

---

## Os Caminhos pelo Oeste do Paraná, entre os Séculos XIX e XX, a Busca pelo Ensino de Geografia

Los Caminos por el Oeste del Paraná, entre los Siglos XIX y XX, la Búsqueda por el Enseño de la Geografía

**Lia Dorotéa Pfluck**

Universidade Estadual do Oeste do Paraná (Unioeste),  
Campus de Marechal Cândido Rondon. E-mail: [liafluck@yahoo.com.br](mailto:liafluck@yahoo.com.br)

Artigo apresentado originalmente no *III Seminário Internacional de los Espacios de Frontera (III Geofronteras)*, Universidad Nacional de Itapúa (UNI), Encarnación (Paraguay), 8 a 10 de setembro de 2015.  
Disponível on-line em <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica>

---

**Resumo** - Desde 1992 se relaciona a instalação da atual cidade de Marechal Cândido Rondon-PR com a fonte oral, fotografias e mapa da Obraje Companhia de Maderas Del Alto Paraná (1908). Agora se buscam respostas sobre: qual o legado deixado pelas obras inglesas e argentinas no Oeste do Paraná (PR), no início do século XX? Qual a importância e por quem teriam sido instaladas redes telegráficas no sertão do PR, na época? Como relacionar a ocupação e mudança socio espacial, da época, com o ensino de geografia? As pesquisas estão voltadas a bibliografia em livros, sites e material cartográfico com o objetivo de analisar este material na perspectiva de refletir sobre as mudanças geográficas e históricas que transformaram o Oeste do Paraná. E, assim se versa sobre: a localização geográfica e histórica da faixa de fronteira do Oeste do Paraná; as obras no Oeste do PR; e, a telegrafia pelos caminhos do Oeste do Paraná. E, num segundo momento, o ensino de Geografia pelos caminhos cartográficos (terrestres, fluviais e telegráficos) do Oeste do Paraná com mapas sínteses em bases cartográficas atuais.

**Palavras-chave:** Oeste do Paraná; Ensino da Geografia; Marechal Cândido Rondon.

**Resumen** - Desde 1992 se relaciona la instalación de la actual ciudad de Marechal Cândido Rondon - PR con la fuente oral, fotos y mapas de la Obraje Compañía de Maderas Del Alto Paraná (1908). Ahora se buscan respuestas sobre: cuál el legado dejado por las obras inglesas y argentinas en el Oeste de Paraná (PR), en comienzos del siglo XX?. En la época, cuál la importancia y por quién se instó las redes telegráficas en el desierto (*sertão*) de PR? Cómo relacionar la ocupación y el cambio socio-espacial de la época, como la enseñanza de geografía?. Las pesquisas están direccionadas a biografías de libros, páginas de internet y material cartográfico con el objetivo de analizar este material en perspectiva de reflejar sobre los cambios geográficos e históricos que transforman el Oeste de Paraná. Así que, trata sobre: la localización geográfica e histórica de la zona de frontera del Oeste de Paraná; las obras en el Oeste de PR; y la telegrafía por los caminos del Oeste de Paraná. En un según momento, la enseñanza de Geografía por los caminos cartográficos (terrestres, fluviales y telegráficos) del Oeste de Paraná con mapas síntesis en bases cartográficas actuales.

**Palabras clave:** Oeste del Paraná, Enseño de la Geografía; Marechal Cândido Rondon.

### INTRODUÇÃO

A partir do ano de 1992, juntamente com o pioneiro Oswald Heinrich (emigrado de Panambi-RS, em 1950) se relaciona a instalação da atual cidade de Marechal Cândido

**Perspectiva Geográfica**-Marechal Cândido Rondon, Ed. Esp., v.11, n.15, p. 184-197, jul.-dez., 2016

Rondon com a fonte oral, fotografias e mapa da Picada Allica (Obra Companhia de Madeiras Del Alto Paraná, 1908). Desde então se buscam respostas sobre: 1) qual a relação da atual cidade de Marechal Cândido Rondon com a Picada do Allica, do início do século XX? 2) Qual a relação desta e outras picadas, pousos e portos da época com divisão da Fazenda Britânia, pela Companhia Industrial Madeireira e Colonizadora Rio Paraná S. A. – MARIPÁ, em 1946, em pequenas propriedades e a instalação de futuras vilas e cidades? Qual a importância e por quem teria sido instalada a rede telegráfica no sertão do PR, na época? Como relacionar a ocupação e mudança socio espacial, da época, com o ensino de geografia? 3) Que motivos teriam levado Cândido Mariano da Silva Rondon a passar pelo Oeste do PR, no início do século XX? 4) E por quais motivos o município recebeu o nome de Marechal Cândido Rondon?

Assim surge o interesse em relacionar a pesquisa ao ensino de Geografia, por isso passou-se a recolher dados bibliográficos em livros e sites buscando encontrar respostas. E, para traçar um caminho geográfico para a pesquisa – caso isto seja possível – se faz uma reorganização das questões citadas propondo, num primeiro momento: Localização geográfica e histórica: ocupação e colonização da faixa de fronteira do Oeste do Paraná (incluindo o município de Marechal Cândido Rondon); Os obrageros no Oeste do Paraná, as picadas, os portos, os pousos; A telegrafia pelos caminhos do Oeste do Paraná, no início do século XX. E, num segundo momento, a relação do telegrafista Rondon com o Oeste do Paraná; e, o ensino de Geografia pelos caminhos cartográficos (terrestres, fluviais e telegráficos) do Oeste do Paraná com elaboração de mapas sínteses em bases cartográficas atuais.

