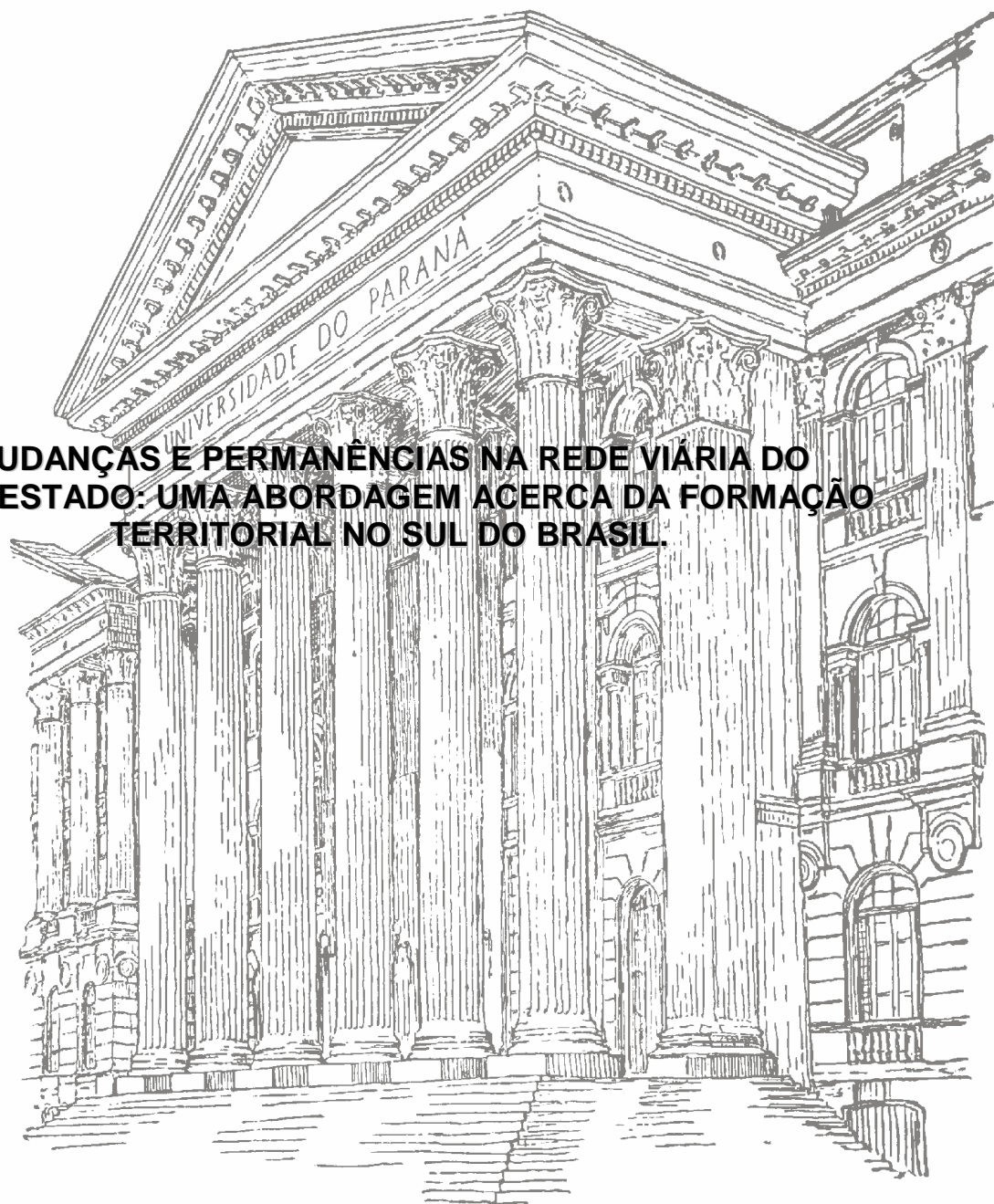


NILSON CESAR FRAGA

**MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS NA REDE VIÁRIA DO
CONTESTADO: UMA ABORDAGEM ACERCA DA FORMAÇÃO
TERRITORIAL NO SUL DO BRASIL.**



CURITIBA

2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

NILSON CESAR FRAGA

**MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS NA REDE VIÁRIA DO
CONTESTADO: UMA ABORDAGEM ACERCA DA FORMAÇÃO
TERRITORIAL NO SUL DO BRASIL.**

Tese de Doutorado apresentada para obtenção do título de Doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento da Universidade Federal do Paraná, na Linha de Pesquisa de Urbanização, Cidade e Ambiente Urbano, sob orientação do Professor Dr. Francisco de Assis Mendonça.

CURITIBA

2006

“Um mapa do mundo que não compreenda o país da Utopia não merece nem mesmo um olhar, pois ignora o único país ao qual a Humanidade continuamente chega. E quando a Humanidade lá atraca, fica alerta, e levanta novamente as âncoras ao vislumbrar uma terra melhor. O progresso nada mais é que o realizar-se das utopias.”

Oscar Fingal O’Flahertie Wills Wilde



"BELICOSO DO CONTESTADO"
Óleo sobre tela, 130 x 140cm, 1961



"MARIA ROSA (ALEGORIA - CONTESTADO)"
Óleo sobre tela, 140 x 160cm, 1982

Aos Caboclos do Contestado, Homens e Mulheres, que numa rede de solidariedade, audácia, inteligência e utopia enfrentaram a *república do diabo*.

Agradeço:

Professor **Francisco de Assis Mendonça**, *Chico*, cuja amizade conduziu a orientação deste trabalho em todos os momentos e fases, nas horas de incertezas, quando tudo parecia perdido, quando dos desvios da cientificidade, quando a emoção estava acima da razão, por meio da sua responsabilidade, atenção e amor ao mundo da ciência.

Minha Família, Lucia Eni Fraga, José Herculano Fraga, Edson José Fraga, Sirlei Cristiane Fraga Pereira, Aline Fraga Pereira, Eduardo José de Borba Fraga, Júlia Fraga Pereira, Rogério Felipe Pereira, Sueli de Borba Fraga, Eni Schwinden e, *in memoriam* de Leogino Schwinden.

Amigos Contribuintes: Adão dos Santos, pelas discussões, livros e outros materiais;
Maria do Carmo Ramos Krieger, pelo material sempre enviado pelos correios,
Roberto Schneider, pela amizade verdadeira e constante;
Mozart Nogarolli, pelos mapas e pela amizade geográfica;
Paulo Roberto Ribeiro pelas críticas e amizade da Serra Acima;
Maria Elisa Zanella, por ter surgido na minha vida durante o doutorado;
Maria Alice Collere e Família, pela amizade, alegrias e um lar em Colombo;
Márcia Fernandes de Oliveira, pela amizade e presença de sempre.

UFPR e o **MADE** por serem públicos e pelo comprometimento com o conhecimento científico paranaense, brasileiro e universal.

Willy Zumblick e **Claro Jasson**, que em suas épocas registram em imagens o Contestado.

MUDANÇAS E PERMANÊNCIAS NA REDE VIÁRIA DO CONTESTADO: UMA ABORDAGEM ACERCA DA FORMAÇÃO TERRITORIAL NO SUL DO BRASIL.

Nilson Cesar Fraga

SUMÁRIO

Índice de Mapas, Quadros, Tabelas, Fotos e Figuras	iii
Resumo	v
Resume	vi
PARTE I – Problemática e objeto de estudos	1
Capítulo I – Construção interdisciplinar	2
I.1. Construção da problemática de estudo – a do grupo e a interdisciplinar	3
I.1.1. Desafios da urbanização com qualidade de vida	3
Capítulo II – A tese individual	16
II.1. Construção da problemática de estudo – a etapa individual	16
II.2. Caminhos metodológicos	32
Capítulo III – As redes, no território e no poder	37
III.1. A rede no objeto de análise	37
PARTE II – A História do Lugar	53
Capítulo I – Formação Territorial	54
I.1. Antecedentes para a Guerra Civil	54
I.2. A Estrada de Ferro no Contestado	57
I.3. A extração da madeira	61

I.4.	Os Monges nas terras contestadas	63
I.5.	O desenrolar da guerra	70
I.6.	O agrário na terra do Contestado	81
	Capítulo II – A especificidade regional - a “ilha”	94
	Capítulo II – sobre a política imperial e republicana	99
	PARTE III – Redes Contestadas	117
	Capítulo I – as redes temporais no Contestado	118
	Capítulo II – A rede do tropeirismo	127
II.1.	O tropeirismo no Paraná e em Santa Catarina	128
	Capítulo III – A rede ferroviária	135
III.1.	A Estrada de Ferro do Contestado	142
	Capítulo IV – A rede rodoviária	146
IV.1.	Rodovias no Estado do Paraná	151
IV.2.	Rodovias no Estado de Santa Catarina	158
IV.3.	Rodovia da Amizade entre Santa Catarina e Paraná – SC 302	162
	Capítulo V – As redes em tempos diferentes	172
	Conclusões: mudanças e permanências	197
	Considerações Finais e a Construção do Trabalho	202
	Referências	211
	Bibliografia consultada	224

Índice de Mapas

Mapa – 1	Localização Geográfica; Área Contestada; Palco da Guerra	20
Mapa – 2	Caminhos Históricos	132
Mapa – 3	Vegetação original; Domínio da Lumber	60
Mapa – 4	Palco da Guerra	79
Mapa – 5	Rodoferroviário	166
Mapa – 6	Municípios Limítrofes	192

Índice de Quadros

1.	A desestatização das malhas da RFFSA	142
2.	Rodovias que corta a divisa entre Paraná e Santa Catarina no sentido Leste para Oeste	169

Índice de Tabelas

1.	Malha rodoviária de Santa Catarina, Paraná, Brasil, década de 1960	150
2.	Cidades da divisa entre Paraná e Santa Catarina. População e área territorial em 2004	192

Índice de Fotos

01	Vista Geral da Cia Lumber	61
02	Comemoração do 4 de Julho	61
03	Monge João Maria	67
04	Virgens	67
05	Reduto de Caraguatá	76

06	Cadáver do Líder Castelhana	76
07	Travessia de tropas no rio Iguaçu (Porto União), no início do século XX	133
08	Deslocamento de tropas para o campo de batalha, no Sertão Contestado	133
09	Ação da Brazil Raiwail Company	140
10	EFSP-RG	144
11	Ataque dos Camponeses	144
12	EFSP-RG abandonada, Matos Costa, SC	145
13	Nova Galícia, SC	145
14	Planta da Viação do Estado do Paraná, 1908	152
15	Estrada da Amizade originalmente e em obras	164
16	Localidade de São Miguel da Serra, Porto União, SC	164
17	O Caboclo na Floresta	177
18	O Colono europeu numa vila	177

Índice de Figuras

Figura 1 – Suplemento sobre riqueza e pobreza regional catarinense,	189
2005	

RESUMO

A pesquisa “Mudanças e permanências na rede viária do Contestado: uma abordagem acerca da formação territorial no Sul do Brasil”, propõe análise da região do Contestado, por meio da tríade rede, território e poder, com olhar sobre a construção do Contestado dentro de um processo de produção do contexto regional, numa abordagem de “fora para dentro”, perspectiva diferenciada das visões que a tomam, em sua maioria, a partir de uma abordagem de “dentro para fora”. Tal fato geralmente se verifica em estudos de redes urbanas complexas, no que tange à relação centro-periferia. Tal estudo se deu a partir do questionamento das atividades interdisciplinares do Curso de Doutorado, onde se aventava o estabelecimento de uma rede de interconexões entre a região do Contestado e os ex-Estados litigantes, por intermédio da análise das redes: tropeira, ferroviária e rodoviária, em escala local, regional e nacional.

Palavras-chave:

Formação territorial;

Redes Viárias;

Região do Contestado;

Guerra do Contestado;

Santa Catarina;

Paraná.

RÉSUMÉ

La recherche “changements et continuités dans le réseau de la voirie du “Contestado” : une approche de la formation territoriale dans le sud du Brésil” présente une analyse de la région du “Contestado”, basée sur la triade: réseau, territoire et pouvoir, portant un regard sur la construction du “Contestado” compris dans un processus de production du contexte régional. Il s’agit d’une approche qui va de “l’extérieur vers l’intérieur”, par conséquent, d’une perspective différenciée par rapport aux points de vues qui, généralement, se réfère à cette construction par le biais d’une approche qui va “de l’intérieur vers l’extérieur”. Il est possible de vérifier ce fait dans les travaux sur les réseaux urbains complexes concernant la relation centre-périphérie . Cette étude est le résultat d’une série de questions soulevées lors des activités interdisciplinaires du cours de Doctorat, où l’on a suppose l’établissement d’un réseau d’interconnexions entre la région du “Contestado” et les ex-Etats avec lesquels elle était en litige, à partir de l’analyse des réseaux constitués par les chemins empruntés par les gardiens de troupeaux de bovins, les voies ferroviaires et routières, à l’échelle locale, régionale et nationale.

Mots-clés:

Formation territoriale;

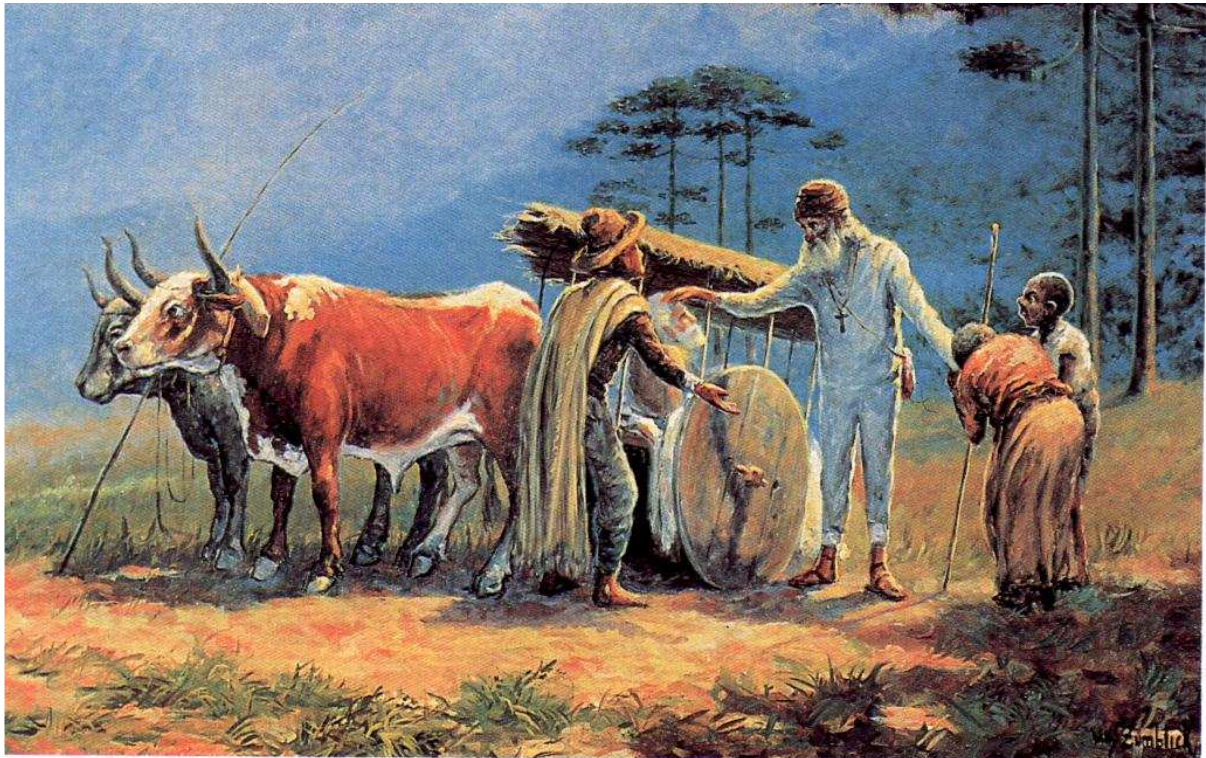
Réseaux de voirie;

Région du “Contestado”;

Guerre du “Contestado”;

Santa Catarina;

Paraná



“MONGE JOÃO MARIA, CURANDO DOENTES”
Óleo sobre tela, 100 x 150cm, 1953

Atualmente, apesar de uma difusão mais rápida e mais extensa do que nas épocas precedentes, as novas variáveis não se distribuem de maneira uniforme na escala do planeta. A geografia assim é recriada e, ainda, desigualitária. São desigualdades de um tipo novo, já por sua constituição, já por seus efeitos sobre os processos produtivos e sociais.

(Milton Santos, Técnica Espaço Tempo, 1997, p. 51)

PARTE I – PROBLEMÁTICA E OBJETO DE ESTUDO

CAPÍTULO I – CONSTRUÇÃO INTERDISCIPLINAR

O Programa de Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento – MAD, da Universidade Federal do Paraná – UFPR, objetiva a formação de profissionais capacitados para a identificação, análise e avaliação dos problemas socioambientais da sociedade contemporânea, em face das transformações socioeconômicas registradas desde o advento do capitalismo até a presente conjuntura global. Assim, o objeto de estudo da presente tese se coloca como parte integrante desse processo, mesmo estando em muitos momentos da discussão dos objetivos comuns do grupo interdisciplinar, relativamente afastado da discussão central.

Resumidamente, a formação se dá por meio de práticas interdisciplinares que evocam reflexões dos problemas complexos e concretos do modelo de desenvolvimento, abordando a sustentabilidade das sociedades e da natureza.

As práticas da interdisciplinaridade se constituem na metodologia de trabalhos que visam à construção de objetos de estudos comum ao grupo de estudo.

O programa, operacionalizado por pesquisas interdisciplinares, conjuntamente com os módulos teóricos, desenvolve-se principalmente por meio de oficinas e grupos de pesquisas, casados com os trabalhos individuais.

Para o melhor entendimento do processo, apresentar-se-á aqui o trabalho coletivo seguido do individual, por questões metodológicas de entendimento construtivo que levam até a presente tese de doutoramento, fruto de um coletivo complexo e um individual, que é a tese em si.

Cumprе ressaltar que o grupo de urbano,¹ constituído de oito membros, depois de numerosas reuniões e discussões, estabeleceu como ponto norteador das oito teses que seriam geradas, *Condição e Qualidade de Vida nas Cidades*.

Importante esclarecer que a especificidade de cada um dos temas se encontra ligado à complexidade da região metropolitana de Curitiba (RMC), nas suas relações e interações existentes, ficando o recorte temporal individualizado pelo interesse da tese de cada um e o espaço único ao grupo.

I.1. Construção da Problemática de Estudo – a do Grupo e Interdisciplinar

A construção da problemática de estudo pelo grupo interdisciplinar se caracterizou como o trabalho em equipe dos que faziam parte do Programa de Doutorado na Linha de Pesquisa Urbanização, Cidade e Meio Ambiente, e na área de Urbanização e Qualidade de Vida. Dessa parte do processo de doutoramento até a confecção da tese individual em si, foram momentos de muitos encontros marcados por numerosos debates na tentativa de conectividade das pesquisas individuais. Na complexidade de interligação das idéias interdisciplinares, algumas pesquisas, ainda como projetos, pareciam afastar-se do objetivo geral inicial, sendo o caso desta, mesmo estando voltada para o mundo urbano das redes que expressam a qualidade de vida de um povo, no caso, o do Contestado.

I.1.1. Desafio da Urbanização com Qualidade de Vida²

No primeiro capítulo da história da Humanidade, aprende-se que as cidades nascem junto às primeiras civilizações. Estas, na verdade, eram pequenas

¹ Autodenominação dos membros da Linha de Pesquisa logo no início das atividades feitas em grupo.

² Projeto Interdisciplinar de Pesquisa do grupo Urbano, apresentado em forma de texto explicativo, como exigência para a avaliação da “Oficina de Pesquisa em Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano II” (MA-730), do Curso de Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento da *Universidade Federal do Paraná*, elaborado por Andréia Cristina Ferreira, Antonio Manuel Nunes Castelnou, Edson Struminski, Maria Elisa Zanella, Milena Kanashiro, Nilson Cesar Fraga, Roberto Sabatella Adam, Zulma das Graças Lucena Schussel.

aglomerações urbanas, as quais cresceram em tamanho e complexidade no decorrer dos tempos. Denomina-se *urbanização* justamente esse fenômeno marcado pelo demográfico e outros elementos que se expressa na tendência de concentração das populações nas cidades. Embora consista em um processo bastante antigo, surgido por volta do VIII ou VII milênio a.C., foi a partir da *Revolução Industrial* (1750-1830) que este fenômeno passou a ter uma dimensão não apenas local, mas a ocorrer em um ritmo acelerado tendendo a generalizar-se em nível global. Atualmente, a metade da população mundial vive em cidades. Para o ano 2025, esta cifra aumentará para 75% do número de pessoas de todo o planeta. Segundo a *Organização das Nações Unidas* – ONU, o número de brasileiros vivendo em áreas urbanas, que hoje está em torno de 80%, chegará a 90% já em 2010 (WOODWELL, 1997).

A difusão da industrialização a partir da Grã-Bretanha, ao final do século XVIII e início do XIX, não fez que as cidades se tornassem mais vistosas ou elegantes e saudáveis. Ao contrário, elas foram decompostas, retrabalhadas e muitas vezes maltratadas. Estradas e ferrovias passaram a atravessá-las, não apenas desintegrando velhas comunidades, como também tornando a paisagem urbana mais heterogênea. Novos bairros surgiram de forma espontânea, produtos do crescente êxodo rural, assim como novos tipos de edifícios que vinham atender às mais recentes necessidades da população, tais como estações ferroviárias, mercados cobertos, fábricas, armazéns, hospitais, asilos, bibliotecas, blocos de escritórios, lojas de departamentos e locais de entretenimento em massa, de salas de concerto a estádios.

A cidade moderna estabelecida pela criação de um setor privado totalmente interessado no benefício financeiro e um setor público motivado mais pelas soluções em curto prazo transformou-se progressivamente em um emaranhado de problemas, os quais incluíam desde congestionamentos, poluição e violência até insuficiência de habitação, transporte e saneamento básico. Principalmente a partir da segunda metade do século passado, tornou-se uma das causas diretas da alienação, da segregação social e da degradação ambiental. Com a corrida em direção aos subúrbios e subsequente deterioração da vida cotidiana nos centros

urbanos, as cidades contemporâneas deixaram de ser lugares para viver-se bem, passando a ser locais dilacerados pela insegurança, ansiedade e angústia de seus moradores (LIMA, 2000).

Os números da urbanização mundial são amplamente divulgados pela imprensa internacional. Se em 1950 somente Nova Iorque possuía mais de 10 milhões de habitantes, hoje já existem 15 megacidades no planeta, o que tende a crescer nos próximos decênios, podendo chegar a mais de 20 em 2015, assim como o número de áreas urbanas com população entre 5 e 10 milhões, o qual irá de 7 para 37. Tal crescimento ocorrerá principalmente nos países em desenvolvimento, ou seja, naqueles menos equipados para prover a infra-estrutura básica de uma cidade, como habitação, transporte, luz, água e esgoto. Ásia e África, por exemplo, hoje com mais de dois terços de sua população no campo, terão, em 2025, metade dela nas cidades (WOODWELL, 1997).

Esse alarmante quadro de acelerada urbanização fez com que muitos estudiosos e planejadores, especialmente nas últimas décadas do século XIX, se comprometessem a lidar com o problema da degradação urbana. Grupos de preservação, notavelmente na Europa e nos EUA, começaram a restaurar e salvaguardar centros históricos, além de impor limitantes normativos aos novos edifícios que, de alguma forma, deveriam levar em conta não somente o ambiente circundante, como também as questões naturais. Multiplicaram-se conferências, nas quais pesquisadores cientistas e urbanistas, assim como seus críticos e aliados, debateram a questão de como criar *cidades sustentáveis*, ou seja, ecologicamente “sadias”, nas quais se resgatasse o prazer de viver e trabalhar.³

O debate em torno da questão do desenvolvimento sustentável passou a ocupar o centro das preocupações de grande parte dos planejadores urbanos, embora ainda falte algum tempo para que seus princípios sejam realmente incorporados ao pensamento e, principalmente, à prática profissional.

³ Mendonça (2001, p. 75), demonstra a possibilidade de um olhar positivo sobre a cidade, quando “passar a visão de que as cidades atuais se constituem nos piores locais para a vida do homem; (...) Entretanto, por uma série de fatores diversos e muitas vezes contraditórios, é nas áreas urbanas que o homem tem a maior e mais intensa multiplicidade de sonhos e suas realizações”.

Foi também devido a isso que surgiram em todo o mundo e, principalmente, a partir da década de 1990, no Brasil, os programas de pesquisa voltados à questão do meio ambiente e desenvolvimento, entre os quais este curso de doutorado na *Universidade Federal do Paraná – UFPR*. Após 10 anos de existência, o curso já capacitou vários profissionais para a reflexão sobre a complexidade de interações existentes na configuração socioambiental da *Região Metropolitana de Curitiba e litoral paranaense*.

Devido à formação básica e capacitação do grupo urbano, este composto por quatro arquitetos e urbanistas, dois geógrafos e dois engenheiros, sendo um florestal e outro agrônomo, isto somado aos interesses individuais de pesquisa, já apresentados na etapa de pré-qualificação dos projetos, realizada em agosto de 2003, voltou-se a atenção para as questões espaciais relacionadas a meio ambiente e desenvolvimento. Assim, tomou-se como temática central de discussão o *Desafio da Urbanização com Qualidade de Vida*, ou seja, partindo do pressuposto de que o processo de crescimento urbano em todo mundo é fato inquestionável, como encontrar caminhos para minimizar os problemas socioambientais dele decorrentes e, mais ainda, garantir a manutenção das condições e qualidade de vida nas cidades, em especial no caso curitibano.

É importante que se ressalte que a questão da qualidade de vida abrange desde noções objetivas até subjetivas, conforme a abordagem adotada.

Tomando como recorte espacial a área urbanizada da capital paranaense, especialmente no que se refere à sua mancha conurbada, em que se acredita situar a maior parte dos problemas socioambientais, estabeleceu-se como base comum de pesquisa a cidade de Curitiba, aqui compreendida como o lugar urbano onde ocorre um fluxo dinâmico de processos (sociais, políticos e econômicos), que induzem a transformações em sua estrutura física, tais como adições, eliminações e reordenações. Sabe-se que a urbanização contemporânea caracterizada pela crescente concentração da população em cidades, que se tornam centros urbanos cada vez mais extensos e complexos, inclusive nos países não-industrializados – cujo mercado de trabalho não absorve produtivamente todo o contingente de mão-

de-obra migrante, fato agravado pela periferização e precariedade das condições de vida – talvez seja um dos maiores desafios na atual conjuntura, especialmente quando se analisa seu rebatimento nas questões relacionadas ao meio ambiente.

Quanto ao recorte temporal, o grupo acredita que a análise coletiva deve focar o momento atual, isto é, o quadro contemporâneo de Curitiba que corresponderia aos últimos 30 anos de formação sócio-espacial da cidade. Obviamente, esta situação é resultado de todo um processo evolutivo, que abrange desde a época das primeiras ocupações do território até as diferentes ações de criação, ordenação e planejamento urbano, sem esquecer as próprias condições naturais do sítio e as inúmeras dinâmicas socioambientais que conduziram à Curitiba contemporânea.

A compreensão do hoje como fruto de um processo de evolução histórica que, embora contínuo, não se possa dizer linear, além de ter seus limites temporais pouco precisos, passou a fazer parte da base conceitual da pesquisa comum, e deverá permear todos os trabalhos individuais que, desde o início, se pretendem atuais e, mais ainda, prospectivos.

Sabe-se que Curitiba iniciou o século XXI com aproximadamente 1.600.000 habitantes, segundo o Censo divulgado em 2001. Sua região metropolitana vem mantendo uma das três mais altas taxas de crescimento populacional do país, provocando graves questões relativas ao solo urbano, como a polarização do espaço curitibano, devido à valorização imobiliária da terra e conseqüente periferização como opção para as camadas menos favorecidas. Vê-se claramente o fenômeno da conurbação, em que a metrópole acaba conectando-se aos municípios vizinhos, porém a cidade ainda permanece com seus 75 bairros, sendo os da região Norte aqueles que apresentam a melhor arborização e proximidade dos parques urbanos; e os da região Sul aqueles que apresentam os maiores índices de crescimento.

Assim, são vários os motivos que tornam a Capital paranaense o principal foco desta pesquisa sobre as verdadeiras implicações decorrentes na busca de um proclamado desenvolvimento urbano sustentável.

A esta altura é possível afirmar que o tripé que sustentará a problemática interdisciplinar do grupo urbano da Turma V – esta fundamentada no *Desafio da Urbanização com Qualidade de Vida* – assenta-se nos seguintes vértices: a discussão sobre meio ambiente e desenvolvimento; a compreensão como fato territorial, espacial e concreto, da conurbação curitibana, e a dimensão temporal do hoje, ou seja, o quadro contemporâneo de Curitiba, produto de uma evolução histórica que se projeta para o futuro.

A partir disto, restaria ao grupo discutir os vários pontos que permeiam a relação entre o processo de urbanização e a questão da qualidade de vida. Foi então deste modo que se iniciou uma discussão que gerasse um rol de fatores de vida urbana de investigação coletiva.

Na Figura 1, apresenta-se um esquema da problemática comum, no qual, à esquerda, estabelecem-se pontos inerentes à urbanização, estes relacionados à infra-estrutura, circulação, habitação, produção, educação e às áreas verdes existentes nas cidades. Destes, decorreriam os fatores que conduzem às condições e qualidade de vida no ambiente urbano, tais como comunicação, transporte, saúde, segurança, lazer e cultura, os quais estão situados à direita do diagrama. Estaria justamente na área que inter-relaciona ambos os quadros os instrumentais de análise interdisciplinar, ou seja, os elementos que norteariam as pesquisas em direção ao desafio maior de todo o grupo.

Neste campo intermediário, estabelecer-se-iam os fatores que, por exemplo, levariam a *questão habitacional* garantir ou não a segurança e o bem-estar da população urbana; ou ainda, que o *sistema produtivo* possibilitasse ou não uma distribuição equitativa e consumo homogêneo. Passou-se então a discutir quais esferas serviriam de agentes condutores à obtenção de um meio ambiente urbano com qualidade de vida, mas que também poderiam servir de bloqueadores a este intuito.

Figura 1 – Objetivo Geral do Grupo

A Figura 2 foi construída justamente para explicitar esses aspectos que permeariam a problemática comum de pesquisa. Nela, apresentam-se hierarquizados os fatores culturais, sociais, políticos, econômicos e tecnológicos, os quais devem ser analisados direta ou indiretamente por todos os trabalhos, pois são os mesmos que interagem sobre as condições de vida nas cidades.

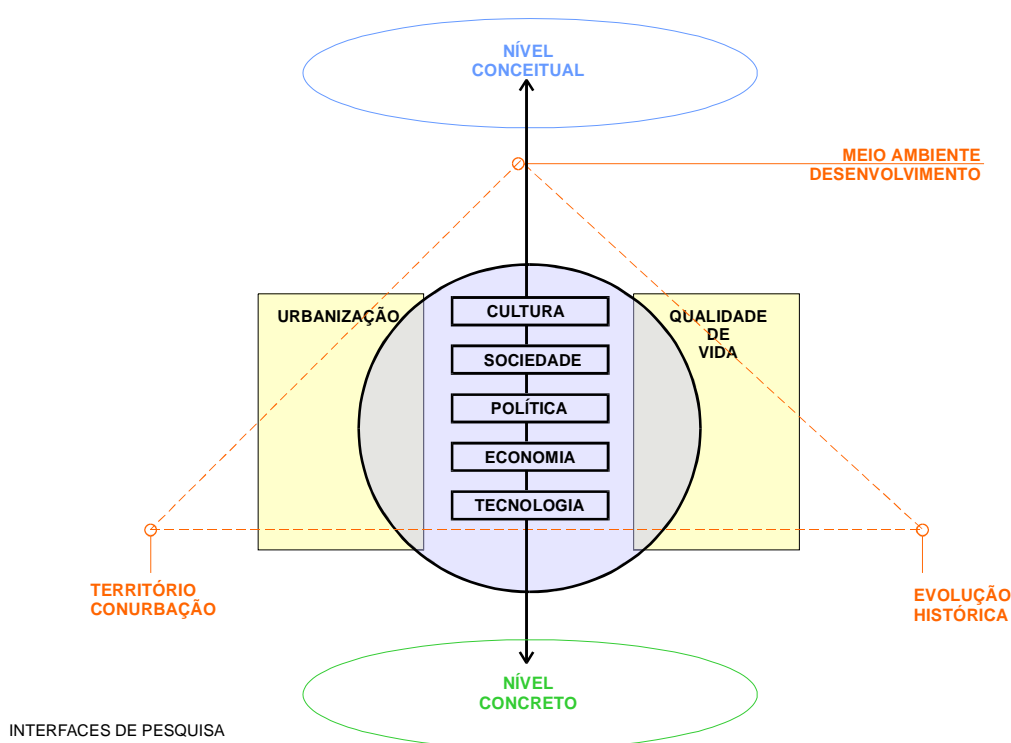


Figura 2 – Interfaces de Pesquisa

Exemplificando, estariam nas *políticas públicas urbanas* os condicionantes para garantir que o transporte ou a saúde da população se desse de modo satisfatório e equilibrado, permitindo uma avaliação positiva dos níveis de qualidade de vida. Isto se tornaria ainda mais evidente quando se discutisse a questão da *conservação da natureza*.

Da mesma forma, os *aspectos sociais e culturais* também são responsáveis pela forma da população urbana apreender seus problemas e se posicionar diante deles, tomando consciência ou não de suas próprias condições de sobrevivência.

Paralelamente, a *preservação do patrimônio histórico e a manutenção da memória e identidade cultural* estão relacionadas indubitavelmente a esta discussão sobre urbanização e qualidade de vida.

A partir desse diagrama, foi possível apontar as interfaces dos projetos individuais de pesquisa, onde se procurou reconhecer temas comuns que ocorressem em mais de um trabalho, possibilitando a troca de informações e experiências, tão cara à prática interdisciplinar. Assim, identificaram-se duas instâncias inerentes à problemática: uma de caráter mais *teórico e conceitual*, e outra mais no nível *concreto e objetivo*.

