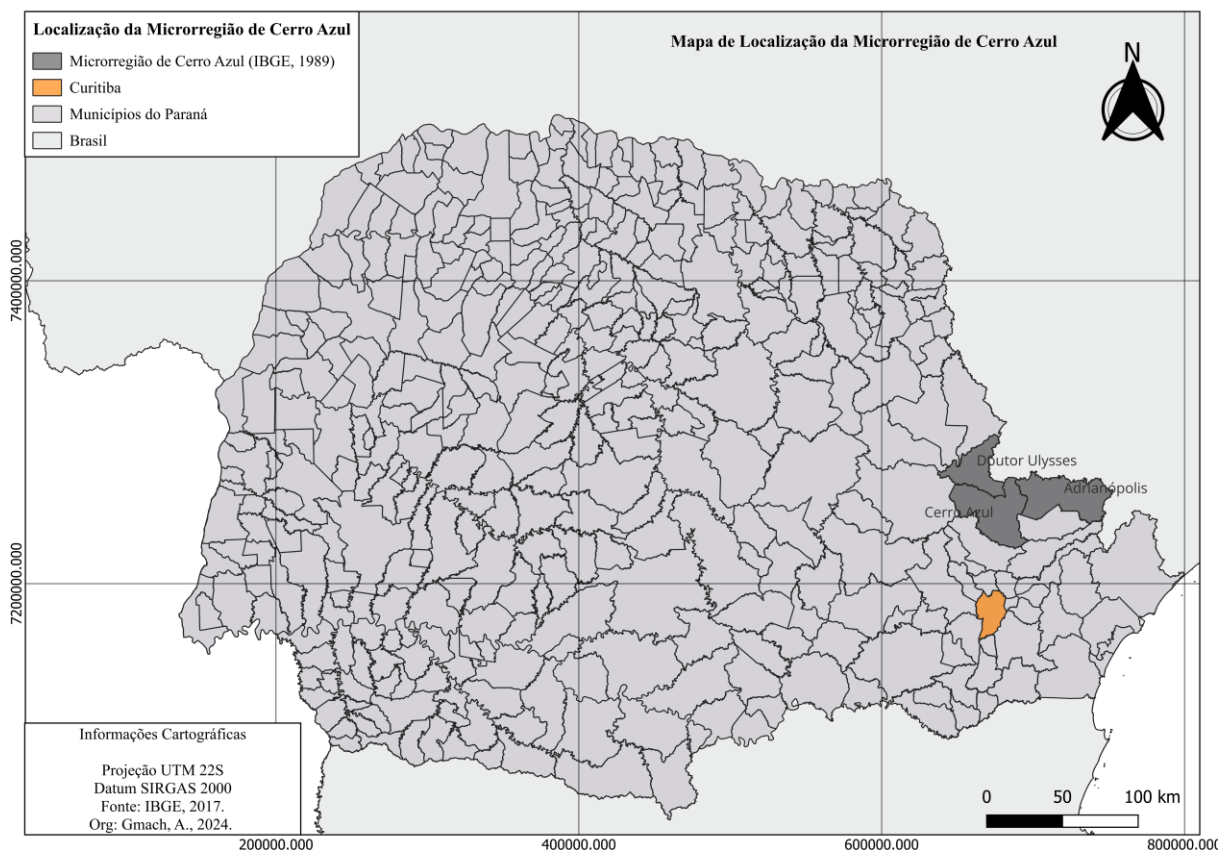
Segundo Gomes (1995, p. 63) há “dois tipos fundamentais de regiões: as regiões homogêneas e as regiões funcionais”. A primeira está relacionada a homogeneidade do caráter espacial, enquanto que a segunda está relacionada com a circulação de relações que moldam um determinado espaço, diferenciando-o de outro. Essa modulação por meio da movimentação se desencadeia em boa parte a partir da organização de um centro urbano. Nesse caso, é bastante comum que a caracterização de trocas seja compreendida como um sistema de trocas econômicas. Nessa perspectiva, Gomes (1995) discute a diferenciação das áreas a partir da economia e das diferentes relações de trabalho, onde recorda os estudos e afirmações de Milton Santos (1978): “A região é, pois, nesta perspectiva a síntese concreta histórica desta instância espacial ontológica dos processos sociais, produto e meio de produção de toda a vida social.” (Gomes, 1995, p. 66). A perspectiva mais humanista da Geografia considerou como elementos do conceito de região o sentimento de pertencimento de um determinado espaço, a noção do espaço regional como um espaço de vivências, de troca de experiências e de história. Segundo Gomes (1995), “Para compreender uma região é preciso viver a região” (p. 67), ou seja, é necessário experienciá-la.

Nesse sentido, realizando a ruptura da divisão empregada até então pela Geografia – pelo meio físico – e caracterizando uma condição de relações entre ambiente e sociedade que é capaz de delimitar ou, regionalizar um espaço, podemos observar esta relação em dois municípios da Microrregião de Cerro Azul, os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, no Vale do Ribeira Paranaense². Esses, possuem condições econômicas e sociais muito parecidas, estando inseridos em uma mesma condição ambiental, sendo possível relacioná-los como semelhantes entre si e diferentes do seu entorno, como é o caso do município de Adrianópolis. Adrianópolis está inserido na mesma microrregião da regionalização de 1989 (IBGE, 2017), mas não está sendo considerado nesta análise por ter se diferenciado de Cerro

² Até o presente momento e, a partir de toda a organização de leituras e pesquisas realizadas, não existe um consenso sobre o padrão de identificação do Vale do Ribeira. Embora a maioria dos autores e institutos de pesquisa tratem do Vale enquanto área da bacia hidrográfica, a depender dos critérios e objetivos de pesquisa, os municípios considerados dentro desse recorte são variados. Por sua vez, em experiência local, é possível identificar um sentimento de pertencimento e identidade local – pelo menos em Cerro Azul e Doutor Ulysses – mas não há espaço nessa pesquisa para realizar essa reflexão que é bastante complexa e é composta por uma multiplicidade de questões. Inclusive, acredita-se que essa questão pode ser tema de outra pesquisa, de forma exclusiva.

Azul e Doutor Ulysses³ ao longo do tempo. A Figura 1 mostra a localização da Microrregião de Cerro Azul no estado do Paraná:

Figura 1. Localização da Microrregião de Cerro Azul no estado do Paraná.



O recorte temporal da Microrregião de Cerro Azul / Vale do Ribeira (IBGE, 2017) é utilizada como modo de localização geográfica oficial, mesmo que não consiga dar conta do fenômeno de modo integral, pois o recorte espacial analisado compreende mais precisamente o território da ex-Colônia Assunguy e os dois municípios com os piores IDH's do estado do Paraná. Vale lembrar que a ex-Colônia Assunguy se torna Cerro Azul e, mais tarde, Doutor Ulysses se desmembra de Cerro Azul. Até o presente momento, esses municípios não são palco de muitas pesquisas, embora existam trabalhos sobre os fenômenos físicos⁴. Consoante, é importante ponderar que as condições presentes nesse recorte espacial são únicas e

³ É necessário salientar que durante esta regionalização o município de Doutor Ulysses não era emancipado. Sua emancipação política aconteceu somente quatro anos depois da publicação do IBGE. Desse modo, a compreensão da Microrregião de Cerro Azul contava com Cerro Azul e Adrianópolis.

⁴ Com base em levantamento prévio no Banco de Teses e Dissertações da Capes.

singulares e carecem de um estudo específico para compreender a sua configuração ao longo do tempo e o que determina ou influencia suas condições – região. Mais precisamente, considerando uma condição ímpar de sociedade, ambiente e economia, busca-se entender como se deu o desenvolvimento desse recorte espacial.

A partir desse contexto, definir o que é a região “passa a ser uma técnica da geografia” (Gomes, 1995, p. 63), que varia de acordo com a escolha dos critérios e que pode ter diferentes intenções. A partir desse ponto, o conceito de região passa a ser um meio para compreender uma inquietação, e não mais é considerada como o produto de uma descrição ou de uma gama de características parecidas – condicionando a região como uma classe de área (Gomes, 1995).

Quando se fala em identificar critérios de uma determinada porção do espaço, é necessário pensar que eles podem ou não ser vistos a partir da escala em que estão sendo observados. Quando se altera a escala, também se altera a região. A escala é utilizada para classificar ordens de grandeza e maneiras de medir determinado fenômeno, como sua área de abrangência, por exemplo (Castro, 1995). A escala determina também a proximidade do real, o quão perto estamos do fenômeno para identificá-lo. Segundo Castro (1995), o problema de observação está relacionado ao recorte de fenômeno escolhido. Nesse sentido, a autora afirma que se deve preocupar não apenas com o foco de distância da escala, mas sim em saber exatamente o que muda e como muda quando existe uma alteração da escala.

A escala não define o nível de análise e nem como isso pode ser realizado. A escala é definidora dos espaços, limites focais de compreensão, e assim, ao aproximar-se de uma determinada região, por exemplo, é possível verificar uma complexidade muito maior de fenômenos. Consoante, é plausível a verificação de detalhes dos mais variados tipos de problemas sociais e como eles constituem diretamente em um objeto específico.

Segundo Santos (1996), a caracterização das regiões moldou-se a partir de arranjos locais e características de identidade e exclusividade em relação ao seu entorno. O autor também afirma que ao longo do tempo, e com o aprimoramento das transformações e velocidade de informação, essas características que eram rígidas, foram desmoronando. Nesse sentido, argumenta que o que realmente define e distingue a região é a sua coerência funcional em relação as suas vizinhas, ou áreas distantes.

Santos (1996) considera que a região se caracteriza como o resultado do fluxo de ações que se dão interna e externamente, produzindo determinada coerência. Para o autor, a configuração regional se dá pela síntese concreta e histórica da instância espacial de processos

sociais, onde a região é uma articulação coerente de movimentações sistêmicas entre os diversos grupos e cosmovisões espaço-temporais.

A região sempre vai depender das condições internas e externas, sendo homogêneas em seu interior e heterogêneas em relação ao seu exterior. Essas diferentes condições vão se delimitando ao longo do tempo na história, onde as diferentes ações de cada grupo vão condicionando seu estado no futuro. Tal fato pode ser compreendido pelo avanço das técnicas e propriedades em um determinado espaço e outro, que não consegue acompanhar essas mesmas mudanças, fazendo com que existam diferenciações a partir da lógica capitalista. Podemos argumentar, a partir destas afirmações que, entre a segunda metade do Século XIX e o início do Século XXI, a região do Vale do Ribeira, na escala da Microrregião de Cerro Azul, viveu um fortalecimento de suas características internas, uma espécie de consolidação regional, em termos de suas condições externas, devido à grande alteração espacial vivida no seu entorno nos últimos 150 anos.

Determinar uma região é considerá-la diferente das demais por alguma razão. A noção de região, enquanto seu limite territorial, é bastante variado, dependendo de critérios e alterações que acontecem ao longo do tempo no espaço. Os seres humanos são responsáveis pelas mudanças, uma vez que a partir de suas atitudes modelam a superfície da Terra e fazem das suas ações reflexo e condição de reprodução das mesmas relações sociais ao longo do tempo (Santos, 1996).

É importante salientar que existem componentes variáveis e aleatórios nas características regionais. Isso pode ser percebido porque os critérios e atributos utilizados para delimitar uma determinada porção do espaço geográfico não são totalmente diferentes umas das outras, nem totalmente iguais. Há componentes que se repetem em alguns espaços, ou que se manifestam em condições muito específicas, podendo ser comparada a uma Análise Combinatória com todas as características que determinam uma região. Nesse sentido, as diferenças não tão grandiosas condicionam a singularidade de um recorte espacial específico. Contudo, não se pode achar que há uma maneira sistemática de identificar regiões, pois cada lugar contempla uma construção histórico-espacial individual.⁵

Lencioni (1999), em sua discussão, expõe as diferentes vertentes e compreensões a partir de diversos autores sobre o conceito de região, identificando que o recorte se estabelece a partir do objeto de estudo – “quando se altera a problemática, se altera a escala. Isso significa dizer que os recortes devem ser elaborados a partir de uma determinada

⁵ Baseado na experiência de campo e análises realizadas.

problemática” (p. 165). Para a autora, a região é uma parte da totalidade, como uma subdivisão.

Além dessas configurações, a autora afirma que a região assume um caráter ideológico, e nesse sentido, pode ser utilizado com um instrumento de manipulação política. Segundo Lencioni (1999), é a partir de uma compreensão dialética que compreendemos a região como parte de uma totalidade, que são determinadas pelas sociedades e pelos momentos históricos, ocasionando uma aproximação com a História, a compreensão de cada momento ao longo do tempo. Essa delimitação espacial acaba tomando uma dimensão, sendo inevitável discutir a região sem mencionar as condições da escala que lhe é atribuída.

Uma outra perspectiva para o sentido de região mencionado por Lencioni (1999) está atrelado ao sentido afetivo, vinculado ao sentimento que as pessoas desenvolvem sobre um determinado local. Considerando diferentes condições de vida e de espaço, também é possível mencionar a amplitude das desigualdades e diferenças regionais. Seguindo uma linha dialética de correlações principalmente com a lógica capitalista, Lencioni (1999) aponta que essa perspectiva geográfica é influenciada pelo marxismo, que considera a região uma parte da totalidade. Ou seja, dentro de um sistema geral em que a sociedade está submetida a uma lógica do capital, com as desigualdades sociais e as diferenças de classes, surgem limites de mundo para com os diferentes, e desse modo, fazendo surgir regiões mais pobres e outras regiões mais ricas.

Segundo Cunha (2000), os modelos regionais e locais se sustentam “em grande medida em fatores internos, com uma identidade cultural comunitária, mercados e fluxos geoeconômicos específicos, em recursos naturais, humanos e sociais próprios e em uma determinada configuração político-ideológica.” (Cunha, 2000, p. 39). Nessa perspectiva, o conceito de região é extremamente importante para compreender as condições, possibilidades e características da região foco desta pesquisa. Identificar, refletir e entender cada possibilidade, critério e diferenciação do espaço que possui singularidades explícitas e não explícitas que alteram a condição de organização da sociedade e o seu modo de vida. Além disso, como até o presente momento não existe um modelo de regionalização que delimite especificamente este espaço, considerar-se-á as regionalizações possíveis sobre os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, no estado do Paraná.

Deve-se considerar que a região não é imutável, pois se altera ao longo do tempo e vai adquirindo novas características. Mas, dentro de uma totalidade, há um “mosaico” de regiões determinadas que são concebidas, pelos quais também se delimitam a organização e os critérios de investimento e desenvolvimento do Estado. Essas definições, no entanto, são

estudadas como forma de compreender os fluxos de pessoas, bens e serviços que caracterizam a circulação do capital (Santos, 2001). A distinção elaborada considera inevitavelmente uma escala, para os mais diversos pontos de ação.

Segundo Martins (2002, p. 55), “A escala de estudo não deve, pois, resultar de uma única e derradeira escolha, mas é fundamental estar consciente das limitações e possibilidades que se interpõem à análise através da escala.”. Diante disso, é possível afirmar que a variação da escala é de acordo com o tamanho do problema que se pretende compreender. Segundo esse autor, a escala regional é formada por “fluxos migratórios articulados para o trabalho, percebidos como resultado e condição de uma atividade econômica.” (Martins, 2002, p. 56), ou seja, compreende a movimentação de pessoas, bens e serviços que são interrelacionados e, que moldam uma determinada característica delimitada.

Para Santos (2003), por muito tempo a região foi vista (e ainda pode ser) como um sinônimo de identidade, o modo como as pessoas se identificavam, que está diretamente atrelado aos sentimentos de vínculo com o lugar. Essa identidade se caracteriza a partir de pertencimento ao espaço, que são delimitados por características específicas de morfologia e clima e, também, de organização social. Desse modo, as diferentes formas de organização estabeleciam diferenças - peculiaridades, características próprias desse lugar - de um espaço para o outro e, desse modo, consolidando as regiões. Trata-se aqui da condição de vida, de histórias de vida, histórias de família, eventos importantes e exemplos de superação.

Rogério Haesbaert (2010) aponta que embora ao longo do tempo o conceito de região tenha sido atrelado as diferentes perspectivas da Ciência, os variados setores da sociedade e as distintas formas de classificação (*a priori* ou *a posteriori*), a partir de escalas e problemáticas, pontos de super consideração e desvalorização, se, se mantém viva diante da complexidade dos fenômenos, sociais, econômicos, físicos e políticos, é porque já não se prende mais a mera ideia de classificação de espaço. Mas sim, considera movimentos, representações, identidades e questões políticas. As questões de identidade e simbologia, ambientais, as conexões e fluxos econômicos, serão cada vez mais importantes para a regionalização.

Contudo, Haesbaert (2010) argumenta que a definição de região ou as condições e critérios para a regionalização não devem ser identificados de maneira neutra, pois são realizados e instituídos a partir de estruturas de poder que em determinada condição operam sobre esse espaço, como é o próprio caso do estado, mantendo as práticas de gestão. Mas as considerações feitas pelo autor reiteram os objetivos para a regionalização, que podem ser variados: região como instrumento de análise; como instrumento de prática; uso concreto dos

sujeitos sociais; como instrumento de intervenção; como um processo teórico-prático das diferentes articulações entre sociedade e espaço, sobre as quais, é possível responder perguntas distintas.

Diante disso, é possível condensar as reflexões a fim de caracterizar a região, e mais precisamente, uma região específica. Segundo Fajardo e Cunha (2021) em “Paraná, desenvolvimento e diferenças regionais” a partir de Oliveira (1987) apontam que:

[...] a concepção mais consolidada de região é aquela que a compreende como o resultado de uma síntese da formação social, econômica e histórica. [...], na região, se fundem o econômico e o político, constituindo um produto social da luta de classes. Nessa direção podemos vislumbrar uma região que é ao mesmo tempo um território, multidimensional, onde as materialidades e imaterialidades se combinam dialeticamente. (Fajardo; Cunha, 2021, p. 3).

Diante disso, é possível condensar as reflexões a fim de caracterizar a região, e mais precisamente, uma região específica.

Ao considerar diferentes perspectivas, pontos de vistas e autores, quando se fala da Região do Vale do Ribeira, embora exista uma predominância geral considerando a bacia hidrográfica como delimitação de região, existem outras regionalizações a depender do fenômeno estudado. Isso não significa dizer que a bacia hidrográfica não seja precisa, trata-se justamente do contrário. O que se entende é que nem todos os municípios que compõem a bacia hidrográfica do Vale do Ribeira têm essa característica como fator de identificação. Logo, ao tratar de municípios que estão localizados na região do Vale do Ribeira Paranaense, é necessário considerar que é uma conceituação difícil de ser realizada, uma vez que a linha que delimita a bacia hidrográfica do Vale do Ribeira não (necessariamente) é a mesma que identifica a Região do Vale do Ribeira. Nesse sentido, a região hidrográfica, identitária, cultural, morfoclimática, histórico geográfica e política, complexamente relacionados e construtores de ativos de uma realidade atual (que pode ser visto de diferentes formas em diferentes escalas). Essa é uma região homogênea e muito complexa.

Nessa perspectiva são considerados os diferentes fatores para compreender de forma concisa as condições de identificação de um local. Ainda, é possível afirmar que as diferentes condições de formação de um espaço se desdobram pelas alterações político-governamentais que determinam alterações internas aos limites municipais e de influência regional. Tendo este imperativo como direção, trataremos a seguir das diferentes regionalizações propostas ao recorte espacial utilizado nessa pesquisa.

1.1.1.1 Definições e delimitações regionais no Brasil

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) é o responsável pela regionalização brasileira⁶ em diversas escalas. De tempos em tempos, a partir de novos estudos e análises, modifica as regiões até então definidas. Segundo o próprio Instituto:

A necessidade de atualização dos recortes regionais vem ao encontro do expressivo aumento verificado na diferenciação interna do território brasileiro, como resultado das transformações econômicas, demográficas, políticas e ambientais ocorridas ao longo das últimas décadas. (IBGE, 2017⁷)

A última atualização do IBGE, publicada em 2017, foi realizada a partir dos órgãos de planejamento estaduais em parceria mediada pela Associação Nacional dos Instituições de Planejamento, Pesquisa e Estatística – ANIPES.

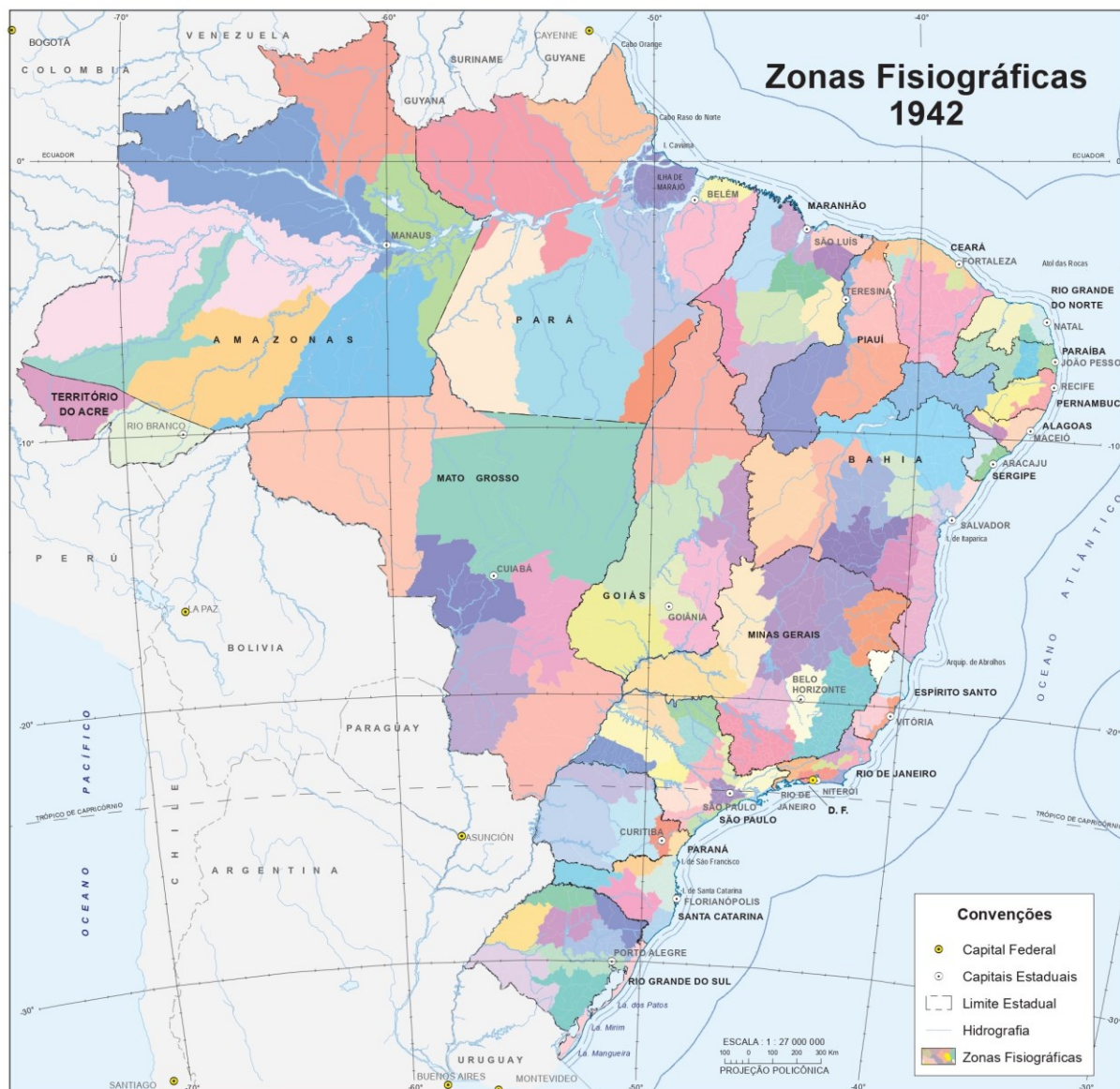
Até o presente momento o IBGE, ao longo de sua história, regionalizou o Brasil de 6 formas diferentes, sendo elas uma sequência de revisões. Em primeiro momento, em 1942, a divisão realizada pelo IBGE vem ao encontro da preocupação do governo brasileiro em preservar a manutenção das áreas de fronteiras brasileiras. Essa, estava relacionada com a produção nacional, tendo um caráter mais didático, e foi dividida por Zonas Fisiográficas, conforme mostra a Figura 2. O estado do Paraná foi dividido em cinco regiões principais, leste, região de influência da capital, centro, oeste e norte.⁸

⁶ O IBGE foi criado por meio do Decreto n. 24.609, de 6 de julho de 1934, fixando disposições orgânicas para a execução e desenvolvimento dos serviços estatísticos. Tendo como função principal o levantamento e o fornecimento de dados sobre o território nacional e a sobre a população do Brasil, além de delimitar padrões e condições para o mesmo.

⁷ Sem paginação identificada.

⁸ Não foram encontradas informações a respeito da especificação de cada uma das regiões das quais fazem parte os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses.

Figura 2. Mapa da regionalização brasileira por Zonas Fisiográficas, 1942.



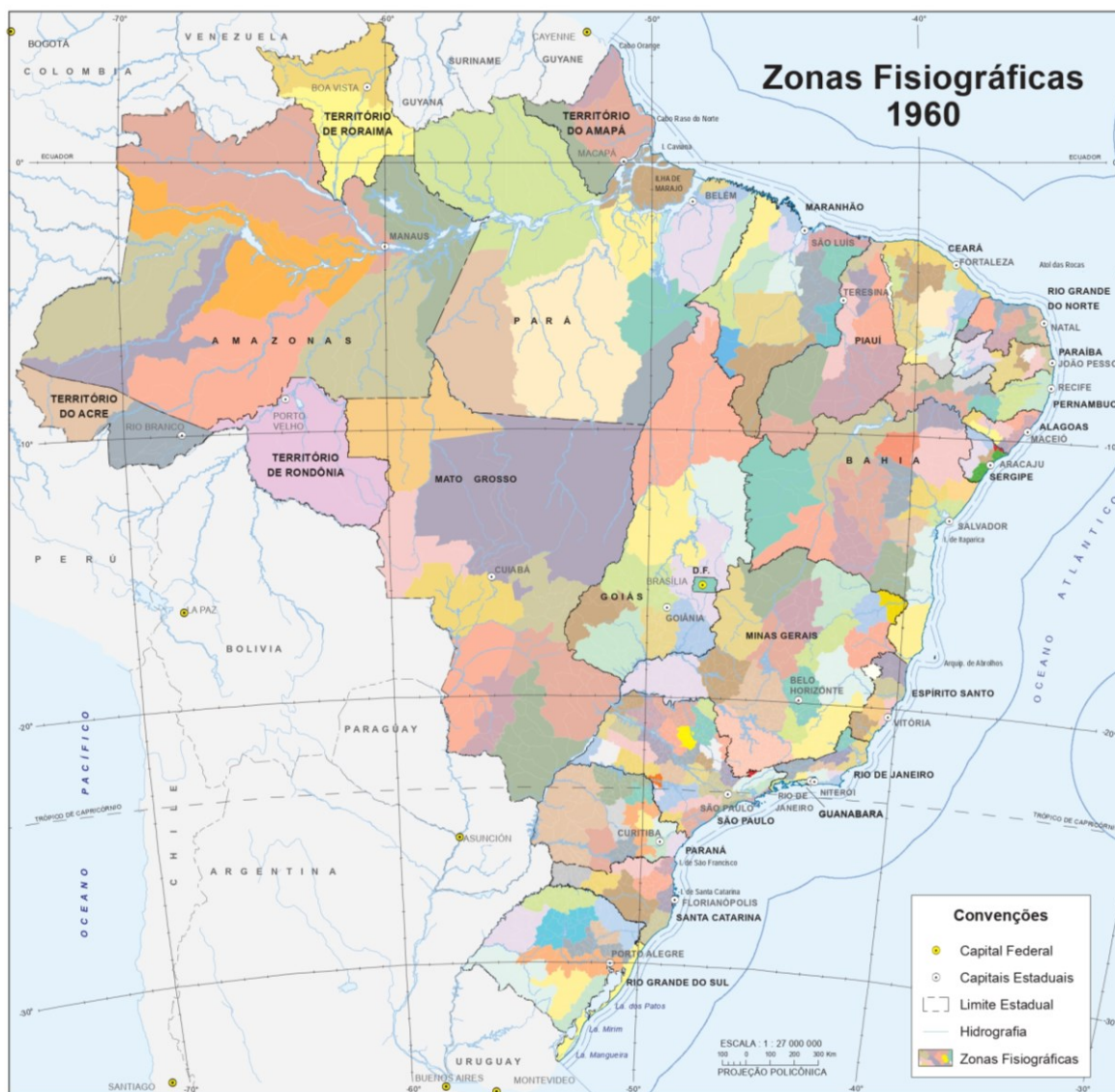
Fontes: 1. IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia. 2. IBGE, Malha Municipal 1940. 3. Conselho Nacional de Geografia (Brasil). Resolução n. 77, de 17 de julho de 1941. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro: IBGE, v. 4, n. 1, p. 221-239, jan./mar. 1942b. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7115>>. Acesso em: maio 2017.

Fonte: IBGE, 2017.

Em 1960, também definida por Zonas Fisiográficas (vide Figura 3), visava o planejamento de desenvolvimento. Cabe ressaltar que durante o governo militar o foco foi o desenvolvimento econômico e a ampliação do sistema viário e industrial, logo, era importante compreender as condições morfológicas do território brasileiro. Nesta regionalização são propostas as primeiras grandes diferenciações regionais, tendo como objetivo o reconhecimento e a integração dos ambientes opostos, para que pudessem crescer

mutuamente. Outro ponto importante é que, também nesse período, com a alteração da capital nacional para Brasília, havia uma mudança na rede de circulação.

Figura 3. Mapa da regionalização brasileira por Zonas Fisiográficas, 1960.



Fontes: 1. IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia. 2. IBGE, Malha Municipal 1960. 3. IBGE, Censo Demográfico 1960.

Fonte: IBGE, 2017.

Nesse momento a região dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses fazia parte da Zona Fisiográfica do Alto Ribeira. Essa zona era dividida em três partes, contendo municípios específicos: Bocaiúva do Sul, contendo Bocaiúva do Sul, Paranaíba e Tunas; Cêrro

Azul, contendo Cêrro Azul, São Sebastião⁹ e Varzeão¹⁰; e Rio Branco do Sul, contendo Rio Branco do Sul e Açungui (IBGE, 1960).

Até a última regionalização (1960) o Brasil foi dividido apenas pelas suas condições naturais. Entretanto, em 1968 a atualização se renomeou como Microrregiões Homogêneas (vide Figura 4), e passou a considerar as questões geoeconômicas e estruturais, além de levar em consideração a forma física espacial. É importante mencionar que as decisões tomadas para esse tipo de caracterização do território brasileiro, em nível federal, nunca são desenvolvidas de forma neutra, pois assumem as proposições e definições atreladas aos objetivos do governo. Nesse caso, crescia de forma significativa a urbanização, o que serviu para a expansão das fronteiras econômicas, que até então eram em sua maioria agrárias. Nessa caracterização, buscava-se conhecer as desigualdades regionais, considerando a nova expansão urbana e industrial e o deslocamento de recursos para outras regiões.

Nessa divisão, a Microrregião 270 era composta por Cerro Azul e Adrianópolis. Segundo a descrição do IBGE (1970), o revelo é composto por vales profundos e com variação de altitude, sendo de clima bastante quente, com predominância da floresta de pinheiros e algumas manchas de campo. O documento fala que essa é uma área de população rarefeita e a economia é baseada na atividade agrícola. Segundo o IBGE (1970):

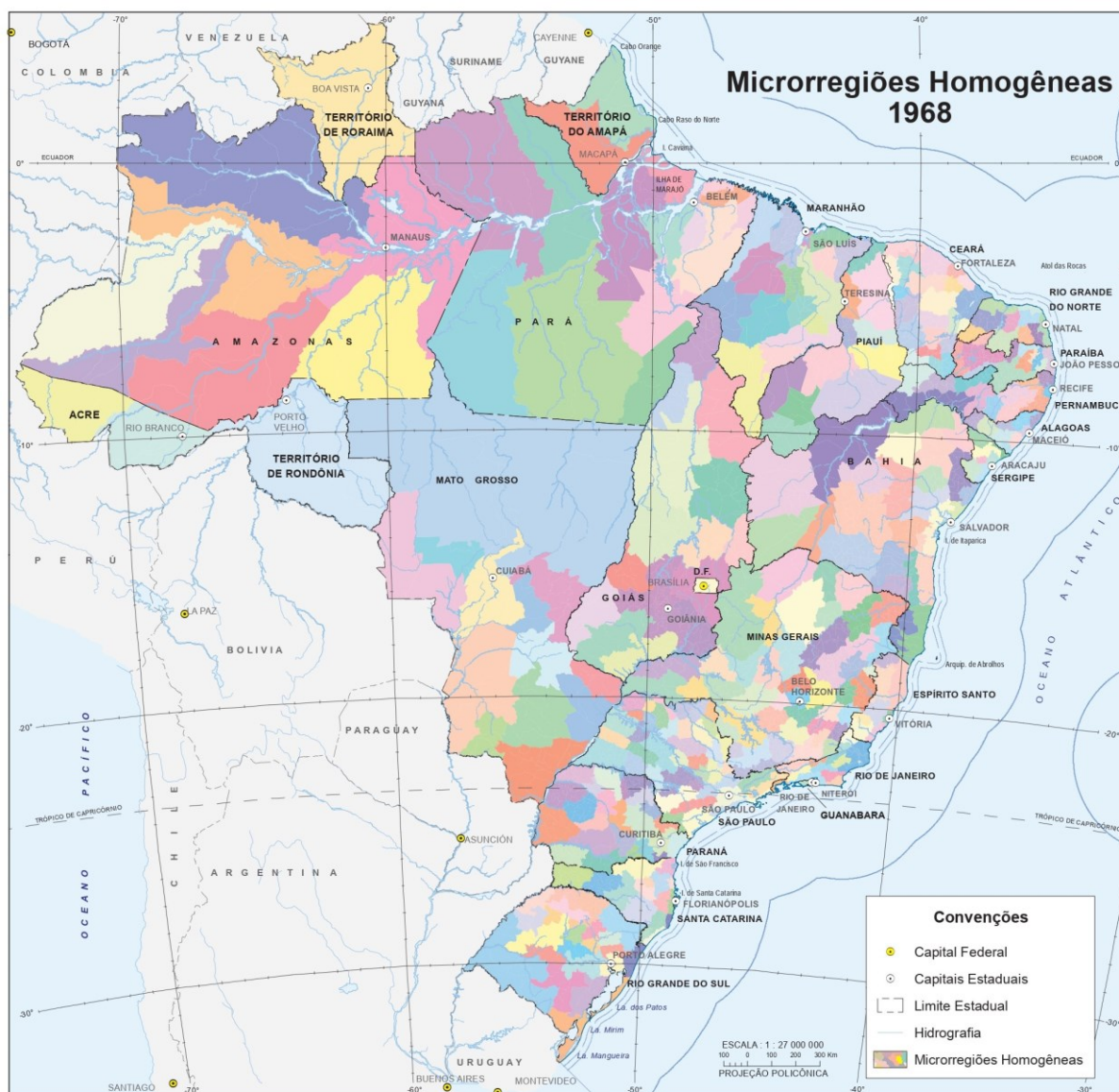
Essa região ficou por muito tempo sujeita a um grande isolamento, o que prejudicou seu desenvolvimento, só conseguindo reerguer-se depois de efetuada a ligação rodoviária com a estrada São Paulo-Curitiba, que garantiu o escoamento da produção.

Nessa microrregião encontra-se a mais importante área de mineração do Paraná, aí sendo explorados chumbo, cal, cimento, havendo em Adrianópolis uma usina para refinar chumbo. Essa área poderá se desenvolver com a melhoria dos transportes e recuperação dos solos, sobretudo procurando fazer reflorestamento, pois sua posição garante-lhe um mercado consumidor importante que é Curitiba. A agricultura através de auxílios técnicos e financeiros poderá ter um futuro promissor apesar do relevo acidentado. (IBGE, 1970, p. 442).

⁹ Atualmente distrito do município de Cerro Azul-PR.

¹⁰ Atualmente quilombo do município de Doutor Ulysses-PR.

Figura 4. Mapa de regionalização brasileira em Microrregiões Homogêneas, 1968.



Fontes: 1. IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia. 2. IBGE, Malha Municipal 1970. 3. Divisão do Brasil em microrregiões homogêneas 1968. Rio de Janeiro: IBGE, 1970. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv13891.pdf>>. Acesso em: maio 2017.

Fonte: IBGE, 2017.

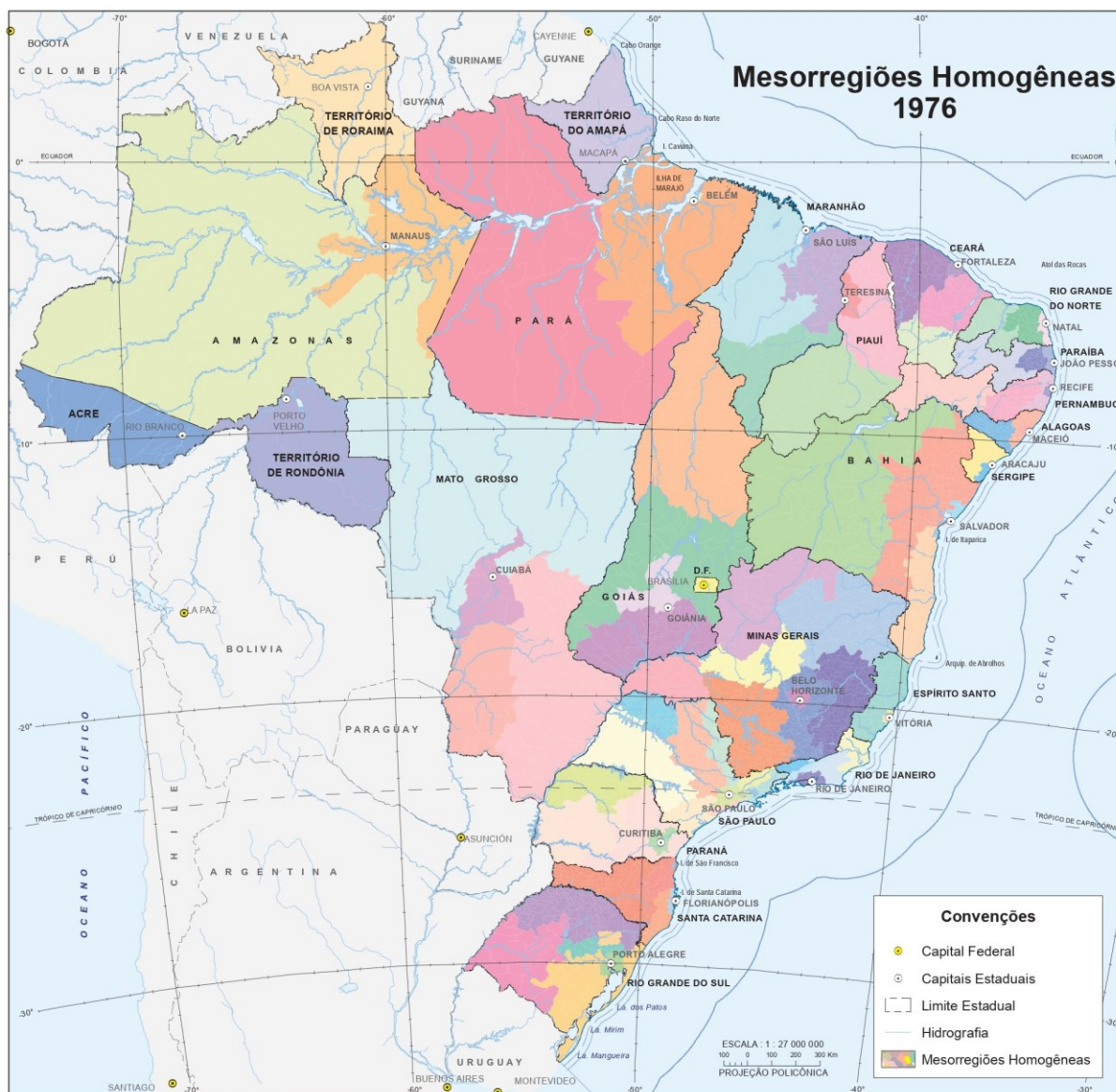
A regionalização de 1968 passou por um longo processo de discussão a respeito das características a serem consideradas para tal, e sua viabilidade dentro de um novo quadro econômico em que o país estava entrando. Segundo o IBGE (2017):

Foram instituídas pelo Decreto-Lei n. 67.647, de 23.11.1970, com retificação no *Diário Oficial da República Federativa do Brasil* de 4 de dezembro do mesmo ano. O território brasileiro passou a ser composto por 22 estados, quatro territórios e o Distrito Federal além de 361 Microrregiões. Alguns ajustes foram feitos nas décadas de 1970 e 1980 quanto à extinção, criação e alteração de categoria de algumas Unidades da Federação. (IBGE, 2017)

Segundo o IBGE, esses ajustes resultaram em um “nível intermediário de agregado espacial denominado de Mesorregião de 1976 (vide Figura 5) e definido pelo agrupamento de Microrregiões [...]” (IBGE, 2017), que serviria para melhor representar as características econômicas – representando um sistema, enquanto que as microrregiões seriam mais específicas – denominadas propriamente de regiões (citando por exemplo bacias hidrográficas ou áreas metropolitanas). Essa regionalização possui quatro divisões no estado do Paraná: a leste, que vai do litoral ao centro do estado, porém, com uma regionalização às margens da capital, a oeste e a norte, conforme mostra a Figura 5.¹¹

¹¹ Não foram encontradas informações a respeito da especificação de cada uma das regiões da qual a junção, fazem parte os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses.

Figura 5. Mapa da regionalização brasileira em Mesorregiões Homogêneas, 1976.



Fontes: 1. IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia. 2. IBGE, Malha Municipal 1970. 3. Divisão do Brasil em mesorregiões homogêneas. Sinopse Estatística do Brasil, Rio de Janeiro: IBGE, v. 5, p. 27-43, 1977. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7146>>. Acesso em: maio 2017.

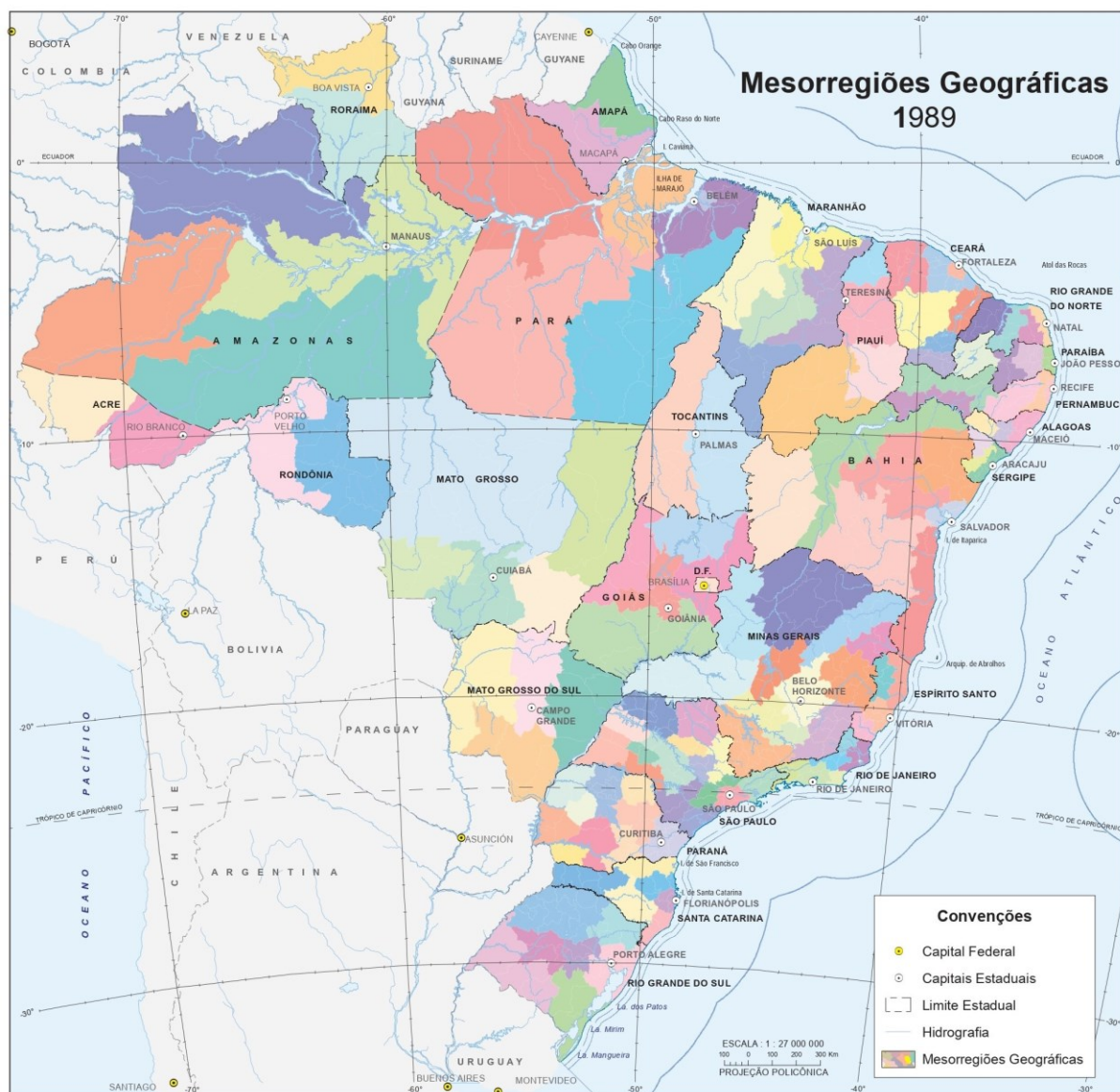
Fonte: IBGE, 2017.

Durante essas três primeiras regionalizações realizadas para o país, o contexto político-administrativo centralizador acabou determinando a linha de pensamento do próprio conceito de região. Mesmo que a divisão publicada em 1968 tenha considerado dois aspectos a mais do que as duas anteriores, ainda assim estavam sendo credenciadas por um pensamento prévio visando uma ação futura e a reorganização do *status* do estado brasileiro. Entretanto, ao considerar esse padrão de regionalização determinado pela política, houve um movimento para a mudança da regionalização em sua próxima revisão, objetivando um modelo mais descentralizado.

Na segunda metade da década de 1980 iniciaram os primeiros estudos para uma nova regionalização. Foram alguns anos para a nova publicação fosse feita e, com a recém nova Constituição, a divisão do Brasil obtinha uma nova face. As novas perspectivas regionais pressupunham uma maior responsabilidade dos estados e municípios sobre os seus respectivos territórios, como previsto na Constituição Federal de 1988, nos seus Capítulos II, III e IV.

Já em 1989, o IBGE definiu Mesorregiões e Microrregiões geográficas. A Mesorregião sendo uma área individualizada em uma unidade da federação e que tem como fatores de determinação do espaço o processo social, o quadro natural e a rede de comunicação e de lugares, isso caracterizando uma identidade regional. Essa nova regionalização “destacava o processo de desenvolvimento capitalista (que) afetou de maneira diferenciada o Território Nacional.” (IBGE, 2017), conforme mostra a Figura 6. Nessa divisão, Cerro Azul e Doutor Ulysses estavam na mesma mesorregião que a capital do estado.

Figura 6. Mapa da regionalização brasileira em Mesorregiões Geográficas, 1989.



Fontes: 1. IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia. 2. Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. v. 1. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=22269>>. Acesso em: maio 2017.

Fonte: IBGE, 2017.

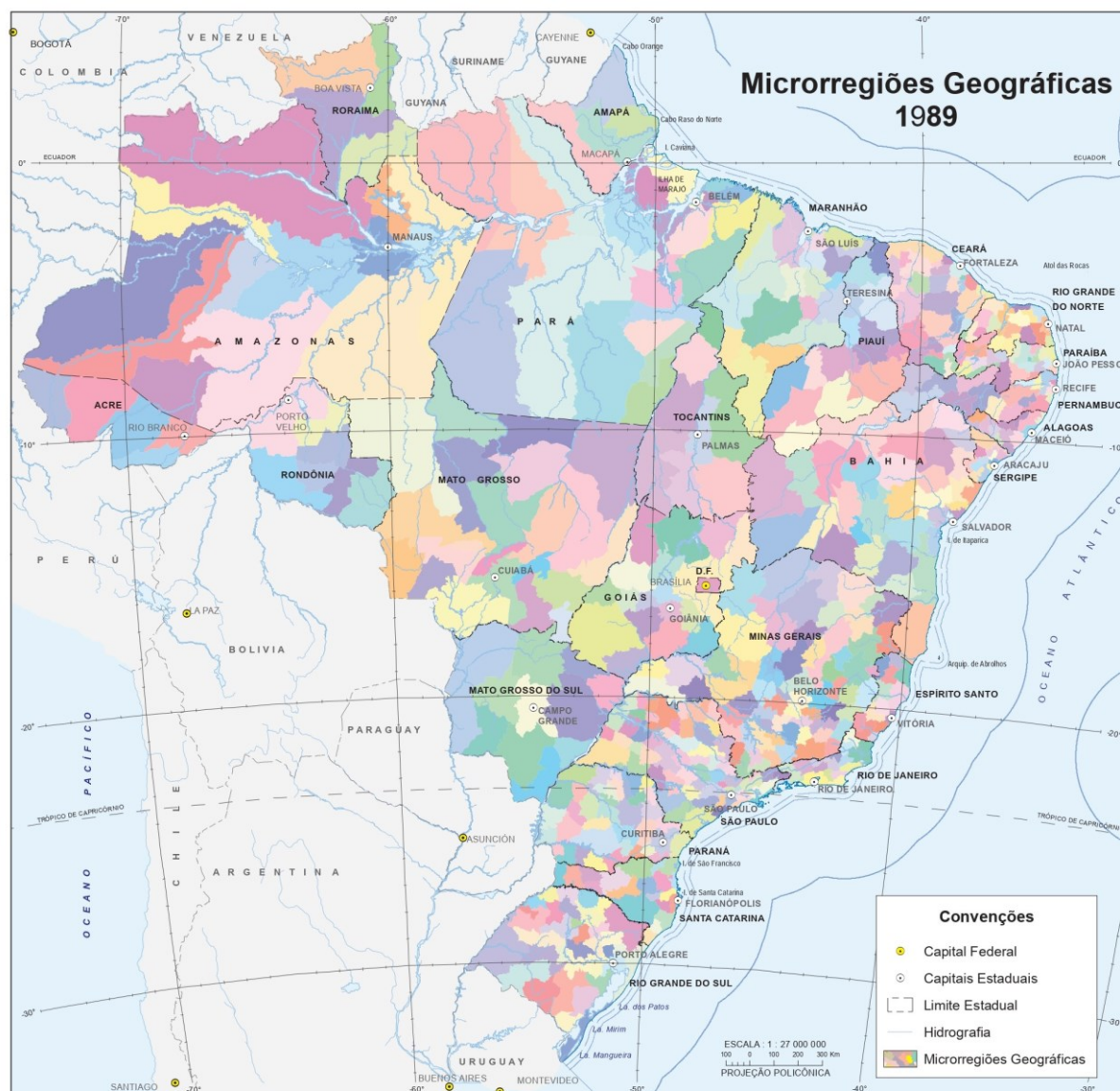
As microrregiões eram consideradas partes das mesorregiões e foram definidas por suas especificidades quanto a produção agropecuárias, industriais, extrativa, mineral e pesqueira, mas são considera o ambiente e a sociedade como forma de composição.