A descrição geográfica e histórica é privilegiada por poderem ser expressa em várias linguagens, ou seja, a oralidade ou história oral, a literária ou escrita, os registros fotográficos, a numérica (quantitativa), a cartográfica e, mais recentemente, a informacional (CASTRO, 2012, s/p.). Para esse estudo se buscam mapas, croquis e plantas que serão instrumentos de orientação e de planejamento e os legados deixados pelos obrageros com os quais se podem fazer contextualizações relacionadas à geograficidade atual e ao ensino de Geografia.

Pelos caminhos do Oeste do Paraná busca-se o ensino de Geografia. O objetivo da pesquisa é a análise de mapas do Oeste do Paraná, do final do século XIX às primeiras décadas do século XX na perspectiva de refletir sobre a possibilidade de entender o ensino de Geografia a partir da exploração e ocupação do Oeste do Paraná. E para expressar a descrição geográfica e a histórica nas diferentes linguagens é necessária a pesquisa de campo. A pesquisa, no geral, tem a seguinte abrangência, instrumentos, recursos e finalidades: 1) Teórica, análises sobre o Oeste do PR (dissertações, teses e livros), tendo a pesquisa bibliográfica como instrumento, e por finalidade entender e definir/localizar a área de exploração e ocupação do Oeste do Paraná (século XIX a XX). 2) Mapas do final século

XIX e início do XX, da área de estudo; como instrumento a pesquisa bibliográfica; mapeamento dos caminhos terrestres e da telegrafia no Oeste do Paraná (século XIX a XX); transportar os dados destes mapas e informações atuais, e elaborar mapas sínteses; tratar e trabalhar os mapas produzidos no ensino de Geografia. E, a partir de então, entender como as mudanças geográficas e históricas transformaram o Oeste do Paraná e tirar proveito do material produzido para o ensino de Geografia.

O Oeste do Paraná, como espaço de fronteira, deve ser compreendido enquanto “[...] produto de uma divisão a que se atribuirá maior ou menor fundamento da realidade segundo os elementos que ela reúne, [...] campo de luta pela delimitação legítima” que mudam de “[...] posição no sistema temporal e no sistema espacial” (BORDIEU, 1989, p. 114-115); fronteira como “[...] espaço definido pelo outro que está no centro (etnocêntrico), sendo, portanto subordinado” (NOGUEIRA, 2007, p. 29); “[...] como divisa, limite, contato, contradição, área de transição” (FRASSON, 2014, p. 52). Isto é, o Oeste do Paraná, do final do século XIX e do início do século XX, não mais apresenta a mesma organização espacial.

Geograficamente, a área de estudo, no início do século XX, era dividida em seis zonas e as do oeste e a do setentrional do oeste eram menos conhecidas. A vegetação da zona do Oeste correspondia a “florestas virgens dilatadíssimas”; ea possibilidade de desenvolvimento da região correspondia à exploração da erva mate; e via-se como importante a “[...] abertura de um amplo sistema de viação”, estabelecer vasto comércio com as três repúblicas vizinhas e, aproximar as “[...] grandes artérias fluviais do interior” com o Leste (ROCHA POMBO, 1980, p. 140).

Para Wachowicz (1987), Brito (2005), Frasson (2014), entre outros, historicamente houve um atraso na definição dos limites no Oeste do Paraná, entre Brasil, Paraguai e Argentina justificado pela: - questão militar, resolvida em 1889 com a fundação da Colônia Militar do Iguassú e a posse efetiva por brasileiros da área estratégica entre os três países. Os limites têm como referência os rios Paraná (entre Brasil e Paraguai) e Iguazu (Brasil e Argentina), conforme estabelecido no pós Guerra do Paraguai (Guerra da Tríplice Aliança, contra o Paraguai, de 1864 a 1870). - A luta abolicionista. - Os ideais propagandistas civis e republicanos que geraram conflitos estaduais como o processo político que elevou o Paraná à condição de Estado, e os nacionais (Revolução Paulista e Coluna Prestes). Na época o Oeste do Paraná estava voltado ao extrativismo e comércio internacional, o que fez da região um palco de disputas internacionais e regionais.

A região era composta pelos então municípios de Guarapuava e de Foz do Iguazu. Motivos estratégicos como a fundação da Colônia Militar de Foz do Iguazu, a “Marcha para o Oeste”, a criação do Território Federal do Iguazu, em área de fronteira para a defesa da mesma (1943-1946) e a instalação de diversas colonizadoras consolidaram o processo mi-

gratório e imigratório brasileiro, o que abrangeu um espaço desnacionalizado (FREITAG, 1997, p. 96). Tanto o Oeste como o Sudoeste do Estado do Paraná estão inclusos na Faixa de Fronteira, com 150 km de largura (Lei 6.634/1979; Decreto 85.064/1980), conforme A Faixa de Fronteira (s/d).

A ocupação e a colonização do Oeste do Paraná corresponde: - aproximadamente a área explorada pelas obrages, entre os séculos XIX e XX; -a dos então municípios de Guarapuava e depois Foz do Iguaçu; - às delimitações do efêmero Território Federal do Iguaçu (1943 a 1946): - à Faixa de Fronteira (entre o Rio Iguaçu e o Rio Piquiri); -à Mesorregião Oeste Paranaense (IBGE, 2008); -e, mais especificamente, do Rio Paraná até o Rio Iguaçu (S), e Piquiri (N), às imediações dos municípios de Campo Mourão e Guarapuava, a leste.