Embora, de uma forma ou de outra, todas as teses se relacionem aos aspectos aqui apresentados, observou-se a viabilidade da organização de subgrupos que coincidiram alguns desses pontos mais relevantes. Desse modo, tornar-se-ia viável o intercâmbio de referências teóricas, fontes de consulta e experiências de análise e aplicação, agilizando o processo de construção das teses individuais. Como terceira fase, procurou-se, portanto, construir objetivos comuns por meio da seleção de temáticas interdisciplinares, todas estas pertinentes à problemática estabelecida no início do processo de construção do programa de pesquisa.

As questões sobre utopia, percepção e segregação, e no aspecto concreto, optou-se pelos temas de saneamento/saúde pública, uso e ocupação do solo/legislação, e ambiente construído.

Na Figura 3, apresenta-se o quadro de análise de interfaces de pesquisa entre os membros do grupo Urbano, destacando-se o fato de que os três tópicos de base comum – *meio ambiente, território e história* – reaparecem aqui constituindo os fios condutores que amarram toda a pesquisa interdisciplinar que aqui se propõe. Já a constituição dos subgrupos de pesquisa, assim como os objetivos específicos de cada um, ficou estabelecida através da Figura 4, que procura ilustrar a dinâmica interdisciplinar proposta pela oficina.

DESAFIO DA URBANIZAÇÃO COM QUALIDADE DE VIDA

	EVOLUÇÃO HISTÓRICA	TERRITÓRIO CONURBAÇÃO	PERCEPÇÃO	UTOPIA	MEIO AMBIENTE	SEGREGAÇÃO	ESPAÇO CONSTRUÍDO	USO do SOLO LEGISLAÇÃO	SANEAMENTO SAÚDE PÚBLICA
ANDRÉIA <i>Engenharia</i>	Red	Red			Red	Orange		Orange	Yellow
ANTÔNIO <i>Arquitetura Urbanismo</i>	Red	Red		Yellow	Red	Orange	Yellow	Orange	
EDSON <i>Engenharia</i>	Red	Red	Yellow		Red	Orange		Orange	
ELISA <i>Geografia</i>	Red	Red	Yellow		Red	Orange		Orange	Yellow
MILENA <i>Arquitetura Urbanismo</i>	Red	Red		Yellow	Red	Orange	Yellow	Orange	
NILSON <i>Geografia</i>	Red	Red			Red	Orange		Orange	
ROBERTO <i>Arquitetura Urbanismo</i>	Red	Red	Yellow		Red		Yellow		
ZULMA <i>Arquitetura Urbanismo</i>	Red	Red		Yellow	Red	Orange	Yellow	Orange	

- OBJETIVOS GERAIS DO GRUPO
- OBJETIVOS COMUNS DOS SUB-GRUPOS
- OBJETIVOS ESPECÍFICOS DOS SUB-GRUPOS

INTERFACES DE PESQUISA - OBJETIVOS GERAIS E ESPECÍFICOS

Figura 3 – Quadro de Análise de Interface de Pesquisa

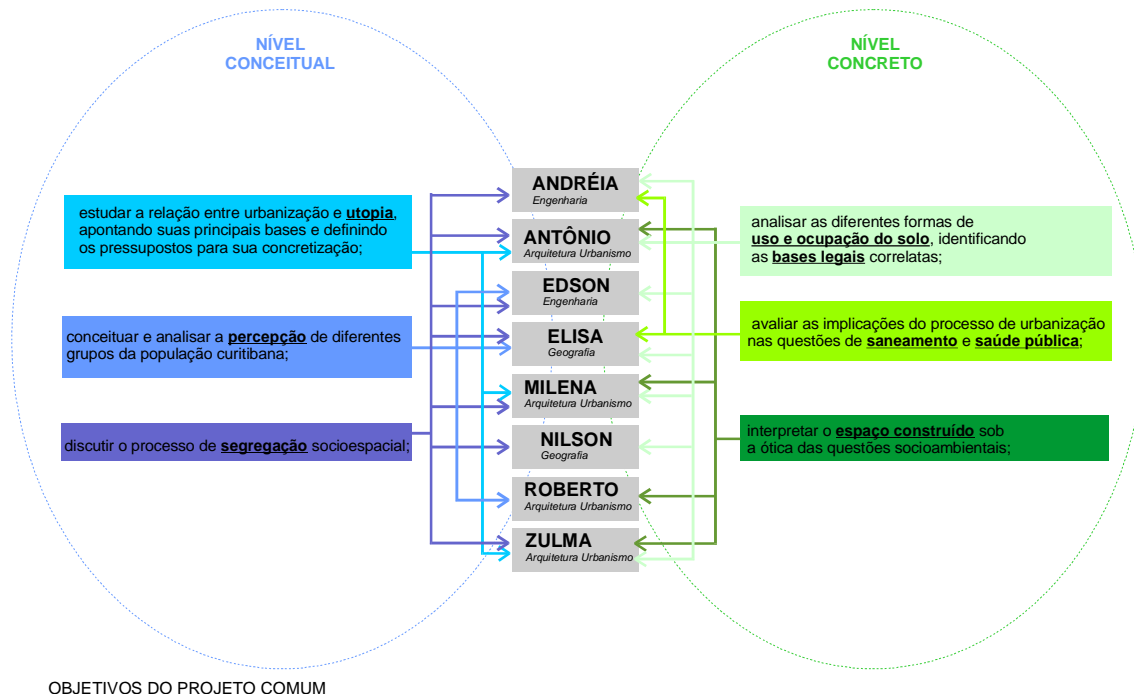


Figura 4 – Objetivos e dinâmica interdisciplinar proposta

Logo, é possível concluir-se que os objetivos comuns a todo o grupo Urbano seriam os de estudar a evolução histórica do processo de urbanização de Curitiba até o quadro contemporâneo de conurbação; conceituar qualidade de vida em todos os níveis de conhecimento científico, de modo a interpretá-la nas suas diferentes concepções; avaliar as implicações desse crescimento urbano sobre a qualidade de vida na cidade, e discutir as possibilidades de minimizar os conflitos existentes entre urbanização e qualidade de vida.

Em relação aos subgrupos de pesquisa, os objetivos passariam a estar concentrado em duas instâncias já citadas anteriormente: *conceitual* e *concreta*. Na primeira, buscar-se-ia estudar a relação entre urbanização e *utopia*, apontando suas principais bases e definindo os pressupostos para sua concretização; conceituar e analisar a *percepção* de diferentes grupos da população curitibana, e discutir o processo de *segregação* socioespacial existente na metrópole. Ao segundo nível, caberia investigar as diferentes formas de *uso e ocupação do solo* em Curitiba, identificando as *bases legais* correlatas, avaliar as implicações do processo de urbanização nas questões de *saneamento* e *saúde pública*, e interpretar o *espaço construído* sob a ótica das questões socioambientais.

O passo seguinte consistiu na elaboração de um cronograma de atividade dos subgrupos, apresentados na figura 5, o qual prevê os prazos de desenvolvimento das pesquisas comuns, visando à fundamentação e realização dos trabalhos.

CRONOGRAMA DE ATIVIDADES DOS SUB-GRUPOS








	MARÇO	ABRIL	MAIO	JUNHO	JULHO	AGOSTO
UTOPIA						
		15/04				
PERCEPÇÃO						
		15/04				
SEGREGAÇÃO						
USO DO SOLO LEGISLAÇÃO						
					15/07	
SANEAMENTO						
ESPAÇO CONSTRUÍDO						
					15/07	

Figura 5 – Cronograma de Atividades dos Subgrupos

A partir dessa construção de metas comuns, as teses individuais se desenvolveriam inter-relacionadas e entrelaçadas, de forma a permitir um fluxo de informações e de diferentes perspectivas sobre a mesma problemática que tem o espaço urbano de Curitiba como pano de fundo. Na emergência da crise ambiental, a qualidade de vida nas cidades e o questionamento de novos parâmetros de desenvolvimento por meio de uma ocupação mais coerente têm conduzido a discussões interdisciplinares que se centralizam na concepção de espaços construídos – sociais e ambientalmente – mais justos e harmoniosos. Em uma iniciativa conjunta, este grupo predispõe-se a enveredar por esses desafios que, se a primeira vistas possam parecer familiares, pretendem-se aqui originais no modo de discussão e interpretação. Acredita-se, enfim, que somente através de situações desafiadoras se poderá construir a interdisciplinaridade e, então, a transdisciplinaridade. E, por fim, poder contribuir nesse amplo quadro instigador que se apresenta na atual conjuntura mundial.

Pergunta-se: será que estamos preparados para enfrentar tais desafios? De fato, precisaremos enfrentar a construção de uma nova postura ética e profissional, onde o lado técnico-ambiental coloca-se ao nível das preocupações socioculturais. Atualmente, é fundamental vivenciar o meio social, procurando a especificidade de cada lugar, a fim de dotar o ambiente habitável de características próprias. Para isso, devem-se abrir as portas das mentes e alterar-se o processo criativo. A relação entre meio ambiente e desenvolvimento permeia a questão da cidade como envoltório, similar ao corpo humano, que deve ser transformado em algo nem natural, nem artificial, mas que esteja entre ambos. É preciso libertar as energias, para que o espaço construído some-se ao natural e melhore sua qualidade, mobilizando teorias e práticas para assegurar a sobrevivência e da natureza.

CAPÍTULO II – A TESE INDIVIDUAL

II.1. Construção da Problemática de Estudo – a Etapa Individual

Como etapa seguinte à elaboração do programa de estudos interdisciplinar do grupo de urbano (Linha de Pesquisa Urbanização, cidade e ambiente urbano), cada um dos oito membros passou a construir sua problemática individual de tese, norteadas pela perspectiva *Condição e Qualidade de Vida nas Cidades*.

No caso específico desta, a escolha do tema individual resultou da formação acadêmica, da experiência profissional prévia e de um especial envolvimento com um importante marco da história do Brasil - a Guerra do Contestado (1912 e 1916). No início do processo de interdisciplinaridade foram construídas várias problemáticas de pesquisa que ligavam, de maneira mais evidente, a área piloto de investigação da linha de pesquisa do urbano (RMC – Região Metropolitana de Curitiba) ao interesse individual da tese. Aventou-se, naquela oportunidade, a influência da guerra na estruturação urbana de Curitiba, na definição do modo de vida urbano através dos códigos de postura do município, na configuração da rede urbana regional, etc.

Todavia, no desenrolar do processo, o desvendamento da realidade a partir da pesquisa teórica e empírica conduziu a elaboração da tese na temática ora configurada. Se a área piloto de estudos da linha de pesquisa quase não aparece no resultado final, há que se considerar que foi ela o marco inicial da investigação; foi, certamente, ao questionar aspectos de sua realidade socioambiental que a problemática final de pesquisa e sua elaboração puderam acontecer. Enfim, foi o exercício da interdisciplinaridade junto ao grupo do urbano, experiência vivenciada durante a maior parte do curso, que possibilitaram a realização da presente tese.

Os reflexos ambientais, sociais, políticos, econômicos e culturais do conflito, anteriores e posteriores à guerra em si, prenderam por demais a atenção nos últimos quinze anos, tendo se tornado impossível descartá-lo neste momento de aprofundamento do conhecimento acadêmico-científico. Assim, a presente tese

versa sobre os reflexos da Guerra do Contestado sobre a região em si, tomando-a como elemento norteador do domínio territorial que envolve as redes urbanas e rurais entre os estados do Paraná e de Santa Catarina.

Neste contexto, a tese propõe um olhar sobre a construção do Contestado dentro de um processo de produção do contexto regional, numa abordagem de “fora para dentro”, perspectiva diferenciada das visões que a tomam, em sua maioria, a partir de uma abordagem de “dentro para fora”. Tal fato se verifica, de maneira geral, em estudos de redes urbanas complexas, no que tange à relação centro-periferia.

Alguns questionamentos, entretanto, tornaram-se cada vez mais evidentes desde as atividades interdisciplinares iniciais no programa de doutorado: haveria estabelecimento de rede de interconexões entre a região do Contestado e os ex-Estados litigantes? Se sim, de que tipo de rede? Qual o papel do conflito no estabelecimento, manutenção ou permanência de redes entre aquela área e demais localidades circunvizinhas? Como se estruturaram a região, o território, o poder e as redes na área em se considerando o conflito ali ocorrido? Etc.

Em princípio, e no que concerne à leitura geohistórica sobre a Guerra do Contestado, dentro dos fluxos de uma dinâmica regional e extra-regional observa-se que, durante o regime Imperial (século XIX), os camponeses vivem o território de forma livre, mantendo fluxos econômicos com as cidades de então e as capitais dos Estados do Paraná e Santa Catarina, naquilo que se pode denominar fluxo livre. O território em questão e objeto desta pesquisa pode ser verificado no Mapa 1 – Localização Geográfica; que dá destaque para a Área Contestada.

Com o fim do Império e o rompimento das relações antigas e arcaicas, de um espaço e “mundo livre”, os habitantes da região contestada passaram a conviver com a modernização por meio de investimentos de capitais estrangeiros, notadamente, a concessão de terras no processo de construção da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, entre Sorocaba e Santa Maria (1.403 km), acelerados com o advento do regime republicano.

Importante mencionar que os contratos estabeleciam direitos de ocupação e colonização das terras às margens da ferrovia, de 30 km de cada lado da

estrada de ferro no Império e 15 km na República. Tais informações são importantes ao mostrar o rompimento do mundo livre do período colonial e imperial (a terra e a vida) para um mundo de controle social e espacial em conformidade com a nascente República Federativa do Brasil.

Diferentemente do século XIX, o XX marcará o advento da República e dos donos da (s) terra (s), que estabelecerão controle, imposto pelo poder político de então, exercendo um domínio regional que teve por base idéias “de fora” e modernas.

Este estado vencedor irá impor nova organização territorial, até então marcada pelo quase total isolacionismo, que era rompido apenas pelos centenários fluxos propiciados pelos caminhos tropeiros. Estes definiam uma rede de ligações entre o sertão contestado com Florianópolis, Curitiba, Joinville, Blumenau, Lages, Tubarão, Lapa, Ponta Grossa, dentre outros lugares, para onde os caboclos do Contestado levavam e comerciavam os produtos por eles produzidos: erva-mate e porcos principalmente. Nas aludidas cidades ou vilas, compravam o necessário: tecidos, sal e outros utensílios de uso cotidiano.

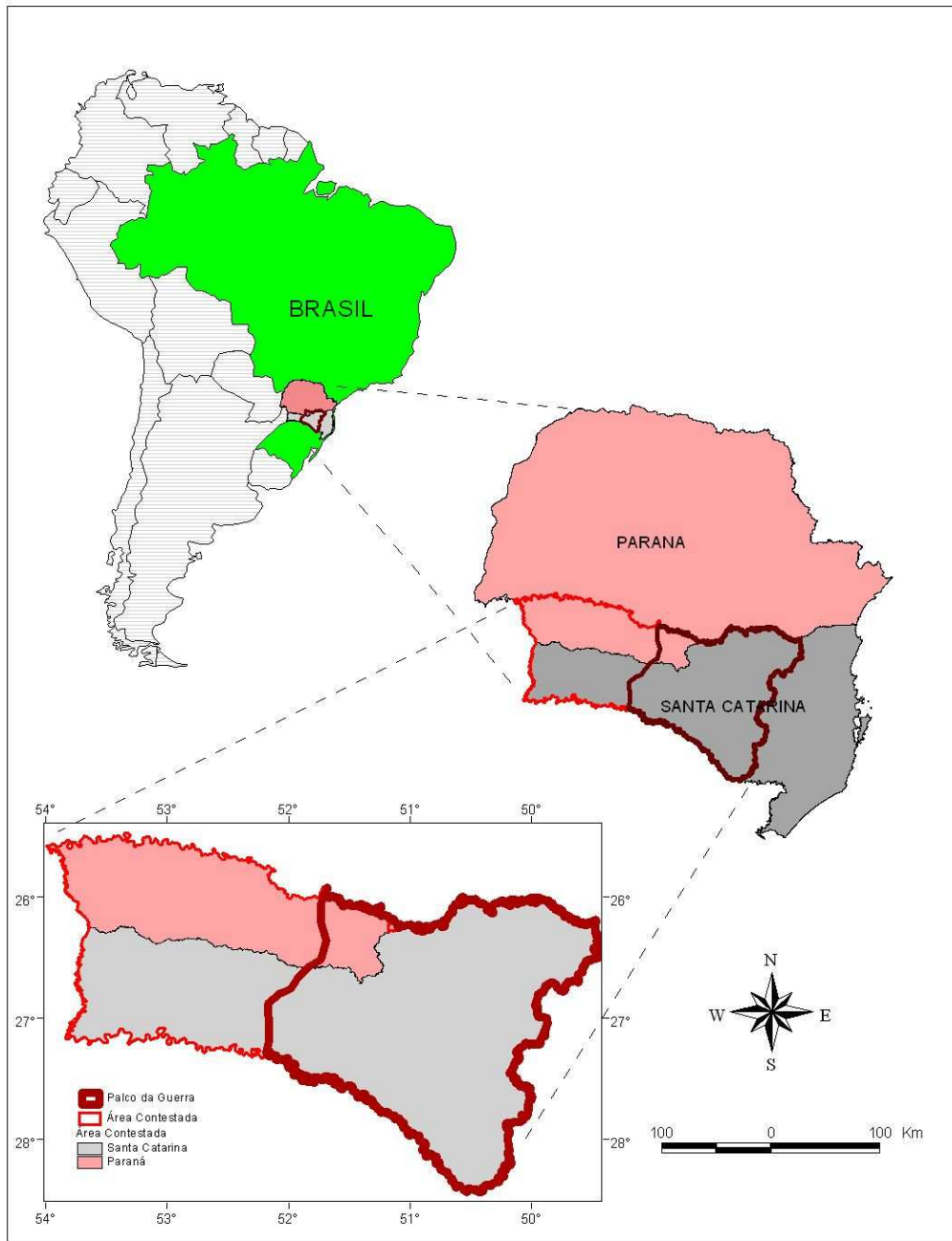
Considerando o fato de haver uma ampla rede de caminhos que uniam o sertão com as capitais, cidades e vilas de então, algumas perguntas se fazem necessárias: Quais os reflexos que envolvem a rede urbano/rural da região do Contestado, com ênfase para as históricas vias de circulação do passado e do presente? Na rede viária atual seria possível estabelecer os centros que dominam o Contestado? Quais os reflexos da Guerra do Contestado sobre o domínio deste território sulista?

Mediante as questões levantadas aventa-se a hipótese de que a Guerra do Contestado constituiu-se num marco decisivo para a definição do território, da região e da rede viária na área contestada. A definição desta tríade teria sido evidenciada, antes do conflito, sobretudo pela dinâmica interna da própria região, todavia com o advento da república e da modernidade, a conjuntura externa é que passou a definir as especificidades desta tríade na área do Contestado.

A Revolução Federalista (Guerra Civil) marca o início do processo de centralismo gestor territorial brasileiro que, por sua vez, vai caracterizar o poder

republicano a partir de então. Contudo, considerando a história regional do Contestado com certa autonomia de existência, que papel teria a República centralizadora exercido no fortalecimento ou enfraquecimento da região, com dinâmica socioeconômica e cultural, por meio do novo tipo de poder que estrutura o Estado brasileiro?

Que configurações a tríade mencionada (rede, território e poder) apresentaria ao longo do processo de produção do espaço e da sociedade no Contestado? Que permanências e que mudanças podem ser verificadas como reveladoras da evolução histórica e geográfica daquela área? A rede viária seria um testemunho?



Fonte: IBGE, Carta do Brasil ao Milionésimo, meio digital, 2003.
 QUEIROZ, M.V., 1981.

Organizado por Nogaroli, M.

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA
 ÁREA CONTESTADA
 PALCO DA GUERRA

Mapa 1

No centro da abordagem do trabalho em questão e no contexto da dinâmica que envolve a sociedade e o meio que ela habita, fruto da sua produção, faz-se necessário nortear teoricamente as questões postas, para dar fluidez ao processo de entendimento da problemática levantada, sabendo que ela é marcada por questões sociais, econômicas, ambientais e espaciais amplas e complexas, que formam redes de conexões causais.

Ante o exposto se faz necessário o entendimento do conceito de região, não discordando ser uma construção da representação, ou seja, região é igual à representação. Neste caso, uma representação simbólica, subordinada a “funções práticas” fundamentadas na ciência para uma utilidade estratégica em função de interesses materiais (e simbólicos) do seu portador. É uma imposição de poder quando impõe uma visão do mundo social e, conseqüentemente, uma divisão deste.

Para Bourdieu (1989), a região e o território são princípios de divisão, propriamente sociais. Uma divisão social que cria uma descontinuidade (por intermédio de uma decisão, ou mais de uma) na continuidade natural. É realizada pelos detentores da autoridade, pois são eles que criam as fronteiras, sejam elas numa divisão natural (no sentido geossistêmico) ou social.

A região e o território são expressões das formas de poder que delimitam faixas de fronteiras. Estas fronteiras estão estabelecidas, reconhecidas e firmadas pelos atos simbólicos do poder - a força da lei. Mas é preciso ter-se em mente que esta divisão obedece a critérios que atribuem fundamentos e elementos de semelhança.

O interessante é que Bourdieu (1989) trata a “região natural”, também, como imposições arbitrárias, no que tange às classificações. Em linhas gerais, o natural também está construído no produto da construção histórica das sociedades. Pois para ele, o que faz a região não é o espaço, mas o tempo histórico. E elas se consolidam historicamente, fato este marcante na região do Contestado, sobretudo no pós-guerra e as políticas estaduais de catarinização e

paranização territorial sobre a parte que coube a cada um depois do acordo de 1916.⁴

O papel da ciência tem uma forte contribuição para entender a realidade regional e sua “aceitação”. Para Bourdieu (1989), existe um efeito simbólico no discurso científico, quando este consagra um estado de divisões. Estas divisões são usadas como “armas simbólicas de mobilização”, para produzir uma unidade “real” no grupo como para outros grupos - internamente e externamente - pois ela, a região, se impõe na realidade social.

A ciência tem o poder de estabelecer, decretar e separar um objeto próprio, unindo-o como fronteira sagrada, sobre a visão e divisão do mundo. Neste caso, o regionalismo está embutido de nacionalismo construído pelo simbolismo - suas forças - intencional da identidade social, criando assim uma imagem legítima, difícil de romper-se e desmistificar.

Pode-se observar que para Bourdieu a região e o território são construções “políticas” da construção histórica da realidade social, dotada de um forte poder simbólico estigmatizado pela ciência. Eliminar estes estigmas parece algo impossível, simplesmente por serem uma construção - simbólica - das sociedades. Romper uma classe teórica cristalizada no seio de uma sociedade é uma atitude intelectualista, pois a região e o território estão calcados num objetivismo do poder simbólico. Tais pressupostos permitem lançar olhar analítico sobre a ex-região do Contestado, tanto em solo paranaense como no catarinense, considerando as políticas exercidas pelos estados para que as populações se sintam pertencendo a um e a outro. A política de pertencimento no lado de Santa Catarina foi maior, sobretudo nos anos de 1980.

A preocupação constante de manter o espírito de fazer parte do território, em conformidade com Peluso Júnior (1991, p. 269), dá-se por meio da existência de hábitos culturais e políticos dentro dos limites do estado. Tais hábitos são

⁴ Esta pesquisa entende o processo de apropriação territorial depois do acordo de limites por meio de políticas públicas de infra-estrutura, ideológicas etc., resumindo-as nas terminologias paranização e catarinização dos territórios compreendidos por cada Estado, em resumo, significando fazer ser e fazer estar, numa ou noutra unidade federada.

fortemente estabelecidos, em Santa Catarina, pela construção ideológica de uma identidade catarinense, dando o nome de “catarinensismo”, por meio da aceitação de vínculos comunitários, e da catarinização aos processos de atração, para o seio da sociedade, da parte do povo que se encontra dela afastado. O autor finaliza seu texto dizendo que a,

(...) identidade catarinense é realidade incontestável, e sua força crescente é obra da facilidade de transporte e do progresso das comunicações. Mas dependerá, sobretudo, da sabedoria dos governos de Santa Catarina em distribuir, por todo o território, os benefícios da administração pública. Fazemos votos que Porto União seja a última trincheira do catarinensismo, vencida pelo governo ao corrigir as injustiças que afligem sua penalizada população. Peluso Júnior (1991, p. 284).

Conforme o elucidado acima, que a região do Contestado, centralizada na complexa cidade de Porto União, deveria ser o último elo de estabelecimento territorial catarinense; em suma, tal cidade é uma das mais importantes do “contestado catarinense”.

A obra de Bourdieu (1989) contribui para as reflexões conceituais de espaço, território e poder, quando se questiona a dinâmica histórica regional entre o período Imperial e Republicano, sobretudo a passagem de um para outro.⁵

Para as sociedades, no nível da percepção, a região é uma realidade concreta e física, pois ela existe como um quadro de referência para a população que a habita. Bourdieu (1989) tenta desmistificar estes pressupostos cristalizados nas percepções de espaço geográfico, construído da realidade das relações entre a população e o território, sobretudo no que tange ao espaço (território ou região) econômica e política nos seus mais complexos organismos de dominação e poder.

⁵ Na parte inicial da construção da pesquisa, Bourdieu alavancou os primeiros olhares teórico-metodológicos de entendimento da questão espacial regional, mas foi paulatinamente sendo substituídas por outras concepções, sobretudo mais geográficas, que melhor explicavam o objeto de análise, como poderá ser visto na seqüência do trabalho.

Mas ao falar da relação de domínio e poder, depara-se em Foucault que, assim como Bourdieu, trabalha uma espacialidade do poder,⁶ artificial, que nada mais é do que uma criação de espaços especializados que envolvem uma série de interpretações de práticas simbólicas, classificatórias e combinatórias.⁷

A idéia de espaço, território e poder sempre foi passada como algo consagrado, corretamente estabelecido e indissolúvel. As leituras que virão na seqüência do trabalho permitirão levar, no mínimo, a “dúvida” conceitual, permitindo mostrar conceitos de espaço e região, e que se discutam as “fronteiras” impostas, sejam elas naturais ou políticas. Permitirá uma gama de análises sobre poder interno e externo ao território estudado.

Com isso as teorias de Bourdieu e também Foucault, não apenas estes, pois Corrêa⁸ também trabalha o conceito de região,⁹ são fundamentais para o entendimento da dinâmica regional e sua organização, além de outros que serão abordados no decorrer desta pesquisa.

Quando a reflexão perpassa pelo mundo do urbano, observa-se que a sociedade citadina busca, por meio de sua atividade cotidiana, participar (no sentido de fazer parte) do espaço em que está inserido.

No sentido da reflexão mencionada, Milton Santos (1988, p.7) argumenta que, “o simples direito de nascer investe o indivíduo de uma soma inalienável de direitos, apenas pelo fato de ingressar na sociedade humana”. Porém, o mesmo autor faz atentar para o fato que o indivíduo não é o mesmo que cidadão. O cidadão “é uma categoria política que só tem eficácia enquanto categoria jurídica” (SANTOS, 1988, p.79). Ele lembra que no discurso de Henri Léfèbvre havia muitas

⁶ “A organização espacial é um eficaz mecanismo do exercício do poder” (FOUCAULT VIVO, 1987, p. 131).

⁷ “Seria preciso fazer uma história dos espaços - que seria ao mesmo tempo uma história dos poderes - que estudasse desde grandes estratégias geopolíticas até pequenas táticas do habitat”. (FOUCAULT VIVO, 1987, p. 131).

⁸ LOBATO CORRÊA, Roberto. **Região e Organização espacial**. São Paulo: Ática. 1991, p. 54-55.

⁹ “É conveniente esclarecer que a expressão organização espacial possui, a nosso ver, vários sinônimos: estrutura territorial, configuração espacial, formação espacial, arranjo espacial, espaço geográfico, espaço social, espaço socialmente produzido ou, simplesmente, espaço. Dizer que cada uma delas corresponde a uma específica visão de mundo e, ainda, que uma é melhor que a outra constitui, a nosso ver, falsas assertivas, de natureza formal e maniqueísta.”

referências ao “direito à cidade”, mas que na realidade, “o que está em jogo é o direito a obter da sociedade aqueles bens e serviços mínimos, sem os quais a existência não é digna. Esses bens e serviços constituem um encargo da sociedade, através de instâncias do governo, e são devidos a todos. Sem isso, não se dirá que existe o cidadão” (SANTOS, 1988, p.129).

No entanto, o que se observa na sociedade contemporânea (leia-se aqui a do século XX e este iniciado), é um quadro totalmente diferente do que seria o ideal; os serviços básicos para atender a população são, na sua maioria, “organizados e administrados de acordo com os interesses capitalistas, voltados para o lucro e o poder apenas das classes dominantes, não existe em nossas cidades atendimento que não seja comercializado” (ALVES, 1992, p.26).

Tais fatos remetem a uma mudança de percepção atinente à problemática da convivência com novos arranjos espaciais, nesse caso a guerra civil e seus reflexos sobre o espaço em questão – um processo passível de análises mais precisas, o que se faz no transcorrer deste trabalho.

Neste contexto, para Souza (1996),¹⁰ a mudança social demanda de uma nova organização espacial e, para o autor, o desenvolvimento é, necessariamente, socioespacial, ou seja, da sociedade e do espaço: tão tola quanto a crença de se transformar substantivamente as relações sociais apenas por meio de intervenções do espaço (“fetichismo espacial” tipificado por certos urbanistas) é a negligência para com o fato de que a mudança social demanda concomitantemente (mesmo que isso nem sempre ocorra) a mudança da organização espacial que ampara as velhas relações sociais (SOUZA, 1996, p. 11). Uma nova organização espacial deve constituir-se em significativa diminuição das mazelas causadas pela guerra civil (a do Contestado) e pelas marcas por ela deixadas sobre o território em questão.

¹⁰ SOUZA, Marcelo Lopes de. **A teorização sobre o desenvolvimento em uma época de fadiga teórica, ou: sobre a necessidade de uma “Teoria Aberta” do desenvolvimento sócio-espacial.** Rio de Janeiro: Relume Dumará. Território, n. 1, v. 1, jul. - dez. 1996, p. 11.

Essas linhas de abordagem podem ser elucidadas por Santos (1994)¹¹ quando destaca o espaço, sua ocupação, e as interações provenientes do trabalho acumulado e da infra-estrutura da organização espacial sobre a natureza¹²; ao passo que Guattari & Rolnik (1986)¹³ discute a questão espacial e territorial, frente às políticas econômicas impostas pelo capitalismo internacional, lembrando, aqui, que a Guerra do Contestado teve fortes marcas de luta contra o capitalismo avançando sobre uma área até então,¹⁴ à margem do sistema, nessa parte do Brasil¹⁵.

No que tange aos elementos atinentes ao debate da sociologia da exclusão social, se analisa sob a perspectiva de uma noção social e política, em particular da Europa, desde o século XIX, com seu uso variado e impreciso, e as freqüentes inconsistências¹⁶.

Na coletânea Psicologia Social, organizado por Bader Sawaia (1999)¹⁷, há importantes reflexões acerca do conceito de exclusão, análise psicossocial e ética da exclusão que aponta elementos concernentes ao processo de desqualificação

¹¹ SANTOS, Milton. In: Por uma economia política da cidade. São Paulo: Hucitec, 1994.

¹² “O espaço pode ser definido como resultado de uma interação permanente entre, de um lado, o trabalho acumulado, na forma de infra-estrutura e máquinas que se superpõem à natureza e, de outro lado, o trabalho presente, distribuído sobre essas formas provenientes do passado” (SANTOS, 1994, p. 115).

¹³ GUATTARI, F. e ROLNIK, S. **Micropolítica do desejo**. Petrópolis: Vozes, 1986.

¹⁴ Sobre os elementos envolventes à questão capitalista, importante leitura feita por DIACON, Todd A. **Millenarian Vision, Capitalist Reality: Brazil's Contestado Rebellion, 1912-1916**. Durham, NC: Duke University Press, 2002.

¹⁵ “Camponeses de todos os tipos vieram a constituir a massa dos fanáticos durante os acontecimentos de 1912-1916; entre eles é que se recrutavam também quase todos os chefes religiosos, políticos e militares. Por outro lado, era nítida dentro da classe dos grandes proprietários de terras a separação entre a camada superior, a dos coronéis - que em geral eram os homens mais ricos de cada município e monopolizavam o poder político -, e os demais fazendeiros, que àquele tempo e naquela área nem sempre tinham a propriedade de suas terras, mas apenas a posse. Estes últimos, quando muito, eram capitães e não coronéis da Guarda Nacional, e seu comportamento foi bastante diverso à questão sertaneja. Por fim, ao lado das classes e camadas rurais, é preciso considerar aquelas que existiam nas vilas e cidades da região. Ali, sob o poder político dos coronéis e muitas vezes entrando em conflito com eles, havia uma incipiente burguesia comercial e manufatureira, havia também artesões como padeiros, seleiros, sapateiros, e havia ainda, naturalmente, caixeiros e trabalhadores braçais, teve também o seu papel na guerra do contestado.” QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

¹⁶ VÉRAS, M. P. et al. **Por uma sociologia da exclusão social: o debate com Sege Paugam**. São Paulo: EDUC, 1999.

¹⁷ SAWAIA, Bader et al. **As Artimanhas da Exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social**. Petrópolis: Vozes, Coleção Psicologia Social, 1999.

social do indivíduo, nessa parte devendo lembrar que, para os cidadãos do início do século XX, principalmente as elites brasileiras, um povo como o do Contestado estaria desqualificado, em muitos sentidos, para atuar como positivo numa nova ordem que se estava estabelecendo, quando o momento era da modernidade – traduzida pelo trem e pelos colonos europeus, que ocupavam as terras tradicionais do povo do Contestado.

Esses pressupostos ficam evidentes quando da análise da abordagem de autores como Romário Martins (s/d:251-252), sobre o povo envolvido na Guerra do Contestado – leia-se os camponeses.