Nessa divisão das microrregiões está inserida a Microrregião de Cerro Azul (vide Figura 7), pela qual faz parte atualmente os municípios de Cerro Azul - PR, Doutor Ulysses - PR e Adrianópolis - PR¹², possuindo características semelhantes nesse momento. Essa é a

¹² Nessa época, o município de Dr. Ulysses ainda não era emancipado. Portanto, a Microrregião de Cerro Azul era composta por Cerro Azul e Adrianópolis, sendo que, nesse período, Cerro Azul era o centro de referência.

regionalização que está sendo considerada na pesquisa, uma vez que dialoga com o objetivo geral da presente dissertação, que é compreender “como os sistemas de engenharia constituem o processo de desenvolvimento regional do Vale do Ribeira / Microrregião de Cerro Azul, entre o Século XIX e início do Século XXI”.

Figura 7. Mapa de Divisão Regional do Brasil – Microrregiões Geográficas – 1989



Fontes: 1. IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia. 2. Divisão do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. v. 1. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=22269>>. Acesso em: maio 2017.

Fonte: IBGE, 2017.

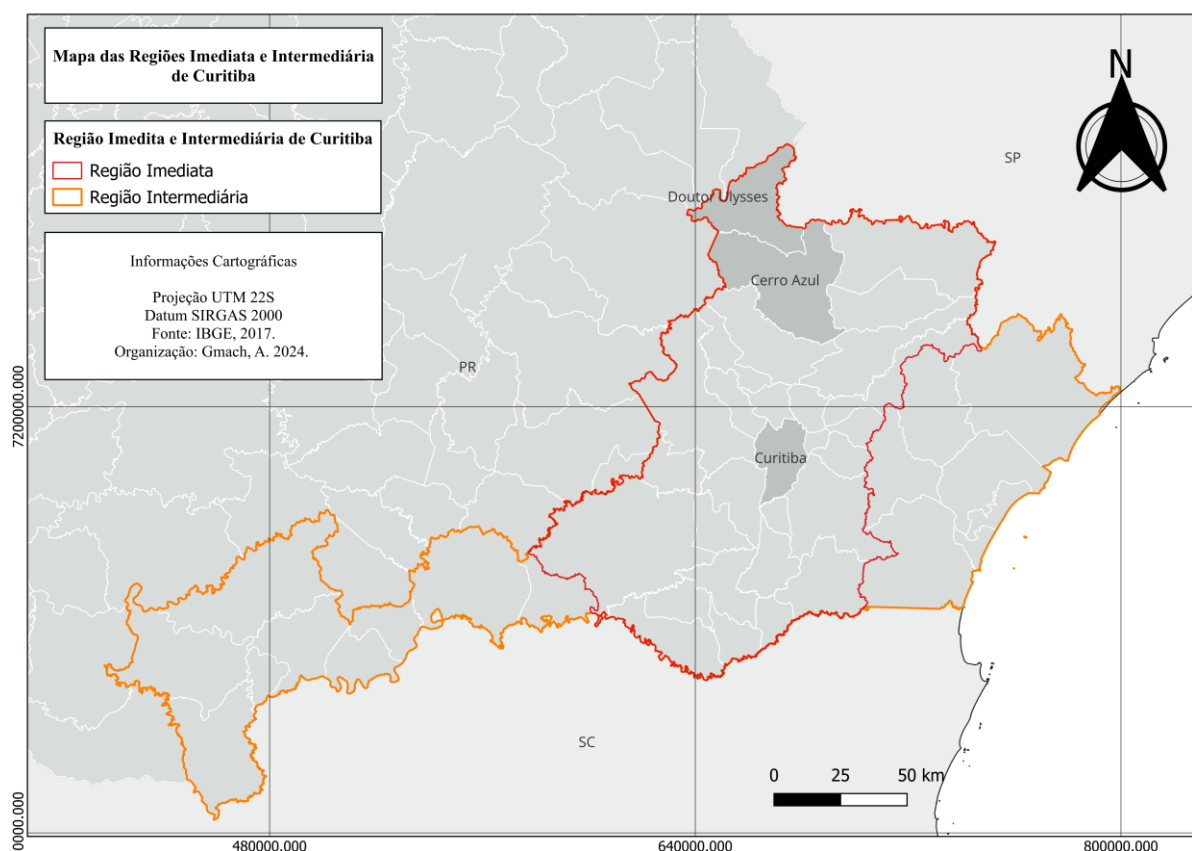
Além disso, em 2017 houve uma nova atualização, a mais recente, denominada Regiões Geográficas, que estão vinculadas aos processos sociais, políticos e econômicos de formas ‘Imediatas’ e ‘Intermediárias’. Essa nova forma de regionalizar o país foi

implementada a partir da constatação do aumento da diferenciação interna do território brasileiro. Segundo o IBGE, a configuração dessa nova região dá-se pela construção do conhecimento geográfico, “delineada pela dinâmica dos processos de transformação ocorridos recentemente e a operacionalizada a partir de elementos concretos” (IBGE, 2017, pg. 19).

A Regiões Geográficas Imediatas (vide Figura 8) é relacionada à rede urbana como sua principal base, indicando os centros de referência utilizados para satisfazer as necessidades imediatas da população, dos quais podem ser citadas as compras para o consumo, a busca de trabalho, o serviço, a educação e a saúde.

Por sua vez, as Regiões Geográficas Intermediárias (vide Figura 8) foram delimitadas a partir de cidades referência em uma determinada região, como polos ou capitais regionais de referência, servindo também para articular as regiões imediatas. Em outros casos, foram colocados centros urbanos menores como local de referência. O papel dessa regionalização, segundo o IBGE, é fazer uma articulação entre as zonas imediatas e o seu polo de hierarquia.

Figura 8. Regiões Geográficas Imediata e Intermediária de Curitiba, 2017.



As duas distinções se interrelacionam hierarquicamente, possibilitando a solução de problemas mais ou menos complexos em cada local de referência. Nessa última classificação

realizada pelo IBGE, os municípios de Cerro Azul - PR e Doutor Ulysses - PR estavam inseridos na Região Intermediária de Curitiba e na Região Imediata de Curitiba, a capital do estado do Paraná. Segundo o IBGE (2017), a premissa dessa regionalização pautava-se na diferenciação espacial em decorrência das diferentes ações do capitalismo, que está diretamente atrelada ao objeto de análise dos sistemas de engenharia, que se relacionam de forma dialética aos processos do capital.

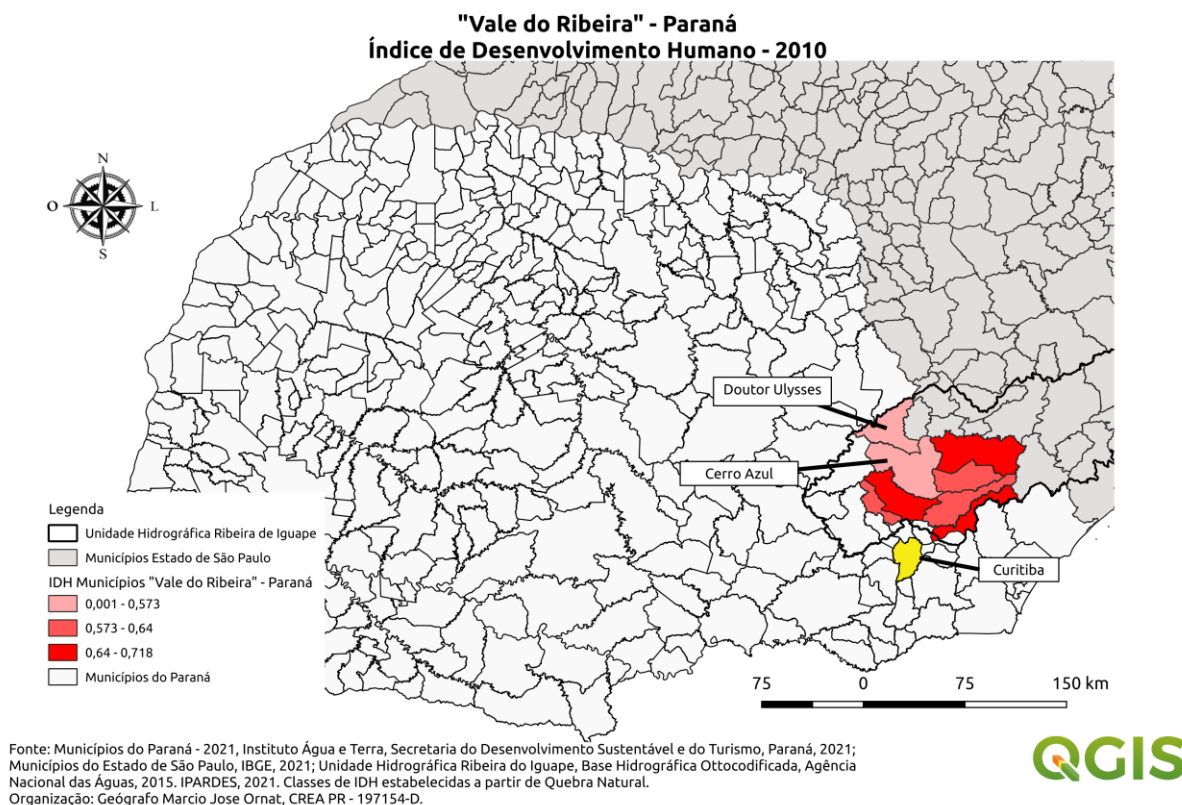
A análise abraça mudanças de quase três décadas, e traz consigo mudanças econômicas, demográficas, políticas e ambientais. Segundo o IBGE, a análise foi composta de revisão dos resultados anteriores e a inclusão das diferentes apresentações do território brasileiro. Nesse sentido, passou a considerar de forma mais abrangente a rede e a hierarquia dos centros urbanos e a organização dos fluxos de gestão, “capazes de distinguir espaços regionais em escalas adequadas” (IBGE, 2017).

A proposta de relação e de articulação entre essas regionalizações teve como base “O território-zona – um território contínuo – é identificado quando os fluxos e fixos se localizam em um espaço ininterrupto e homogêneo”. Além disso, há a consideração do território-rede, “sua premissa é a centralidade medida a partir do controle que as cidades exercem por suas funções de alcance intra e inter-regionais.” (IBGE, 2017).

Além disso, os municípios de Cerro Azul - PR e Doutor Ulysses - PR também estão inseridos em outras regionalizações, que estão relacionadas a outros órgãos e critérios. Segundo o último censo completo disponível do IBGE (2010), Doutor Ulysses - PR e Cerro Azul - PR compõem a última e penúltima posição respectivamente no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) do estado do Paraná. Esse dado pode ser considerado um tanto quanto curioso se levarmos em consideração o fato de que os dois municípios estão inseridos em uma mesma região – microrregião de Cerro Azul (IBGE, 2017) – e que Doutor Ulysses desmembrou-se de Cerro Azul a pouco mais de duas décadas. Além disso, possuindo características específicas em relação ao relevo de seu território e singularidades de desenvolvimento urbano e regional.

Os municípios da microrregião delimitada também estão inseridos na Bacia Hidrográfica do Vale do Ribeira, que é a bacia do Rio Ribeira do Iguape. Essa região passou a ser popularmente conhecida como Vale do Ribeira, apesar de que outros municípios, inteiramente ou não, também façam parte de porção dessa bacia hidrográfica. Devemos considerar que a bacia hidrográfica do Vale do Ribeira ultrapassa os limites estaduais, também estando no estado de São Paulo, onde inclusive está a sua maior porção. Desse modo, ocorre um novo recorte regional, análise dos municípios que estão no estado do Paraná.

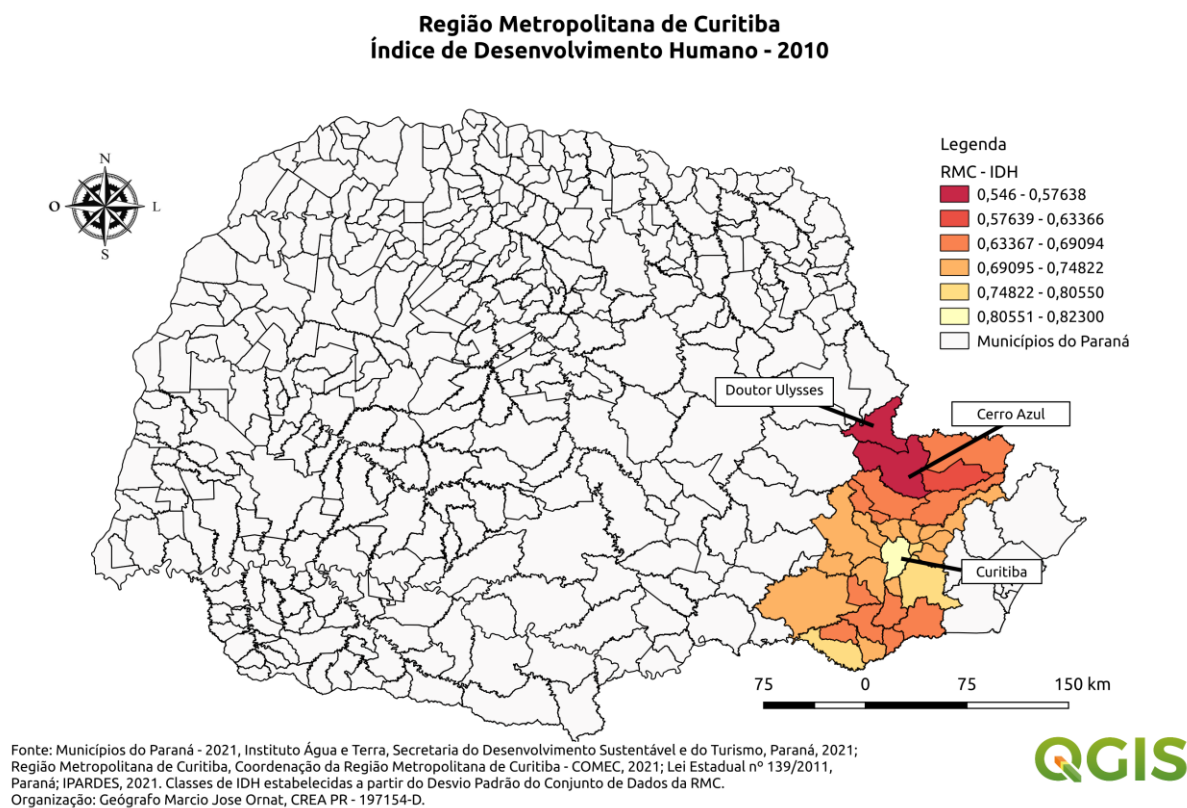
Figura 9. Mapa da Bacia Hidrográfica do Rio Ribeira do Iguape e expressão do IDH dos municípios inseridos neste recorte.



Concomitantemente, ainda, os municípios de Cerro Azul - PR e Doutor Ulysses - PR fazem parte da Região Metropolitana de Curitiba (RMC), o que, em comparação à última regionalização do IBGE (2017), é um tanto quanto contraditório, pois, dentro uma área em que a capital do estado tem influência (considerando as mais diferentes possibilidades) estão inseridos o melhor (Curitiba) e o pior (Doutor Ulysses) IDH do estado. Nesse sentido, abrindo brechas reflexivas sobre a condição de delimitação dessa regionalização e qual seria de fato a sua finalidade governamental.

A Figura 10 mostra a partir de um mapa de calor a escalas do pior e melhor IDH da Região Metropolitana de Curitiba:

Figura 10. Mapa da Região Metropolitana de Curitiba, Paraná.



A RMC é Criada pela Lei Complementar Federal n.º 14/1973 e passou por atualizações de sua composição através da publicação de cinco Leis Estaduais (Lei Estadual n.º 11.027/1994, Lei Estadual n.º 11.096/1995, Lei Estadual n.º 12.125/98, Lei Estadual n.º 13.512/2002 e Lei Estadual n.º 139/2011). A criação desta RM (1973) ocorre no contexto da CF 1967, quando no seu Art. 157 [A ordem econômica tem por fim realizar a justiça social, com base nos seguintes princípios:], § 10, estabelece que A União, mediante lei complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por Municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade socioeconômica, visando à realização de serviços de interesse comum.

Na sua primeira atualização (1994) já está sob a CF 88 (Art. 25, § 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum) e a Constituição do Estado do Paraná 1989 (Art. 21. O Estado instituirá, mediante lei complementar, regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas

por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, assegurando-se a participação dos Municípios envolvidos e da sociedade civil organizada na gestão regional). A partir de 2001, as Regiões Metropolitanas estão sob o regramento da CF 1988, da Constituição do Estado do Paraná 1989 e do Estatuto da Cidade (Artigos 4º, 34-A, 41 e 45)).

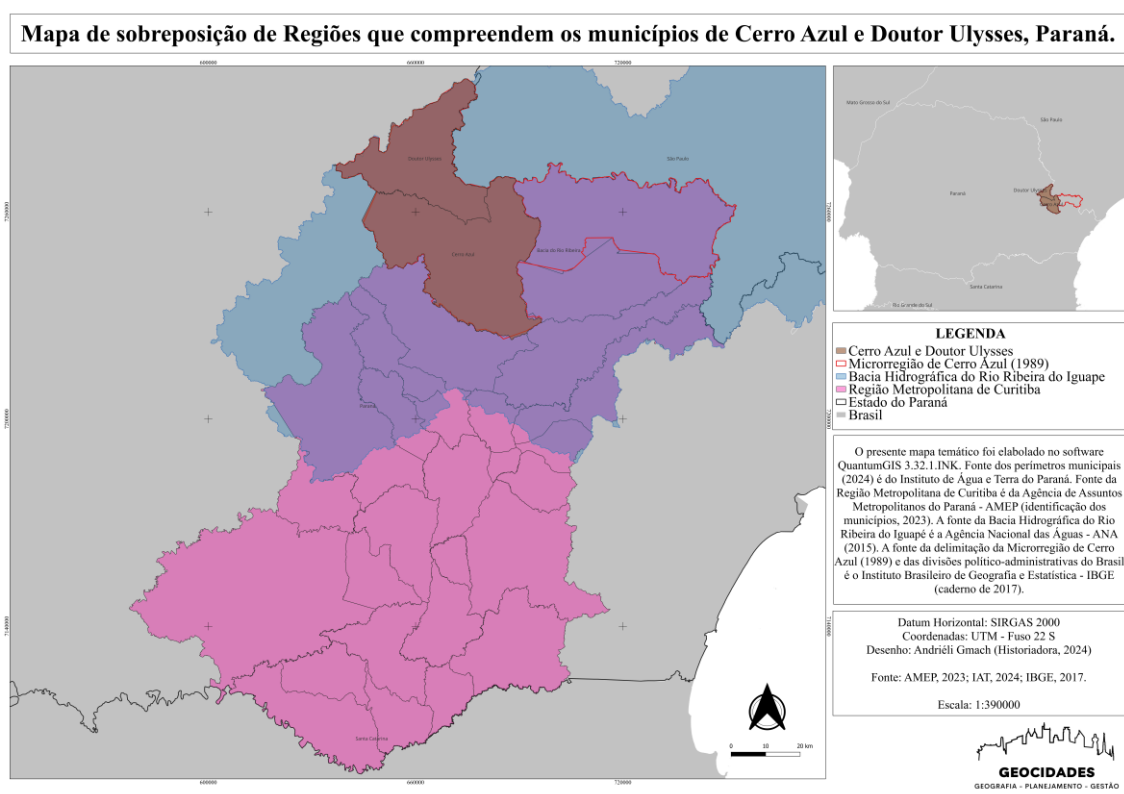
Atualmente, a RMC é formada por 29 municípios, sendo eles: Adrianópolis; Agudos do Sul; Almirante Tamandaré; Araucária; Balsa Nova; Bocaiuva do Sul; Campina Grande do Sul; Campo do Tenente; Campo Largo; Campo Magro; Cerro Azul; Colombo; Contenda; Curitiba; Doutor Ulysses; Itaperuçu; Fazenda Rio Grande; Lapa; Mandirituba; Piên; Pinhais; Piraquara; Quatro Barras; Quitandinha; Rio Branco do Sul; Rio Negro; São José dos Pinhais; Tijucas do Sul; e, Tunas do Paraná.

Ainda, ambos os municípios da microrregião de Cerro Azul possuem características do domínio morfoclimático de Mares de Morros, definido por Ab'Saber (2003) como uma área caracterizada por relevo planáltico com morros arredondados - também denominados como meias-laranjas - com influência do clima tropical e originalmente a Mata Atlântica. Segundo o mesmo, esse tipo de forma física do espaço está relacionado à intensa ação erosiva e pode ser representado pelas Serras do Mar, Mantiqueira e do Espinhaço. Apesar de ser um solo extremamente fértil, sua forma física apresenta limitações para a produção agrícola e pecuária, por exemplo, o que pode fazer com que a região se torne uma área com grande concentração de pequenas propriedades. Segundo A'Saber (2003), esse é o tipo de relevo com mais dificuldade para a fixação de núcleos urbanos e a instalação de parques industriais. Além disso, há uma grande declividade presente nos municípios, sendo que em Cerro Azul tem boa parte do território com declividade maior do que 20%. (Resolução UEPG CA nº 2022.279.¹³).

Além disso, a Microrregião de Cerro Azul está inserida dentro da Bacia Hidrográfica do Rio Ribeira do Iguape (ANA, 2015), sobre a qual se deriva a principal referência de regionalização. O rio Ribeira do Iguape nasce na vertente leste da serra de Paranapiacaba-PR, e tem como principais afluentes os rios Piedade, Par- do, Turvo, Capivari e Açungui. Dos seus 470 Km de extensão, 220Km estão em território paranaense. A Figura 11 mostra a localização da Bacia no Estado do Paraná e a sobreposição de regionalizações sobre os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses e a Microrregião de Cerro Azul.

¹³ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Figura 11. Mapa de sobreposição de Regiões.



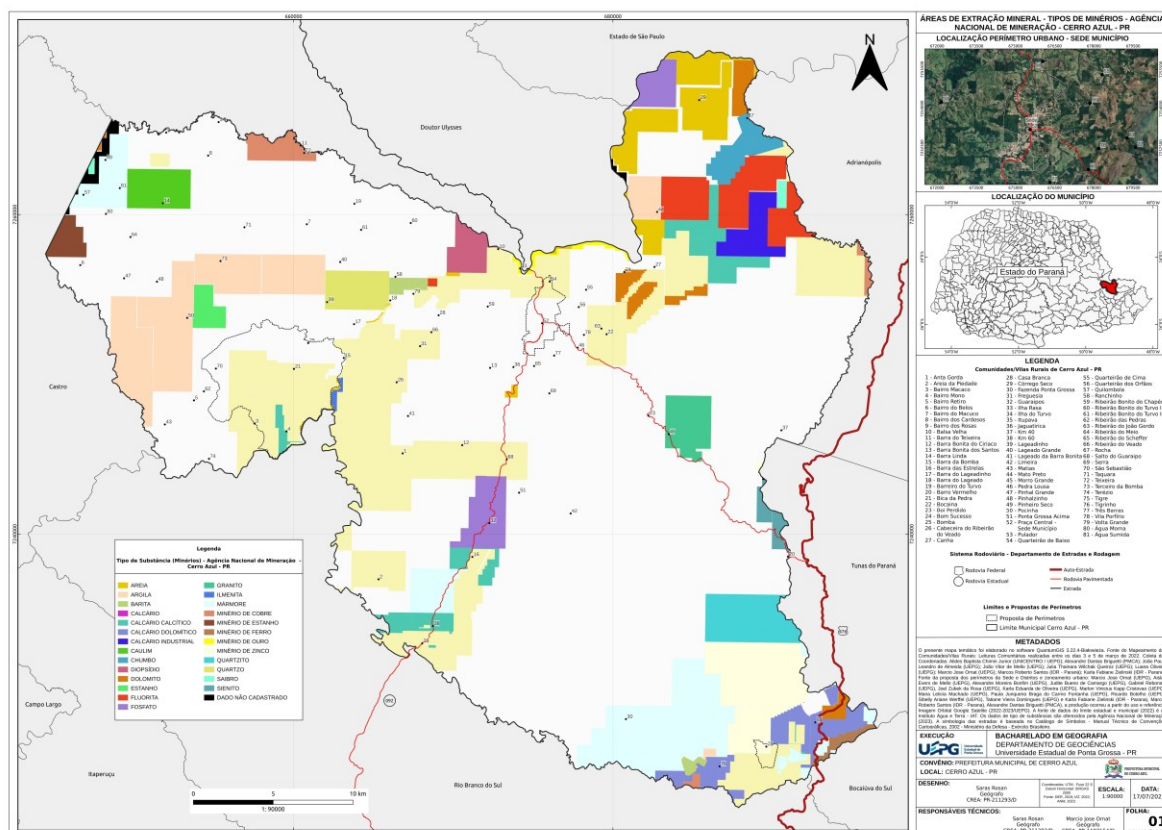
Além disso, os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses também são caracterizados por determinada rigidez locacional, que se trata da predominância de área de extração mineral, conforme mostram as Figuras 12 e 13. Dentre as maiores concentrações presentes no município de Cerro Azul estão fosfato, terras raras, fluorita, mármore dolomítico e jazidas de chumbo e zinco. Enquanto que Doutor Ulysses apresenta as maiores concentrações em diopsídio, areia, terras raras, calcário, granito, fonolito e outros (Dados dos mapas).

Por sua vez, segundo a Análise Temática Integrada – ATI¹⁴ do Município de Cerro Azul e a consulta aos mapas do *site* Geocidades (Resolução UEPG CA nº 2022.279.¹⁵), ambos os municípios também apresentam área cárstica, que tem como característica uma drenagem vertical e subterrânea, que são restritas a ocupação humana (ATI, 2024), devido potencial ao desmoronamento, por exemplo. Esse aspecto também acaba dificultando a implantação de indústrias na região, uma vez que possui restrições no território – além da restrição pela ampla gama de recursos hídricos como arroios e rios.

¹⁴ Componente da revisão do Plano Diretor Municipal.

¹⁵ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Figura 12. Área de Extração Mineral em Cerro Azul - PR.



Fonte: Resolução UEPG CA nº 2022.279.¹⁶

A condição mineral de um município é importante, uma vez que o material está disposto nesse local e não pode mudar, ou seja, o sistema é rígido e a empresa precisa ir até a fonte de matéria prima. Segundo levantamento realizado para a elaboração da Análise Temática Integrada objeto da Revisão do Plano Diretor Participativo de Cerro Azul (Resolução UEPG CA nº 2022.279), dentre os muitos protocolos para extração mineral de Cerro Azul, tem-se:

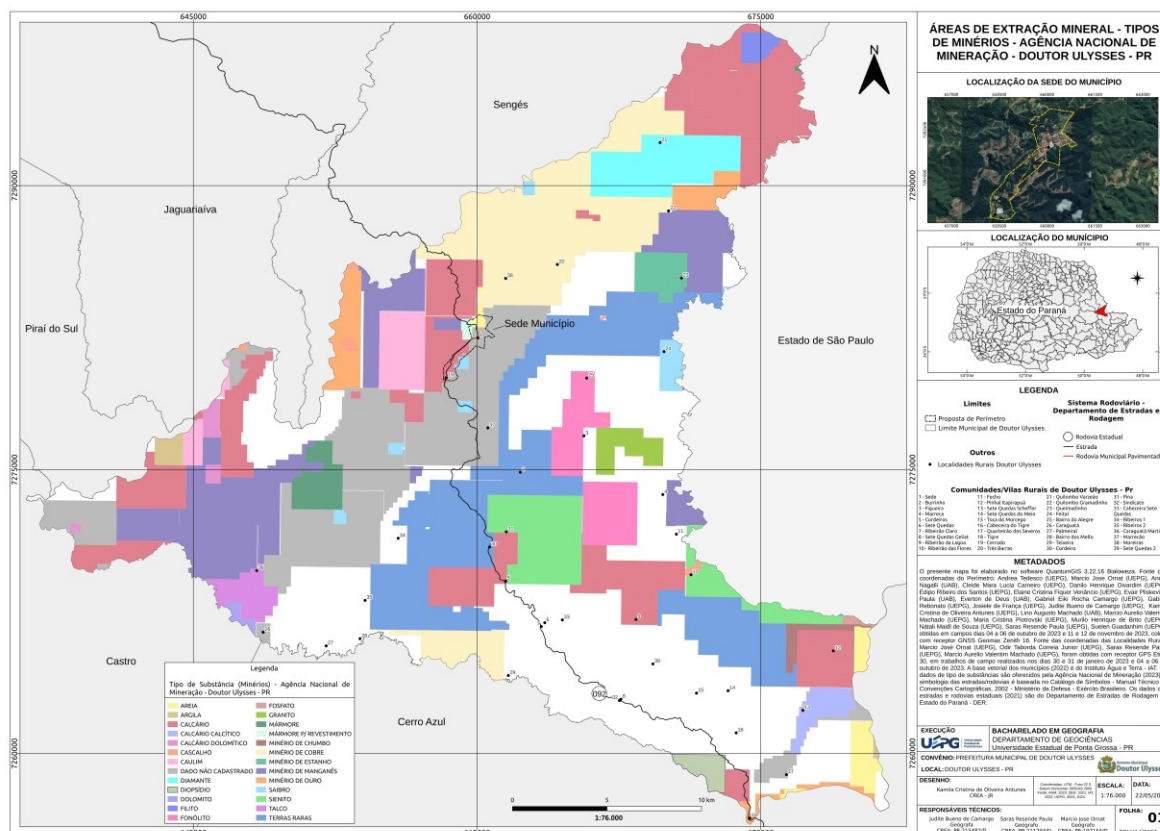
Um dos processos recentes se refere a CSN - Companhia Siderúrgica Nacional, que pretende extrair e beneficiar cimento, empreendimento este que, caso implantado, produzirá profundas alterações no município. O investimento previsto é de R\$ 1,6 bilhão de reais para o projeto industrial, operando desde a mineração, moagem de cru em fornos de *clínquer* e moagem de cimento, até o ensacamento do produto acabado. Terá uma capacidade de produção de três milhões de toneladas por ano de cimento, e com um potencial de geração de 12.500 empregos diretos / indiretos durante a fase de implantação da obra e 2.500 empregos diretos / indiretos na fase de operação. (Análise Temática Integrada 2024. p. 40. Resolução UEPG CA nº 2022.279)¹⁷.

¹⁶ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

¹⁷ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-documentos/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Caso essa instalação ocorra de fato, a implantação desse fixo será um possível gerador de demanda para o fluxo de transporte local/regional. Fazendo aumentar a quantidade de pessoas, consumo e giro de capital na região.

Figura 13. Área de extração mineral em Doutor Ulysses - PR.

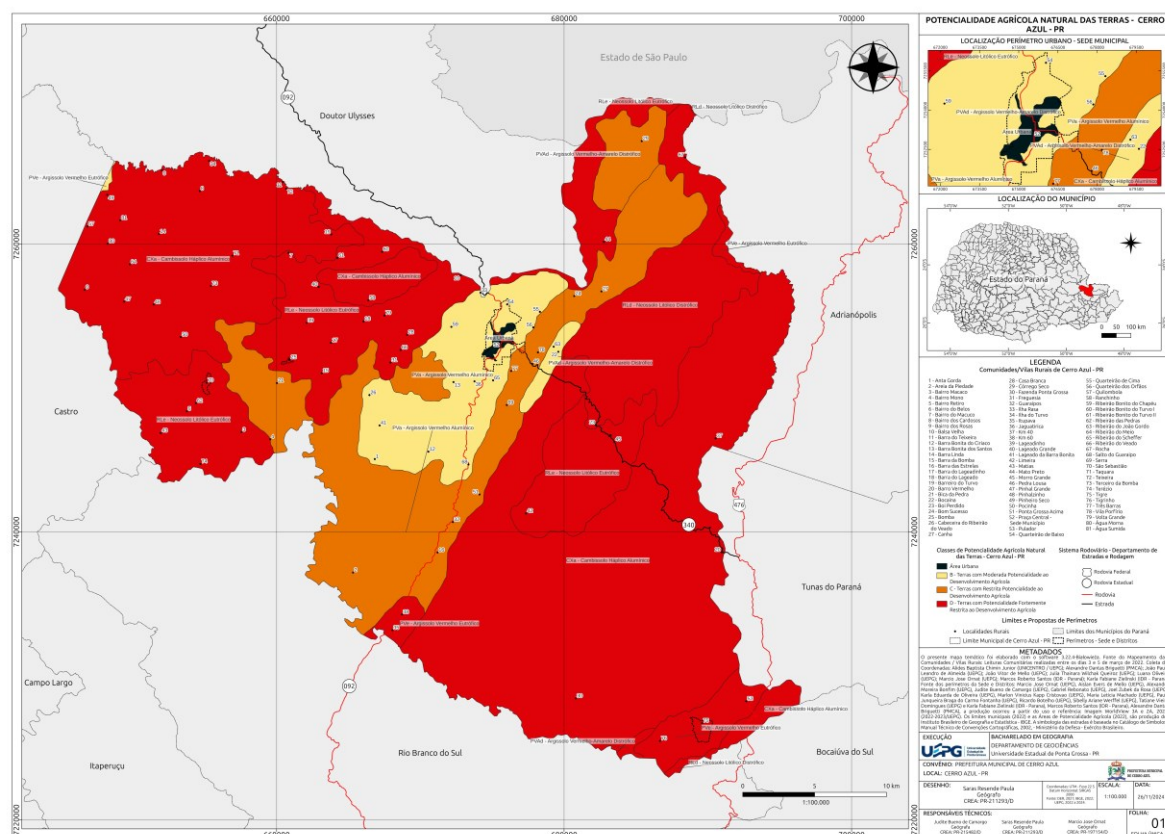


Fonte: Resolução UEPG CA - Nº 2022.281.¹⁸

As condições climáticas, físicas, estruturais e sociais delimitam em seu conjunto de relações a caracterização e apresentação de um espaço - região. Por isso, é importante reforçar que as condições físicas do espaço interferem diretamente no modo de organização e desenvolvimento de um grupo ou de uma sociedade. As figuras 14 e 15 mostram as áreas naturalmente disponíveis para agricultura nos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses:

¹⁸ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Figura 14. Potencialidade Agrícola natural das Terras em Cerro Azul - PR.



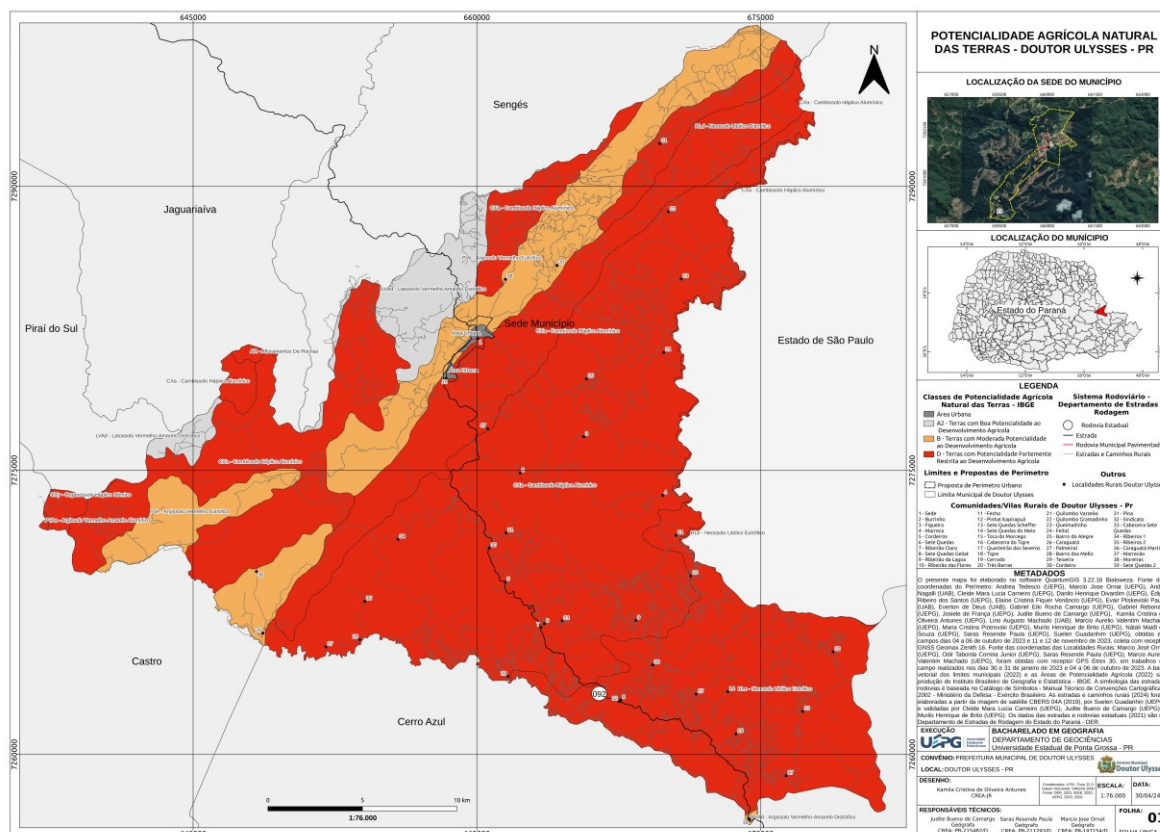
Fonte: Resolução UEPG CA nº 2022.279.¹⁹

O município de Cerro Azul apresenta terras com potencialidades fortemente restritas na maior parte do seu território, seguido por áreas de restrita potencialidade e moderada potencialidade. Nesse sentido, não tendo nenhum espaço potencial a agricultura, dificultando o dia-a-dia dos produtores locais.

O município de Doutor Ulysses tem um caso parecido (vide figura 15), tendo na maior parte do seu território áreas fortemente restritas ao desenvolvimento agrícola, seguido de terras com moderada potencialidade. Ao contrário do município de Cerro Azul, Doutor Ulysses apresenta áreas com boa potencialidade ao desenvolvimento da agricultura. Tais áreas são localizadas nos limites dos municípios de Sengés, Jaguaraiá e Piraí do Sul.

¹⁹ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Figura 15. Potencialidade Agrícola natural das terras em Doutor Ulysses - Paraná.



Fonte: Resolução UEPG CA - Nº 2022.281.²⁰

Diante da análise dos dois últimos mapas a respeito da potencialidade agrícola natural dos municípios, é possível afirmar que esse é um espaço que impõe diversas dificuldades, tanto para o manuseio da terra em si quanto as atividades de manipulação dos frutos por exemplo, exigindo que a maior parte do trabalho seja feito de maneira manual.

Durante toda essa seção pudemos verificar uma variedade de regionalizações. O IBGE ao longo do tempo, regionalizou o Brasil de diferentes maneiras, ora considerando apenas aspectos físicos, ora passando as considerar economia e sociedade. As caracterizações acabavam indo na mesma direção ideológica e política do estado, sobre a qual se pode afirmar que são ações programadas que possuem uma finalidade, nesse caso, de gestão. Os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses (por cinco regionalizações considerava-se apenas Cerro Azul), sempre estiveram juntos. Em escalas menores, com características homogêneas entre si e Adrianópolis (por um tempo), se diferenciando dos demais municípios limítrofes. Em escalas maiores, sendo área de influência da capital.

²⁰ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Por sua vez, também foi possível perceber que existem regionalizações a partir de critérios específicos, como é o caso da delimitação da Bacia Hidrográfica, o Domínio Morfoclimático de Mares de Morros, a rigidez locacional, a Região Metropolitana de Curitiba e o Índice de Desenvolvimento Humano. Até aqui, não foi considerada a história da região e por isso, o fenômeno identitário não está presente, mas ele poderá ser identificado no Capítulo II.

A próxima seção discute sobre desenvolvimento, a condição de passagem de uma condição específica para outra. A direção pressupõe compreender o fenômeno de movimento para identificar as alterações que ocorreram ao longo do tempo na região estudada.

1.2 SOBRE O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO

Assim como outros conceitos, o desenvolvimento pode ser interpretado de diferentes modos em diferentes áreas da Ciência, bem como possui uma construção do termo ao longo do tempo. Ao tratar de desenvolvimento enquanto uma espécie de salto a partir de uma sequência de coisas que delimitam essas configurações, podemos caracterizá-lo como movimento (Cheptulin, 1982), em uma espécie de associação e dissociação que por si só ou a partir de outros critérios, criam novas realidades. A partir deste movimento, seria possível verificar uma diferença entre dois pontos do próprio movimento, um inferior e outro superior. A partir de uma condição de tempo contínuo e sequencial, onde as ações e condições do passado assumem uma parcela de responsabilidade em um novo acontecimento ou nova conjuntura, podemos caracterizar um salto: de uma condição mais simples para uma mais complexa (Cheptulin, 1982).

Para Cheptulin (1982), todo movimento de massa está associado a um movimento de energia, e aqui, não vamos considerar essa colocação apenas em seu sentido físico literal, mas também a partir do viés social. Nesse caso, partindo da compreensão que a mobilização social de um grupo e a sua movimentação, também pode mudar realidades. Para o autor, o papel do movimento é explicar os fenômenos. Ao observar um mesmo fenômeno em um dado momento e, novamente em outro, é possível identificar as alterações no período. A ação do movimento possibilita identificar as diferentes organizações de elementos, com os diferentes graus de prioridade e tratamento, no tempo e no espaço.

A partir do viés filosófico e físico, o movimento é identificado como o movimento de corpos no espaço. Trata-se aqui de identificar que cidades, sociedades e organizações espaciais também se movimentam ao longo do tempo, na medida em que se alteram e assumem novas características e formas. Segundo Cheptulin (1982), foi a partir de Engels que “o movimento aplicado à matéria, (foi compreendido como) a *modificação em geral* (p. 162). Por sua vez, o movimento não pode ser compreendido de maneira retilínea e uniforme, pois é possível considerar estados variados para os diferentes objetos de análise, ou para aquilo que é alterado pelo objeto. Ainda, conceituando o Repouso como um movimento em equilíbrio, sem muitas ou nenhuma variação, como uma possibilidade de movimento.

A partir da constatação de que as coisas se modificam a partir de um movimento, surge o questionamento sobre qual é o sentido desse movimento, de que modo as coisas se alteram. Cheptulin (1982) cita alguns tipos de movimento, entre eles o circular, movimento inverso ou da regressão e o progressista.

No movimento circular todas as alterações possuem os mesmos estágios, saindo e retornando ao ponto de partida. Já o movimento inverso ou da regressão, pressupõe um retorno a um estágio inferior – sobre o qual, dependendo do ponto de vista pode ser considerado desenvolvimento, ou não. E a tendência dominante do mundo, o movimento progressista, que conduz o movimento de um estágio inferior para outro superior, “do simples ao complexo, isto é, desenvolvimento” (Cheptulin, 1982, p. 167).

A partir do viés físico, a interação de partículas produz combinações que são estágios de seu desenvolvimento. Na sociedade as alterações de estrutura acontecem na mesma lógica, uma em detrimento de outra, de forma dialética. Uma vez que acontecem adaptações e transformações na sociedade, a partir do comportamento humano e da evolução, aprimoramento das técnicas de sobrevivência, administração e poder. A partir do viés marxista, Cheptulin (1982) analisa que:

[...] desenvolvimento como movimento, "segundo uma linha ascendente, como um processo infinito de renovação, de surgimento do novo e de deterioração do antigo", e declaram ainda que, todas as modificações são um movimento, segundo uma linha ascendente, o nascimento do novo e a deterioração do antigo, o que o materialismo dialético compreende o movimento como desenvolvimento. (Cheptulin, 1982, p. 169).

A partir das relações de troca e comunicação, por exemplo, alterações em um determinado espaço podem modificar a si e a outras localizações. Consoante, a relação entre

dois objetos ou espaços específicos ou mais, pode gerar o isolamento de um, dependendo do tipo de relação que é realizada. Essa correlação pode ser observada nas relações de produção e consumo em diferentes regiões de um mesmo estado por exemplo, ou diferentes municípios de uma mesma região.

Há critérios, fatores, característica que definem a prioridade de um em detrimento de outro e por sua vez, o desfavorecimento – ou o isolamento. Essas posições são consideradas a partir do materialismo histórico e dialético da formação dos grupos nas diferentes porções do espaço geográfico que tem em sua natureza condições múltiplas (Marx, 1883). O capital aqui, pode ser fomentador da possibilidade de implantação de fixos (Santos, 1996) - como uma forma de ampliação tecnológica e melhoramento das condições de vida - e consequentemente, uma alteração na condição dos fluxos e a alteração social. Por sua vez, como esse efeito dominó produzido pelo capital ao longo do tempo que surtiu no que hoje podemos caracterizar de globalização, não acontece de forma homogênea e regular no espaço geográfico. Essa condição pode ser analisada por diferentes percepções, a depender do ponto de partida. Pode-se citar o caso de que uma grande metrópole não absorve os efeitos da globalização que uma comunidade tradicional, por exemplo.

A condição de desenvolvimento de estruturas no sistema capitalista, segundo Marx (1883), compreende as condições de oferta e demanda, bem com a rentabilidade da condição de acumulação de capital. A instalação estrutural, seja ela como um espaço de extração de matéria prima ou de beneficiamento de produtos por meio de máquinas ou emprego de mão de obra humana, pressupõe uma adequação do espaço ao ponto de geração de lucro. Desse modo, é intencional por parte das grandes indústrias (enquanto caracterização genérica de meios de produção e acúmulo de capital) a inserção em espaços que de fato deem retorno. O Estado enquanto manipulador dessa organização, também rentabiliza (Marx, 1883).

É importante compreender que o verbo desenvolver enquanto uma ação, visa um fim. Nesse sentido, é necessário entender que alterar determinada condição pressupõem conhecimentos prévios e planejamento. Planejamento esse, que é um processo construtivo, que se materializa na etapa de concretização da ideia e, em um segundo momento, no momento de percepção dos saltos da realidade, saindo de uma condição inferior para uma condição superior (Cheptulin, 1982). Por sua vez, os acontecimentos se desencadeiam continuamente e vão moldando o espaço. Cheptulin (1982) afirma que “O tempo, assim como o espaço, está organicamente ligado à matéria, depende dessa ou daquela forma de sua existência.” (pg. 186). Ou seja, o desenvolvimento é algo construído ao longo do tempo e do espaço. Compreendemos que o espaço, a organização espacial, o espaço organizado, é o meio

através do qual as ações do desenvolvimento acontecem, enquanto que o tempo é a medida de quando essa mudança acontece.

Moraes e Costa (1987) em “A Valorização do Espaço”, indicam que as cidades, as estradas, e a infraestrutura em geral são de interesse do capitalismo, pois este trabalho morto é incorporado ao solo ao longo da história. Segundo eles, o espaço, sob o capitalismo, e não dentro, é capital como condição e como meio de produção. Neste sentido, a história do capitalismo, nada mais é que um processo histórico de privatização crescente de porções da superfície terrestre e de tudo o que ela contém. Além disso, não podemos esquecer que a condição desse espaço está inserida dentro da valorização capitalista do espaço (Moraes e Costa, 1987), e é permeada de interesse políticos, o que por sua vez, deixa ainda mais complexa a dinâmica de compreensão do desenvolvimento da Região do Vale do Ribeira.

Consoante, ao se prender em uma perspectiva de desenvolvimento progressista de capital, trata-se de desenvolvimento econômico enquanto pressuposto de produção e comércio. Nessa linha, é possível interligar o setor produtivo às condições que possibilitam essa ação, como por exemplo as matérias primas utilizadas para tal. Ao considerar a perspectiva de crescimento/desenvolvimento econômico como única, alguns autores como Furtado (1974) afirmam que a configuração está fadada ao fracasso, uma vez que as fontes de recursos são esgotáveis e nesse caso, essa extensão teria um fim em si.

Segundo Furtado (1974):

O custo, em termos de depredação do mundo físico, desse estilo de vida é de tal forma elevado que toda tentativa de generalizá-lo levaria inexoravelmente ao colapso toda uma civilização, pondo em risco todas as possibilidades de sobrevivência da espécie humana. Temos assim a prova definitiva de que o *desenvolvimento econômico* – a ideia de que os *povos pobres* podem algum dia desfrutar das formas de vida dos atuais *povos ricos* – é simplesmente irrealizável. (Furtado, 1974, pg. 75).

Atualmente a consciência social a respeito da preservação do meio ambiente visando uma preservação capaz de criar condições de saúde e sobrevivência para a sociedade, estabelecem limites acerca da utilização desses recursos de forma geral em todo o mundo. Mesmo que isso não tenha sido regra por muito tempo e a ideia de um desenvolvimento sustentável seja relativamente recente, a proposta tem tomado cada vez mais proporção nos projetos e planejamentos, sejam eles quais forem, nas mais diferentes escalas. Atualmente a percepção adotada é de usar o meio ambiente com equilíbrio, partindo de uma premissa de sensibilidade daquele que planeja o desenvolvimento (Sachs, 1986).

O desenvolvimento econômico só pode ser discutido em sua época, a partir das condições que existem em determinado momento e os modos de organização econômica do seu período. Todos os elementos que compõe as possibilidades de crescimento econômico e desenvolvimento fazem parte de uma totalidade de relações. Nessa perspectiva, cada formação é composta por materiais ou seres particulares, que lhes proporcionam características singulares. Os diferentes grupos, por exemplo, vão configurando ao longo do tempo também diferentes estágios de desenvolvimento, que não podem ser lineares. Essa foi uma percepção adquirida a partir da vivência nos municípios analisados.

O tempo, por sua vez, tem um único sentido, para frente, a partir da realidade atual. É nessa perspectiva que os fixos, enquanto formas materiais e concretas delimitam a ação dos seres humanos em um determinado momento, sendo objetos sobre os quais é possível buscar a melhora (Santos, 1996).

O fixo (que pode ser caracterizado como uma indústria com uma rede de transporte) gerador de emprego e renda depende de um atrativo espacial, e esse fixo, desencadeará novas necessidades de investimento, como para outras estruturas, por exemplo (Santos, 1996). Assim, ao considerarmos o surgimento do novo a partir da deterioração do antigo, estamos tratando dos sistemas de objetos e os sistemas de ações (Santos, 1996) que compõem esse espaço com grupos sociais que condicionam a sua mudança. É necessário compreender não somente que as coisas se alteram, mas que as mudanças interferem na vida social e que, desenvolver significa um resultado altruísta, em sua maioria – pois talvez o idealismo de desenvolvimento seja uma mera utopia.