## **DESENVOLVIMENTO**

Quando da criação da Província do Paraná (1853), a erva mate era fornecida para os mercados de “[...] Buenos Aires, Montevideu, Valparaíso no Chile e Rio de Janeiro” e Europa. Exploração possível pela ausência brasileira na região. Para Hoff (1991, p. 29) as atividades obrageiras se intensificaram com o fim da Guerra do Paraguai (1870); os obrageiros navegavam pelo Rio Paraná; construíram uma ferrovia (Matte Laranjeira); abriram portos; construíram ranchos e picadas. O subir o Rio Paraná era possível desde sua foz até o Porto Mendes Gonçalves (Porto Mendes), 60 km a jusante das Sete Quedas e desde trecho até Guaíra por ferrovia e tomando-se novamente as águas do Rio Paraná. Entre as Quedas de Guahira ou Sete Quedas até 60km abaixo (Porto Mendes), havia duas possibilidades de ultrapassar, em vindo do Paraguai (PY) e do Mato Grosso do Sul (MS) a erva mate era transportada até as margens do Rio Paraná a montante das Quedas e atravessada pelo Rio Paraná até Guaíra; outra, a erva mate colhida no Oeste do Paraná era trazida por mensus e por carretas puxadas por juntas de bois ou cavalos até os portos da margem esquerda do Rio Paraná. As obrages de exploração de erva mate, no oeste do Estado, situavam-se entre o Rio Paraná e as cercanias de Campo Mourão e Guarapuava. As principais obrages cronologicamente foram: Companhia Mate Laranjeira; Domingos Barthe; Nuñez y Gibaja; Compañia de Maderas Del Alto Paraná (Julio Tomás Alica); Petry, Meyer e Azambuja; Concessão Waldemar Matte; Concessão Miguel Matte; São Paulo - Rio Grande.

A Companhia Mate Laranjeira, consórcio argentino brasileiro, explorou os ervais do MS, fundou o Porto Monjoli, montante dos Saltos de Sete Quedas (Porto Guaíra, em 1908). Pequenos vapores, rebocando chatas, transportavam erva mate do Mato Grosso pelos afluentes do Rio Paraná (Iguatemi, Mbaracaí, Amambaí, Brilhante). Com o nome Larangeira Mendes e Companhia se estabeleceu no Porto Monjoli, construiu a ferrovia de Guaíra a

Porto São João (1911), margem esquerda do Rio Paraná, e depois até o Porto Mendes, começou a operar em 1917. A Companhia chegou a ter 24 portos no rio Paraná, em seus afluentes e no Rio Paraguai. (WACHOWICZ, 1988, p. 71; HOFF, 1991, p. 884). “Esta frente extrativa de erva-mate era, pois de capital argentino, mão-de-obra paraguaia e matéria prima brasileira” (WACHOWICZ, 2002, p. 234).

Domingos Barthe, efetivamente, começou a exploração de erva mate e madeira em 18/agosto/1858 e em 1895 em Rio do Salto (margem do Rio Tormentas) existia um grande estabelecimento ervateiro, ligado por estrada carroçável até Central Barthe (SPERANÇA, 1992, p. 36 e 54). Oficialmente, a obra de Domingos Barthe (francês argentino) e Manoel José da Costa (brasileiro) foi criada em 1901 (Decreto Estadual nº 4, de 16/mar./1901, Art. 2º), com capital argentino, para explorar ervais nativos, nos vales dos rios da Paz e Tormentas, atual município de Cascavel-PR. E, no mesmo ano, obteve concessão de terra nos campos de Guarapuava. Em 1905, Barthe comprou áreas descontínuas, nos quilômetros (pousos) 16, 34, 50, 68, e “[...] uma área à margem esquerda do rio Paraná para construção dos portos Sol de Maio e Santa Helena” (YOKOO, 2011, p. 8). A área se estendia até as nascentes do Rio São Francisco, a 90 km leste do rio Paraná. O transporte da erva mate era feito pela estrada do Depósito Central Barthe ao Porto de Santa Helena, “[...] por dezenas de carroções puxados por burros. Eram mais de 500 burros [...]” e pelo sistema de zorras descia ao porto, no Rio Paraná (COLODEL, 1988, p. 173).

Em 1905, Júlio Nuñez e Lázaro Gibaja (argentinos) ocuparam as obras que correspondia aos atuais municípios de Cascavel, Cafelândia, Corbélia e periféricos menores que em parte correspondiam aos pousos Guajuvira, 1º de Outubro, Arroio Grande, Palmito, Pouso Feio, Toledo e a Gleba Lopey (sede administrativa), com o objetivo de explorar ervais nativos. A Nuñez y Gibaja possuía vapor para navegação de Posadas-ARG até o alto Rio Paraná, 50 a 60 km abaixo das Sete Quedas/Guaíra (Porto Mendes). (O Paraná, 01/09/2014; Posadas del Ayer, 2014).

A Companhia de Terras Del Alto Paraná, de Julio Tomás Alica (Allica), capital argentino, correspondia à Obra 8 ou Fazenda Britânia ou Imóvel São Francisco (Lei Estadual nº 781, de 20/abril/1908), entre o Porto São João, ao sul do Porto Britânia, e a montante até o Porto Artaza, e 300 km para leste do Rio Paraná, Campo Mourão, região da Serra de Pitanga, indo para o centro sul até próximo de Guarapuava. A Sede se localizava em Central Santa Cruz, ladeada por amplas pastagens. “Possui o Porto I, no Rio Piquiri, provido de balsas, onde mantinha um grande entreposto para estocagem de erva-mate oriunda da outra margem [direita] e o Porto Artaza, no Rio Paraná” (SPERANÇA, 1992, p. 36). Sua obra era atravessada por dois caminhos principais e diversas trilhas e estradas carroçáveis, como se verá adiante. Nesta obra trabalhavam cerca de 940 operários, existiam 80 carros, 3 autos, 870 mulas, 140 bois e 600 vacas. O Porto Artaza e seu entorno

**Perspectiva Geográfica-Marechal Cândido Rondon, Ed. Esp., v. 11, n. 15, p. 184-197, jul.-dez., 2016**

era iluminado à luz elétrica produzida por dínamo de 10HP (SOUZA, 2009, p. 93, apud BALLÃO, 1920, p. 29). A Obra 8 foi comprada pela Companhia Industrial Madeireira e Colonizadora Rio Paraná S. A. – MARIPÁ, em 1946.