O vocábulo “sertão” designa lugar de floresta distante de povoação civilizada, habitado ou não. Quando habitado, sua população é em regra representativa dos primitivos aborígenes do país e em parte mestiça, de cruzamento com brancos, e, em pequeno número com preto. Há muitos anos atrás entre esses povos apareciam bandos de fanáticos, guiados à malandragem e à desobediência legal por indivíduos que lhes exploravam a rude credence e a ignorância das vantagens sociais.¹⁸

Leituras como a citada acima, foram sendo gradativamente desmontadas nas ciências humanas, sobretudo no que concerne ao Contestado, em que se pode citar Marli Auras (1995),¹⁹ que discute a organização da irmandade cabocla sob uma leitura não pelo “fanatismo”, “aberração” ou “loucura coletiva”, mas pelo isolamento e pela indigência material e teórica concretamente vigentes. Numa mesma concepção de análise Ivone C. D. Gallo (1999)²⁰, trabalha no sentido do entendimento do sonho do milênio igualitário, quando resgata as tradições e a cultura das populações de Santa Catarina e do Paraná, no período da Guerra do Contestado.

¹⁸ Mesmo podendo buscar em numerosas fontes um significado (conceito) para sertão, optou-se por MARTINS, Romário. **História do Paraná**. Curitiba: Editora Guaíra Limitada, s/d., pois pretendeu-se trazer o olhar de alguém envolvido no estudo da questão e passível de mostrar em parte o olhar regional sobre tal conceito.

¹⁹ AURAS, Marli. **Guerra do Contestado. A Organização da Irmandade Cabocla**. 2. ed. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1995, 205p.

²⁰ GALLO, Ivone C. D. **O Contestado: o sonho do milênio igualitário**. Campinas: Ed. da Unicamp, 1999.

Enquanto Delmir J. Valentini (2000)²¹ trata da memória dos sertanejos quando aponta que das cidades santas do Contestado, o povo no seu imaginário buscava a corte celeste, pois consegue evoluir e derrubar mitos do passado, quando a literatura, a exemplo de Romário Martins, denominava a gente do Contestado como incautos, desordeiros, impatrióticos, facínoras, jagunços, fanáticos, pelados, dentre outros.

Possuidor de mais de 25 obras editadas sobre o tema, Nilson Thomé (1999)²² analisa personagens e manifestações místicas e messiânicas no Contestado, revelando alguns conceitos e derrubando tabus. Com essas leituras mais avançadas, muitas outros poderiam ser destacados, porém merece destaque o fato de a Guerra do Contestado possuir, até o momento, 50 romances editados no País, um recorde para movimentos sociais desse tipo.

No entendimento da movimentação da massa humana, com o ideal de permanecer nas suas terras, e dela tirar o fruto do trabalho, por meio da guerra, fez-se necessária a análise da obra de José Ortega y Gasset (2002)²³, para o entendimento cultural, envolvendo a modernidade representada pelo homem-massa, no dito processo civilizatório.

No conjunto das complexidades envolvendo a temática sociedade e natureza no Contestado, faz-se importante refletir numa forma mais integradora possível em que a relação meio ambiente e sociedade é o entorno biofísico que contém a sociedade humana. Assim, meio ambiente resulta como sendo praticamente o espaço geográfico. O espaço geográfico é a materialidade das relações sociais, ou segunda natureza contendo e relacionando-se com a sociedade.

A segunda natureza, categoria marxiana de interpretação do espaço, resulta das relações sociais materializadas. Mas o espaço que as absorve não é neutro na medida em que apresenta qualidades, propriedades físicas peculiares.

²¹ VALENTINI, Delmir, J. **Da Cidade Santa à Corte Celeste: memórias de sertanejos e a Guerra do Contestado**. Caçador: Ed. da UNC, 2000.

²² THOMÉ, Nilson. **Os iluminados: personagens e manifestações místicas e messiânicas no Contestado**. Florianópolis: Insular, 1999.

²³ GASSET, José Ortega y. **A Rebelião das Massas**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

Esta particularidade dos espaços físicos e bióticos, ou primeira natureza deve ser entendida em sua dinâmica, para em seguida entender-se sua relação dialética com a sociedade em seu movimento histórico, resultando no chamado espaço geográfico.

Concorda-se com Morais (1994, p. 74-75) quando, ao analisar o materialismo histórico dialético, diz que fica evidente que a distinção entre as qualidades dos fenômenos naturais e sociais possui um lastro considerável, principalmente do ponto de vista ontológico, pois o movimento mesmo de tais fenômenos é entendido como dotado de qualidades diferentes. A abordagem marxista da questão ambiental vai encará-la como uma manifestação de processos sociais, pelos quais uma dada sociedade organiza o acesso e uso dos recursos naturais disponíveis, organização que se articula na própria estruturação social constituindo parte do processo global de sua reprodução.

As noções de espaço e natureza são análogas na discussão de uma problemática socioespacial, e as noções de território e sociedade permitem a união de espaço e natureza estudados junto ou separadamente. Não é possível em história considerar tempos diversos como aspectos ou partes do espaço, mas em Geografia isso é possível graças à noção que se tem de espaço como materialidade.

Voltando às noções de território e sociedade, do ponto de vista histórico, pode-se dizer que a Geografia como disciplina surge num contexto do processo político da unidade alemã, onde contribuiu para justificar tanto a necessidade “natural” do Estado Alemão como a expansão e consolidação de seus limites territoriais. Essa perspectiva levou a uma Geografia de particularidade territorial, cujo limite nas unidades de espaço em estudo será em geral o Estado Nacional. Essa Geografia expansionista que está ligada à legitimação histórica do Império prussiano só fará sentido no padrão histórico daquela época.

Nesse contexto, conforme Gomes (1996, p. 7), Ratzel se apoiou em Spencer do qual extraiu a noção de “sociedade como organismo vivo” que nasce e morre. Para Ratzel,

o espaço territorial de uma sociedade, representa condições de trabalho e sobrevivência em retrocesso da mesma, que se progredir, será justificável o aumento de seu território, mesmo que seja através da força, pois o espaço vital de uma determinada sociedade é a relação de equilíbrio entre os recursos e a população deste mesmo território.

Sob tal prisma, seria o Estado comportando-se como um organismo vivo, cujas condições de sobrevivência seriam determinadas pelo meio. E para completar estas argumentações, em Maquiavel, a ação territorial é a materialização de projetos político, menciona Gomes (1996, p. 8).

No que concerne à concepção para a reflexão do espaço em Geografia, cabe ressaltar que se compreende que o espaço é entendido como o produto das relações reais que a sociedade estabelece entre si e com a natureza. A sociedade, neste sentido e na presente pesquisa, não é passiva diante da natureza; existe um processo dialético entre ambas que reproduz espaços e sociedades diferenciados em função de momentos históricos específicos e diferenciados. (CASTRO, 1995)

O espaço não é humano porque o homem o habita, mas porque é produzido pelos homens. Um espaço desigual e contraditório é reflexo da sociedade que o produziu por intermédio do trabalho coletivo. Compreender as contradições presentes no espaço é o objetivo do conhecimento geográfico, perceber além da paisagem visível, que é a imagem, o reflexo da construção humana. É preciso considerar-se o espaço geográfico a partir de vários aspectos interligados e interdependentes, os fenômenos naturais e a ação humana, as transformações impostas pelas relações sociais e as questões ambientais de alcance, no caso aqui em reflexão. (MENDONÇA, 1997)

Nesse contexto o homem passa a ser sujeito, ser social e histórico que produz o mundo e a si próprio. Daí a possibilidade de ele poder pensar a realidade em que está inserido, descobrindo-se nela e percebendo-se na sua totalidade, onde se revelam as desigualdades e as contradições.

É importante comentar que os novos pressupostos que servem de base a uma boa análise do espaço geográfico, por parte dos geógrafos e outros cientistas, devem-se basicamente à importante renovação pela qual passou a Geografia (e outras ciências) nos anos de 1970 e 1980, sobretudo, mas que teve sua *exumação* feita sobre seus pressupostos filosóficos dos anos da quantificação da década de 1950, quando a influência mais importante para análise territorial era advinda dos pensadores norte-americanos.

Parte considerável da literatura atinente à Guerra do Contestado argumenta que esta guerra é fruto dos obstáculos enfrentados no processo de consolidação republicana brasileira. Em vencendo o regime tais circunstâncias, movimento como o Contestado foram relegados às notas de rodapé na história oficial da República. Nesse contexto, mesmo sem tratar de movimentos camponeses como o em questão, Hobsbawm (1968)²⁴ comenta que de maneira pertinente, muitos historiadores, marcados pelo racionalismo e modernismo, consideravam os movimentos sociais como marginais, sem proceder a esforços necessários a sua compreensão; nesse sentido, o autor permite reflexões em torno das questões políticas que marcaram a guerra estudada.

No que concerne à leitura sobre estado, produção do espaço e periferia nas urbanizações brasileiras, é importante mencionar que as literaturas da área social e urbana dos decênios finais do século XX evidenciaram a ausência do Estado, com exceção para as políticas habitacionais implementadas, sobretudo, no período ditatorial. Em virtude disso, as condições de vida, principalmente metropolitanas, foram decaindo. Os espaços periféricos do sistema metropolitano acabaram caracterizando-se pela distância e por uma renda menor no mercado de trabalho formal.

No sentido da exposição anterior, os níveis de investimentos nas periferias das metrópoles, sobretudo o direcionado às regiões pobres, apenas foram elevados em momentos eleitorais, um comportamento cada vez mais relacionado aos processos eleitorais, com a obtenção de recursos políticos e prestígio. Nessa

²⁴ HOBBSAWM, Eric J. **Rebeldes Primitivos, estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX**. Barcelona: Ediciones Ariel, 1968, p. 22.

ótica, fica evidente a influência dos pluralistas, para os quais o estado não existiria como construção histórica, representando apenas um espaço vazio que necessita ser ocupado por grupos de interesses.

Mantendo a lógica abordada, a inauguração da SC 302, também chamada de Rodovia da Amizade, que une duas das maiores cidades da região do Contestado, Porto União e Caçador, passando por Matos Costa e Calmon, estas duas entre os piores índices de desenvolvimento humano catarinense, praticamente fecha o espaço vazio histórico por meio asfáltico, sobretudo de Porto União que se projetava para o Paraná, tendo como capital “virtual” a cidade de Curitiba. Tal condição também poderia ser verificada com Canoinhas e Mafra.

A construção e inauguração dessa rodovia que demandou 50 anos de espera foram marcadas por numerosas promessas políticas. “É óbvio que o asfaltamento é vital para a região”²⁵ – esse comentário vem ao encontro da necessidade de catarinizar completamente a região do Contestado, ainda distante de Florianópolis, devido à carência de vias asfálticas. “Em virtude da questão de limites, os governos do Paraná e Santa Catarina ficaram décadas sem investir na região; por isso a região empobreceu”²⁶. Importante mencionar que o asfaltamento até Porto União chegou à cidade somente na década de 1980, atravessando o Norte estadual, via BR-280, que vai de Joinville até essa cidade. Estes fatos vêm sendo mencionados como descaso histórico com a região.

II.2. Caminhos Metodológicos

Buscando entender a problemática e o processo de formação socioespacial da ex-região contestada e a área político-envolvente (Curitiba, Florianópolis e a dita zona contestada em si), bem como os mecanismos administrativos políticos institucionais adotados para o entendimento dos fatos ocorridos e a inserção da

²⁵ Palavras de Gilberto Seleme, de Caçador, empresário e vice-presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina – FIESC, em entrevista dada ao **Jornal A Notícia**, Joinville, em 04 de julho de 2004, p. A9.

²⁶ Comentário do prefeito de Canoinhas, Orlando Krautler, em entrevista dada ao **Jornal A Notícia**, Joinville, em 04 de julho de 2004, p. A9.

área a dinâmica socioeconômica dos dois estados, tornou-se prioritário estudar as causas que promoveram e levaram a região a uma guerra civil, estudar os aspectos do meio físico da área em questão, proceder à análise da dinâmica da rede da região, enquanto urbano-viária regional, caracterizar os recursos naturais originais, por terem sido fator significativo dos interesses internacionais que levaram ao levante popular contra a entrada do capital estrangeiro, dentre outros elementos, onde tais procedimentos tornam-se questão fundamental do presente estudo que possibilitou uma análise interdisciplinar das questões ambientais, políticas, sociais e estruturais do espaço geográfico, em detrimento da questão administrativo-política do processo de apropriação espacial e da Guerra do Contestado em si e suas interfaces com as redes regionais atuais.

Visando o entendimento dos elementos expostos anteriormente e nos que virão nesse roteiro metodológico, numa categoria de análise espaço e tempo, a base analítica não poderia ser tratada por uma única concepção científica, mas trafegou pelo marxismo na compreensão materialista dialética histórica, e estruturalista no sentido da análise das redes viárias que recortaram a região do Contestado ao longo da sua história.

Para serem atingidos os objetivos propostos,²⁷ os levantamentos de documentação indireta foram prioritários, pois este foi o estágio inicial da pesquisa (revisão bibliográfica sobre o tema e a área de estudo). Deu-se por meio de levantamentos bibliográficos em órgãos estatais, tais como: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina e do Paraná, Secretarias de Desenvolvimento Estaduais e Biblioteca Pública do Estado de Santa Catarina e do Paraná, Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro), acervos e arquivos públicos estabelecidos na área da pesquisa, além de acervos particulares disponibilizados.

²⁷ Analisar as redes viárias históricas e atuais da região do Contestado, numa perspectiva de averiguar as mudanças ocorridas e as possíveis permanências estruturais no geral, enquanto que secundariamente se estuda a história regional, por meio da rede tropeira, ferroviária e rodoviária, assim como a formação territorial no decorrer do período monárquico e republicano como vistas ao entendimento da relação entre o Contestado e o poder central, além do regional e a Guerra do Contestado como fator marcante no processo histórico regional.

Formulou-se a contextualização histórica da ocupação e localização do espaço geográfico e fatores relevantes para o entendimento da guerra civil, por meio de levantamentos em bibliotecas públicas e em acervos dos arquivos públicos de Curitiba e Florianópolis, além de outras cidades, hoje na região do Contestado e na Região Metropolitana de Curitiba, bem como na Região Sudeste do Paraná, com envolvimento direto no conflito, sobretudo nos da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, da Universidade Federal do Paraná – UFPR e outros órgãos estatais, além de jornais de circulação estaduais e regionais, e na Assembléia Legislativa do Estado de Santa Catarina e do Paraná.

No que concerne à questão da rede de hierarquias urbanas envolvendo Curitiba, Florianópolis e a Região do Contestado, sobretudo numa rede de lugares de distribuição viária, inicialmente refletiu-se à luz da Teoria das Localidades Centrais, formulada por W. Chistaller,²⁸ em 1933, que foi amplamente difundido nos meios geográficos (análises), nos anos de 1960 e 1970. Esta recuperação teórica se fez necessária apenas pela importância de tratar de um tema relevante que é a da organização espacial da distribuição de bens e serviços, ou uma faceta da totalidade social, principalmente no período entre os anos marcados pelo conflito armado e na atualidade, mesmo que tal fonte teórica não fosse ser a determinante para os entendimentos complexos envolvendo o objeto de análise.

A relação social no conjunto funcional articulado da burguesia curitibana e florianopolitana, além da encontrada na região em questão e dos ervateiros da zona contestada, foi tratada por meio de abordagem cidade-região, para esclarecer o significado da rede que se buscou comprovar na pesquisa, o processo de formação de rede e suas hierarquias existentes.²⁹

A rede viária envolvendo o Contestado é marcada pelo suporte ao sistema comercial de privilégios que ultrapassam a compra da erva-mate coletada no interior da região contestada, e a base de um mundo vivido de relações,³⁰ que se

²⁸ LOBATO CORRÊA, R. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

²⁹ Inicialmente aponta-se LOBATO CORRÊA, R. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

³⁰ Sobre tais aspectos de abordagem, ROCHEFORT, M. **Redes e Sistemas**: ensaiando sobre o Urbano e a Região. São Paulo: Hucitec, 1998, permite maior entendimento para as análises futuras da pesquisa e suas complexidades.

mantiveram até o século XXI, onde o Contestado se mantém unido a uma rede de múltiplos e complexos interesses entre os dois estados, no passado litigante.

Tal rede é sistematicamente marcada pela criatividade social de relações, tanto no período da guerra como nos dias atuais, assim como no passado anterior a tudo isso. As estratégias deste processo histórico podem ser analisadas por intermédio de leituras, tais como, Villasante (2002)³¹, e a não percepção da mesma, ou seja, o obliterar das marcas sobre o mundo vivido no passado e no presente, por Trivinho (1998)³², cujo conjunto de trabalhos permite aprofundar as redes e o mundo socialmente vivido.

Para melhor entendimento deste mundo vivido e seu cotidiano, foram procedidas numerosas viagens de campo para observação, coletas de dados e aprimoramento da cartografia produzida a partir da Carta do Brasil ao Milionésimo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística que foram confrontadas com os mapas históricos disponíveis sobre a região e a Guerra do Contestado.

A complexidade da Guerra do Contestado e dos seus elementos territoriais exigiu não uma possibilidade conceitual, mas várias, pois está envolta em numerosos nuances de abordagem que vão do território, da região, do espaço, dos poderes, dos olhares históricos, sociológicos, econômicos e geográficos exigindo um esforço grande para tentar-se um entendimento mínimo por meio da cientificidade que somente o interdisciplinar propiciou, aqui considerando que cada área é detentora de suas diferenciadas linhas de abordagens e dicotomias, como no caso das redes, que são várias nesta tese, mas urbanas num conjunto de complexidades.

Sobre a problemática metodológica desta pesquisa, há que se esclarecer a necessidade de quebra de paradigmas na ciência moderna. A ciência moderna, depois da fase mais evoluída da modernidade é marcada caracteristicamente pelo

³¹ VILLASANTE, T. R. **Redes e Alternativas**: Estratégias e Estilos Criativos na Complexidade Social. Petrópolis: Vozes, 2002.

³² TRIVINHO, E. **Redes**: Obliterrações no Fim do Século. São Paulo: AnnaBlume/Fapesp, 1998. Importante mencionar, ainda, SCHERER-WARREN, I. **Redes de Movimentos Sociais**. São Paulo: Loyola, 1993.

emprego de métodos de investigação na produção do conhecimento científico (MENDONÇA, 2002)³³.

Segundo tal perspectiva, Mendonça (2002, p. 135) esclarece que os postulados positivistas ainda aprisionam a condição estrutural da ciência. Mencionando que a “leitura da realidade a fileiras disciplinares, reduzindo, portanto a apreensão da mesma as perspectivas separativas, estanques e empobrecedoras”. A ciência deve estar aberta a outros métodos como o estruturalismo, o funcionalismo, etc.

³³ MENDONÇA, F. A. Geografia Socioambiental. In: **Elementos de Epistemologia da Geografia Contemporânea**. Curitiba, Ed. da UFPR, 2002, p. 121-144.

CAPÍTULO III – AS REDES, NO TERRITÓRIO E NO PODER

III.1. A rede no objeto de análise

Neste capítulo se busca clarear conceitualmente o processo de entendimento da rede enquanto objeto de análise científica, mesmo considerando que a mesma estará determinada no decorrer do trabalho, sobretudo quando este buscar a inteligibilidade capaz de justificar o sistema de rede enquanto possibilidade de entendimento da construção histórica regional da região do Contestado, levantando elementos para uma problemática relacional, enquanto e, também, mecanismo que consiste em determinar, antes das análises em si, os problemas relativos ao objeto em verificação.

Quando se opta por uma problemática relacional é porque se pensa que as relações são capazes de tornar inteligíveis o poder político e as relações espaciais, num sentido de verificação das redes no caso, aqui, específico.

O olhar científico que se dá nesta pesquisa sobre território e poder se espelha na análise de Reffestin (1980) na medida em que o espaço e o território não são termos equivalentes. O espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço e é resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático. Ao se apropriar de um espaço, o ator territorializa o espaço. A produção de um espaço, o território nacional, espaço físico, balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos que aí se instalam, como rodovias, canais, ferrovias, circuitos comerciais e bancários, auto-estradas e rotas aéreas, podem ser resumidos pelo autor mencionado como a prisão que os homens constroem para si.

No que tange às redes e ao poder, Reffestin (1980, p. 83) esclarece que toda estratégia integra a mobilidade e, por consequência, elabora uma função circulação-comunicação – é uma função de poder, onde: “A circulação imprime a

sua ordem”. Nesse caso, o poder não consegue evitar o que pode ser visto ou controlado.

Assim, ele fornece informações sobre si mesmo, chama a atenção daqueles que podem ter um interesse em controlá-lo ou vigiá-lo. A circulação é a imagem do poder, mas o poder nem sempre quer se mostrar e, mesmo quando o faz, é sem o desejar. A circulação se caracteriza como sinal de potência. A verdadeira fonte do poder deve, portanto, ser procurada bem mais na comunicação que na circulação. A circulação se mostra por si mesma, não se pode mascará-la, dissimulá-la; em síntese, é inútil torná-la invisível (REFFESTIN, 1980).

A função da mobilidade do poder só é bem conhecida em matéria de circulação e pouco ou nada em matéria de comunicação: vulgarização da rede de circulação, privatização da rede de comunicação. Um dos trunfos de poder é hoje informacional e a informática é um dos meios. O verdadeiro poder se desloca para aquilo que é invisível em grande parte, quer se trate de informação política, econômica, social ou cultural. A comunicação ocupa mais o centro de um espaço abstrato, enquanto a circulação não é mais do que a periferia (REFFESTIN, 1980).

Então, circulação e comunicação procedem de estratégias e estão a serviço delas. Redes de circulação e comunicação contribuem para modelar o quadro espaço-temporal que é todo território. Do ponto de vista da circulação, toda rede está em perpétua transformação, dependendo da escala privilegiada pelas estratégias – se a grande ou a pequena. No caso específico deste trabalho, cabe ressaltar que a pequena escala é aquela que tenta realizar uma integração territorial e uma continuidade na distribuição das distâncias: controle dos espaços moleculares por oposição aos espaços, com os atores políticos se inspirando, na maioria das vezes, em princípios hierárquicos e centralizadores. As redes não são somente a exibição do poder, mas ainda feitas à imagem do poder. A informação, composta de mensagens, é comunicada por meios cuja natureza e utilização implica uma certa concepção do espaço e do tempo, para a gestão e o controle dos quais a comunicação é indispensável, conforme argumenta Reffestin (1980).

No conjunto norteador da rede e do poder no território, há a própria noção de região como fundamental na análise geográfica das hierarquias que promovem os fluxos no espaço. Um fator elucidante pode ser visto em Rochefort (1980, p. 61), mesmo que o autor considere que a definição de região tenha sofrido uma falência parcial:

Por muito tempo os geógrafos procuraram definir a região pelo conteúdo do espaço, no interior de limites determinados, conteúdo que se exprime mais ou menos por certa homogeneidade de paisagem. Essa concepção conduz a certo número de impasses no esforço empreendido para estabelecer unidades válidas, caracterizadas por certa homogeneidade das atividades de produção que nele se localizam ³⁴.

Um dos conceitos fundamentais para esta pesquisa é o de espaço geográfico, na medida em que este está permeado de relações históricas de poder, dominação e controle. Sobre ele, Milton Santos propicia contribuição, já que a análise do objeto de estudo ocorre no espaço geográfico e o autor apresenta explicações que possibilitam um melhor entendimento deste conceito que está sendo utilizado e refletido.

O espaço é formado por um conjunto indissociável solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente mas como quadro único no qual a história se dá. No começo era natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fabricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o

³⁴ Diante da complexidade teórica deste conceito em Geografia, uma vertente aponta que "de qualquer forma, se a região é um conceito que funda uma reflexão política de base territorial, se ela coloca em jogo comunidades de interesses identificadas a uma certa área e, finalmente, se ela é sempre uma discussão entre os limites da autonomia em face de um poder central, parece que estes elementos devem fazer parte desta nova definição em lugar de assumirmos de imediato uma solidariedade total com o senso comum que, neste caso da região, pode obscurecer um dado essencial: o fundamento político, de controle e gestão de um território". GOMES, P. C. 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, 1995, p. 73.

espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico. (SANTOS, 1999, p.51)

O espaço deve ser considerado um evento, e mais do que um elemento físico. Sua definição se dá por meio de uma multiplicidade de conceitos que interagem na e com a forma. É como se a forma tivesse corpo e alma. Ela é resultante e resultado de um conteúdo e é alterada com o movimento social, de modo que um conteúdo se encaixa e interage a cada nova forma que, por sua vez, renova a sua concepção formal de existência, gerando redes de conexões.

Tais redes que marcam o espaço geográfico podem ser analisadas sob a ótica de Roberto Lobato Corrêa, quando este demonstra a forma como a rede se aplica à realidade. Para Lobato Corrêa, "Há em realidade inúmeras e variadas redes de modo visível ou não na superfície terrestre", funcionando dentro da lógica capitalista de organização do espaço, que, por sua vez, tem diversas formas de manifestação, variando suas dimensões de análise dependendo do contexto econômico e político em que está inserida:

Por rede geográfica entendemos um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações. Este conjunto pode ser constituído tanto por sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas e a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e desenvolvimento, suas fábricas, depósito e filiais de venda. (LOBATO CORRÊA, 1997, p. 107)

As redes geográficas, sob a ótica do autor, são como qualquer materialidade social, produto e condições sociais. Dessa forma, no momento em que se convive no atual estágio do capitalismo se está inserido em alguma rede geográfica e ainda excluídos ou ausentes de um número ainda maior de redes, e essa lógica pode ser estendida para o passado e início das relações de capitalista, no caso aqui, da entrada do capital estrangeiro na região do Contestado.

Dessa forma, Lobato Corrêa (1997) especifica um quadro sobre as dimensões da análise das redes geográficas em três dimensões: organizacional,

temporal e espacial. Tais dimensões permitem identificar a configuração interna da entidade estruturada em rede, a duração da rede, a velocidade dos fluxos e a frequência como a rede se estabelece, além de compreender a escala, a forma espacial e a conexão. No sentido metodológico, o estudo de redes é um amplo conteúdo que favorece a formulação de novas propostas a serem destrinchadas e restabelecidas ao longo do tempo, à medida que se modificam os papéis e as funções dos centros geradores de capital.

Na determinação da localização como conceito que complementa território e espaço, há que se esclarecer que a cidade (como ponto que une e liga as redes) possui dois espaços que se inter-relacionam: o dos objetos em si, produzidos ou não pelo trabalho humano, e aquele determinado pelos locais onde estes são produzidos e consumidos. É nesse processo que aparece a questão que envolve a localização, como sendo os locais onde os produtos são produzidos e consumidos.

A localização é a relação com outros objetos ou conjuntos de objetos, e a localização urbana é um tipo específico de localização: aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção de consumo. Sobre isso é preciso salientar que tanto para o exercício imediato do trabalho como para a reprodução da força de trabalho, a localização urbana é determinada então por dois tributos, sendo o primeiro uma rede de infra-estrutura (viária, saneamento, pavimentação, energia etc.) e a segunda marcada pelas possibilidades de transporte de produtos de um ponto a outro, de deslocamento de pessoas e de comunicação ³⁵.

Dessa forma é possível concluir que a produção do espaço é, na verdade, a produção de localizações. As diferentes localizações apresentam diferentes valores, associados não somente ao valor dos elementos urbanos existentes, mas também à maior ou menor acessibilidade aos bens e serviços existentes na

³⁵ VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001. Trabalha essencialmente a localização urbana, mesmo não sendo o caso específico do objeto deste trabalho, permite mostrar que o espaço regional é estruturado pelo controle do tempo de deslocamento das mercadorias e capitais.

cidade. Essa diferenciação entre valores das localizações explica a diferença de valor, sobretudo nas áreas urbanas.

O território é, neste sentido, parte de uma extensão física dos espaços, mobilizada como elemento decisivo no estabelecimento de um poder e controle. Por intermédio desse controle é possível a imposição de regras de acesso, de circulação e a normatização de usos, de atitudes e comportamentos sobre este espaço.

A produção do espaço é ação cotidiana do homem e aparece na forma de ocupação de um determinado lugar em momento histórico, onde a produção da cidade aparece como manifestação espacial dos conflitos de interesses dos diversos agentes presentes nesse processo, associado ao desenvolvimento capitalista.

Milton Santos (1987, p. 81) revela que a riqueza da localização e a importância da acessibilidade se dão por meio por uma série de elementos, quando diz:

cada homem vale pelo lugar onde está; o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço) independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está.

Isso fica latente para o Contestado, tanto no passado, mas principalmente no presente, quando as diferenças de condições de vida são marcadas por riquezas e pobreza verificadas dentro do mesmo território, como, por exemplo, em Joaçaba, Videira e Caçador, cidades ricas e com alto IDH-M, enquanto na contramão aparecem Calmon, Matos Costa e Timbó Grande, com os piores índices, somente para citar algumas.

Neste momento, Villaça (2001) se permite abrir questionamento sobre a preocupação ideológica e seu papel nesse processo. Para o autor, o real não se apresenta claramente ao sentido. Por isso, ele comporta diferentes versões ou interpretações. Ideologia é aquela versão da realidade social dada pela classe dominante com vistas a facilitar a sua dominação. Essa versão tende esconder dos homens o modo real de produção e suas relações sociais. Por meio da ideologia, a classe dominante legitima as condições sociais de exploração e dominação, fazendo com que pareçam verdadeiras e justas.

A ideologia surge, no seio da classe dominante, por meio do deslocamento das idéias da realidade social e consiste na transformação das idéias da classe dominante em idéias dominantes em uma sociedade, em determinado período histórico. A ideologia é o processo pelo qual a classe dominante representa seu interesse particular como interesse geral. Nesse caso, o espaço, a cidade, está acima de tudo.

A idéia da cidade “acima de tudo” traduz-se sobre o território por um discurso sobre a diferença. O território próprio ao grupo é concebido como um terreno onde as regras que fundam a identidade gozam de uma absoluta e indiscutível validade. A predominância do nível coletivo é total, e a oposição e a diferenciação são estabelecidas em relação à figura de um outro, que é exterior ao grupo; espaço como objeto de conflitos, pois estabelecer um território de domínio de um grupo significa a afirmação de sua diferença em oposição aos demais.

Dessa forma, o lugar físico é um lugar de conflitos, de problematização da vida social, mas, sobretudo, é o terreno onde esses problemas são assinalados e significados. Tais problemas de significação desses pressupostos também estão contidos nas discussões teórico-metodológicas mais atuais, principalmente no que tange o território e suas complexidades analíticas.

No que concerne à definição de território Rogério Haesbaert (2004)³⁶ percebe uma enorme polissemia no acompanhamento da sua utilização, em

³⁶ HAESBAERT, Rogério. **O Mito da Desterritorialização**. Do “Fim dos Territórios” à Multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

muitos casos não deixando explícita a noção e exigindo sua dedução teórico-conceitual.

Sobre a amplitude do conceito de território, Haesbaert (2004, p. 37) diz que:

Apesar de ser um conceito central para a Geografia, território e territorialidade, por dizerem respeito à espacialidade humana, tem uma certa tradição também em outras áreas, cada uma com um enfoque centrado em uma determinada perspectiva. Enquanto o geógrafo tende a enfatizar a materialidade do território, em suas múltiplas dimensões (que deve[ria] incluir a interação sociedade-natureza), a Ciência Política enfatiza sua construção a partir das relações de poder (na maioria das vezes, ligada a concepção de Estado); a Economia, que prefere a noção de espaço à de território, percebe-o muitas vezes como uma fator locacional ou como uma das bases da produção (enquanto “força produtiva”); a Antropologia destaca sua dimensão simbólica, principalmente no estudo das sociedades ditas tradicionais (mas também no tratamento do “neotribalismo” contemporâneo); a Sociologia o enfoca a partir da intervenção nas relações sociais, em sentido amplo, e a Psicologia, finalmente, incorpora-o no debate sobre a construção da subjetividade ou da identidade pessoal, ampliando-o até a escala do indivíduo.

A citação anterior permite visualizar as diferenciações teórico-conceituais sobre território, lembrando que outros autores, sobretudo da Geografia, distinguem espaço enquanto categoria de análise geral e território como conceito. Outros autores estabelecem uma noção mais ampla de território, como um dos conceitos-chave da Filosofia, em dimensões que vão do físico ao mental, do social ao psicológico e de escalas que vão desde um galho de árvore “desterritorializado” até as “reterritorializações absolutas do pensamento” (HAESBAERT, 2004).

Haesbaert (2004, p.40) produz uma síntese de várias noções de território, que podem ser agrupadas em três vertentes básicas e fundamentais para o objeto de análise da pesquisa sobre a questão do território do Contestado, que seriam a política, referidas as relações espaço-poder ou jurídico-política, esta última quanto institucionalizada no poder político do Estado. A cultural, apontada como culturalista, também podendo ser vista como simbólico-cultural, priorizando a

dimensão mais subjetiva e a econômica, muitas vezes economicista, menos difundida, voltada à análise como produto da divisão “territorial” do trabalho.

O autor menciona ainda uma interpretação natural ou naturalista, que seria a quarta vertente, pouco trabalhada hoje nas Ciências Sociais, que se utiliza de uma noção de território com base nas relações entre sociedade e natureza, especialmente no que se refere ao comportamento “natural” dos seres humanos em relação ao seu ambiente físico.

Reconhecendo a distinção entre as quatro dimensões de território, a política, a cultural, a econômica e a “natural”, Haesbaert (2004, p. 41) organiza o raciocínio sobre elas a partir de outro patamar, mas amplo, em que estas dimensões se inserem dentro da fundamentação filosófica de cada abordagem, como se apresenta:

a) O binômio materialismo-idealismo, desdobrado em função de duas outras perspectivas: i. a visão que denominamos “parcial” de território, ao enfatizar uma dimensão (seja a “natural”, a econômica, a política ou a cultural); ii. a perspectiva “investigadora” de território, na resposta a problemática que, “condensadas” através do espaço, envolvem conjuntamente todas aquelas esferas.

b) O binômio espaço-tempo, em dois sentidos: i. seu caráter mais absoluto ou relacional: seja no sentido de incorporar ou não a dinâmica temporal (relativizadora), seja na distinção entre entidade físico-material (como “coisa” ou objeto) e social-histórica (como relação); ii. sua historicidade e geograficidade, isto é, se se trata de um componente ou condição geral de qualquer sociedade e espaço geográfico ou se está historicamente circunscrito a determinado(s) período(s), grupo(s) social(s) e/ou espaço(s) geográfico(s).

O autor estabelece que a resposta a tais referenciais depende principalmente da posição filosófica adotada pelo pesquisador, onde se marxista, a análise se dará por meio do materialismo histórico e dialético.