Segundo Corrêa (1998), o modo de produção capitalista está intimamente atrelado as condições de diferenciação regionais, seja pelos modos de organização ou integração. A partir das diferentes formas de organizar o trabalho e considerando a sua rentabilidade econômica a partir dos modos de produção, o autor afirma que:

A lei do desenvolvimento desigual e combinado traduz-se, assim, no processo de regionalização que diferencia não só países entre si como, em cada um deles, suas partes componentes, originando regiões desigualmente desenvolvidas, mas articuladas. Sob o capitalismo queremos crer que a noção de combinação deve ser explicitamente referida não apenas à coexistência no mesmo território de diferentes modos de vida, mas também à articulação espacial destes territórios. (Corrêa, 1998)

A descrição de um desenvolvimento desigual e combinado vai ao encontro da teoria de relação e isolamento discutida por Cheptulin (1982), onde os componentes possuem valores variados e proporcionam a articulação citada. Ao tratar-se de comunicação com

interesse de troca, é possível mencionar os estudos de Marx (1883) sobre o valor de uso e o valor de troca, onde ele afirma que “para se converter em mercadoria um objeto deve ser, antes de tudo, uma coisa útil [...]” (pg. 55). Mercadoria aqui não se tratando unicamente do viés mercantilista, mas também da condição de conhecimento técnico, por exemplo. Em relação ao recorte espacial estudado, essa afirmação se concretiza na condição de que, para que o Estado invista seu capital em condições estruturais de conexão territorial mais especificamente, essa área precisa ser rentável. Ou seja, precisa oferecer algo em troca - lucro.

Ao tratar-se de um desenvolvimento local/regional ou de municípios específicos, não significa dizer que se esteja delimitando o conceito de desenvolvimento unicamente ao viés econômico – embora esse viés de fato seja predominante. A fim de citar exemplos, o desenvolvimento cognitivo, psicomotor e de aprendizado humano possui uma configuração completamente diferente de desenvolvimento, é atribuído aos indivíduos e possui diferentes parâmetros de comparação (Xavier, 2020). Por outra direção, comunidades tradicionais como quilombolas, indígenas, ribeirinhos, pescadores e ademais, não resumem o seu modo de vida e/ou sobrevivência à sua condição econômica ou grau de riqueza escalar. Para esses grupos, desenvolver práticas de conhecimento, preservar a tradição e manter as relações sociais vividas em um ambiente completamente globalizado e discriminador, é uma variação de desenvolvimento de técnica de sobrevivência social (Vilhena, 2019). Nesse sentido, é necessário colocar como prioridade quais são os interesses do município e, compreender qual é o sentido de desenvolvimento que desejam seguir.

A realidade capitalista do poder de compra e troca e, principalmente consumo, seja na perspectiva agrícola, pecuária, estrutural, de conhecimento, tecnológica ou outras, aponta para um ponto já conhecido que é a diferenciação de classe pelo poder aquisitivo. Não cabe aqui discutir as diferentes classes sociais enquanto um conceito em si, mas compreender a sua lógica de posse a partir de uma condição prévia. Segundo o IPARDES (2024) e as discussões já realizadas por Fonte (2006), a Região do Vale do Ribeira é composta por uma economia majoritariamente agrícola e com características de pequenas propriedades rurais. Com a baixa ou quase inexistente possibilidade de escoamento de uma produção, a larga escala viraria um desperdício.

Nesse sentido, para a compreensão do processo de desenvolvimento de uma determinada porção do espaço geográfico é necessário realizar uma análise dialética entre a estrutura organizacional do espaço, o seu processo de formação, sua função e a forma como está caracterizada e se apresenta. Ou seja, para compreender como se desencadeia o desenvolvimento de uma determinada porção do espaço, a qual recortamos enquanto região, é

necessário que ocorra uma imersão na construção do processo histórico-geográfico, político e econômico, a fim de encontrar os lapsos de queda e também os pontos de salto.

Nesse sentido, torna-se necessária uma análise mais ampla do território da ex-Colônia Assunguy em detrimento da constituição de desenvolvimento a partir dos sistemas de engenharia, uma vez que as fontes primárias de registro e documentação nesse aspecto – compreensão de organização do espaço e implementação de obras públicas, nos territórios e Cerro Azul e Doutor Ulysses - em específico nunca foram exploradas.

Ao tratar-se de uma construção ao longo do tempo não é possível afirmar que um determinado momento ou data, ou mesmo um bem material delimite um recorte de uma forma de organização mais simples até aquele fato, e outra mais complexa depois. O processo formativo das instâncias sociais se transforma de forma lenta e não programada. Entretanto, existem pontos, que podem ser identificados materialmente no espaço ou enquanto registro histórico, que conservam uma memória daquele determinado período. Santos (1996) discute sobre a cristalização da história por meio da implementação da técnica nos espaços. Segundo o autor, à medida que as coisas vão acontecendo e as técnicas vão se aperfeiçoando, o que já está materializado ou congelado no ambiente vai constituir um elemento de referência temporal.

Consoante, a perspectiva de desenvolvimento que se busca compreender nesse espaço que, em primeiro momento se mostra ‘não ter desenvolvido’ é de processo. Ou seja, mesmo que a compreensão de mudança entre um ponto e outro de forma comparativa possa ser utilizada, nada na história, nos processos políticos, econômicos e sociais é de forma retilínea e, por isso, a condição do desenvolvimento da compreensão da Microrregião de Cerro Azul, dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses não está em olhar a fundação da colônia e dos dias atuais e identificar apenas as construções materiais, mas toda a condição que contribuiu para que a conjuntura atual não seja diferente do que é. Nesse caso, a análise de desenvolvimento enquanto processo, parte da compreensão das diferentes relações políticas e sociais, segundo as variadas instâncias de poder que formaram a característica atual.

Do ponto de vista histórico, a data de construção conta como um modo de identificar a sua temporalidade e as condições daquela sociedade. Nesse sentido, compreender a passagem do tempo a partir de registros sobre essas materializações no recorte de espaço de Cerro Azul e Doutor Ulysses, possibilita a compreensão do desenvolvimento segundo as técnicas de materialização no espaço, os Sistemas de Engenharia (Santos, 2001).

Novamente, quando se considera a materialização de técnicas por meio do capital e os sistemas de engenharia como objeto de fluxo de bens e serviço, se pressupõe o giro de monetário e se emprega uma perspectiva de desenvolvimento econômico. Por sua vez, diante da realidade das condições de desenvolvimento no Brasil e na América Latina, Renato Maluf (2000) fala que quando um grupo ou uma sociedade está em um nível de pobreza muito baixo, leva tempo para que ela consiga se estabilizar e de fato, se desenvolver. Além disso, o autor considera que atrelar o desenvolvimento econômico a industrialização não garante que a realidade se altere, ou melhore ao longo tempo, pois isso depende do desempenho de várias instâncias da sociedade.

Segundo Kageyama (2004), a sociedade atrelou a ideia de desenvolvimento entre as décadas de 1950 e 80, à modernização tecnológica da indústria e dos grandes centros urbanos. Essa configuração veio se modificando nos últimos anos, ao passo que se criam políticas para a permanência das pessoas no campo e nas pequenas cidades. Segundo Kageyama (2004), dentre as várias ideias de desenvolvimento rural pode se pensar na compreensão entre o viés econômico, social e de pluriatividade. Nesse último, disserta que as possibilidades do campo antes restritas apenas à agricultura, agora podem abranger “o artesanato e o processamento de produtos naturais e aquelas ligadas ao turismo rural e a conservação ambiental” (Kageyama, 2004, p. 388). Isto acaba abrindo uma nova possibilidade de planejamento de desenvolvimento para um recorte espacial que tem características de pequena propriedade rural muito presente (Fonte, 2006).

Ao considerar essa ideia para comparar dois municípios ou duas regiões, por exemplo, é plausível entender uma pré-disposição para tal a partir dos seus diferentes componentes estruturais e sociais, ampliando as condições daquele que possui maior probabilidade de crescimento e uma queda/ estagnação/ crescimento insignificante de outro. Isto pode criar diferenças cada vez maiores entre as unidades consideradas, podendo ser diagnosticadas como abismos econômicos – é o caso por exemplo de a RMC compreender o maior PIB per capita (2021) e o menor na mesma área de abrangência – Curitiba e Doutor Ulysses, respectivamente (IPARDES, 2024). Tais afirmações podem ser justificadas por exemplo com melhores condições de trabalho e renda de um lugar em detrimento de outra, suporte educacional e de saúde, infraestrutura e comunicação, entre outros – Relações de influência sobre o IDHM. Esse é o problema que a regionalização do IBGE de 2017 visava resolver.

Deveras, desenvolvimento é um conceito bastante complexo e não pode ser aplicado a um padrão de medidas comparativas ou padronizadas, como se fosse uma fórmula pré-

definida e que pode ser aplicada em qualquer espaço. Trata-se, pois, de definir uma estratégia de análise coerente com as especificidades de cada local, município ou região, de acordo com suas peculiaridades e singularidades identificáveis, no sentido de ser única. Martins (2022) afirma que:

O desafio maior é certamente criar e consolidar uma outra “cultura de desenvolvimento”, cujo objetivo mais importante é, por uma perspectiva cultural, a elevação do estado de bem-estar humano em todas as suas dimensões (psicossocial, ambiental e econômica). (Martins, 2002, p.58).

Diante disso, carece-se de um olhar mais dinâmico sobre a realidade, afim de compreender que as conjunturas e modelos de relações socioeconômicas e políticas que são historicamente determinadas e correspondem a possibilidade de uma compreensão mais sensível de temas mais delicados.

Desenvolver um município ou uma sociedade é melhorar as condições de vida e bem-estar das pessoas, sair de uma condição mais simples para uma mais complexa, de um ponto inferior para um ponto superior. O desenvolvimento é um processo contínuo, que carrega heranças do seu passado, sofre influências internas e externas, políticas, econômicas, ideológicas e sociais e, depende das ações do homem e da natureza do espaço. Para compreender o desenvolvimento de uma determinada região, é necessário entendê-la em toda a sua estrutura. Diante disso, a seção seguinte faz alguns apontamentos sobre o desenvolvimento regional.

1.3 SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Para desenvolver um determinado recorte espacial, ou seja, para passá-lo de um estado para outro (Cheptulin, 1973), é necessário que se analise e entenda a situação inicial do lugar. E para promover esse salto de desenvolvimento, é necessário planejar o caminho a ser percorrido. Os planos, por sua vez, devem estar relacionados e adaptados a estrutura da governança regional juntamente à comunidade, uma vez que a articulação de forças consiste na organização do próprio território (Xavier et. al, 2013).

Segundo Souza (1997) o desenvolvimento econômico - representado por PIB, PNB e modernização tecnológica - não é independente, ele é influenciado pela perspectiva da escala e também atrelado aos outros setores do desenvolvimento. As escalas de local, regional e

nacional são espaços materializados de interesses econômicos, compostas por pessoas e que se identificam com determinados fluxos de vida.

Por sua vez, para que seja possível compreender o processo de planejamento para o que o mesmo seja materializado e eficaz para o desenvolvimento, independente de qual escala esteja destinado, é necessário conhecer o espaço em que se quer agir (Boisier, 1999). Em primeiro momento é necessário compreender a região e os seus critérios de que forma está delimitado. Segundo Boisier (1999), desenvolvimento é entropia – complexidade - e sinergia, negociação de atores, sendo a complexidade uma relação de organização entre ordem e desordem, previsibilidade e aleatoriedade em um mesmo espaço social. A compreensão de uma determinada porção do espaço parte de uma qualitativa leitura territorial.

Nessa mesma perspectiva, Boisier (1999) aponta que um dos maiores problemas encontrados no desenvolvimento regional é a falta de conhecimento sobre o espaço que se busca desenvolver. O autor discute que as formas de planejamento como políticas públicas de desenvolvimento tem sido grandes discussões teóricas de modelos mentais, com adequações, e as vezes nem isso, da mesma receita de bolo. O que Boisier (1999) afirma é que é necessário a formulação de modelos reais de desenvolvimento, a partir do conhecimento da realidade. O mastro geográfico do modelo real é composto pela regionalização, descentralização e ações de desenvolvimento regional (cabível a região e a outras escalas), pois afirma que toda gestão centralizada não possui capilaridade para abrangência. Nesse sentido, as conclusões de Boisier (1999) são de que não se promove o desenvolvimento porque não se consegue organizar as coisas de modo que elas realmente aconteçam.

Segundo Martins (2002), “A dimensão humana do desenvolvimento está fundamentalmente na valorização das pessoas em sua plenitude, que supõem crescimento econômico não como fim, mas como meio de reduzir as privações e as aflições humanas.” (p. 52). Esse pensamento consiste em inserir as pessoas no processo de desenvolvimento, enquanto parte determinante (Planos Diretores e Planos de Desenvolvimento Urbano Integrados - PDUIs). Segundo o autor, desenvolver um local ultrapassa os objetivos métricos de um planejamento, mas assegura que a comunidade seja seu próprio agente para tal, uma vez que está imersa em todo o processo e consciente da condição e direção a ser tomada para as melhorias do seu município, por exemplo. Nessa perspectiva, o caráter participativo e democrático confere uma característica cada vez mais cidadã.

A participação popular pode ser compreendida também como um capital social da ação de desenvolvimento, pelo meio o qual se torna possível. Por exemplo, diante dessa possibilidade e do conhecimento do território em que vivem, aparecem estalos de

possibilidades que àqueles que observam de fora não conseguem enxergar. Nesse sentido, preservando a “ordem local”, que está diretamente atrelada ao cotidiano das pessoas e permitem parâmetros de cooperação, presença e maior intimidade com a realidade (Martins, 2002).

Diante das condições humanas de organização e identificação de um território, problemas e formas de vida, cria-se uma cultura de modulação social, sobre as quais também são possíveis identificar um determinado patrimônio cultural modulante da realidade. Para além disso, conforme já dito acima, as características que compõe as regiões são variadas e, portanto, as condições para se propor um projeto de desenvolvimento municipal / regional também não podem ser niveladas (Martins, 2002).

Entretanto, é necessário proporcionar a melhoria de alguns temas principais, como é o caso da educação formal das crianças, jovens e adultos. Além disso, ampliar as condições de saúde básica, atendimento e medicamento, bem como incentivar a qualidade da produção de alimentos, a distribuição de água potável e o cuidado com a contaminação dos solos e outros espaços por meio do saneamento básico e controle de defensivos agrícolas. (Martins, 2002).

Diante das dinâmicas relacionadas e os diversos fatores que estão intimamente ligados ao funcionamento e desenvolvimento de um município, podemos listar a saúde e educação como direitos básicos, meio ambiente ecologicamente equilibrado, consumo sustentável e biodiversidade, crescimento econômico, igualdade de gênero, entre outros (Martins, 2002). Porém, alguns autores como Cláudia Chies e Márcio Rocha (2018) defendem que a base do desenvolvimento local está atrelada à estratégia de geração de emprego e renda nesses locais - pontos de trabalho.

Ainda nessa perspectiva, Chies e Rocha (2018) apontam em sua discussão que o desenvolvimento local surge do entendimento de que o urbano e o rural se complementam, visto que nos pequenos municípios, boa parte da economia é essencialmente agrícola. Esse mesmo pensamento já foi discutido anteriormente por Kageyama (2004), onde aponta que uma das possibilidades de desenvolvimento – focado ao meio rural – é a integração mercantil da própria região.

Outro apontamento de Chies e Rocha (2018) é que o desenvolvimento desses municípios está ligado diretamente a participação efetiva dos munícipes nas discussões e decisões municipais, alertando inclusive que as políticas públicas não dão conta de resolver os problemas do ‘não desenvolvimento’ por si só, mas que tem o papel de construir articulações intermunicipais, promovendo cooperação e, desse modo, um desenvolvimento mútuo na região. Essa mesma consideração é realizada anteriormente por Souza (1997), a partir de

Cornelius Castoriadis sobre a ideia de autonomia da população em ter consciência sobre a realidade vivida e de possuir igualdade de chances de participação nas tomadas de decisões²¹.

Para que se tenha uma maior previsibilidade no desenvolvimento de um município ou região, é importante planejar as ações que devem ser feitas ao longo dos anos. Segundo Theis (2016), duas hipóteses justificam o planejamento:

Se o planejamento é tomado como um instrumento que deva alinhar o desenvolvimento (local, regional, nacional...) ao capital, então *se planeja para reduzir incertezas* (do capital no processo de sua valorização). Se, porém, se toma o planejamento como um instrumento que deva atender às necessidades e aos interesses das populações, então *se planeja para exercer controle sobre o capital* na sua tendência inexorável à extração ilimitada de recursos da natureza e energia vital dos seres humanos. (Theis, 2016, p. 83)

O autor aponta que o planejamento enquanto forma de desenvolvimento, enquanto instrumento alinhado ao capital, auxilia na condição de reduzir incertezas para o futuro e controla a condição econômica. Diante disso, ressalta-se a importância de conhecer verdadeiramente o espaço em que se busca agir. Nessa lógica, Cunha (2007) afirma:

Assim acredita-se que, os projetos de desenvolvimento devem, então, ter programas diferenciados para as regiões metropolitanas, as pequenas, médias e grandes cidades e o campo. Além disso, devem-se considerar recortes espaciais, que resultam em regiões diferenciadas também nos níveis socioeconômico, político-cultural e tecnológico. Isso tudo para encontrar os projetos e propostas mais compatíveis com a área que se quer desenvolver. (Cunha, 2007, p. 107).

Segundo Cunha, esse processo deve ocorrer em cadência gradual e com as alterações possíveis ao longo do tempo. Segundo o autor, uma das possíveis formas de desenvolver o local é descentralizando a produção acadêmica e a possibilidade de acesso ao conhecimento e a tecnologia. O desenvolvimento local, ainda que vinculado a uma escala específica de um recorte espacial, é definido de modo amplo, pois abrange várias dinâmicas inter-relacionadas, como a social, a econômica, a política e cultural, que atuam em um território com características particulares (Fajardo e Cunha, 2021).

Um exemplo da ação de descentralização de conhecimento é desenvolvido através do “Projeto de Prestação de Serviço Extensionista intitulado ‘Assessoria na construção de projetos de desenvolvimento urbano e regional dos municípios com IDH Médio e Baixo no Estado do Paraná, por meio da elaboração e revisão de seus Planos Diretores Participativos’ (1ª edição)”, a partir dos Acordos de Cooperação celebrados entre a Universidade Estadual de Ponta Grossa e os municípios de Cerro Azul (UEPG RESOLUÇÃO CA - Nº 2022.279) e

²¹ Essa tem sido uma ação concretizada no projeto de Elaboração de Revisão dos Planos Diretores dos municípios por meio da realização das leituras comunitárias que compõem esse mesmo processo.

Doutor Ulysses (UEPG RESOLUÇÃO CA - Nº 2022.281)²². Esse projeto de extensão possui caráter de mão dupla, uma vez que proporciona um espaço de experiência na área profissional, bem como concretiza uma demanda do município de possuir um documento tão importante para o planejamento do seu desenvolvimento ao longo dos próximos dez anos (Gmach et. al., 2023)²³.

Nesse sentido, o desenvolvimento regional depende de estudar, entender e compreender a região pela qual se objetiva um salto de desenvolvimento, mapeando todas as condições físicas, sociais e econômicas do espaço. O desenvolvimento é endógeno, e portanto, deve partir de dentro para fora. Nesse sentido, destacando a importância da participação popular no processo de levantamento de demandas e aprovação do planejamento, os passos a serem seguidos para conseguir melhorar a realidade regional, visto que, são essas as pessoas que vivem e convivem com esse espaço (e problemas) cotidianamente. Nada melhor do que pedir opinião e autorização ao dono da casa antes de começar a modificá-la.

Alguns pontos são importantes para a mudança, e alguns objetos tem mais ou menos influência no processo de desenvolvimento de um local. Nessa pesquisa, o objeto analisado são os Sistemas de Engenharia. Para que se possa dizer se são ou não influentes no desenvolvimento de uma determinada região, é preciso entendê-los. A próxima seção discute sobre eles.

1.4 O ESPAÇO E OS SISTEMAS DE ENGENHARIA

A organização do espaço geográfico é multidimensional e depende de várias instâncias, não podendo ser resumida de forma simplificada. Seu funcionamento é complexo e pode ser compreendido a partir de várias maneiras ao longo do tempo, a partir das formas de organização social e o registro dos meios técnicos de sobrevivência utilizados pela sociedade. Milton Santos ao longo de sua produção intelectual, dedicou boa parte dos seus estudos para compreender o espaço geográfico. Santos (1978) iniciou a discussão sobre como os seres humanos e suas ações eram registrados no espaço ao longo do tempo. Nesse momento, o autor caracterizou que ação humana e o seu trabalho produz dados fixos no espaço, com os

²² Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/sobre-o-projeto/>>. Acesso em: 04 mai. 2023.

²³ Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/198xEv9XAMzuVzL1Gi6m9dNTSV0Iz9UqX/view>>. Acesso em: 12 mar. 2024

quais se relaciona continuamente. Ou seja, dividiu a organização desse território em fixos e fluxos.

Santos (1979) afirma que o espaço é formado historicamente por fixos e fluxos, que compõe sua organização. Os fixos são objetos imóveis, de fato fixados no espaço a partir da alteração da natureza, sendo que esses objetos por sua vez, alteram a dinâmica do espaço. Por outro lado, os fluxos são obtidos a partir da interação com os fixos, que alteram o seu valor e significado, ao mesmo tempo que também são alterados por eles.

Para Santos (1988) a ação dos fluxos é capaz de solidificar sistemas técnicos no espaço geográfico, que são materializados e por sua vez, sempre acessados e ressignificados. Nessa perspectiva, a ação da sociedade produz instrumentos de diferentes grandezas que são materializados em um determinado lugar, a partir das delimitações de sua própria organização social, que define a importância do objeto em questão. Considerando que a sociedade é um ambiente dinâmico e móvel, Santos (1988) escreve que os fixos e os fluxos são um conjunto sistêmico de formas relacionais.

Os fixos podem ser caracterizados como objetos de trabalho, bens imóveis, instrumentos de sobrevivência ou que alterem de algum modo a dinâmica daquele espaço. Os fluxos, por sua vez, são sempre móveis, pois estão o tempo todo se movimentando pelos fixos atribuindo-lhes significado, ao ponto de considerar-lhes vantajoso ao seu modo de vida. Isso ocorre porque para Milton Santos (1996) o espaço é compreendido enquanto uma estrutura subordinada e subordinante, e que mesmo que esteja inserido na lei da totalidade, dispõe de certa autonomia. A organização do espaço geográfico para Santos (1996) é o “[...] resultado material acumulado das ações humanas através do tempo, e, de outro lado, animado pelas ações.” (Santos, 1996, p. 67). Nesse sentido, a composição do espaço é desencadeada a partir da sobreposição de tempos históricos e técnica de manipulação que vão se concretizando e definindo características das sociedades.

A condição de contato dos fluxos com os fixos ou dos fixos com os fluxos modificam o significado de seu valor, daquilo que foram premeditados. Também, a partir de cada contato, se alteram e se reconfiguram para uma nova atualidade dessa organização social. Para Santos (1996):

Fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a geografia. Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados no solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos. (Santos, 1996, p. 38)

O autor afirma que à medida que a história vai se desenvolvendo, a configuração territorial é cada vez mais caracterizada pelas obras humanas, que são cada vez mais aperfeiçoados, como é o caso de estradas, casas, plantações, depósitos, fábricas, cidades etc. Diante disso e, construindo a sua perspectiva sobre o espaço geográfico, Santos (1996) desenvolve a compreensão dos fixos e dos fluxos em uma nova proposta: um “conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistema de ação que formam o espaço.” (p. 39).

A compreensão de Milton Santos sobre a sociedade está configurada nas ações do tempo no espaço e nas suas rugosidades. Com a ampliação de sua compreensão sobre esse fenômeno, o autor afirma que o espaço geográfico “[...] é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá.” (Santos, 1996, p. 39). Ou seja, toda a forma de organização e funcionamento social está relacionada, seja de forma positiva ou não.

Os sistemas de ações são pré-determinados tanto para a produção desses objetos quanto em relação à utilização. Nessa configuração, os sistemas de objetos e os sistemas de ações interagem de tal modo que um influencia a dinamicidade de transformação do outro. Essas ações de inter-relações também são determinadas pelo momento histórico e pelas condições sociais de determinada sociedade, quais são as necessidades a serem superadas.

Segundo Santos (1996), os objetos podem ter duas formas básicas de complexidade: funcional e estrutural. A primeira está estritamente relacionada a sua função de uso, condiz com aquilo que o objeto pode nos oferecer. A complexidade estrutural, por sua vez, é a informação sobre o objeto e, de que modo pode se comunicar com os demais.

Todos os objetos por sua vez, possuem uma história e são criados com uma objetividade a partir de uma ação. Santos (1996) afirma que todos os objetos geográficos são contínuos, sejam eles úteis ou não por um longo tempo. Sua fixação no espaço delimitam uma configuração espacial enquanto dado técnico, que pode ser analisado e compreendido. Os sistemas de ações, que podem ser consideradas as atividades geradoras de tráfego, entretanto, não são pontuais. Esses, são um processo dotado de propósito – que podem resultar em uma ação, cada vez mais para satisfazer as necessidades dos seres humanos e dos lugares.

A construção dessa compreensão do espaço geográfico por Santos (1996) foi se delimitando a partir das alterações tecnológicas e de adaptações, no modo de produzir e reproduzir coisas ao longo do tempo. Um dos exemplos mais palpáveis a respeito da evolução tecnológica é o sistema comunicativo. A rede de telefonia teve um grande processo de adaptações por exemplo. Não cabe aqui detalhar este fenômeno, embora empiricamente seja

possível afirmar que o sinal de celular já está perdendo espaço para o sistema de conexões pela *internet*.

A fim de compreender a organização dos diferentes períodos históricos, Santos e Silveira (2001), subdividiram a caracterização das técnicas em: meios naturais; meios técnicos; e, meio técnico-científico-informacional. O meio natural, segundo os autores, é caracterizado pela manipulação dos objetos naturais, àqueles disponíveis na natureza, que não necessariamente pode ser vinculado a um meio técnico. Talvez a melhor forma de caracterizá-lo seria a partir da adaptação. Por sua vez, nesse período dos meios naturais, (a natureza delimita as ações humanas, de modo que a organização social se dava unicamente pela disponibilidade de recursos naturais – era o tempo da natureza que delimitava o tempo humano. Contudo, os seres humanos ao longo do tempo foram aprimorando as suas técnicas, tanto para a manipulação da natureza quanto para a organização do trabalho.

Nesse sentido, “O período técnico testemunha a emergência do espaço mecanizado.” (Santos e Silveira, 2001, p. 31), sendo esse o momento em que as ações do tempo humano começam a se impor ao tempo da natureza. Nesse período, é possível observar a produção mecanizada e um fluxo de ações pré-estabelecidas em um determinado espaço.

O último período, o meio técnico-científico-informacional é subdividido em duas partes. Em primeiro momento, técnico-científico, que contempla a implantação de complexos e polos industriais em diversas regiões do país. É nesse momento em que as redes de transporte se tornam mais densas e complexas, sobre as quais Santos e Silveira. (2001) caracterizam como “fluidez potencial, representada pela presença das infra-estruturas [...]” (pg. 49). A última subdivisão é nomeada como meio técnico-científico-informacional. Esse, que a partir da globalização, se torna um mercado de informação global. Com a aceleração dessa troca de informações, surgem inovações técnicas que renovam a materialidade do espaço. Na linha cronológica da evolução dos conceitos, os primordiais fixos agora ganham nomeações variadas de acordo com sua função principal. Falar-se-á aqui de um deles, os *sistemas de engenharia*.

Segundo Santos e Silveira (2001) “O uso do território pode ser definido pela implantação de infra-estrutura, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação *sistemas de engenharia*, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade.” (p. 21). Segundo os autores, os sistemas de engenharia enquanto condicionados pelo dinamismo econômico da sociedade, é organizado a partir de sua função. A caracterização do conceito é dada pela configuração de obras de engenharia que servem para modificar o espaço e alteram a dinâmica do espaço. Esses sistemas de engenharia enquanto fixos ou objetos de

comunicação, são compreendidos como obras da engenharia: portos e aeroportos, ferrovias, rodovias, hidrovias, energia elétrica, refinarias e dutos, bases materiais das telecomunicações, semoventes e insumos ao solo. Ou seja, objetos fixos postos no espaço que recebem ação de fluxos e que tem uma função.

Com o aumento exponencial produtivo da indústria e do comércio (a nível Brasil), a troca de bens e serviços tornou-se algo indispensável no mundo capitalista. Nessa perspectiva, Santos e Silveira (2001) afirmam que:

Se outrora havia a necessidade de implantar sistemas de objetos que assegurassem a produção e, por conseguinte, seu escoamento para o estrangeiro, hoje os sistemas de engenharia devem garantir primeiro a circulação fluida dos produtos, para possibilitar a produção em escala comercial. (Santos e Silveira, 2001, p. 64).

Nesse sentido, pode-se dizer que os sistemas de engenharia, principalmente aqueles relacionados propriamente ao transporte de bens e serviços, como é o caso das rodovias e ferrovias, são fixos geradores de tráfego que influenciam a dinâmica das redes geográficas. Segundo Pereira (2009), desde que essas estruturas foram criadas, até os dias atuais, elas têm como primeira função a circulação e distribuição de bens pelo espaço geográfico. A partir da dinamização da sociedade por meio da valorização do capital, a sociedade passou a ser uma “sociedade em rede” e o espaço como um “espaço de fluxo” (Pereira, 2009, p. 122). Diante disso, é possível relacionar as questões de escoamento produtivo por exemplo, para uma sociedade agrícola, como aquelas que constituem os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, no estado do Paraná. Como analisado pelo IBGE (2023), no texto “Proposta metodológica para classificação dos espaços do rural, do urbano e da natureza no Brasil”²⁴, a classificação das áreas de ponderação denominadas de rurais, ou melhor, os espaços do rural, são compostos pela combinação entre a “integração / muita integração” de “lavouras / pastagem” e “ocupações do rural”. Os municípios contidos nesta classificação, e no nosso caso, Cerro Azul e Doutor Ulysses, são constituídos pelo agrupamento das coberturas e usos da Terra “área agrícola”, “pastagem com manejo”, “mosaico de ocupação em área florestal”, “silvicultura” e “mosaico de ocupações em área campestre” (IBGE, 2023).

Segundo Pereira (2009), as redes são seletivas e, portanto, não oferecem vantagens a toda a sociedade, pois a circulação pode não alcançar todos os espaços, dependendo dos interesses. Porém, segundo a autora, a quantidade de transporte influencia na valorização do espaço:

²⁴ Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102019.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2024.

Assim, a maior ou menor densidade das redes de transporte atuará como importante fator direcionador da distribuição do trabalho e dos recursos, valorizando / desvalorizando lugares e regiões, viabilizando ou tornando inviável determinado tipo de trabalho quando as infra-estruturas são insuficientes ou ineficientes. (Pereira, 2009, p. 124).

Ou seja, a configuração do espaço com a ampliação de redes determina a sua importância dentro do fluxo comercial e das próprias redes de comércio. Quando se pensa que a Região Metropolitana de Curitiba e as Regiões Intermediária e Imediata do IBGE são áreas de influência e ‘deveriam’ constituir um agir de forma a complementar seus fluxos, o comércio de bens e serviço, é possível notar que Cerro Azul e Doutor Ulysses estão à margem da rede, mas não dentro dela. O exemplo utilizado pela autora para exemplificar a importância das redes de transporte para o desenvolvimento econômico é a região do Matopiba, mais precisamente do Tocantins e da Bahia, onde a necessidade de uma infraestrutura emerge da demanda de escoamento produtivo. Portanto, é possível dizer que existem determinadas seletividades espaciais, que extrapolam as condições ambientais e climáticas, e dependem de visões e decisões políticas, manifestações partidárias e benefícios institucionais e/ou privados.

Pereira (2009) ainda fala que em detrimento da economia do estado, a concessão das estradas tem sido uma opção para que a iniciativa privada assuma as construções e manutenções e, em contrapartida, se beneficiem das praças de pedágio. Embora esse não seja um cenário homogêneo no Brasil, o estado do Paraná, por exemplo, tem cada vez mais feito leilões acerca das concessões rodoviárias. E, diante disso, a implantação se faz onde a rentabilidade venha a ser maior. Essa fixação de redes de fluxos ainda trará alguma rentabilidade para o estado, como por exemplo, no Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS. As conexões feitas pelos sistemas de engenharia e em consideração a rede de comunicação geográfica, tende a ligar uma área estratégica a outra. Vale a pena destacar que em um contexto onde o modal rodoviário é o principal meio de locomoção, a implementação de estradas é fundamental para o desenvolvimento das sociedades. Com isso, também é possível afirmar que os Sistemas de Engenharia são fatores espaciais do desenvolvimento.

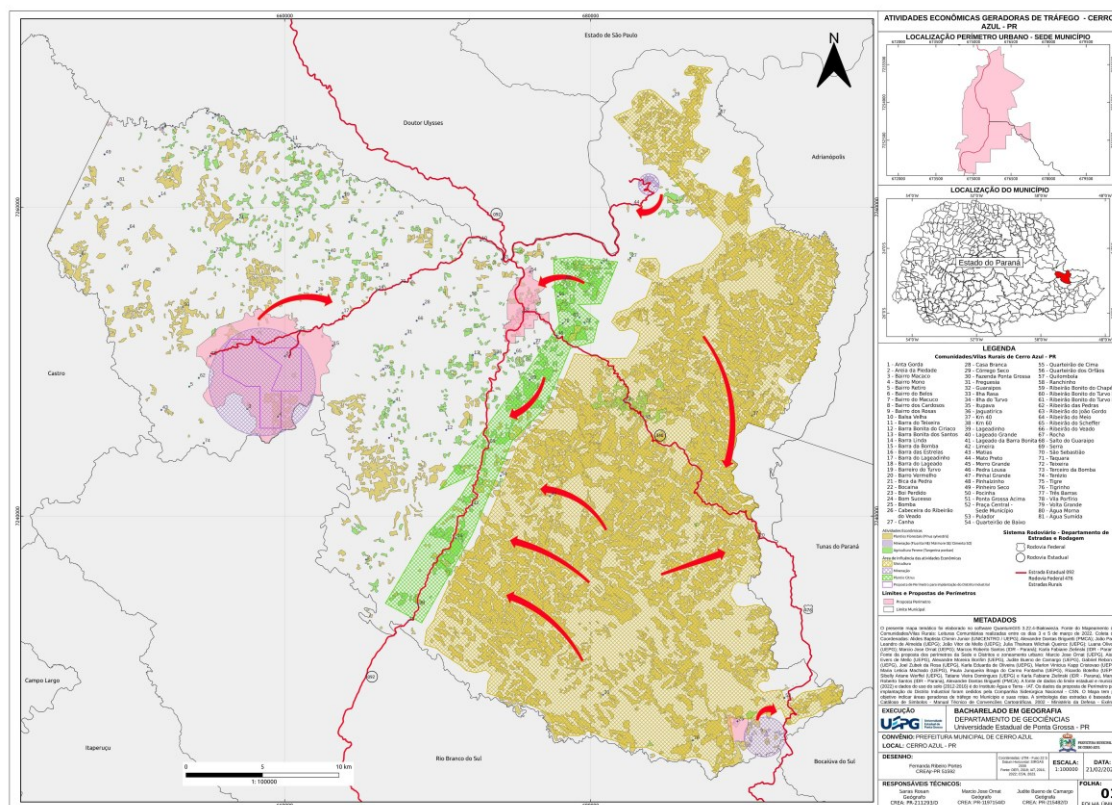
Portanto, para Santos e Silveira (2001), a implantação dos fixos pela infraestrutura compreende um ponto de salto de uma realidade para outra. Considerar-se-á para a análise do desenvolvimento da região do Vale do Ribeira alguns momentos temporais desse sistema que condizem a esse local. Santos e Silveira (2001), afirmam que em primeiro momento a implantação desses sistemas de engenharia no Brasil se deram em função do escoamento da

produção e, depois, em função da circulação dessas mercadorias dentro do território, visando obter lucro. Nessa mesma perspectiva, Ruy Moreira (2009) descreve que a implantação desses fixos (caracterizados por Santos) fizeram parte do processo de industrialização brasileiro. Historicamente a partir de saltos mediante as rupturas de exportação que o Brasil enfrentou durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a Queda da Bolsa de Valores de Nova York (1929), a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e, mais tarde, com o crescimento industrial a partir da década de 1960, uma ampliação dessa rede de fluxos para circulação de bens e serviços.

Tratando mais precisamente da região analisada, Cerro Azul e Doutor Ulysses, como dito acima, possuem características predominantemente agrícolas e, enquanto modelo de produção a partir da terra, necessitam de condições de mobilidade para o escoamento e comércio da produção, que atualmente está baseada na cultura de citrus.

As Figuras 16 e 17 demonstram as estradas de Cerro Azul e de Doutor Ulysses, e como exemplo, as atividades geradoras de tráfego, que se utilizam destes Sistemas de Engenharia.

Figura 16. Atividades geradoras de tráfego de Cerro Azul – PR.



Fonte: Resolução UEPG CA nº 2022.279.²⁵

Há pontos e características muito específicas que determinam a movimentação de veículos em ambos os municípios. Em Cerro Azul a silvicultura tem um papel importante no fluxo de transporte do município, tendo posição de destaque apesar de existir grande fluxo de transporte no escoamento de citrus. A mineradora Nossa Senhora do Carmo também faz uso das estradas do município para o escoamento da fluorita, fazendo a manutenção de uma única estrada em decorrência da sua demanda.²⁶

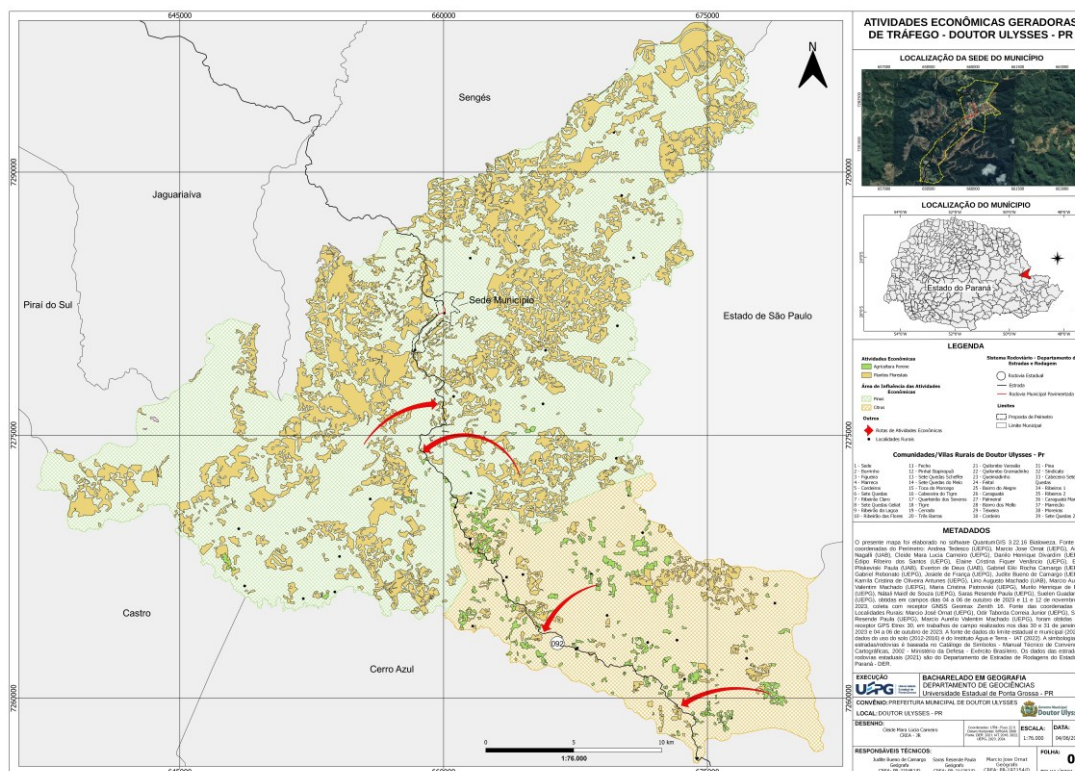
Já o município de Doutor Ulysses possui um fluxo gerador de demanda dividido entre a plantação de pinus e a Plantação de Citrus, como mostra a Figura 17. A empresa Klabin, beneficiadora de parte da madeira extraída do município de Doutor Ulysses, destinou em 2019, 3,5 milhões para a revitalização de um trecho da estrada (22 quilômetros) que liga Doutor Ulysses à Jaguariaíva, visando melhor trafegabilidade. A empresa retira a madeira do município de Doutor Ulysses e transporta para o município de Telêmaco Borba, para realizar o beneficiamento.²⁷

²⁵ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

²⁶ Informações de trabalhos de campo.

²⁷ Disponível em: <<https://dcmmais.com.br/brasil/klabin-investe-cerca-de-r-35-mi-na-recuperacao-da-pr-092/>>. Acesso em: 10 jan. 2025.

Figura 17. Atividades geradoras de tráfego de Doutor Ulysses – PR.

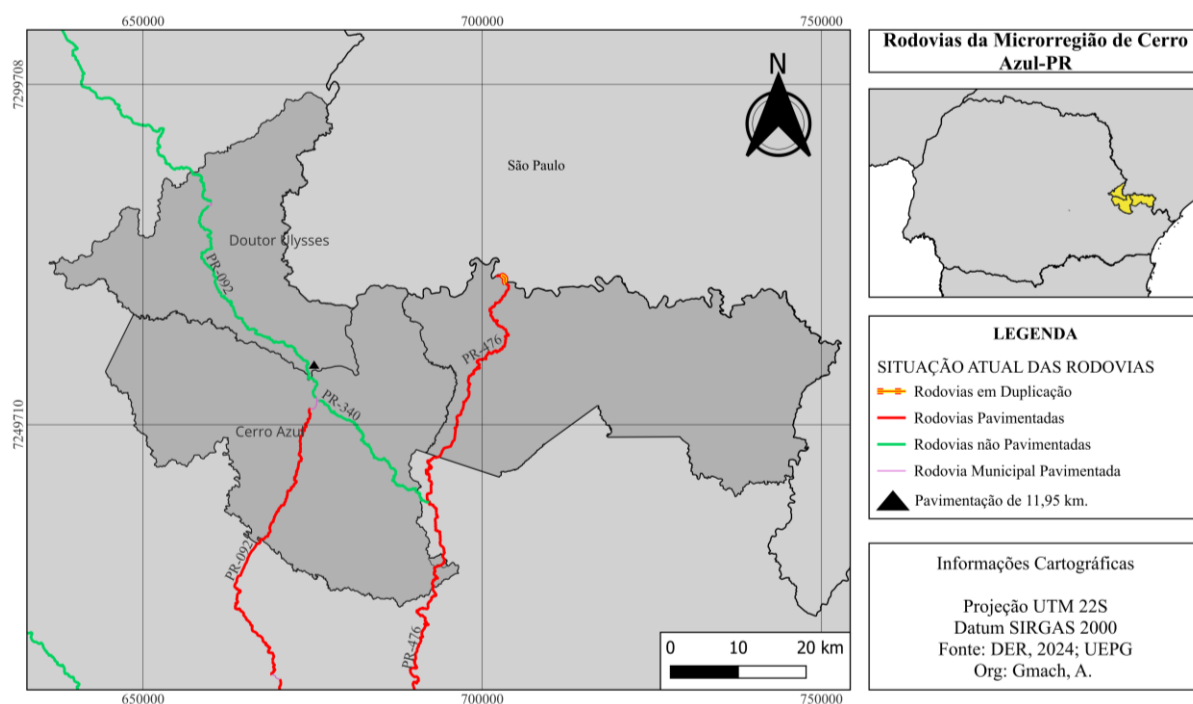


Fonte: Resolução UEPG CA - N° 2022.281.²⁸

Há uma necessidade indissociável dos meios de produção aos sistemas de engenharia, para o escoamento da produção. Embora, possa se fazer uma crítica a falta de beneficiamento das culturas dentro dos espaços dos municípios, atividade essa que, a partir da implantação de novos fixos, geraria demanda para o fluxo de transporte e geraria empregos e renda para a população do município. Por sua vez, na realidade atual, os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses tem déficit conectivo de rodovias – enquanto meios de locomoção, conforme mostra a Figura 18:

²⁸ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Figura 18. Rodovias da Microrregião de Cerro Azul.



Em 2024 o Governo do Estado do Paraná assinou uma ordem de serviço para a pavimentação de 11,95 quilômetros saindo de Cerro Azul em direção a Doutor Ulysses, sendo esse, o primeiro trecho de conexão asfáltica para o município. Segundo o governador Ratinho Junior, “O asfalto leva dignidade e desenvolvimento para as cidades. Os motoristas podem ter uma viagem mais segura, as estradas passam a ter capacidade para escoar a produção, para transportar estudantes e ambulâncias. Por isso estamos trabalhando para zerar este problema” (Paraná, 2024)²⁹.

Esses sistemas de engenharia foram evoluindo ao longo dos anos, de modo que facilitassem o deslocamento e diminuíssem o tempo de transporte. Por muito tempo as rodovias foram apenas estradas ou estradas de rodagem, pelos quais a população (tentava) satisfazer as suas necessidades.

A densa ampliação da malha rodoviária brasileira compreende a necessidade de atender o mercado, o desenvolvimento de integração comercial. Obviamente, o valor de investimento nesses pontos de movimentação de mercadorias é variado, dependendo da necessidade dos produtos, das regiões e das vantagens economicamente geradas por essa nova

²⁹ Disponível em: <

realização. Nesse sentido, é possível afirmar que mediante a colocação de um novo objeto no espaço, o espaço se altera, bem como as relações que se desenvolviam sobre ele.

Mesmo que, esse processo histórico de escoamento produtivo, circulação de bens e serviços e de industrialização, nunca tenham chegado em peso a região do Vale do Ribeira (apesar de haver/ter havido empresas na região, como a mineradora Plumbum S.A. (Fonte, 2006)), por exemplo, que fosse capaz de gerar grandes atividades geradoras de tráfego, nas últimas décadas, ambos os municípios tem se dedicado à produção de *citrus*, mais especificamente a Ponkan. Em 2022, segundo a Secretaria da Agricultura e do Abastecimento, “Cerro Azul contribuiu com 77,6 mil toneladas colhidas em pomares que ocuparam 3,9 mil hectares”, sendo o maior produtor do Paraná. Cerro Azul também recebeu o selo de Capital Nacional da Ponkan pela Lei n. 14.608 de 20 de junho de 2023, sendo essa, uma mais recente e ativa atividade geradora de tráfego. Os municípios também possuem extração mineral. Segundo a Agência Nacional de Mineração³⁰ (2024), Cerro Azul extraiu em 2022 rochas ornamentais (mármore), britadas e cascalho, calcário, fluorita e criolita e bário, em sua soma, totalizando 42.648,53 toneladas. No mesmo ano, Doutor Ulysses extraiu dolomito e magnesita e rochas ornamentais, totalizando 1.582,98 toneladas.

Os Sistemas de Engenharia são fixos capazes de promover o escoamento produtivo, bens, serviços e pessoas de um lugar para outro. É um objeto posto no espaço que depende de outros fixos ou ações para gerar ganho econômico para o estado ou município. A sua implantação é um atrativo para a circulação em decorrência da infraestrutura, mas não consegue alterar de forma significativa a estrutura de funcionamento de um espaço de forma individual, apesar de gerar facilidades. Por sua vez, a relação de um sistema de engenharia com um fluxo gerador de demanda, é capaz de alterar a lógica de funcionamento de um espaço. Nesse caso, pode-se dizer que a implantação de um Sistema de Engenharia em um determinado espaço, é capaz de promover um salto na condição do local, saindo de uma condição mais simples, para outra, mais complexa. Diante disso, conseguimos refletir sobre como a condição de implantação de um fixo que possibilita a circulação de demandas pode proporcionar o desenvolvimento de uma região, um recorte espacial específico.

No Capítulo II será analisada a implantação de um Sistema de Engenharia na Microrregião de Cerro Azul, no Vale do Ribeira Paranaense entre os séculos XIX e XXI, buscando entender as alterações do espaço e as possibilidades de desenvolvimento regional.

³⁰ Disponível em: < <https://www.gov.br/anm/pt-br/anm-divulga-dados-de-producao-mineral-por-municipio>>. Acesso em: 10 jan. 2025.

CAPÍTULO 2 – ELEMENTOS HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS COMPOSITORES DA MICRORREGIÃO DE CERRO AZUL

As sociedades vão se moldando ao longo do tempo, de acordo com as ações da natureza, das alterações feitas por humanos ou animais e a forma como organizam o espaço. Desse modo, em primeiro momento é necessário apontar que estamos tratando de uma análise histórico-espacial.

É possível afirmar que as pessoas e as sociedades como um todo são compostas por bagagens vividas de suas experiências no ambiente em que vivem, e desse modo, influenciam diretamente nas condições de reprodução das mesmas condições sociais (Santos, 1996).

O presente capítulo irá revisar as pesquisas existentes na historiografia a respeito da construção do espaço da Ex-Colônia Assunguy e o seu entorno. A base teórica é composta pelos Historiadores(as) Ana Maria Rufino Gillies, Claudio DeNipoti, Reinaldo Benedito Nishikawa e Roberto Edgar Lamb e a arqueóloga Claudia Inês Parellada. A revisão científica deste local se dá em detrimento do comprometimento ao objetivo central desta pesquisa que é compreender como os sistemas de engenharia são capazes de constituir o processo de desenvolvimento regional do Vale do Ribeira / Microrregião de Cerro Azul no Paraná, entre a segunda metade do Século XX e as duas primeiras décadas do Século XXI.

A produção científica sobre essa região na geografia é baixa, mesmo que dentro da ciência Histórica e Antropológica, sejam riquíssimos. Esses trabalhos servem como base de formação de um percurso cronológico de formação da Colônia Assunguy, que se inicia com um projeto do governo brasileiro em ocupar espaços vazios do país.

Para dar conta da construção cronológica proposta, além dos autores mencionados, são utilizadas fontes primárias de registros oficiais do Governo do estado do Paraná, projetos de obras públicas, mapas e fontes jornalísticas, em um diálogo histórico-geográfico. Por sua vez, a organização deste capítulo está baseada em duas subseções intituladas “De Ocupações Pré-Cabralina à Colônia Assunguy” e “O Movimento de Implantação dos Sistemas de Engenharia na Microrregião de Cerro Azul entre a 2ª Metade do Século XIX ao Início do Século XX”.

2.1 DE OCUPAÇÕES PRÉ-CABRALINAS À COLÔNIA ASSUNGUY

A invasão portuguesa do atual território brasileiro por volta de 1500 e a avante entrada, desencadearam na extração de matérias primas e o desejo da civilização dos nativos. Esses, que estavam presentes no Brasil, e no recorte espacial específico dessa pesquisa.