Petry, Meyer & Azambuja (José Petry, Hans Meyer, Alberto Meyer e Antonio Bittencourt de Azambuja) se constituiu em 1921, obteve do governo paranaense terras devolutas, próximo ao município de Santa Helena (Leis nº 1.147, 26/março/1912; nº 1642, 05/maio/1916). Chegou a iniciar a colonização com paulistas, descendentes de italianos e duas décadas depois com descendentes de italianos gaúchos. As terras foram retomadas pelo governo e outra parte foi vendida para André Zílio e para a Industrial, Agrícola e Pastoril do Oeste de São Paulo. No final dos anos de 1940, os bens retornaram à colonizadora que continuou a venda das colônias aos imigrantes da frente pioneira gaúcha (WACHOWICZ, 1987, p. 160; BERNARDES, 1952, p. 346; EMER, 1991, p. 70).

A Concessão de Waldemar Matte também pode ser validada para a Concessão de Miguel Matte. De acordo com Ruaro (2013), Miguel Matte que tinha uma concessão do Governo (1925), no atual município de São Miguel do Iguazu e não quis colonizar. Então Alberto e Luiz Dalcanali Filho, que moravam em Curitiba, fizeram o negócio. E, Ruaro, com sua experiência de colonizador de Toledo, entrou como colonizador (RUARO, 2013).

A obra São Paulo - Rio Grande ocupava as margens do Rio Paraná desde o Porto Ocoí até ao sul do Porto Moleda, deste se estendia para leste até as proximidades do povoado de Bela Vista.

As áreas adquiridas ou apossadas pelos obrageros totalizaram-se 786.042,46 ha (1 hectare = 10.000m<sup>2</sup>) de terras no Oeste do Paraná, e foi possível constatar que 33,33% destas terras obrageras pertenciam a brasileiros, considerando que em alguns casos os proprietários eram brasileiros junto com o de outra nacionalidade, por isso em não havendo informação sobre posse da cada um se dividiu a mesma em partes iguais. Os obrageros argentinos detinham a maior parte (44,40%), e na soma total de estrangeiros (argentinos, ingleses e italianos) suas terras no Oeste do Paraná totalizaram 66,66%. É necessário considerar também que a abrangência do uso das terras para exploração de erva mate e de madeiras, no início do século XX, pode ter ultrapassado estes números uma vez que a região do Oeste do Paraná era terra devoluta e ocupada por não brasileiros.

As obras, em 1930, totalizavam nada menos que 10.000 habitantes estrangeiros (WACHOWICZ, 2002; STECA e FLORES, 2008). Dentre as obras que atuaram na região, a de Allica atingiu o mais alto grau de desenvolvimento e de organização (EMER, 1991). Allica construiu oficinas, instalou energia hidrelétrica para consumo próprio (Arroio São Cristóvão), a jusante de Porto Mendes, barracões para depósitos de erva mate, zorras, ins-

talações portuárias e chegou a contar com mais de 2.000 mensus. “Allica tornou-se símbolo do ‘obragero’ argentino no oeste do Paraná” (WACHOWICZ, 1988, p. 230).

As respectivas obras e seus portos (os sublinhados foram considerados os mais importantes), pousos e povoados foram: Colônia Militar de Foz do Iguaçu, Portos: Bela Vista; Foz do Iguaçu; Bello; Itaopuitê; Leonor; União; Alberto, Marnik. Povoados: Foz do Iguaçu. Concessão Waldemar Matte, Porto: Roszanyi. Concessão Miguel Matte, Portos: Mbaebuy; Lequê; São Vicente. São Paulo - Rio Grande, Porto: Ocoí (Ocohy). João Petry, Meyer e Azambuja, Portos: São Miguel; São Miguelito; Moleda; Itacorá; Sete de Setembro; Sol de Maio; Santa Helena. Povoados: Dois Irmãos; Barreiro; Diamante; Mangueirinha; Barro Preto. Domingos Barthe, Porto: Santa Helena. Povoados: Bela Vista; Central Barthe, Rio do Salto. Nunes y Gibaja, Povoados: Gibaja; Lopeí; Santa Cruz. Cia de Madeiras Del Alto Paraná, de Allica, Portos: Santa Felicidade; Jejuhy; São Francisco; Britânia ou Companhia de Madeira; 12 de Outubro; Rio Branco; Artaza ou Allica; e Porto I (Rio Piquiri). Pousos: 12 de Outubro; Arroio Grande; São João; Guajuvira; Palmito / Pouso Feio; Toledo. Povoados: Casa Allica; Rancho; Rosa; 4 Pontes; Pogy Caé; Central Santa Cruz. Cia Mate Laranjeira, Portos: Mendes; São João; Guaíra; Thomaz Laranjeira. (WESTPHALEN, 1987, Prancha XV; WACHOWICZ, 1988; COLODEL, 1988; Coletânea de Mapas Históricos do Paraná; SPERANÇA, 1992). Quanto ao Porto Santa Helena consta que “[...] fue abierto dia 18-8-1858 pela Companhia Domingos Barthe” (COLODEL, 1988, p. 63) e no início do século XX estaria sob o domínio dos obrageros Petry, Meyer e Azambuja.