No que tange a perspectiva materialista do território, encarando-o como uma realidade efetivamente existente, de caráter ontológico e não apenas um instrumento de análise, no sentido epistemológico, deve-se considerar que o mesmo não é um contra-senso quando pensando enquanto “concepção idealista de território” devido à carga de materialidade que nele parece estar “naturalmente” incorporada. Haesbaert (2004, p. 42) comenta que mesmo entre geógrafos, se

encontram aqueles que defendem o território definido, em primeiro lugar, pela “consciência” ou pelo “valor” territorial, no sentido simbólico. Isso se deve ao fato de que território, desde a origem, tem uma conotação ligada ao espaço físico, à terra.³⁷

A concepção naturalista de território está ligada no sentido da vinculação com o comportamento dos animais, entendido como um comportamento natural dos seres humanos ou na relação da sociedade com a natureza. Sobre tal sentido, Haesbaert (2004, p. 53) aponta que:

Fugindo do tão cristalizado “determinismo ambiental” ou “geográfico”, tornou-se muito comum mesmo entre os geógrafos, negligenciar a relação entre sociedade e natureza na definição de espaço geográfico ou de território. Por força de uma visão antropocêntrica de mundo, menosprezamos ou simplesmente ignoramos a dinâmica da natureza que, dita hoje indissociável da ação humana, na maioria das vezes acaba perdendo totalmente sua especificidade.

Já a incorporação de uma dimensão ideal do território, numa perspectiva idealista, está associada a “apropriação simbólica” do mesmo. Encarado como “poderes invisíveis” que fazem parte do território, estão ligados a Antropologia na questão da territorialidade e é considerado um signo, cujo significado somente é compreensível por meio de códigos culturais, aponta Haesbaert (2004, p. 69). Nesse sentido, o poder do laço territorial está investido de valores não apenas materiais, mas também étnicos, espirituais, simbólicos e afetivos – aqui o cultural precede o político.

Por fim, sobre a abordagem de Haesbaert (2004, p. 74) sobre o território, há a perspectiva integradora que envolve o mesmo com o espaço que não pode ser considerado unicamente cultural, político ou econômico. Assim, o território somente pode ser concebido por meio de uma perspectiva integradora das dimensões sociais – a sociedade e a natureza. Representando dessa maneira, um

³⁷ Haesbaert (2004, p. 43) esclarece que “etimologicamente, a palavra território, *territorium* em latim, é derivada diretamente do vocábulo latino *terra*, e era utilizada pelo sistema jurídico romano dentro do chamado *jus terrendi* (...) como pedaço de terra apropriado, dentro dos limites de uma determinada jurisdição político-administrativa (...)”.

papel semelhante que coube a região como conceito integrador na Geografia Clássica.³⁸

No sentido que se pretende a análise nessa pesquisa (a região do Contestado), a idéia de território estaria marcada pela “experiência total do espaço”, que congrega num mesmo local os princípios da vida social, no sentido da integração, pois ao mesmo tempo se têm as atividades econômicas, o poder político e a criação de significado, de cultura. E não há território sem uma estruturação em rede que conecta diferentes pontos ou áreas. Haesbaert (2004, p. 79) argumenta que antes se via a lógicas dos “território-zonas”, que dificultavam as sobreposições, enquanto na atualidade se tem o domínio dos “territórios-rede”, espacialmente descontínuos, mas interessantemente conectados e articulados entre si.³⁹

As redes, na concepção analisada, seriam linhas conectadas e não superfícies e se estendem por quase todos os lugares, e se expandem tanto no tempo quanto no espaço, sem preencher o tempo e o espaço. Por trás desse raciocínio, há uma separação entre rede e território, desenhando uma dicotomia, como se observa no esquema que segue.

³⁸ É imprescindível, portanto, que contextualizemos historicamente o “território” com o qual estamos trabalhando. Se nossa leitura for uma leitura integradora, o território responde pelo conjunto de nossas experiências ou, em outras palavras, relações de domínio e apropriação, no/com/através do espaço, os elementos-chave responsáveis por essas relações diferem consideravelmente ao longo do tempo (HAESBAERT, 2004, p. 78).

³⁹ Talvez seja esta a grande novidade da nossa experiência espaço-temporal dita pós-moderna, onde controlar o espaço indispensável à nossa reprodução social não significa (apenas) controlar área e definir “fronteiras”, mas, sobretudo, viver em redes, onde nossas próprias identificações e referências espaço-simbólicas são feitas não apenas no enraizamento e na (sempre relativa) estabilidade, mas na própria mobilidade – uma parcela expressiva da humanidade identifica-se no e com o espaço em movimento, podemos dizer. Assim, *territorializar-se significa também, hoje, construir e/ou controlar fluxos/redes e criar referências simbólicas num espaço em movimento, no e pelo movimento* (HAESBAERT, 2004, p. 78).

Visão dicotômica território-rede:		Em HAESBAERT, 2004	
Território:		Rede:	
intrínseco		extrínseco	
(mais introvertido)		(mais extrovertido)	
centrípeto		centrífuga	
áreas, superfícies		Pontos (nós) e linhas	
delimita		Rompe limites	
(limites)		(fluxos)	
Enraizamento		Desenraizamento	
Mais estável		Méis instável	
Espaço areolar		Espaço reticular	
("habitação")		("circulação")	
Espaço de lugares		Espaço de fluxos	
Métrica topográfica		Métrica topológica	

Fonte: R. HAESBAERT, 2004, p. 78. Org. e mod. Por N. C. FRAGA, 2005.

Seguindo a lógica da diferenciação apresentada no esquema, as redes viárias de um país podem ser mais do que funcionais, mas redes territoriais na medida em que fortalecem a unidade ou a integração de um território.

Atualizando essa abordagem analítica, há que se considerar outro termo (no sentido conceito) geográfico, a região. Cujas concepções prioriza o regionalismo e a identidade de base territorial local, quando dá ênfase no caráter dinâmico que é difundida, enquanto conceito híbrido como o da "rede regional" para dar conta dos traços de "regionalidade" num processo de territorialidade, como por exemplo, a formação de uma identidade regional para o Contestado (HAESBAERT, 2005, p. 28).⁴⁰

Quando se tenta entender a lógica regional do Contestado no contexto sulista e brasileiro, há que se reportar ao entendimento das regiões internas, quando estas constituem cortes operados no território de um Estado. No caso específico, o Contestado poderia ser visto como espaço polarizado que se expandiu independentemente do poder político, tratando-se de uma região espontânea, na concepção de Luiz Navarro Britto (1986, p. 30),⁴¹ como região-

⁴⁰ HAESBAERT, Rogério. Morte e Vida da região. Antigos paradigmas e novas perspectivas da Geografia Regional. In. SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Produção do Espaço e Redefinições Regionais**: a construção de uma temática. Presidente Prudente: UNESP/FCT/GAsPERR, 2005, p. 09-34.

⁴¹ BRITTO, Luiz Navarro. **Política e espaço Regional**. São Paulo: Nobel, 1986.

programa ou “região-plano”. Para o autor, as regiões internas e externas se distinguem conforme os escalões de integração, organização e independência. Porém em relação ao poder, essa diversidade de unidades regionais corresponde também a uma diversidade de sistemas políticos (BRITTO, 1986, p. 31).

Ampliando a discussão envolvendo região (inclusive no sentido Estado) e políticas (essa enquanto poder) se recai sobre a Geografia Política, quando em Wanderley Messias da Costa (1988, p. 18)⁴² se verifica no sentido do espaço possuidor de limites, cujos traçados não se constitui por linhas rígidas, mas zonas que se destinam a delimitar o grupo. Não se pode imaginar essa concepção enquanto contradição nessa análise, afinal busca-se dar um estado da arte sobre as possibilidades analíticas dos objetos teóricos de entendimento da Região do Contestado, e o político na Geografia se faz imperativo.

Para Costa (1988, p. 18), o espaço é marcado pelos recursos necessários, biológicos e culturais, projetando as relações de poder que se desenvolvem no seu interior. Por isso toda sociedade que delimita um espaço de vivência e produção se organiza para dominá-lo, produzindo uma projeção territorializada de suas próprias relações de poder, assim a relação espaço-poder é relação sócio-política.⁴³

Sobre o poder, elemento importante e central nesta pesquisa e avançando na discussão, Boaventura de Sousa Santos (2001, p. 266)⁴⁴ estabelece que numa forma muito geral, o poder se constitui em qualquer relação social regulada por

⁴² COSTA, Wanderley Messias. **O Estado e as Políticas Territoriais Brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1988.

⁴³ Para a lógica de entendimento das relações poder-espaço-política no Contestado, Costa (1988, p. 19) menciona que o processo histórico de desenvolvimento dessa relação pode ser periodizado, pelo menos em seus traços essenciais. Assim, no interior de um grupo social pouco desenvolvido, poderão inexistir hierarquizações rígidas ao nível do poder (um comunismo primitivo, por exemplo), em que terras comunais e os limites imprecisos de seu território determinam uma certa “fluidez” nessas relações, de modo que o acesso à terra e seus recursos, por exemplo, possa se dar sem as injunções mais explícitas das relações do poder. O que não significa que, mesmo aí, não possa estar presentes manifestações sutis ou não de conflitos no que toca ao processo de gestão desse território. Fortalecendo a idéia de gestão territorial no Contestado a partir de bases locais, internas regionalmente, Paulo Pinheiro Machado, em tese, comprova que toda a liderança durante a Guerra do Contestado, se deu por meio dos sertanejos, ou caboclos do Contestado, a população local gerou suas relações de poder praticamente por meio de um comunismo primitivo. MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**. Campinas: ed. da Unicamp, 2004.

⁴⁴ SANTOS, Boaventura de Sousa. **A crítica da razão indolente**. Contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez, 2001.

uma troca desigual. Caracteriza-se como relação social na medida em que reside na capacidade de reproduzir desigualdades, porém por meio de troca interna e determinação externa, aprofundando a leitura em Santos (2001, p. 267), o mesmo coloca que:

As trocas podem abranger virtualmente todas as condições que determinam a acção e a vida, os projectos e as trajectórias pessoais e sociais, tais como bens, serviços, meios, recursos, símbolos, valores, identidades, capacidades, oportunidades, aptidões e interesses. No relativo às relações de poder, o que é mais característico das nossas sociedades é o facto de a desigualdade material estar profundamente entrelaçada com a desigualdade não material, sobretudo com a educação desigual, a desigualdade das capacidades representacionais/comunicativas e expressivas e ainda a desigualdade de oportunidades e capacidades para organizar interesses e para participar autonomamente em processos de tomada de decisões significativas.

Mas, Santos (2001) menciona que não se constitui tarefa fácil medir as desigualdades de uma troca desigual e mesmo avaliar até que ponto ela pode ser dominante e venha afetar as condições de vida e a trajetórias das pessoas ou dos grupos, principalmente porque as relações de poder não ocorrem isoladas, mas em cadeias. Em muitas ocasiões, as pessoas, ou o grupo, aceitam como sendo troca igual, aquilo que é desigual. “É evidente que a máscara da igualdade que o poder assume é uma ilusão, mas, por ser necessária enquanto ilusão, tem o seu “que” de verdade” (p. 267).

Para Edward Soja (1993)⁴⁵ as mudanças no padrão produtivo vêm mantendo as desigualdades espaciais, fato que permite reafirma a geografia por meio da emergência da espacialidade, da regionalização e do regionalismo, levando o capital a rever suas estratégias espaciais e locacionais, que podem ser facilmente apreendidas. Para o autor:

"A instrumentalidade das estratégias espaciais e locacionais da acumulação do capital e do controle social está sendo revelada com mais clareza do que em qualquer época dos últimos cem anos. Simultaneamente, há também um crescente reconhecimento de que

⁴⁵ SOJA, Edwar. **Geografias pós-modernas**. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

o operariado, bem como todos os outros segmentos da sociedade que foram periferalizados e dominados, de um modo ou de outro, pelo desenvolvimento e reestruturação capitalistas, precisam procurar criar contra-estratégias espacialmente conscientes em todas as escalas geográficas, numa multiplicidade de locais, a fim de competir pelo controle da reestruturação do espaço" (Soja, 1993, p.210).

Dessa maneira, o olhar de Soja (1993) é de um espaço geográfico abundante, com múltiplos sentidos e significações, com uma paisagem pós-moderna, compreensível, por sua vez, apenas por intermédio de uma geografia crítica pós-moderna (SOJA, 1993, p. 298). Assim, para o autor, a pós-modernidade não seria apenas uma etapa cultural do capitalismo de acumulação flexível, como defende David Harvey (1992, p. 45-67)⁴⁶, mas uma nova realidade social e espacial, onde o entendimento necessitaria de um método em que a geografia teria total preponderância sobre a história.

Assim, tal perspectiva de materialidade do espaço produzido vai além da produção material, envolvendo a criação e recriação constante de projeções espaciais de relações de poder e de identidades culturais espacialmente referenciadas, não desconsiderando a força das imagens espaciais, das territorialidades e das identidades sócio-espaciais na influência dos projetos humanos.

Um das perspectivas de análise da complexidade temporal e espacial das relações envolvendo território, poder e redes, se verifica em Milton Santos (2003), quando este abre discussão para uma geografia do movimento.

Segundo Santos (2003, p. 167) a produção do meio técnico-científico-informacional, os círculos de cooperação se instalam num nível superior de complexidade e numa escala geográfica mais ampla. Mais do que produzir, a produção necessita ser colocada em movimento, uma vez ser, atualmente, a

⁴⁶ HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1994.

circulação que preside a produção onde o aumento de fluxos atualmente tem sido muito significativo.⁴⁷

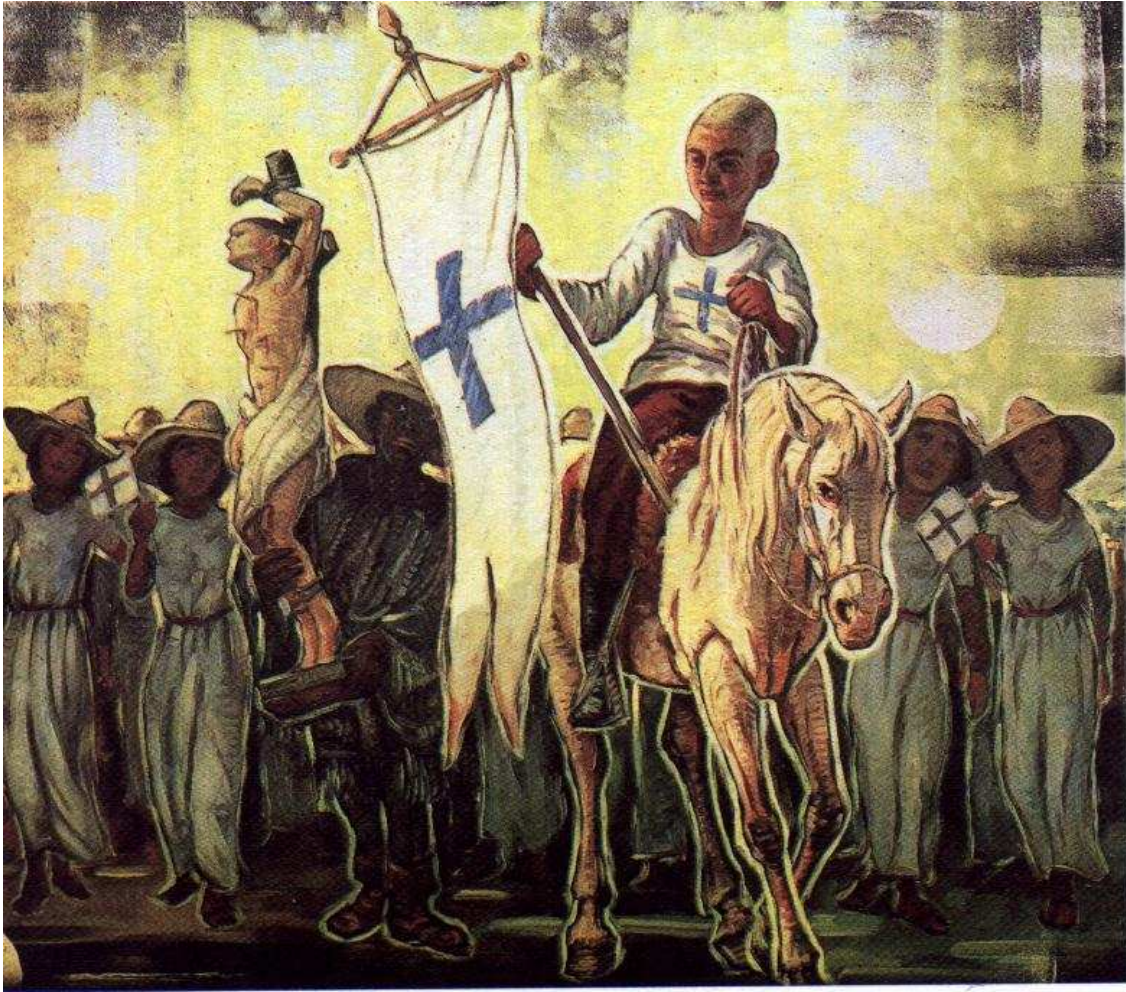
No que tange ao sistema ferroviário esclarece que os objetos modernos não se distribuem de forma homogênea e a gestão do sistema não se baseia numa única escala de funcionamento marcada por conflitos e cooperações, acordos e negociações. Os fluxos ferroviários decorrem desta dinâmica. Sobre o sistema rodoviário não se pode desvincular o mesmo de uma imposição enquanto sistema de circulação no país. As linhas interestaduais evolutivamente mostram uma queda tanto na quantidade de linhas como nas distâncias percorridas, demonstra Santos (2003, p. 178 e 179).⁴⁸

Sob tal ponto de vista, Santos (2003, p. 248) revela que para definir um pedaço do território, há que se levar em conta a interdependência e a inseparabilidade entre a materialidade, incluindo a natureza e sua utilização, incluindo a ação humana, regidas pelo trabalho e pela política. Nesse sentido, o território é vivo, revelando as ações passadas e presentes, congeladas nos objetos e as presentes marcadas pelas ações.

Em síntese, e em concordância com o autor citado, o espaço é sempre histórico, pois sua historicidade deriva de conjunção entre as características da materialidade territorial e as características das ações.

⁴⁷ A criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu movimento. É a dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos no período contemporâneo e a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias. SANTOS, Milton. **O Brasil**. Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 167.

⁴⁸ Quanto a presença do poder público no sistema de transportes é insuficiente, os fixos e fluxos passam a pertencer ao domínio mercantil tanto na sua quantidade quanto na sua frequência, conforme aponta Santos (2003, p. 179).



“CONFRARIA DO MENINO DEUS”

Óleo sobre tela, 160 x 140cm, 1981

Para os sertanejos, as grandes mudanças que alcançavam radicalmente suas vidas *pareciam* decorrência da implantação da República, da instauração da *lei do cão*, da desordem.

(José de Souza Martins, 1986, p. 41)

PARTE II – A HISTÓRIA E O LUGAR

CAPÍTULO I – FORMAÇÃO TERRITÓRIAL

I.1. Antecedentes para a Guerra Civil

A Guerra do Contestado em si será definidora dos territórios atuais de Santa Catarina e do Paraná, além de constituir aqueles denominados Região do Contestado Catarinense e Sul Paranaense, onde, conforme GALEANO (1986)⁴⁹, verificou-se uma das maiores guerras civis do Continente Americano, pois o genocídio de milhares de camponeses pobres foi sua principal marca.

A Guerra do Contestado é um episódio complexo, pois é alimentado por vários fatores que se entrelaçam, sejam de ordem social, política, econômica, cultural ou religiosa.

A partir de 1680, quando os portugueses fundaram a Colônia do Sacramento, na margem esquerda do rio da Prata, começaram os conflitos mais sérios entre Portugal e Espanha sobre a posse de terras localizadas na Região Sul do Brasil. Os portugueses não queriam abrir mão do território por eles ocupado fora da linha de Tordesilhas, especialmente no denominado Continente de São Pedro e no interior dos atuais estados de Santa Catarina e do Paraná⁵⁰.

Os soberanos de Portugal e da Espanha nunca conseguiam estabelecer os limites. Depois do Tratado de Tordesilhas firmou-se o Tratado de Madrid (1750) e iniciou-se a demarcação das fronteiras por comissões especiais nomeadas pelos monarcas dos dois países.

Além da problemática luso-espanhola, acima referida, teve-se uma questão interna de limites que envolveu, de um lado, o atual Estado de Santa Catarina, e de outro, o Estado do Paraná.

⁴⁹ GALEANO, Eduardo. **As Veias Abertas da América Latina**. 22. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

⁵⁰ THOMÉ, Nilson. **Rio Branco e o Contestado – Questão de Limites Brasil-Argentina**. Caçador: UnC, 1993.

Quando se desmembrou de São Paulo em 1853, o Paraná herdou um problema de limites que vinha se arrastando desde os tempos do Brasil colonial. Para os paranaenses,⁵¹ a nova província limitava-se, ao sul, pelos rios Pelotas e Uruguai. Para os catarinenses, o Paraná terminava nos rios Negro e Iguaçu.

Os catarinenses argumentavam que, com a criação da Ouvidoria da Ilha de Santa Catarina, em 1749, os limites com a capitania de São Paulo se davam “pela barra austral do rio São Francisco, pelo Cubatão do mesmo rio e pelo rio Negro que se mete no Grande de Coritiba”⁵².

As controvérsias começaram em 1767 quando o governo paulista fundou Lages em área que os catarinenses consideravam deles. Somente em 1820 Lages foi incorporada a Santa Catarina, o que não significou solução para as questões de limites.

Em 1838, foi descoberto os Campos das Palmas que os paulistas invadiram e exploraram, pois estas terras eram catarinenses por direito. Também a partir deste fato se desenvolveu a discussão entre os presidentes das províncias de São Paulo e de Santa Catarina, que a partir de 1853, com a criação da província do Paraná, desmembrada de São Paulo, passou a ser a parte interessada nas questões de limites.

As discussões no âmbito administrativo não tiveram resultados até o advento da república. Embora a constituição de 1891 determinasse que as disputas em torno de divisas fossem resolvidas politicamente, Santa Catarina buscou uma solução judicial para o problema, movendo ação no Supremo Tribunal Federal (STF). Defendida pelo conselheiro Silva Mafra, Santa Catarina reivindicou a posse da área situada ao sul dos rios Saí-Guaçu, Negro e Iguaçu, ou seja,

⁵¹ Na análise aqui procedida, quando se refere da forma “para os”, sejam catarinenses, paranaenses, Estado de Santa Catarina, Estado do Paraná ou simplesmente suas nomenclaturas se está mencionando os poderes constituídos do momento histórico relacionado, por meio dos representantes das unidades federadas, a elite política principalmente.

⁵² THOMÉ, Nilson. **PR e SC Disputam Território**. Curitiba: Gazeta do Povo, Suplemento, 2003.

invocou o direito de possuir limites naturais. O Paraná constituiu o conselheiro Joaquim da Costa Barradas como defensor⁵³.

O Supremo Tribunal Federal decidiu, em acórdão de 06 de julho de 1904, que toda a área ao sul do rio Iguaçu era catarinense. O Paraná não se conformou e embargou a decisão.

Em 1909, o STF recusou os embargos paranaenses e deu mais uma vez ganho de causa a Santa Catarina, defendida pelo futuro presidente da República, Epitácio Pessoa. Rui Barbosa defendeu os interesses do Paraná. Diante de novos embargos interpostos pelo Paraná, que contratou o jurista Inglês de Souza, o STF em julho de 1910, pela terceira vez, manteve o acórdão.

Cabia, daí por diante, a fase de execução da sentença. Com o falecimento do Conselheiro Mafra, a lide pelo Estado de Santa Catarina passou a ser exercida pelo Visconde de Ouro Preto, Afonso Celso de Assis Figueiredo, que requereu a expedição do mandato executório que o juiz federal, Seccional do Paraná, deixou de cumprir, enviando ao Supremo uma carta testemunhável, que resultou, a 04 de janeiro de 1913, no seu julgamento⁵⁴.

Entretanto, já se incendiara o estopim nos campos do Irani – A guerra e o genocídio nas terras contestadas haviam iniciado. E, naquele momento, do lado paranaense, a imprensa incitava os ânimos, o bairrismo se exaltava e se usavam argumentos como criminalidade no território catarinense do Contestado.

Como a situação ficou agravada pela Guerra do Contestado, o presidente da República, Wenceslau Braz, interveio na questão. Chamou os governadores em busca de uma solução e nomeou um comandante da Marinha para servir de emissário entre os dois governos. O presidente propôs a divisão do território contestado.

No dia 20 de outubro de 1916 foi assinado o acordo de limites pelo presidente do Paraná, Afonso Alves Camargo, e pelo governador de Santa

⁵³ THOMÉ, Nilson. **Sangue, Suor e Lágrimas no Chão Contestado**. Caçador: UnC, 1992.

⁵⁴ THOMÉ, Nilson. **As Duras Frentes de Luta desta Terra Contestada**. Florianópolis: Diário Catarinense, Suplemento, 1989.

Catarina, Felipe Schmidt. O Paraná ficou com 20.310 quilômetros quadrados e Santa Catarina com 27.570 quilômetros quadrados. Os paranaenses “cederam” Itaiópolis, Papanduva e Canoinhas, mas recuperaram Palmas e Clevelândia. E a cidade da margem esquerda do Iguaçu, que havia sido fundada por paulistas, acabou sendo dividida: União da Vitória ficou para o Paraná, e Porto União, para Santa Catarina.

O acordo foi aprovado pelas respectivas Assembléias Legislativas. O Congresso Nacional aprovou os atos, e a demarcação dos limites foi procedida por uma comissão militar ⁵⁵.

I.1. 2. A Estrada de Ferro no Contestado

Um dos motivos que levou o governo imperial a construir uma estrada de ferro que cortasse o interior catarinense e paranaense era a necessidade de preenchê-lo, para garantir a integração entre o Brasil do Sul e o Brasil do Centro-Leste. Um outro motivo era o de fixar imigrantes nas terras devolutas dos campos do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, e nos sertões do Paraná e de São Paulo ⁵⁶.

Em 1888, a primeira equipe do engenheiro João Teixeira Soares escolheu o traçado, ligando em São Paulo e Rio Grande do Sul, atravessando a região entre os rios Iguaçu e Uruguai. Todas as regiões onde fatalmente seriam assentados os trilhos eram administradas pela província do Paraná. A linha original com 599 quilômetros (1904-1905) foi aberta ao tráfego ⁵⁷. Nessa mesma época, o então ministro da Viação e Obras Públicas, o catarinense Lauro Müller, promoveu a vinda ao Brasil do famoso empreendedor norte-americano Percival Farquhar ⁵⁸,

⁵⁵ THOMÉ, Nilson. **PR e SC Disputam Território**. Curitiba: Gazeta do Povo, Suplemento, 2003.

⁵⁶ SACHET, Sérgio. **Fogo no Planalto**. Florianópolis: Diário Catarinense, Suplemento, 1997.

⁵⁷ THOMÉ, Nilson. **Sangue, Suor e Lágrimas no Chão Contestado**. Caçador: UnC, 1992.

⁵⁸ O norte-americano Percival Farquhar era dono de dezenas de empresas nos Estados Unidos e de outras tantas espalhadas pelo mundo, principalmente na América Latina. Engenheiro, já no final do século XIX chefiava duas importantes empresas que controlavam os serviços de bondes de Nova York. Seu grande sonho era controlar todo o sistema ferroviário da América Latina. Após grandes compras e conquistas, em 1913, devido a aplicações malsucedidas na Bolsa de Valores

que fundou a Brazil Railway, empresa que tomou posse do controle acionário da Companhia Estrada de Ferro São Paulo– Rio Grande (AMARAL, 1915).

A construção da Estrada de Ferro São Paulo– Rio Grande, no trecho entre União da Vitória (PR) e Marcelino Ramos (RS), levou dois anos, atravessando de norte a sul a região Contestada, percorrendo o Vale do Rio do Peixe, no meio-oeste catarinense.

A estrada obtivera do governo federal uma concessão de terras equivalentes a uma superfície de quinze quilômetros para cada lado do eixo, ou igual ao produto da extensão quilométrica da estrada multiplicada por 18. A área total assim obtida deveria ser escolhida e demarcada, sem levar em conta sesmarias nem posses, dentro de uma zona de trinta quilômetros, ou seja, quinze para cada lado. Não só por isto, mas também pela subversão quilométrica, o traçado se desdobrava em exagerada sinuosidade. Desse modo, a Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande ziguezagueava para todos os pontos cardeais, a furtar-se de pequenas obras de arte. A princípio foram empregados quatro mil trabalhadores; porém, com a marcha dos trabalhos, o seu número atingiu cerca de oito mil. Eram contratados principalmente no Rio e em Pernambuco. (...) Esses antigos trabalhadores, misturando-se à população do Contestado, constituíram o fermento de graves acontecimentos posteriores.⁵⁹

Objetivando rapidamente colonizar as terras que havia obtido em pagamento pela construção da estrada de ferro, a Brazil Railway, em 1911, tratou de colocar para fora de seus domínios todas as pessoas que ocupavam terras e que não possuíam títulos de propriedade. Tal iniciativa, bem como a própria concessão feita à companhia, contrariava a chamada Lei de Terras de 1850. Mas o governo do Paraná reconheceu os direitos da empresa, o que não foi de estranhar, pois Affonso Camargo, vice-presidente do Estado, era advogado da Brazil Railway.⁶⁰

de Nova York, perdeu tudo e teve de vender as empresas para pagar seus credores. (AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994, p.10.)

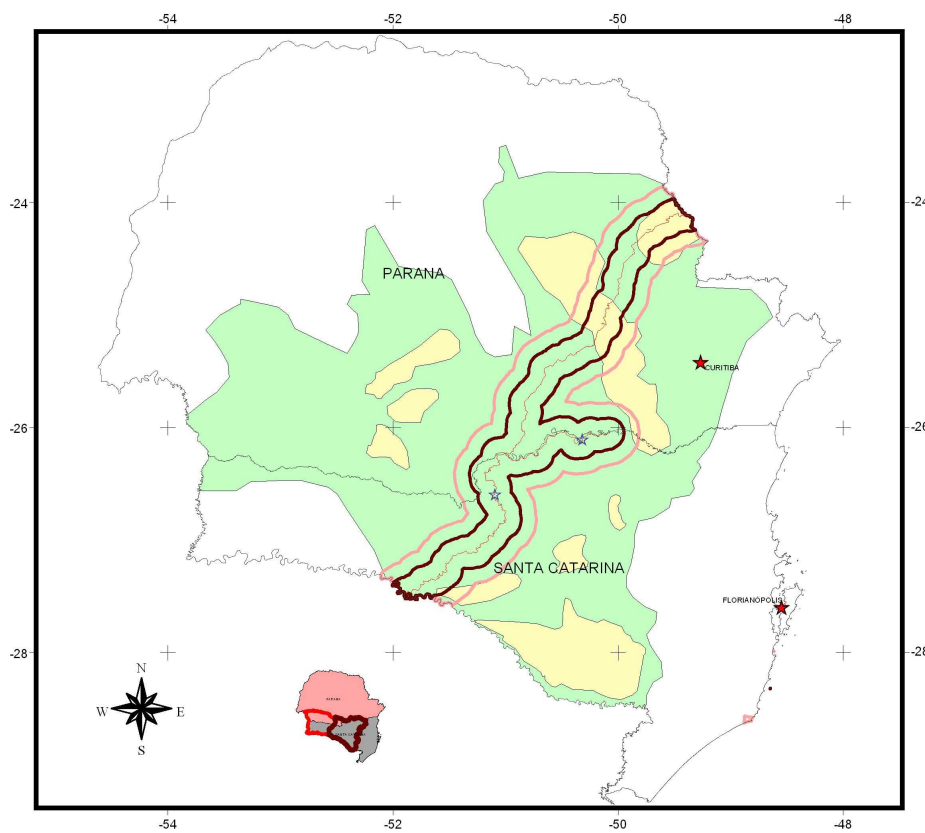
⁵⁹ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

⁶⁰ THOMÉ, N. **PR e SC Disputam Território**. Curitiba: Gazeta do Povo, Suplemento, 2003.

Aos posseiros que ousavam se opor às medidas de despejo, a Brazil Railway enviava elementos de seu corpo de segurança, que contava com 200 homens armados. No Mapa 3, denominado Vegetação Original e Domínio da Cia. Lumber, pode-se visualizar, a enorme área concedida ao norte-americano nos dois períodos de concessão: no império (30 km de cada margem da ferrovia) e na república (15 km de cada lado), além do local onde instalara a companhia madeireira Lumber, em Três Barras e Calmon.

Com o intuito de explorar as terras obtidas às margens da estrada de ferro, a Brazil Railway criou, em 1911, uma nova companhia a ela subordinada: a Southern Brazil Lumber and Colonization Company (ASSUMPÇÃO, 1917/1918).

A Brazil Railway construiu, também, a estrada de ferro entre União da Vitória (PR) e São Francisco do Sul (SC), para descer a Serra Dona Francisca e exportar a madeira beneficiada pela Lumber. Para atender às conveniências do Paraná, por caminho mais longo, as tábuas seguiam também pelo porto de Paranaguá.



LEGENDA

- ★ Capitais
- ☆ Cia Lumber
- ▬ Ferrovia
- ▭ Estados
- Área de Domínio da Lumber
 - ▭ Até 15 km
 - ▭ De 15 a 30 km
 - ▭ Campos
 - ▭ Matas de Araucária

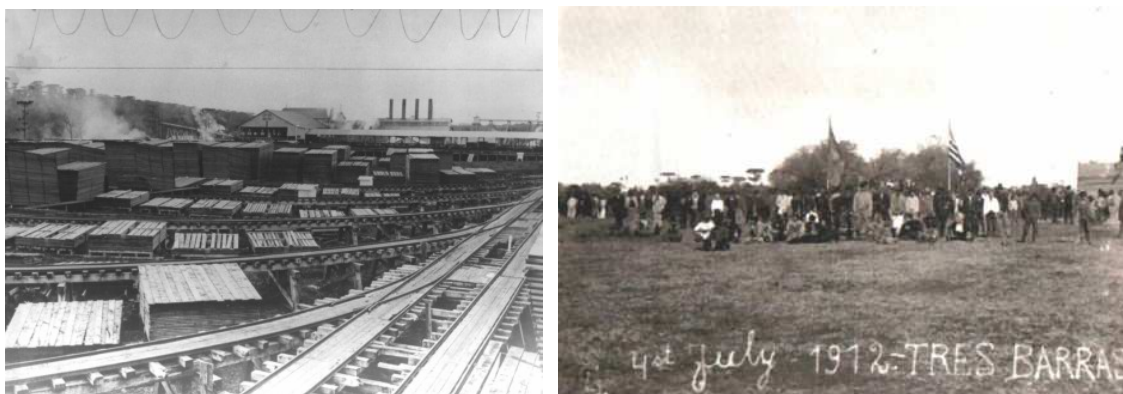


Fonte: IBGE, Carta do Brasil ao Milionésimo, meio digital, 2003.
 MAACK, R., 2002.
 DER - Programa Rodoviário de Santa Catarina, 2002.
 Organizado por Nogaroli, M., 2004.