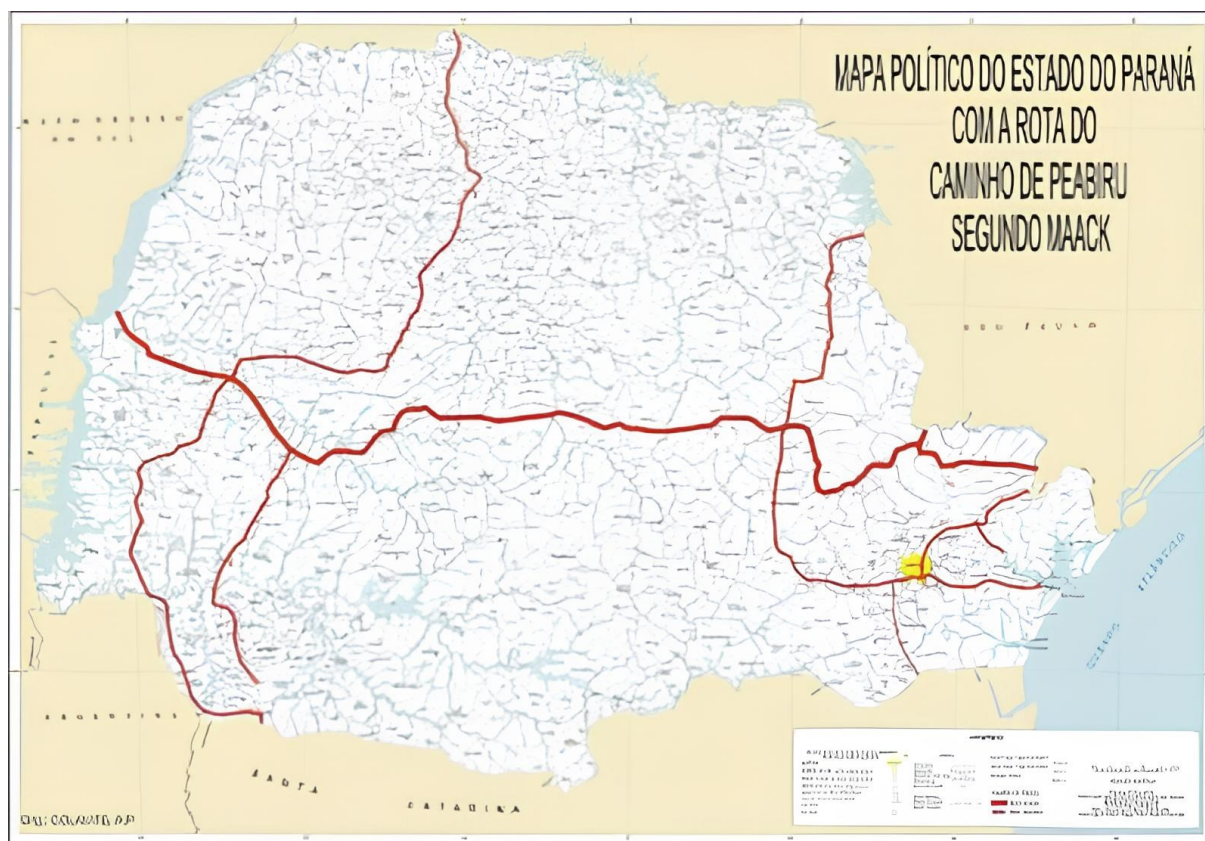
Pindorama³¹ era habitado por uma variedade de tribos indígenas, os quais possuíam características específicas aos modos de vestir, comer, socializar, interagir com a natureza e ademais. Segundo Parellada (2005), há indícios de que uma porção do espaço do município de Doutor Ulysses - PR seja um trecho dos caminhos do Peabiru, conforme indicado na Figura 19. Além disso, segundo a mesma autora, as bandeiras paulistas subiam pelo Rio Ribeira até chegar no Rio Açungui, os quais estão imersos no território de Cerro Azul - PR e Doutor Ulysses – PR.

Sobre esses rios também está relacionada a presença de indígenas, com ocupações identificadas do início do Século XVI. Durante o levantamento e pesquisa de Parellada (2005), cita-se a presença na região de grupos indígenas como os Guairanás ou Goianazes por volta de 1600 e, mais tarde, os Kaingáng. Desde a estabilização deste domínio morfoclimático, temos grupos indígenas, como as Tradições Itararés-Taquara (4 mil anos) e Tupiguaranis (2 mil anos) que herdaram, nas concepções de Santos e Silveira (2001) e Ab'Saber (2003), esta paisagem com suas características e funcionamento. Esta herança também é recebida por quilombolas (Século XVIII) e pelos povos coloniais (Século XIX) (Parellada, 2005). A identificação dos sítios arqueológicos ocorreu mediante estudo para a implementação do gasoduto Brasil-Bolívia, do qual a autora era integrante do grupo responsável.

Para suprir as demandas econômicas e políticas com a Europa, o país passou a importar mão de obra escrava e negra do continente africano, por meio de trocas comerciais e o comércio triangular do Atlântico (Kobayashi, 2021).

³¹ Nome pelo qual os indígenas Tupi chamam(va)m o Brasil.

Figura 19. Rota do Caminho do Peabiru segundo Maack.



Fonte: MAACK, 1952.³²

Ao longo dos anos, houve um aumento do número de negros no país, em decorrência do padrão comercial, a elite brasileira, no entanto, aquela que estava afrente do estado, buscou civilizar e branquear a população. A “substituição” dos povos originários e negros se dava não somente pela cor da pele, mas também porque se buscava um padrão de comportamento. Depois de um longo período de escravidão, a partir de 1850, com a Lei Eusébio de Queiroz, foi proibida “a entrada de novos africanos no país” (Parellada, 2005, p. 2015).

Foram algumas possibilidades de investimento realizadas para povoar um novo país com bons e profícuos trabalhadores, que resultaria no crescimento desse território. Em meio a uma crise de terras devolutas, a possibilidade avistada foi vender, no Século XIX, lotes de terra para imigrantes ou outros moradores do país a baixo custo, visando diminuir a quantidade de terras sem uso e ampliar a mão de obra produtiva no país, proporcionando crescimento e reconhecimento internacional. Contudo, essa ação fazia parte de um projeto maior e anterior, que diz respeito ao medo do império português em perder terras para os espanhóis e, portanto, era importante povoar o espaço, para que se mantivesse ocupado (Szychowski, 2016).

³² Secretaria da Educação do Estado do Paraná, 2024.

Segundo Nishikawa (2011), o início da investida de colonização aconteceu logo após a emancipação do estado do Paraná em 1853. Segundo o autor, a partir de 1854 já foram realizados vários projetos para “atração de trabalhadores nacionais e estrangeiros”. (Nishikawa, 2011, p. 99). Nesse período foram realizadas as demarcações e medições dos territórios, para que anos mais tarde, pudesse ser enviados os colonos.

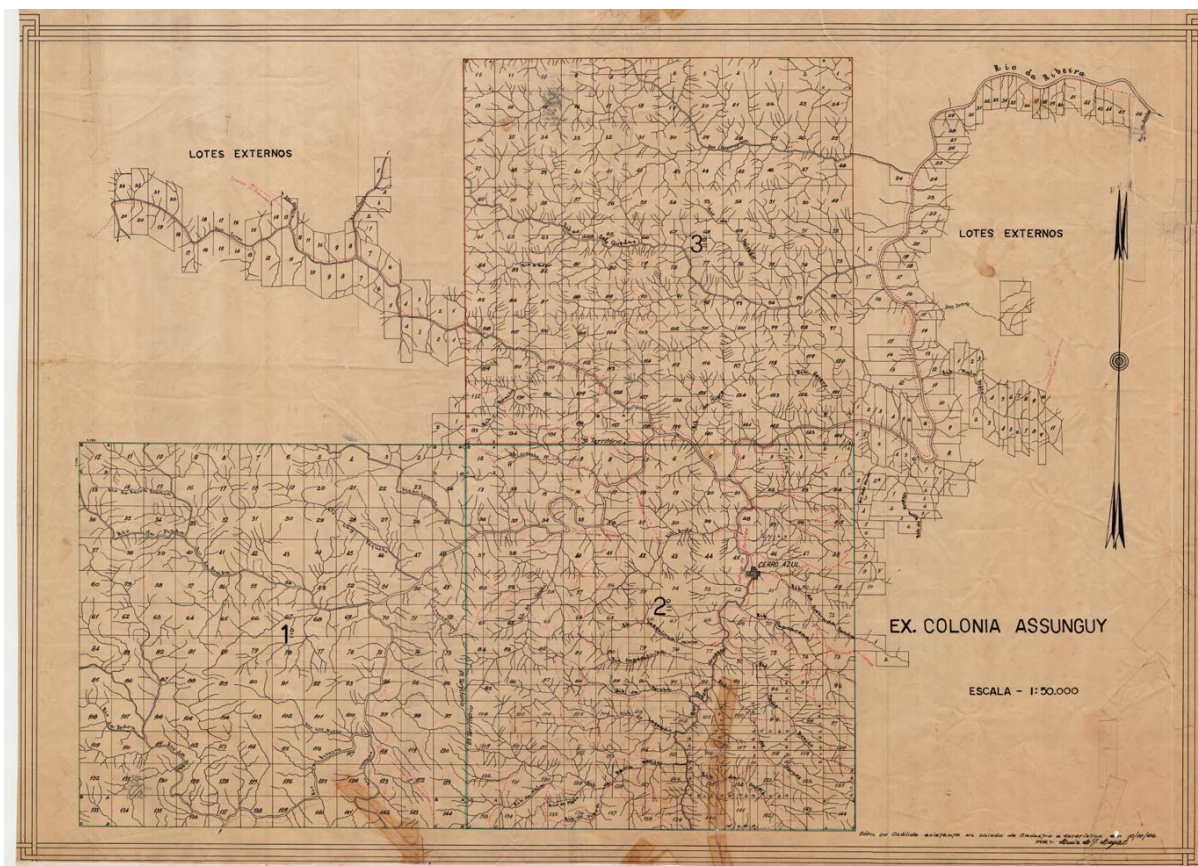
Com a recém proibição do comércio de escravos, necessitava-se de outras possibilidades de mão-de-obra. Para realizar essa meta, projetou-se a instauração de colônias, espaços delimitados, com um diretor geral que pudesse gerenciar minimamente esse território, a venda de lotes de terra e a produtividade dos pequenos produtores. Essa foi uma maneira encontrada também para controlar quais eram as terras particulares e públicas (Nishikawa, 2011).

As propagandas realizadas no outro continente – devido à grande preferência por europeus – prometiam um clima parecido com o da Europa, a fertilidade da terra, ajuda de custo nos primeiros anos e também o vazio demográfico para a ocupação. Além disso, eram oferecidos subsídios para renda e produção para aqueles que atravessassem o mar. Em primeiro momento foram designados “empresários” da colonização, para trazer os imigrantes, e mais tarde, criaram-se empresas para isso, chamadas também de companhias (Nishikawa, 2011).

Nessa época, o império brasileiro passou a projetar um programa de colonização ao redor das capitais, para que servissem de apoio as necessidades, principalmente alimentares. Nesse sentido, considerando a região da Colônia Assunguy extremamente fértil, a proposta da instalação da primeira colônia essencialmente agrícola do Paraná estaria unindo o útil ao agradável: o progresso da colônia ao progresso da capital (Szychowski, 2016).

A colônia Assunguy (localizada nos atuais municípios de Cerro Azul - PR e Doutor Ulysses - PR) recebeu um montante de imigrantes nacionais e internacionais, a partir da propaganda de que as terras do sul do país possuíam um clima similar ao da Europa (Nishikawa, 2007). As colônias agrícolas que estavam sendo instalada nessa época tinham como princípio uma certa proximidade com a capital, para conseguir promover o comércio de alimentos. A Figura 20 mostra a localização da colônia na Província do Paraná:

Figura 21. Mapa da divisão da Ex Colônia Assunguy (seções e glebas).



Fonte: Blog Caminhos históricos de Curitiba: Estrada do Assungui³³.

Gillies (2010) afirma que boa parte dos imigrantes abraçados pela colônia Assunguy era predominantemente de costumes urbanos. Em uma época em que a Europa estava vivendo um processo de modernização tecnológica, a grande maioria dos recém chegados não possuíam domínio de técnicas agrícolas ou da vida no campo.³⁴

Segundo Gillies (2014) aproximadamente 13 nacionalidades diferentes chegaram à Colônia, sendo eles alemães, ingleses, franceses, suíços, austríacos, italianos, espanhóis, irlandeses, suecos, holandeses, canadenses, islandeses e brasileiros. Segundo Parellada (2005), no ano de 1859 é criada a Colônia Assunguy, no Vale do Ribeira, composta por

³³ Disponível em: <<http://estradaoassungui.blogspot.com.br/2011/11/iteg.html>>. Acesso em: 24 out. 2024.

³⁴ Por sua vez, é possível afirmar que, mesmo havendo deslocamento em busca de oportunidades melhores para condição de vida das pessoas, uma parte significativa daqueles que chegaram à colônia eram detentores de um bom capital econômico, visto que a arquitetura local preserva casarões robustos e detalhados. Tal consideração pode ser constatada através da monografia: “A DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO PATRIMÔNIO EDIFICADO POTENCIAL AO TOMBAMENTO LOCALIZADO NO ESPAÇO URBANO DE CERRO AZUL, PARANÁ”, de STELLA MARIS MICHETEN (2024). Monografia apresentada ao Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Ponta Grossa.

brasileiros e imigrantes europeus. Tendo por referência o trabalho de Wachowics (1988), a autora afirma que esta colônia era constituída no ano de 1875 por “875 brasileiros, 338 franceses, 221 ingleses, 202 italianos, 171 alemães, 16 espanhóis e 1 sueco” (p. 215). Segundo essa autora, é possível que houvessem escravos na colônia, que chegaram junto com a imigração, mesmo que a presença destes fosse contrária as vontades do governo. Uma conjectura a respeito disso pode ser pautada na presença de quilombos na região da pesquisa. A variedade de etnias acabou dificultando a comunicação, que foi se adaptando ao longo do tempo.

Tudo que acontecia na colônia nesse período deveria ser registrado e realizado mediante ordens do inspetor. Entretanto, muitos dos imigrantes acabaram abandonando o local devido à falta de assistência do governo e o não cumprimento das promessas de imigração. Segundo relatório de um cônsul inglês, Lennon Hurt, em visita a colônia em 1872, a principal reclamação dos colonos residentes em Assunguy era a falta de estradas, tanto para o comércio como para a própria movimentação dentro da colônia. Seu relato à corte inglesa informa sobre pessoas que morreram em travessias de montanhas, em ladeiras muito íngremes ou na tentativa de atravessar os rios, que possuíam uma forte correnteza e não tinham pontes (DeNipoti, 1998).

Além disso, haviam cobranças a respeito da construção de igrejas, sobre a violação de correspondências e mercadorias enviadas, e da falta de pagamentos. Sobretudo, da falta de comprometimento do estado com as promessas que haviam sido feitas quanto a entrega dos lotes de terra e a ajuda de custos e alimentação, bem como sementes para a produção nos primeiros meses após a chegada. Segundo o relatório, as estradas eram de passagem muito difícil, por vezes carreiros, lisos e perigosos até para andar a pé, que muitas pontes foram levadas com a correnteza e sendo que muitos morreram tentando realizar a travessia (DeNipoti, 1998).

É importante salientar que os imigrantes também receberam promessas de empregabilidade nas obras do governo, os quais reclamavam imensamente de não receberem seus salários. Essas obras eram principalmente de estradas, de ferro ou rodovia, mas neste momento, referenciando a ligação dos locais. Havia uma reclamação sobre a falta de trabalho, e como a maioria das pessoas tinham vidas urbanas, não tinham conhecimento sobre a vida e os modos de sobrevivência com a terra, fazendo com que boa parte dos imigrantes fosse embora da colônia, ou pedissem para trabalhar e pagar as dívidas que tinham com o estado na capital (Dezenove De Dezembro, Edição 434, pg. 2). Segundo Gillies (2014), uma possível

justificativa para a quebra dessas promessas foram as despesas que surgiram a respeito da Guerra do Paraguai.

A maior parte das pesquisas realizadas sobre a região são da área da História. Bem como, uma boa parte desses estudos é a respeito de registros dos próprios imigrantes, que foram preservados. Outros deles contaram com visitas de descendentes ao local e trabalhos de campo. Os relatos por sua vez, possuem um padrão de reclamações, sobre estarem passando fome, diversas precariedades com locomoção, moradia, saúde e até a morte. As mulheres assumiram as tarefas de casa e de educação, seja ela escolar em si ou de pintura, música e bons costumes por exemplo, enquanto que os homens ficavam designados aos trabalhos externos (Gillies, 2014).

Segundo Gillies (2011), a fixação de imigrantes no determinado local onde hoje é a sede da cidade de Cerro Azul-PR, ocorreu devido à proximidade aos rios e se davam “a fim de garantir o suprimento de água necessária para o ano todo” (p. 7). Além disso, esperava-se que por meio do Rio Ponta Grossa e depois o Ribeira, pudesse ser realizada a passagem fluvial (Parellada, 2005). Outra característica regional levantada por Gillies (2011) se trata das construções, que se davam aos moldes europeus, mas majoritariamente eram construídas por brasileiros, por já dominarem as técnicas construtivas.

Na agricultura, preparavam o terreno com o método da queimada, geralmente os grãos espalhados sobre o tapete preto cresciam rápido. Algumas variedades produtivas foram investidas na região, como o tabaco, milho, abóbora, feijão, banana, cana-de-açúcar, amendoim e outros, que eram usados para consumo e também para comércio (Gillies, 2011). A criação de animais era concentrada em porcos para a produção de banha e toucinho e de animais de cargas, principalmente para a locomoção.

Em 1882 o povoamento foi elevado a Freguesia do Município de Votuverava, atual Rio Branco do Sul e mais tarde, em 1890, a categoria de Vila. Foi somente em 1897 que foi elevado à categoria de município. Cabe ressaltar que havia uma divisão de identificação entre Assunguy de Cima e Assunguy de Baixo. Dentro do município de Cerro Azul - PR havia uma localidade que se chamava inicialmente de Varzeão, que derivou de uma antiga fazenda de João Alves de Souza, “patriarca de numerosa família de afrodescendentes, que produzia erva-mate e criava porcos” (Parellada, 2005, pg. 218). A fazenda foi dividida em vários núcleos, entre eles um chamado de “Vila Branca”, que segundo Parellada (2005, devido à contraposição ao tom de pele da família Souza. Atualmente, Varzeão é uma das comunidades Quilombolas reconhecidas na região, e localizado no município de Doutor Ulysses – PR.

Em 20 de novembro de 1990, através da Lei Estadual nº 9.443, é criado ‘ad referendum’, do resultado de plebiscito, o município de Vila Branca, com território desmembrado do município de Cerro Azul; através da Lei Estadual 10.164, de 7 de dezembro de 1992, teve a denominação de Município de Vila Branca alterada para Doutor Ulysses, ocorrendo sua instalação oficial no dia 1º de janeiro de 1993.

2.2 O MOVIMENTO DE IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS DE ENGENHARIA NA MICRORREGIÃO DE CERRO AZUL ENTRE A 2ª METADE DO SÉCULO XIX AO INÍCIO DO SÉCULO XX

A presente seção visa detalhar os acontecimentos referentes a implantação dos sistemas de engenharia no território da Colônia Assunguy ou, acontecimentos que acabaram tendo influência sobre esse território. A principal fonte utilizada para fazer esse levantamento foi os Relatórios de Presidente de Província e Governo do Estado do Paraná e jornais, além de documentos de acervos das prefeituras locais e de memorialistas.

Os Relatórios eram produzidos com o intuito de enviar à administração geral do país a situação da província. Diante disso, há um nível de detalhamento sobre as obras e ações públicas que foram realizadas no período, geralmente de um ano. Por vezes, os relatórios eram elaborados com menos dados pelos novos presidentes ou vice-presidentes, em época de transição ou para fazer alguma complementação. O padrão dos relatórios é tratar dos acontecimentos do ano anterior ao que ele é assinado. As subdivisões são organizadas por temas, sendo destaque para essa pesquisa as seções: Obras Públicas; Colonização; Estradas; e, Colônia Assunguy. Embora essas tenham sido as seções vistas com mais detalhes, com foco em encontrar informações sobre a colônia e as estradas ou os meios de conexão, outras seções com nomes similares ou que tinham informações pertinentes também foram analisadas.

Os Jornais³⁵ foram analisados a partir dos buscadores da Hemeroteca Digital com as palavras: Colônia Assunguy/Assungui/Açungui, Serro Azul e Cerro Azul. Os documentos locais e de memorialistas foram alcançados por meio de buscas e trabalhos de campo nos municípios estudados. Os trabalhos de campo podem ser caracterizados a partir da colocação de Guillies:

O contato direto com o lugar, bem como seu isolamento, que persiste, ajudou a compreender algumas das dificuldades que os colonos para lá enviados enfrentaram e nem sempre conseguiram superar. (Gillies, 2010, p. 4)

³⁵ Os títulos dos materiais analisados constam em anexo.

A busca em fontes primárias se inicia em 1854, com o primeiro relatório disponível de forma *online* na plataforma do Arquivo Público do Estado do Paraná. Os Relatórios são identificados pela sigla RPP-PR para Relatório de Presidente de Província e RPE-PR para Relatório do Presidente/Governador de Estado.

Segundo o RPP-PR de 1854, nesse ano foram enviados os engenheiros para as medições de terras da Colônia Assunguy. A divisão de Colonização presente no RPP-PR descreve a Lei Provincial n. 29 de 21 de março de 1854, que autorizou o governo a promover a emigração estrangeira, podendo gastar até 10.000 réis anualmente, além dos reembolsos com passagens e alimentos. Diz o art. 3º da lei citada, que:

‘os colonos serão por hora, principalmente destinados aos serviços das estradas’; e o art. 4º - ‘os que quiserem dar a agricultura e não tiverem meios para fazer por conta própria, serão distribuídos pelos lavradores, principalmente de café, chá e trigo, que se obrigarem a pagar por prestações, dentro de três anos, e sem juro algum, as despesas que com eles o governo tiver feito, &c.’ (RPP-PR, 1854, p. 25)

O RPP-PR, pelo presidente Zacarias de Góes e Vasconcellos de 1855, fala que Henri Doge Wylep visitou a província em 1854 para escolher um local para estabelecer a colônia. A intenção do mesmo era fundá-la entre Cananéia e Iguape e construir uma estrada que ligasse Iguape a Curitiba. O relatório apresenta que o engenheiro:

Pedia ao governo, em compensação da estrada, que tinha de abrir a sua custa, na extensão, segundo os seus cálculos, de dez léguas: 1º, a concessão gratuita de cinco léguas quadradas do terreno contiguo a estrada, a saber meia légua quadrada por cada uma légua de estrada; 2º, a venda de outro igual número de léguas de terreno na serra pelo preço mínimo da lei n. 601 de 18 de setembro de 1850, com a clausula de realizar o pagamento 10 anos depois da respectiva medição e demarcação feita nos termos da mesma lei. (RPP-PR, 1855, p.28)

Já na seção do RPP-PR, intitulado Estradas e Pontes, fala-se sobre os investimentos e projetos a serem realizados em toda a província, bem como as medições. Uma das colocações feitas fala que “Em geral, para a estrada, deve-se, quanto o permitirem circunstâncias topográficas, preferir os campos aos matos, a fim de tornarem menos dispendiosos os trabalhos; [...]” (RPP-PR, 1855, p. 137). O RPP-PR de 1856 fala sobre as pontes a serem construídas sobre o Rio Assunguy na estrada entre Castro e Antonina, mas não especifica em que altura do percurso.

O RPP-PR assinado pelo presidente Francisco Liberato de Mattos em 1859, na seção de Repartição de Terras Públicas e Colonização, fala que:

No dia 25 de março partiu para o Assunguy o inspetor geral das medições, Teodoro Ochaz, além de dar começo e prosseguir na medição e demarcação do 3º território. Pela falta de dinheiro nos cofres não pode levar consigo tudo o que precisava para aquele fim, e deixou nesta capital um dos seus empregados encarregado de receber a quantia que não pode obter, logo que houver possibilidade de ser satisfeito.

Havendo meu antecessor incumbido o engenheiro Frederico Hégréville dos trabalhos necessários para estabelecimento do núcleo colônia, que o governo imperial quer estabelecer no segundo território do Assunguy, filo seguir para aquele ponto com a instrução que já havia recebido de S. Ex.; e dei ordem para que aquela tesouraria lhe fosse entregue a quantia de contos de réis, que me mostrou, por um orçamento, ser-lhe necessário para dar prosseguimento aos trabalhos.

O estabelecimento de tais colônias, sem vias de comunicação que as aproximem dos mercados, onde devem ter consumo dos produtos de seus trabalhos, e uma ideia, a meu ver, inconvenientíssima, por desacertada. O Europeu, com toda a razão, não quer só trabalhar para o presente, e desespera com a ideia de prover o seu celeiro só para o consumo diário, com risco de ver perdida, pela ação destruidora do tempo, a maior parte de sua produção, que não pode aproveitar por meio das permutas, fazendo uma reserva destinada ao tempo da velhice, ou para patrimônio que deixe aos seus filhos ou descendentes; esse grandioso desenvolvimento do direito de propriedade, que tão garantidor é da ordem pública, pelo desejo que se alimenta de que se respeitem direitos desse modo livres das devastações da anarquia.

É por isso que o governo imperial ordenou também a exploração de uma estrada que o núcleo colonial vá ter á da Graciosa, procurando assim aproximar-lhe o esperançoso mercado de Antonina, porto pela natureza destinado para a realização do incalculável engrandecimento desta província, verificado o comércio em alta escala, que tem que sobreviver com a facilidade das comunicações, e com o consequente aumento da produção.

É também por isso que ordenei ao engenheiro Hégréville a exploração de um ramal que dessa nova estrada se dirija a esta capital, proporcionando assim aos produtores da colônia um outro mercado não insignificante, ficando destarte atendidas as conveniências deles, e as dos consumidores desta cidade, que deste modo se abastecerá de gêneros próprios daquelas fertilíssimas terras, tornando-se mais agradável a vida neste lugar, tão condenado as vezes pela falta deles, embora com esquecimento da salubridade do clima, e da índole pacífica dos habitantes.” – O relato ainda fala que um negociante descobriu um caminho que iria ser averiguado. (RPP-PR, 1859, p. 7, grifo próprio)

As palavras do engenheiro alemão durante a medição de terras e antes mesmo da instalação da colônia afirmavam que seria loucura mandar colonos para aquele local de difícil acesso. Embora as terras tivessem características férteis, ainda assim, precisaria de conexões para escoar a produção. Afirma ainda que os povos europeus não iriam ficar ali para viver de subsistência. Embora o conceito dos Sistemas de Engenharia de Santos e Silveira (2001) tenha surgido quase 150 anos depois, e seria anacrônico usá-lo nesse espaço, é importante destacar que o pensamento da gestão provincial nesse momento já entendia a importância de uma via de comunicação para a movimentação de bens e serviços de um lugar para outro, bem como o escoamento produtivo que se vislumbrava na nova colônia. Nesse sentido, destacando que as estradas, enquanto um modelo modal de deslocamento preponderante no país, é um fator espacial do espaço, um componente de sua organização.

O RPP-PR de 1859 fala sobre o convencimento do presidente de província de que a colônia Assunguy será um importante centro de atração de imigrantes. Também relata que o

governo reduziu o valor das braças quadradas a 1 real e a meio real, e que não poderia vender a outro preço se não o mínimo.

O RPP-PR, pelo vice-presidente José Francisco Cardoso de 1860, seção Colônia Assunguy, diz que:

O aviso expedido pela secretaria de estados dos negócios do império em data de 21 de outubro de 1858 mandou levantar o primeiro território, demarcado no distrito do Assunguy, uma casa para receber 20 famílias de colonos morigerados, e bem assim proceder a derribadas na extensão de 25000 braças para as primeiras plantações.

Um outro aviso, expedido igualmente por aquele ministério em 27 de novembro de 1858, recomendou que os precedentes serviços se efetuassem no segundo território, atenta a vantagem da fertilidade do solo. [...]

E como convinha de pronto, preparar caminhos que facilitassem a emigração para o Assunguy e ao mesmo tempo de fácil exportação aos produtos da colônia, autorizou ainda o governo imperial a abertura de estradas para a capital e Antonina, das quais em outro lugar me ocupo. (RPP-PR, 1860, p. 65, grifo próprio)

Estando autorizada a abertura de estradas para a capital e para a conexão com um porto, seria um incentivo maior para trazer os imigrantes para esse espaço. Por sua vez, a seção Estradas “Da capital ao núcleo colonial do Assunguy” descreve que o engenheiro Marcolino Rodrigues da Costa ficou incumbido de verificar a estrada e que pelos seus cálculos, o valor estimado é de 18:200U000 (18 mil e duzentos réis), para melhorar, encurtar e desviar a estrada das montanhas de alto declive. O relatório descreve que o trabalho adiantou bastante e já estavam preparando os pranchões para a ponte do rio Arêas.

Diante da proposta e autorização da abertura de estradas, a Biblioteca Luso-Brasileira oferece um mapa de estudo, sem data identificada, conforme mostra a Figura 22:

Figura 22. Estudo para a implantação de uma estrada de rodagem que ligasse a Colônia de Assunguy a Curitiba e à Graciosa.



Fonte: Biblioteca Luso-Brasileira.³⁶

Outra seção do mesmo relatório, intitulada "Do Assunguy para a Marinha", é descrito que o governo imperial ordenou que se fizesse comunicar o núcleo colonial com o porto mais próximo. A decisão foi descrita com bons olhos, uma vez que seria "de grande alcance para a prosperidade do núcleo, trazendo a dupla vantagem de o comunicar com os povoados marítimos, assim abrindo novos mercados para a produção agrícola." (RPP-PR, 1860, p. 99). A abertura de estradas para a capital, como centro consumidor e para o litoral como ponto de exportação e comércio, além de pressupor benefício econômico para a Colônia, capital e para a Província, estaria vislumbrando um sistema de interconexões dos espaços, fazendo interconexões com os espaços de benefícios mútuos, o que mais tarde seriam chamadas de redes (Pereira, 2009).

O RPP-PR, pelo presidente Sr. Dr. Antonio Barbosa Gomes Nogueira em 1861, seção Colônia do Assunguy, fala que:

Ao que acabo de relatar a V. Ex., cabe acrescentar que construiu-se no Núcleo Colonial uma casa para acomodação de vinte famílias, e depois duas para paioes e administração: a primeira tem quatrocentos palmos de comprimento, trinta de largura e dezesseis de altura na frente; sendo todas cobertas de telha e construídas com solidez e madeiras de lei."

³⁶ Disponível em: <<https://bdlb.bn.gov.br/acervo/handle/20.500.12156.3/40505>>. Acesso em: 27 nov. 2023.

O relatório nesta mesma sessão ainda aponta sobre a notícias que ‘saíram’ sobre o mau tratamento que recebiam os colonos do Assunguy, estava nesse momento desmentindo: “[...] mandei efetuar um outro tempo restante do contrato, bem como fiz adiantar as convenientes quantias, para despesas com derrubadas no dito contrato estabelecido.” (RPP-PR, 1861, p. 27). Ao que tudo indica, existia uma preocupação por parte do governo em se apresentar um bom espaço para a vinda dos imigrantes nesses primeiros anos.

O RPP-PR, pelo Presidente Sr. Dr. Antonio Barbosa Gomes Nogueira em 1862, seção “Do Assunguy a Capital”, fala sobre o ordenamento para o conserto da estrada antiga. O relato do presidente fala que o engenheiro Marcolino acabou saindo e outro assumiu o seu posto e portanto, houve alteração na estrada. Da capital até Votuverava (atual Rio Branco do Sul), seria mantida, e fariam nova para a conexão para o núcleo colonial, mas o serviço acabou parando por falta de dinheiro. Além disso, foi ordenada a abertura de picadas para a conexão com o litoral.

Adiante, na seção Núcleo Colonial do Assunguy (p. 97): “Por aviso de 3 de Junho do ano findo fui autorizado a vender aos nacionais terrenos do território do Assunguy, e com os mesmos favores concedidos aos estrangeiros. [...]”, nesse caso, instigando o pensamento de que de algum modo o departamento de imigração já imaginava que a vinda dos imigrantes, e somente imigrantes europeus, não dariam progresso a colônia. Os valores dos terrenos já haviam sido baixados e agora existe uma abertura para a vinda dos nacionais.

O RPP-PR, pelo presidente Antonio Barbosa Gomes Nogueira em 1863, seção Estradas, fala que: (p. 6) “A estrada da Capital ao núcleo colonial do Assunguy tem recebido notável melhoramento, e acham-se em andamento vários serviços, de que encontrará V. Ex. cabal notícia nos papéis existentes na secretaria.”³⁷. Além disso, o relatório fala sobre uma possível abertura de estrada entre Cananéia e Curitiba por meio da Colônia Assunguy. A ligação entre o Rio Virado e o Rio Turvo por meio de uma picada (p. 77). Adiante, na seção Pontes, fala sobre a construção de uma ponte sobre o Rio Ponta Grossa na Estrada do Assunguy.

Na seção de Colonização, o presidente fala sobre a sua percepção para trazer os estrangeiros para a colônia, o qual diz que acha que deveriam ser feitos mais anúncios com a imprensa da Alemanha. Pode-se chamar atenção para a seguinte colocação “Muitas pessoas acham a distância (16 léguas) em que acha o núcleo de Curitiba, um motivo para prognosticar mal o futuro dele.” (RPP-PR, 1863, p. 93), mas continua a sua descrição dizendo que será

³⁷ Material original bastante apagado, algumas palavras podem ter sido interpretadas de modo diferente, respeitando o sentido da frase.

difícil encontrar mais perto do litoral uma terra com tanta abundância, de água, fertilidade e um clima parecido com o da Europa, ‘não poderia deixar de se tornar importante’.

Há de se pensar que o território pudesse ser de fato valorizado de modo como se coloca nos relatórios, com terras férteis e com clima propenso a produção agrícola e parecido com o da Europa. Por sua vez, não se pode esquecer que nesse momento faziam dez anos que o Paraná se desmembrou da província de São Paulo, e que o território da colônia faz fronteira com o antigo domínio. Considerando a ideia de ocupar um território para que ele não seja tomado, essa pode ser uma possível consideração para que em primeiro momento e de modo subliminar, as instâncias de poder não tenham desistido de investir na colônia. Nesse caso, a região estava servindo de instrumento de manipulação política (Lencioni, 1999).

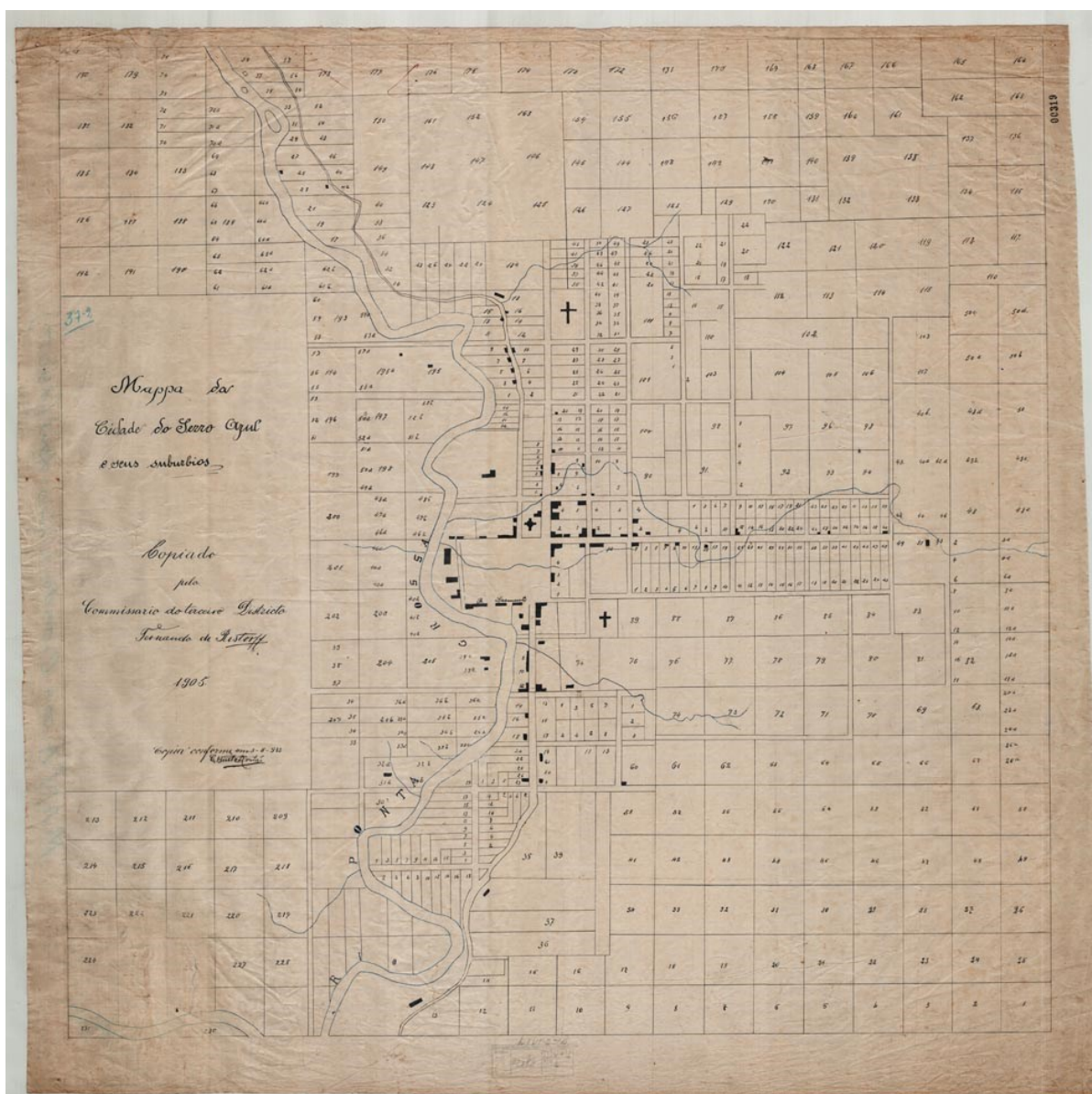
O RPP-PR, pelo presidente Exmo. Sr. Dr. André Augusto de Padua Fleury de 1864, seção Estradas, fala sobre a estrada do Assunguy apresentar em uma distância de 50 braças de rochas vivas que precisavam ser quebradas e custou muito dinheiro a tesouraria do estado. Essa consideração aponta para duas coisas, a primeira de que a forma física do terreno impossibilitava algumas ações na construção da estrada, muitas vezes procurando desvios, como os próprios relatórios mencionam. Outro ponto é que o estado estava gastando com a obra, mas qual e quando seria o retorno?

A sequência do RPP-PR também apresenta que existia um plano de organização da cidade na margem direita do Rio Ponta Grossa. O Plano da Edificação era com suas ruas e uma praça central, além do projeto de uma igreja católica. Segundo o relatório: “As ruas principais da povoação correm paralelamente em linha reta, de Norte a Sul, e são cortadas em ângulo reto por outras de menor extensão no rumo Leste a Oeste” (RPP-PR, 1864, p. 15). A Figura 23 mostra um desenho das ruas do município de Cerro Azul em 1905³⁸, que permanece a mesma até os dias atuais³⁹. Pela descrição do relatório, acredita-se que tenham seguido a mesma estrutura desde a época da Colônia Assunguy.

³⁸ Foi o mapa mais antigo encontrado.

³⁹ A partir de experiências de trabalho de campo e cartografia atual.

Figura 23. Mapa da cidade de Cerro Azul e seus subúrbios, 1905.



Fonte: Blog Caminhos históricos de Curitiba: Estrada do Assungui⁴⁰.

É possível afirmar, a partir dos trabalhos de campo, que o Plano de Edificação foi seguido e as ruas possuem o padrão do mapa.

O relatório ainda fala da quantidade de animais de cada espécie, viúvos, solteiros, crianças e quantos de cada sexo. Além disso, afirma que desses, apenas dois eram protestantes, os demais todos católicos.

Sobre a Agricultura, tem-se a colocação:

⁴⁰ Disponível em: <<http://estradaodoassungui.blogspot.com.br/2011/11/itcg.html>>. Acesso em: 02 dez. 2023.

A cultura do café e do algodão, apenas tentada e por ora circunscrita a viveiros, promete ser em breve futuro o mais belo florão da riqueza do Paraná: porque, concluída a estrada em construção, com as insensíveis declividades de 10% em raros pontos e de menos de 6% em sua generalidade, Curitiba não só receberá em abundância os gêneros de primeira necessidade, como também será pela sua posição topográfica, o entreposto natural e mais cômodo dos outros que seguirem para os portos domar para serem exportando. Daqui, Exm. Sr., se infere facilmente que, introduzida a cultura do algodão, café, cana e fumo em grande escala, o engrandecimento da colônia Assunguy será o principal motor da prosperidade desta província, a qual tenho aquele gêneros para exportar, atrairá o comércio estrangeiro de importação e exportação, que o não procura por encontrar em seus portos gêneros de consumo na Europa, com que os navios se torna viagem se carreguem; visto como a erva mate só tem extração nos Estados Republicanos da América do Sul. (RPP-PR, 1864, 16, grifo próprio)

Além disso, o relatório ainda fala da possibilidade de extração de minério, ferro e ouro. Cabe dizer que nesse momento o Paraná já estava vivendo as fases dos ciclos econômicos da erva-mate e da madeira (Fajardo, 2006), das quais, não se fala especificamente sobre a presença das culturas na Colônia ao longo do período analisado e que o auge das mesmas esteve vigente. Embora os relatórios instiguem grandes produtividades agrícolas no futuro, em decorrência das terras férteis e do clima propício à produção, bem como, a partir da inserção de meios de transporte para o escoamento da produção (o que Santos e Silveira (2001) chamariam de fixos geradores de demanda e fixos de conexão), ao longo do tempo, os relatórios não declaram um período ou cultura produtiva nesse momento⁴¹. Nesse caso, estando essa porção da província à margem do ciclo econômico que o Paraná estava vivendo nesse período. O RPP-PR, pelo vice-presidente Sebastião Gonçalves da Silva em 1864, apresenta poucas colocações sobre a estrada da Colônia, apenas que segue por terreno bem escolhido e a construção é feita com solidez .

O RPP-PR, pelo presidente Andre Augusto de Padua Fleury em 1865, na seção Estradas, fala que o traçado está dividido em 11 seções, das quais são identificadas as necessidades e custo de cada seção conforme mostram as Figuras 24 e 25. No total do percurso seriam 54 pontes e 437 pontilhões. Essa informação aponta que há uma vasta hidrografia no local. De todo o percurso mapeado, até o momento haviam sido feitas 19 pontes e 114 pontilhões.

⁴¹ Não foram encontrados outros documentos que contestassem essa informação.

Figura 24. Sobre a Estrada do Assunguy.

Do Assunguy.

O seu traçado dá 44.815 braças, divididas em 11 secções ; segundo o projecto e planta do engenheiro Gottlob Wieland.

1.^a de 5.508 braças, 5 pontes e 43 pontilhões construída por Francisco Henn, Gaspar Balles e Miguel Schaeffer pelo preço de 6:316\$450.

2.^a de 2.203, 4 pontes, e 7 pontilhões feita por João Gonçalves Cordeiro pela quantia de 2:700\$000.

3.^a de 1.530, 3 pontes e 22 pontilhões contractada com Manoel Gonçalves Cordeiro, que a concluiu por 2:800\$000.

4.^a de 4.013 braças, 7 pontes e 40 pontilhões orçada por 5:967\$140 e arrematada por Manoel Gonçalves Cordeiro e Jorge de Drusina, que ofereceram 5:900\$000 para serem pagos depois de concluída toda a obra, mas salvando o caso de encontro de rocha viva. Estipulou-se que, havendo rocha viva, segundo exame e verificação do engenheiro, seriam os arrematantes indenizados á razão de 12\$000 por braça cubica. Com effeito, tendo-se reconhecido que existiam—125,775—receberam mais 1:635\$075 rs.

5.^a de 3.047, 5 pontes e 39 pontilhões orçada em 8:060\$660.

6.^a de 3.086, 9 » e 35 » » 5:058\$000.

7.^a de 4.190, 4 » e 48 » » 5:374\$900.

Fonte: RPP-PR, 1865, p. 40.

Figura 25. Sobre a Estrada do Assunguy (2).

— 41 —

8.^a de 5.285, 5 pontes e 54 pontilhões por 5:238\$700.

9.^a de 4.857, 6 » e 47 » » 4:247\$600.

10.^a de 3.685, 6 » e 37 » » 3:766\$800.

11.^a de 5.350, 45 » » 5:627\$500.

Portanto estão promptas sómente as quatro primeiras secções com 13.256 braças, 19 pontes e 114 pontilhões, pelo custo de 19:351\$525.

Esta parte já concluída—presta-se á rodagem, porque offerece um declive de 7 %; a outra, que resta construir, não excederá á 6 1/2.

Foram feitos varios concertos na importancia de 761\$000, e uma ponte sobre o rio Bariguy por 930\$000.

Autorisei a abertura de 92 braças, desde a base do 2.^o territorio do Assunguy até a ponte do rio Ponta-Grossa; trabalho que foi contractado com Jorge de Drusina e Manoel Gonçalves Cordeiro por 400\$000.

A verba destinada á esta estrada no corrente exercicio é de 8:000\$000, da qual já se despendeu 1:919\$000; existindo ainda 6:081\$000, quantia inferior ao custo orçado da 5.^a secção. Representei ao Sr. Ministro da Agricultura, e espero que S. Ex. terá em consideração a conveniencia de continuar a estrada ao menos até Votuverava; declinando-a d'ahi para o Arraial-Queimado á procurar e entroncar-se na Graciosa, essa grande arteria do commercio da provincia. Ainda assim tem de ser construídas a 5.^a e parte da 6.^a secções planejadas pelo engenheiro Wieland.

Fonte: RPP-PR, 1865, p. 40.

Além disso, o relatório fala sobre a contratação de dois homens para a abertura da estrada saindo da colônia e vindo sentido capital. Segundo Gesser (2013), a condição da estrada é um ponto importante. A partir do trabalho de campo realizado durante a pesquisa de percorrer esse trajeto, seguindo do ponto indicado até as proximidades da colônia (atualmente

sede do município de Cerro Azul), o percurso é bastante íngreme, cercado por montanhas, rochas e desfiladeiros, sendo em boa parte, de um lado taipa e de outro lado rio. Ou seja, nessas condições, até que a abertura de estradas fosse realmente feita, há de se acreditar nas descrições dos colonos de que o acesso era muito difícil – uma vez que pelos relatos, houveram poucos desvios. Além disso, devido a condição do terreno, não se assentaram outros grupos no caminho (Gesser, 2013), o que, fisicamente, fez com que a colônia ficasse isolada. Essa condição reafirma as colocações feitas por Ab’Saber (2003) sobre a condição morfoclimática do domínio de Mares de Morros, sendo caracterizada como uma área de difícil construção e manutenção das estradas – a se considerar as áreas cársticas (Análise Temática Integrada - Resolução UEPG CA nº 2022.279.)⁴², bem como a fixação de núcleos urbanos, seja pelo relevo, hidrografia ou outras condições da natureza.

Outro ponto levantado por Gesser (2013) é que as quantias pagas para a realização das feitorias, eram entregues diretamente as pessoas responsáveis e essas, ficariam responsáveis por contratar mais mão de obra para a realização do serviço. É claro que isso nem sempre acontecia e esse é um dos motivos para a demora da finalização da abertura da estrada. Uma vez que aqueles que recebiam o dinheiro nem sempre realizavam o trabalho pelo qual foram pagos antecipadamente.

O RPP-PR, pelo presidente André Augusto de Padua Fluery em 1866, na seção Estradas e na subdivisão Do Assunguy, indica que:

O traço da estrada, que deve ligar a esta capital o núcleo colônias daquele nome, tem de extensão 44813 braças ou 98,593 quilômetros em onze sessões.

Concluídas as quatro primeiras a contar da colônia, a presidência resolveu a 27 de Maio fosse contratada a quinta de 11,103 quilômetros, orçada em 8:069\$660 rs.

Desviando a penosa passagem do Morro Pellado, tem ela 59 pontilhões e 5 pontes, sendo:

- 1ª. no Ribeirão do Bernardino
- 2ª. no Ribeirão do Bernardino de Cima
- 3ª. no Córrego da Volta Grande
- 4ª. no Ribeirão do Livres
- 5ª. no Ribeirão da Pedra Vermelha

[...] Além desta é de crer que em um futuro não remoto os ubérrimos terrenos do Assunguy tenham, pelo Vale do Rio Ribeira, comunicação direta com o litoral da marinha, aproveitando então a navegação que já é feita em barcos a vapor até Xiririca, na província de São Paulo, e sendo atravessada por uma estrada de rodagem com direção para a parte navegável do Tibagy e do Paranapanema. (RPP-PR, 1866, p. 47).

Essa citação condiz com alguns relatos de moradores dos municípios, sobre a navegabilidade do Rio Ribeira e alguns transportes que eram realizados. Além disso, aponta mais uma vez para as dificuldades relacionadas ao terreno e a necessidade de um desvio.

⁴² Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

O RPP-PR, pelo Poliodoro Cesar Burlamaque em 1866, seção Colonias, fala que:

É um pouco lisonjeiro o estado desta colônia que, em vista das garantias de prosperidade que oferece seu solo, o mais fértil da província, não tem progredido, como era de esperar. As discussões dos colonos entre si e com os diretores constituem a causa principal do seu atraso. (RPP-PR, 1866, p. 16)

Essa passagem apresenta como motivo do não progresso da colônia a falta de entendimento entre os colonos e os diretores, não deixando o estado com responsabilidades. O RPP-PR, pelo Poliodoro Cesar Burlamaque em 1867, seção Colonias e subdivisão Colônia do Assunguy, descreve que se encontram concluídas as obras da quarta e sexta seção da estrada. Nessa época a colônia já contava com 400 colonos, entre nacionais e estrangeiros. Na seção Colonias do mesmo relatório é descrito que estavam havendo abandono da colônia por parte dos alemães. Esses, alegando que não tinham meios de subsistência por falta de trabalho.

Bulamarque descreve que:

A maioria dos colonos alemães ali estabelecidos, completamente estranhos aos trabalhos da lavoura, que demandam o emprego da foice e do machado, vivem exclusivamente dos recursos que tinham, quando ocupados em serviços do governo. É por esse motivo que eles abandonam a colônia, procurando a capital, onde com facilidade encontram trabalhos que lhes são peculiares, e que nem sempre deparam naquele estabelecimento.

Esta circunstância é que com mais força concorre contra a prosperidade da colônia, a qual estaria em estado florescente, se o pessoal que naquela se dedica a agricultura fosse composta unicamente por nacionais, os quais, pelo hábito em que estão, possuem a indispensável prática do serviço das matas.

Além disso, a colônia do Assunguy, fundada desde 1859, ainda se ressentia da falta de melhorar a sua organização. Os diretores, na carência de regulamento especial, têm até hoje os trabalhos do estabelecimento a direção que mais adaptada lhes parece.

[...] Muitos outros embaraços prendem o desenvolvimento da colônia, dentre os que considero de maior alcance são: a falta de estradas que liguem o estabelecimento as comarcas da marinha e Castro, e a não conclusão que se dirige a capital.

A prosperidade de qualquer estabelecimento agrícola depende sempre de boas vias de comunicação.

Não existindo estas, o agricultor, que considera as dificuldades que tem a superar para transportar os gêneros de sua produção aos centros populosos, apoderam-se do desânimo, limitando-se as plantações estritamente indispensáveis as necessidades da vida, ao passo que a escala de sua produção atingiria proporções muito maiores, se contasse ele com boas estradas para efetuar a exportação dos produtos.