Os portos, quando situadas em margens íngremes e elevadas (50 a 150 m de altura), necessitavam aparelhamento composto por dois pares de trilhos de trem e por eles subiam e desciam as zorras levando pessoas, bagagens, produtos diversos e a erva mate (PFLUCK, 2013, p. 162). E, na dificuldade de aproximação do vapor ou navio ao porto o transporte da erva mate era feito por cabo de aço aéreo, estendido de uma margem a outra, por estes os sacos com erva mate eram passados até o vapor, como no caso do Salto Carapan até o Porto São João (RITT, 2011, p. 119).

Na Geografia e na História do Oeste do Estado o Rio Paraná é central, foi porta de entrada de diferentes conquistadores e porta de saída de riquezas vegetais extraídas das matas tropicais e subtropicais. A navegação forçou abertura de caminhos que partiam dos portos para o sertão do Oeste do Paraná. De acordo com as fontes a Coletânea de Mapas Históricos do Paraná (1896, 1921, 1924 e 1929); Foweraker (1982); Colodel (1988); Wachowicz (1988), os principais caminhos foram:

- estrada “Picada Firmino” (1888-1889) ou Rodovia-35 (60 léguas ou 354 km) entre as cidades de Guarapuava e Foz do Iguaçu de onde a Picada margeava pelo sul as obras de Waldemar e Miguel Matte até as localidades de Benjamim e Floriano. A partir de Floriano se

bifurcava, um trecho seguia para Catanduvas (leste), e outro pelo sul da Serra do Boi Preto até o Depósito Central Barthe e então para Sapucaý (nordeste) ou para Salto/Rio do Salto (sudeste) e Catanduvas. De Catanduvas se estendia para Formiga, Colônia Mallet, Guaruapuava. A Picada, em grande parte, corresponde a atual rodovia BR-277. Entre Salto e Depósito Barthe um povoado, sem nome, veio a ser a cidade de Cascavel.

- Picada Geral ou Picada Dioverti, pela margem direita do Rio Iguaçu, mais ao sul, vindo a se encontrar com a Picada Firmino dentro da obra de Domingos Barthe, próximo a Catanduvas, na margem direita do Rio Tormentas, parte da rodovia BR-277 (RITT, 2011, p. 92). No entanto, segundo o Mapa de 1921 (WESTPHALEN, 1987, p. LV), a Picada Geral de Foz, margeava o Rio Iguaçu e próximo ao Rio Benjamin, deixava a Picada Geral e se direcionava para o norte até encontrar Floriano, na Picada Firmino.

- caminho de Foz do Iguaçu a Salto Sete Quedas (Guaíra), margeava o Rio Paraná, até o Porto Jejuí, Porto de Ontiveros, na foz do Rio São Francisco, e continuava até Salto Sete Quedas (Guaíra), portanto, passava pelo oeste do município de Marechal Cândido Rondon. Este caminho possuía diversas conexões até o Depósito Central Barthe.

- Picada Allica: pelo setor central da Companhia de Terras Del Alto Paraná, Obra 8 ou Fazenda Britânia, seguia de Porto Artazapassando por Casa Alica, Rancho, Rosa, 4 Pontes, Pogy [Boyé] Caé, à Central Santa Cruz, desta, para NE, para Porto Piquiry ou Porto I até Pensamento (Campo Mourão); e, para sudeste, para Sapucahy, Cascavel, Salto/Rio do Salto, Catanduvas, Formigas, Colônia Mallet, Serra de Pitanga, faltando 7 km para encontrar a estrada de Guarapuava. Allica alargou a Picada e teve permissão de cobrar pedágio de “[...] 2.000 réis por animal ou carroças carregados, ou de 1.000 por animal livre” que transitasse por ela. Para tanto, instalou postos de controle e de depósitos, como o de Central Santa Cruz (distrito de Cafelândia) e o de Pensamento (distrito de Mamborê, às margens da Rodovia BR-369) (NOGUEIRA, 1920, p. 147-148; WESTPHALEN, 1987; WACHOWICZ, 1991, p. 8 e 65; YOKOO, 2011, p. 11; YOKOO, 2013, p. 96).

- Estrada de Porto Britânia - Toledo - Salto/Rio do Salto, pelo setor sul da Obra 8: ao longo dela se localizavam o Porto Britânia, o Porto e Pouso 12 de Outubro; os pousos Arroio Grande, Guajuvira, Palmito ou Pouso Feio, Toledo. De Toledo para NE encontrava-se Pogy [Boyé] Caé e Central Santa Cruz, desta seguia-se ao Porto Piquiry ou Porto I até Pensamento (Campo Mourão); ou a partir de Toledo para Lopey, Gibaja, Cascavel, Salto/Rio do Salto até encontrar a Picada Firmino.

- Estrada Porto Santa Helena a Bela Vista ou poder-se-ia denominá-la de Picada Petry, Meyer e Azambuja, pela Obra de mesmo nome. Partia de Santa Helena passava por Dois Irmãos, Diamante, Barreiro, Barro Preto, Bela Vista chegava ao Depósito Central Barthe, na confluência das obras Domingos Barthe e Nunes y Gibaja.