**VEGETAÇÃO ORIGINAL
 DOMÍNIO DA CIA. LUMBER**

I.1. 3. A Extração da Madeira

A Primeira Guerra Mundial (1914/1918) abriu perspectivas para a comercialização do pinheiro do Paraná (*araucária angustifolia*), pois os preços da madeira subiram no mercado internacional em decorrência do conflito. Tal fato havia sido razão para o estabelecimento de serrarias por parte da empresa que construiu a estrada de ferro São Paulo – Rio Grande, em Calmon e Três Barras – na Foto 01 a serraria da Lumber Company, e na Foto 02, as comemorações de independência do Estados Unidos da América, em 1912. Após a Guerra do Contestado, os empresários que passaram a se dedicar aos negócios de colonização também eram madeireiros, assim as terras adquiridas do governo, primeiro eram exploradas em seus recursos florestais e, depois, vendidas em lotes aos colonos.⁶¹



Fotos 01 e 02 – Vista geral da Cia. Lumber e Comemorações de 4 de julho
Fontes: Claro Jasson, década de 1910.

Assim que foi criada, a Lumber tratou de comprar 180 mil hectares ao sul dos rios Negro e Iguaçu, próximo de Canoinhas. Estabeleceu ainda uma série de contratos com diversos fazendeiros, através dos quais estes cediam à empresa os pinheiros e as madeiras de lei que havia em suas terras. Affonso de Camargo,

⁶¹ THOMÉ, Nilson. **Ciclo da Madeira, História da Indústria Madeireira no Contestado**. Caçador: Universal, 1995.

vice-presidente do Paraná, foi, conforme ele próprio admitiu em discurso na Assembléia Legislativa, o intermediário desses negócios.⁶²

Foi montada uma grande serraria em Três Barras (SC) e uma outra menor em Calmon (SC), à margem da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande. Em torno da primeira formou-se uma pequena cidade na qual, todos os anos, a 04 de julho, via-se flutuar por toda parte a bandeira dos Estados Unidos. A Lumber tornou-se a maior companhia madeireira da América do Sul (BALHANA, MACHADO & WESTPHALEN, 1969).

Extasiado diante de tanta madeira, Farquhar se esqueceu de colonizar as terras recebidas dentro da faixa que acompanha a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, e decidiu expulsar todos os posseiros⁶³ que, há dezenas de anos, viviam na região que lhes servia de morada e sustento.

Terminada a construção da estrada, Percival Farquhar teve pressa em encher os vagões de carga com alimentos produzidos nas terras dos posseiros e com a madeira serrada dos pinheirais, para entregá-la no porto de São Francisco. Para desalojar o posseiro e o pequeno proprietário, a Lumber organizou uma força paramilitar, mais ágil que a Justiça brasileira.

Fortemente armado, o grupo vasculhou os pinheirais da empresa para expulsar e até matar. De ambos os lados pessoas morreram, outros sobreviveram, mas isso era apenas o começo do que ainda estava para surgir. A posse da terra perdida e o pinheiro roubado desesperavam milhares de caboclos que não tinham para onde se dirigir, pessoas sem um lugar para morar e nem de algo para se sustentar. Foram as primeiras faíscas de um incêndio que duraria quatro anos, como se verá mais detalhadamente ao final deste capítulo.

Os expulsos do Vale do Rio do Peixe pela Lumber, os sem trabalho da Estrada de Ferro, bem como os desagregados dos campos de Lages e de Curitiba começaram a formar uma perigosa trindade que vai

⁶² QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

⁶³ Pequeno agricultor que ocupou terras inexploradas e as cultivava por muitos anos, adquirindo por isso o direito de posse sobre elas, embora sem dispor dos documentos legais de propriedade. AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994, p.07.

ferver as águas do rio, consumir pinheirais e reduzir a pó fazendas e fazendeiros.⁶⁴

I.1.4. Os Monges nas Terras Contestadas

Nos últimos duzentos anos, centenas de movimentos messiânicos aconteceram. Alguns foram pequenos, outros obtiveram destaque por envolver pessoas marginalizadas, insatisfeitas e ignorantes que, com expressões, concentraram-se em figuras carismáticas, como os monges conhecidos por João Maria e José Maria.

Para que um movimento caracterize-se como messiânico, deve contar as propostas básicas da crença popular da volta do Messias. O Contestado foi também um movimento tido como messiânico. Os responsáveis pela caracterização deste movimento foram os monges que deixaram, por onde passaram, registros em todo Sul do País. Eram profetas, curandeiros, santos, conselheiros que irradiavam amor, devoção, simplicidade e caridade.⁶⁵

Na Região Sul do país, conta-se que houve um peregrino de cabelos e barba longas, olhar manso típico de alguém que almejava a solidão e o isolamento. Foi simples, bom e justo, mas severo consigo mesmo, repartindo com o próximo o único bem que possuía: sua fé.⁶⁶

Há um paradoxo que surpreende todos quantos estudam ou procuram entender a vida de João Maria: esse “santo” não foi um homem, foram dois que confundiram e entrelaçaram suas vidas para se tornarem apenas um santo.

Segundo CABRAL,⁶⁷ João Maria de Agostini era italiano nascido em 1801. Não há muitos registros do seu passado nem quando chegou ao Brasil. O que se

⁶⁴ SACHET, Celestino; SACHET, Sérgio. **Santa Catarina 100 anos de História – do povoamento à Guerra do Contestado**. Florianópolis: Século Catarinense, 1997, vol 1.

⁶⁵ THOMÉ, Nilson. **Sangue, Suor e Lágrimas no Chão Contestado**. Caçador: UnC, 1992.

⁶⁶ CABRAL, Oswaldo R. **João Maria – Interpretação da Campanha do Contestado**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.

⁶⁷ Op. cit. p. 108

tem é que esteve no Pará, viajou para o Rio de Janeiro por volta de 1844 e depois para São Paulo.

Diz-se que era solteiro, eremita, de estatura baixa, cor clara. Sobre sua passagem por São Paulo, o que se tem é de relatos orais, visto que era um homem voltado à solidão. Conta-se que o eremita andou fixando cruzeiros por onde passava, e numa determinada região chegava ao número de 14 cruzeiros, como uma via-sacra. Em Santa Catarina e Rio Grande do Sul, João Maria também ergueu cruzeiros com o mesmo número e com o intuito de estimular a adoração ao símbolo da fé cristã.

De vez em quando participava da Santa Missa e aproveitava, depois da reza, para dirigir umas palavras aos que ali se encontravam. Nenhuma inovação tentou introduzir e não impunha nada do que pregava, simplesmente aconselhava.

Sua passagem pelo Sul foi registrada no Paraná (Lapa e Rio Negro), Santa Catarina (Lages) e Rio Grande do Sul (Santa Maria). Sobre o que se tem e o que se diz desse Monge, acredita-se ser mais importante as questões relacionadas às suas atividades e às doutrinas que pregava. Para isso, tem-se um trecho, citado por CABRAL, de um depoimento de Felicíssimo, que assistiu às pregações do Monge no Campestre (RS).

Os visitantes e romeiros que por ali passavam armavam suas barracas numa fraternidade. Os doentes que se chegavam eram de todos os tipos: uns procuravam a cura, outros apenas um alívio para suas enfermidades. Eram pessoas que vinham de Santa Catarina, do Paraná, de São Paulo, do Uruguai e da Argentina buscando a cura nas águas milagrosas do Campestre.

Assim começou uma nova fase à vida de João Maria, visto que antes era tido apenas como ermitão, solitário que vagueava pelas estradas; agora estabelecia uma capela aonde acorriam diversas pessoas de diferentes lugares em busca do conforto de suas palavras.

João Maria se havia retirado para São Paulo, ou fugido, pois soube que havia sido dada uma ordem para prendê-lo, ordem vinda da suposição do presidente do Rio Grande do Sul, Soares de Andréia, de que aquela multidão de

sofredores viesse a tornar-se um foco de fanáticos perigosos. Apesar dessa “fuga”, João Maria foi preso em São Paulo e deportado para o Rio de Janeiro, findando assim sua passagem pelo Rio Grande do Sul.

Não se sabe quanto tempo ficou no Rio de Janeiro; o que se sabe é que por volta de 1850, aproveitando o caminho dos tropeiros, João Maria se instalou nas proximidades da cidade da Lapa (PR). Nesta cidade encontrou repouso numa grutinha junto de um filete de água cristalina, onde aconselhava, com rezas, e curava as enfermidades e moléstias por meio de chá de vassourinha. E como não poderia ser diferente, também na Lapa, acorreram ao Monge pessoas esperançosas de milagres, vindas de todas as partes. Das pessoas que a ele vinham não aceitava nada, e o que lhe davam em excesso, de imediato distribuía aos pobres (CERQUEIRA, 1919).

Por volta de 1851, o Monge atingiu Rio Negro (PR) e Mafra (SC) em busca de um novo refúgio mais tranqüilo e menos exposto. Como recusava a hospedagem oferecida pelos moradores, e como ali não havia gruta, abrigou-se sob as árvores. E mesmo ali também aconselhou e fez suas práticas.⁶⁸

O tempo em que o Monge esteve em Mafra não se sabe ao certo, como também os caminhos que tenha tomado. São relatos incertos como muitos pontos da vida deste piedoso e misterioso personagem.

Após algumas aparições em Lages, João Maria teria retornado à São Paulo, onde viveu mais algum tempo meditando, rezando, até que, em 1870, desapareceu para sempre.

Onde e quando morrera não se sabe bem ao certo, como suas rotas pelo sertão do Brasil. Sabe-se apenas que passou sem ter feito qualquer coisa de mal; ao contrário, pregou o bem, dividiu tudo o que tinha e ganhava.

Do segundo Monge, João Maria de Jesus, que apareceu na área de Serra-Acima entre o Iguaçu e o Uruguai, tem-se informações seguras a partir da revolta rio-grandense de 1893, quando surgiu junto aos soldados maragatos no vale do

⁶⁸ CABRAL, Oswaldo R. **João Maria – Interpretação da Campanha do Contestado**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960.

rio do Peixe, conforme relata Ângelo Dourado,⁶⁹ em seu livro “ Voluntários do Martírio”, sobre a retirada das tropas revolucionárias de 1893 de volta ao Rio Grande do Sul, após transpor o rio do Peixe.

Pelos relatos de Ângelo Dourado pode-se dizer que aquele monge não era João Maria de Agostini. Em todo meio século anterior, nem uma só vez foi encontrado carregando uma bandeira, fazendo profecias nem manifestando preferências políticas. Mas não bastasse isso, pudesse a proclamação da república ter-lhe transtornado as idéias, em qualquer hipótese não poderia ser, aos noventa e três anos, “homem ainda moço”, quando já aos 43 anos trazia grisalhos o cabelo e a barba.

Do que não se tem dúvidas é que próximo ao rio do Peixe e do rio Uruguai, fosse em território gaúcho, paranaense ou de Santa Catarina, todas essas redondezas eram zonas de influência do Monge.

O segundo Monge, João Maria teria feito o seu aprendizado no Campestre, ouvindo o que de Agostini se dizia, tomando conhecimento de seus hábitos e, finalmente, adotando a personalidade do antigo monge, tomando sobre si a incumbência de prosseguir nos passos de Agostini.

Porém não era contemplativo como o Agostini; ao contrário, sendo mais moço, era homem de ação e entrou a palmilhar os sertões de Santa Catarina e do Paraná, como as campinas gaúchas por onde a fama de seu antecessor já se estendera, fama esta que foi passada de monge a monge.

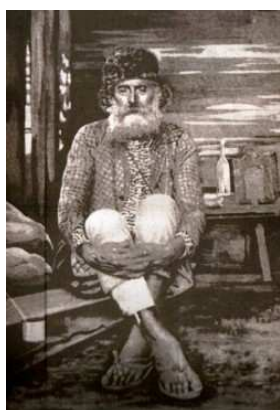
Sua ação no Sul do Brasil despontou durante a Revolução federalista (1893-1895). O Monge foi mais atuante nesse período inicial da República, quando crescia o poder dos latifundiários e dos grupos políticos locais, submetendo duramente a população rural do país. Desamparados, sem terem a quem recorrer, os pobres sertanejos viam no monge o consolo para seus males e

⁶⁹ O Dr. Ângelo Dourado foi um cronista do movimento revolucionário, além de comentador político e dedicado médico.(cf. CABRAL, Oswaldo R. **João Maria – Interpretação da Campanha do Contestado**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960, p. 148)

acabavam seguindo seus conselhos, que para este povo servia muito mais do que remédios ou bênçãos dos padres da região.

Não se tem dúvida de que algumas das atitudes do segundo monge eram semelhantes às do primeiro. Não aceitava dinheiro, não se agasalhava sob o teto, preferindo a copada das árvores. Não se recusava em falar ao povo que o cercava.

Entretanto, a sua medicina era a mais pobre possível; quando não aconselhava as imersões nas águas frias das fontes junto às quais pousava, para os males maiores indicava sempre as infusões de vassourinha do campo, até hoje conhecida no planalto por “erva ou vassourinha de São João Maria”⁷⁰. A imagem mais conhecida do monge está contida na Foto 03, e com as “Virgens” na Foto 04, sendo que a primeira pode ser encontrada em muitas casas da Região Sul do Brasil, bem como nas suas grutas, cruzeiros e olhos d’água.



Fotos 03 e 04 – Monge João Maria e o mesmo com as “Virgens”

Fonte: O Monge sozinho, desconhecida autoria, e acompanhado, Claro Jasson

Este João Maria desapareceu nos primeiros anos do século XX, por volta de 1908. Uns disseram que morreu no hospital de Ponta Grossa, no Paraná; outros, que a sua sepultura fora cavada em Lagoa Vermelha, no Rio Grande do Sul. Mas os verdadeiros crentes, que eram a quase totalidade dos sertanejos da área, acreditam que ele apenas se havia retirado: “O grande santo, o São João do

⁷⁰CABRAL, Oswaldo R. **João Maria – Interpretação da Campanha do Contestado**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960, p. 163.

Evangelho, não pode morrer. Ele se retirou apenas, para provar os seus fiéis, vivendo por prazo indeterminado, encantado no morro Taió, até chegar o tempo de aparecer de novo, para por tudo em ordem”.⁷¹

Por volta de 1911, na serra catarinense, em Campos Novos, apareceu um “curandeiro de ervas”, exatamente no mesmo local onde, pouco antes, se dizia ter reaparecido o Monge João Maria. Apresentava-se como José Maria de Santo Agostinho. Era um caboclo de cabelos lisos e compridos e barba espessa. Vestia-se de brim ordinário e, como um caboclo qualquer, costumava andar descalço. Às vezes usava tamancos com meias grossas que lhe prendiam a boca das calças. Tinha dentes manchados de nicotina, devido ao cachimbo que freqüentemente pitava.⁷²

Usava um boné de pele de jaguatirica adornado de penacho e fitas, muito parecido com o do velho João Maria. Quando lhe perguntavam se era parente do Monge João Maria, ele não dizia sim nem não, deixando no ar a ligação com a figura tão lembrada naquelas paragens. Muitas vezes era identificado como irmão do antigo monge e se calava, pois isso o tornava mais procurado e querido pelos sertanejos.

Miguel Lucena de Boaventura – como se descobriu mais tarde ser o seu verdadeiro nome – apareceu para continuar a pregação do monge que deixou grande fama no Contestado, reiniciando o apostolado deste. Ex-soldado do Exército de onde foi desertor, ou da força policial do Paraná, conforme contam outros, não possuía ele a mesma constituição mística dos monges que o antecederam. Era menos rigoroso nos seus hábitos, não apreciava o isolamento, não se recolhia para colocar-se em contato com o criador, não se mortificava nem fazia penitências.⁷³

Duas notícias fizeram com que sua fama se espalhasse. Primeiro, falou-se que tinha ressuscitado uma jovem – talvez vítima de catalepsia, doença que faz

⁷¹ PAUWELS apud QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966, p. 49.

⁷² AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994.

⁷³ CABRAL, Oswaldo R. **João Maria – Interpretação da Campanha do Contestado**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1960, pg 180.

a pessoa ficar temporariamente paralisada, como se tivesse morta. Mais tarde, disseram que fez sarar a esposa do Coronel Francisco de Almeida, que sofria de mal que se acreditava incurável. O rico proprietário ficou tão agradecido ao monge que lhe ofereceu em recompensa muitas terras e grande quantidade de ouro. Para espanto geral, José Maria recusou tudo isso. Passou então a ser considerado um homem santo, que vivia apenas para curar e ajudar os mais necessitados.⁷⁴

O Coronel Francisco de Almeida foi mais longe. Decidiu dar guarida ao monge, recebendo também em sua fazenda em Curitiba todos aqueles que fossem à procura de auxílio e conforto junto a José Maria. A quantidade de pessoas que a partir de então se dirigiu à fazenda era tão grande que o coronel tinha de mandar matar um boi por dia para alimentar toda aquela gente.

O número de pessoas que acorriam a José Maria aumentava cada vez mais. Depois de algum tempo, José Maria resolveu sair da sede da fazenda e ir para um local mais afastado, levando consigo todas as pessoas que estavam ali à espera. Nesse lugar, também nas terras do Coronel Francisco de Almeida, ele formou um arraial onde montou uma “clínica” e uma farmácia de ervas, a Farmácia do Povo. Para lá iam todos os que procuravam pedindo conselhos e receitas, que eram passadas como receitas médicas, escritas em papel e entregues sempre acompanhadas de orações. O atendimento era gratuito, mas quando o doente tinha recursos, pagava uma taxa de dois mil réis. O dinheiro era aplicado na expansão da própria farmácia (CAPANEMA, 1919).

Segundo CABRAL (1960), tem uma fotografia de José Maria em que apresenta o monge como um homem bem nutrido, de pernas sólidas, sentado, tendo um facão entre os joelhos. A barba cerrada, o olhar vivo, o nariz largo, de ventas grandes, um pouco achatado, tem mais o aspecto de um homem do Nordeste do que das regiões sulinas.

José Maria esteve durante quase um mês em Taquarussu. Nesse arraial, ao qual deu o nome de Quadro Santo, organizou um grupo dirigente, de caráter político-religioso, denominado por ele de Os Doze Pares de França. Era uma

⁷⁴ AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994, p.13

alusão aos doze cavaleiros que acompanhavam o imperador Carlos Magno, na Idade Média, segundo o livro História de Carlos Magno e os doze pares de França, que carregava consigo e que lia sempre para seus seguidores. Contava histórias de feitos heróicos e transmitia mensagens religiosas em que o bem sempre vencia o mal.⁷⁵

Nessa ocasião, José Maria proclamou a Monarquia Celeste e coroou imperador Manoel Alves da Assunção Rocha, um fazendeiro analfabeto e muito rico. Essa monarquia seria administrada pelo monge de acordo com as tradições da cavalaria medieval. No Quadro Santo, todos seriam irmãos, a propriedade seria comum e o comércio totalmente proibido, sob pena de morte. Todos fariam parte de uma grande Irmandade.

Esses fatos são pouco conhecidos e cercados de dúvidas. É difícil comprovar a maior parte do que se falou sobre a ação de José Maria e sua Monarquia Celeste em Taquarussu. O certo é que o Coronel Chiquinho de Albuquerque – preocupado com o ajuntamento de Taquarussu e temendo o crescimento político do Coronel Henriquinho, seu opositor – telegrafou ao governador de Santa Catarina, comunicando que “fanáticos” haviam proclamado a monarquia nos sertões de Taquarussu (CAVALCANTI, 1983).

I.1.5. O Desenrolar da Guerra

De 1912 a 1916, ocorreram em Santa Catarina, numa área em litígio com o vizinho Paraná, os fatos mais sangrentos das suas histórias, quando a população do Planalto pegou em armas e deu o grito de guerra, no episódio que ficou conhecido por Guerra do Contestado. Foram várias as causas do conflito armado, pois na mesma época e no mesmo lugar, ocorreu um movimento messiânico de grandes proporções,⁷⁶ uma disputa pela posse de terras, uma competição

⁷⁵ AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994, p.15.

⁷⁶ Muitos dos termos usado nessa parte da pesquisa são frutos da construção histórica de intelectuais que tentaram explicar a Guerra do Contestado.

econômica pela exploração de riquezas naturais, e uma questão de limites interestaduais.

Simultânea e coincidentemente, o Contestado reuniu, no mesmo tempo e no mesmo espaço geográfico, mais de 30 mil pessoas – habitantes da região na época –, desde fazendeiros, em defesa de suas propriedades, até posseiros tentando se manter em terras devolutas, “fanatizados” por promessas messiânicas, e oportunistas, que viam no movimento ocasião para exercerem pressões políticas acerca dos limites disputados entre Santa Catarina e o Paraná. Por isso, é dito que nem todos os sertanejos catarinenses eram rebeldes, nem todos os rebeldes eram fanáticos, e nem todos os fanáticos eram jagunços.⁷⁷

Os camponeses de Santa Catarina e do Paraná formavam o bravo “Exército Encantado de São João Maria”, unindo sob a cruz verde da bandeira branca da libertação quase 10 mil pessoas armadas – homens, velhos, crianças e mulheres – no qual se divisavam criadores, peões e lavradores, apegados às terras em que viviam; centenas de ex-trabalhadores da estrada de ferro São Paulo – Rio Grande do Sul, abandonados à própria sorte após a construção; comerciantes de vilas e de estradas; agregados e capatazes; pessoas carentes de alfabetização, assistência e promoção social; antigos combatentes farroupilhas e maragatos; ex-combatentes dos batalhões de Voluntários da Pátria e da Guarda Nacional; e ainda criminosos, ex-presidiários e foragidos da justiça. Todos juntos atacavam e se defendiam. Tiveram a ousadia respondida à bala. Lutaram pela sobrevivência até que, cercados, sucumbiram aos mais fortes – o genocídio.⁷⁸

O efetivo revoltoso foi combatido por forças da nascente república, que eram integradas pelos regimentos de Segurança de Santa Catarina e do Paraná, Esquadrões da Guarda Nacional, divididos em Piquetes de Cavalaria, e grande parte do Exército Brasileiro, que empregou tropas de infantaria, da cavalaria, da engenharia e da artilharia. A inferioridade numérica dos militares era compensada pelo melhor aparelhamento bélico, pois utilizavam canhões, metralhadoras,

⁷⁷ THOMÉ, Nilson. **São João Maria na História do Contestado**. Caçador (SC): UnC, 1997.

⁷⁸ THOMÉ, N. **As Duras Frentes de Luta Desta Terra Contestada**. Florianópolis: Diário Catarinense, Suplemento, 1989.

bombas, espadas e fuzis, contra facções de pau, velhas espingardas, mosquetões e revólveres dos sertanejos.⁷⁹

As forças militares que estiveram no Contestado “para impor a ordem à lei, e afugentar bandos de fanáticos” em tarefa que parecia fácil, defrontaram-se com um verdadeiro exército rival, disciplinado, formado por gente hábil, destemida, idealista, conhecedora do terreno e dos segredos da natureza, que transformaram em pesadelos as investidas oficiais, ao aplicar táticas de guerrilha, envolvendo os soldados em mortíferas ciladas. Só depois de quase dez mil sepulturas é que as tropas legais se convenceram de que tinham estado diante de um inimigo não inferior, e que a vitória final aconteceu porque a astúcia dos camponeses não resistiu ao poderio bélico e à inteligência e persistência militar.⁸⁰

O tal “bando de fanáticos” era, na verdade, toda uma população “cabocla”, recém-instalada na região, ofendida em seu brio e ameaçada em sua estabilidade, acostumada a lutar mais do que os soldados, pois a impetuosidade, a valentia e a bravura corriam no sangue de suas veias desde há muitos anos (COSTA, 1982).

A história da Campanha do Contestado registra seu início com as primeiras escaramuças de Demétrio Ramos, em 1905, e as de Aleixo Gonçalves de Lima, em 1909, no Vale do Iguaçu, em terras com jurisdição reclamada pelos dois Estados litigantes. Afora o singular combate do Irani (SC), em 1912, todas as ações bélicas do evento se registraram a leste do rio do Peixe, em área Contestada, mas na maior parte administrada por Santa Catarina, tendo por limite, ao sul, os Campos de Curitibanos e Campos Novos, e a leste as escarpas da Serra Geral.

Em agosto de 1912, o “Monge” José Maria se instalou em Taquarussu, fundando o “Quadro Santo” que incomodou as autoridades de Curitibanos. O governo catarinense enviou praças ao mesmo tempo em que invocou auxílio do Exército para garantir a ordem. Pela localidade do Herval, o “Monge”, seus 24

⁷⁹ MONTEIRO, Douglas Teixeira. **Os Errantes do Novo Século, um Estudo Sobre o Surto Milenarista do Contestado**. São Paulo: Liv. Duas Cidades, 1974.

⁸⁰ DERENGOSKI, Paulo Ramos. **A Saga do Contestado, as Primeiras Fagulhas de um Grande Incêndio**. Jornal O Estado: Florianópolis, 10.05.1981, p. 28.

Pares de França e mais alguns seguidores, cruzaram o rio do Peixe, saindo de Taquarussu e entrando no território então administrado pelo Paraná, nos Campos do Irani, em outubro. O governo paranaense considerou esta passagem uma invasão, e enviou forças policiais contra o grupo.⁸¹

O combate se deu em Banhado Grande, a 22 de outubro, quando morreu o “Monge” José Maria e o capitão Gualberto, chefe da polícia paranaense. Em seguida, o exército enviou à área uma coluna de soldados do Exército nacional, a qual, diante da dispersão dos fanáticos, foi dissolvida em novembro (CRISPIM, 1915).

O movimento passou a ter foros de cruel e sangrenta guerra civil a partir do segundo semestre de 1913, quando a “ressurreição” de José Maria se concretizou na mente da família de Euzébio Ferreira dos Santos, que voltou a Taquarussu para formar novo “Quadro Santo”, em reduto que logo atraiu milhares de camponeses, mais uma vez ameaçando o *sistema feudal*⁸² implantado pelo coronelismo da época. A pedido do Governo de Santa Catarina, o ministro da Guerra embarcou tropas para agirem de acordo com a polícia barriga-verde. Em 22 de dezembro empreenderam marcha pelo sertão, com dificuldades, pois os moradores da zona se recusaram a prestar ajuda, receosos de vingança. O combate se deu a 29, quando as forças legais foram derrotadas pelos “fanáticos”, pagando com o sangue por um ataque mal planejado (FELIPE, 1950).

Em janeiro de 1914, tentou-se pacificamente dissuadir mais uma vez os camponeses, sem resultados positivos. Inclusive, agora clamavam por vingança diante do assassinato do Comandante Praxedes, ocorrido em Curitiba, quando tentava reaver contrabando de armas destinadas a Taquarussu. O exército formou nova coluna de 750 homens, e, concentrado no Espininho, atacou o reduto a 8 de fevereiro, incendiando casas e dispersando os “fanáticos” à bala, concluindo a operação em 10 do mesmo mês. A maior parte dos camponeses, entretanto, havia

⁸¹ CABRAL, Oswaldo R. **João Maria – Interpretação da Campanha do Contestado**. São Paulo: Brasiliense, 1960.

⁸² TOTA, A. P. **Contestado: A Guerra do Novo Mundo**. São Paulo: Brasiliense, 1983, (Coleção Tudo é História, n. 70).

fugido ao cerco na noite chuvosa do dia 8, rumo a Caraguatá, ao norte, já sob o comando de uma valente menina – Maria Rosa.⁸³

O comandante dessa coluna, Tenente-Coronel Alleluia Pires, deu parte de doente em rio Caçador, sendo substituído, em 24 de fevereiro, pelo Coronel José Freire Gameiro. Este, sabendo do reajuntamento em Caraguatá, reconstituiu a coluna e rumou para a nova concentração sertaneja. Subestimando o poderio do adversário, atacou no dia 9 de março e foi derrotado depois de sangrenta luta, na qual os camponeses adotaram a tática de guerrilhas, ainda desconhecida pelos soldados. Diante desse insucesso, assumiu o comando o General Carlos de Mesquita (*com experiência na Campanha de Canudos, na Bahia*), que instalou o comando da *2ª Brigada Estratégica*, em Calmon, a 16 de abril, com efetivos totalizando 1.700 homens.⁸⁴

A “bela virgem” Maria Rosa, comandante suprema do reduto de Caraguatá, vendo a movimentação, e bastante temerosa, ordenou a retirada de seu pessoal para outros redutos menores, mais seguros, em Pedra Branca, São Pedro, Santo Antônio, Santa Maria, Caçador Grande, Tamanduá e outros. A essa altura, os sertanejos contavam com mais de 3.000 homens do “Exército Encantado”, com armas brancas, mais 200 homens do “Exército de Cavalaria” armados de winchesters e mausers, os 24 homens da guarda dos “Pares de França”, 25 homens do “Piquete da Avançada”, cerca de 2.000 mulheres com mais de 17 anos em condições de lutar, e mais 500 crianças aptas a auxiliar as forças na retaguarda.⁸⁵

De 13 a 29 de maio de 1914, o General Mesquita efetuou ações contra Caraguatá (dia 13) e contra Santo Antônio (de 16 a 18), quando os “fanáticos”, *mais espertos*, evitaram o confronto direto e simularam dispersar. A missão foi

⁸³ Maria Rosa era uma adolescente de 15 anos, loura, de cabelos crespos, pálida, alegre, de extraordinária vivacidade. Não sabia ler nem escrever, mas falava com desembaraço. Usava um vestido branco, enfeitado, em que se viam fitas azuis e verdes e penas de pássaros. Era ela quem nas procissões marchava à frente. Permanecia horas trancada num quarto escuro, do qual saía para transmitir as ordens que dizia receber diretamente de José Maria. Cf. AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994, p.23.

⁸⁴ THOMÉ, N. **Sangue, Suor e Lágrimas no Chão Contestado**. Caçador (SC): UnC, 1992.

⁸⁵ THOMÉ, N. **Levanta, Nação do Contestado, Tantas Vezes Contestada**. Caçador (SC): A Imprensa, 1992.

dada por encerrada, ficando o capitão Matos Costa no comando do destacamento de guarda e policiamento (FONTES, 1917).

De julho de 1914 em diante, as forças de Matos Costa patrulhavam a região, na tentativa maior de convencer os sertanejos a entregarem as armas, sem emprego de violência. Mas numerosos grupos de fanáticos, que não haviam debandado, e sim se espalhado em outros redutos, passaram a depredar e a saquear propriedades, deixando em sobressalto os habitantes da região. O controle fugia dos primeiros líderes rebeldes. Novos chefes apontavam frentes e piquetes. Para que se arrebanhasse gado e se alistassem adeptos, os assaltos começavam a ser cada vez mais freqüentes. No final de agosto de 1914, em pleno inverno, diante das seguidas ofensivas “jagunças”, o Ministério da Guerra nomeou o General Setembrino de Carvalho como novo comandante da XI Região Militar, em Curitiba, com a missão específica de atuar com mais rigidez na área do Contestado, dando final às perigosas investidas dos grupos revoltosos.⁸⁶

A 5 de setembro, os rebeldes atacaram Calmon, incendiando os depósitos da Madeireira Lumber. No dia 6, destruíram a localidade de São João e a estação de Nova Galícia, na estrada de ferro. No mesmo dia, atacaram em São João o trem especial que conduzia um efetivo comandado por Matos Costa, matando inclusive o “bravo” comandante, fato que colocou em polvorosa a população das margens do Iguaçu.⁸⁷

O General Setembrino entrou em cena a 12 de setembro de 1914, quando assumiu, em Curitiba, e a 18, quando constituiu o “Quartel General das Forças em Operações na XI Região Militar”, expedindo já no dia seguinte a Ordem-do-Dia-Especial – “Para Methodizar as Operações de Guerra Contra os “Fanáticos” do Paraná e de Santa Catarina” –, ao mesmo tempo em que os sertanejos desfechavam sangrentos ataques à vila de Curitibaanos, no dia 26, à serraria

⁸⁶ THOMÉ, N. **Insurreição Xucra**. In.: Álbum O Contestado. Rio de Janeiro: Index/FCC/Fund. Roberto Marinho, 1987.

⁸⁷ SCHÜLLER, Donaldo. **Império Caboclo**. Florianópolis: UFSC/FCC, Porto Alegre: Movimentos, 1994.

Lumber, em Três Barras, no dia 29, ao povoado de Corisco, a Canoinhas, no dia 8, a Rio das Antas, a 2 de novembro, e a diversas fazendas da região.⁸⁸

Foi a partir desse momento que o General Setembrino “se lembrou” da aviação, aventando a possibilidade de contar com seu concurso para missões de reconhecimento, diante das dificuldades que a cavalaria encontrava nas explorações, e também para incursões de bombardeios. Com a chegada dos pilotos tenente Ricardo Kirk e Ernesto Darlolti, dois aviões e equipamentos, com a construção dos campos de aviação, o “debut” do emprego de aeroplanos em operações de guerra no Brasil e nas Américas estava mais próximo. Não ficou registro fotográfico do referido acidente aéreo, porém as fotos 05 (Caraguatá) e 06 (Castelhano) permitem a observação dois momentos importantes da Guerra do Contestado, a imagem de um reduto e os mortos da mesma.



Fotos 05 e 06 – Reduto de Caraguatá e Cadáver do Líder Castelhano
Fonte: Claro Jasson, data desconhecida

Em outubro de 1914, estavam reunidos no Contestado 7.199 homens constituindo as forças regulares de 6.408 soldados do Exército, 465 policiais de Santa Catarina, 26 policiais do Paraná, e mais 300 vaqueanos civis, contratados, *divididos em quatro poderosas colunas* – Linha Norte, com sede em Rio Negro e ação em Canoinhas, Barreiro e Poço Preto; Linha Oeste, com sede em União da Vitória e destacamentos em Legru, São João, Calmon, Rio Caçador e Herval;

⁸⁸ THOMÉ, N. **A Aviação Militar no Contestado** – Réguiem para Kirk. Caçador (SC): Fearpe, 1986.