Circunscrita a colônia do Assunguy a uma única via de comunicação, e esta mesma ainda não concluída, a maior extensão de suas terras, que perfeitamente se prestam a cultura de gêneros de súbita importância, como o algodão, o café, fumo e cana de açúcar, conserva-se por isso ainda inculta.

Com tais elementos contra si a colônia nunca compensará os grandes sacrifícios que tem custado aos cofres do Estado, desde a data de sua fundação.

A continuar este estado de coisas, melhor será extingui-la, pois cessarão as despesas, que mensalmente se fazem sem resultado favorável, entretanto poderiam ser aplicadas em benefício de outro qualquer melhoramento público do país. (RPP-PR, 1867, p. 62, grifo próprio)

É interessante pensar que uma colônia que era para ser apenas de imigrantes europeus, pelas questões de ordem e trabalho, agora, não progride pela falta de habilidade dos mesmos com o cuidado com a terra. A impressão que os relatórios passam é que os acontecimentos foram sendo um “apagar fogo”, tomar atitudes para resolver alguns problemas, mas não para de fato desenvolver a região. Além disso, o presidente ainda descreve que uma única conexão, como única fonte de escoamento também é um problema, citando a falta de estradas para Antonina e para Castro. Nesse momento já havia uma movimentação de implantação ferroviária nos Campos Gerais, bem como a expansão das grandes fazendas (Rocha; Weirich Neto, 2007).

A estrada para Castro aparece como possibilidade, mas não como algo necessário, como é o caso das outras duas. É necessário prestar atenção na última fala do presidente, onde, sete anos depois da fundação da colônia, já se pensa em extingui-la para mover as despesas para outras obras públicas. Depois de demonstrar as necessidades de melhoramento da colônia, o presidente fala que foi concluída a obra da 6ª seção da estrada e deve ser feito um reparo na 4ª seção. Além, de que foi autorizada a abertura de uma estrada entre a colônia e o quarteirão do Bom Sucesso.

O RPP-PR, pelo Presidente Bacharel José Feliciano Horta de Araujo em 1868, seção Colônias, tem um relato afirmando que a maior necessidade da colônia é de um mercado para a venda de seus produtos, citando a fala do Diretor da Colônia e a concordância do Presidente de Província:

[...] o que só se pode obter por meio de comunicações fáceis que diminuindo o preço dos transportes pode deixar lucro líquido que compense ao produtor os trabalhos e o capital empregado.

Uma estrada entre a colônia e Castro nos Campos Gerais e um ramal para o tronco principal da Graciosa seriam de grandes vantagens para o estabelecimento.

[...] No ponto de vista comercial o caminho de Castro há de dar vida a colônia, e esta derramará o excedente de suas forças em Curitiba [...]. (RPP-PR, 1868, p. 36, grifo próprio)

A estrada que liga a colônia a Castro nesse momento já é vista com novos olhos, como uma possibilidade de escoar a produção. Há de se considerar que nesse momento os Campos Gerais já estavam em fase de crescimento e poderia ser de fato um bom espaço para a venda de produtos. Essa conexão, no entanto, apesar de existir, nunca foi pavimentada. A distância de Cerro Azul a Castro por dentro do município é de 106 km (Google Maps, 2024), enquanto que a estrada que liga Ponta Grossa a Cerro Azul por dentro dos municípios é de 146 km (Google Maps, 2024) conforme mostra a Figura 26. O caminho com melhor custo benefício nos dias atuais é de 193 km (Google Maps, 2024), conforme mostra a Figura 27.

Figura 26. Mapa de conexão Castro - Cerro Azul - Ponta Grossa por via não pavimentada.

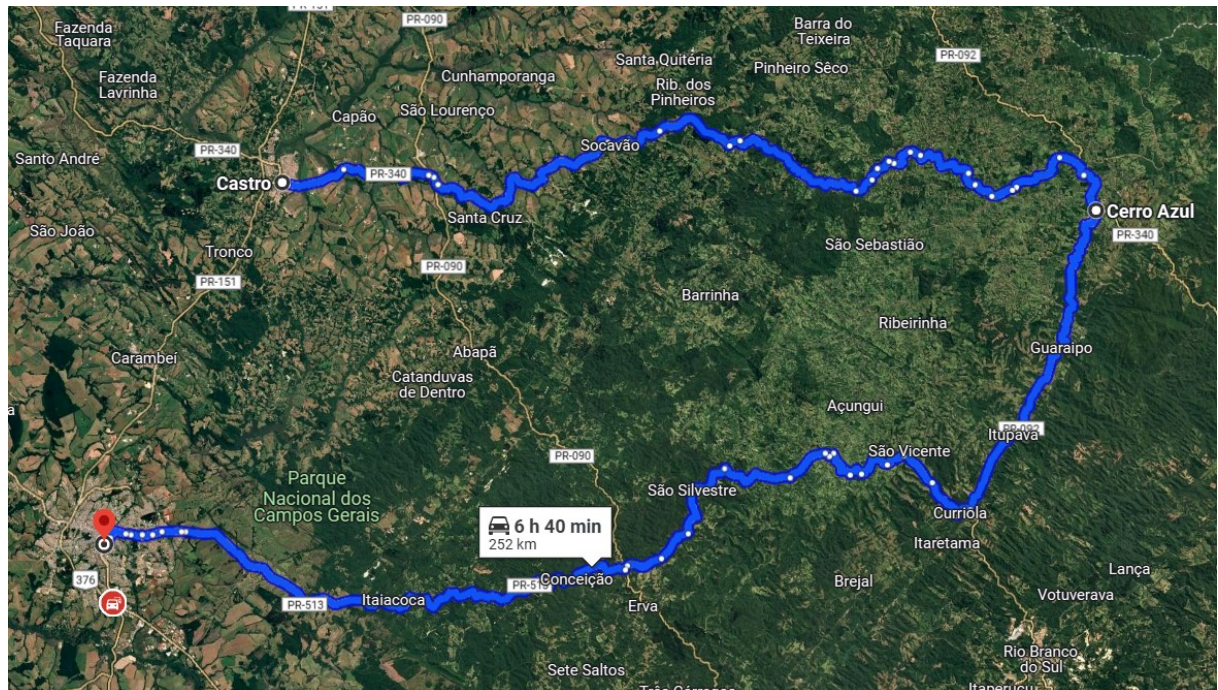
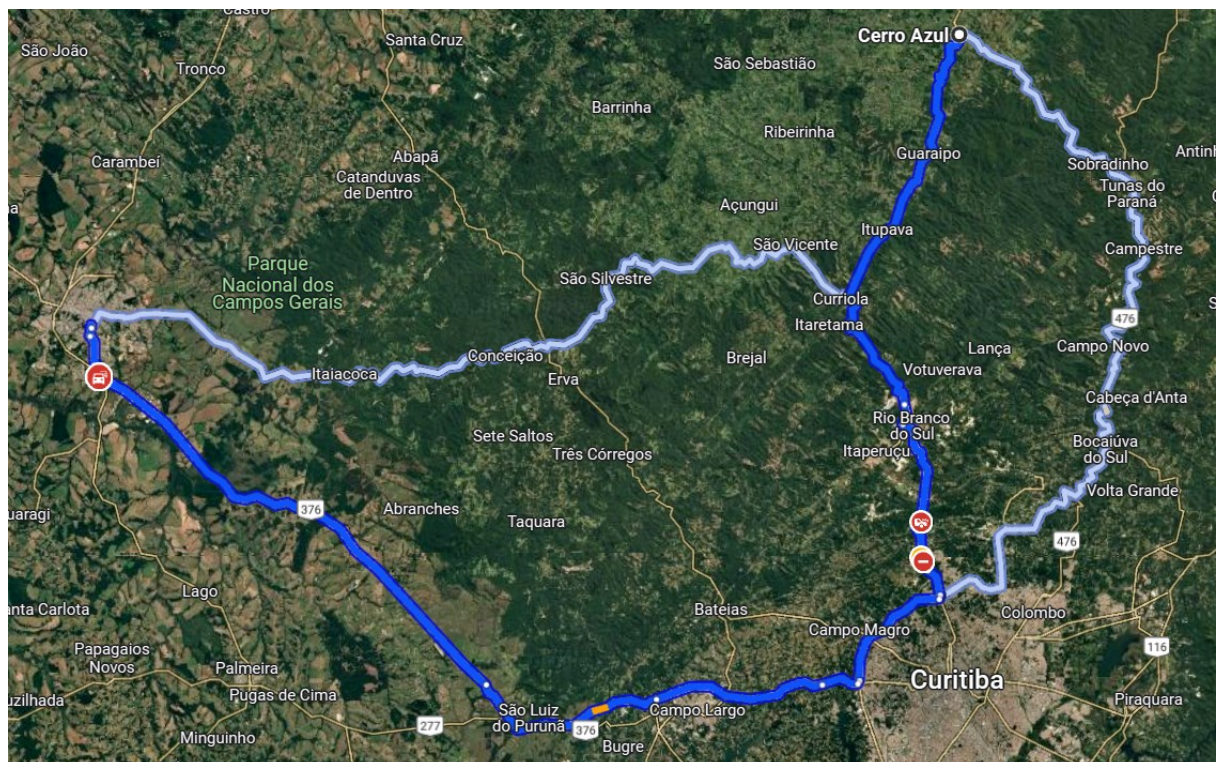


Figura 27. Melhor percurso Cerro Azul - Ponta Grossa segundo Google Maps.



O RPP-PR, pelo Presidente Antônio Augusto da Fonseca em 1869, seção Estradas: fala sobre a Estrada da Capital a Colônia Assunguy: ela tem sido obra de reparos patrocinados pelo cofre geral. Em janeiro do ano de 1868 foram contratados consertos das estradas, para o

alargamento, reconstrução de bueiro, de uma parte junto a casa do contratante⁴³, retirada de terra em locais com desmoronamento, conserto de pontes (49), pontilhões e calçadas. Sobre a Estrada do Assunguy a Castro: foi feita uma exploração para a abertura desta estrada, além de ser realizada uma petição por parte dos colonos, tanto no sentido Castro quanto na conexão com o mar.

O RPP-PR, pelo Dr. Antonio Luiz Affonso de Carvalho em 1870, seção Colonização: Colônia Assunguy, fala sobre a roçada aberta para uma conexão com Ponta Grossa, onde foram colocados alguns pontilhões para a passagem das tropas. Além disso, é dito sobre a abertura de estradas rurais:

Terminada a estrada pode-se dizer, que fica aberto o celeiro mais abundante do Paraná, achando os habitantes da capital por preços razoáveis todas as provisões de que carecem e os colonos e lavradores nacionais e estrangeiros; já ali estabelecidos, pronto consumo aos produtos de sua indústria. [...]
Há 31 engenhos na colônia, que fabricaram no ano passado 98 pipas de aguardente e 1470 arrobas de rapadura, que foram exportadas para esta capital e diversos pontos da província, até os Campos Gerais. (RPP, 1870, p. 41)

O RPP-PR, pelo vice-presidente Agostinho Ermelino de Leão em 1870, declara que foi visitar as terras e que, em relação ao assentamento dos colonos estava tudo certo, só haviam muitas reclamações a respeito da estrada, tanto a que ligava a capital quanto a que ligava a Castro. Agostinho fala que para chegar no Turvo tinha que abrir uma picada, também fala que para a colônia progredir é necessário comunicação. As produções infelizmente se limitam a pequena escala.

O RPP-PR, pelo vice-presidente Agostinho Ermelino de Leão em 1871, na seção Da Capital ao Assunguy, trata que:

É esta uma das vias de comunicação importantes da província, de cuja conclusão depende o desenvolvimento da colônia do Assunguy, a qual não tem atingido ao grão de prosperidade que lhe garante não só a posição que ocupa, como os ubérrimos terrenos em que foi colocada, em consequência das dificuldades com que lutam os colonos para o transporte dos gêneros de sua produção aos mercados consumidores. (RPP-PR, 1871, p. 36)

É possível afirmar que todos acreditavam na potencialidade da fertilidade da terra e que a falta de comunicação era o problema principal. A reflexão que se faz é que, era um consenso. E portanto, quais eram as mazelas políticas, ideológicas e econômicas que não permitiam que isso pudesse acontecer? Nesse período uma parcela da população da capital era de imigrantes, que retornaram das colônias (em decorrência dos problemas que enfrentavam) ou que chegaram na capital e por ali, mais perto, passaram a fundar suas colônias.

⁴³ Grifo próprio.

O RPP-PR, pelo presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa em 1872, seção Da Capital a Colônia do Assunguy, indica:

O desenvolvimento da colônia do Assunguy urgia por uma estrada de rodagem que a ligasse a capital; o governo imperial, atendendo a essa necessidade, mandou proceder as obras de conformidade com a planta e orçamento apresentados pelo engenheiro da colônia. Começou o trabalho pelo lugar que oferecia mais obstáculos, que era o morro de Votuverava; foram contratados nove quilômetros, os quais estão concluídos, quanto a movimento de terra, falando as obras de artes, que estão principiadas. O engenheiro da estrada conta que em junho estarão entregues ao trânsito os nove quilômetros contratos, e vencido assim o maior obstáculo da estrada.

Em novembro último percorri essa estrada, e tenho satisfação em declarar que ela pode ser considerada na parte ultimamente feita como uma das melhores estradas de rodagem, pela perfeição com que os trabalhos tem sido executados e por atravessar um terreno pedregoso, que a torna macadamizada naturalmente.

Achando-se a cava antiga muito deteriorada em certos pontos e mandei reparar, sobretudo em pontilhões [...]. (RPP-PR, 1872, p. 29, grifo próprio)

Essa conexão saía de Votuverava e ia sentido a capital. Outro fato importante de considerar são os adjetivos usados para caracterizar a estrada. Nesse momento, a pavimentação não era um requisito, portanto, se trata de uma outra estrutura de estrada.

Dos estabelecimentos coloniais existentes na província sujeitos aos Estado, o do Assunguy, é o que acha, como já disse, em via de maior prosperidade.

Colocado em posição favorável a abertura de estradas para o importante município de Castro, com o qual já entretém relações comerciais, ainda mesmo lutando com os embaraços que oferecem os maus caminhos, a uma distância pouco considerável da cidade de Antonina onde se encontra porto de embarque, possuindo um solo fértil que presta a toda e qualquer cultura, e no qual se encontra o ferro e a pedra calcárea, e onde abundam excelentes madeiras de lei, como – perobas, cedros, canharanas, cabiúnas, araribás, ipês, jacarandás, diversas qualidades de canelas e outras muitas próprias para a construção civil e naval, a colônia do Assunguy tem um futuro risonho e animador.

Para que ela floresça, independente dos auxílios dos cofres públicos, basta possui boas estradas de rodagem que facilitem o transporte. (RPP-PR, 1872, p. 36, grifo próprio)

O ciclo da madeira no Paraná nesse momento já estava em fase de expansão e o presidente reconhece o potencial da colônia. Mesmo assim, não se ter registro sobre um fluxo de comércio da matéria prima na região. Além disso, o relatório fala que foram feitas algumas braças de estradas e caminhos rurais, pontes e pontilhões.

O RPP-PR, pelo presidente Manoel Antonio Guimaraes em 1873, na seção Da Capital a Colônia do Assunguy, fala que a capital é o maior mercado consumidor da colônia e que se necessita da estrada inclusive por conta da conexão até Votuverava. É relatado que a antiga estrada tem caminhos muito estreitos, mas que com os consertos, se encontrava em bom estado. A largura da estrada, nesse sentido, delimita o tipo de transporte que pode ser utilizado para o comércio dos produtos. Se a largura não é ideal para a passagem de

caminhões, por exemplo, a quantidade de produtos enviados em carros menores é maior e, conseqüentemente, o custo do transporte acaba se elevando.

O RPP-PR, pelo presidente Manoel Antonio Guimaraes em 1873 na seção Colônia Assunguy, trata que:

Apesar de contar mais de quatorze anos de existência a colônia do Assunguy não tem apresentado resultados que compensem as despesas feitas pelo Governo para mantê-la.

O desenvolvimento e prosperidade daquele estabelecimento depende, tão somente, da facilidade de comunicação com a capital por meio de uma estrada de rodagem. Enquanto esta não for uma realidade, não hesitei de qualificar de improditivos os gastos que ali se fazem. (RPP-PR, 1873, p. 22, grifo próprio)

Diante disso, é possível dizer que nas condições desse tempo, a colônia não se apresentava funcional a província, não conseguia se inserir no fluxo de movimentações que estavam acontecendo – essa condição foi conceituada por Gomes (1995) e Santos (1996) anos mais tarde. Embora utilizar conceitos “mais modernos” em tempos mais remotos se caracterize como anacronismo, não é errado dizer que no momento histórico da colônia, em detrimento ao seu contexto espacial e relacional ela se caracterizasse como mais simples (Corrêa, 1986) (em relação aos fluxos econômicos e a organização da sociedade no seu entorno) e mais homogênea, concisa, com suas próprias características – . Analiticamente, ser funcional ou não, não dependia de uma vontade endógena, mas, economicamente não estava parecendo mais viável.

O RPP-PR, pelo presidente Frederico José Cardoso de Araujo Abranches em 1874, na seção Estradas, Da Colonia do Assunguy a Capital, diz que:

A construção da estrada da colônia Assunguy caminhará por muito tempo a passos lentos enquanto o governo não reconhecer a urgente necessidade de ser levada a efeito de pronto, dispondo para esse fim de auxílios mais avultados dos que tem sido até o presente concedidos.

Não pode haver diversidade de opinião sobre a necessidade de via de comunicação. (RPP, 1874, p. 36)

Em relação a estrada Da Colonia do Assunguy a cidade de Castro e ao porto de Apiaí⁴⁴, fala que as obras foram retardadas porque foi dada preferência ao trabalho das divisões coloniais. Na sequência, ao tratar propriamente da colônia, o presidente faz a seguinte colocação:

Não devo dissimular que um dos obstáculos que tem concorrido para retardar o seu progresso provêm das muitas direções a que tem sido confiada, de tal arte que não era raro ver-se um diretor anular o programa de seu antecessor e iniciar novas medidas, que não chegavam a ser realizadas, porque eram por seu futuro substituídas. (RPP, 1874, p. 39)

⁴⁴ Essa é a primeira aparição no relatório com esse título.

Nesse sentido, cabe ressaltar que a falta de uma administração adequada para o andamento das obras da colônia ou das estradas acabaram gerando perdas, uma vez que não se dá continuidade aos projetos enquanto obras públicas, mas sim, se quer fazer o ‘seu nome’ na ação. Por sua vez, a responsabilidade da estagnação do desenvolvimento da colônia também foi atrelado aos imigrantes que chegaram. Na sequência do relatório o presidente afirma que “Parece que houve por parte dos agentes de governo na Europa, pouco escrúpulo na escolha desses imigrantes, em quase sua totalidade indolentes e de maus hábitos, como os fatos se encarregam de demonstrar.” (RPP, 1874, p. 40). E nesse sentido, culpando também os imigrantes pelo não desenvolvimento da colônia.

Nesse momento, a estrutura urbana do município, segundo o RPP-PR era de uma casa da diretoria, uma igreja, um armazém, dois galpões, um com 12 salas e outro com quatro e uma olaria. Além disso, tem 35 casas e outras em construção, duas padarias e duas hospedarias. O relatório ainda apresenta:

A abertura dos caminhos coloniais teve, durante o ano findo, grande incremento, achando-se abertos e franqueados ao trânsito 77 quilômetros e 550m.

No Vale da Ribeira	39637 m
No Vale do Rio Mato Preto	1829 m
Bom Sucesso	12394 m
Turvo	16500 m
Pedras	1650 m
Ponta Grossa	6600 m
Entre o Centro Colonial e a barra do rio Lageado	9900 m

O caminho da Ribeira, depois de servir a 104 lotes coloniais, vai ter a freguesia da Capelinha, na província de São Paulo, onde se efetiva a passagem de todos os gêneros dos distritos do Aphiahy, Fachina e Paranapanema, daquela província para os mercados de Curitiba, Antonia e outros poucos do litoral.

O caminho do Turvo com o seu tributário – Ribeirão das Pedras – comunica a parte mais produtora dos campos da cidade de Castro com o centro da colônia depois de ligar entre si 46 lotes.

Já existe comunicação entre a colônia e a freguesia de Jaguariaíva e logo que se construir a estrada de rodagem para a capital, poderão os produtos daquela localidade ser para aqui transportados com facilidade e economia. (RPP-PR, 1874, p. 40)

Embora sejam relatadas várias aberturas de estradas dentro do município, a que faz conexão entre a colônia e Jaguariaíva é a abertura da atual PR-092 (talvez não exatamente pelo mesmo traçado). Essa comunicação não diz respeito a uma estrada propriamente. Além disso, foram feitas demarcações coloniais no Rio Ribeira, Bom Sucesso, Mato-Preto, Turvo, Pedras e Lageado. Também foram construídas as pontes do rio Turvo e a balsa do Rio Ribeira (com 8 metros de comprimento e 3 de largura).

O RPP-PR, pelo Presidente José Cardoso de Araujo Abranches em 1875, na seção Localidades Próprias para Colonias no tópico Assunguy, é descrito:

Esta colônia, a única mantida pelo estado, oferece as melhores vantagens para o estabelecimento de imigrantes. Seu clima é benigno e saudável, seus terrenos ubérrimos produzindo prodigiosamente todos os artigos de cultura tropical, mas, situada a 16 léguas da capital e outras tantas de Castro, seus dois únicos e mais propícios mercados e comunicando-se com esses pontos por péssimas estradas, nenhum incremento pode ter resultado que serão em pura perda todos os sacrifícios que o governo fizer para povoá-la, a menos que não se modifique este estado de coisas.

A falta de estradas é a queixa dos colonos, e seria cegueira não reconhecer a justiça com que ela é articulada, sabendo-se que sem mercados acessíveis, perdidos são para o agricultor todos os tesouros que em exuberâncias de produção a natureza lhe acumule sob o teto de celeiros. (RPP-PR, 1875, p. 24, grifo próprio)

A esse tempo, a condição da estrada que ligava a capital ao Assunguy já não estava em boas condições e continuava sendo a principal reclamação dos colonos. Existe também uma ‘reclamação’ de que essa colônia é a única ainda mantida pelo estado (sem lhe render muitos frutos). Segundo Gesser (2013), em 1875 havia um novo projeto na província:

O novo sistema colonizatório pautou-se então em fundar núcleos coloniais no rio da capital, e todas as colônias implantadas a partir de 1875 faziam parte de um projeto de estabelecimento de um cinturão verde em torno de Curitiba, uma vez que se dá em um contexto onde a baixa produção de gêneros alimentícios e a sua carestia são provocados tanto pela ausência de técnicas que permitissem elevar a produtividade como pela ausência de rede viária, que dificultava o acesso ao mercado consumidor, a capital. (Gesser, 2013, p. 46, grifo próprio).

Esse projeto apresenta um novo cenário quando a produção agrícola da colônia Assunguy e também a implantação da estrada, uma vez que seria mais econômico e dinâmico instalar colônias mais próximo da capital. Nesse caso, construindo uma região mais funcional próximo à capital (Gomes, 1995).

O RPP-PR, pelo presidente Adolpho Laménha Lins em 1876, seção Do Serro Azul, no tópico Da colônia do Assunguy a Castro, fala que há uma picada aberta há alguns anos no caminho do Turvo, que se inicia na margem esquerda do Rio Ribeira e termina nos Campos Gerais, com uma extensão 147 quilômetros.

Esse presidente faz uma revisão de como foi o desenvolvimento da colônia no seu relatório, afirmando que em visita aos colonos da região, os que melhores tinham se estabelecido (aos moldes das indicações que fizeram). Os moradores mais antigos, segundo o presidente, tinham laranjeiras e bananas enquanto que os imigrantes mais recentes tinham apenas horta ao redor de suas casas. Lins fala que:

Deve-se atribuir este estado a natureza por demaís acidentada do terreno, que dificilmente se presta a cultura europeia, a falta de uma boa estrada que torna os mercados da capital e da marinha acessíveis ao colono, que não se anima a plantar porque vê que a despreza do atual transporte absorve o valor da produção e alguns defeitos do sistema de administração do estabelecimento. (RPP-PR, 1876, p. 88, grifo próprio)

O RPP-PR, pelo presidente Adolpho Lamenha Lins em 1876, Seção Colônia Assunguy, indica que:

Se tomarmos para exemplo das colônias do Estado a do Assunguy, o contraste então será completo. Ali o colono, ante as dificuldades insuperáveis na natureza do terreno – o mais acidentado da província – e a falta de mercado para o produto de sua cansada lavoura, abandona-a, e vive à custa do governo que para mantê-lo há de entreter constantemente o trabalho em obras dispendiosas, elevando-se as despesas anuais da colônia a cerca de cem contos de reis e ficando o colono cada vez mais pobre e mais longe de formar o pecúlio que sonhará.

Quando cessam as obras o colono abandona o estabelecimento, como tem sempre acontecido.

Entretanto, com a quantia que se despende em um ano na colônia do Assunguy se poderia estabelecer nas proximidades desta capital, a margem do prolongamento da estrada da Graciosa, em férteis terrenos de cultura e em excelentes condições, duzentas famílias que equivalem a mil pessoas, número correspondente a mais de metade de toda a população do Assunguy.

É de se esperar que o governo imperial que cada vez se mostra mais solícito em promover a colonização nesta província, atenda a estas considerações, prosseguindo no estabelecimento dos núcleos coloniais que tão auspiciosamente se vão desenvolvendo. (RPP-PR, 1876, p. 79, grifo próprio).

Lamenha Lins acaba trazendo à tona um apanhado de problemas sobre a colônia Assunguy: dificuldades com o terreno e a falta de mercado para a venda dos produtos, além de dizer que a saída dos colonos era trabalhar nas obras públicas e mudar-se para onde elas estejam acontecendo. Por sua vez, fala que o investimento que está sendo feito na colônia (com más condições de sobrevivência), poderia estar sendo investido em outro lugar que trouxesse mais rentabilidade. Em dezesseis anos de colônia o desenvolvimento que pode ser observado é praticamente nulo, podendo ser caracterizado como cíclico por si só, uma vez que os problemas nunca são de fato resolvidos e sempre acabam sendo problemas novamente, sem nenhuma obra que altere a dinâmica social ou econômica do local (Cheptulin, 1982). As movimentações que podem ser observadas são de colonos que saem da colônia em busca de empregos na construção de estradas. Em relação as demais colônias, distritos, comarcas e municípios da província, a colônia do Assunguy permanecia estagnada, se encontrava no mesmo ponto (simples) de sua fundação.

O RPP-PR, pelo Presidente Adolpho Lamenha Lins em 1877, na seção Estrada do Assunguy, fala do melhoramento da estrada, tratando como uma possível salvação da colônia. O presidente fala que o baixo custo da seção da estrada nesse período se dá pela barata mão de obra devido ao grande número de trabalhadores disponíveis “três mil trabalhadores polacos que estão estabelecidos nos arredores da cidade” (RPP-PR, 1877, p. 74), afirmando ainda que nem todos esses conseguiam ser empregados, pois não havia tanto trabalho.

No RPP-PR, pelo presidente Joaquim Bento de Oliveira Júnior em 1878, na seção Colônia do Assunguy, o presidente fala que:

A colônia do Assunguy criada em 1860 é a única da província que está debaixo do regime colonial. Situada a 106 quilômetros da capital, mas privada inteiramente de comunicações regulares, a colônia não tem até hoje prosperado, porquanto a avultada despesa de transporte absorve completamente os lucros que, deduzidos os gastos da produção, deviam tocar o agricultor.

[...]

A colônia do Assunguy que tem até hoje custado aos cofres públicos a enorme soma de 1.119:786\$516 e que ainda despende anualmente 9:639\$479, precisa ser o quanto antes emancipada.

Manifestei por vezes ao governo esta opinião e ainda agora acredito que ela deve e pode ser adaptada se o menos inconveniente e com grande proveito para o tesouro. (RPP-PR, 1877, p. 54, grifo próprio)

Dezessete anos depois da sua emancipação a colônia ainda não havia prosperado, custando muito aos cofres públicos, sendo a única que ainda depende dos cofres públicos. Como visto cima no relato, a promoção da sua emancipação geraria uma economia ao governo do estado do Paraná. Além disso, é importante pensar que a estrutura política do estado do Paraná sempre priorizou os interesses da elite, desde a escolha dos seus dirigentes até os destinos do capital (Oliveira, 2000). Segundo Oliveira (2000), a genealogia do poder construída no estado vem desde antes da emancipação da província, ganhando mais força com a sua regularização. Embora falte espaço nessa dissertação para relacionar os estágios do governo, os interesses particulares de quem estava vinculado ao poder e os acontecimentos na Colônia Assunguy, é possível afirmar que essa região deixou de ser interesse da gestão. Em seu projeto, a colônia tinha um caráter mais elitizado. Porém, em detrimento das variadas escolhas multiescalares que foram sendo tomadas ao longo do tempo, acabou transformando o berço agrícola em um território “não” promissor.

O RPP-PR, pelo presidente Rodrigo Octavio de Oliveira Menezes em 1879, na seção Estrada de Antonina ao Assunguy, fala do desejo do povo de Antonina em ligar a cidade ao importante centro produtor do Assunguy. O relatório de exploração de abertura da estrada descrito pelo engenheiro Francisco Antonio Monteiro Tourinho diz que a distância entre as duas cidades é de 114 quilômetros e 500 metros pela linha explorada. O percurso é regular para uma estrada de rodagem e os declives não são muito agudos, sendo o terreno com acidentalidade amena. O traçado da estrada também foi projetado para evitar os banhados da baía de Antonina, além de o percurso ser livre de paredões e rochedos, sendo encontradas adversidades somente a partir da Serra da Bocayna. Desse ponto até a colônia do Assunguy o terreno é caracterizado como mais montanhoso.

O RPP-PR, pelo presidente Manuel Pinto de Souza Dantas Filho em 1880, fala na seção Colonia do Assunguy sobre os imigrantes que habitam o local e também sobre as questões da agricultura e transporte, a rodovia. A discussão se repete, falando que ela

permanece estagnada pela falta de melhoramento da estrada. Além disso, nesse momento a demarcação de terras é diferente da relatada em anos anteriores: “[...] esta colônia contém uma área de 13.939.200.000 metros e é dividida em três territórios e cinco perímetros com 134.240.000 metros cada um” (RPP-PR, 1880, p. 57), que é a que de fato se apresenta na planta da província supracitada (Figura 19).

O RPP-PR, pelo residente João José Pedrosa em 1881, seção Colonia do Assunguy, indica que:

Creio Snrs., que esta colônia deve ser o quanto antes emancipada, porque já tem onerado muito o estado; convindo que as despesas destinadas ao pessoal e serviço colonial sejam, de preferência, aplicadas ao melhoramento da estrada que a comunica com esta capital, mercado dos produtos de toda aquela zona. Deve ser emancipada, porque se há ali colonos que, após tantos anos, não se colocaram ainda em situação de se prescindirem favores ao Estado, nada devemos mais esperar deles que compense tantos sacrifícios já feitos. (RPP-PR, 1881, p. 75, grifo próprio)

A justificativa nesse momento se dá em tirar o dinheiro⁴⁵ da e investir na infraestrutura da estrada que liga a capital a colônia, afirmando ainda que se até o presente momento não houve retorno para a Província, do seu investimento, não há de se esperar que venha a ter. Adiante, o relatório fala sobre a medição de lotes rústicos e urbanos, alargamento e ampliação das estradas rurais, bem como a construção de pontes e pontilhões. Quanto a conexão para fora da colônia, é relatada a abertura de uma estrada para Jaguariaiva, para a passagem de cargueiros.

O RPP-PR, pelo presidente Carlos Augusto de Carvalho em 1882, na seção Estrada de Ferro de Antonina ao Assunguy, fala sobre a abertura de uma estrada de ferro que liga o porto de Antonina a colônia Assunguy:

Tendo-me requerido em 20 de março deste ano o Engenheiro civil João Gonçalves de Araujo e Antonio da Costa Borlido privilégio em 90 anos para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola 0,75m entre trilhos e ligando o porto da cidade de Antonina ao território da ex-colônia Assunguy, por despacho de 23 do mesmo mês determinei se fizesse publica semelhante pretensão. (RPP-PR, 1882, p. 50, grifo próprio).

Esse relatório foi publicado em outubro de 1882 e, nesse momento, a colônia já era denominada Freguesia de Serro Azul⁴⁶. Foi publicado o edital para construção da estrada de ferro para que “aqueles que julgando-se prejudicados com tal pretensão quiserem produzir

⁴⁵ O dinheiro destinado à colônia era entregue diretamente ao seu respectivo diretor, que deveria fazer as distribuições e pagamentos necessários.

⁴⁶ Embora a Prefeitura de Cerro Azul tenha publicado que a Freguesia criada com a denominação de Serro Azul, pela lei provincial n.º 307, tenha sido de 02-04-1872 (lei não encontrada), e somente tenha sido elevada à categoria de Vila do Assungui pela lei provincial n.º 680, de 27-10-1882, levando em consideração a leitura dos Relatórios de Província não constar a lei de 1872, além de serem consideradas em outras pesquisas históricas como de SZYCHOWSKI (2016) a elevação de freguesia em 1882, é possível que a colônia tenha sido elevada a freguesia e a Vila no mesmo ano.

reclamações.” (RPP-PR, 1882, p. 50). Houveram alegações do Engenheiro Olympio Rodrigues Antunes e a *Compagnie Générale de Chemins de fer Brésiliens* (francesa), falando que havia solicitado no ano anterior a concessão da estrada de Antonina a Castro, passando pelo Assunguy, estando nesse caso ‘invadindo’ uma zona já solicitada. O presidente então, a partir da opinião do diretor de obras públicas, concede ao engenheiro civil João Gonçalves de Araujo e Antonio da Costa Borlido, o privilégio para a construção, uso e gozo por 50 anos (ao invés de 90, proposto inicialmente). A condição é que começasse em Antonina e terminasse na ex-colônia Assunguy, não podendo passar adiante. Algumas cláusulas do contrato merecem destaque:

CLAÚSULAS A QUE SE REFERE A CONCESSÃO FEITA AO ENGENHEIRO CIVIL JOÃO GONÇALVES DE ARAUJO E ANTONIO DA COSTA BORLIDO.

1.^a

O Governo Provincial concede ao Engenheiro Civil João Gonçalves de Araujo e a Antonio Da Costa Borlido privilégio por 50 anos para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola de 0,75m entre trilhos, que partindo do lugar mais conveniente da cidade de Antonina vá terminar em território da ex-colônia do Assunguy, devendo ser o seu objetivo o vale do Paranapanema, sem pode, porém, tomar direção da cidade de Castro. O privilégio consiste na disposição do Art. 9º §1º do Decreto n. 5561 de 28 de fevereiro de 1874⁴⁷. (RPP-PR, 1882, p. 51, grifo próprio).

Novamente, as obras se iniciariam no litoral e não na ex-colônia, além de ter sido alvo de disputas legais. Também merecem destaque:

8^a

As obras de construção da estrada começarão de três anos contados da data desta concessão e deverão estar terminadas, aberto o tráfego por toda a linha pelo menos 4 anos depois de começadas. O tráfego poderá ser aberto parcialmente.
[...]

13^a

A companhia estabelecerá em toda a extensão da via férrea uma linha telegráfica que deverá começar a funcionar, o mais tardar, quando for a linha férrea aberta ao tráfego.

O governo provincial terá o direito de utilizar-se dos postes telegráficos da companhia para colocar um ou mais fios e assentar os respectivos aparelhos bem como estabelecer escritórios telegráficos nos edifícios das estações da companhia, sem que esta tenha direito a reclamar indenização alguma.

[...] Esta estrada tem por fim consolidar a integridade da província, ligando os municípios de Jaguariaíva, São José da Boa Vista e Piraí, por estradas de rodagem a capital por intermédio do Assunguy e a Antonina pela Estrada de Ferro. (RPP-PR, 1882, p. 51, grifo próprio)

⁴⁷ Art. 9º O Governo poderá, segundo as circunstâncias, conceder as companhias que se propuserem a construção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este Regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1º Privilegio até 90 anos, contados da incorporação da companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da máxima zona de 30 quilômetros de um e de outro lado e na mesma direção, salvo se houver acordo com a empresa privilegiada. Esta proibição não compreende a construção de outras vias-férreas que, embora partindo do mesmo ponto, mas seguindo direções diversas, possam aproximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empresa foi concedido privilegio, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam gêneros ou passageiros, mediante frete ou passagem.

Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5561-28-fevereiro-1874-550146-publicacaooriginal-65785-pe.html>>. Acesso em: 15 set. 2024.

A concessão como meio de incentivo a iniciativa privada e a economia do estado com a vantagem de conexão dos territórios da província é clara. Além disso, as cláusulas apontam um tempo de início e fim da obra e ainda estabelecem a fixação de fios de telégrafos para a comunicação. As condições colocadas pela província indicam um desejo de ampliação dos meios de comunicação (fixos (Santos, 1996)) no território de um modo barato ao estado.

A companhia francesa que pediu a impugnação do edital alegou que não estavam sendo seguidos os decretos n. 5.712⁴⁸ de 1 de maio de 1875 e n. 6.995⁴⁹ de 10 de agosto de 1878, estabelecendo bases gerais para a concessão, sendo uma delas a garantia de uma zona de 20 quilômetros de cada lado da linha. O presidente da província não considerou a impugnação e a questão acabou sendo enviada a justiça. Mas como se achava urgente fazer a construção da estrada de ferro, os decretos foram deixados de lado e a construção/ordem para que a obra pudesse acontecer foi confirmada. Além disso, o posicionamento final do presidente fala sobre as obrigatoriedades da empresa responsável pela linha de Paranaguá a Curitiba, que teriam que ser finalizadas e sem receber nenhum tipo de indenização.

Além disso, a Biblioteca Luso Brasileira apresenta um esboço topográfico e uma projeção de linha para a construção de uma estrada de ferro com a mesma conexão, porém de alguns anos antes, entre Antonina e a Colônia Assunguy, possuindo a seguinte descrição:

Esboço topográfico de parte da província do Paraná indicando as estradas existentes de Antonina a Curitiba e de Curitiba a Colônia Assunguy, e bem assim os novos traçados para desviar a serra do Mar que tanto aproveitam a melhor direção da estrada de ferro como a uma via curta e quase plana do porto de Antonina e irá Colônia do Assunguy. (Vide Figura 28).

A autoria do Mapa é do Barão de Teffé, Antonio Luiz von Hoonholtz Teffé, de 1877.

⁴⁸ Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-5912-1-maio-1875-549921-norma-pe.html>>. Acesso em: 15 set. 2024.

⁴⁹ Disponível em: <

Figura 28. Esboço Topográfico do Projeto da Estrada de Ferro Antonina à Colônia Assunguy, 1877.



Fonte: Biblioteca Luso-Brasileira.

Na seção Estrada de Curitiba ao Assunguy, o texto evidencia que:

Por ofício de 27 de março, comunicou-me o Engenheiro Manoel Barata Góes, então diretor da colônia do Assunguy, ter feito entrega, a câmara municipal de Votuverava, conforme ordem de meus antecessores, da estrada desta capital a sede da ex-colônia e remeteu-me cópia do ofício que dirigira a mesma câmara e da resposta que obtivera. (RPP-PR, 1882, p. 71)

O presidente da colônia convida os vereadores da câmara municipal de Votuverava para percorrer a estrada que se encontrava pronta e depois, dar as providências quanto a sua conservação. Nesse momento, a largura mínima da estrada é de três metros, sendo desviados perigos das serras. A descrição mostra que:

[...] Fizeram-se de madeira de primeira qualidade 196 bueiros de 1 a 3 metros; 70 pontilhões de 3m a 6m e 24 pontes de 6m a 16m, e além destas obras foram construídas duas pontes com 5m de largura nos rios – Ponta Grossa e Piedade -, das quais a primeira tem 25m de comprimento e a segunda 33m. Ambas assentam sobre encontros de alvenaria de pedra, cal e cimento com os respectivos muros de ala e pilares. Eram os ditos rios, quando cheios; os principais obstáculos dos viandantes, como VV. SS. Sabem, mas atualmente desapareceram tais embaraços, pelos quais perdiam dias as tropas até que baixassem as águas.

[...] Os grandes serviços feitos com tanta economia e tão poucos recursos da referida estrada, com especialidades também importantes pontes sobre os rios – Ponta Grossa e Piedade – esta uma das melhores que possui a província, e os serviços na Tranqueira, Cosme e Rocinha que são momentos que recomendam e nome V. S. a gratidão pública. (RPP-PR, 1882, p. 72)

Adiante no relatório, fala-se que existem pontos que é difícil o trânsito, e que as recomendações de manutenção para que se torne em sua extensão de rodagem, para o transporte de produção e de animais.

O RPP-PR, pelo presidente Joaquim de Almeida Faria Sobrino em 1888, seção Estrada entre a cidade de Antonina e a vila do Serro-Azul, fala-se sobre a participação da inauguração da grande extensão da estrada que liga Antonina a ex-colônia. Nesse momento, encontravam-se construídos e abertos ao tráfego, 56 quilômetros.

O RPP-PR, pelo presidente Francisco Xavier da Silva em 1892, fala sobre a condição do Sertão do Assunguy ou Serro Azul como um celeiro para o estado, e que a distância entre o local e a capital não devem servir de obstáculo para o seu não desenvolvimento. Reforçando a ideia de conservação das estradas e conexões que servem para o desenvolvimento da província. Nesse caso, considerando que a vila de Serro Azul pudesse ser ponto de passagem para Jaguariaíva e Castro, por exemplo. Nesse caso, sendo possível ampliar as redes de comércio no percurso e conseqüentemente, a economia local (Gomes, 1995; Pereira, 2009).

O RPE-PR, pelo Vice-Governador Dr. Vicente Machado da Silva Lima em 1894, fala sobre os problemas viárias e a conservação das estradas, afirmando que resolver a questão da Estrada do Assunguy é resolver um problema de viação do estado. Além disso:

A lei n. 75 de 21 de dezembro de 1892 autorizou o poder executivo a conectar, em concorrência pública, a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola estreita que, partindo da capital, se dirija a Vila do Assunguy de Cima, com um ramal para Serro Azul, podendo daí estender-se até Jaguariaíva ou Itararé, ou outro ponto mais conveniente a margem da estrada de ferro que deste último ponto vai a Santa Maria da Boa do Monte. [...]

O prazo para o recebimento das propostas termina no dia 20 de junho do ano vindouro.

Inclino-me a dizer que não se apresentarão concorrentes, porque, sendo o desenvolvimento desta estrada aproximadamente de cem quilômetros, vem a ser vinte contos de réis o preço quilométrico, que é considerado baixo. (RPE-PR, 1894, p. 10, grifo próprio).

Vicente Machado autoriza a publicação do edital de concorrência para a construção da Estrada de Ferro da Capital a Cerro Azul, já adiantando que achava que não haveriam concorrentes pelo baixo custo da obra.

O RPE-PR, pelo Governador Francisco Xavier da Silva em 1895, fala sobre as conexões entre as estradas e os projetos de ampliação. Ainda fala que:

Em cumprimento da Lei n. 133 de 28 de Dezembro do ano anterior, foram publicados editais chamando concorrentes para a construção da estrada de ferro de bitola estreita da Capital ao Serro Azul, com um ramal para o Assunguy de Cima: apresentaram a proposta o industrial Julio Eduardo Ginest e Engenheiro Francisco Pio Pedro, a qual está sendo examinada pela seção Técnica da Secretaria das Obras Públicas. (RPE-PR, 1895, p. 13)

No ano seguinte, o RPE-PR dirigida pelo Governador Dr. José Pereira Santos Andrade (1896), fala que mandou firmar contrato com a Sociedade Dyle & Balacan para a realização de estudos e construção da estrada de ferro da Capital a Serro Azul. O relatório de 1897 feito pelo mesmo governador, fala que os estudos foram concluídos e que a extensão da estrada seria de 178 quilômetros.

Após três anos sem nenhuma menção a Assunguy ou Serro Azul, em 1900 o mesmo governado fala sobre pagar adicionais a companhia pelos estudos da estrada. Foram três parcelas das quais o dinheiro faria falta em outras operações do estado. Diante ainda do que era pedido pela companhia, seria impossível pagá-la de modo a não produzir quebra nos cofres do governo. Os relatos dos moradores de Cerro Azul⁵⁰ indicam que os rumores de construção dessa estrada fizeram com que fosse construída até a estação de parada do trem. Atualmente esse é o prédio da Câmara Municipal.

O RPE-PR, pelo Governador Dr. Francisco Xavier da Silva em 1901 fala somente que foi reconstruída parte da estrada do Assunguy. Em 1903 o mesmo governador descreve que “No ano findo, iniciou a reconstrução da antiga estrada de rodagem do Serro Azul, há anos abandonada, a partir de Votuverava em diante, com a extensão de 55 quilômetros, apenas necessitava de reparos, devendo ficar concluída dentro de cinco meses. (RPE-PR, 1903, p. 7). A realização da obra seria feita pelos colonos da região, os quais seriam pagos pelo trabalho. No ano seguinte o relatório fala que a obra foi concluída e entregue.

Após alguns anos sem nenhuma menção ao território do Serro Azul, em 1907 o RPE-PR pelo Presidente de Estado Dr. Vicente Machado da Silva Lima escreve que deveriam voltar os olhos para as zonas abandonadas do estado as promovê-las com a implantação de ferrovias. Diz o presidente “Foi o que fiz, apressando a execução do antigo projeto de ligar

⁵⁰ Coletados durante um trabalho de campo de mapeamento do Patrimônio Potencial Edificado de Cerro Azul, entre os dias 01 e 03 de agosto de 2023.

Curitiba a velha e produtiva Colonia do Assunguy.”⁵¹ (RPE-PR, 1907, p. 20). Diz-se adiante que os trabalhos foram inaugurados no último mês de dezembro, mas não da especificações. Adiante fala de outras estradas, de conexões entre outros locais. O RPP-PR, pelo 2º Vice-Presidente Monteiro de Carvalho e Silva em 1908 fala da assinatura do contrato para a continuação da construção da estrada entre Antonina e Jaguariaíva, passando por Serro Azul, sem detalhamento.

Entre os anos de 1908 e 1920 as colocações que existem, se existem sobre a colônia Assunguy ou Serro Azul, dizem respeito a conservação das estradas. Em 1921 o RPE-PR pelo presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha fala além da conservação das estradas, da abertura de outra, com conexão para Serro Azul:

Acham-se concluídos os estudos da estrada de Bocaiúva a São Pedro, pelos quais se verifica a conveniência de um traçado que, com um percurso de 30 quilômetros, ligue esses dois pontos, passando pelos lugares Cabeça da Anta, Lapinha e Serro Lindo.

Essa estrada constituirá o tronco de ramais que, partindo de São Pedro, se dirijam a Serro Azul, Tocando em Ouro Fino e Pedra Preta, e ao porto das Mulatas a margem do Rio Ribeira.

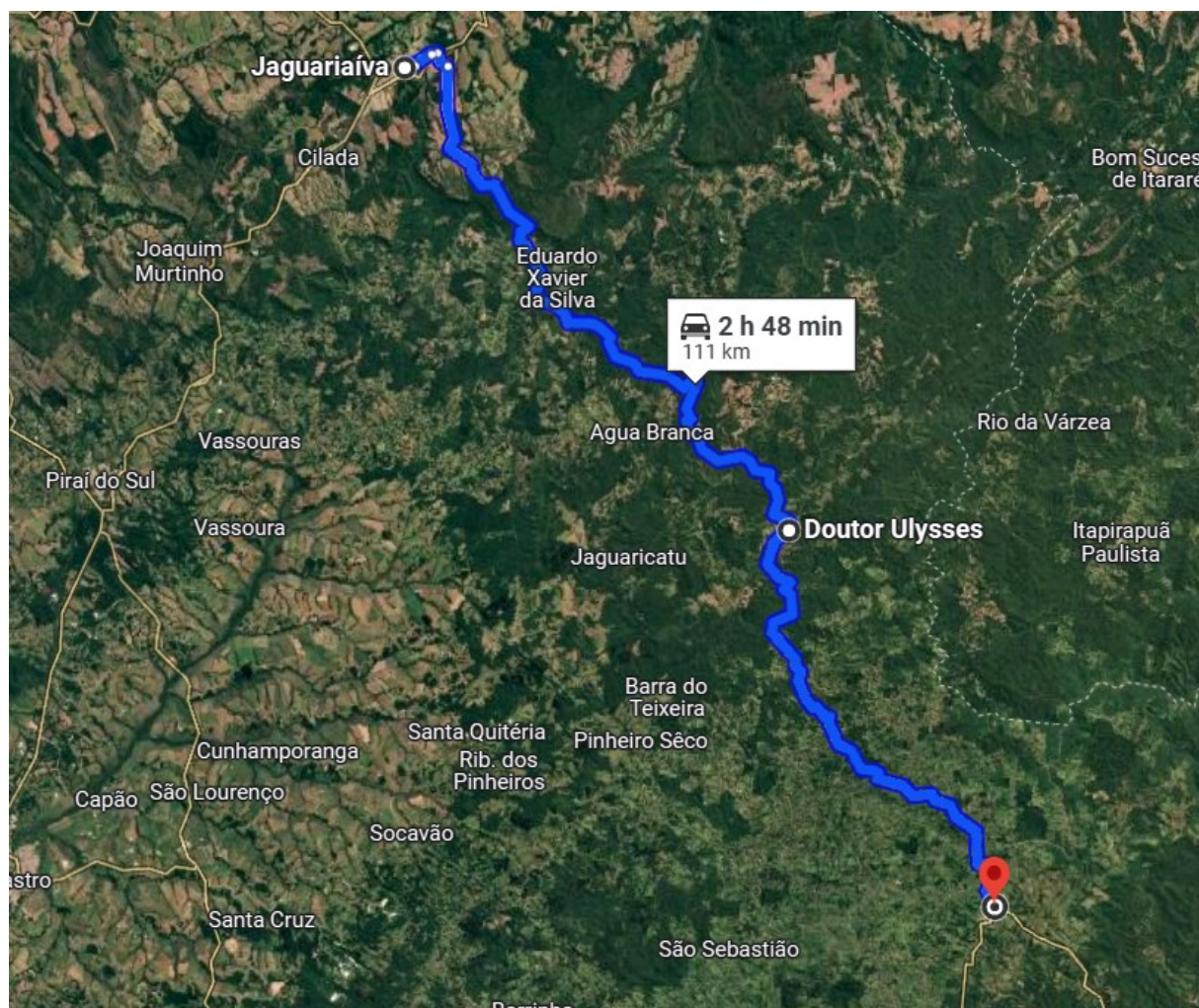
[...] Estão iniciados também os serviços de campo da estrada de Serro Azul a Vila Branca, que terá um percurso de 40 quilômetros. Partirá da foz do ribeirão do Teixeira, no rio Turvo, para terminar naquela Vila, centro importante de erva mate e suínos, facilitando a comunicação com a zona do Itapirapuan⁵². (RPE-PR, 1921, p. 61, grifo próprio).