Estes caminhos por vezes estavam ligados por trilhas e estradas carroçáveis faziam chegar os produtos explorados aos portos. “Os caminhos, picadas e estradas, atravessando o mato ou pondo em comunicação com o interior do Brasil foram obra da comissão estratégica, dos moradores vizinhos, dos cortadores de madeira, dos hervateiros e da administração colonial” (FREITAG, 2007, p. 201).

Ao longodestes caminhos e de picadas menores se localizavam pequenos povoados, pousos e roças, pontos de apoio, de parada e ou de abastecimento aos mateiros ou mensus e aos seus animais de carga. Os pousos eram precários acampamentos, pequenas choças, às margens de rios. As distâncias entre os pousos eram fixadas em um dia de percurso por carroças que transitavam pelas picadas, levando a erva mate (YOKOO, 2011, p. 9). Na entre safra aos mensus era permitido cultivar roças de onde provinham seus alimentos como arroz (duas safras/ano), milho, feijão, aipim, cana de açúcar, amendoim, fumo, banana e laranja (NOGUEIRA, 1920, p. 148) e, na Colônia Militar de Foz do Iguaçu, se plantava café (SPERANÇA, 1992, p. 51). Mensus também construíam e ampliavam as picadas.

Além das instalações portuárias, pousos, povoados e de estradas foi implantada também a telegrafia, na virada do século XIX para XX. O engenheiro Emil Odebrecht (alemão), no sul do país, teve a função de Inspetor de Segunda Classe da Repartição Geral dos Telégrafos (11/setembro/1881), e desenvolveu trabalhos de exploração, levantamentos cartográficos e geográficos no RS, SC e PR. No Paraná realizou: - trabalhos de locação e implantação da linha telegráfica Curitiba - Guarapuava, acompanhado do Eng. Leopoldo Weiss (1882); - “[...] a expedição da Foz do Rio Ivaí, Guaíra, Foz do Piquiri, Foz do São Francisco e do Iguaçu” (1883), entre outros (SILVA, 2011?, p. 6 e 72).

Em 1888, Tomás José Coelho de Almeida, do Ministério da Guerra, criou a Comissão Estratégica do Paraná para definitivamente desbravar e ocupar o Oeste do Estado. A Comissão se instalou em Guarapuava (núcleo urbano mais próximo da fronteira) sob chefia do Capitão Belarmino Augusto de Mendonça Lobo. A Comissão teve como objetivos construir estradas estratégicas no Estado e fundar colônia militar. Entre esses projetos a Colônia Militar do Iguassú foi fundada pelo engenheiro militar José Joaquim Firmino (23/novembro/1889), na margem esquerda do Rio Paraná, a 6 km da foz do Rio Iguaçu. Em 1901 foi instalada, a leste de Catanduvás, margem esquerda do Rio Xagu (Chagu), a Colônia Militar Mallet (hoje Laranjeiras do Sul), sob o comando do Capitão Félix Fleury de Souza Amorim, do 1º Batalhão de Engenharia. Assim se inicia a ocupação efetiva do lugar por brasileiros.

A telegrafia, no Oeste do Paraná, foi de instalação difícil e precária considerando a distância, a presença da floresta, a falta de alimentação, problemas de saúde, falta de re-

curose de pessoas, as intempéries do tempo, as dificuldades de deslocamento e de transporte, entre tantas outras, próprias para a época. No Oeste do Paraná foram instaladas duas linhas, no início do século XX, uma instalada, em 1905/1906, pela Comissão Estratégica do Paraná, ligava Guarapuava e Foz do Iguaçu e a outra, de iniciativa privada, instalada por Allica, de Porto Artaza ao Depósito Central Santa Cruz.

“Em 1905, chegava a Foz do Iguaçu a linha telegráfica, como remate de um trabalho iniciado anos antes” (Foz do Iguaçu, s/d.), um ano após se completou a instalação entre Guarapuava e Foz do Iguaçu. Esta linha acompanhava a Estrada Geral e a Picada Firmino, ou seja, de Foz do Iguaçu, passava por Benjamim e Floriano. A partir de Floriano a estrada se bifurcava, o braço sul era o caminho ladeado pela rede telegráfica que chegava a Catanduvas, Formigas, Mallet e Guarapuava, e o braço norte seguia pela Serra do Boi Preto ao Depósito Central Barthe (WESTPHALEN, 1987, p. 82-86).

Na época, no Oeste do Paraná, encontrava-se uma segunda linha telegráfica implantada por Julio Tomáz Allica, da Obrage Compañia de Terras Del Alto Paraná. Allica construiu uma linha telegráfica de 120 km, ligando o Porto Artaza ao Depósito Central Santa Cruz, que seria prolongada até o Pequiry, com extensão de 160 km, faltavam 8 léguas [35,56 km] para chegar a Campo Mourão(SOUZA, 2009, p. 93, apud BALLÃO, 1920, p. 29). Para Emer (1991, p. 65-66) a linha telegráfica de Allica“ [...] chegou a ter mais de 140 quilômetros de extensão, facilitando a comunicação entre a sede e os inúmeros postos de controle, e depósitos de erva-mate no interior do oeste paranaense”.

Desta forma, é possível presumir que esta Linha Telegráfica seguia a Picada Allica e, portanto ligava Porto Artaza, Casa Allica, Rancho, Rosa, 4 Pontes, Pogy [Boey] Caé, seguindo para Depósito Central Santa Cruz, Porto Piquery, Pensamento, Campo Mourão. Portanto, essa rede telegráfica passava então pelos atuais núcleos urbanos de: Bom Jardim, Iguaporã, Curvado, Marechal Cândido Rondon (município de mesmo nome); Pogy Caé (município de Toledo); Santa Cruz (distrito de Cafelândia) e Pensamento (distrito de Mamborê) até Campo Mourão.