Linha Sul, de comando não designado, atuando em Campos Novos, Passa-Dois e Curitiba; e a Linha Leste, guarnecendo Papanduva e Itaiópolis.⁸⁹

A Tática Militar foi cercar os camponeses numa região menor, e nela ir penetrando, ainda que lentamente, descobrindo e exterminando os revoltosos, esgotados os últimos apelos de rendição. Até o final do ano, os combates sucederam-se diariamente em toda a zona de guerra. Aos poucos, o cerco foi sendo apertado quando sitiados, sertanejos começaram a sentir falta de alimentos e de munições, e ainda, com doenças e sem condições físicas, muitos se renderam às tropas federais, diante da promessa de anistia e titulação de terras.⁹⁰

Tendo cercado os “jagunços” no Vale de Santa Maria, em reduto que se estendia por 15 quilômetros em meio à floresta e alcançando diversas guardas avançadas, a 8 de fevereiro as forças militares empreenderam o primeiro grande ataque, sem no entanto obterem bons resultados; ao contrário, sofreram numerosas baixas em seus quadros. A construção dos campos de pouso (aviação) na Estação de Rio Caçador e nas Perdizes (na Fazenda Claudiano) era a grande esperança do Exército para que o emprego dos aeroplanos se tornasse realidade.⁹¹

Com o acidente sofrido por Kirk, em União da Vitória, a 25 de fevereiro, o General Setembrino determinou nova ofensiva, já descartando o emprego da aviação, marcada para começar no dia 1º de março. No dia seguinte, pelo sul do reduto, as forças do Coronel Estillac Leal começaram a atacar. Foram dias e mais dias de suor e sangue nos sertões catarinenses. Pelo norte, somente no final de março o destacamento comandado pelo capitão Potyguara conseguiu tomar o reduto do Timbó, destruindo quase meia centena de ranchos. Cruzando o rio de mesmo nome, a 1º de abril atacou o reduto de Caçador, onde foram incendiadas mais de 400 casas de tábuas e sapé (GUIMARÃES, 1916).

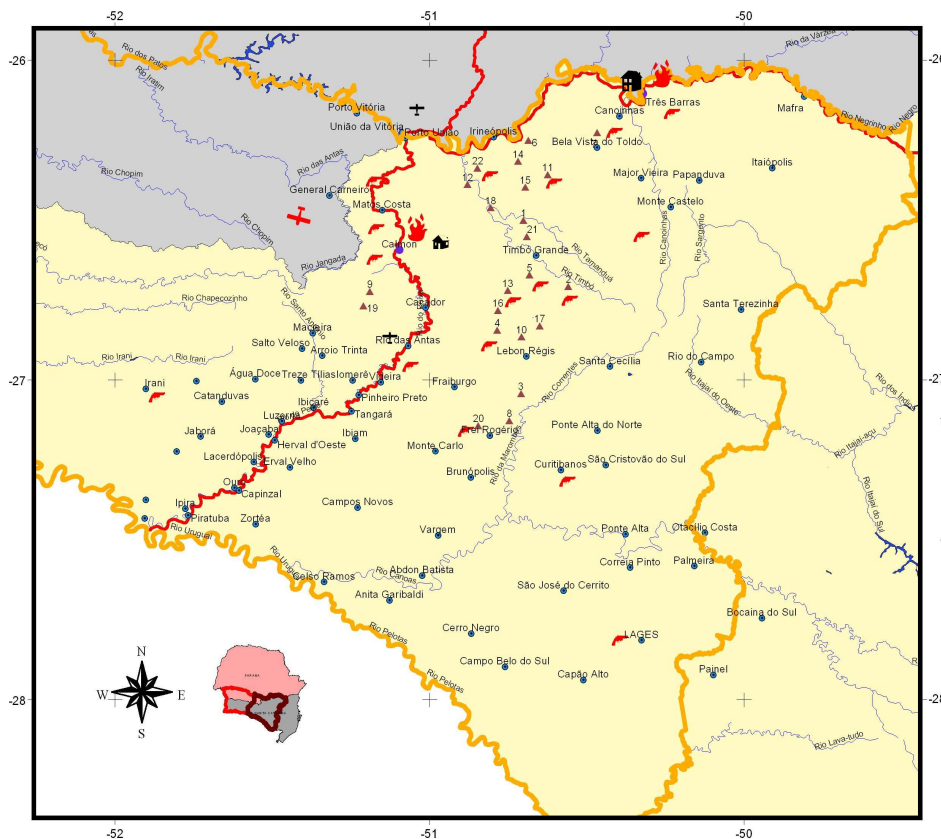
⁸⁹ THOMÉ, N. **Trem de Ferro** – História da Ferrovia do Contestado. Florianópolis: Lunardelli, 2 ed. 1983.

⁹⁰ QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **La Guerre Sainte au Brésil: le Mouvement Messianique du “Contestado”**. São Paulo: Boletim de Sociologia, FFCL da USP, N. 187, 1957.

⁹¹ THOMÉ, Nilson. **A Aviação Militar no Contestado – Réquiem para Kirk**. Caçador (SC);: Fearpe, 1986.

Seguindo pelo rio Caçador Grande, as tropas marcharam rumo ao arraial de Santa Maria. Somente a 3 de abril as tropas de Potyguara entraram no reduto, quase sendo massacradas, não fosse o socorro das forças do Coronel Estillac Leal e dos vaqueanos de Fabricio Vieira, que também haviam rompido as defesas na outra ponta. Ali, as lutas terminaram na manhã do dia 5, quando 6.000 casas foram incendiadas, depois de mortos aproximadamente 600 camponeses, fora mulheres e crianças, que não foram contabilizados.⁹²

⁹² THOMÉ, N. **Ciclo da Madeira, História da Indústria Madeireira no Contestado**. Caçador (SC): Universal, 1995.



LEGENDA

- Limite da Área Contestada
- Sedes da Cia Lumber
- Cidades envolvidas no conflito
- ▲ Redutos
- ↗ Ferrovia SP-RS
- △ Hidrografia
- Massas d'Água
- Estados**
- PARANA
- SANTA CATARINA
- ✈ Aviação de Guerra - Pistas de Pouso
- ✂ Acidente Aéreo
- Sede da Cia Lumber
- Serraria da Cia Lumber
- 🔥 Grandes Incêndios
- 🔥 Combates

REDUTOS

1 Anais	12 Santa Cruz do Timbê
2 Dói Preto	13 Santa Maria
3 Balsa Verde	14 São Pedro
4 Caraguatã	15 São Sebastião do Timbózin
5 Colônia São Miguel	16 São Sebastião do Sul
6 Colônia dos Párcos	17 Serra da Beza Esperança
7 Escocallanca	18 Tamarandá
8 Lau Mele	19 Taquara Verde
9 Padilha	20 Taquassu
10 Paracizinha	21 Vaca Branca
11 Pinheiros	22 Vila Nova

20 0 20 40 Km



Fonte: IBGE, Carta do Brasil ao Milionésimo, meio digital, 2003. QUERROZ, M.V., 1981.

Organizado por Nogarolli, M.

PALCO DA GUERRA

Mapa 04

O Exército dissolveu a Divisão, mas deixou no Contestado alguns destacamentos menores, juntamente com policiais do Regimento de Segurança de Santa Catarina, sob o comando do capitão Vieira da Rosa. As lutas não terminaram com a retirada dos efetivos militares. A seguir, novos redutos apareceram (ainda que menores do que os anteriores), prontamente combatidos pelas forças. Os combates foram reduzindo de ímpeto gradativamente, até terminarem em dezembro de 1915 (LEMOS, s/d).

Nessa época, registrou-se a fase mais sangrenta da Guerra do Contestado, quando as forças policiais, em nome da lei e para imporem a ordem a qualquer custo, “limparam” a região abaixo de Santa Maria, quando os “bandidos”, remanescentes dos redutos “jagunços”, foram caçados em Butiá Verde, Liberata, Campo da Dúvida, Perdiz Grande, Taboão, Bahia, Perdizinha, Fazenda Roseira, Campina Velha e outros locais do Alto Vale do rio do Peixe.⁹³

As bandeiras brancas de cruz verde não mais tremulavam no sertão; as canções e as rezas dos fanáticos não mais ecoavam nas pradarias; nas matas, não mais se ouviam os silvos das balas das espingardas jagunças; os coágulos de sangue caboclo derramado, não mais mancham os solos e tornavam rubras as águas. A guerra civil nos sertões catarinense começava a ser passado. (parágrafo final do livro: “Guerra Civil em Caçador”, de Nilson Thomé).

No dia 20 de outubro de 1916, no Palácio do Catete, Rio de Janeiro, em ato solene, foi assinado o “Acordo de Limites” pelos governadores de Santa Catarina (Felipe Schmidt) e do Paraná (Affonso Camargo), e pelo presidente da República Wenceslau Bráz; colocando, enfim, “ponto final” sobre os limites entre os estados litigantes (Luz, 1952).

Porém, no que concerne à repercussão da Guerra do Contestado sobre o espaço agrário regional, faz-se importante lembrar que o ano de 1917 é tido historicamente como o ano da “limpeza” das terras que estavam sob domínio da Lumber e dos coronéis.

⁹³ THOMÉ, Nilson. **Trem de Ferro – História da Ferrovia do Contestado**. 2. Ed. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

A saída da imprensa da área do conflito fez com que os estados litigantes, representados pelos coronéis latifundiários, contratassem a mão-de-obra (quase 2.000 milicianos) que procederia a expulsão (e assassinato), e juntamente com o corpo de segurança da Lumber (200 homens aproximadamente) faria o papel de “limpeza”, por meio da morte e destituição do direito de propriedade dos posseiros.

Os numerosos relatos históricos produzidos nas últimas décadas não abrem mão de considerar a limpeza étnica no ano mencionado. Tais fatos coincidem com a criação de vários municípios, na forma da lei vigente, para garantir a posse do território, seja na parte que coube a Santa Catarina ou ao Paraná. Dentre eles se podem destacar Mafra, União da Vitória, Cruzeiro (hoje Joaçaba) e Chapecó, além dos já existentes, como Canoinhas, Curitibanos e Campos Novos. Tais cidades passaram a ser administradas pelos coronéis de então, todos com possibilidades de contratar farta mão-de-obra para expulsar e matar os posseiros restantes – no ano da limpeza, 1917.

O território outrora contestado passou a ser rapidamente ocupado por milhares de migrantes europeus e excedentes das colônias do Rio Grande do Sul, ocupando as terras de posse dos caboclos, sob domínio e direito de colonização, da Cia. Lumber.

1.6. O agrário na terra do Contestado

Tais fatos mencionados geraram outra estrutura agrária em boa parte da região contestada até 1916, o partilhamento das terras dos posseiros, excetuando as dos coronéis e outras que seriam griladas ao longo dos anos, até o século XXI.

Para realizar a análise sociológica do conflito social agrário, parte-se da definição de que os conflitos pela posse e propriedade da terra, presentes em toda a região contestada, foram marcados por numerosos atos violentos, o que significa uma ação generalizada contra a luta social pela terra exercida pelos caboclos do Contestado.

Ao se abordar a violência no espaço social agrário do Contestado, portanto, deve ser enfatizada a formação histórica dos processos sociais agrários e o papel do Estado, no caso aqui, além dos brasileiros, os litigantes federados, por meio das diversas políticas públicas intimamente impregnada pelos poderes dos coronéis.

Trata-se de reconstruir as origens agrárias dos processos sociopolíticos ao nível do Estado, enfatizando suas possibilidades de intervenção ativa nas possibilidades de resolução dos conflitos agrários, principalmente pelas políticas de instalação de agricultores e pelas políticas de universalização dos direitos humanos e de acesso à justiça.

Para compreender a violência no campo é necessário proceder, ainda, a uma análise das transformações das relações sociais no espaço agrário: análise das principais classes – burguesia agrária: latifundiários e empresários; camponato e produtores familiares; e trabalhadores rurais, permanentes e temporários – e de sua diversidade, das frações de classe, grupos sociais e categorias sociais (definidas por profissão, gênero ou etnia), com ênfase nos processos de formação, diferenciação e transformação das classes sociais no espaço social agrário, com análise de suas práticas, trajetórias e representações simbólicas. Em segundo lugar, especial ênfase precisa ser dada às lutas pela terra e aos movimentos sociais organizados em torno da redistribuição da propriedade fundiária. Temos, então, definido um campo de conflitos agrários, composto por agentes sociais, por grupos de ação coletiva e pelas agências do Estado, no caso do Contestado, representado pelo Exército Brasileiro.⁹⁴

A noção de "campo de conflitos agrários" procura representar o sistema de relações presentes no espaço agrário, enquanto um campo de forças e de conflitos. As estruturas objetivas de tal campo definem-se pela relação diferencial de apropriação da terra, a qual pode ser cristalizada no capital fundiário (pois se sabe que o capital subordina a propriedade fundiária, cria a propriedade privada

⁹⁴ FOWERAKER, J. **A luta pela terra: a economia política da fronteira pioneira no Brasil de 1930 aos dias atuais**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

capitalista e transforma a terra em equivalente de mercadoria). Tem-se, então, um volume de capital fundiário, isto é, a área de terra apropriada, e o tipo deste capital, isto é, os diversos estatutos concernentes à propriedade fundiária, cujos termos polares são a não-apropriação da terra e a propriedade jurídica, passando por termos intermediários, como a posse, a parceria, o arrendamento, ou a compra de "direitos de parcela" em programas de colonização, este último marcante após 1916.⁹⁵

As estruturas objetivas de apropriação da terra definem um sistema de posições sociais no espaço social agrário, sendo que os detentores de tais posições podem ser classes, frações, grupos sociais ou instituições. Tais detentores de posições estruturam e são estruturados por habitus específicos, com base nos quais os agentes das diversas posições sociais exercem atitudes singulares e diferentes estratégias de reprodução (ANDRADE, 1993).

Neste campo de conflitos agrários, ocorrem lutas para definir quais as propriedades pertinentes, cujo embate central reside nas formas de apropriação e de uso da terra. Ao mesmo tempo, tais lutas são formadas por estruturas mentais, ou cognitivas, sendo que os detentores das diferentes posições sociais nas estruturas objetivas vão desencadear lutas simbólicas pela legitimação de seus interesses específicos.⁹⁶

Constituem-se, assim, tanto por estruturas objetivas quanto por estruturas mentais, relações de força no campo de conflitos agrários, as quais se expressam por conflitos sociais e por lutas. Em termos polares, vão identificar-se no conjunto desse espaço de lutas, por um lado, formas de dominação, e, por outro lado, formas de subversão da ordem social. Como resultado dessas lutas sociais, configuram-se estruturas de poder no campo de conflitos agrários.⁹⁷

⁹⁵ FRAGA, Nilson Cesar. Os Cafuzos de José Boiteux: reflexões sobre uma comunidade nos 150 anos de Colonização de Blumenau no Vale do Itajaí. Fundação Cultural de Blumenau, **Revista Blumenau em Cadernos**: Blumenau/SC. Tomo XXXIX, n. 11/12, dez./1998, pp. 39-45.

⁹⁶ GRAZIANO, N. **A tragédia da terra: o fracasso da reforma agrária no Brasil**. São Paulo: UNESP, 1991.

⁹⁷ MARTINS, J. S. **Fronteira: A degradação do Outro nos confins do humano**. São Paulo: HUCITEC, 1997.

Se for possível explicar o conflito pela posse e propriedade da terra, mais problemática se torna interpretação dos fenômenos da violência no campo. A desproporcionalidade entre os grupos sociais em conflito é flagrante, historicamente repetida na sociedade brasileira, assim como a impunidade dos agentes das ações violentas.

A reiterada presença de variadas formas de violência no espaço social agrário - violência costumeira, violência política, violência programada e violência simbólica - converge para a produção social de uma cidadania dilacerada, na sociedade brasileira, no início do século XX, e mantendo-se em outros níveis até o século atual.⁹⁸

A violência física, ilegal, incide sobre o corpo, com extrema minúcia e precisão no dilaceramento da carne, com o intuito de mortificá-lo pela tortura, pelo fogo, pela humilhação e pela morte. Repõe-se como questão irrenunciável dos grupos sociais o direito à vida. Ainda mais, porque ela se configura como uma rotina de violência, expressando-se por um ritual de suplício, um ritual de dominação que se exerce por uma anatomia política do suplício, uma anatomia do dilaceramento do corpo.⁹⁹

A continuidade dessa tecnologia de poder que opera pela anatomia política do suplício parece prender-se, no caso brasileiro, às práticas de diferentes segmentos da burguesia agrária orientados pelo tipo de relação que detêm para com a propriedade da terra, e para com os camponeses e trabalhadores rurais. A terra constitui um meio de produção fundamental, fonte de apropriação da renda capitalista da terra, de exploração do sobretrabalho dos camponeses e da mais-valia dos trabalhadores rurais.¹⁰⁰

A terra também é a base do poder político, local e regional, uma garantia de exercício das práticas de dominação clientelísticas, manipuladas pelos agentes do capital e da propriedade fundiária, e pelos representantes do Estado

⁹⁸ MARTINS, J. S. **A militarização da questão agrária no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1984.

⁹⁹ MARTINS, J. S. **O cativo da terra**. São Paulo: Hucitec, 1986.

¹⁰⁰ VELHO, O. **O capitalismo autoritário e campesinato**. São Paulo: Difel, 1979

intervencionista: a propriedade privada da terra constitui um dos fundamentos do prestígio social e do exercício da dominação.

Em outras palavras, os diferentes segmentos da burguesia agrária apresentam uma relação de apropriação, material e simbólica, com a terra que é decisiva em suas estratégias de reprodução social. Por consequência, aqueles grupos sociais que discordam da estrutura da propriedade fundiária, que querem manter a terra, na qual têm morada habitual e cultura permanente, ou que tentam realizar o "sonho da terra", precisam ser punidos. O recurso ao suplício do corpo é a resposta de setores das classes dominantes agrárias a uma tentativa de rompimento daquela relação, de ordem material e simbólica, com a propriedade da terra na sociedade brasileira.¹⁰¹

No pós-Guerra do Contestado, nos últimos 90 anos as relações que envolvem o direito à terra, sob o ponto de vista constitucional, não chegou às exterras contestadas. Milhares de trabalhadores rurais ainda sobrevivem da parceria, do aluguel da terra e da posse, isso sem comentar o fato de que milhares de hectares de terras regionais se mantêm sob a grilagem de importantes "empresários rurais" que podem ser correlatos aos ex-coronéis do Contestado.

Mesmo com o parcelamento da terra aos colonos que entraram na região depois da Guerra do Contestado, a mesma mantém extensas áreas de latifúndio voltadas à agropecuária e ao *plantation* do pínus.

Nesse sentido, as condições climáticas favorecem, de certa forma, a produção agropecuária no Sul do Brasil. Porém, o Estado de Santa Catarina destaca-se como sendo o maior produtor primário nesta região, talvez por ser menos industrializado que os demais estados sulistas. Logo, o setor primário e, porque não, a agropecuária representam para o Estado uma enorme fatia do PIB.

O setor agrícola representa uma importante atividade da economia catarinense, sendo responsável por 17,4% do PIB estadual. Estima-se, no entanto, que o agrobusiness como um todo, ou seja, somando-se ao

¹⁰¹ VEIGA, J. **A reforma que virou suco: uma introdução ao dilema agrário do Brasil.** Petrópolis: Vozes, 1990.

setor agrícola a atividade agroindustrial e outras intimamente relacionadas com o setor, eleve este percentual para mais de 40% do PIB catarinense. A agroindústria responde por aproximadamente 19% da renda gerada, empregando cerca de 35 mil pessoas em seus três mil estabelecimentos. (...) Em todas as regiões do estado a atividade agropecuária apresenta significativa importância socioeconômica. A região oeste catarinense, no entanto, é a que mais se destaca (...) (SDM, 1997, p. 68).

Assim, pode-se afirmar que Santa Catarina, a exemplo do Paraná, não só tem como também depende em grande parte dos proventos advindos do setor primário. É bem verdade que tais produtos primários são, na maioria das vezes, industrializados e/ou beneficiados no próprio Estado, porém ainda assim a produção primária será a grande movedora e geradora desta matéria-prima que gira o capital industrial dos estados.

Os produtores de matéria-prima e a indústria sempre, em qualquer parte do mundo, estarão e deverão andar juntos, com laços de interdependência, estando o produtor dependente da indústria para vender sua matéria-prima e esta necessitando da produção primária para conseqüente industrialização e venda do produto.

Não se pode afirmar que ambos estejam sempre satisfeitos, pois nem sempre os interesses deles são atendidos, ou melhor, uma das partes está lucrando acima do combinado e aceito, seja pelo possível baixo valor da matéria-prima, conforme reivindicam grande parte dos produtores, seja pela má qualidade da matéria-prima contestada pela indústria (FOSTER, 1967)

Essa relação entre comerciante (indústria) e produtor pode ser considerada como uma relação “patrão-cliente”. As características principais dessa forma de relacionamento são, conforme Marx (1978):

A relação de superioridade e de subordinação ocupa ainda no processo de produção o lugar da antiga autonomia, como por exemplo, entre os camponeses independentes, agricultores que só tinham que pagar renda em espécie fosse ao Estado, fosse ao latifúndio; e no caso da indústria subsidiária – doméstico-rural – ao artesanato independente.

Registra-se, aqui, pois, a perda de autonomia anterior existente no processo de produção; a relação de superioridade e subordinação é, ela mesma, produto da implantação do modo capitalista de produção. (MARX, 1978, p. 187)

Desse modo, pode-se perceber que essa relação mantém um grande elo não apenas de dependência, mas também uma relação submissa onde sempre o mais fraco, no caso o produtor, estará atrelado, vinculado à decisão do mais forte, a indústria. Assim para continuar a gerar ou fornecer a matéria-prima à agroindústria, o produtor estará fadado a seguir as exigências desse mercado consumidor de sua matéria-prima.

As agroindústrias impõem limites às vezes rígidos ao produtor, mas não se deve encarar esta imposição como algo novo. Se, atualmente, há interferência no próprio processo produtivo, o que não acontecia anteriormente, isso não quer dizer que as antigas exigências impostas pelo comércio fossem mais brandas. (PAULILO, 1990, p. 31)

No sentido evolutivo, desde a gênese do processo de ocupação e formação territorial do Brasil e mais especificamente do Sul, chega-se ao momento atual, século XXI, com alguns eles de manutenção da questão da terra/agrária/produção com os mecanismos e modernidades de mercado, local, regional e global. Resumidamente, no caso brasileiro e sulista, o regionalismo se dá por meio do Mercosul e as questões complexas do contexto agroindustrial.

No caso de Santa Catarina estas imposições intensificaram-se a partir da criação de um mercado concorrente à altura, no caso os produtos do Mercado Comum do Sul - Mercosul, ou melhor, os produtos advindos dos países integrantes desse bloco comercial. Na tentativa de manter-se e ganhar a concorrência no mercado, os produtores sofreram imposições e tiveram de melhorar ainda mais sua matéria-prima.

Sob tal situação, as agroindústrias que dominam as principais relações produtor-indústria absorvem em sua totalidade a produção regional, e também

fazem o importante papel de distribuição dos produtos em nível nacional e internacional.

Talvez o fato da existência das agroindústrias nas cidades da ex-região contestada tenha feito com que os produtores desenvolvessem com maior incidência tal atividade e tirem desta atividade seu sustento e de sua família.

Mesmo representando grande parcela da economia de cada um dos municípios do Oeste e Meio Oeste catarinense (Contestado), essa atividade não é a única atividade dos municípios. A grande maioria deles detém outras atividades que também geram grandes receitas mesmo no setor rural dos municípios. Dentre elas destacam-se a criação de suínos, aves além de milho, batata, erva-mate, madeira dentre outros.

Com um mercado cada vez mais competitivo, o setor primário da economia dos diversos países sente a necessidade de evoluir o seu modo de produção, seja esta evolução para aumentar a produção, ou meramente para melhorar a qualidade do seu produto incorporado pelo mercado. Assim, cada produtor, a fim de continuar sua produção e repassá-la para o consumidor ou para terceiros, passou por um processo distribuído em etapas de transformação do modo de produzir.

Os países em desenvolvimento iniciaram suas ações de pesquisa agropecuária enfocando em primeiro lugar tecnologias de processo, essencialmente constituídas de práticas agronômicas simples. (...) Esse tipo de tecnologia não atrai a iniciativa privada, ficando a cargo de entidades públicas. Ao se passar para o estágio seguinte, de tecnologias intrinsecamente associadas ou incorporadas a um 'produto' (equipamentos, fertilizantes, etc.), a iniciativa privada já se faz presente, porém com incentivos limitados. (...) No terceiro estágio, ou nível tecnológico agropecuário é o da utilização em larga escala da modernização, exigindo, no entanto, uma boa infra-estrutura de produção e distribuição. Tratando-se de tecnologia de alto retorno econômico para quem a desenvolve está, na maioria das vezes concentrada tal produção junto à iniciativa privada. (SENDIM, 1991, p. 286).

Dessa forma, é extremamente perceptível que nos dias atuais, apesar da exigência do mercado internacional, a viabilização da utilização de novas técnicas produtivas somente é concretizada com o auxílio da entidade e capital privado. Logo, torna-se visível a falta de apoio das estruturas estatais para que haja um avanço tecnológico no setor primário nacional, impedindo, talvez, um aumento acelerado da produção de matéria-prima no Brasil.

O processo de modernização da agricultura no Brasil, resultado da constituição de forças produtivas e de relações de produção capitalistas no campo, pode ser apreendido por meio de manifestações de diversas ordens: o desenvolvimento de uma agricultura empresarial e as alterações nas relações de trabalho constituem aspectos relevantes para a caracterização do referido processo. (COSTA, 1998, p. 162).

A modernização da agricultura brasileira, portanto, não se deu meramente no seu setor produtivo com fins específicos de aumento produtivo, mas também nas formas capitalistas de produção, envolvendo as técnicas e habilidades desenvolvidas no campo para a melhoria e também o aumento da produção referenciada em conexão a uma “empresa campesina” aqui destacada como agricultura empresarial. (COSTA, 1998).

Dessa maneira, não mais tem os produtores rurais como meros coadjuvantes primários, mas sim um avanço nesse setor produtivo, o que os torna instantaneamente empresários que, na medida do possível, dependendo de sua infra-estrutura de produção, serão uma empresa rural.

A atividade econômica moderna caracteriza-se pela presença e atividades do empresário responsável em sua empresa. Por isso ambos formam um todo e seu comportamento, baseado na competição e na livre iniciativa, tem estruturas e ação adequadas, havendo sempre combinações de fatores, de tipos de empresas e de empresários que conseguem alcançar o maior proveito possível. Nesta amplitude reduzida ao mundo rural, o empresário agropecuário, como encarregado da organização e do funcionamento da empresa agropecuária agirá dentro das condições econômicas vigentes que terminarão no lucro ou no prejuízo (CAVINA, 1979, p. 56).

O empresário rural ou agropecuário deve, portanto, além de ser um grande conhecedor das estruturas rurais, saber das dinâmicas internacionais de mercado, além de em conformidade com as leis que regem o sistema. Assim, a figura (simbólica) daquele produtor sem conhecimento técnico moderno é marcada pela impossibilidade de vir a ser um empresário rural, em condições de administrar uma rentável propriedade rural, uma vez que o empresário agropecuário é o responsável econômico pela empresa, seja do tamanho que for, seja em terra própria ou alheia, com objetivos de economia de uso ou de mercado, usando trabalho individual, familiar ou assalariado, nas mais variadas combinações.

O setor rural, via de regra, apresenta características e problemas peculiares que, permanecem, não raro, à margem das políticas de desenvolvimento formuladas em diversos países, sobretudo nos menos desenvolvidos, nos quais se utiliza de todas as técnicas possíveis para adquirir verbas advindas de várias secretarias ou órgãos.

Por estar tão intimamente ligado às plantas, o traço dominante do setor rural é sua profunda dependência das condições de clima. Assim, ao contrário de outros setores cujos processos de produção podem ser iniciados, alterados e mesmo interrompidos a qualquer momento, a produção agrícola apenas ocorre em estações específicas do ano, subordinando-se aos ciclos climáticos e biológicos. (ACCARINI, 1987).

A produção rural na região estudada constitui uma importante fonte de renda para os municípios, sendo uma receita fixa para o desenvolvimento regional, contribuindo ainda para a sustentabilidade econômica local.

Em sentido econômico, produzir consiste em transformar intencionalmente bens e serviços intermediários, genericamente chamados fatores de produção ou insumos, em outros bens e serviços, denominados produtos finais. Importa reter, desta conceituação genérica, que a atividade produtiva pressupõe uma atitude deliberada do homem, como ocorre quando se dedica à produção animal e vegetal que, juntas, integram a produção rural (ACCARINI, 1987, p. 31).

O uso de máquinas aumenta a eficácia do trabalho agrícola, fazendo com que o trabalhador possa cultivar maiores áreas.

O capital industrial foi progressivamente se apropriando de elementos do processo rural de produção e reincorporando-os à agricultura como insumos ou meios de produção. Assim o desenvolvimento capitalista da agricultura teve, como uma de suas principais características, a apropriação industrial de determinadas etapas do processo produtivo, em contraste com a transformação industrial de outras atividades rurais domésticas ou artesanais, como a tecelagem, por exemplo. (VEIGA, 1991, p. 166).

Toda essa transformação industrial pode ser explicada pela exigência do aumento da produção, devido à existência de um mercado cada vez mais consumista, além, é claro, da necessidade de sobrevivência e o aumento acelerado da população consumidora.

Porém, esta mudança para evolução industrial da produção rural pode-se dar de diferentes maneiras; meramente substitutiva das atividades arcaicas de modo de produção, para facilitar esse processo ou mesmo a fim de revolucionar o meio de produzir e desencadear novas formas e técnicas produtivas e rentáveis.

Por industrialização da agricultura entende-se aqui a adaptação dos processos produtivos da indústria de transformação aos processos produtivos do setor agropecuário. Fala-se em adaptação em vez de incorporação porque não se trata, no caso do setor agropecuário, de uma simples mecanização dos processos produtivos, de mera substituição do trabalho pelo capital, ou da simples troca de insumos intra-setoriais ou extra-setoriais (SZMRECSNYI, 1990, p. 65).

Assim, qualquer mudança significativa, ou não, pode ser considerada como uma evolução moderna na economia rural, uma vez que, em países em desenvolvimento como o Brasil, onde a aceitação e a disponibilidade de capital

para a agropecuária são restritas e controladas politicamente, já é um grande avanço.

Desta maneira fica visível que o produtor rural mantém-se num dilema, pois a modernização de sua produção é necessária, porém para tal evolução é necessária a existência do capital, e muitas vezes este capital provém desta mesma produção, à qual será aplicada esta eventual modernização.

A teoria da modernização agrícola, como é hoje formulada, apóia-se basicamente na criação de novos conhecimentos e novos insumos que permitem o aumento da produtividade e a geração adicional de renda nas atividades agrícolas. E conta com uma estratégia do desenvolvimento que se assenta, primordialmente, na intensificação da pesquisa e na difusão, por maior número de agricultores, dos ensinamentos e dos insumos assim criados (PAIVA, 1979, p. 28).

Logo, esses novos conhecimentos adentraram a produção local de maneira rápida e eficaz, a fim de atenderem a todas as exigências do mercado consumidor, bem como à ampliação da produção local.

Sob a luz da complexidade das relações capitalistas impostas ao meio rural, a região do Contestado necessitou das exigências do mercado consumidor e a elas vem adaptando-se. Muitos proprietários, sobretudo os descendentes dos colonos imigrantes que chegaram à região para substituir os caboclos posseiros, conseguem cumprir as exigências mercadológicas de produção.

Os que descendem dos caboclos sobreviventes da guerra, vivem situação diversa, pois são obrigados a se submeter ao trabalho temporário de plantio e colheita das safras, seja na produção de alimentos ou nos reflorestamentos de pínus que dominam vastas áreas.

Pelo não acesso à terra e às condições de vida, os descendentes dos caboclos vivem à sombra da sociedade regional, são fruto de uma invisibilidade social também perceptível no meio rural e não apenas nas cidades.

No sentido das análises postas e das dificuldades de inserção no mundo capitalista exigente na produção, acredita-se que essa população paupérrima faça parte da cadeia produtiva apenas como trabalhadores sazonais e raros possuem o meio de produção do mundo rural regional, no caso a terra.

Os descendentes dos camponeses do Contestado (os ditos caboclos), ainda se encontram totalmente à margem da sociedade moderna existente na sua região de origem – o Contestado.

CAPÍTULO II – A ESPECIFICIDADE REGIONAL - A “ILHA”

No que concerne às relações em redes e poderes históricos sobre a região do Contestado, não abrindo mão da importância que a riqueza natural representou sobre aquelas terras, até o advento do capitalismo na qualidade de aprimoramento de investimentos, não se pode caracterizar rupturas de um processo de longa duração, parafraseando Fernand Braudel, das relações sobre aquele território.

Ao longo dos séculos, há muitas mudanças, tanto globais como nacionais e regionais, porém no que se refere ao Contestado há mais permanência do que mudanças no que se refere às redes viárias que geram fluxos complexos sobre a produção gerada e aos deslocamentos que se fazem necessários.

A permanência mencionada é mais clara quando se observa o estabelecimento das redes viárias no Contestado, sobretudo nas que são analisadas neste trabalho, na Parte III, a tropeira, seguida pela ferroviária e culminando na rodoviária, que seguem a mesma lógica histórica de estabelecimento.

Porém, a gênese desse processo veio se consolidando desde os primeiros tempos de apropriação territorial pelos portugueses, no Brasil Império e cristalizada sob o *manto* da República.