No ano seguinte, o relatório fala que foram iniciados os serviços de terraplanagem e que até aquele momento, 16 quilômetros já haviam sido concluídos. Essa estrada é a atual conexão entre Cerro Azul e Doutor Ulysses, mais adiante segue para Jaguariaíva, pela PR-092. A Figura 29 mostra o trecho comentado:

⁵¹ Os Relatórios dos Presidentes de Província e Estado possuem alguns descritivos de produção por cultura e local. Esses dados não foram analisados de forma sistêmica por não se tratarem do foco da pesquisa, embora sejam parte componente. O que se pode afirmar é que, em comparação a produção das demais áreas produtivas do estado, Serro Azul não tinha destaque.

⁵² Divisa de Doutor Ulysses com o estado de São Paulo.

Figura 29. Trecho de conexão entre Jaguariaíva - Doutor Ulysses - Cerro Azul.⁵³



Fonte: Google Maps, 2024.

O relatório ainda fala sobre a produção de suínos e erva-mate. Apesar de ser reconhecida a produção, seu comércio não era grandioso devido ao seu isolamento.

O RPE-PR, pelo Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha em 1923, fala que estão em execução as obras em Serro Azul, no seu interior e também a que se destina a Vila Branca. No ano seguinte, o relatório fala que foi reconstruída a Balsa do Rio Ribeira. O relatório de 1924, ainda pelo mesmo governador fala que a situação econômica do Paraná tem como fator primordial as estradas e caracteriza a estrada de Serro Azul como uma das principais do estado. Esse é um ponto que merece reflexão, pois, apesar de ser considerada uma das principais estradas do estado nesse momento, o seu ponto final, Serro Azul, não era um local

⁵³ Não foram encontrados projetos dessa estrada do período analisado, portanto, não é possível afirmar que a estrada segue exatamente o mesmo curso. Por sua vez, a partir da análise dos relatórios e a localização das vilas e distritos, é possível afirmar que segue o mesmo percurso.

buscado ou valorizado pelo Estado, não havendo menções ao escoamento da produção, entende-se que tivesse seguido o padrão dos anos anteriores.

O RPE-PR, pelo Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha em 1927 fala que a cultura do algodão vem tomando grande proporção no município de Serro Azul. O RPE-PR de 1929, pelo presidente Dr. Affonso Alves de Camargo fala sobre a conexão entre Curitiba e Jaguariaíva, sendo que:

Um dos traçados passa pela cidade de Serro Azul para terminar na estrada em construção para São Paulo, traçado que se não for escolhido deverá, no entanto, se mantido para a linha tronco, em condições técnicas um pouco inferiores as exigidas para as estradas principais.

O segundo traçado passará por Socavão, a oeste do município de Serro Azul e aproveitará grande extensão de campos pelas cabeceiras de águas que afluem para o rio Jaguariaíva; tem ainda a vantagem de permitir fácil ligação para as cidades de Castro e Piraí e de servir os municípios de Tamandaré, Rio Branco e Assunguy de Cima.⁵⁴ (RPP-PR, 1929, p. 80).

Nessa proposta, as conexões do estado e do município de Cerro Azul com a região seria alavancada. O Álbum do Paraná⁵⁵ de 1927 fala de Serro Azul, colocando que:

O município de Serro Azul, um dos mais importantes do Estado, não somente pela sua extensão territorial, mas, sobretudo, pela fertilidade assombrosa de suas terras, foi criado pela lei n. 680 de 27 de outubro de 1897.

Confina com São Paulo, Assunguy, Castro, Jaguariaíva e Bocaiúva numa superfície de 26.090 quilômetros quadrados.

Situado em zona assaz montanhosa, onde a serra do mar desprende notáveis ramificações – Serro Azul, Canha, Itapirapuan, Paranapiacaba, Canastrão, etc. – as suas imensas glebas desfrutam ótimo clima e oferecem ao braço do lavrador incansável, as numerosas vantagens naturais. A margem do Rio Ribeira já é desenvolvida a plantação do café, cujas frondes muito bem atestam excelência das terras.

Banham-no os rios Ribeira, Piedade, Turvo, Ponta Grossa, Teixeira e outros, formando aqui e ali, formidáveis quedas d'água com capacidade suficiente de movimentar qualquer indústria.

As suas riquezas minerais estão fartamente representadas pelo Ferro, Chumbo, Ouro Kaulin, Pedra Calcária de 1ª ordem, Argila, Feldspatho, Mica, Oca amarela e vermelha, grafite e diamante, conforme provam as informações existentes.

A população do município, constituída em grande parte de estrangeiros laboriosos, amigos do progresso e da Pátria adotiva, distribui-se pelos três distritos: Serro Azul, Varzeão e S. Domingos, calculadamente em 22.000 habitantes.

Constituem-se as maiores Indústrias do município a fabricação de banha em grande escala, aguardente, saborosa rapadura e erva mate.

Boas estradas de rodagem estabelecem comunicação entre o município e os que lhe são limítrofes, sendo de salientar a de Serro Azul a Rio Branco que conta onze léguas de extensão e é uma das melhores do Estado, graças a criteriosa conservação que lhe empresta o snr. Cel Benedicto Furquim, cidadão que muito tem contribuído para a melhoria do município. [...] (Álbum do Paraná, 1927, grifo próprio).

⁵⁴ O município de Assunguy de Cima foi extinguido em 1931 e anexado ao território de Cerro Azul conforme o inventário da Justiça Federal do Paraná. Disponível em: <<https://memoriaonline.jfpr.jus.br/uploads/r/justica-federal-do-1o-grau-no-parana/e/c/7/ec71c7855083b6df52332f425b39bd6b1e1270a988fb0079170eba4eba9d7250/DOC01320.PDF>>. Acesso em: 15 set. 2024.

⁵⁵ Esse material não está disponível para consulta pública. O acervo está sem local para alocação no momento e o contato foi mediante autorização da prefeitura do município.

O Álbum fala sobre as características do município de Cerro Azul, elogiando o clima e o trabalho dos agricultores, bem como as plantações e as riquezas naturais. Além disso, fala da riqueza mineral que existe no município e destaca que possui as maiores indústrias de banha, aguardente⁵⁶, rapadura e erva mate. Além de destacar a boa condição da estrada que faz conexão com Rio Branco.

Ainda adiante o álbum fala sobre o distrito de Cerro Azul, Vila Branca:

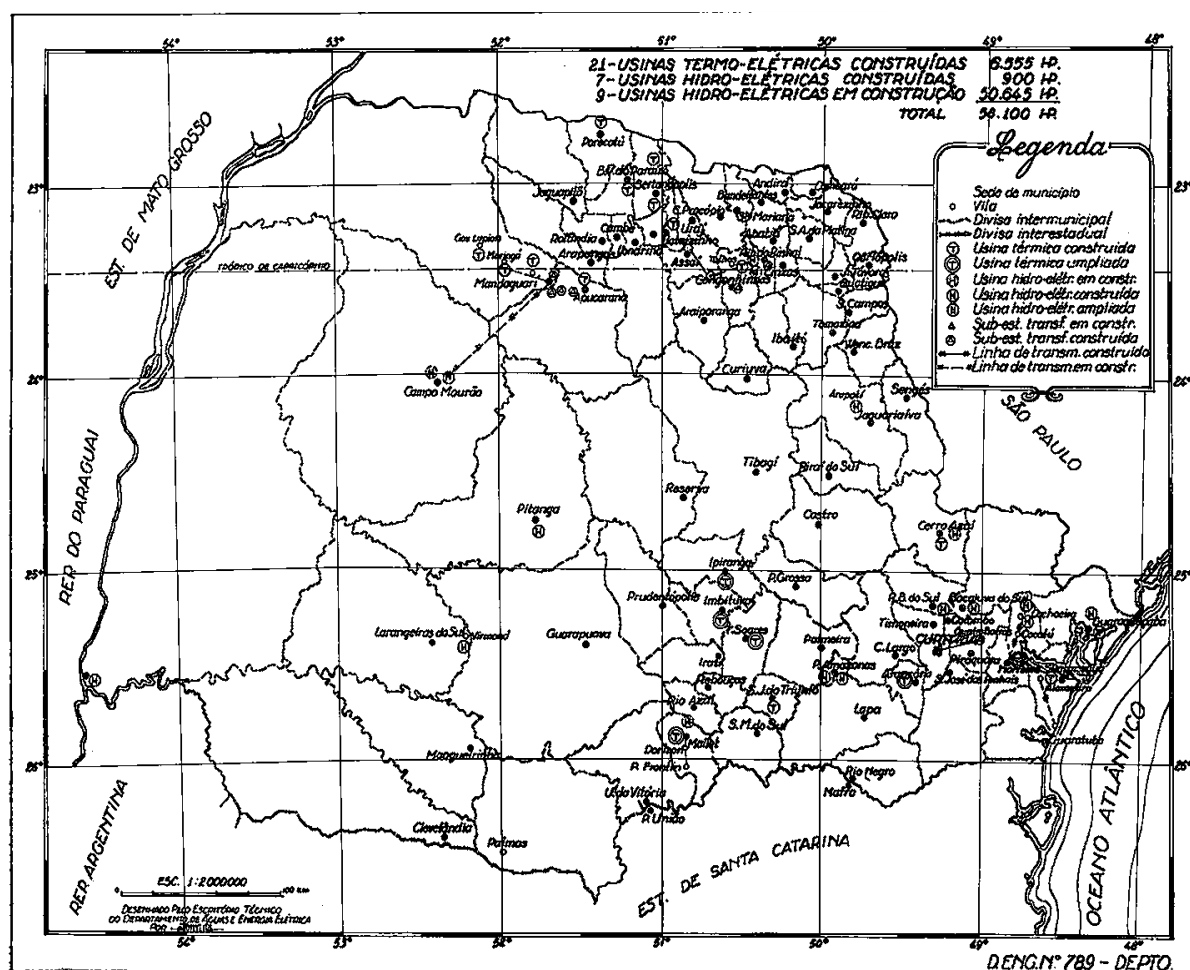
Esta localidade está destinada a ser, dentro de muito pouco tempo um centro comercial ativo, a se julgar pela extraordinária uberdade do seu solo e inquebrantável esforço da população.

Vila Branca assenta um belíssimo planalto a 800 metros sobre o nível do mar, desfrutando por isso um clima salubérrimo. Encravada nos terrenos de Arroio Claro (propriedade do Dr. Marins Alves de Camargo) divide-se numa face com a fazenda “Mundo Novo” e noutra com a fazenda “Figueira”. Ervais e pinheirais extensos, madeira de lei em vasta proporção, abrem-se num espetáculo extasiado ao viandante, está ligada aos municípios de Itararé, Serro Azul e Jaguariaíva, com esta por estrada de rodagem magnífica num percurso de 12 léguas. Exporta suínos em grande escala, gado vacum e cereais. [...] (Álbum do Paraná, 1927, grifo próprio)

O RPE-PR, do interventor Manoel Ribas que descreve o estado entre os anos de 1932 e 1939 mostra um mapa para a projeção ferroviária do estado do Paraná (adaptado, porção leste), do qual mostra a conexão entre Antonina e Jaguariaíva, passando por Cerro Azul (Figura 30):

⁵⁶ Os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses contam ainda hoje com dois alambiques.

Figura 32. Mapa das usinas do Paraná (1947-1950).



Fonte: RPE-PR, 1940-1941.

A instalação e funcionamento de ambas as usinas seriam de fundamental importância como fixos geradores de demanda de transporte para a região, frisando cada vez mais a necessidade de uma boa via comunicativa. Como já citado anteriormente, o município de Cerro Azul teve ação minerária, mas as empresas acabaram não durando muito tempo.

Durante o Capítulo II foi possível identificar um pouco da história da Colônia Assunguy (atuais municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses) e entender um pouco como foi se moldando a estrutura social e o desenvolvimento regional.

A vinda dos imigrantes foi um projeto do Estado Brasileiro com objetivo de povoar os espaços vazios do país. A região onde a Colônia Assunguy foi instalada é área limítrofe a sua antiga Província, de São Paulo, sendo (possivelmente) uma área estratégica para a ocupação (Lencioni, 1999). À medida que foram chegando, os estrangeiros encontraram dificuldades em se estabelecer na região, tanto em decorrência dos meios de conexão da colônia quanto pela falta de suporte que foi prometido por parte do estado.

Uma área de mata quase intocável, que até aquele momento era vista e preservada pelos grupos indígenas que ali viviam, não estavam prontas para os projetos de extensão da agricultura ou pecuária. Intensos foram os trabalhos para a manipulação da terra e para conseguir fontes de renda para as famílias que para cá vieram. Em decorrência da falta de oportunidades, emprego e dos auxílios prometidos, muitos acabaram indo embora da colônia e até mesmo do país. Os nacionais também passaram a ocupar o território a partir do momento em que os líderes da província perceberam que a colônia não seria vindoura apenas com os predominantes costumes urbanos dos europeus.

Desde a sua fundação em 1860 até os anos 1950, a colônia se manteve estagnada. Tanto os colonos quanto os líderes da província e governo compreendiam a riqueza da fertilidade das terras da Colônia Assunguy e também sobre a consequência da falta de conexão que assolava a região. O domínio morfoclimático da região característico dos Mares de Morros (Ab'Saber, 2003), com sinuoso relevo e vasta hidrografia, acabava dificultando a produção de grãos em larga escala, sendo essa região caracterizada por pequenas propriedades rurais. Embora a produção não fosse em grande proporção, o pouco precisava ser vendido (ou até mesmo trocado), para que fosse possível adquirir outros alimentos ou bens. A estrada que ligava a Colônia a Capital se manteve precária por longos anos, dificultando o escoamento dos produtos, a produção de uma rede de comércio (Pereira, 2009).

A província entendia que a falta de conexão reprimia o desenvolvimento da região. Propunha abertura de picadas, estradas e produção de projetos para a conexão da Colônia Assunguy e mais tarde, Serro Azul, com Antonina (saída para o mar), a capital, Castro e Jaguariaíva. Apesar dos Relatórios de Presidente de Província e de Estado apontarem para a necessidade dessas conexões, pouco se fez de fato, os investimentos acabaram sendo remanejados para outros lugares, os projetos ficavam inacabados (isso quando começavam), e a colônia, que era pra ser o berço de produção de alimentos da Província do Paraná, com as “terras mais férteis do estado”, se tornou um espaço em critério de abandono ao longo do seu processo histórico. Isso se confirma em dois momentos, primeiro com a implantação do cinturão verde em torno da capital, tornando essa uma área mais funcional (Gomes, 1995) do que a Colônia Assunguy, sendo mais próxima, com relevo menos acidentado e, conseqüentemente, custo reduzido do transporte. Outro ponto é a afirmação colocada no próprio relatório sobre a elevação da colônia à Freguesia para que deixasse de dar gastos. Cheptulin (1982) fala sobre a condição do estado em manter as estruturas que lhe viabilizem retorno monetário, para manter a própria estrutura de classes (Marx, 1883), nesse sentido, dando maior atenção aos espaços da província que eram mais rentáveis. Nesse sentido,

considerando o objeto de estudo dessa pesquisa, os Sistemas de Engenharia (Santos; Silveira, 2001), que podem ser identificados como os meios de comunicação terrestres que estavam sendo projetadas e implantadas, tinham inicialmente um ponto gerador de demanda, o celeiro da província. Os relatórios afirmam que o custo empregado na abertura e conservação das estradas não foi pouco e, ao longo do tempo da colônia, trouxeram baixíssimo retorno. Em primeiro momento, a implantação da estrada era uma meta, depois passou a ser promessas de desenvolvimento da colônia/freguesia/município, que caíram no esquecimento e passaram a viver com o mínimo dos recursos públicos.

O Capítulo III vai detalhar a implantação e/ou manutenção desses sistemas de engenharia entre 1950 e as primeiras décadas do século XXI e fazer um apanhado sobre as principais perspectivas ou alterações que aconteceram na Microrregião de Cerro Azul no período analisado.

CAPÍTULO 3 – SISTEMAS DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO ESPACIAL NO FINAL DO SÉCULO XX / INÍCIO DO SÉCULO XXI

O presente capítulo discute a presença dos sistemas de engenharia na Microrregião de Cerro Azul entre a segunda metade do século XX e o início do século XXI. Assim como em momentos anteriores, o desenvolvimento da ex-colônia Assunguy caminha a passos lentos. Nesse momento, os relatórios de presidente/governador de estado não eram mais produzidos com a mesma periodicidade, sendo encerrados no ano de 1950. É importante dizer que nesse período as fontes tem um número reduzido de informações, e os jornais constituem uma série de informações repetidas, das quais foram destacadas as que foram consideradas mais importantes. Desse modo, as buscas relacionadas a segunda metade do Século XX são variadas, sendo contempladas pelos conteúdos de matérias de jornais, que foram encontrados na Hemeroteca⁵⁷, alguns materiais históricos presentes e encontrados na Casa da Cultura de Cerro Azul e relatórios de instituições e órgãos de pesquisa, sendo elas, primárias e secundárias.

Os meios informativos (tantos os relatórios, quanto as fontes jornalísticas) enquanto fontes primárias, oferecem a possibilidade de análise crítica por parte do pesquisador, uma vez que esses dados ainda não foram problematizados⁵⁸. A vantagem da utilização dessa fonte é que o pesquisador pode refletir sobre o contexto, situação ou fato de maneira inédita, a partir de suas próprias avaliações. A desvantagem em certa medida é ter um “papel em branco”, de maneira geral não existem lacunas a serem preenchidas, existem dados para serem analisados.

Os dados secundários, no entanto, já foram tabulados, organizados e/ou analisados. Podem ser encontrados em outras pesquisas científicas ou órgãos e institutos de pesquisa, por exemplo. A vantagem dos dados secundários são a sistematização prévia e uma possibilidade de outro ponto de vista. Uma desvantagem é que eles podem não ser tão específicos quanto se necessita.

Por sua vez, o fato de não existir muitos dados, sejam eles de notícias ou dados oficiais, já é um dado. Isso mostra duas coisas principais: em primeiro lugar uma forma diferente de organizar as informações oficiais, bem como o arquivamento. Em segundo lugar é que, embora a imprensa jornalística, a depender da característica do jornal, noticie um determinado escopo de notícias, àquelas que são grande importância geralmente são

⁵⁷ Disponível em: < <https://memoria.bn.gov.br/hdb/periodico.aspx>>. Acesso em: 16 abr. 2023.

⁵⁸ Isso não significa dizer que os dados utilizados nessa pesquisa nunca foram analisados em outros momentos, mas que, aqui e para a finalidade dessa pesquisa, estão sendo utilizados sem uma problematização anterior.

amplamente divulgadas. Mas, nesse caso, ou não há o que noticiar – o que parece inviável – ou não há interesse em divulgar. Nesse caso há duas subquestões, o interesse e influência do Estado em deixar esquecidos alguns temas e locais – em decorrência da influência sobre os meios de comunicação -, e o peso da informação.

Ou seja, a ausência de notícias também é uma notícia, é concordar em não mostrar. Segundo Le Goff, “é um mecanismo para a manipulação da memória coletiva por indivíduos e grupos que pretendem controlar a sociedade. Uma coisa é esquecer, outra produzir esquecimento” (LE GOFF, 2004, p. 76). Não cabe aqui a discussão sobre o quanto esquecer da Microrregião de Cerro Azul foi planejado ou desejado, a questão é que se escolheu o que lembrar, os espaços que eram mais produtivos e rentáveis ao Estado. O que se quer lembrar e o que se quer esquecer são duas faces da mesma moeda (Bentivoglio, 2014).

Concordamos com Bentivoglio (2014) de que existe uma “produção de esquecimento sempre em curso, seja inconscientemente, seja motivada pelo Estado, seja por certas instituições, seja por grupos ou pelas próprias pessoas. No passado e também no presente. Esse é um aspecto importante desta questão.” (Bentivoglio, 2014, p. 386). Escolher uma coisa automaticamente negligencia outra, mesmo que isso nem sempre seja de maneira consciente ou racional.

Nesse mesmo sentido, dar privilégio de manutenção de infraestruturas em determinados espaços, privilegia-os em detrimento de outras. À medida que foram sendo implantados os Sistemas de Engenharia na Colônia Assunguy e em Cerro Azul, embora não tenha trazido grandes retornos econômicos para a província e para o estado, a estrutura de organização da região se alterou. A vida comunicativa dos moradores teve melhora e mesmo que a forma de acesso ainda não fosse ideal, houve manutenção.

Mesmo que a maior parte da discussão se detenha na estrada que ligava a Colônia Assunguy à Capital, atualmente Cerro Azul a Curitiba, não podemos esquecer de considerar que os lotes de terras foram sendo vendidos cada vez mais longe da sede da colônia e os espaços destinados a produção de alimentos precisavam ser maiores, portanto, as estradas rurais também tem um papel fundamental no desenvolvimento da região. Não se tratando somente de conexão com o centro comercial do Estado, mas também o centro comercial da colônia, onde os moradores podiam comercializar entre si⁵⁹, alterando a dinâmica local.

⁵⁹ Durante o processo de catalogação dos bens potenciais ao tombamento na cidade de Cerro Azul, foram encontradas construções que serviam de armazéns de grãos e vendas locais (Resolução UEPG CA nº 2022.279).

A seção 3.1. vai mostrar os acontecimentos e fixações que ocorreram nesse período, apresentando inclusive novas possibilidades produtivas e fluxos geradores de demanda. Cabe lembrar que uma das fontes é de um pesquisador e memorialista local, apaixonado pela sua cidade e pela história da colônia⁶⁰.

3.1 A IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS DE ENGENHARIA NO FINAL DO SÉCULO XX E INÍCIO DO SÉCULO XXI

Para seguir a linha de organização cronológica das propostas, projetos ou realizações sobre os Sistemas de Engenharia na Microrregião de Cerro Azul, é necessário utilizar um compilado de fontes, uma vez que nem todos os anos possuem informações.

O Álbum do Paraná é uma espécie de livro ou revista que fala da condição dos municípios e colônias do Estado do Paraná ao longo dos anos. O Álbum de 1957 sobre o município de Cerro Azul, mostra as condições de vida do município naquele momento. Nessa edição, o álbum transcreve um relatório publicado pela Revista Brasileira de Geografia nº 3, Julho - Setembro de 1957, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, sobre a Expedição Científica à Serra de Paranapiacaba e ao Alto Ribeira.

EXPEDIÇÃO CIENTÍFICA À SERRA DE PARANAPIACABA E AO ALTO RIBEIRA.

Cel. João de Mello Moraes.

INTRODUÇÃO

O presente capítulo destina-se a ministrar ao leitor, um conceito do valor econômico do Alto Ribeira, face a sua produção mineral, vegetal e animal.

As lacunas existentes nesta exposição, decorrem da absoluta falta de dados nas fontes perquiridas ou de não terem sido obtidas informações precisas nos locais visitados. Como exemplos citamos a produção de barita e suas reservas, as quais, todavia consideramos enormes, bem como as reservas de galena argentífera.

Não figuram na produção mineral o talco e a esteatita, por se encontrarem fora do Alto Ribeira, mas que já foram considerados.

Desejamos chamar a atenção do leitor para a preponderância do valor da produção extrativa mineral, salientando que tal atividade econômica, ainda está em seus primórdios e considerando que a região em apreço, encerra peculiarmente nesse setor, grandes possibilidades de expansão, pedimos aos poderes públicos responsáveis que solucionem sem tardança, o máximo problema regional: melhoria das estradas existentes e abertura de novas vias de circulação.

Realmente, além de fomentar a mineração, que se pode constituir num dos sólidos esteios econômicos do Paraná, a realização de tal política administrativa, promoveria em grande parte a justa satisfação dos anseios da população do Alto Ribeira, pois só no ano de 1955, abandonaram a região, cerca de 500 famílias de agricultores, devido o desestímulo de toda ordem, que acarreta a falta de estradas e notadamente a ausência de conserva ou melhoria existentes.

⁶⁰ Isso altera a dinâmica de como a história é escrita.

A tendência para emigrar do Alto Ribeira principalmente do município de Cerro Azul, ainda persiste, como observamos, nas zonas do vale dos ribeirões Sete Quedas e Varzeão.

A maior parte do êxodo rural verifica-se numa zona outrora próspera: Cerro Azul-Itupava, motivada pela falta de conservação da estrada Rio Branco do Sul-Cerro Azul, aberta no tempo de II império estão bem cuidadas.

Parece que os estadistas da monarquia fizeram um todo trinômio: colonização – produção – escoamento.

Era uma estrada para carroças, tropeiros e diligências, não há dúvida, quando hoje se requerem estradas, para caminhões.

Mas a verdade é que os colonos de então, se ligavam de fato aos mercados consumidores e supridores, quando atualmente, apesar da rapidez do transporte motorizado, nem de carroça podem viajar.

Como contribuição à solução do magno problema que dificulta a produção o povoamento, a instrução pública (é o grande índice de analfabetos), enfim, o desenvolvimento do Alto Ribeira, e, por outro lado, não olvidando os altos números e insistentes pedidos, de nossos patricios que mourejam nessa rude região, os quais sempre vinham a nós, apelando para providências sugerimos às autoridades competentes que concretizem as seguintes ligações?

1 – Restauração da velha estrada, Cerro Azul-Rio Branco do Sul (também oferece a vantagem de reduzir vinte quilômetros a distância de Cerro Azul a Curitiba).

2 – Reinício da construção da estrada Jaguariaíva-Antonina, com ligação para a vila de Varzeão.

3 – Transformação em estradas, ao menos carroçáveis, dos caminhos:

Cerro Azul - São Sebastião – Socavão - Estrada do Cerne (km 112).

Cerro Azul - Rio do Tigre - Sete Quedas – Barra do Itapirapuã.

Cerro Azul - Mato Preto-Barra do Ribeirão do Rocha.

Varzeão - Rio Figueira - Rio Sete Quedas-Rio Turvo.

Rio Branco do Sul - Curitiba (trecho já construído pela Companhia de Cimento Portland “Rio Branco”) vila do Açungui.

Vila do Açungui - Paina (a 40 quilômetros com fábrica de celulose de Luís Eguário) – km 112, estrada do Cerne (mais 50 quilômetros).

Rio Branco do Sul - Campo Chato - Pulador (km 66 da estrada Curitiba-Ribeira).

Se quisermos atentar para uma política ferroviária que beneficie o Alto Ribeira, teremos que reexaminar os estudos já realizados da ligação Castro – Açungui - Rio Branco do Sul, bem como deveremos reconsiderar os planos traçados por CALÓGERAS, quanto à região da bacia do Ribeira, porém, em parte, vazando-os em novos moldes, considerando a estrada Itanguá - Engenheiro Bley e livrandos de linhas do tipo Itararé - Jaguariaíva; “afronta ao bom senso e à economia ferroviária” (CALÓGERAS – *Problemas do Governo*). (Álbum do Paraná, 1957, p. 21, grifo próprio).

O artigo fala sobre as condições encontradas no Alto Ribeira, considerando a possibilidade de crescimento por meio da extração mineral e a melhora da condição local a partir da melhoria das estradas, evitando inclusive, a saída de moradores da região. Além disso, supõe a possibilidade de se criar um estreito comercial na região por meio do aproveitamento do minério. Essa é uma rota capaz de encurtar caminhos considerando o ponto de partida ou chegada, a capital do Paraná. Com a modernização dos meios de transporte, as estradas existentes já não davam conta de suportar o transporte de caminhões por exemplo, precisando de novas manutenções principalmente para o escoamento da laranja.

Ainda no álbum do Paraná de 1957 fala-se sobre a “Cooperativa Agrícola Mista de Cerro Azul”, que é voltada exclusivamente para a industrialização da Laranja e com perspectiva para a mineração, que como é citada, é uma área com bastante potencial. Segundo o documento, em 1952 a produção vendida acabou alcançando grandes valores, mas todo o saldo arrecadado foi empregado na aquisição de máquinas. Em 1953, Adir Basseti, na época presidente da cooperativa, proporcionou a ampliação da indústria, principalmente para a produção de doce de goiaba. Nesse ano, a cooperativa promovia a venda de laranja, fabricação de doce de laranja, obtenção de suco e óleo de laranja. Ainda é dito que desde 1952 a indústria passou a gozar do benefício da isenção de imposto, da qual garante maior saldo a cooperativa, que nesse momento é base de toda a vida econômica do município. Segundo a descrição, a produção média nesse período era de 500 kg de doce de laranja, 700 litros de suco, 5 litros de óleo e 5 caixas de laranja. A dificuldade continuava sendo o escoamento dessa produção, devido a falta de estradas de qualidade.

Nesse momento a região havia encontrado uma cultura que pudesse ser produtiva, como ponto gerador de demanda (Santos; Silveira, 2001). Mas a conexão não foi ampliada mesmo assim. A organização de novas possibilidades produtivas no espaço proporcional o desenvolvimento de culturas e ampliam as possibilidades econômicas do município, além de melhorar as oportunidades de emprego e renda da população. Nesse sentido, houve um processo de mudança no espaço, de uma condição mais simples para outra mais complexa (Cheptulin, 1982), mesmo que de modo geral continue homogênea (Gomes, 1995).

O Álbum do Paraná ainda fala sobre a indústria madeireira e ervateira, indicando que a extração de madeira não deve ser de muita importância, pois impacta nas modificações da paisagem regional, embora já tenha sido dito que é um berço de madeiras de lei. Além disso, considera o relevo da região e afirma que a devastação das matas também impacta nos problemas de conservação do solo. Diz-se que é forçoso ressaltar que essa atividade é a maior responsável pela destruição das matas de todo o estado. Por sua vez, quanto ao ramo ervateiro, fala-se que se encontram na “bacia do alto Capivari, no município de Bocaiuva do sul ao sul das serras de Santana e na zona do Varzeão, no município de Cerro Azul, que produzem “erva” para chimarrão [...]”. (Álbum do Paraná, 1957, p. 27).

Essas colocações mostram que enquanto o estado do Paraná produziu ciclos econômicos ao longo da sua história – considerando a mão de obra escrava, a mineração (final do século XVI e início do século XX), o tropeirismo (século XVIII), a erva mate (século XIX), madeira (XIX e XX), o café (a partir da crise de erva-mate) e a partir dos anos 1950 a soja, policulturas e a pecuária (Fajardo, 2006) – o município de Cerro Azul nunca conseguiu

acompanhar a onda que percorria o estado. Encontra-se notícias sobre a presença de mão de obra escrava (por um curto período), a retirada de madeira e produção de erva e outras culturas, mas que nunca conseguiram de fato acompanhar os ciclos. A maioria das culturas passava a ser cultivada ou praticada na região com bastante atraso. Os relatórios de Presidente de Província e de Estado indicavam a produção e escoamento de algumas culturas na Colônia Assunguy e em Cerro Azul, não eram grandes números, mas eram dignos de ser considerados nos relatos oficiais. Isso indica que a população produzia excedentes e não plantava apenas para viver.⁶¹

Um livro de revisão de história local produzido pelo pesquisador local Alcides P. Silva⁶², fala sobre a policultura “nas terras montanhosas”: cana de açúcar, laranjas, aipins, olaria, abelhas, peixes em cardume, caça em abundância, madeira de lei, aves silvestres, além do destaque para a produção de porcos. Além disso, o livro descreve que segundo relatos de Lauro de Moura e Costa⁶³, existiu em Cerro Azul uma fábrica de vasilhames de lata. Ainda segundo o livro de Alcides:

Um documentário local de 1961, noticiou: “O município possui poucas indústrias, que são duas serrarias, uma olaria, fábrica de aguardente 6, de rapadura 82; extração de mármore bruta 2; marcenaria 1; fábrica de banha 4. – Contabilizando: Valor de exportação no ano de 1957 CR\$ 36.000.000,00, valor de importação em CR\$8.000.000,00. Número de laranjas: pés 1.200.00; suínos exportados, no ano de 1957 7.000; aves exportadas: galinhas, perus, etc. ... 9.000; caprinos 4.000.” (Acordem Cerroazulenses, Acordem! s/d. p. 15, grifo próprio)

Tanto as colocações feitas pelo Álbum do Paraná quanto as feitas pelo Sr. Silva, colocam Cerro Azul como um local rico em produção e com possibilidade de crescimento. Atualmente estão ativas uma área de extração de mármore e dois alambiques. Aos olhos dos moradores locais a região pode ser vista como uma região funcional (Gomes, 1995; Santos, 1996), que pode se enquadrar na dinâmica econômica do estado, uma vez que possuem características específicas de definição e coerência funcional (Santos, 1996) e que dificilmente pode ser colocada sobre outro espaço, principalmente a capacidade produtiva. Um dos grandes problemas, ao longo de toda a história dos atuais municípios é que, na lógica capitalista, sempre foram vistos como parte de um todo que deveria se encaixar. A verdade é que, vivendo a região (Gomes, 1995), ela possui características e particularidades que necessitam de um planejamento específico para o seu desenvolvimento. Além, é claro, ser necessário conectá-la com os outros espaços.

⁶¹ Esses dados foram vistos mas não foram analisados pelo fato de que não eram tema central da pesquisa.

⁶² O material foi emprestado pelo autor para que pudesse ser base componente para essa pesquisa.

⁶³ Morador do município de Cerro Azul.

O Jornal “A Divulgação”, edição 11 de 1954, fala que a estrada de ferro que foi construída para o norte do Paraná, na verdade era pra ter ligado Curitiba a Cerro Azul (o edital citado anteriormente que não teve concorrentes), mas esclarece motivos de forma direta. A sequência da afirmação, no entanto, diz que havia uma conexão direta das cidades do norte com alguns municípios do estado de São Paulo.

O jornal “Última Hora” traz a notícia da ameaça a safra de laranjas pela falta de estradas. Nesse momento, a laranja passou a ter destaque na região, ganhando vários prêmios de produção, sendo destaque em todo o estado. A notícia do jornal fala que os preços das laranjas em Cerro Azul estavam muitos baixos, enquanto que possuíam preços muito maiores na capital. Argumentava que devido a falta de transporte, a produção que possivelmente poderia abastecer o estado do Paraná, se encontra em risco. Isso se devia as péssimas condições da estrada, que precisavam ser melhoradas para escoar o que era produzido, conforme mostra a Figura 33 (1959).

Figura 33. Notícia do Jornal Última Hora.

Falta de Escoamento Ameaça a Maior Saíra de Laranjas Dos Ultimos Anos

A maior safra de laranjas obtida no Paraná, nestes últimos anos, está ameaçada de se perder, em grande parte, devido à insuficiência de transporte para lhe dar escoamento. Trata-se da safra dos laranjais de **Cerro Azul**, na região nordeste do Paraná, que este ano ultrapassou todas as expectativas dos plantadores locais, criando-lhe um problema até então praticamente inexistente: • da colocação vantajosa de seu produto.

Cento de Laranjas a 25,00

A fim de reduzirem os prejuízos que parecem inevitáveis, os proprietários dos laranjais estão vendendo as frutas a

Em Curitiba: Preços Altos

Enquanto em **Cerro Azul** as laranjas são vendidas a qualquer preço, em Curitiba uma dúzia de laranjas-lima custa de 10,00 a 20,00 e uma dúzia de laranjas-baía de 40,00 a 50,00. Os limões, de vários tipos que na Capital também são vendidos a varejo por preços elevados, tiveram magnífica safra em **Cerro Azul** e são objeto do mesmo problema de escoamento que poderá condená-los a apodrecer.

Rodevia Quase Intransitável

A estrada Curitiba-Capela da Ribeira, que liga a região citricultora de **Cerro Azul** a Curitiba, oferece péssimas condições de tráfego aos veículos de transporte que, vindos da Capital, de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande e também de vários pontos do interior do Paraná, estão dando àquela precária rodovia um movimento inusitado. Numa estrada em boas condições, o percurso entre Curitiba e **Cerro Azul** seria feito na terça parte do tempo que é gasto atualmente pelos caminhões de transporte.

Festa da Laranja: Dia 28

No próximo dia 28 será realizada, em **Cerro Azul**, a festa anual da laranja. Os plantadores e a Prefeitura local, que organizaram a comemoração, convidarão autoridades estaduais a participarem. É possível que assim, debruçando finalmente o problema, sejam tomadas providências oficiais para amparar a cultura de frutas cítricas, ameaçada agora de destruição pelo seu próprio desenvolvimento.

Cr\$ 25,00 o cento (tipo lima) e a Cr\$ 90,00 e Cr\$ 100,00 o tipo Bahia. Isso nas vendas a varejo, pois a maioria dos agricultores tem aceito quaisquer ofertas no atacado, pois estão ameaçados de verem suas laranjas apodrecer, sem que consigam vendê-las.

Um dos plantadores, que veio a Curitiba tentar obter solução para o seu problema, afirmou à reportagem de **ÚLTIMA HORA** que a produção de frutas cítricas em **Cerro Azul** é mais do que suficiente para, além de abastecer todo o Paraná, forçar uma baixa de preços, desde que pudesse ser totalmente escoada e distribuída.



Fonte: Última Hora, 1959, ed. 2208.

Nessa condição, a falta de sistemas de engenharia que seriam capazes de proporcionar um fácil escoamento da produção de laranjas no município de Cerro Azul, além de não desenvolver os laços comerciais dos produtores e aumentado a visibilidade do município perante o estado, ainda gerou desperdícios da produção. A queda dos preços do produto devido à grande oferta, prejudica a captação de recursos dos produtores locais.

A Figura 34 (1963) fala da IV exposição de laranjas do Município de Cerro Azul. Sairia um ônibus de Curitiba pela manhã levando pessoas para contemplar a exposição. Essa movimentação oferece novos olhos a região, trazendo pessoas de outros locais para contemplar a feira. Nesse momento, sendo capaz de alterar pequenos fluxos de pessoas.

Figura 34. Anúncio de exposição de Laranjas em Serro Azul.



Exposição de Laranjas Domingo em Cerro Azul

Amanhã será inaugurada a exposição de laranjas de Cerro Azul, onde os principais produtores da região têm oportunidade de demonstrar a apurada técnica introduzida no cultivo de frutas destinadas à abastecer o Estado e à exportação.

Esta é a IV promoção desta natureza, que conta com organização da Associação Rural de **Serro Azul** e incentivo da Secretaria da Agricultura.

Como acontece nos anos anteriores, domingo, haverá condução especial de Curitiba até Cerro Azul, a fim de conduzir o grande numero de pessoas que pretende assistir à exposição. A comissão organizadora está cuidando inclusive de oferecer ao publico presente uma festa tipica, com aspecto de piquenique, havendo churrasco, bebidas etc., alem das frutas que serão vendidas a granel. Os onibus deverão sair de ma-

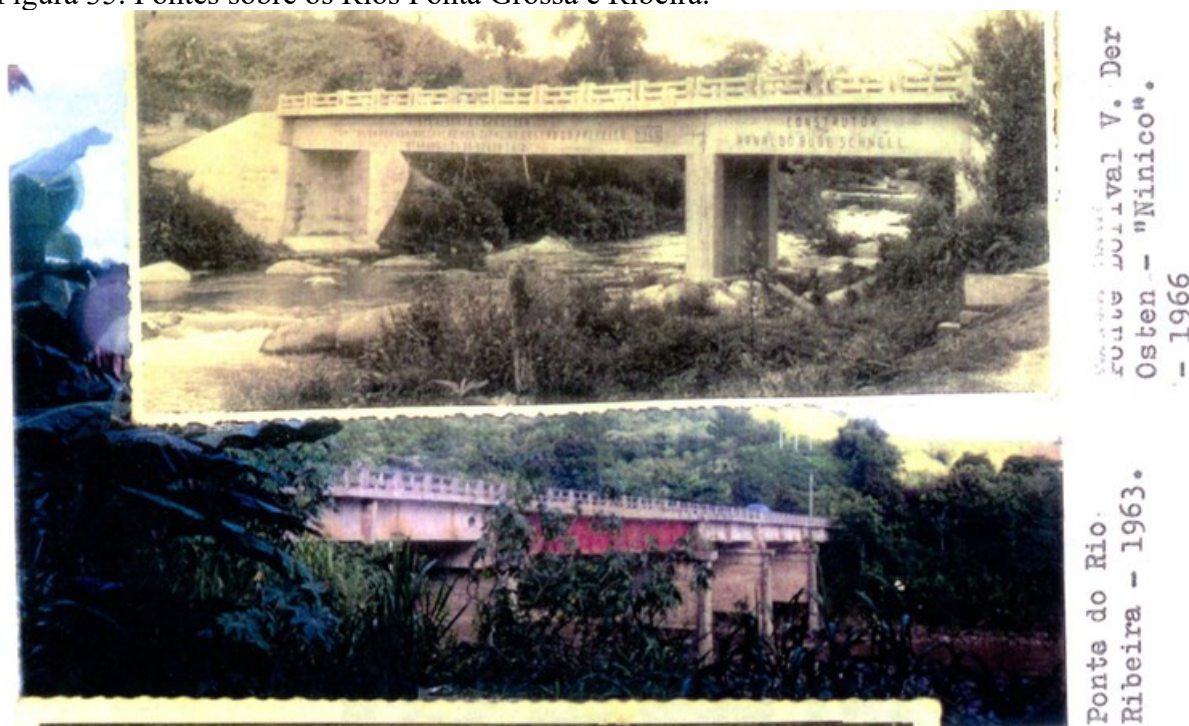
nhã, a partir da Estação Rodoviária, e regressarem à tarde.

Visando a dar maior incentivo para os produtores de laranjas e incrementar o plantio de novas laranjeiras, a Secretaria da Agricultura, através do Gabinete, vai oferecer diversos premios aos primeiros classificados. Estes premios constam essencialmente de implementos agricolas, como instrumentos para podar, adubos etc.,

Fonte: Jornal "Última Hora", 1963, ed. 625.

O ano de 1963 também foi marcado pela inauguração da ponte sobre o Rio Ribeira, conectando os dois lados do território, atualmente com o município de Doutor Ulysses. Três anos depois foi construída a ponte sobre o Rio Ponta Grossa (Figura 35). Antes disso, as travessias poderiam ser realizadas pela balsa, que foi inaugurada em 1874.

Figura 35. Pontes sobre os Rios Ponta Grossa e Ribeira.



Fonte: Acordem Cerroazulenses, Acordem! s/d. p. 100.

A inserção das pontes nos rios Ribeira e Ponta Grossa como sistemas de engenharia (Santos; Silveira, 2001) necessários para a alteração da dinâmica do fluxo de pessoas, principalmente considerando que são os rios com maiores vazões da região e oferecem perigo nas travessias. Diante da construção de pequenos fixos, a comunicação, o transporte e troca de bens e serviços, bem como a condição de vida das pessoas que precisam ir para São Paulo ou Jaguariaíva ou vir para Cerro Azul ou para a capital do Paraná, foram melhoradas.

No livro “Acordem Cerroazulenses, Acordem!” existe uma descrição sobre as gestões de alguns prefeitos ao longo do tempo. Um dos destaques é para Nivaldo Ênio Moura e Costa (gestão 1968 a 1972) que contempla algumas obras: instalação de torres repetidoras de televisão, reabertura da estrada de Cerro Azul ao Ribeirão do Rocha via Mato Preto (que ficou fechada por cerca de 30 anos), e abertura da estrada do Lageado até São Sebastião, a estrada de Vila Branca pelo Turvo e de Caraguatá até Vila Branca.

O próximo mandato (1973 a 1977), foi do senhor Silvio Von Der Osten, que trouxe o posto do Branco do Brasil para o município. Nesse período também diz ter sido feito 800 quilômetros de estrada dentro do município. Houve uma alteração no trajeto da estrada de Cerro Azul até Rio Branco do Sul, mas não há especificações.

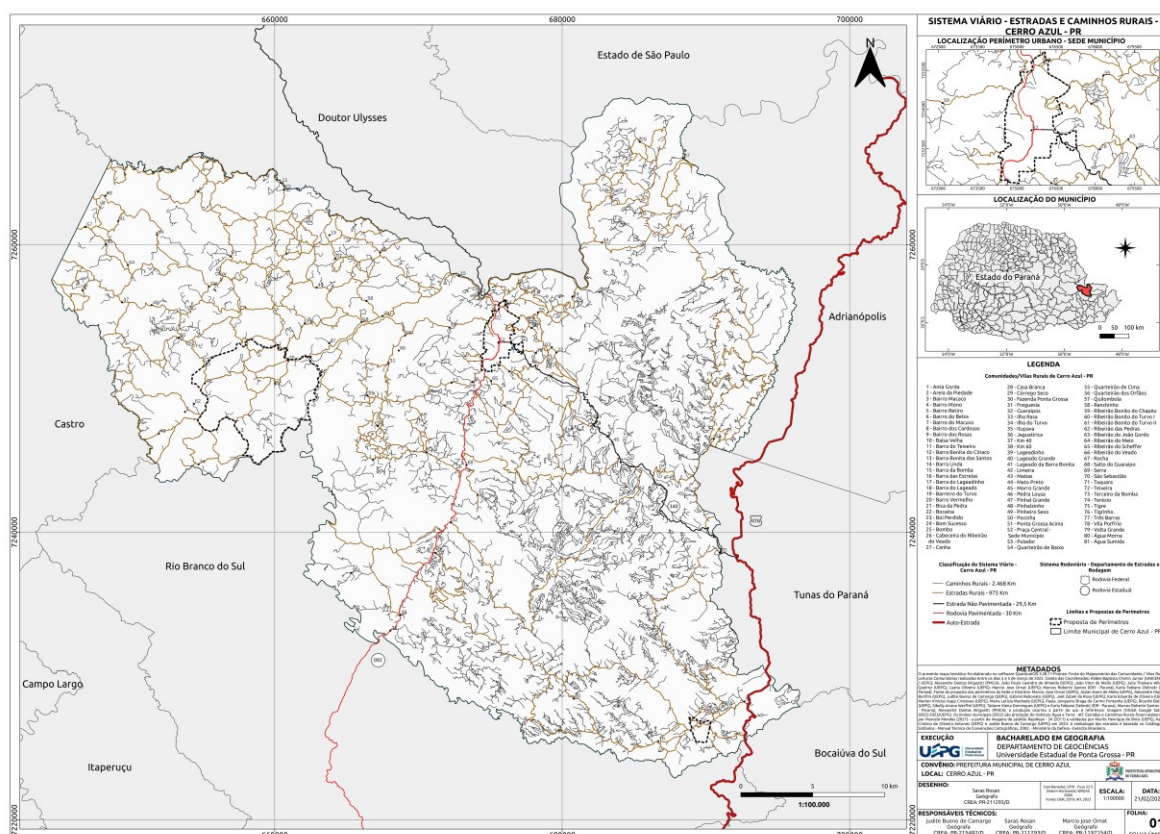
No Jornal Correio de Notícias (1977) por meio do aviso 228/77, tornou-se público o edital de concorrência N. 12/77-CEO para os serviços de Obra de Arte e Revestimento

Primário da Rodovia PR-092, trecho Rio Branco do Sul – Cerro Azul. A nota, no entanto, não tem mais especificações.

A sucessão da prefeitura foi assumida por Altenir Alves David, sendo que durante a sua gestão⁶⁴ foi feita a conexão entre Cerro Azul e Jaguariaíva (já existia a estrada entre Cerro Azul e Jaguariaíva, passando pelo que seria Doutor Ulysses). Além disso, foi construída a estrada entre São Sebastião e Cerro Azul e a abertura da estrada para Adrianópolis (estrada que atualmente é o percurso para Tunas do Paraná, PR-340). Nesse período também foi colocado um posto telefônico na localidade de São Sebastião, extensão de rede de água e energia elétrica para o Quarteirão dos Órfãos e a instalação dos armazéns do CEASA e COPASA.

A Figura 36 mostra os caminhos rurais no município de Cerro Azul:

Figura 36. Estradas Rurais de Cerro Azul.



Fonte: Resolução UEPG CA nº 2022.279.⁶⁵

⁶⁴ A indicação do mandato é de 1976 a 1982, fazendo intersecção entre os outros dois mandatos.

⁶⁵ Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/plano-diretor/cerro-azul/cerro-azul-mapas/>>. Acesso em 14 jan. 2024.

Fala-se ainda (em momento posterior) que houve uma outra associação, a “Associação Cerrana dos Produtores Rurais de Cerro Azul”, sem data de fundação. Fala-se que a sede do CEASA foi adotada como local de uso e instalação – estimando um início entre 1978 e 1981. Nessa associação possuía alguns maquinários, um mini mercado para o comércio e um caminhão. Porém, sem motivos especificados, essa associação acabou logo em seguida. Outra associação sem data especificada de fundação é a “Associação dos Produtores de Leite”. O que se tem descrito no livro é que por falta de higiene a má conservação, os produtos chegavam estragados em seus destinos, o que acabou gerando o fim da cooperativa.

Entre 1982 e 1988, na gestão de Julio Przysiada Neto, foi assinado convênio com a COHAPAR para a construção de casas, sendo que nas localidades rurais foram construídos postos de saúde, foi implantado um sistema de água em Vila Branca e Caraguatá, além da instalação de postos telefônicos em Vila Branca, Lageado Grande, São Francisco - Rocha, Caraguatá e Barra do Teixeira. Ainda, foram construídas 33 escolas e sete pontes. Esse prefeito também trouxe para o município a Mineradora Dupont - Del Rey.

Adjhayr Bestel foi o sucessor, reconhecido pelas benfeitorias físicas de patrimônio material, como escolas, pontes, estradas e inúmeros bueiros. Também foi ampliada a rede de água no São Sebastião e no Mato Preto.

Com fundação datada de janeiro de 1991, surge a “Associação dos criadores de bicho da seda do Vale do Ribeira”. A notícia do Jornal “Correio de Notícias: A serviço do Paraná” mostra que:

Figura 37. Notícia sobre a produção de Seda no Vale do Ribeira.

Vale do Ribeira produz o melhor fio de seda do BR

A sericicultura exige organização. E isso será debatido em Cerro Azul no dia 24

O fio de seda, proveniente da região do Vale da Ribeira (Sul do Estado), segundo o coordenador regional de sericicultura da Emater - Paraná, Milton Satoshi Matsushita, foi qualificado como o melhor produzido em todo o País recebido pela indústria Kanebo Silk do Brasil. Com o objetivo de conscientizar o sericultor das necessidades de organização e de melhorias no sistema tecnológico e na qualidade de produção, visando conquistar melhores preços para o casulo, a Seab através da Emater - Paraná e Prefeitura Municipal de Cerro Azul promove no dia 24 próximo, o 2º Encontro Regional de Sericultores do Vale da Ribeira.

O evento será realizado no município de Cerro Azul e a expectativa dos organizadores é de que haja a participação de cerca de 400 produtores. No encontro serão realizadas palestras sobre



*** O bicho da seda.**

A situação internacional, nacional, do Estado e do Vale da Ribeira da sericicultura ministrada por um representante da Kanebo, que falará também sobre as questões de preço, forma de pagamento e recebimento de casulos e entrega de lagartas. Ainda serão abordados os assuntos de calagem, adubação, desinfecção do barracão e equipamentos por técnicos dos escritórios da Emater-Paraná de Rio Branco do Sul e Cerro Azul e organização do produtor por Ademir Antonio Rosa.

No encerramento será feita a premiação para os cinco melhores produtores da região que engloba os municípios de Cerro Azul, Adrianópolis, Rio Branco do Sul e Castro.