Em outra fonte encontra-se“[...] Lopeí, em 1924, recebeu um posto telegráfico, devido a Revolução Paulista” (SPERANÇA, 1992, p. 35). Neste caso, porém, deve ser considerado que Lopeí localizava-se ao longo da Estrada Porto Britânia a Salto e não na Picada Allica. Se Lopeí recebeu este posto, isto ocorreu praticamente 20 anos depois das instalações anteriores e numa distancia de 50 km, aproximadamente, de Santa Cruz, e é necessário investigar sobre os responsáveis pela sua instalação.

O texto e os dados ainda serão aprofundados e confrontados e deverão culminar em representações geográficas, produtos cartográficos. Pois, “Os mapas permitem ter domínio espacial e fazer síntese dos fenômenos que ocorrem em um determinado espaço e, por

isso, representam outra linguagem imprescindível à Geografia, pois aprender ‘geográfica-mente’ o texto é tão importante quanto aprender ‘cartograficamente’” (SELBACH, 2014, p. 62). Um mapa ou outro produto cartográfico é sempre uma representação de uma realidade, passível, portanto, de distorções.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na geografia e na história de diversas formas se referenciava o Oeste do Paraná, entre os séculos XIX e XX: ‘vazio demográfico’, ‘sertão’, ‘terras devolutas’, ‘mata virgem’, ‘boca do sertão’. Termos repetidos em livros, materiais de divulgação e em discursos proferidos por representantes políticos e de empresas de colonização (MOTA, 2005). No tempo das obrages as “[...] estradas nunca foram bem transitáveis, mas revelam que o Estado estava interessado no “desbastamento do sertão”, por causa das “obrages” argentinas [e inglesas] que atuavam na coleta de mate e de madeira no rio Paraná” (HOFF, 1991, p. 882). No entanto, as obrages deixaram um legado de caminhos, “E com um deles o marco inicial da povoação de Cascavel: a Grande Estrada da Erva-mate, gerada da Encruzilhada dos Gomes” (SPERANÇA, 1992, p. 36).

A descoberta e a apropriação “[...] do território, pela história, geomorfologia, geografia e cartografia foi uma dimensão crucial desse esforço de produção de uma identidade nacional”. A floresta foi vista a partir de suas riquezas pela ótica da exploração, o rio foi observado, ou explorado, com a finalidade de servir aos propósitos estabelecidos pela autoridade vigente. No caso dos rios importava a condição de navegabilidade e assim foram explorados. (ARRUDA, 2008, p. 108, 117-1187). A fronteira do Oeste do Paraná, entre obrageros e brasileiros, foi campo de luta pela delimitação legítima, para as quais não necessariamente cabem explicações geográficas, mas sim culturais e políticas.

Quanto a Cândido Mariano da Silva Rondon sua relação com a implantação telegráfica não significa necessariamente que o tenha feito também no Oeste do Paraná, embora o mito rondoniano tenha sido sacramentado pela biografia (VIVEIROS, 1958).

Pela Geografia se procura verificar a ação humana e de seu trabalho numa visão mais ampla, perceber a paisagem como um todo, a interação e as mudanças do espaço que se estuda e se construiu, entre os séculos XIX a XX e sua possível relação com o espaço quase um século depois. Os dados e o texto sobre o oeste do Paraná se tornam fatos geográficos, pois é possível localizar os lugares de ocorrência, examinar suas características e a origem, perceber sua ação, reação, relação e as conseqüências sócioeconômicas. O espaço geográfico é a configuração territorial dos objetos geográficos e a vida que lhes dá sentido e os anima é o conteúdo social (SANTOS, 1996). Assim, que

Os Caminhos pelo Oeste do Paraná, entre os Séculos XIX e XX, a Busca pelo Ensino de Geografia aprendido se pode extrair ou atribuir às informações históricas geográficas do Oeste do Paraná? Tema a ser tratado no artigo “O ensino de Geografia pelos caminhos do Oeste do Paraná”.

## REFERÊNCIAS

**A Faixa de Fronteira.** In: <http://cdif.blogspot.com.br/search/label/1%29%20A%20Faixa%20de%20Fronteira>. Acesso em 12/08/2014.

ARRUDA, Gilmar. (Org.). **A natureza dos rios: história, memória e territórios.** Curitiba: Editora UFPR, 2008.

BERNARDES, N. **Expansão do Povoamento do Paraná.** In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.

BORDIEU, Pierre. **O poder simbólico.** Trad. Fernando de Tomaz. Lisboa: Difel, 1989.

BRITO, José Maria. **A descoberta da Foz do Iguaçu.** (texto de 1938). Foz do Iguaçu: Tezza Editores, 2005.

CASTRO, José Flávio Morais. **História da Cartografia e Cartografia Sistemática.** Belo Horizonte: Editora PUCMinas, 2012.

**Coletânea de Mapas Históricos do Paraná** (1896; 1919; 1921; 1924; 1929). In [http://www.itcg.pr.gov.br/arquivos/livro/mapas\\_itcg.html](http://www.itcg.pr.gov.br/arquivos/livro/mapas_itcg.html). Acesso em 13/09/2014.

COLODEL, José Augusto. **Obrages & Companhias Colonizadoras: Santa Helena na história do oeste paranaense até 1960.** Cascavel-PR: Editora Educativa, 1988.

**Divisão Territorial do Brasil.** Divisão Territorial do Brasil e Limites Territoriais. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (1/julho/2008). Acesso em 11/09/2014.