Assim, desde a “partição do Mar Oceano” pelo Tratado de Tordesilhas, avançando pelos *tempos afora*, a herança luso-espanhola da definição de limites entre seus domínios sul-americanos chega ao Brasil-Independente e este teve de consertar com as Províncias Unidas do Rio da Prata (atual Argentina) a sua solução, o que ocorreu em 1895 (a Questão de Palmas), com o laudo arbitral do Presidente Grover Cleveland, dos Estados Unidos da América.¹⁰²

¹⁰² VIEIRA, M. G. E. D., PEREIRA, R. M. F. A. **Formações Sócio-Espaciais Catarinenses**: Notas Preliminares. In. Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina, de 4 a 7 de setembro de 1996. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997, p. 426-461.

Além da problemática jurisdicional luso-espanhola, supracitada, teve-se uma questão interna de limites, que envolveu, de um lado, a Capitania, depois Província e hoje Estado de Santa Catarina, e de outro, inicialmente, a Capitania, depois Província de São Paulo, e a partir de 1853, a Província, depois Estado do Paraná.

A área em litígio passou a ser conhecida como “território Contestado” ou, simplesmente, o Contestado.

A questão, cujas raízes remontam à criação das Capitanias Hereditárias, no que tange às fronteiras de Oeste, ou seja, “os espanhóis confinantes”, não avançou noutros sentidos geopolíticos, além do fato de não se ter, no período colonial, maiores preocupações com a delimitação das unidades administrativas.

Entretanto, a Capitania de Santa Catarina, criada pela Provisão de 11 de agosto de 1738, teve os seus limites adstritos ao provimento do Ouvidor Rafael Pires Pardiniho, dado em 1720 à Câmara de São Francisco no tocante ao norte pelo rio Guaratuba, Negro e Iguaçu, o que fica claramente delineado com a Provisão de 20 de novembro de 1749, onde se diz que o território da Ouvidoria de Santa Catarina, “pela barra austral do rio Cubatão do mesmo rio (nascente do Guaratuba), pelo rio Negro que se mete no Grande de Curitiba” (que outro não é senão o Iguaçu).¹⁰³

E, durante o período colonial, a sucessão de ordens e medidas no tocante aos limites resultava em maiores e melhores definições.

No planalto, a criação da Vila de Nossa Senhora dos Prazeres das Lages (hoje, Lages), em 1771, subordinada, então, ao Governo da Capitania de São Paulo, e que passou a ser parte mais meridional dessa Capitania, foi, por sua vez, pelo Alvará de 9 de setembro de 1820, incorporada com “todo o seu termo” à Capitania de Santa Catarina.¹⁰⁴

¹⁰³ BLAST, A. **Fatores político-jurídicos do Contestado** (comunicação ao Seminário Nacional «Guerra do Contestado» - Caçador, SC, out. 1986).

¹⁰⁴ BOITEUX, J. **Santa Catarina - Paraná. Questão de limites** - Tip. de A Tribuna – Rio de Janeiro, 1890.

E, mais uma vez, a jurisdição territorial de Santa Catarina se definiu com o restabelecimento de sua Comarca, pelo Alvará de 12 de fevereiro de 1821.

Com a descoberta dos Campos das Palmas, em 1838, houve invasão dos paulistas e exploração de territórios que eram considerados catarinenses, por direito. Também a partir deste fato se desenvolveu a discussão na órbita administrativa, entre os presidentes das províncias de São Paulo e de Santa Catarina, a partir de 1841, e que, em 1853 com a criação da província do Paraná, desmembrada da de São Paulo, passou a ser a parte interessada, portanto a Lei n.º 704, de 9 de setembro de 1853, que criara, dizia, simplesmente, que os limites (da Província do Paraná) seriam os mesmos da referida Comarca de Curitiba.¹⁰⁵

E à discussão no âmbito administrativo sucedeu-se a do ambiente legislativo nacional, onde se ouviu proposições de deputados catarinenses, como Joaquim Augusto do Livramento, João de Souza Melo e Alvim, João Silveira de Souza e Francisco Carlos da Luz, com vistas a uma solução legal e pacífica do problema.

Não teve, entretanto, qualquer acordo até o advento da República. Em face da nova ordem jurídica vigente, da inoperância das soluções aventadas e do agravamento dos conflitos nas regiões limítrofes entre os estados, houve por bem o Governo Catarinense optar por uma solução judiciária, já que as vias administrativas e legislativas não haviam produzido resultado.

A questão foi, então, encaminhada à justiça competente: ao Supremo Tribunal Federal, por meio da Exposição histórico-jurídica por parte do Estado de Santa Catarina sobre a questão de limites com o Estado do Paraná, importante documento histórico e de direito, elaborada pelo Conselheiro Manuel da Silva Mafra (Rio de Janeiro - Imprensa Nacional, 1890, 716p).

Apresentada a ação ao Supremo Tribunal Federal, em 6 de outubro de 1900, o Estado do Paraná, representado pelo Conselheiro Joaquim da Costa

¹⁰⁵ BRASIL, G. **Pequena história dos fanáticos do Contestado** - Ed. Ministério da Educação e Cultura - «Cadernos de Cultura» - Rio de Janeiro, 1955.

Barradas, apresentou sua contestação (Ação originária de reivindicação sobre limites territoriais entre os estados do Paraná e Santa Catarina - 1902), que só teve julgamento em 6 de julho de 1904, quando, por seis votos contra quatro, foi reconhecido ao Estado de Santa Catarina o direito pleiteado.

Houve intimação em face dos Acórdãos, e o Estado do Paraná, por seu advogado, o Conselheiro Barradas (Questão de Limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina - 1904), embargou-os, e, a 2 de setembro de 1905, Santa Catarina impugnou-os. Novamente o Supremo Tribunal Federal, a 24 de dezembro de 1909, rejeitou os embargos paranaenses.

Mais uma vez, *inconformado*, o Estado do Paraná apresenta, a 15 de abril de 1910, embargos declaratórios, assinados pelo jurista Inglês de Souza, sendo também rejeitados pelo Supremo Tribunal Federal, a 25 de julho de 1910.¹⁰⁶

Entretanto, já se incendiara o estopim nos Campos do Irani - A Guerra e o Genocídio no Contestado haviam iniciado em meio a uma guerra judicial das maiores registradas, sobre tal fim, no País.

E naquele momento, do lado paranaense, a imprensa açulava os ânimos, o bairrismo se exaltava, e se usavam argumentos como criminalidade no território catarinense do Contestado e a possibilidade de se germanizar a região em litígio, lembrando a dominância alemã em algumas áreas catarinenses.

A guerra que eclodiu em plena luta na Justiça viria ser o primeiro elo que marcaria a região como uma ilha de isolamento no sertão republicano brasileiro, fato visível pela historiografia tanto militar como acadêmica, nos primeiros quatro anos de lutas entre as forças legais e os camponeses, com sucessivas vitórias dos últimos sobre os primeiros, devido ao fato de serem os conhecedores dos caminhos e picadas, entradas e saídas da área conflagrada.

Ao Exército cabia um caminho, o ferroviário recém-implantado, que cortava no sentido norte-sul a área em questão O sertão era terra desconhecida para os soldados, que apenas conseguiram adentrar seu interior quando algumas

¹⁰⁶ BERNARDET, J.C. **Guerra camponesa no Contestado** - Edit. Parma - São Paulo, 1979.

lideranças caboclas rederam-se e passaram a mostrar-lhes os velhos caminhos tropeiros secundários que levavam aos mais de vinte e cinco redutos (cidades Santas) eretas pelos camponeses. Associado a esse fato há também o emprego da aviação que permitiu sobrevôos e a cartograficação do território do Contestado, o primeiro passo para a vitória final das tropas legais. A Parte III aprofunda e detalha tal tese.

Sob tais aspectos, desde os tempos coloniais, passando pelo período imperial e republicano, a região do Contestado vem se caracterizando como uma ilha, tanto de riqueza como de pobreza, assim como mantendo uma dinâmica própria de existência, mesmo que o avanço dos caminhos pioneiros para os caminhos rodoviários ainda imprima sobre ela certa autonomia que dá feição individual num contexto global e nacional. Isso pode caracterizar-se apenas como dinâmica regional, numa perspectiva geográfica de análise, porém há algo maior no Contestado do que a teoria pode explicar – há um mundo de coisas que não mudaram com o passar dos anos e a modernidade imposta sobre um modo de vida que poderia ser a própria alma dos que ali habitam.

CAPÍTULO III – SOBRE A POLÍTICA IMPERIAL E REPUBLICANA

Definido o território do Contestado como brasileiro, depois em parte catarinense e paranaense, por meios legais, e o registro deste num acordo sem sentido legal entre as partes litigantes, há que se caracterizar a região do Contestado entre os regimes imperial e republicano, pois os dois (principalmente na passagem de um para o outro) são marcantes nas relações, estabelecimentos e causas dos complexos conflitos que marcaram a história regional.

A região em análise se encontra nos ditos sertões “incultos” do Brasil, um dos maiores países do mundo em extensão territorial, com mais de 8,5 milhões de quilômetros quadrados, e nos trezentos primeiros anos de existência e ocupação, escassamente povoado. A consolidação desse imenso território aconteceu por meio de uma política que iniciou a partir do sistema de colonização concluída apenas no início do século XX. Quanto à formação socioespacial, esta foi realizada por etapas. Uma periodização sintética desses mais de 500 anos de ocupação pode ser estabelecido em dois períodos,

estabelecendo como primeira etapa a ocupação da costa, do Rio Grande do Norte até São Vicente – atual São Paulo; numa segunda etapa, já no século XVII, se pode admitir uma expansão para o oeste em três pontos bem precisos, ao Norte, na Amazônia, seguindo o leito do grande rio, no Centro, na área aurífera de Minas Gerais e Goiás, estendendo-se até Cuiabá, e no Sul pelo avanço paulista em direção às missões jesuíticas, efetivando-se com a sua destruição. O processo de ocupação não foi sustado e teve grande dinamicidade nos séculos XVII e XIX, quando os tratados de Madri (1750) e Santo Ildefonso (1777) empurraram as fronteiras da então América portuguesa para terras anteriormente espanholas. É interessante analisar, em cada período, o processo de ocupação realizado pelos povos colonizadores e a integração gradativa de territórios e populações a uma determinada unidade política. (ANDRADE, 1995, p. 163-164)

No transcorrer dessa formação, o Brasil passou por diferentes momentos que moldaram seu espaço com as marcas dos povos que se estabeleceram nas suas terras, partilhando-as com os habitantes primitivos.

Nesse sentido, a trajetória brasileira é marcada por fatos históricos de imensa relevância para o entendimento da atualidade, podendo iniciar-se com influência das ocupações holandesas, francesas, espanholas, dentre outras, e a luta portuguesa para manter o domínio sobre o grande território colonial – marcada pelas lutas, guerras, revoltas, rebeliões e levantes populares, que deixaram registros sobre o território. O período pós-independência não foi diferente, pois foram vários os registros de lutas no transcorrer do Período Imperial, assim como sob o *manto* da República.

É nesse processo histórico que se registram resquícios e marcas deixados, por exemplo, com a destruição das reduções jesuíticas, a Revolução de 1817, as Guerras da Independência, a Confederação do Equador, a Guerra Cisplatina, as Revoltas do Período Regencial – Cabanagem, Balaiada, Sabinada e outras –, a Revolução Farroupilha (Guerra Civil), a República Juliana/Catarinense, a Revolução Liberal, o Levante de Barbacena, a Revolução Praieira, as Guerras Platinas (Guerra do Paraguai), a Revolta Federalista e da Armada, Canudos e seu Extermínio, a República Independente do Acre, as Revoltas da Vacina e da Chibata, a Guerra do Contestado, o Cangaço e Lampião, o Tenentismo I, o Tenentismo II e a Coluna Prestes, a Revolução de 30, a Revolução de 32 (SP), o Integralismo, o Golpe Militar de 1964: a guerrilha e o terrorismo (Araguaia, Xambioá, Marabá etc.) dentre diversos outros exemplos significativos e passíveis de serem representados como uma nação que se edifica sobre muito sangue e não pacífica como oficialmente se tentou estabelecer.¹⁰⁷

Considerando os momentos históricos mencionados, a Guerra do Contestado (1912-1916), como já dito anteriormente, foi uma das maiores guerras civis da formação nacional e a principal na consolidação de Santa Catarina e Paraná como unidades federadas, pesando mais sobre o último, pois só conseguiu sua autonomia muito tardiamente no contexto político.

¹⁰⁷ Os dados referenciais apresentados foram extraídos da obra: **Atlas Histórico – IstoÉ Brasil 500 Anos**. São Paulo: Editora Três, 2000, 314p.

Nesse sentido, o segundo reinado brasileiro será mais interessante para o Paraná do que para São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, que já eram emancipados desde a primeira metade do século XVIII.

Porém as décadas de regime imperial foram de relativa autonomia para a região do Contestado, pouco interferindo no *modus vivendi* da população que possuía fluxos livres de produção, subsistindo da coleta da erva-mate e da criação de porcos que estavam associados à quase intacta natureza da floresta de araucárias intercaladas por campos naturais e com poucas ligações com Curitiba, Florianópolis, Blumenau, Joinville e algumas vilas serranas, como Lages, Curitiba, Rio Negro e Porto União da Vitória, para onde eram escoados os excedentes de produção de mate e as varas de porcos, quando o caboclo adquiria nessas vilas e cidades aquilo que não produzia: sal, tecidos e utensílios para o trabalho no campo.

A inserção de homens e mulheres na região meridional do Brasil deu-se ao longo dos séculos, a partir do processo inicial de ocupação territorial, de forma lenta e gradativa. Em nome da Coroa Real, tiveram como missão desbravar e ocupar estas terras, de forma a garantir a posse dessas à Metrópole e depois ao Império do Brasil.

O contato com os que já habitavam a região, os índios, o que nem sempre ocorreu de forma pacífica, contribuiu para a mistura do que seria a raiz do povo do Contestado. Aos poucos foram sendo criados povoados conforme penetravam pelos sertões, em direção ao oeste. As dificuldades e as barreiras eram grandes, pois a região era inóspita e de difícil acesso.

As condições de vida dos sertanejos que partiram em busca de novas terras eram péssimas; eles moravam em casebres cobertos com palhas e de chão batido, usavam vestimentas precárias e sobreviviam da cultura de subsistência.

Por estarem inseridos num espaço de disputas territoriais entre Brasil e Argentina, a tensão e o sentimento de insegurança eram grandes, o que fazia com

que os sertanejos andassem sempre armados com revólveres e facões. Conforme Peixoto (1995, p. 17), menciona sobre a tradição belicosa regional:

é preciso lembrar que a área do Contestado, palco do movimento messiânico, tinha uma formidável tradição de Guerra e de lutas civis. A sua ocupação iniciou-se após violentos conflitos com os indígenas, seus primitivos habitantes e com disputas clônicas pela posse da terra.

Os habitantes dos sertões de Santa Catarina e Paraná pertenciam a várias raças, dentre as quais mouros, índios, negros, que com o tempo se foram miscigenando, criando um novo tipo de homem, nomeado de caboclo, ou, ainda, homem da cor do pinhão.

Os Mouros eram uma população oriunda da Europa, mais especificamente de Portugal e Espanha, que possuíam descendência árabe, povo este que invadiu a Península Ibérica na Idade Média, e que contribuiu com suas tradições e costumes na formação de portugueses e espanhóis. Como cita Octacílio Schüller Sobrinho (2000, p. 35):

a chamada civilização Moura da Idade Média era constituída de árabes e miscigenados com bérberes e, em menor quantidade de maragatos e mauritanos. Eram dominadores e durante cinco séculos – VIII ao VIII, invadiram a Península Ibérica, solo cristão que configura Castela, Leão e Algarve, os atuais países de Espanha e Portugal.

Octacílio Schüller Sobrinho (2000, p. 41), diz ainda sobre os mouros:

Durante os séculos XII a XIII a incursão moura na Península Ibérica foi inexpressiva, como pequena foi a emigração desses povos para terras limítrofes. Houve, contudo, uma forte miscigenação entre visigodos e mouros que fecundou uma nova raça, esta identificada como espanhola e portuguesa, porquanto observa-se possível e igualmente provável que, durante estes longos oito séculos, isto é, desde o início da invasão até o século XV, tivessem havido quarenta gerações, produto de fecundações díspares e múltiplas.

Esses europeus, produto do cruzamento do visigodo com o mouro, ou morisco, chegaram à América por volta do séc. XVI, com propósito de desbravar e habitar as terras do Brasil Meridional que ainda se encontravam indefinidas a que Reino pertencia, se o de Portugal ou da Espanha. Primeiro, ocuparam as regiões costeiras, para logo em seguida rumarem para o planalto, explorando o interior do continente. Nessa fase ocorreu o encontro do homem europeu com a índia, nativa da região, resultando no aparecimento da população mameluca. A carência de recursos fez com que essa população se mantivesse presa a rudes padrões de habitação, de alimentação e de vestuário (SCHÜLLER, 2000).

Foi por meio da estratégia das expedições chamadas entradas e bandeiras, que visava à exploração do sertão, que Portugal conseguiu moldar as fronteiras do Oeste do Brasil, baseando-se no princípio consagrado da *utis possidetis*, ou seja, a terra pertencia a quem nela habitava.

Por ser uma região em que predominava a mata e não existia a presença do poder das forças de segurança do Estado, muitos refugiados das Revoluções de Farroupilha (1835-1845) e Federalista (1892-1894) nela se instalaram, na ânsia de não serem encontrados e presos, o que ajudou na formação de um povo guerreiro. Além, é claro, dos tropeiros que cruzavam o Contestado levando o gado das estâncias gaúchas até São Paulo, escravos de origem africana e outros que iam à busca de novas oportunidades naquelas terras devolutas.

Todos esses grupos contribuíram para a mistura e criação de uma população camponesa, que tinha seus costumes voltados a coisas da terra e que conseguiu se adaptar às diversidades impostas pela ausência do governo, que isolara esta região dos benefícios que um estado moderno pode oferecer a seu povo (SHÜLLER, 2000).

Importante mencionar que ao longo do processo de ocupação demonstrado anteriormente, tais terras do sertão estavam em disputas que não cabiam pensar em políticas do Paraná, devido ao seu surgimento tardio, e a Quinta Comarca de Curitiba e Paranaguá se limitava em ocupação efetiva apenas entre o litoral e o planalto curitibano, chegando no máximo a Castro.

No auge das redes de fluxos livres do sertão, quando este possuía autonomia interna, o Paraná iniciava sua luta pela emancipação, no início da segunda metade do Regime Imperial.

Este movimento surgiu em 1821, quando nas solenidades do juramento da Constituição do Reino Unido de Portugal (Brasil e Algarves) Floriano Bento Viana, aproveitando a oportunidade que reunira a população defronte à Câmara Municipal de Paranaguá, requereu ao juiz de fora, Dr. Antônio de Azevedo Mello e Costa, “um governo provisório que nos governe em separado da Província”.

O movimento começou então a fazer diversas reuniões secretas para procurar o comandante da guarda do Regime de Milícias (Capitão Bento Viana), para que este os apoiasse, explorando-lhe seus argumentos: a ignorância dos comandantes militares da comarca, que não procuravam o bem do povo; falta de justiça, devido às dificuldades que havia em impetrar recursos, perante as autoridades de São Paulo; o fornecimento de praças de guerra às milícias portuguesas, para entradas que desbravavam os sertões Iguaçu, Guarapuava, Tibagi etc., ficando muitas famílias na miséria; a falta de moeda na comarca, devido às grandes somas que eram remetidas em impostos para São Paulo, e o abandono em que se encontrava a comarca pela administração de São Paulo, surda que era aos apelos e queixas populares (CARNEIRO, 1954).

Em 1821, Bento Viana solicitou ao Juiz Dr. Antônio Azevedo Melo e Costa a nomeação do governo provisório e que os governasse separadamente de São Paulo, e que comunicasse à Sua Majestade, D. João VI. Mas o Juiz não lhe concedeu a separação para que Bento Viana governasse separadamente, assim os que lhe tinham prometido apoio se amedrontaram com a recusa do Juiz. No final da cerimônia, Floriano Bento Viana falou: “Ilustríssimo Senhores, temos concluído com o nosso juramento de fidelidade, e agora queremos que se nomeie um governo provisório que nos governe em separação da Província; tornam-se os nossos recursos morosos e cheios de desespero e que de tudo dê-se parte a Sua Majestade”. Então o Juiz de Fora responde de maneira conclusiva: “Ainda não é tempo; com vagar se há de representar a Sua Majestade”. Então nada foi

conseguido com a *Conjura Separatista*. Os primeiros ideais de emancipação foram localistas e depois abraçaram a causa nacional (CARNEIRO, 1954).

Apesar de tudo, o ideal de emancipação não havia desaparecido. Os vereadores de Paranaguá, Morretes, Antonina, Vila do Príncipe (atual Lapa), Curitiba e Santo Antônio do Iapó (atual Castro), solicitavam com freqüência a autonomia. E nessa época de autonomias surgiram dois nomes importantes: Francisco de Paula e Silva Gomes e Manuel Francisco Correia Júnior.

O primeiro, viajando como tropeiro, não perdia a oportunidade de propagar o movimento de separação da Província de São Paulo. Era um homem inteligente e culto que tocava violino, o que permitia o acesso aos mais finos salões da corte até as fronteiras do Sul. Gastou toda sua fortuna com política, principalmente em impressão, pois fazia imprimir sua propaganda e a distribuía em suas viagens (WACHOWICZ, 1967).

O segundo, Manoel Francisco Correia Junior, de Paranaguá, foi coronel da Guarda Nacional, em 1842, por ocasião da Revolução de Sorocaba, e manteve sozinho um batalhão legalista pela promessa de ver a Comarca elevada a Província. Suas finanças foram abaladas e seu sacrifício não teve medidas em defesa da nobre causa (WACHOWICZ, 1967).

A Revolução Farroupilha explodiu em 20 de setembro de 1835 no Rio Grande do Sul. Em 1839, a divisão do Rio Negro foi reforçada com 200 praças vindas do Rio de Janeiro, comandadas pelo Major Francisco de Paula Macedo Rangel, e mais 307 comandadas pelo Major Antônio Alves Cruz. Eram ao todo 737 praças de exército. Em 7 de fevereiro de 1840 chegou a Paranaguá o General Pedro Labatut, comandante e chefe da defesa militar da Província. A Comarca lhe ofereceu contingentes, sendo 200 guardas e 77 voluntários de Paranaguá e Antonina, 200 guardas de Curitiba e 200 cavaleiros de Curitiba e Castro, total de 677 praças oficiais, sem contar com as forças que já ocupavam (WACHOWICZ, 1967).

A Guerra dos Farrapos e a Revolução de Sorocaba muito contribuíram para a criação da nova Província, que, satisfazendo os “curitibanos”, iria enfraquecer os

liberais paulistas, separando-os, ainda mais, dos liberais farroupilhas do Rio Grande do Sul.

E esta foi a idéia do Governador da Província de São Paulo, Barão de Monte Alegre, ao mandar João da Silva Machado para a Quinta Comarca, encarregando-o da defesa do Governo em Curitiba, com promessa de elevar a Comarca à categoria de província.

O projeto apresentado em 29 de abril de 1843, pelo deputado paulista Carneiro de Campos, depois Visconde de Caravelas, elevando a Quinta Comarca à província, foi bem recebido pela Câmara do Rio de Janeiro; argumentando-se, ainda, com o fato de ser a nova província limítrofe do Paraguai e da Argentina (WACHOWICZ, 1967).

Em 1850, entrou no Senado a resolução para elevar a Comarca do Alto Amazonas a província, desmembrada da do Grão-Pará. Nessa ocasião, a emancipação do Paraná entrou em discussão, tendo como patrono o Senador Honório Hermeto Carneiro de Leão, depois Marques do Paraná.

Em 1853, levado a ser debatido na Câmara do Rio de Janeiro, foi calorosamente defendido pelo deputado mineiro, Antônio Cândido da Cruz Machado, e, finalmente, aprovado. A lei que recebeu o n.º 704 foi assinada pelo Imperador D. Pedro II, elevando a Quinta Comarca à categoria de Província, com a denominação de Província do Paraná (MARTINS, s/d).

Ao se instalar a Província, o Paraná contava com duas cidades: Paranaguá e Curitiba; sete vilas: Antonina, Morretes, Guaratuba, São José dos Pinhais, Lapa, Castro e Guarapuava; seis freguesias: Campo-Largo, Palmeira, Ponta grossa, Jaguaraiva, Tibaji e Rio Negro (MARTINS, s/d).

A Província do Paraná foi solenemente instalada pelo seu primeiro Conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcelos, em início de dezembro de 1853. Este, mesmo com seus 38 anos, já governara as províncias de Sergipe e do Piauí.

Quando o presidente chegou a Paranaguá, empenhavam-se com as mais vivas instâncias os habitantes da cidade, junto ao delegado imperial, para que ali

fizesse a instalação da província. Estes esperavam que Paranaguá fosse a capital escolhida, como insinuavam até nas suas representações.

O Dr. Zacarias, porém, inspirado nos mesmos motivos que tinham levado o governo imperial a criar a província, e trazendo já talvez para o caso instruções da corte, não podia esquecer ainda as poderosas razões que lhe impunham preferência por um ponto mais central, de onde pudessem mais facilmente ser atendidos os interesses de tantas populações espalhadas em território tão vasto.

Foi assim que Castro e Paranaguá, que eram os dois extremos núcleos da zona povoada, desejam ser a capital, devido às suas importâncias político-populacionais. Porém pela praticidade enquanto meio termo optou-se por Curitiba para a sede do governo. Não cedeu, portanto, o presidente às solicitações da Câmara e do povo de Paranaguá, e seguiu para Curitiba, aonde chegou no dia 15 ou 16 de dezembro. Curitiba não contava com mais de 10 ruas, e a população, contando com o agrupamento mais afastado, chegava perto de 25.000 habitantes, descendentes dos povoadores, portugueses, castelhanos, índios e africanos, preponderando a população branca (WACHOWICZ, 1967). Apenas três núcleos de imigrantes existiam nessa época: Rio Negro, Ivaí e Guaraqueçaba.

Enquanto o processo de colonização européia se avolumou em números e novos núcleos coloniais no Rio Grande do Sul, São Paulo e Santa Catarina, no Paraná esse foi menor nos anos entre 1824 e 1870, pois diferente dos três primeiros, a nova província ainda se estabelecia como tal, gerando leis de imigração, abrindo estradas e núcleos coloniais. A nova província começou seu fortalecimento a partir de 1870, já no final do Regime Imperial e diminuição de imigrantes alemães e italianos, devido às unificações desses dois na Europa. A partir de então o Paraná, e não apenas ele, passou a receber levas de escravos.

A completa ocupação do território do Paraná se deu apenas na segunda metade do século XX, já sob o jugo da República, e o nascer dessa foi forte nas relações conflituosas de sua consolidação sobre o território do Paraná, que ainda não estava completamente (territorialmente) definido nas divisas com Santa Catarina.

Resultante da luta de partidos provinda da primeira eleição do primeiro presidente da República foram os acontecimentos políticos que motivaram a dissolução do Congresso Nacional e a renúncia do Marechal Deodoro, respectivamente a 03 e a 23 de novembro de 1891, e a deposição dos governadores, feita por Floriano Peixoto, seu sucessor na presidência.

Principalmente no Rio Grande do Sul, os acontecimentos tiveram larga repercussão e motivaram, da parte dos “Federalistas”, (partidários de Gaspar da Silva Martins) profunda exacerbação de ódios contra os “Castilhistas” (partidários do governador Júlio de Castilhos). Em fevereiro de 1893, essas facções políticas estavam em armas, com a invasão do Estado pelas forças de Gumercindo Saraiva e de Vasco Martins, que iniciadas com 600 homens, recebiam concursos de vários chefes prestigiosos da campanha, entre os quais sobressaía Juca Tavares (CARNEIRO, 1982).

Parecia, contudo, possível evitar-se a propagação da guerra, quando o episódio Wandenkolck, em junho, reacendeu os ânimos. Esse almirante, ministro da Marinha no primeiro governo da República, declarou-se contra os “Castilhistas” e lançou contra a barra do Rio Grande do Sul uma esquadra de navios mercantes armados em guerra, que foram, afinal, apresados pelo cruzador “República”.

Alguns autores, dentre eles Martins (1995), definem a Revolução Federalista como um movimento sedicioso que envolveu as principais facções políticas do Rio Grande do Sul, tendo início em 1893 e capitulação em 1895, porém a histórica Revolução Federalista se constituiu numa verdadeira guerra civil que quase alcançou a derrubada do governo centralizador e opressor central e atingiu vulto sobre a nova federação.

Desde o início da revolução, ambos os grupos beligerantes receberam apelidos populares, pelos quais passaram a ser conhecido. Os florianistas, que eram os legalistas, ficaram conhecidos como “*pica-paus*”, devido ao tipo do armamento que possuíam. Os federalistas receberam a alcunha de “*maragatos*”, que é um termo pejorativo de origem castelhana e que significa “pessoa desqualificada”.

Os chefes dos “maragatos” nunca tiveram unidade de ação e nem, ao menos, os mesmos objetivos políticos. Suas tendências eram as mais variadas possíveis. Esta falta de objetivos comuns dos mais prestigiosos chefes federalistas fez com que nunca houvesse um comando realmente unificado e, em consequência, grande foi a dispersão de sua força, que viria ajudar no fim do movimento (BELLO, 1972).

Entretanto, nem todas as forças do exército, sediadas no Rio Grande do Sul aderiram à revolução. O senador Pinheiro Machado se pôs à frente das forças que permaneceram fiéis ao governo do Rio de Janeiro. Organizou, no interior rio-grandense, a famosa Divisão do Norte, que ajudou a fustigar continuamente, e pela retaguarda, os federalistas (BEIGUELMAN, 1967).

Em setembro de 1893, a esquadra que era chefiada pelo Almirante Custódio de Mello, sublevou-se na baía de Guanabara, recebendo pouco após o apoio do prestigioso Almirante Saldanha da Gama. Com a sublevação instalada na Marinha, a revolução adquiria, repentinamente, âmbito nacional. A situação de Floriano tornou-se crítica, pois não poderia mais abastecer suas tropas no Sul, e teria de manter, na capital da República, poderosa força militar, para impedir um desembarque do Rio de Janeiro. Custódio de Mello, que saíra da baía da Guanabara com alguns navios de guerra, tomou o litoral de Santa Catarina, inclusive Desterro (Florianópolis) e ali organizou um governo a fim de forçar a neutralidade das nações estrangeiras, procurando, dessa forma, impedir o fornecimento de armas ao governo legal do marechal Floriano (CABRAL, 1970).

Após uma ocupação relativamente fácil de Santa Catarina, os revolucionários conceberam um plano audacioso, qual seja, o de invadir e ocupar o Paraná. Consistia em atacar o Estado do Paraná por três frentes: Paranaguá, Tijucas e Lapa, concentrando-se após em Curitiba, antes de tentarem a conquista de São Paulo (WACHOWICZ, 1967).

Enquanto o interior paranaense era ameaçado pelas tropas dos maragatos, no litoral a esquadra de Custódio de Mello realizava o bloqueio dos portos.

Paranaguá, ponto final da estrada de ferro, que ia do litoral ao planalto, e principal porto exportador de Estado, era o lugar *visitado* (CARNEIRO, 1974).

É preciso salientar que era grande o número de simpatizantes com que os federalistas contavam, não só em Paranaguá, mas em todo o Estado, inclusive entre políticos prestigiosos. Em Paranaguá, os federalistas paranaenses organizaram um movimento de sublevação para facilitar a tomada da cidade, porém este falhou e as prisões encheram-se de presos políticos e soldados sublevados (EHLKE, 1973).

A invasão da baía de Paranaguá deu-se em janeiro de 1894, com navios de guerra poderosamente armados. Nessas circunstâncias, a resistência foi fraca e o desembarque procedeu-se sem grandes combates (WACHOWICZ, 1967).

Os navios da esquadra do Almirante Custódio de Mello, que forçaram a barra de Paranaguá na manhã de 15 de janeiro, foram: o cruzador *República* e os navios mercantes, armados em guerra, *Esperança*, *Palas*, *Urano* e *Íris*.

Em face do poderio de fogo demonstrado pelos navios que forçavam a barra de Paranaguá, a velha e histórica fortaleza da barra rendeu-se, desguarnecendo então a defesa da cidade. A defesa de Paranaguá contava apenas com seis canhões de campanha e 400 homens sem adestramento militar. Nessas circunstâncias, a resistência foi fraca e o desembarque procedeu-se sem grandes combates. Estava ocupado o litoral paranaense pelos revolucionários, após a queda de seu principal centro (MARTINS, 1995).

A invasão do Paraná pelos Federalistas obedeceu a um plano concertado no Porto de São Francisco entre chefes militares. Foi aceito o plano traçado pelo engenheiro reformado Coronel Jaques Ourique, aliás, conhecedor de todo o Sul do Estado desde quando o percorreu a serviço das explorações da comissão de limites entre o Paraná e Santa Catarina. Da execução desse plano resultaram os ataques simultâneos a Paranaguá, Tijucas do Sul e Lapa (KOSHIBA & PEREIRA, 1993).

O primeiro choque contra a praça de Tijucas do Sul se deu a 11 de janeiro de 1894. Em Tijucas do Sul as forças legais puderam infligir graves perdas aos atacantes, embora com número inferior de combatentes.

Nos primeiros reencontros os atacantes sofreram muitas baixas e o próprio Gumercindo Saraiva estranhou encontrar tão forte resistência, pois lhe haviam dito que entraria no Paraná em passo de parada (MARTINS, 1995).

Gumercindo Saraiva comandava as forças maragatas provindas de Santa Catarina, que atacaram Tijucas do Sul. Os dias 15, 16 e 17 de janeiro de 1894 foram de contínuos combates. Mas como era impossível uma retirada, por se acharem os legalistas cercados e sem cavalaria, a munição escasseando, e a não sendo fácil a obtenção de alimento e água, renderam-se em face da impossibilidade de continuar a resistência, mesmo porque Paranaguá já havia sido ocupada e o governo paranaense, chefiado pelo governador Vicente Machado, havia já abandonado Curitiba e se instalado provisoriamente em Castro (WACHOWICZ, 1967).

A essa altura da Revolução Federalista, os maragatos já haviam instalado um Governo Provisório para a República do Brasil. Nossa Senhora do Desterro passou a ser a Capital Revolucionária do Brasil, enquanto as forças avançavam e combatiam no planalto de Santa Catarina e do Paraná e rumavam no sentido de São Paulo para, de lá, avançarem sobre o Rio de Janeiro e derrubar o governo tirano da República, sob o manto do Marechal de Ferro – Floriano Peixoto.