A sericicultura foi implantada nesta região em 1986 pela Emater-Paraná e atualmente é desenvolvida através de um trabalho integrado entre a Seab, Iapar, Copasa, Cafe do Paraná, Badep, IBA, prefeituras municipais e a Emater. Este programa, de acordo com Milton Matsushita além de ter se viabilizado em uma boa fonte de renda para os produtores, evitou o êxodo rural e está propiciando uma melhoria na qualidade de vida das famílias rurais. "Para se ter uma idéia, com apenas uma criada do bicho-da-seda, os produtores obtêm a mesma receita que anteriormente conseguiam com o cultivo de milho e feijão durante um ano inteiro, sendo que os sericultores têm, na região, sete criados do bicho-da-seda por ano", afirma o agrônomo da Emater-Paraná. A região do Vale do Ribeira possui 230 produtores do bicho-da-seda, sendo que 120 destes estão em fase de implantação da cultura.

Fonte: Correio de Notícias: A serviço do Paraná, 1990, ed. 79.

O jornal apresenta um bom desempenho da cultura na região, embora não se fale muito sobre essa produção atualmente. Na opinião de Alcides (autor do livro *Acordem Cerroazulenses, Acordem!*), esses bichos vieram parar em Cerro Azul por pura estratégia política e não vingaram, sendo os barracões abandonados em pouco tempo. Aqui é importante ponderar que Alcides é morador da região e possui determinado sentimento pelo seu local de moradia, logo, esse posicionamento pode ser baseado no sentimento de rejeição que era sentido por parte dos munícipes. Segundo a opinião de Alcides, nesse momento eles (os ceroazulenses) estavam sendo usados.

Quase chegando ao século XXI e as condições de movimentações de fluxo de pessoas, bens e serviços na região foram pouco melhoradas. Conforme já foi apontado, as modificações feitas afetaram diretamente a condição de vida daqueles que moraram na região, possibilitando algumas passagens e transportes que antes não poderiam ser feitas. Por sua vez a estrutura governamental vem mantendo o seu posicionamento desde a monarquia, deixando

de lado alguns espaços, escolhendo uns em detrimento de outros. Cheptulin (1982) mostra que o desenvolvimento enquanto receptor de influência de uma ação hierárquica do Estado, se estrutura de modo a manter a divisão de classes e os interesses das elites, considerando o investimento em locais onde a supremacia econômica e o retorno financeiros são maiores.

Até aqui já são mais de 100 anos de história, desde a implantação da colônia. A região permanece homogênea (Gomes, 1995). Apesar de existirem algumas empresas que alteraram a organização do espaço, o emprego, a renda e a arrecadação do município, elas não foram muito duradouras ou, não trouxeram grande impacto. Nesse sentido cabe pensar que, ao longo de todos os ciclos econômicos que o Paraná participou, de diferentes modos nas variadas regiões do estado (em decorrência do clima, relevo, etc.), a microrregião de Cerro Azul não participou de nenhum deles. De acordo com os relatórios, jornais e as pesquisas realizadas pelo Sr. Alcides, é possível notar que a vontade era desenvolvimento, mas não tinha força pra isso. A região não se destacava de modo que enchesse os olhos das grandes empresas, empresários ou dos governantes, ela continuava sendo mais uma parte do todo (Lencioni, 1999).

O jornal Correio de Notícias: A serviço do Paraná, na edição 179 do mesmo ano, publica uma notícia sobre o aniversário de 100 anos da Comarca de Cerro Azul. A notícia fala sobre nesse momento Cerro Azul ser a única cidade do estado sem conexão asfáltica. Esse era o destaque da região, ser esquecida. Nesse sentido, a condição do município é de abandono em relação as demais cidades do estado. A falta de conexão até o momento, certamente tiveram influência nas culturais que iniciaram no município e não vingaram.

A segunda gestão de Adjhayr Bestel⁶⁶ foi de 1997 a 2000, nesse período ampliou a iluminação pública da cidade de Cerro Azul e refez trechos de estradas do meio rural. Com a desativação da mineradora Dupont – Del Rey⁶⁷, todo seu território ficou de posse da prefeitura. A ideia era o aproveitamento do espaço para fazer um horto florestal e uma área de lazer para o município (mas não aconteceu). Também foi feita a construção do terminal rodoviário. Atualmente a Mineradora Nossa do Carmo extrai fluorita desta mesma comunidade.⁶⁸

Merece destaque a seção “Dos Governos Democráticos” descrita no livro Acordem Cerroazulenses, Acordem!. Para o Sr. Alcides P. Silva:

⁶⁶ O período de 1989 a 1996 não é descrito no livro.

⁶⁷ Localizada na atual comunidade do Mato Preto.

⁶⁸ Sua fundação ocorreu em 2002.

Temos sido presas fáceis dos governos. Comparecem em Cerro Azul, tomam nossa água e se servem de boa comida, dos assados, levam nossos aplausos e votos, a troco de promessas não cumpridas.

Desde a muitas campanhas tem sido este o itinerário dos políticos: encenam com placas de início de obras, contratos, maquinários, põe gente no trecho e de uma hora pra outra desaparecem. “Cadê estrada” “Cadê melhoramentos e o asfalto” No ar ficam as promessas.

O DER nega-se de pelo menos dar contínua conservação com saibro, encontradiço e de fácil alcance nas encostas desses trechos. A Ponte Histórica sobre o Rio Piedade sem qualquer tratamento digno.

As cidades do alto e baixo Ribeira, o triângulo: Cerro Azul, Adrianópolis e Tunas; ao viajar em suas estradas causa a impressão de viajar 100 anos no tempo – atraso pelo desgoverno. Poucas são as pessoas corajosas a submeter seus carros modernos nessas estradas abandonadas, pedregosas, esburacadas, poeirentas. Quem vê o lado de São Paulo a divisa há de se notar o zelo. Do lado do governo do Paraná o total desmazelo a servir-lhe de carapuça.

A falta de malha viária asfáltica nessas regiões constitui sério problema. As saídas e entradas para Castro e demais municípios vizinhos, a ligação de Curitiba a Jaguariaíva via Cerro Azul, muito reduziram em kms e o custo aos usuários.

Com justa razão, reclama o povo dessas malhas viárias necessárias a impulsionar o progresso dessas e destas regiões a exigir do governo – uma política corajosa. (Acordem Cerroazulenses! s/d. p. 97, grifo próprio).

A colocação feita de que, ao viajar pelas estradas da região se parece viajar no tempo é um tanto audaciosa, mas é possível compreender o descontentamento dos moradores da região. Porém, percorrer esses caminhos realmente trazem outras perspectivas. O caminho da PR-092, que liga Curitiba – Cerro Azul – Doutor Ulysses – Jaguariaíva é de diferentes percepções ao longo do caminho (trabalhos de campo). Saindo da Capital Paranaense, uma das mais ricas do país e abraçada pela tecnologia, passando por Rio Branco do Sul, onde a impressão que se tem com o grande movimento de veículos e todas as beiras de estradas brancas do pó de calcário é que a cidade foi industrializada, custe o que custar. Saindo sentido Cerro Azul, após subir um morro depois da rotatória com a placa das 394 curvas, tem-se a impressão que se está em outro lugar. Sem construções, sem bancas, vendas, comércios ou casas, apenas curvas, matas, montanhas, desfiladeiros, lindas paisagens e rios. Ao chegar na sede do município de Cerro Azul é possível observar imóveis históricos, alguns bem conservados e outros nem tanto, mas que demonstram que as pessoas realmente se empenharam em manter a sua cultura e as suas raízes vivas, mesmo que em um ambiente isolado. A sensação é de aconchego, de casa de vó. Partindo de Cerro Azul para Doutor Ulysses há um misto de sentimentos, baseados em “Que linda paisagem” *versus* “Quantos buracos!”. De fato, o caminho é deslumbrante, apesar de que a conservação da estrada estar em péssimas condições. É de se pensar que em caso de muita urgência, em vias terrestres, não tem muito o que fazer.

Por outro lado, tanto as rotas pela PR-151 até Jaguariaíva e entroncamento com a PR-092 para Doutor Ulysses quanto a rota da BR-476, pelo entroncamento da PR-340 até

Cerro Azul, se apresentam com estradas de terra, má conservadas e com paisagens que podem ser variadas, ou muito contemplativas dos Mares de Morros ou paredões escuros de plantações de Pinus. Os percursos no geral são tão difíceis que, ao descer do veículo, demora ao corpo entender que acabou a turbulência.

O livro do Sr. Alcides ainda apresenta algumas cópias de jornais a respeito da estrada de conexão com o município de Rio Branco do Sul. As manchetes do Jornal “Tribuna dos Minérios”⁶⁹ de Rio Branco do Sul fala dos protestos e ações realizadas pelos munícipes de Cerro Azul.

A edição nº 1.002 datada de 29 de março de 1999 fala sobre os protestos realizados pela população de Cerro Azul em decorrência da realização da PR-092. A seção intitulada de ‘População de Cerro Azul protesta’ fala sobre as precárias condições da “rodovia” que liga Cerro Azul a Rio Branco do Sul e fizeram uma manifestação em decorrência do “completo abandono” que se encontra a estrada, fechando a mesma por um total de 12h. Diz o jornal que as vésperas da última eleição, o Secretário de Transporte do Estado, o deputado Aníbal Kury e outros representantes do governo afirmaram em praça pública o asfaltamento da estrada, que deveria ocorrer no início de 1998. O jornal fala que foram colocadas placas e enviadas máquinas que logo desapareceram, continuando as inúmeras promessas. Existe a afirmação de que “Cerro Azul hoje é uma cidade isolada, sem progresso em decorrência do prometido asfalto.” (Tribuna dos Minérios, 1999, p. 12).

A edição seguinte do mesmo jornal tem como notícia “CERRO AZUL: Em 139 anos, o primeiro manifesto” fala de uma manifestação pacífica e volumosa, que cobra promessas de campanha do secretário e governadores. A principal justificativa da manifestação e o pedido pela rodovia se dava pela necessidade do transporte de citrus que dependendo da época chegava a 50% da produção. A implementação da rodovia ampliaria a dinamicidade do fluxo na região, diminuindo as perdas e aumentando os lucros. A mesma edição ainda tem outra matéria que fala sobre a confiança depositada ao governador Jaime Lerner por parte do prefeito Adjahyr. Outra matéria da mesma edição ainda fala sobre os agricultores dependerem da estrada e a condição do transporte em sua grande maioria, com animais, tratando sobre o sofrimento da agricultura com as pragas.

A edição seguinte (07/05/1999), nº 1.004, tem como título de notícia “Comissão Pró-Asfalto vai ao DER”. A notícia fala sobre a ida da população ao Departamento de Estradas de

⁶⁹ Esse mesmo título possui algumas razões sociais, estando no momento todas inaptas. Ao que tudo indica, seu ano de abertura tenha sido em 1985 e a última atualização de cadastro em 2021, estando atualmente inapta aos trabalhos. Portanto, não sendo possível o contato direto com o material, na íntegra. Também não foram encontradas cópias desses jornais em repositórios digitais verificados.

Rodagem do estado do Paraná – DER-PR, para tratar sobre a pavimentação da rodovia, sobre as quais se diz que o problema não é falta de dinheiro, mas sim a falta de competência para administrá-lo. A partir dessa conversa, o diretor do DER-PR no dia 1º de junho de 1999, tem um prazo de 24 meses para entregar a estrada.

Porém, um outro jornal, Raio X, com cópia no livro de Silva e data de junho de 1999, trata que pelo menos até o dia 10/06/1999 as máquinas ainda não haviam aparecido. Esse mesmo jornal também denuncia a corrupção dentro da administração do município de Cerro Azul. Essa consideração é importante, indiferente de toda a situação política influente no espaço, pela questão que existe uma sobreposição de poderes dentro do município de Cerro Azul.

Uma matéria de 30 de julho de 1999 do Jornal “O Estado do Paraná” tem como título de notícia “Distribuídas 40 toneladas de poncã” e subtítulo “Produtores cobram promessa de asfalto no trecho entre Rio Branco e Cerro Azul, escrito por Danielle de Sisti:

A distribuição de quarenta toneladas de poncã em frente ao Palácio Iguacu, em Curitiba, foi a forma utilizada por um grupo de produtores de Cerro Azul para lembrara e cobrar do governo estadual o asfaltamento de trecho de 56 quilômetros de terra da PR-092, que liga o município a Rio Branco do Sul, prometido nas eleições de outubro do ano passado. Cansados de promessas, desta vez, os produtores disseram estar dispostos a intensificar a reivindicação e não descartam a hipótese de se juntarem aos sem-terra no acampamento em frente à sede do governo. Segundo os manifestantes, a situação dos agricultores, que representam quase a totalidade da população de vinte mil habitantes do município, está caótica. O motivo é o desinteresse dos compradores que dizem não adquirir o produto dos cerroazulences devido ao difícil acesso ao município. O mercado consumidor está se abastecendo da mercadoria vinda de Londrina e do Sul de Minas, que passou de consumidor para competir dos produtores de Cerro Azul. [...] (O Estado do Paraná, 1999, p. 16, grifo próprio)

Esse protesto dos produtores rurais acabou tendo o apoio do Movimento Sem Terra. Tendo seus produtos apodrecendo em suas propriedades pela falta de escoamento devido as más condições das estradas – fazendo com que os compradores busquem muito mais longe e paguem mais caro por existir uma estrutura viária, os agricultores levaram esse material para apodrecer na frente do Palácio do Governo como forma de protesto. Além disso, segundo uma produtora, a venda dos produtos está tendo que ser em um valor muito baixo no mercado e isso tem alguns motivos: desvantagem de transporte, a globalização que facilita a entrada de produtos na Região Metropolitana de Curitiba e a alta do dólar, que encareceu os produtos agrícolas. Ou seja, essa fala aponta que existe uma interferência externa no espaço mesmo que indiretamente. As instâncias políticas em diferentes escalas acabam definindo algumas variações nas direções econômicas dos municípios, mesmo que seja na consideração de mantê-los isolados. Segundo Claudivino, outro morador de Cerro Azul: “[...] em 1996, uma

caixa de vinte quilos de poncã era vendida a R\$ 4,00 pelo produtor, hoje, o mesmo volume está sendo vendido a R\$ 0,70. ‘Nem o custo de produção, que é de R\$ 0,90, está nem sendo compensado’, lamentou.” (O Estado do Paraná, 1999, p. 16). O jornal ainda acrescenta que Cerro Azul e Doutor Ulysses, possuem juntos uma capacidade anual de dezesseis milhões de caixas de vinte quilos de poncã.

Segundo o jornal e os relatos dos moradores descritos no mesmo, uma usina seria uma alternativa para a região. Cita-se a operação da usina Tijuco Alto, um investimento de aproximadamente 300 milhões por parte da Companhia Brasileira de Alumínio que é uma das empresas do grupo Votorantim. Nesse momento, diz-se que a empresa já adquiriu grande parte de terras e que 800 famílias já foram cadastradas para o reassentamento. Porém, o jornal também fala que o estado de São Paulo embargou a obra, que se encontra na divisa alegando prejuízos ambientais. Além disso, se fala que existia um interesse de construir uma fábrica de suco.

Não foram muitas as informações encontradas sobre a inclusão ou manutenção dos sistemas de engenharia na região nesse período. As passagens mostram que depois de muitos anos de reclamações e promessas, a população passou a reivindicar por conta próprias as melhorias para a região. Os fluxos de ações que se deram internamente contribuíram para que a região pudesse ser vista. Nesse caso, é importante mencionar que a população sempre soube do que precisava e como isso mudaria suas vidas (Martins, 2002).

Embora ao longo dos anos as promessas para projetos, revisões, construções e aprimoramentos tenham sido em grande número, a partir de 1994 a realidade passou realmente a mudar, com um projeto de implantação de uma rodovia em modelo padrão para o trânsito de caminhões.

A Casa da Cultura de Cerro Azul tem disponível o projeto básico de engenharia da PR-092, do trecho que liga Cerro Azul a Rio Branco do Sul, sendo a data do projeto março de 1994, e a obra finalizada apenas em 2005. Ou seja, de 1994 a 2005, apesar da realização de adequações e melhorias, foi apenas 145 anos depois que a rodovia, enquanto sistema de engenharia predominante no Brasil para o transporte e consumo de bens e serviços, de fato aconteceu.

O mapa geral do projeto tem a rodovia entre os km 2 e 11 sendo construída à margem do Rio Ponta Grossa. Esse mapa apresenta as curvas da estrada, em seu contorno dos morros, bem como os arroios e a elevação do percurso. Por sua vez, o projeto de geomecânica contempla os tipos de solo encontrados no percurso da estrada, sendo eles: litossolo

granítico⁷⁰, metassedimentar e argiloso vermelho, siltico argiloso vermelho ou amarelo, arenoso aluvionar e hidromórfico.

Nesse período, a partir das manifestações realizadas em 1999, foi de fato efetivada a construção pavimentada da estrada. O Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná não tem em seu site público a história da rodovia no trecho Curitiba a Cerro Azul e Doutor Ulysses, sendo que todas as considerações são realizadas a partir de Jaguariaíva para o Norte Pioneiro.

Segundo a Agência de Notícias do Estado do Paraná em matéria de junho de 2005, foram entregues 27 quilômetros de pavimentação da rodovia que liga Curitiba a Cerro Azul, e os próximos quilômetros ainda seriam entregues até o final do ano. Durante a inauguração o governador Requião disse que:

Muitos governos anteriores – e por diversas vezes – prometeram asfaltar a rodovia e não cumpriram, apesar de terem anunciado a obra diversas vezes em véspera de campanha eleitoral. Pois hoje ela é uma realidade e não mais promessa, uma tapeação eleitoreira.

[...] Agora, um dos mais belos municípios paranaenses conta com uma rodovia que, além de possibilitar o escoamento da safra e o aumento do faturamento dos produtores, deve rapidamente receber investimentos com a instalações de pousadas e hotéis-fazenda. E vai se transformar num grande atrativo turístico, por causa da sua beleza natural. (Paraná, 2005)

A matéria justifica o baixo Índice de Desenvolvimento Humano do Município ao isolamento por conta da rodovia. Relembrou as perdas de produção geradas em decorrência da falta de estrada e fala que a região receberia mais atenção. Nesse mesmo ano também foi entregue a pavimentação da BR-476 até o município de Adrianópolis, ligação de Curitiba à Adrianópolis.

Os dados mais recentes mostram que em 2012 a Ponte do Rio Ribeira foi reconstruída em decorrência das fortes chuvas que atingiram a região⁷¹. Além disso, mais

⁷⁰ Litossolo granítico: Sua característica principal é a presença de fragmentos de rocha em sua composição, o que confere ao solo uma textura grosseira e baixa fertilidade natural (pouca profundidade, baixa capacidade de retenção de água e de fertilidade natural); Metassedimentar: se origina da transformação de rochas sedimentares, como arenitos, argilitos e calcários, por processos metamórficos (possui textura variável, pode apresentar boa fertilidade e a presença de minerais); Argiloso vermelho: é caracterizado por sua cor avermelhada, devido à presença de óxidos de ferro. Possui alta capacidade de retenção de água e nutrientes, sendo geralmente fértil (possui plasticidade, capacidade de retenção de água e presença de argilominerais); Siltico argiloso vermelho ou amarelo: Este tipo de solo apresenta uma mistura de partículas de silte e argila, com coloração variando entre vermelho e amarelo. A presença de óxidos de ferro confere a cor avermelhada, enquanto a matéria orgânica pode influenciar a tonalidade amarela (textura fina e retém água); Arenoso aluvionar: é formado pela deposição de sedimentos por rios, geralmente em áreas planas ou em leques aluviais. Possui alta permeabilidade e baixa capacidade de retenção de água e nutrientes (alta permeabilidade e baixa fertilidade); e Hidromórfico: caracterizado pela presença de água em excesso por longos períodos, o que influencia sua formação e propriedades. A saturação hídrica pode levar ao desenvolvimento de processos de redução.

⁷¹ Disponível em: <<https://arquivo2011.aen.pr.gov.br/Noticia/Governador-entrega-nova-ponte-sobre-o-Rio-Ribeira>>. Acesso em: 03 jan. 2025.

recentemente, em 2024, foi aprovada a pavimentação de mais 11,95 km de estrada, saindo de Cerro Azul em direção a Doutor Ulysses⁷².

De forma geral, o período compreendido entre 1950 e 2023 teve poucas alterações no espaço. Podemos citar a construção das pontes dos rios Ribeira e Ponta Grossa, a abertura e manutenção das estradas rurais, a conexão de Cerro Azul com Jaguariaíva e Adrianópolis (via Tunas do Paraná), a reconstrução da ponte e a nova pavimentação. Ao longo desse período foi possível perceber que todas as reclamações e números que eram vistos de longe, por muitos e muitos anos, pouco adiantaram a vida dos cerro-azulenses. As manifestações, por sua vez, contribuíram na movimentação da implantação pavimentada da PR-092.

As pequenas alterações alteram os fluxos internos (Santos, 1996), e modificam esses espaços coesos e característicos da região que foi se formando ao longo do tempo em si. A condição de vida e bem-estar das pessoas foi progredindo ao longo do tempo, dentro do seu próprio padrão comparativo, mas são mínimas se aumentarmos a escala de análise (Castro, 1995).

A partir da década de 70, alguns projetos foram implantados no Vale do Ribeira, a fim de contribuir com o desenvolvimento da região. Segundo Fonte (2006), o PRODELAR (1976) não chegou a sair do papel e o Pró-Ribeira (1980), que descobriu que a maior parte da população era carente e deu brecha para que grandes empresas comprassem área para reflorestamento e criação de gado. Com incentivo desse projeto foi construído um armazém de grãos em Cerro Azul. Segundo o autor, poucos foram os resultados observados. Fonte (2006) inclusive destaca que uma das deficiências desses projetos é não dar atenção para as necessárias conexões entre os municípios do Vale do Ribeira e também com a capital.

Também houveram mais três projetos com o apoio do Banco Mundial: Pró-Rural, Paraná Rural e Paraná 12 Meses (Fonte, 2006). O Pró-Rural e o Paraná 12 Meses tinham um objetivo parecido com espaço de tempo de inserção, de reduzir a pobreza no estado, principalmente no meio rural. Segundo Fonte (2006), o Pró-rural foi um Programa de Desenvolvimento Integrado, abrangendo as Secretarias de Agricultura, Saúde e Educação. Com esse programa foi possível reestruturar os municípios com a construção de escolas, postos de saúde e compra de máquinas, além de montar estruturas de pesquisas como o IAPAR e EMATER-PR (Fonte, 2006). O Paraná Rural não tinha como objetivo o Vale do Ribeira, era destinado a outras áreas do estado, que utilizavam da agricultura mecanizada,

⁷² Disponível em: <

pois tratava do problema da erosão dos solos. Esse projeto trabalhava com as áreas das bacias hidrográficas, 12 microbacias do Vale do Ribeira foram contempladas. Para Fonte (2006) o fato mais importante desse projeto foi que ele iniciou a descentralização das decisões sobre uma determinada região. O Programa Paraná 12 Meses substituiu o Programa Paraná Rural e foram implementados Conselhos Rurais Municipais, que serviam para capilarizar as ações. Segundo Fonte (2006) “Esse programa foi melhor dotado financeiramente que todos os anteriores: pretendia atacar a pobreza no meio rural, trabalhar as microbacias que não haviam sido atendidas pelo Paraná Rural e complementar as ações daquele programa.” (Fonte, 2006, p. 137). O autor afirma que houveram problemas na execução dessas atividades, sendo esses grupos suprimidos pelas decisões do governante municipal, afirmando que as decisões que eram pra ser democráticas (e endógenas), passaram a ser a partir da decisão de uma única pessoa. O resultado desse programa foi mínimo, sendo realizado apenas a construção de banheiros nas residências rurais (Fonte, 2006). Segundo Fonte:

Fica muito claro que as causas estruturais que impedem o desenvolvimento econômico e social da região nem sempre são objetos de ações efetivas. As administrações municipais não têm recursos suficientes para as inversões necessárias. A estagnação econômica não permite fazer com que o município tenha arrecadações de impostos crescentes. Esse fato não permite oferecer contrapartidas em outros projetos concertados com o governo estadual, que prefere aplicar recursos onde a visibilidade política é maior e existe contrapartida local. Dessa forma, fica criado um círculo vicioso, no qual a pobreza alimenta mais pobreza.

Os programas implantados nunca sequer arranharam a superfície das causas estruturais, como deficiências em estradas, saúde e educação. Além de dotações de recursos insuficientes, os programas ou os projetos implantados sempre foram concebidos na capital, longe da participação local, comunitária. Sem a atuação da comunidade não existe comprometimento da mesma e os recursos locais podem estar sendo desconsiderados ou desperdiçados. Sem a participação da comunidade não há formação de um tecido social que efetivamente cimente ou alicerce o desenvolvimento de forma duradoura e sustentável. (Fonte, 2006, p. 138).

Além disso, a região também fez parte dos Territórios da Cidadania (2008) do Governo Federal, o Vale do Ribeira: Adrianópolis, Bocaiúva do Sul, Cerro Azul, Doutor Ulysses, Itaperuçu, Rio Branco do Sul e Tunas do Paraná. Essa é uma estratégia de Desenvolvimento Regional Sustentável que garantisse direitos sociais, desenvolvimento econômico e os programas básicos da cidadania (Brasil, 2008)⁷³. A definição dos municípios se deu pelas características homogêneas que tinham entre si, considerando condições econômicas e ambientais, identidade, coesão social, cultura e características geográficas. Os critérios utilizados para as escolhas foram: menor IDH; maior concentração de agricultores familiares e assentamentos da Reforma Agrária; maior concentração de populações

⁷³ Disponível em: <

<https://www.embrapa.br/documents/1355746/30180455/Territ%C3%B3rios+da+cidadania.pdf/b435c5cb-b68a-095f-5e27-caef4e60b044>>. Acesso em: 25 dez. 2024.

quilombolas e indígenas; maior número de beneficiários do Programa Bolsa Família; maior número de municípios com baixo dinamismo econômico; maior organização social; pelo menos um território por estado da federação. O total de recursos destinados a região foi de R\$ 40,3 milhões. Segundo Krajevski (2024), a ação realizada por esse projeto do Governo Federal foi eficaz, realizando recuperação da pobreza e reduzindo os índices de desigualdade. No entanto, o autor aponta de um tempo depois da finalização do projeto, que não recebeu continuidade, a condição de vida das pessoas passou a, aos poucos, voltar a condição de partida.

Diante dessas considerações, o que é possível perceber e também concordar com Fonte (2006), é que essa região, mediante as diferentes condições de caracterização geográfica que condiciona o modo de vida das pessoas e uma trajetória complexas em termos de desenvolvimento social e cultura, possui uma estrutura rígida de para modificação.

Também é possível dizer que embora a quantidade de fontes fosse reduzida entre a segunda metade do século XX e o início do século XXI, elas foram suficientes para dar consta de mapear e entender o processo de implantação dos sistemas de engenharia na Microrregião de Cerro Azul, Vale do Ribeira.

3.2 OS SISTEMAS DE ENGENHARIA COMO COMPONENTES DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Diante de todos os relatórios, jornais e documentos analisados, considerar as experiências vividas em campo e os relatos dos moradores, é possível dizer que um sistema de engenharia faz falta na construção e organização do espaço aos moldes capitalista de desenvolvimento. Ou melhor, pode ser considerado como um componente espacial fundamental, seja no sentido estrutural ou funcional (Santos, 1996). Ao longo do período histórico da Colônia Assunguy, a elevação de Freguesia, Vila e Município, Microrregião de Cerro Azul e Vale do Ribeira até os primeiros anos do século XXI, a problemática apontada por aqueles que viviam ali ou passavam por ali era a mesma, a falta de desenvolvimento em decorrência da falta de uma infraestrutura que pudesse facilitar o deslocamento. As pequenas alterações que foram feitas na melhoria (Cheptulin, 1982) das estradas, principalmente àquela que liga região até a capital do estado, foi aos poucos, alterando a dinâmica do modo de vida da população (Santos; Silveira, 2001).

Ao considerar o processo histórico-geográfico da colônia, é possível fazer algumas considerações e delimitar alguns pontos principais que foram parte importante da alteração do fluxo. No princípio do projeto colonial existia uma intenção ou ordem para a abertura de estradas entre a colônia e a capital e também em direção ao litoral, com o objetivo de escoar a produção, uma vez que sua instalação objetivava a produção de alimentos. Por sua vez, os imigrantes que para lá foram, não tinham domínio das técnicas da agricultura, vindos da Europa em plena Revolução Industrial, sendo uma população majoritariamente urbana e sem conhecimento sobre o funcionamento do mundo rural.

Desse modo, ao longo do tempo, devido as dificuldades com o relevo e a própria organização da colônia, esse espaço acabou “deixando” de ter uma demanda para a implantação de um sistema de engenharia, uma vez que as autoridades não enxergavam o progresso na agricultura. Enquanto isso, outras regiões e colônias do estado do Paraná, que não necessariamente tinham o mesmo objetivo, estavam produzindo muito mais (Fajardo, 2006) e acabaram recebendo mais investimentos em conexões viárias, ferroviárias, pontes e fiscalizações, além de serem espaços de maior privilégio da elite do poder (Oliveira, 2000).

Houveram várias tentativas, ou pelo menos planos para a abertura de estradas e implantação de ferrovias. O que se pode entender é que o estado sempre estava em uma condição errada durante a sua execução, sem dar muito suporte ou muito investimento, além de passar por cima de alguns decretos a fim de delimitar interesses próprios. Por sua vez, é possível afirmar que o relevo e a sua somatória em relação ao clima, vieram a interferir no modo produtivo dos colonos. Além disso, parece que por muitos anos os moradores da colônia e da vila, ficaram esperando as obras acontecerem para de fato construir a sua vida. E por isso, acabaram nunca saindo do lugar – a se considerar as manifestações realizadas no final do século XX. Não se pretende de forma alguma culpar os moradores, eles são vítimas de toda uma condição estruturante que foi pensada e planejada para que produzisse a serviço da elite (Marx, 1883) e que possivelmente foram utilizados como manobra política (Lencioni, 1999). Contudo, é plausível considerar que as governanças que dirigiam a colônia também deixaram a desejar em alguns aspectos. Obviamente, em termos escalares o nível de poder para decisões era mínimo, mas ainda assim, deveria ser a voz mais ativa da comunidade. O fato de a genealogia de poder do estado do Paraná sempre manter uma configuração específica de governantes, “escolhendo” os seus interesses (Oliveira, 2000), dificultou um olhar mais atento e cuidadoso a uma região que não era da qual eles vinham.

Dentre os problemas identificados na colonização, cita-se em primeiro lugar a falta de organização antecipada do estado, de um estudo para saber das viabilidades de acomodação de meios de comunicação na colônia. Depois, é possível falar da falta de conhecimento dos imigrantes a respeito da agricultura e da vida a partir da terra, uma vez que não estavam acostumados com as grandes fábricas. E, embora os imigrantes nacionais já conhecessem esse estilo de vida, as promessas de investimento, trabalho e ajuda de custo do estado, não foram suficientes para estruturar a colônia. Nessa condição, a região acabou ficando a par dos ciclos econômicos que foram acontecendo no estado.

Alguns pontos na história são importantes marcos, que não necessariamente alteraram a ordem geográfica do espaço em si, no imediato, mas possibilitaram um processo de movimento, de alteração da dinâmica local que aos poucos foi se modificando (Cheptulin, 1982). A sequência de obras de engenharia (Santos; Silveira, 2001) propicia abertura para novas passagens, caminhos, possibilidades. Nesse sentido, a implantação dos fixos no território proporciona a alteração da condição geográfica, saindo de um modelo mais simples para outro, mais complexo (Cheptulin, 1982). Abaixo são listados 24 pontos elencados como importantes na trajetória da região:

1. 1954 – Uma proposta de estrada que ligasse Curitiba a Iguape e passasse pela Colônia Assunguy.⁷⁴
2. 1860 – Autorização para abertura da estrada para a Capital e para Antonina.
3. 1863 – Perspectiva de abertura de uma estrada para Cananéia que passasse pela colônia Assunguy.
4. 1869 – Feita exploração de abertura de estrada para Castro, nos Campos Gerais.
5. 1874 – Críticas à falta de administração da colônia, fazendo desse o motivo do insucesso.
6. 1874 – Construção da Balsa sobre o Rio Ribeira.
7. 1874 – Construção dos 20 primeiros quilômetros que ligariam Antonina a Colônia Assunguy.
8. 1875 – Proposta de colonização com um cinturão verde em torno da Capital.
9. 1882 – Largura da estrada de Cerro Azul para Curitiba é de 3 metros.
10. 1897 – Publicação do decreto para a construção da estrada de ferro Ligando Cerro Azul a Capital.

⁷⁴ Segundo os relatórios, antes mesmo da fundação da colônia.

11. Entre 1900 e 1950 – Destacam-se as obras de abertura e manutenção de estradas rurais, bem como a adequação da infraestrutura, como pontes e bueiros.
12. 1924 – Reconstrução da Balsa sobre o Rio Ribeira.
13. Meados de 1950 – reinício da obra de conexão entre Antonina e Jaguariaíva, manutenções de estradas rurais, melhora na conexão entre Rio Branco do Sul e Curitiba.
14. 1959 – Alta produção de laranjas e problemas com a falta de escoamento.
15. 1963 – Construção da Ponte sobre o Rio Ribeira.
16. 1966 – Ponte sobre o Rio Ponta Grossa.
17. 1973 – Abertura de 800 km de estradas rurais.
18. 1978 – Abertura da estrada para conexão entre Cerro Azul e Jaguariaíva, São Sebastião e Adrianópolis (via Tunas do Paraná).
19. Entre 1980 e 1990: manutenção das estradas e pontes internas.
20. 1990/1993: Emancipação política de Doutor Ulysses.
21. 1999 – Protestos dos moradores do município de Cerro Azul reivindicando a estrada.
22. 2005 – Entrega da Rodovia Pavimentada, PR-092, conexão entre Curitiba e Cerro Azul.
23. 2012 – Reconstrução da Ponte sobre o Rio Ribeira.
24. 2024: Ordem de pavimentação asfáltica de 11,95 km partindo de Cerro Azul em direção a Doutor Ulysses.

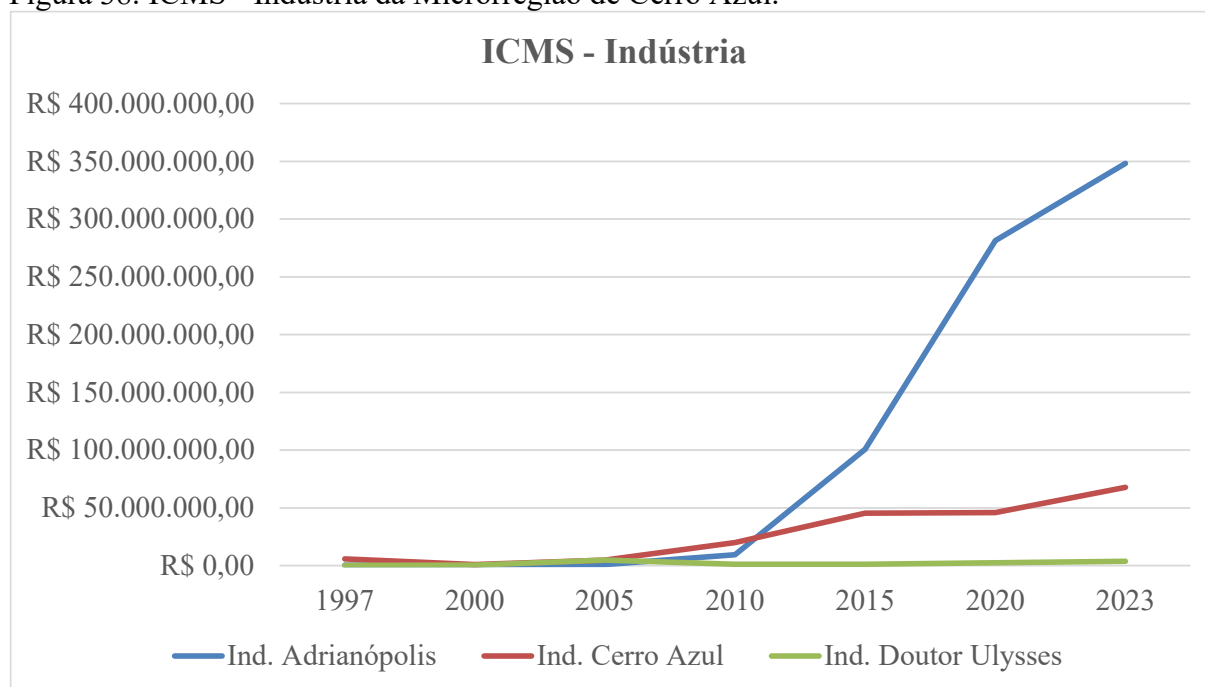
Ao todo foram 145 anos até que a rodovia pavimentada fosse construída. É preciso, no entanto, analisar qual é o impacto que ela teve na vida das pessoas ou dos municípios a partir da sua instalação. Até o presente momento, discutiu-se sobre a falta de estradas, culpando-as da falta de desenvolvimento. Resta saber, o que muda a partir da sua implantação.

A metodologia utilizada para mapear a efetiva ação dos Sistemas de Engenharia no desenvolvimento Regional da Microrregião de Cerro Azul foi a análise do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS, a partir dos dados da Secretaria da Fazenda do Estado do Paraná. Cabe lembrar que tanto a Colônia Assunguy quanto o município de Cerro Azul eram (e é) caracterizados por pequenas propriedades rurais. As produções foram crescendo ao longo dos anos e a possibilidade de comércio e escoamento produtivo foi se expandindo. E apesar de existirem casos de mais pobreza, não é correto afirmar que a população sobrevivesse na subsistência.

Considerando que na regionalização de 1989 do IBGE a Microrregião de Cerro Azul era composta pelos municípios de Cerro Azul, Doutor Ulysses e Adrianópolis, a análise busca compreender esses três municípios que naquele momento tinham uma coerência funcional (Santos, 1996).

Os dados analisados vão de 1997 a 2023⁷⁵ (o último disponível), uma vez que a primeira data é de quando se tem registro do município de Doutor Ulysses. A Figura 38 mostra a arrecadação de ICMS no setor industrial dos municípios:

Figura 38. ICMS - Indústria da Microrregião de Cerro Azul.



Fonte: Paraná, 2024.

A tabela de ICMS referente ao setor industrial dos três municípios mostra que a implantação da rodovia em si nesse período não foi fator predominante para os municípios. Por sua vez, a partir de 2015 o município de Adrianópolis foi palco da instalação da Supremo Secil, uma indústria de produção de cimento que, pela sua característica de ‘empresa’, induz outras atividades⁷⁶. A partir dessa data a arrecadação do ICMS do município de Adrianópolis expandiu ao longo dos anos. Desse modo, confirmando os estudos de Santos e Silveira (2001) de que os sistemas de engenharia precisam de um ponto gerador de demanda para serem de

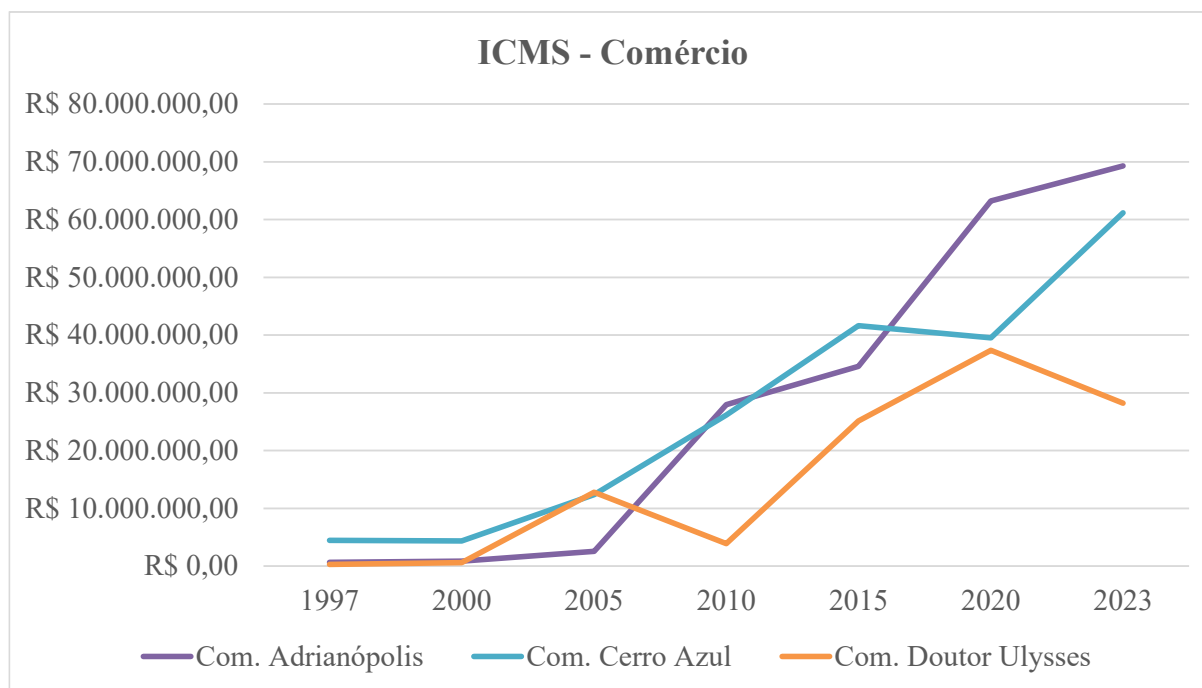
⁷⁵ A análise foi realizada com um padrão de 5 anos de intervalo exceto os anos iniciais e finais afim de evitar a poluição visual.

⁷⁶ A exemplo da expansão da empresa Klabin. Disponível em: < <https://klabin.com.br/nossa-essencia/memoria-klabin/linha-do-tempo>>. Acesso em: 12 jan. 2025.

fato eficazes. O município de Cerro Azul conta com o ponto gerador de demanda a mineradora Nossa Senhora do Carmo, apresentando um crescimento tímido na arrecadação a partir da implantação da rodovia. Já Doutor Ulysses, não possui nenhuma indústria.

A Figura 39 mostra o comparativo entre a arrecadação do comércio dos municípios:

Figura 39. ICMS - Comércio da Microrregião de Cerro Azul.

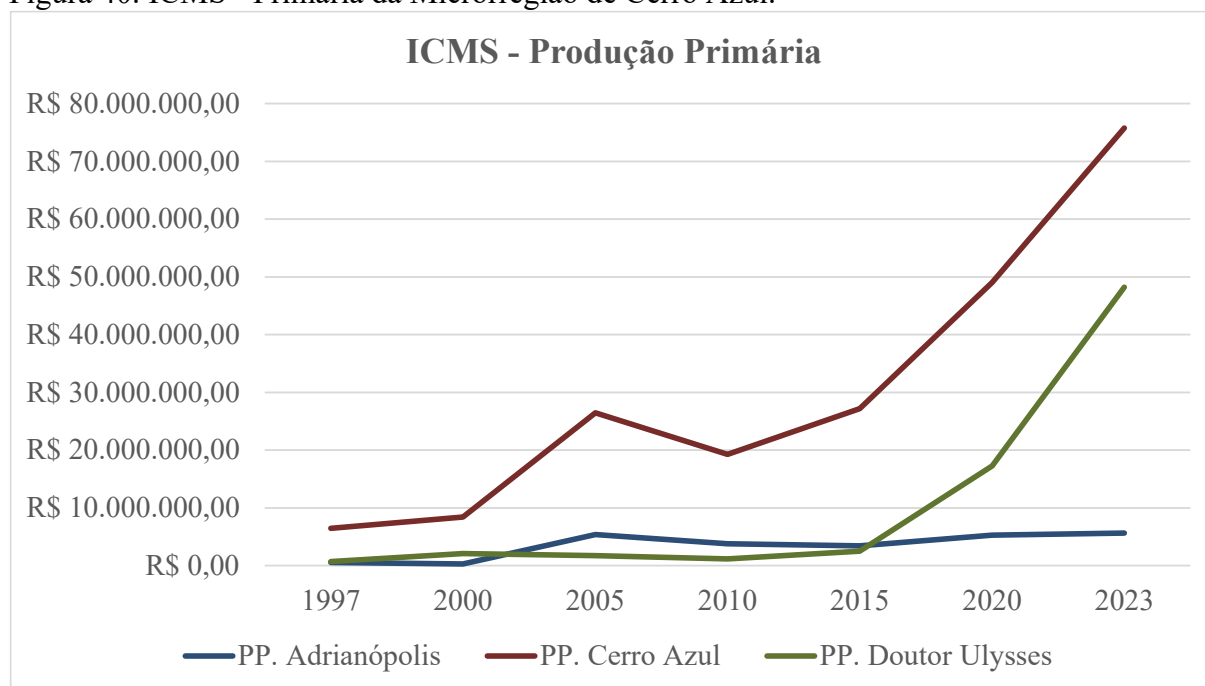


Fonte: Paraná, 2024.

Diferente do que foi apresentado no setor industrial, o comércio dos municípios teve um crescimento considerável no ano de 2005, que foi o ano de implantação da rodovia. O município de Adrianópolis não teve tanto impacto em primeiro momento, passando a crescer a partir de 2010. Desde as manifestações e as promessas da pavimentação da rodovia, no ano 2000 o município de Cerro Azul já teve aumento na arrecadação, se mantendo estagnado em 2020 (talvez em decorrência da pandemia de Covid-19) e depois voltou a crescer. O município de Doutor Ulysses, por sua vez, não foi contemplado com estradas diretamente, mas ficou mais fácil de alcançá-lo a partir da conexão até Cerro Azul (Pereira, 2009), considerando um crescimento em 2005, uma queda em 2010 e a volta do crescimento até 2020. O comércio presente nos municípios é interligado. As relações de troca são influenciadas por outros setores e pelo aumento da mão de obra e movimentação de pessoas. Nesse sentido, sendo influído por outras atividades, seja do setor primário ou terciário.

A Figura 40 mostra os índices de arrecadação de ICMS dos municípios na Produção Primária:

Figura 40. ICMS - Primária da Microrregião de Cerro Azul.



Fonte: Paraná, 2024.

O setor primário é o predominante nos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, não tendo impacto sobre Adrianópolis.⁷⁷ Desde a implantação da rodovia até Cerro Azul, a arrecadação do ICMS aumentou, tendo uma leve queda em 2010 e voltando a crescer, seguindo assim até os dias atuais. O município de Doutor Ulysses ainda enfrenta dificuldades em escoar sua produção, conseguindo elevar a arrecadação a partir de 2015 e seguindo com crescimento. Porém, com uma arrecadação menor do que do seu vizinho, Cerro Azul. O destaque da produção primária em Cerro Azul e Doutor Ulysses na Produção primária é a Ponkan (tangerina), sendo Cerro Azul o maior produtor do país. A Tabela 1 mostra as produções do fruto em toneladas nos últimos anos segundo o IPARDES (2024)⁷⁸:

⁷⁷ No ano de 2023 o município de Adrianópolis tem destaque nas culturas de cana-de-açúcar, mandioca, milho e banana, rebanhos bovinos, aves e mel. Cerro Azul tem destaque para girassol, milho, tangerina e laranja, rebanhos bovinos, aves, mel e casulos do bicho-da-seda. Doutor Ulysses tem destaque para mandioca e milho, tangerina, ovos, mel e leite. Dados disponíveis em: < <https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Caderno-Estatistico-Municipal>>. Acesso em: 20 dez. 2024.

⁷⁸ Não foram encontrados dados dos censos agropecuários do século XX para produção de um parâmetro histórico.

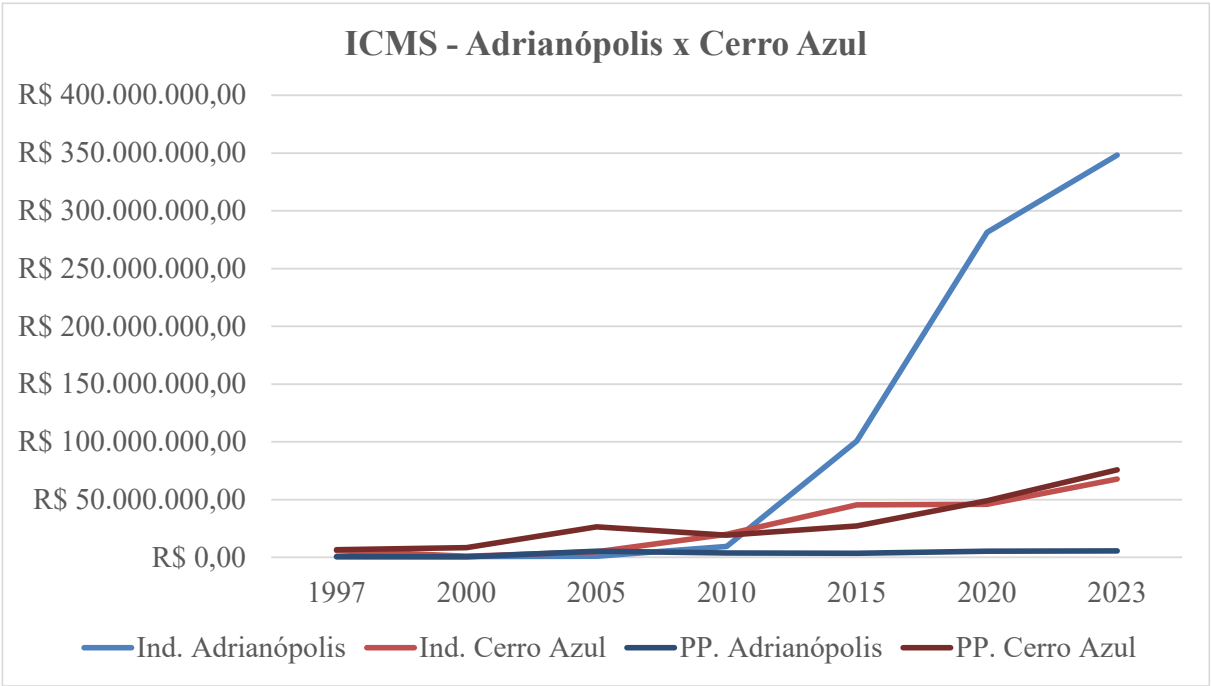
Tabela 1. Produção de Ponkan (tangerina) em Cerro Azul e Doutor Ulysses nos últimos anos em toneladas (t).

Município	2019	2020	2021	2022	2023
Cerro Azul	97.000	99.000	100.000	100.000	98.000
Doutor Ulysses	10.151	23.250	23.100	24.650	33.133

Fonte: IPARDES, 2024.⁷⁹

A Figura 41 mostra em comparativo a arrecadação do ICMS da Indústria e da Produção Primária dos municípios de Adrianópolis e Cerro Azul, respectivamente, por serem os dois setores destaque. De acordo com o gráfico, embora o município de Cerro Azul tenha conseguido aumentar a sua produção e escoamento ao longo dos anos, o valor do ICMS arrecadado acaba sendo muito baixo se comparada a arrecadação da indústria de Adrianópolis. Isso pode ser associado ao fato de que a indústria gera emprego e renda e, portanto, o movimento de pessoas para o polo industrial, também necessita de manutenções e fluxos de bens e serviços com mais frequência, elevando os índices de arrecadação.

Figura 41. ICMS - Indústria e Produção Primária (Adrianópolis e Cerro Azul).



Fonte: Paraná, 2024.