EMER, I. O. **Desenvolvimento histórico do Oeste do Paraná e a construção da escola.** Dissertação (Mestrado em Educação). Rio de Janeiro: FGV, 1991.

FOWERAKER, Joe. **A luta pela terra: a economia política da fronteira pioneira no Brasil de 1930 aos dias atuais.** Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

**Foz do Iguaçu** (s./d.). In: <http://www.redecedes.ufpr.br/Foz%20do%20Igua%20E7u.html>. Acesso em 12/09/2014.

FRASSON, Margarete. **Alunos brasiguaios em movimento na tríplice fronteira.** Dissertação (Mestrado em Geografia). Uniãoeste: Francisco Beltrão-PR, 2014.

[FREITAG, Liliane da Costa. Extremo-oeste paranaense: história territorial, região, identidade e \(re\)ocupação. 2007. 209 f. Tese \(Doutorado em História\) - Universidade Estadual Paulista, Franca-SP, 2007.](#)

FREITAG, Liliane da C. **Fronteiras perigosas, migrações internas e a ocupação de um espaço vital: o extremo-oeste paranaense (1937-1954).** São Leopoldo: UNISINOS, 1997.

HOFF, Sandino. A ocupação do norte. In: PAZ, Francisco Moraes. (Org.). **Cenários de economia e política: Paraná.** Curitiba, PR: Prephacio, 1991. p. 25-40.

**Perspectiva Geográfica-Marechal Cândido Rondon, Ed. Esp., v. 11, n. 15, p. 184-197, jul.-dez., 2016**

- MOTA, Lúcio. T. **História do Paraná**: ocupação humana e relações interculturais. Maringá-PR: Eduem, 2005
- NOGUEIRA, Júlio. **Do rio ao Iguassú e ao Guayra**. Rio de Janeiro: Editora Carioca, 1920.
- O Paraná. O Paraná reage as tramas paulistas. In: <http://www.oparana.com.br/variedades/2012/09/paraná-reage-as-tramas-paulistas/1169782/.23/09/2012>. Acesso em 18/01/2015.
- PFLUCK, Lia Dorotéa. **Marechal Cândido Rondon**: o Município pela Geografia e pela História. Porto Alegre: Evangraf, 2013.
- Posadas del Ayer**. 7/septiembre/2014. In: <http://www.territorioidigital.com/notaimpresa.aspx?c=7798747179592552>. Acesso em 18/01/2015.
- RITT, Evandro. **A Colônia Militar de Foz do Iguaçu-PR**: um projeto de consolidação de uma fronteira 1880-1920. Dissertação (Mestrado em História Social). Universidade Estadual de Londrina. Londrina, 2011.
- ROCHA POMBO, José Francisco da. **O Paraná no Centenário 1500-1900**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1980.
- Ruaro**, aos 100 Anos fala à Memória Terrunha. Jornal Mensageiro. Edição: 1783, 17/10/2013. In: <http://www.jornalmensageiro.com/materia.php?id=13012>. Acesso em 28/dez./2014.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- SELBACH, Simone. (Sup. Geral). **Geografia e Didática**. 2.ed. Petrópolis-RJ: Vozes, 2014.
- SILVA, Eliane Alves da. **Emil Odebrecht** – astrônomo, engenheiro geodésico, agrimensor, cartógrafo e as linhas telegráficas do oeste catarinense e paranaense. A MIRA, Edição 162. Ano XXI. 2011? In: <https://www.google.com.br/search?q=telegrafia+rondon&ie...SILVA%2C+Eliane+Alves+da.+Emil+Odebrecht+&rls=org.mozilla:pt-BR:official>. Acesso em 08/08/2014.
- SOUZA, Aparecida Darc de. **Formação econômica e social de Foz do Iguaçu**: um estudo sobre as memórias constitutivas da cidade (1970-2008). Tese (História Econômica). Universidade São Paulo, 2009.
- SPERANÇA, Alceu. **Cascavel a história**. Curitiba: Lagarto, 1992.
- STECA, L. C.; FLORES, M. D. **História do Paraná**: do século XVI à década de 1950. Londrina: UEL, 2008.
- VIVEIROS, Esther de. **Rondon conta sua vida**. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1958.
- WACHOWICZ, R. Christovam. **Obrageros, Mensus e Colonos**: História do Oeste Paranaense. 2ª ed. Curitiba: Ed. Vicentina, 1987.
- WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. 10ª ed. Curitiba: Imprensa Oficial (Brasil Diferente), 2002.
- WESTPHALEN, Cecília Maria. **História documental do Paraná**: primórdios da colonização moderna da Região de Itaipu. Curitiba: SBPH-PR, 1987.
- Perspectiva Geográfica-Marechal Cândido Rondon**, Ed. Esp., v. 11, n. 15, p. 184-197, jul.-dez., 2016

YOKOO, Edson Noriyuki. **A dinâmica das frentes de ocupação territorial na Mesorregião Centro-Ocidental Paranaense**. Tese (Doutorado em Geografia), da Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2013. In: <http://sites.uem.br/pge/documentos-para-publicacao/teses/teses-2013-pdfs/EdsonYokoo.pdf>. Acesso em 29/dez./2014.

YOKOO, Edson Noriyuki. **Gênese do processo da apropriação das terras**, o caso das companhias ferroviárias e dos ervateiros no oeste paranaense. VI EPCT, 24 a 28/10/2011. In: [http://www.fecilcam.br/nupem/anais\\_vi\\_epct/PDF/ciencias\\_exatas/12-YOKOO.pdf](http://www.fecilcam.br/nupem/anais_vi_epct/PDF/ciencias_exatas/12-YOKOO.pdf). Acesso em 01/09/2014.