⁷⁹ Disponível em: <<https://www.ipardes.pr.gov.br/Pagina/Caderno-Estatistico-Municipal>>. Acesso em: 20 dez. 2024.

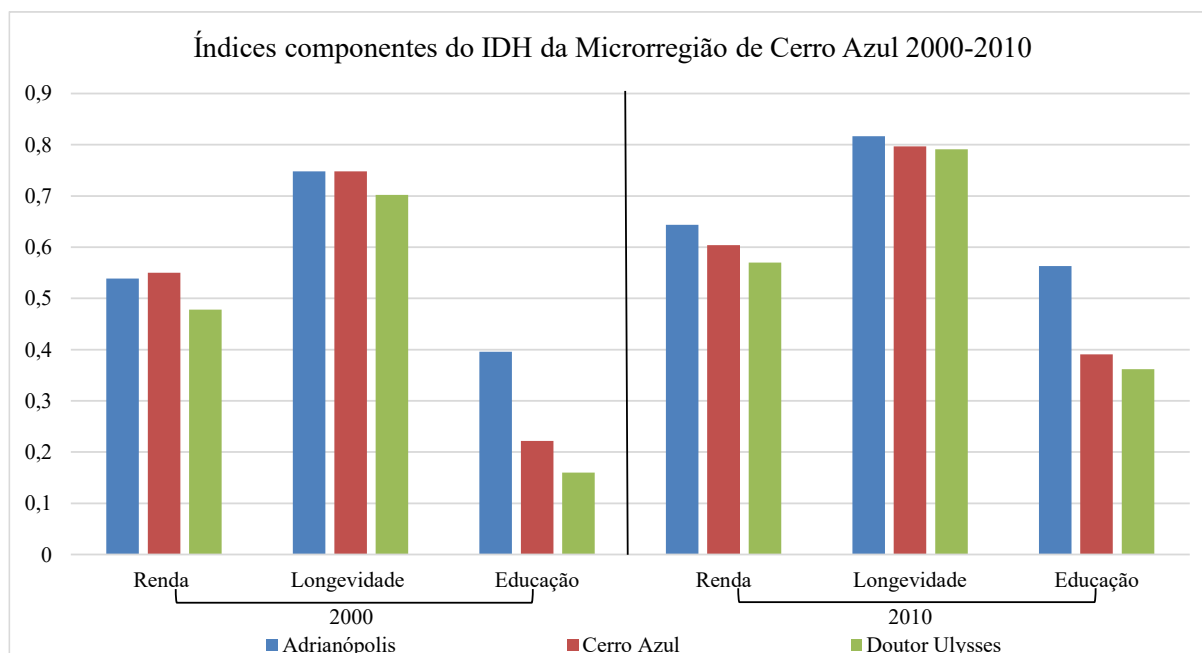
Diante dos dados e das observações, é possível verificar que a implantação da PR-092 que liga Cerro Azul a Curitiba alterou a dinâmica de organização espacial da região em decorrência da visibilidade do aumento do fluxo de veículos nessa linha. Nesse mesmo período, foi implantada a BR-476 que liga Curitiba a Adrianópolis. No recorte de tempo analisado, os municípios de Cerro Azul, Doutor Ulysses e Adrianópolis permaneceram homogêneos durante a maior parte de sua história (Gomes, 1995). A partir da implantação de um sistema de engenharia (Santos; Silveira, 2001) que dessem conta das demandas locais e possibilitasse a implantação de novas possibilidades produtivas ou geração de emprego e renda, esse cenário mudou.

Com a implantação da Supremo Secil em Adrianópolis, os fluxos de pessoas, bens e serviços se expandiu, ampliando as necessidades e condições financeiras que permeiam o município. Nesse sentido, é possível dizer que Adrianópolis possivelmente se distancia da realidade de Cerro Azul e Doutor Ulysses, pois passa a ser uma região funcional (Gomes, 1995). Nessa mesma perspectiva, é possível afirmar que os sistemas de engenharia são componentes do desenvolvimento, mas não são os agentes produtores de desenvolvimento. Os sistemas de engenharia são capazes impulsionar o desenvolvimento, mas não de gerá-lo por si só. Conforme apontado por Santos e Silveira (2001), os sistemas de engenharia dependem de um fixo gerador de demanda, para que ele possa ser utilizado.

Com isso, é necessário avaliar que o desenvolvimento dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, enquanto uma região de características diversas e complexas tem sido um processo. Longo e árduo processo. Estamos considerando que o desenvolvimento é movimento, e a mudança na estrutura, melhorias e condições de vida e bem-estar social são um passo, uma parte do salto desenvolvimentista, a cada manutenção ou implantação. O desenvolvimento é lento e gradativo, dependente de sua trajetória. A delimitação do atual cenário, sendo os dois municípios com os piores Índices de Desenvolvimento Humano do estado do Paraná, demonstra uma estrutura que perdura por muitos anos, não pela falta de vontade, mas porque a condição ambiental influencia diretamente na organização funcional da região, o estado permanece omissa e o processo de esquecimento se mantém (Bentivoglio, 2014).

Além disso, os números referentes a renda, saúde e educação, enquanto componentes do IDHM dos municípios foram sistematizados, para que fosse possível analisar se houve mudança e como se comportaram após a implantação da rodovia (vide Figura 42), a partir dos dados disponíveis:

Figura 42. Avaliação dos índices de renda, educação e saúde de Cerro Azul, Doutor Ulysses e Adrianópolis de acordo com o censo IBGE 2000-2010.



Fonte: AtlasBR, 2025.

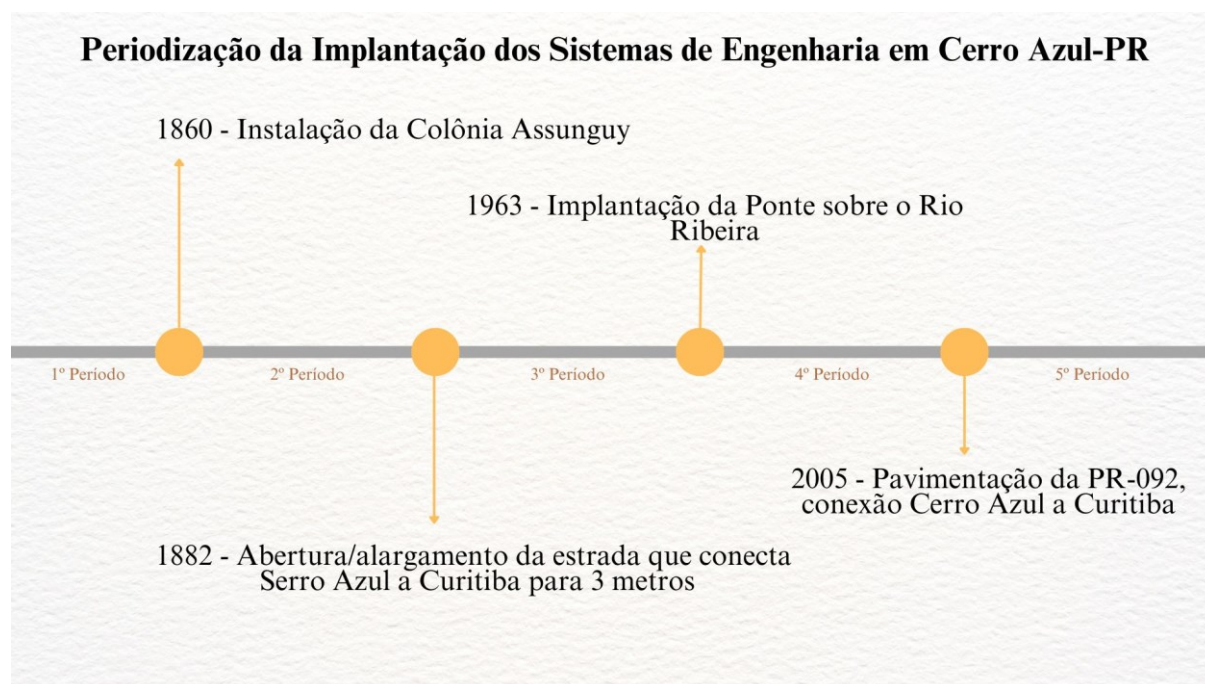
De acordo com o gráfico, é possível notar uma melhora nos índices dos três setores dos municípios ao longo da diferença de dez anos de análise. Nos anos dos censos analisados, antes e depois da implantação da rodovia, Adrianópolis só esteve para trás de Cerro Azul na questão da renda no ano 2000, superando-o em 2010 e sendo maior que Doutor Ulysses nos dois anos base. A partir da implantação da PR-092, os três municípios tiveram elevação nos índices de renda, saúde e educação. As condições de saúde, que no ano de 2000 eram iguais entre Adrianópolis e Cerro Azul, se diferenciaram após a implantação da rodovia⁸⁰. No âmbito da educação Adrianópolis sempre esteve à frente. Embora seja notável um crescimento do índice educacional, esse crescimento é equilibrado e, Cerro Azul e Doutor Ulysses permanecem atrás. Como os dados do último censo (2022) ainda não estão disponíveis, não é possível afirmar que a implantação da Supremo Cecil enquanto fixo gerador de demanda alterou significativamente a vida dos moradores de Adrianópolis nos três quesitos analisados pelo IDH a partir de 2015. Contudo, considerando toda a análise feita nessa dissertação, das condições histórico-geográficas e a arrecadação do ICMS, ao longo dos anos, a maior probabilidade é que a empresa supracitada tenha alterado consideravelmente a dinâmica da vida e da organização social e espacial de Adrianópolis. Os dados mais profundos da composição do IDHM se casam em termos lógicos com a análise realizada

⁸⁰ Possivelmente, pela maior destinação dos recursos arrecadados na área da saúde.

anteriormente sobre o ICMS. Ou seja, uma pequena alteração a partir da implantação da rodovia e, depois, (provavelmente) uma alteração maior a partir da implantação da cimenteira.

Com isso, a partir de todo o levantamento de fontes e da construção de uma linha cronológica de periodização de como se deu a implantação dos sistemas de engenharia na região estudada, é possível delimitar alguns períodos na história local. O primeiro período trata de um recorte temporal que não foi estudado, desde a ocupação humana até a instalação da Colônia Assunguy em 1860. O segundo período vai da implantação da Colônia Assunguy até a abertura da estrada que liga Cerro Azul e Curitiba na largura de 3 metros (1882), com a implantação de pontes de madeira sobre os rios Ponta Grossa e Piedade. O terceiro vai de 1882 até a construção da ponte sobre o Rio Ribeira (1963). O quarto período vai da implantação da ponte até a pavimentação da PR-092, e o último período considera desde a pavimentação da rodovia até os dias atuais, conforme mostra a Figura 43.

Figura 43. Periodização da implantação dos Sistemas de engenharia em Cerro Azul.



Os fixos destacados podem ser considerados rugosidades do tempo no espaço (Santos, 1996). Embora tenham sido alterados, ainda são marcos dos processos históricos e das instâncias sociais que agiram sobre esse meio. Os quatro pontos demarcados como principais nesse período significam saltos de desenvolvimento, à medida que alteraram a dinâmica dos fluxos internos e externos da região (Cheptulin, 1982). Apesar de haverem demarcações datadas para fins de localização, se compreende que a história não é uma

ruptura, e que as mudanças não ocorrem abruptamente. Desse modo, as conjecturas realizadas antes e depois dessas datas ainda são espaços de transição entre os períodos demarcados.

Consoante, a dificuldade no fluxo de pessoas, bens e serviços na região de Cerro Azul e Doutor Ulysses é única, cada alteração realizada no espaço é em detrimento das condições do ambiente no seu tempo específico. Isso significa dizer que as características que definem essa região falam sobre o seu território e sobre a forma como as coisas mudam ou se alteram nesse espaço. É claro que isso não é independente, mas é predominante. Quando se fala no Capítulo I que é curioso dizer que os dois municípios com os piores IDH's do estado do Paraná estão na mesma área de influência que a capital do estado, tanto nas regiões Imediata e Intermediária (IBGE, 2017) quanto na definição de Região Metropolitana de Curitiba, é porque mesmo que os dois municípios tenham se desenvolvido muito em si (comparado com o início da colônia) e toda a sua história, continuam longe das dinâmicas de fluxos comerciais e rotas estratégicas de todo o estado, principalmente em relação às três áreas de influência mencionadas. O Vale do Ribeira possui um processo histórico-geográfico que produziu um desenvolvimento regional, e a condição da sua trajetória ao longo do tempo tem como resultado o subdesenvolvimento em relação às outras áreas.

O crescimento dos fluxos capitais ao longo do tempo fez com que a economia do estado ficasse dependente de boa parte do capital privado, como é o caso de empresas e indústrias, por exemplo. A riqueza que pode ser identificada em alguns dos municípios da RMC faz parte da construção de uma economia neo-institucionalista, que é baseada na compreensão e no destaque das instituições em organizar determinado espaço em função da sua própria dinâmica. Esse modelo de organização determina a política de investimento e os mais eficientes alcances econômicos, preconizando escolhas que favorecem o benefício da empresa e do estado (March; Olsen, 2008), além de beneficiar as elites componentes da gestão do desenvolvimento do estado. O que se pode identificar a partir da análise das fontes é que quanto mais o tempo passa, mais os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses se afastam dos fluxos econômicos e das dinâmicas capitais do estado.

Nesse sentido, considerando a dependência de trajetória dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, a falta de um fixo gerador de grandes demandas e o padrão de organização capitalista que é empregado na área de influência em que os municípios pertencem, o seu subdesenvolvimento é resultado de vários fatores, a partir de dinâmicas que se apresentam interna e externamente aos municípios. Ao passo que, a não participação nos ciclos econômicos do estado, pode ser falta de comunicação, de interesse ou de possibilidades locais.

O desenvolvimento da região do Vale do Ribeira se deu de forma regional, de forma lenta e árdua, considerando influências ambientais, sociais, econômicas e políticas, que foram justificadas durante toda a história pela falta de estradas viáveis. As mudanças que ocorreram no processo alteram para melhor a vida das pessoas, que saíram de uma condição mais simples para outra, mais complexa. A implantação da PR-092 propiciou um novo Cerro Azul e um novo Doutor Ulysses (por influência), diante das suas características internas, mas não foi capaz de promover o desenvolvimento esperado ou ideal – não influenciou como deveria. O processo de mudança e de alteração da organização do espaço geográfico aconteceu com os pequenos fixos instalados e com as mínimas alterações que aconteceram. Quando se olha em grande escala não é possível identificar grandes mudanças em detrimento da realidade do seu entorno, e é por isso que essa pesquisa teve em compreender as mínimas variantes, pois nessa região, são elas que de fato fazem a diferença. É difícil se desvencilhar da história e da trajetória que é modulada ao longo do tempo, e isso sem dúvida é parte importante da construção do que são esses municípios. Por isso acredita-se que, não se pode esquecer do caminho trilhado, mas o futuro do desenvolvimento da região, agora, é daqui para frente.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Diante dessa análise, é possível afirmar que a Microrregião Homogênea de Cerro Azul, de fato, não existe mais. Ao que tudo indica, o município de Adrianópolis diferenciou-se dos outros dois municípios ao longo dos anos, tendo se desenvolvido economicamente melhor a partir de um fluxo gerador de demanda que foi capaz de colocar em uso o sistema engenharia implantado (Santos; Silveira, 2001). Além disso, as características que compuseram a regionalização naquele momento já não são mais suficientes para dar conta daquele espaço. Nesse sentido, pode-se dizer que, atualmente, Adrianópolis não possui as mesmas características econômicas e (possivelmente) sociais que os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses.

As características geográficas dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses são fatores importantes para a delimitação da condição atual dos municípios e da consolidação da região. A característica predominante do domínio de Mares de Morros (Ab'Saber, 2003) com um relevo ondulado, predomínio de uma grande quantidade rios e arroios, solos com característica cárstica e cheia de minerais, determina a gama de culturas que podem ser cultivadas no espaço. Além disso, esse tipo de caracterização do relevo dificulta a implantação de complexos industriais e a manutenção das estradas e outros bens construídos sobre ela, além de um custo elevado de manutenção (Ab'Saber, 2003).

Nesse sentido, as condições de vida predominantemente agrícolas sendo a maior parte dos municípios compostas por pequenas propriedades rurais (para além da silvicultura), determina o modo de vida das pessoas. Ademais, as estruturas geográficas que compõem a organização territorial dos municípios aconteceram ao longo do tempo de acordo com as necessidades que foram sendo encontradas. A interferência de várias instâncias de poder e a hierarquização das tomadas de decisão ao longo da história em detrimento de interesses políticos, econômico e sociais foram reflexo e condição das instancias sociais de cada tempo (Santos, 1996). Bem como o distanciamento dos ciclos e fluxos econômicos que aconteceram ao longo da história (Fajardo, 2006).

Por sua vez, segundo Gomes (1995), “No conceito de região, ou sua manifestação, há o pleno encontro do homem, da cultura com o ambiente, a natureza; a região é a materialidade desta inter-relação, é também a forma localizada das diferentes maneiras pelas quais essa inter-relação se realiza.” (Gomes, 1995, pg. 62), e é a partir disso que é possível dizer que os municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, dentro das suas condições e características, principalmente físicas e sociais, essas, que foram sendo construídas junto com sua população

ao longo da história, são e formam um espaço tão rico, pelo qual são reconhecidos: Vale do Ribeira. Essa é sensação que só se sente estando lá, com o povo, com a cultura e com a hospitalidade. São as características de identidade do lugar (Santos, 1996), que precisam ser valorizadas.

Segundo Gomes (1995) e Santos (1996) o espaço geográfico é composto por uma série de objetos, ou fixos, funcionais, aqueles que determinam a condição do espaço. Ao longo da história da Colônia Assunguy e dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, muitas foram as projeções e pouquíssimos foram os planos. Por isso, os movimentos de implantação dos sistemas de engenharia no local ocorreram despreziosamente. O governo alimentava possibilidades e sonhos e foi aos poucos, cada vez mais se distanciando da responsabilidade de manter e estruturar a colônia/município. Sendo que as obras só eram feitas mediante a muitas reclamações e insistências. Possivelmente, com a implantação da CSN, esse recorte espacial se torne mais funcional economicamente para o restante do estado, gerando mais demanda, mão de obra, emprego e renda e alcançando um nível maior de crescimento econômico.

Diante de todo o contexto geográfico, econômico, histórico e social dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses, pode-se dizer que todo o movimento enquanto processo construtivo de um determinado espaço é essencial para a compreensão da sua realidade. Adversidades físicas, políticas, ora que valorizam e ora que esquecem a região, acabou construindo um Vale do Ribeira pelo qual é conhecido atualmente. Talvez, a presença de uma governança regional que pudesse dar visibilidade a esse Vale, alterasse as percepções sobre o local, valorizando-o como deveria.

Desde o início da Colônia Assunguy, vários foram os problemas e adversidades encontradas para a implantação e a manutenção da vida das pessoas nesse espaço, tanto pela condição da natureza quando pela falta de acompanhamento adequado por parte da província. Nessa mesma perspectiva, o movimento de implantação dos sistemas de engenharia na região ocorreu num “apagar fogo” de problemas. As obras e as manutenções eram realizadas mediante a muita necessidade. Aos poucos as coisas foram se desenvolvendo e os fixos (Santos, 1996) capazes de dinamizar o fluxo local foram sendo implantados. A partir dos períodos elencados, a construção da balsa, das pontes, da abertura das estradas rurais, as manifestações realizadas e finalmente a pavimentação da rodovia, aconteceram de forma tímida ao longo de 145 anos. Cada um dos fixos e sistemas de engenharia que foram implantados alteraram de alguma forma a dinâmica local e regional. Cada uma das estradas, pontes e manutenções realizadas convergem para o atual estado de desenvolvimento regional.

O Sistema de Engenharia mais desejado e predominante em todo o percurso é a estrada que ligasse a Colônia a Capital, atualmente a PR-092, que conecta Cerro Azul a Curitiba. A viabilidade dessa estrada foi sendo feita durante muitos anos a passos lentos. Picadas viraram carreiros, carreiros viraram estradas estreitas e depois estradas carroçáveis, estradas para a passagem de caminhões e finalmente a pavimentação. A falta de conexão deixou a população a margem de um bom aproveitamento das culturas produzidas e da imersão no comércio do estado e da capital. Isso se concentra no pressuposto de que o principal modal utilizado no Brasil é o rodoviário, logo, essa é a forma de deslocamento mais viável para as suas variadas funcionalidades.

Depois da pavimentação, a realidade do município de Cerro Azul e de Doutor Ulysses (por influência) melhorou, principalmente em decorrência da possibilidade de movimentação entre os espaços. Diante disso é possível afirmar que os Sistemas de Engenharia são componentes e contribuintes no processo de desenvolvimento de uma região, mas não são produtores de desenvolvimento, pois não conseguem dar conta de tal, sozinhos. Mas isso não significa dizer que antes não era bom. Os relatórios indicam que em alguns momentos a estrada que liga Curitiba a Cerro Azul foi considerada a melhor do estado. As condições de bom ou ruim só podem ser analisadas no seu tempo, espaço e contexto específico. Quando se fala que a condição dos municípios melhorou a partir da implantação de um Sistema de Engenharia em 2005, estamos considerando um novo contexto, do meio técnico-científico-informacional (Santos, 1996), que depende de movimentações e trocas de informações mais rápidas. Sendo assim, uma adaptação ao novo momento em que se vive.

O desenvolvimento da região do Vale do Ribeira aconteceu de maneira regional, a partir de uma seletividade regional que partiu de interesses particulares, governamentais e econômicos, por meio de escolhas e esquecimentos que foram capazes de construir, ao longo do tempo, a atual condição dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses. O desenvolvimento dessa região se desencadeou de modo lento e árduo, melhorando a condição de vida, fluxo, dinâmica e organização econômica da região aos poucos. Entretanto, pode ser caracterizado como subdesenvolvimento se comparado aos municípios limítrofes ou que fazem parte das regiões de influência.

O desenvolvimento dessa região só pode ser observado em escala reduzida, quando se atém aos detalhes e se contabiliza as pequenas alterações que aconteceram no espaço. O desenvolvimento dessa região é um processo, dependente da sua trajetória e das características específicas que a compõe e é influenciado pelas diversas instâncias de poder, interesse e política, que podem ser identificadas a partir de sua história.

Algumas considerações podem ser feitas a partir dessa pesquisa. É certo falar que o meio em que as coisas acontecem é um fator predominante, influente, reflexo e condição (Santos, 1996) para como as coisas acontecem. As influências externas ou a falta delas delimitam as possibilidades de desenvolvimento e a inserção nos fluxos econômicos. Os incentivos fiscais e governamentais tem uma ação visando um reflexo, e os interesses políticos são fatos predominante nos investimentos locais. Os padrões ou, os critérios de investimentos são geralmente baseados nos retornos monetários e não na melhoria da condição de vida das pessoas. Participar ou não participar de ciclos econômicos interfere no desenvolvimento de culturas produtivas, reconhecimento regional e movimenta a economia do local. A população é sempre quem mais sabe sobre os problemas do seu município, por isso é importante ressaltar que as estratégias e planos de desenvolvimento devem ser endógenos, com participação popular ativa, produzindo um plano democrático e real (Boisier, 1999).

Nesse sentido, talvez principal contribuição dessa pesquisa não é apenas dizer que um fixo faz ou não diferença para um espaço no processo do desenvolvimento local ou regional. Mas que, para que as diferenças aconteçam dentro de um espaço é necessário planejar, reduzir incertezas, programar ações, acompanhar os desdobramentos e, principalmente, existir um interesse para que isso aconteça. Os planos devem ser a partir do conhecimento da realidade (Boisier, 1999), do conhecimento das forças e fraquezas do espaço e da sociedade. Durante toda análise realizada, foi possível perceber que “era sabido como desenvolver”, mas o “como fazer” era jogado à sorte. Houveram projetos, iniciativas, conjecturas de um espaço desenvolvido, que muitas vezes, não saíram do papel, não passaram de uma picada ou desperdício de dinheiro. A falta de conhecimento da região gerou problemas que foram sofridos em suma maioria, somente por aqueles que moravam na região e faziam (fazem) dela o seu Lar.

Diante disso é possível fazer algumas indicações sobre possibilidades de melhorar as condições de vida e bem estar da população da região, melhorar os índices dos municípios e a inserção dos mesmos à vista dos olhos estaduais. Essas indicações se destinam as instâncias de planejamento, tanto municipais quanto estaduais, órgãos de planejamento e promoção de projetos federais.

Em primeiro lugar é necessário ir até o local, andar pelas estradas rurais, conhecer as comunidades, falar com pessoas e entender de fato a situação em que se encontram. Os números nos dão um bom parâmetro da realidade, mas não a desenham. Conforme dito por Gomes (1995), para conhecer a região é necessário experienciá-la. A condição do terreno não permite a instalação de latifúndios produtivos, e a amplitude hidrográfica é um fator

predominante, mas há outras possibilidades de implantação na região. Além disso, é necessário entender que tipo de desenvolvimento esse município quer para si. A construção dessa pesquisa se dedicou a compreender como os sistemas de engenharia foram componentes no processo de desenvolvimento da Microrregião de Cerro Azul, que considerou questões políticas e entende esse objeto de estudo no modelo pelo qual ele era solicitado a partir de uma perspectiva capitalista. No entanto, o processo de descoberta demonstrou outras riquezas naturais, sociais, culturais, históricas e geográficas, que podem ser caminhos diferentes do padrão de agricultura e indústria comumente desejado.

Por sua vez, a rigidez locacional pode ser utilizada como possibilidade, a empresa deve ir até a área de mineração e não o contrário. É claro que é preciso ter cuidado com as questões ambientais e sociais que estão intimamente relacionadas a uma possível implantação, mas se trata de possibilidades. Além disso, é uma área promissora no setor de turismo. A implantação de roteiros turísticos para conhecer as paisagens (com turismo de contemplação), trilhas de imersão na natureza, a história – por meio de visitas aos prédios históricos, a balsa, área de mineração desativada e antigas usinas, o alambique local – a possibilidade de turismo rural e o conhecimento das técnicas de produção, a colheita da ponkan e o próprio incentivo a criação de um Roteiro Integrado de turismo pelos municípios da Bacia Hidrográfica do Vale do Ribeira. A região é rica em cultura e diversidades naturais de fauna e flora que podem ser contempladas com pesquisas de inserção acadêmica para a produção de parques ecológicos ou visitas guiadas, por exemplo.

O desenvolvimento da região do Vale do Ribeira, dos municípios de Cerro Azul e Doutor Ulysses é o que é pela sua formação e não se deve deixar de lado a bagagem carregada no caminho. Mas há como fazer um novo desenvolvimento a partir daqui, com o planejamento adequado. A partir daqui novos caminhos podem ser trilhados, o estado deve olhar com mais atenção os municípios que foram deixados de lado por tanto tempo, oferecendo suporte adequado. Não se trata necessariamente de uma “reparação histórica”, mas de tratar todos os municípios com igualdade, valorizando as suas diferenças e particularidades. Os novos planejamentos também devem ter um olhar mais atento ao processo histórico-geográfico e político delimitador da região, priorizando que o seu desenvolvimento seja destinado a romper com as dependências de sua trajetória, buscando e garantindo meios para que esse espaço possa ser um berço de prosperidade.

ad8e1c70088bf1aff#:~:text=LEI%20COMPLEMENTAR%20N%C2%BA%2014%2C%20D E,%2C%20Curitiba%2C%20Bel%C3%A9m%20e%20Fortaleza.>. Acesso em: 14 mai. 2024.

CASTRO, I. E. O problema da escala. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C; CORRÊA, R. L. (org.). **Geografia: Conceitos e Temas**. Ed. 2. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p.118-140, 1995.

CERRO AZUL. Análise Temática Integrada. **Geocidades**. 2024. Disponível em: <https://www2.uepg.br/geocidades/wp-content/uploads/sites/209/2024/06/ANALISE_TEMATICA_INTEGRADA_2024_CERRO_AZUL.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2024.

CHEPTULIN, A. **A dialética materialista: categorias e leis da dialética**. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

CHIES, C.; ROCHA, M. M. Aposentadoria rural como política pública: impactos para o desenvolvimento local em pequenas cidades. In: SOUZA, A. D. de; COSTA, F. R. da. **Desenvolvimento Regional no Paraná, Ações e Reflexões**. Campo Mourão: Fecilcam. Cap. 2, p. 68-94, 2018. ISBN 978-85-88753-50-1.

CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1986.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática. 1989.

CUNHA, L. A. G. Sobre o Conceito De Região. **Revista de História Regional**. PONTA GROSSA, v. 5, n.2, p. 39-56, 2000.

CUNHA, L. A. G. Por um Projeto Sócio Espacial de Desenvolvimento. **Revista de História Regional**. V. 3, n. 2, 2007. Disponível em: <<https://revistas.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2062>>. Acesso em: 13 jul. 2023.

DENIPOTI, C. **Imigração para o Brasil: relatório sobre a colônia de Assunguy apresentado a ambas as casas do parlamento por ordem de sua Magestade**. (Tradução). Curitiba: Aos Quatro Ventos, 1998.

FAJARDO, S. O território paranaense: aspectos da ocupação e formação da estrutura produtiva e as transformações da paisagem rural. **Guairacá**. Guarapuava. nº 22. 2006.

FAJARDO, S.; CUNHA, L. A. G. Sobre o conceito de desenvolvimento: uma breve reflexão. In: PARANÁ: **Desenvolvimento e Diferenças Regionais**. Ponta Grossa: Atena. Cap. 1, p. 2-5, 2021. ISBN 978-65-5706-874-8.

FONTE, J. R. D. **Limitações e Possibilidades para o Desenvolvimento do Vale Do Ribeira**. Tese-UFPR. 2006.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Círculo do Livro, 1974.

GEOCIDADES. GeoCidades – Universidade Estadual de Ponta Grossa. Disponível em: <<https://www2.uepg.br/geocidades/>>. Acesso em: 29 ago. 2024.

Gesser, A. C. **Estrada do Assunguy**: Entraves político-administrativos na construção de um caminho colonial na província do Paraná (1860-1888). Monografia. UFPR - Curitiba. 2013.

GILLIES, A. M. R. As memórias de um senhor britânico na colônia Assunguy (Paraná), Inglaterra e Canadá na segunda metade do século XIX: migrações, memórias e identidade. In: XXVI Simpósio Nacional de História, 2011, São Paulo. **Anais do XXVI simpósio nacional da ANPUH - Associação Nacional de História**, 2011.

GILLIES, A. M. R. Caroline Tamplin, uma imigrante britânica no Paraná Província (1868-1888). In: XVI Encontro Regional de História da ANPUH-RIO: Saberes e Práticas científicas, 2014, Rio de Janeiro. **Caderno de Resumos do XVI Encontro Regional de História da ANPUH-RIO: Saberes e Práticas Científicas**. P. 343-344, 2014.

GILLIES, Ana Maria Rufino. **O Diário de uma Imigrante Britânica No Paraná (1860-1890)**: Memórias, Trabalho e Sociabilidades. Tese (Doutorado em História) - UFPR, Curitiba, 2010. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/xmlui/bitstream/handle/1884/24779/TESE%20VERSAO%20POS%20DEFESA%20FINAL%20REVISADA%2012%20OUT%202010.pdf?sequence=1&isAll> owed=y. Acesso em: 13 jun. 2023.

GOMES, P. C. da C. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, p. 49-76, 1995.

HAESBAERT, R. **Regional-global**: dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA. BNDigital. Disponível em: <<https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>. Acesso em: 13 abr. 2023.

INSTITUTO ÁGUA E TERRA. Coletânea de Mapas Históricos do Paraná. Disponível em: <<https://www.iat.pr.gov.br/Pagina/Coletanea-de-Mapas-Historicos-do-Parana>>. Acesso em: 05 set. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Coordenação de Geografia. Código das Zonas fisiográficas: municípios e distritos / IBGE, Serviço nacional de Recenseamento. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=284043>>. Acesso em: 10 jan. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Coordenação de Geografia. Divisão do Brasil em microrregiões homogêneas, 1968 / IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 1970. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=282483>>. Acesso em: 10 jan. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo 2000 | IBGE. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/administracao-publica-e-participacao-politica/9663-censo-demografico-2000.html>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Coordenação de Geografia. Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias: 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE | Censo 2010. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

INSTITUTO DO DESENVOLVIMENTO RURAL DO PARANÁ. Instituto de Desenvolvimento Rural do Paraná, IDR - IAPAR. Disponível em: <<https://www.idrparana.pr.gov.br/>>. Acesso em: 23 mai. 2023.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. IPARDES. Disponível em: <<https://www.ipardes.pr.gov.br/>>. Acesso em: 23 mai. 2023.

KAGEYAMA, A. Desenvolvimento Rural: Conceito e Medida. **Cadernos de Ciência & Tecnologia**, v. 21, n. 3, p. 379–408, 2004.

KRAJEVSKI, L. C. Os territórios da cidadania Paranaense dez anos depois: algumas reflexões. **Tekoporá. Latin América Review of Environmental Humanities and Territorial Studies CURE/Udelar**. Maldonado, Uruguay, v. 9, n. especial, 2024.

KOBAYASHI, Kazuo. Tecendo Redes Imperiais: Uma dimensão Asiática do comércio Britânico de escravos no Atlântico no século XVIII. **Afro-Ásia**, n. 63. Traduzido por Mariângela de Mattos Nogueira. Bahia, 2021.

LENCIONI, S. **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 1999.

MALUF, R. Atribuindo sentido(s) à noção de desenvolvimento econômico. **Estudos Sociedade e Agricultura**. UFRRJ/CPDA. 2000.

MARCH, J. G.; OLSEN, J. P. Neo-institucionalismo: fatores organizacionais na vida política. **Rev. Sociol. Polít.**. Curitiba, v. 16, n. 31, p. 121-142, nov. 2008.

MARTINS, S. R. O. Desenvolvimento Local: questões conceituais e metodológicas. **Revista Internacional de Desenvolvimento Local**, v. 3, n. 5, p. 51–59, 2002.

MARX, K.; DEVILLE, G.; MORAES, A. de. **O capital**. Karl Marx; [tradução de Albano de Moraes]; edição condensada por Gabriel Deville. 1883. São Paulo (Brazil): Edipro, 2019.

MORAES, A. C. R.; COSTA, W. M. da. **Geografia Crítica: A valorização do Espaço**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, p. 198, 1987.

MOREIRA, R. (2009). Os Quatro Modelos de Espaço-Tempo e a Reestruturação. **GEOgraphia**, 4(7), 23-37. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2002.v4i7.a13420>

NISHIKAWA, R. B. **Terras e imigrantes na colônia Assunguy**. Paraná, 1854-1874. Dissertação. História Social. USP, 2007

OLIVEIRA, F. de. E. **Para uma Re(li)gião: Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe**. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

OLIVEIRA, R. C. de. **O silêncio das Genealogias: Classe dominante e estado no Paraná (1853-1930)**. Tese de Doutorado. Ciências Humanas. UNICAMP. Campinas, 2000.

PARANÁ. Agência Estadual de Notícias - Histórico de 2003 a 2010. Requião inaugura asfalto entre Curitiba e Cerro Azul. Governo. 11/06/2005. Disponível em: <<https://arquivo2003.aen.pr.gov.br/Noticia/Requiao-inaugura-asfalto-entre-Curitiba-e-Cerro-Azul>>. Acesso em: 11 nov. 2024.

PARANÁ. **Lei Estadual nº 11.096/1995**. Altera o Parágrafo Único, do Art. 2, da Lei n. 11.027, de 29 de dezembro de 1994. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-11096-1995-parana-altera-o-paragrafo-unico-do-art-2-da-lei-n-11027-de-29-de-dezembro-de-1994>>. Acesso em: 10 out. 2024.

PARANÁ. **Lei nº 11.027**. Transforma a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba – Comec, em Autarquia e Adota Outras Providências. 28 dez. 1994. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-11027-1994-parana-transforma-a-coordenacao-da-regiao-metropolitana-de-curitiba-comec-em-autarquia-e-adota-outras-providencias>>. Acesso em: 10 out. 2024.

PARANÁ. **Lei nº 12.125 de 22.04.98**. Dá nova Redação ao Parágrafo Único do Art. 2, da Lei No 11.027, de 29.12.94. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-12125-1998-parana-da-nova-redacao-ao-paragrafo-unico-do-art-2-da-lei-n-11027-de-29-12-94>>. Acesso em: 10 out. 2024.

PARANÁ. **Lei nº 12125 - 22/04/98**. Da nova Redação ao Parágrafo único, do Art. 2, da Lei N. 11.027, de 29.12.94. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/pr/lei-ordinaria-n-12125-1998-parana-da-nova-redacao-ao-paragrafo-unico-do-art-2-da-lei-n-11027-de-29-12-94>>. Acesso em: 10 out. 2024.

PARANÁ. Secretaria da Fazenda. **Índice de Participação dos Municípios no ICMS**. Disponível em: <<https://www.fazenda.pr.gov.br/Pagina/IPM-no-ICMS>>. Acesso em: 28 nov. 2023.

PARELLADA, C. I. **Estudo arqueológico no alto vale do rio Ribeira: área do gasoduto Bolívia-Brasil, trecho X, Paraná**. Tese—Universidade de São Paulo: 2005.

PEREIRA, M. F. V. Redes, Sistemas de Transporte e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade & Natureza**. Uberlândia. Ed. 21 (1). 2009.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Disponível em: <<https://www.undp.org/pt/brazil/desenvolvimento-humano/atlas-do-desenvolvimento-humano-no-brasil>>. Acesso em: 20 nov. 2023.

ROCHA, C. H.; WEIRICH NETO, P. H. Origens dos sistemas de produção e fragmentação da paisagem nos Campos Gerais. In: MELO, M. S.; MORO, R. S.; GUIMARÃES, G. B. Patrimônio natural dos Campos Gerais do Paraná. Ponta Grossa: Editora UEPG. Cap. 18, p.171-179, 2007.

RODOVIAS. In: Departamento de Estradas de Rodagem Paraná. [S. l.]. Disponível em: <https://www.der.pr.gov.br/#>.

SACHS, I. **Ecodesenvolvimento: crescer sem destruir**. Terra dos Homens. 1ª ed. São Paulo: Editora Vértice, 1986, 207p.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: HUCITEC, 1978.

SANTOS, M. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico científico informacional**. São Paulo: Hucitec. 1994.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 1996.

SANTOS, M. **Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial**. Revista Território, Rio de Janeiro, ano IV, n. 6, p. 5-20, jan./jun. 1999.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record. Acesso em: 27 nov. 2023., 2001.

SANTOS, M. Região: globalização e identidade. In: LIMA, L. C. (Org.). **Conhecimento e reconhecimento: uma homenagem ao geógrafo cidadão do mundo**. Fortaleza: Eduece/LCR. 2003.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DO PARANÁ. Reinhard Maack e o Caminho do Peabiru no Paraná - Disciplina - Geografia. Disponível em: <http://www.geografia.seed.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=319>>. Acesso em: 23 jul. 2024.

SOUZA, M. L. A Teorização sobre o Desenvolvimento em uma Época de Fadiga Teórica, ou: Sobre a Necessidade de uma “Teoria Aberta” do Desenvolvimento Sócio-espacial. **Território**, v.1, n. 1, p. 5 – 22, 1996.

SOUZA, M. L. Algumas Notas sobre a Importância do Espaço para o Desenvolvimento Social. **Território**, v. 3, p. 13 – 35, 1997.

SZYCHOWSKI, A. C. **Colonos brasileiros no Paraná da segunda metade do século XIX: A experiência de Assungui**. Dissertação. URPR - Curitiba. 2016.

THEIS, I. M. Desenvolvimento desigual e planejamento regional no Brasil. **Revista paranaense de desenvolvimento**, v. 37, n. 131, p. 79 - 97, 2016.

VILHENA, M. C. M. G. **A Proteção do Conhecimento Tradicional no Brasil e Na Índia.** Dissertação (Mestre em Direito) [s.l: s.n.], 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2140/tde-31072020-083830/publico/9741685_Dissertacao_Corrigida.pdf>. Acesso em: 08 ago. 2024.

WACHOWICZ, R.C. **História do Paraná.** 6º ed., ampl., Curitiba, Gráf. Vicentina Ltda. 275p., 1998.

XAVIER, S. D. S. A Importância do Incentivo Psicomotor e Cognitivo no Desenvolvimento Infantil e na Educação Infantil de zero a três anos. **Anima Educação.** 2020.

XAVIER, T. R. et al. Desenvolvimento regional: uma análise sobre a estrutura de um consórcio intermunicipal. **Revista de Administração Pública** [recurso eletrônico], Rio de Janeiro, v. 47, n. 4, p. 1041-1065, jul./ago. 2013. Disponível em: <<http://dspace.xmlui/bitstream/item/9788/8685.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 03 jun. 2023.

21º ENCONTRO CONVERSANDO SOBRE A EXTENSÃO – CONEX E O 6ª ENCONTRO ANUAL DE EXTENSÃO. 2023, Ponta Grossa. **Espaço e Tempo na Composição do Desenvolvimento Da Microrregião De Cerro Azul, Paraná.** GMACH, A. et al. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/198xEv9XAMzuVzL1Gi6m9dNTSV0Iz9UqX/view>>. Acesso em: 12 mar. 2024.

ANEXO A - MATERIAIS CONSULTADOS PARA A ELABORAÇÃO DA PESQUISA

No Arquivo Público do Paraná:

Coletânea de Mapas Históricos

Livros Códices da Imigração, nº 386, 383, 384, 391, 392, 835, 1021.

No Site do Arquivo Público do Paraná:

Relatório 1854 Presidente Zacarias de Goes e Vasconcelos

Relatório 1854 Presidente Zacarias de Goes e Vasconcelos

Relatório 1854 Vice-Presidente Teófilo Vítório Ribeiro de Rezende

Relatório 1855 Presidente Zacarias de Goes e Vasconcelos

Relatório 1856 Vice-Presidente Henrique Pedro Carlos de Beaurepaire Rohan

Relatório 1856 Vice-Presidente Vicente Pires da Motta

Relatório 1857 Vice-Presidente Jose Antonio Vaz de Carvalhaes

Relatório 1857 Vice-Presidente Jose Antonio Vaz de Carvalhaes

Relatório 1858 Presidente Francisco Liberato de Mattos

Relatório 1859 Presidente Francisco Liberato de Mattos

Relatório 1859 Presidente Francisco Liberato de Mattos

Relatório 1860 Presidente Jose Francisco Cardoso

Relatório 1861 Presidente José Francisco Cardoso

Relatório 1861 Presidente Antonio Barbosa Gomes Nogueira

Relatório 1862 Presidente Antonio Barbosa Gomes Nogueira

Relatório 1863 Presidente Antonio Barbosa Gomes Nogueira

Relatório 1863 Presidente Antonio Barbosa Gomes Nogueira

Relatório 1864 Vice-Presidente Sebastião Gonçalves da Silva

Relatório 1864 Vice-Presidente Sebastião Gonçalves da Silva

Relatório 1864 Presidente José Joaquim do Carmo Júnior

Relatório 1865 Presidente André Augusto de Pádua Fleury

Relatório 1865 Presidente André Augusto de Pádua Fleury

Relatório 1866 Presidente André Augusto de Pádua Fleury

Relatório 1866 Vice-Presidente Agostinho Ermelino de Leão

Relatório 1867 Presidente Polidoro César Burlamaque

Relatório 1867 Presidente Polidoro César Burlamaque

Relatório 1868 Vice-Presidente Carlos Augusto Ferraz de Abreu
Relatório 1868 Presidente Jose Feliciano Horta de Araujo
Relatório 1869 Presidente Antonio Augusto da Fonseca
Relatório 1869 Presidente Antonio Augusto da Fonseca
Relatório 1870 Presidente Antonio Luiz Affonso de Carvalho
Relatório 1870 Presidente Antonio Luiz Affonso de Carvalho
Relatório 1870 Vice-Presidente Agostinho Ermelino de Leão
Relatório 1871 Presidente Venancio Jose de Oliveira Lisboa
Relatório 1871 Vice-Presidente Agostinho Ermelino de Leão
Relatório 1872 Presidente Venancio Jose de Oliveira Lisboa
Relatório 1873 Presidente Venancio Jose de Oliveira Lisboa
Relatório 1873 Comendador Manoel Antonio Guimarães
Relatório 1874 Presidente Frederico Jose Cardoso de Araujo Abranches
Relatório 1875 Presidente Frederico Jose Cardoso de Araujo Abranches
Relatório 1875 Presidente Frederico Jose Cardoso de Araujo Abranches
Relatório 1876 Presidente Adolpho Lamenha Lins
Relatório 1876 Presidente Adolpho Lamenha Lins
Relatório 1877 Presidente Adolpho Lamenha Lins
Relatório 1877 Presidente Adolpho Lamenha Lins
Relatório 1877 Vice-Presidente Manoel Antonio Guimarães
Relatório 1878 Presidente Joaquim Bento de Oliveira Junior
Relatório 1878 Presidente Rodrigo Octavio de Oliveira Menezes
Relatório 1879 Presidente Rodrigo Octavio de Oliveira Menezes
Relatório 1879 Presidente Rodrigo Octavio de Oliveira Menezes
Relatório 1879 Presidente Manuel Pinto de Souza Dantas Filho
Relatório 1880 Presidente Manuel Pinto de Souza Dantas Filho
Relatório 1880 Presidente Manuel Pinto de Souza Dantas Filho
Relatório 1880 Presidente Manuel Pinto de Souza Dantas Filho
Relatório 1881 Presidente João Jose Pedrosa
Relatório 1881 Presidente João Jose Pedrosa
Relatório 1882 Presidente Sancho de Barros Pimentel
Relatório 1882 Presidente Carlos Augusto de Carvalho
Relatório 1883 Presidente Luis Alves Leite de Oliveira Belo
Relatório 1884 Presidente Luis Alves Leite de Oliveira Belo

Relatório 1884 Presidente Luis Alves Leite de Oliveira Belo
 Relatório 1886 Presidente Alfredo d'Escagnolle Taunay
 Relatório 1886 Presidente Joaquim de Almeida Faria Sobrinho
 Relatório 1887 Presidente Joaquim de Almeida Faria Sobrinho
 Relatório 1888 Presidente Joaquim de Almeida Faria Sobrinho
 Relatório 1888 Presidente Balbino Cândido da Cunha
 Relatório 1888 Presidente José Cesário de Miranda Ribeiro
 Relatório 1889 Presidente Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá
 Relatório 1890 Vice-Presidente Uladislau Herculano de Freitas
 Relatório 1898 Ministério da Indústria Viacão e Obras Públicas
 Relatório 1924-1928 Vice-Presidente Marins Alves de Camargo
 Relatório 1932-1939 Interventor Manoel Ribas
 Relatório 1937 - 1942 Interventor Manoel Ribas
 Relatório 1940-1941 Interventor Manoel Ribas
 Relatório 1947 - 1950 Governo Moysés Lupion

Na Hemeroteca Digital:

Relatório 1892 Presidente Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1893 Vice-governador Dr. Vicente Machado da Silva Lima
 Relatório 1894 Vice-governador Dr. Vicente Machado da Silva Lima
 Relatório 1895 Governador Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1896 Governador Dr. José Pereira Santos Andrade
 Relatório 1897 Governador Dr. José Pereira Santos Andrade
 Relatório 1898 Governador Dr. José Pereira Santos Andrade
 Relatório 1899 Governador Dr. José Pereira Santos Andrade
 Relatório 1900 Governador Dr. José Pereira Santos Andrade
 Relatório 1901 Governador Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1902 Governador Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1903 Governador Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1904 Governador Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1905 Presidente Dr. Vicente Machado da Silva Lima
 Relatório 1906 Presidente Dr. Vicente Machado da Silva Lima
 Relatório 1907 Presidente Dr. Vicente Machado da Silva Lima
 Relatório 1908 2º Vice-Presidente Joaquim Monteiro de Carvalho e Silva

Relatório 1909 Presidente Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1910 Presidente Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1912 Presidente Francisco Xavier da Silva
 Relatório 1913 Presidente Carlos Cavalcanti de Albuquerque
 Relatório 1914 Presidente Carlos Cavalcanti de Albuquerque
 Relatório 1915 Presidente Carlos Cavalcanti de Albuquerque
 Relatório 1916 Presidente Carlos Cavalcanti de Albuquerque
 Relatório 1916 Presidente Dr. Affonso Alves de Camargo
 Relatório 1917 Presidente Dr. Affonso Alves de Camargo
 Relatório 1918 Presidente Dr. Affonso Alves de Camargo
 Relatório 1919 Presidente Dr. Affonso Alves de Camargo
 Relatório 1920 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1921 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1922 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1923 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1924 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1924 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1925 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1926 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1927 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1928 Presidente Dr. Caetano Munhoz da Rocha
 Relatório 1929 Presidente Dr. Affonso Alves de Camargo
 Relatório 1930 Presidente Dr. Affonso Alves de Camargo

Jornais (Hemeroteca Digital)⁸¹:

Diário do Paraná: Órgão dos Diários Associados (PR) - 1955 a 1983
 O Dia (PR) - 1923 a 1961
 Diário da Tarde (PR) - 1899 a 1983
 Correio do Paraná: Órgão do Partido Liberal Paranaense (PR) - 1932 a 1965
 Correio de Notícias (PR) - 1980 a 1989
 Diário do Paraná (PR) - 1945 a 1947
 A Tarde (PR) - 1930 a 1960

⁸¹ Foram consultados dentro do recorte temporal da pesquisa.

Última Hora (PR) - 1959 a 1964

Paraná Esportivo (PR) - 1952 a 1963

Correio de Notícias (PR) - 1977 a 1979

A Republica: órgão do Partido Republicano (PR) - 1888 a 1930

O Estado (PR) - 1936 a 1938

Correio de Notícias: A serviço do Paraná (PR) - 1990 a 1992

A Divulgação (PR) - 1853 a 1975

Correio da Noite (PR) - 1959 a 1960

Nicolau (PR) - 1988 – 1997

Gran-Fina (PR) - 1940 a 1942

Commercio do Paraná: Folha Matutina de Circulação Diária (PR) - 1922 a 1925

Maestro Bento Mossurunga (PR) - 1898 a 1979

Paraná-Norte (PR) - 1948 a 1950

O Estado do Paraná: Jornal da Manhã (PR) - 1925 a 1926

Ramo de Acacia (PR) - 1908 a 1912

Rio Negrenser Zeitung (PR) - 1910 a 1943

Pátria e Lar (PR) - 1912 a 1913

Na Casa da Cultura de Cerro Azul:

Álbum do Paraná, 1927.

Álbum do Paraná, 1957.

Projeto Básico de Engenharia PR-092.

Pesquisadores e Memorialistas:

Acordem Cerroazulenses... Acordem! – Alcides P. Silva

Trabalhos de visita as comunidades – Alcides P. Silva, Prefeitura Municipal de Cerro Azul, Geocidades.

Trabalhos de Campo

Visitas aos municípios Cerro Azul e Doutor Ulysses: 24 dias de campo, 300h de trabalho. Os trabalhos foram realizados entre: 03 e 04 de abril de 2023; 02 e 04 de maio de 2023; 23 e 24 de junho de 2023; 01 e 03 de agosto de 2023; 14 e 15 de agosto de 2023; 15 e 18 de outubro de 2023; 08 e 12 de dezembro de 2023 e 28 e 30 de junho de 2024.