Mas, no dia 13 de janeiro de 1894, começava a ação na cidade da Lapa. Durante dias os federalistas apertaram o cerco da cidade e o Coronel Engenheiro Antônio Ernesto Gomes Carneiro iniciava a resistência. Mesmo sabendo que os revoltosos tinham tomado Paranaguá e Tijucas do Sul, e que Vicente Machado e o General Pego Júnior evadiram-se para São Paulo, o General Carneiro não aceitou conversar com nenhum emissário sobre uma possível rendição. Os lugares visados para alvos pelos sitiados foram a praça, o cemitério e a casa que servia como hospital. Na cidade já faltava comida, e a sede e o mau cheiro dos cadáveres eram insuportáveis. No dia 21, a Lapa viveu um dos mais sérios

combates. Carneiro ordenou recuo e os federalistas tomaram sucessivamente a Estação da Estrada de Ferro, o cemitério e o Engenho Lacerda, passando a resistência a ser feita das trincheiras (CARNEIRO, 1982).

Os dias seguintes foram de bombardeios. Até início de fevereiro aconteceram combates contínuos, mas sem nada de notável. Nesse momento as tropas começaram a avançar chegando ao perímetro urbano. A cidade foi tomada pelos federalistas que descarregavam seus fuzis quase à queima-roupa. Nessas batalhas, Gomes Carneiro foi atingido. Com a morte de Carneiro constatada, e por saber da situação que se encontravam os sitiados, o federalista Laurentino Pinto Filho propôs a capitulação sem ofender os brios dos rendidos. Em reunião, visto a impossibilidade de resistência e a precária situação da tropa e da população da cidade, a capitulação foi aceita.

A Ata da capitulação da Lapa, diz:

(...) os oficiais abaixo assinados, pertencentes as referidas brigadas, por eles foi convenionada a capitulação da Praça da Lapa, sob as seguintes condições: Os três generais, como representantes do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, aceitam a capitulação, concedendo aos comandantes e mais oficiais de guarnição, todas as honras de guerra, atendendo à forma heróica por que defenderam a praça, rendendo-se apenas por circunstâncias especiais (...). Aos oficiais é concedida plena liberdade e meios de transporte dentro do Estado, para seus bagageiros tomarem o destino que lhes convenha, sob a condição de não mais tomarem armas contra a revolução (...). É do mesmo modo garantida a liberdade, vida e propriedade de todos os civis, que se acharem em armas e que não queiram aderir à nossa causa, devendo fazer também entrega de armas e munições. E por se acharem todos conforme, lavrou-se a presente ata, que assinaram: Gumercindo Saraiva, Antônio C. da Silva Piragibe (...) Coronel Julião A. Serra Martins, Coronel Joaquim Lacerda, etc.

Os eventos que ocorreram na Lapa estão estritamente ligados à consolidação da República, pois fez com que o governo ganhasse tempo e pudesse se instalar nos limites entre São Paulo e Paraná e assim impedir o avanço federalista até o Rio de Janeiro. (MILCZEWSKI, 1994).

A consolidação republicana que a cidade da Lapa legou ao Brasil se caracteriza numa república centralizadora e opressora desde então; em vencido a

Revolução, os maragatos perderam a chance de criar uma república federativa compatível com a enormidade territorial do País, com autonomia de fato para as unidades federadas.

Enquanto os maragatos conquistavam o Paraná e encontravam dificuldade para romper o cerco da Lapa e avançar até o Rio de Janeiro, o Marechal Floriano organizava tropas em São Paulo, para contra-atacá-los. Ao mesmo tempo, conseguira adquirir e aparelhar, nos Estados Unidos, uma frota de guerra, a qual, sob o comando do Almirante Jerônimo Gonçalves, a 13 de março de 1894, mudou a maré da guerra, vencendo as forças de Saldanha da Gama no mar e afastando dessa maneira o perigo de desembarque dos revolucionários no Rio de Janeiro ou Niterói. Essa vitória naval, além do pânico que estabeleceu nas hostes dos maragatos, facultou a Floriano o envio para o Sul de numerosa tropa e abundante material de guerra, até então retido no Rio, necessário que fora para a defesa da capital da República (LEMOS, 1977).

O governador federalista provisório, Menezes Dória, percebendo a iminência de um violento contra-ataque florianista, deixou o cargo, juntamente com outros chefes federalistas, que se aperceberam do perigo. Foi nesse momento, quando a revolução mais precisava de um comando que realmente unificasse seus chefes, que se fez sentir essa falha. Suas tropas, divididas e sem uma coordenação central, estraçalharam a revolução numa debandada para os pampas, onde pretendiam oferecer séria resistência (MILCZEWSKI, 1994).

Curitiba, Lapa e Paranaguá foram evacuadas pelos maragatos temerosos da aproximação das tropas legalistas provenientes de São Paulo, que nenhuma resistência séria encontraram no Paraná.

As forças revolucionárias foram continuamente batidas em Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A morte de Gumerindo Saraiva trouxe completo desânimo às tropas federalistas. Aparício Saraiva, que ainda lutava no Rio Grande do Sul, acossado por todos os lados, fugiu também para a Argentina (WACHOWICZ, 1967). O bombardeio a Porto Alegre e a Capital Revolucionária de Nossa Senhora do Desterro colocaram, praticamente, fim à Revolução Federalista.

Não foram as milhares de pessoas que perderam a vida, nem os avultados prejuízos materiais causados à Nação, que caracterizaram a Revolução Federalista, e sim a sua crueldade e barbárie.

Depois da retirada de Gumercindo Saraiva, de Curitiba, as tropas comandadas pelo General Ewerton Quadros ocuparam a capital. Iniciou-se então a vingança dos legalistas. Os políticos presos eram levados ao cemitério, obrigados a cavar suas próprias covas, e cruelmente fuzilados.

A cadeia pública era insuficiente para conter a grande quantidade de prisioneiros. Utilizou-se então o teatro como prisão improvisada. Não só no Paraná, mas em outros estados, foram numerosos e incontáveis os crimes cometidos por vingança, com muitos fuzilamentos sumários e sem julgamento (WACHOWICZ, 1967).

O Paraná desempenhou um papel decisivo e de relevo nessa revolução sangrenta. Proporcionou ao governo central do Marechal Floriano, na época o símbolo da República e da legalidade, o tempo suficiente para a aquisição, no estrangeiro, de uma esquadra, bem como para a organização, em São Paulo, das forças necessárias para deter e repelir o avanço federalista. A prolongada resistência da Lapa foi decisiva na concretização desses planos e impediu o ataque ao Estado de São Paulo, o qual, dessa forma, teve o sossego e o tempo necessário para mobilizar-se (WACHOWICZ, 1967).

A Revolução Federalista foi, sem dúvida, uma das mais violentas páginas da história nacional e ainda marcada por uma historiografia fortemente oficial, a exemplo de leituras como as de WACHOWICZ (1967), quando este deixa clara a vitória da legalidade republicana, porém não menciona o tipo de república que o Brasil passou a conviver desde então – a mesma que usará a força, também legalista, sobre os camponeses do Contestado.

A vitória da república centralizadora e opressora florianista romperá a autonomia e os fluxos livres existentes no sertão Contestado ao longo do regime Imperial.

O estado vencedor republicano procederá à nova organização do território, que será marcado pelo controle do poder político e conviverá com novas idéias, essas vindas de fora, acrescidas dos recursos capitalistas que se imporão como modernidade. Tal modernidade não será compreendida pelos camponeses da região, que se levantarão contra tal estado de coisas novas.

Com o início da República, em 1889, e a entrada na região da Brazil Railway, responsável pela construção da estrada de ferro SP-RG, estrada esta que corta a região do Contestado, em meados do séc. XX, a disputa pela posse das terras acirrou-se, já que a companhia americana havia recebido estas como pagamento pelos serviços prestados ao novo governo. Dessa forma, os camponeses que não possuíam títulos de propriedade acabaram sendo considerados invasores e expulsos das terras, o que fez com que se revoltassem contra a Cia. Lumber (a madeireira instalada pelo mesmo grupo da estrada de ferro) e a República, pegando em armas em busca de um direito que sabiam lhes pertencer – a terra em que viviam.

No que concerne à questão da terra na Primeira República, ANDRADE (1993, p. 148) afirma que:

Durante a Primeira República (1889-1930), os governos permaneceram indiferentes às pressões populares a favor de uma reforma agrária. Enquanto que nos Estados, as oligarquias mantinham um férreo controle contra qualquer tentativa de reforma, as massas populares espoliadas não se organizavam para obter o acesso à terra, vivendo à mercê dos grandes proprietários e dos grandes posseiros. Daí os constantes conflitos entre trabalhadores e proprietários, que se materializavam, ora em confrontos pessoais, com destruição de bens ou com assassinatos, ora em movimentos populares, em geral acobertados por posições messiânicas, dentre os quais os mais importantes foram a Guerra de Canudos (1896/97) na Bahia e do Contestado (1912/16) no Paraná e Santa Catarina.

E ao longo das quatro primeiras décadas do regime republicano, tais questões não foram debatidas, muito menos solucionadas até os dias atuais.

A Guerra do Contestado ocorreu oficialmente entre 1912 e 1916, e a mesma é reflexo do domínio do território pelos coronéis e “donos” da terra/poder. Nesse sentido a região do Contestado percorreu todo o período monárquico, representado por uma maior autonomia de relações, principalmente nos fluxos de produção e se chocam com o poder controlador com o advento da república, tanto que esta será considerada pelos camponeses do Contestado como a “lei do diabo”.

Para muitos autores que escrevem sobre a questão, ela teria sido, também, uma choque de modernidade, onde a monarquia seria o arcaico que se chocou com a modernidade da república. Mas este seria apenas um resumo simplista do processo e complexidade envolvendo o Contestado.

Afinal, um dos fatores mais fortes para a guerra civil camponesa se encontra na entrada do capitalismo no sertão, com a apropriação da terra e a mercantilização da madeira por grupos estrangeiros – o território do Contestado passou a incorporar a organização capitalista do campo e da cidade com a chegada da república.

Mais do que apenas representar a consolidação de uma república centralizadora e opressora no Brasil, a Revolução Federalista ocorrida poucos anos antes da Guerra do Contestado, marcará o desejo de liberdade nos camponeses da região em questão. Muitos sobreviventes e fugitivos da Revolução passaram a viver no sertão, assim como outros da República Piratini – riograndense, República Juliana – catarinense, ocuparam e ajudaram a formar a população planatina do Contestado. Além de crescer em população, gerou na região um espírito ou ideal de luta.

Não se abre mão de pensar que o Contestado estará no centro das realizações que levam a formação republicana brasileira, iniciada no final do século XIX e concluída no XX.



“CONSELHO DE GUERRA - MONGE JOSÉ MARIA”
Óleo sobre tela, 140 x 160cm, 1982

Certa ocasião, eu disse, talvez acertadamente: a cultura primordial se tornará uma pilha de escombros e, finalmente, uma pilha de cinzas, mas o espírito vai pairar sobre as cinzas.

(Ludwig Wittgenstein, Cultura e Valor)

PARTE III – REDES CONTESTADAS

CAPÍTULO I – AS REDES TEMPORAIS NO CONTESTADO

O conceito de rede transformou-se, nas últimas décadas, em uma alternativa prática de organização, possibilitando processos de respostas às demandas de flexibilidade, conectividade e descentralização das esferas contemporâneas de atuação e articulação social, porém tal conhecimento não é novo, o termo aparece como conceito importante no pensamento de Claude Henri de Saint-Simon,¹⁰⁸ socialista utópico que pensou uma sociedade planejada e organizada pelo Estado racional (SILVA JÚNIOR, 2004).

A palavra rede é antiga e vêm do latim *retis*, significando entrelaçamento de fios com aberturas regulares que formam uma espécie de tecido. A partir da noção de entrelaçamento, malha e estrutura reticulada, a palavra rede foi ganhando significados ao longo dos tempos, passando a ser empregada em diferentes situações. A rede considerada como fato histórico existe há bastante tempo.¹⁰⁹

Mas a conceituação de rede considerada como sistema de laços realimentados provém da Biologia. Quando os ecologistas da primeira década do século XX estudavam as teias alimentares e os ciclos da vida, propuseram que a rede é o único padrão de organização comum a todos os sistemas vivos. Nesse sentido, Capra (1996) menciona que "sempre que olhamos para a vida, olhamos para redes".

¹⁰⁸ Para Saint-Simon, "(...) A fisiologia é uma das partes da ciência do homem e será tratada pelo método adaptado das outras ciências físicas (...) Se vê que se trata de organizar a ciência do homem de uma maneira positiva (...) É evidente que, depois da confecção do novo sistema científico, haverá uma reorganização dos sistemas de religião, da política em geral, da moral, do ensino público (...)". (SAINT-SIMON apud GURVITCH, 1958, p. 36).

¹⁰⁹ No que tange à formação do conceito moderno de rede, há que se passar pelo conceito filosófico de Saint-Simon, "quando este parte da idéia de que o corpo humano se solidifica e morre quando a circulação é suspensa. Graças a essa analogia de organismo-rede, dispõe-se de uma ferramenta de análise para conceber uma ciência política e formular um projeto de melhoria geral no território da França, que consistiria em traçar sobre o seu corpo humano para assegurar a circulação de todos os fluxos, enriquecendo o país e levando à melhoria das condições de vida, incluindo as classes mais pobres da população." DIAS, L. C. Os sentidos da rede: notas para uma discussão. In: DIAS, L. C. e SILVEIRA, R. L. L. **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005, p. 16.

No que concerne às redes e aos territórios, como possibilidade metodológica de análise de uma dada realidade, buscou-se em Milton Santos¹¹⁰ a interconexão dos seres humanos, com suas firmas, instituições, meio ambiente natural e infra-estruturas como elementos do espaço. Dessa forma, o autor afirma que:

As firmas têm como função essencial a produção de bens, serviços e idéias. As instituições por seu turno produzem normas, ordens e legitimações. O meio ecológico é o conjunto de complexos territoriais que constituem a base física do trabalho humano. As infra-estruturas são o trabalho humano materializado e geografizado na forma de casas, plantações, caminhos, etc. (SANTOS, 1985, p. 6).

Sob tal perspectiva, “uma nova estrada, a chegada de novos capitais ou a imposição de novas regras, levam a mudanças espaciais” (SANTOS, 1985, p. 16).

No que tange ao espaço sobre a dinâmica das políticas públicas, pode-se dizer que ele é a força da produção, apenas um produto instrumental do estado, pois fornece a estrutura espacial para o exercício do seu poder, como se verifica em GOTTDIENER (1997), quando ainda possibilita pensar no desenvolvimento socioespacial enquanto produto da ação dos setores privados como do próprio estado.¹¹¹ É sob tal concepção de ligações possíveis que na geografia o uso do termo redes geográficas foi utilizado historicamente, mas especialmente para a designação de redes urbanas, muito influenciadas pela Teoria dos Lugares Centrais de Walter Christaller, elaborada em 1933. Na atualidade já se discutem diversos tipos de redes numa perspectiva não positivista.¹¹²

No que se refere ao entendimento da rede de hierarquias, sobretudo numa rede de lugares de distribuição viária, não abrindo mão da existência de crescentes e diversificados conjuntos de usos para o conceito, o sentido

¹¹⁰ SANTOS, M. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

¹¹¹ GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. 2ª edição. São Paulo: EDUSP, 1997.

¹¹² O positivismo teve na Geografia um predomínio absoluto até a década de 1970, quando houve uma forte penetração do marxismo.

empregado para pensar as variantes de entendimento da região do Contestado e, principalmente, a linha da divisa¹¹³, sob uma perspectiva geográfica, para melhor compreender a dinâmica das relações dos conjuntos de atividades que formam o território em questão, a rede pode ser apreendida como uma forma de organização socioespacial pela sua expressão, tendo em vista a condição de racionalidade técnica, econômica informacional e normativa, sem abrir mão da conectividade sociopolítica e cultural construída ao longo da história regional.¹¹⁴

A abordagem analítica da complexidade envolvendo rede, território e organização se faz importante na medida em que possibilita o entendimento da organização espacial, quando da distribuição de bens, principalmente no período entre os anos marcados pelo conflito armado do Contestado e na atualidade das relações socioeconômica e política sobre a linha da divisa interestadual. Porém não se desconsidera que tais caminhos que formam a rede de sistemas viários no Contestado possuem traçado anterior ao tropeirismo inclusive, pois anteriormente havia os lendários Peabiru e outros que não vêm ao caso o aprofundamento neste momento.

A relação social no conjunto funcional articulado da burguesia curitibana e florianopolitana, além da encontrada na região em questão e dos ervateiros da zona contestada, deve ser tratada por meio de abordagem cidade-região, para esclarecer o significado da rede que se busca comprovar, o processo de formação de rede e suas hierarquias existentes.¹¹⁵

Acredita-se que a rede envolvente do Contestado é marcada por um sistema comercial de privilégios que ultrapassam a compra da erva-mate coletada

¹¹³ Constitui-se como os limites entre os Estado do Paraná e Santa Catarina, ficou conhecida no início do século XX como Linha Wenceslau Braz e também será usada aqui como Linha da Divisa. Não se caracteriza como elemento forte de análise, mas como marco gerador e separador dos Estados que regerão as políticas estaduais a partir do fim da Guerra e acordo de limites.

¹¹⁴ A concepção de rede e sua conexão na socioespacialidade na discussão estabelecida se baseia nos trabalhos de DIAS, L. C. O conceito de rede: emergência e organização. In: LOBATO CORRÊA, R.; CASTRO, I. E. de; e GOMES, P. C. C. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 141-162; LOBATO CORRÊA, R. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997 e SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996. Mediante tal exposição à possibilidade conceitual de rede, no sentido trabalhado aqui, se caracteriza numa noção de complexos socioespaciais.

¹¹⁵ Inicialmente aponta-se LOBATO CORRÊA, R. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

no interior da região contestada, mas a base de um mundo vivido de relações ¹¹⁶, que se mantém até o século XXI, onde o Contestado se mantém unido a uma rede de múltiplos e complexos interesses entre os dois estados em questão.

Tal rede poderia ser sistematicamente marcada pela criatividade social de relações, tanto no período da guerra como nos dias atuais. As estratégias deste processo histórico podem ser analisadas por intermédio de leituras, tais como, (VILLASANTE, 2002) ¹¹⁷ e a não percepção da mesma, ou seja, o obliterar das marcas sobre o mundo vivido no passado e no presente, por (TRIVINHO, 1998) ¹¹⁸, cujo conjunto de trabalhos permite aprofundar as redes e o mundo socialmente vivido – aqui mais a rede social e cultural das relações em sociedade do que a dos fluxos de mercadorias por caminhos diversos.

Não existe a possibilidade de uma análise puramente marcada por uma abordagem clássica de rede de interconexões física, política e de infra-estrutura, pois no Contestado a rede se dá acima de tudo pela dinâmica social da construção histórica daquele espaço enquanto territorialidade. Aqui, o viés da territorialidade se dá no interior da fronteira da complexidade étnica num critério selecionador, quando atingiu os direitos daqueles que já haviam conquistado por ocupação e usufruto a terra.

Essa questão não se faz simples, pelo contrário, tem demandado enorme esforço de cientistas sociais e antropólogos para identificá-la e compreendê-la nas suas singularidades históricas. No conjunto de estudos de grupos sociais urbanos, envolvendo minorias e poder, Rolnik (1989) apresenta a perspectiva da história urbana, como o que se tem hoje na região do Contestado e seus remanescentes caboclos, a existência de territórios nas periferias das cidades e as diversas redes de sociabilidade entre esses grupos e as violências que ressitua os problemas

¹¹⁶ Sobre tais aspectos de abordagem, ROCHEFORT, M. **Redes e Sistemas**: ensaiando sobre o Urbano e a Região. São Paulo: Hucitec, 1998, permite maior entendimento para as análises e suas complexidades.

¹¹⁷ VILLASANTE, T. R. **Redes e Alternativas**: Estratégias e Estilos Criativos na Complexidade Social. Petrópolis: Vozes, 2002.

¹¹⁸ TRIVINHO, E. **Redes**: Obliterações no Fim do Século. São Paulo: AnnaBlume/Fapesp, 1998. Importante mencionar, ainda, SCHERER-WARREN, I. **Redes de Movimentos Sociais**. São Paulo: Loyola, 1993.

enfrentados, onde, sem dúvidas, fortalecem vínculos e instituem práticas que instauram uma certa segurança necessária.¹¹⁹

Sobre a complexidade exposta e considerando o fato de se estar analisando as redes viárias do Contestado, não se pode perder a perspectiva da amplitude da rede em si, pois a urbana é fruto do caminhar científico na construção dos conceitos dela para um foco da mesma, no caso em estudo a viária que intimamente se liga com a viária e outras que não podem ser excluídas. Nesse sentido LOBATO CORRÊA (2004, p. 66) esclarece que:

Reflexo, meio e condição social, a rede urbana é parte integrante da sociedade e de sua dinâmica, incorporando e agindo sobre as suas contradições, conflitos e negociações. Nesse sentido é que se espera que as diferenças econômicas, políticas, sociais, demográficas e culturais vão se traduzir em diferenças estruturais entre redes urbanas. Há uma variedade de redes e uma conexão com diversos tipos de sociedades pode ser estabelecida por via do conceito de formação espacial, conforme de modo técnico (...)

Em conformidade com a perspectiva dada por (LOBATO CORRÊA, 2004), antes de se analisarem as três redes históricas da região do Contestado (tropeira, ferroviária e rodoviária), faz-se necessário ainda caracterizar a funcionalidade da rede no conjunto da sua estrutura, já considerando as análises procedidas na Parte I deste trabalho.

As relações espaciais no processo de diferenciação funcional, em um contexto socioespacial indiferenciado, são a chave para verificação da rede. Sem as inter-relações entre os lugares, a rede urbana e os próprios centros não existiriam, sobretudo para focalizar a hinterlândia de uma única cidade (LOBATO CORRÊA, 2004, p. 68-69).

Seguindo tal lógica de análise, a região do Contestado se estabeleceria como centro de suas próprias redes, quando verificada a hierarquia e a

¹¹⁹ ROLNIK, R. Territórios negros nas cidades brasileiras (etnicidade e cidade em São Paulo e Rio de Janeiro. In.: **Estudos Afro-Asiáticos**. Rio de Janeiro: Publicação do CEEA/Faculdade Cândido Mendes, n. 17, 1989.

especialização produtiva, como no caso de Caçador e sua indústria madeireira, seguida de produção de tomates para abastecimento do Centro-Sul; Três Barras, sede de importante indústria de beneficiamento de madeira produzida por meio do *plantation* de pinus que atinge a escala regional; Canoinhas, caracterizada no processo madeireiro e na erva-mate, entre outros, são exemplos. Estas se caracterizam por funções especializadas na produção, revelando uma rede urbana que não segue basicamente os modelos christallerianos, que dão privilégios as hierarquias urbanas.¹²⁰ Aqui se remonta a discussão teórica inicialmente feita sobre as escalas das redes, quando se verificou que o Contestado tanto – e sempre – esteve na escala global como territorial/nacional, como na local – a sua rede.

Sobre tal argumentação, LOBATO CORRÊA (2004, p. 75-76) esclarece que pequenas cidades se tornaram lugares centrais de pequenas hinterlândias, diferentes em termos demográficos, produtivos e de renda. Foram as transformações no campo que alteraram o padrão desses pequenos lugares centrais ao longo dos caminhos dos quais evoluíram. O autor menciona que o “estudo das pequenas cidades é, em realidade, de fundamental importância para a compreensão do urbano em seu escalão inferior. Nesses estudos, outros tipos de pequenos centros aparecerão”.¹²¹ Não é objetivo aprofundar tais discussões sobre o modelo de Christaller, porém sua proposta se encontra incorporada em muitos autores e trabalhos da Geografia, fato que exigiu a elucidação.

As argumentações sobre redes anteriormente apresentadas contrapõem em parte considerável o debate contemporâneo sobre elas, pois para a região do

¹²⁰ Segundo a proposição geral de Christaller, a diferenciação entre as localidades centrais traduz-se, em uma região homogênea e desenvolvida economicamente, em uma nítida hierarquia definida simultaneamente pelo conjunto de bens e serviços oferecidos pelos estabelecimentos do setor terciário e pela atuação espacial dos mesmos. Essa hierarquia caracteriza-se pela existência de níveis estratificados de localidades centrais, nos quais os centros de um mesmo nível hierárquico oferecem um conjunto semelhante de bens e serviços e atuam sobre áreas semelhantes no que diz respeito à dimensão territorial e ao volume de população. Os mecanismos fundamentais que atuam gerando essa hierarquia de centros é, de um lado, o alcance espacial máximo e, de outro, o alcance espacial mínimo (...) (LOBATO CORRÊA, 1997, p. 41).

¹²¹ LOBATO CORRÊA, R. Redes urbanas: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. In: **Cidades**. Grupo de Estudos Urbanos – GEU. Presidente Prudente: Ed. da UNESP, v. 1, n. 1, 2004, p. 65-78.

Contestado se busca caracterizar a existência do poder dos Estados envolvidos no enfraquecimento das relações regionais postas na linha da divisa, fato que se discutirá mais adiante, neste trabalho, mas na concepção de CASTELLS (1999, p. 497), “redes constituem a nova morfologia social de nossas sociedades, e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de existência, poder, cultura”,¹²² visão que não pode ser aceita integralmente na análise envolvendo o objeto dessa pesquisa, pois o poder é o elemento marcante na Linha Wenceslau Bráz, e a concepção disseminada nos estudos de rede de Castells, no Brasil, esvazia o debate político das diferenciações regionais.

A região do Contestado é marcada principalmente por uma dinâmica histórica de formação e ao mesmo tempo possui claramente uma linha que a divide, a mencionada.

Um dos argumentos possíveis para questionar-se a uniformização da leitura da rede pura e simplesmente se dá na lógica do próprio território. Nesse caso, ANDRADE (1995, p. 19) esclarece que:

O conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou lugar, estando muito ligado à idéia de domínio ou de gestão de determinada área. Assim, deve-se ligar sempre a idéia de território à idéia de poder, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem os seus tentáculos por grandes áreas territoriais, ignorando as fronteiras políticas.

Mantendo o olhar sobre a perspectiva do território por meio de (ANDRADE, 1995), a formação de um território se dá com as pessoas que nele vivem, uma consciência de participação e pertencimento, promovendo o sentido da territorialidade.

O próprio ritmo de penetração, ocupação e territorialização (num contexto geral) é marcado por inovações e avanços na área da engenharia e comunicações

¹²² CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

de forma geral. O século XIX foi o período caracterizado pela consolidação e sistematização de inovações que influenciaram a organização do espaço por meio de investimento de infra-estrutura, iniciado basicamente pelas linhas férreas diminuidoras do tempo e do próprio espaço, na medida em que fez aumentar a velocidade da circulação de bens, mercadorias, informações e pessoas.

Na própria lógica da análise do território, faz-se necessária discussão de região, na medida em que a rede em si parte de uma dinâmica regional. Nesse sentido, Rochefort (1998) busca estabelecer na relação do homem no espaço as formas de organização com critérios de delimitação, numa noção de homogeneidade para a definição de região. Assim Rochefort (1998, p. 61-62) menciona que:

(...) em certas partes do espaço de um país são ainda as condições do meio físico que marcam mais nitidamente o conjunto da paisagem e, por conseqüência, delimitam a região (...) é quase sempre uma combinação dos fatores topográficos, climáticos e biogeográficos que permitiria definir um conjunto homogêneo do ponto de vista das condições naturais. Às vezes ao contrário, é toda a história da influência progressiva do homem sobre o espaço (modo de recorte do espaço agrícola em função das formas de apropriação, modo de desenvolvimento do habitat rural ou urbano) que constitui o fator principal de unidade da paisagem numa certa porção do espaço: trata-se então de região histórica (...).

Geralmente essas marcas são proporcionadas pelas condições espaciais e temporais, fato que contraria muitos autores que negam o espaço devido ao encurtamento das distâncias e conseqüente perda de valor estratégico da localização geográfica. No que tange à organização, a intensificação da circulação que interage com as novas formas organizacionais de produção imprime simultaneamente desordem e ordem sob uma perspectiva geográfica de análise.

Retomando a rede em si, há que se mencionar que Christofolletti (1972) promoveu crítica às abordagens espaciais de distribuição dos fenômenos e das redes; sob tal perspectiva, Santos (1978, p. 50) também questiona tais teorias sobre localização e hierarquia de eventos, tais como as teorias de Christaller, além

de Von Thünen, Losch e Weber (que não serão aqui discutidas), pois segundo ele, não se encontra contribuição realmente significativa para a teoria geográfica das organizações espaciais, porém com o estudo dos padrões espaciais aceitava-se implicitamente o espaço como a dimensão característica da análise geográfica e a superfície terrestre como o seu objeto de estudo.

Um dos fatores que contribuem para a situação mencionada por Milton Santos se dá na facilidade de definição que faz com que o termo rede tenha amplo uso. Dessa forma, não existem muitas definições diferentes do vocábulo, em função de sua expressão no território estar bem definida, como, por exemplo, uma rede ferroviária ou rodoviária.

Santos (2000), pensando numa perspectiva geográfica, comenta que o termo emerge como aceleração contemporânea, determinante na forma de olhar uma dada realidade que vai da análise tradicional da região à análise da rede.

Já para Moreira (1997, p. 1) a região é um olhar sobre o espaço lento, enquanto a rede vem a ser o olhar sobre o espaço móvel e integrado, e conclui dizendo que uma vez que a forma como a geografia arruma a organização da vida social dos homens, hoje, é a rede.

Considerando a rede sobre o território, uma estrutura de interconexões e interações, conforme visualizado entre as correntes mencionadas, passa-se a abordagem analítica das três redes envolvidas historicamente na região do Contestado, como espaço periférico, porém não desprovido historicamente de intervenções públicas, na temporalidade delas: antes, durante e depois da Guerra do Contestado.

CAPÍTULO II – A REDE DO TROPEIRISMO

Os caminhos das tropas se constituem como o nascer de uma dinâmica de redes complexas e volumosas, pois unem e interligam interiores e capitais dos atuais estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo, e deste último para outras regiões brasileiras, que não cabe aprofundamento neste momento. O enfoque maior será dado sobre a região do Contestado.

Antes da abordagem e análise da rede tropeira em si, se faz necessária uma discussão do que foram e representaram os caminhos das tropas.

O Tropeirismo foi um dos “ciclos” econômicos mais importantes de todos os tempos na vida brasileira; caracterizou-se por ser um empreendimento expansionista apropriador de terras com “*animus domini*” e, por isso, reconhecido como fator decisivo e responsável na consolidação da fronteira sul sobre terras legitimamente espanholas.¹²³

O vaivém das tropas determinou também a mais importante ligação territorial brasileira, pois o Caminho das tropas criou um imenso corredor cultural, influenciando nos usos, costumes, tradições e cultura da época; e por meio de fatores incorporados principalmente pela miscigenação com vários povos, originou-se uma nova língua de entendimento, novos hábitos de alimentação, de vestir, de musicalidade, de religiosidade, práticas de medicina, organização social com conquistas que mudaram o Brasil.¹²⁴

Nos séculos XVII e XIX, os tropeiros eram partes da vida da zona rural e cidades pequenas dentro do Sul do Brasil. Vestidos como gaúchos, com chapéus, ponchos e botas, os tropeiros dirigiram rebanhos de gado e levaram bens do Rio

¹²³ EHLKE, Cyro. **A Conquista do Planalto Catarinense** - Ed. Laudes/Udesc - Rio de Janeiro, 1973.

¹²⁴ LEMOS, Zélia de Andrade. **Curitibanos na História do Contestado**. 1. ed. Imprensa Oficial do Estado, Florianópolis, 1977.

Grande do Sul até São Paulo. De São Paulo, os animais e mercadorias seguiam para o Rio de Janeiro e Minas Gerais.¹²⁵

O tropeirismo está associado com a procriação e venda de gado, mas realmente começou com a descoberta de ouro em Minas Gerais, ao término do século XVII, com o crescimento de ouro da região de Ouro Preto. Com o aumento súbito em população veio a necessidade de mais comida, como também mais animais para transporte. Os habitantes de Minas Gerais tiveram de comprar tudo de outros locais, como o gado da Argentina e do Brasil sulista. Também havia uma provisão grande de mulas que foram consideradas excelentes para levarem bens por estradas antigas e perigosas.¹²⁶

II.1. O Tropeirismo no Paraná e em Santa Catarina

O Tropeirismo foi fundamental para a economia do Paraná e de Santa Catarina, importante não só nos aspectos econômico, mas determinante também em aspectos sociais e culturais, mesmo que tenha sido apenas terra de passagem, pois a lógica econômica, de fato era de Rio Grande do Sul a São Paulo.

A circulação de tropas fez com que Curitiba rompesse com o fechamento e a imobilidade determinadas pelos difíceis acessos que impediam sua comunicação com outras regiões. Em decorrência do comércio de tropas, a cidade mudou de hábitos. Circulou mais dinheiro, chegaram mais informações, o que gerou uma participação intensa da vida política e social. Isso já não ocorreu claramente em Florianópolis, cidade litorânea, mas marcou a vida de Lages, cidade serra do tropeirismo que se destacou na política catarinense por mais de 100 anos.

¹²⁵ MACHADO, Paulo Pinheiro. **Um estudo sobre as origens sociais e a formação política das lideranças sertanejas do Contestado, 1912-1916**. Tese de Doutorado em História, UNICAMP, Campinas, 2001.

¹²⁶ OLIVEIRA, Beneval de. **Planalto de Frio e de Lama** – Florianópolis, 1986.

Percebe-se a importância da atividade dos tropeiros de diferentes maneiras: o abastecimento da região mineradora e outras, sem os quais a exploração das jazidas seria impossível; a ocupação da região interior do Brasil, contribuindo para consolidar o domínio português, ao mesmo tempo em que fundaram diversas vilas e cidades. O comércio de animais foi fator determinante para integrar efetivamente o Sul ao restante do Brasil. Apesar das diferenças culturais entre as regiões da colônia, os interesses mercantis foram responsáveis por essa fusão e indiretamente pela prosperidade tanto da grande propriedade estancieira gaúcha como de pequenas propriedades familiares, em regiões onde predominaram populações de origem européia e que abasteciam de alimentos as fazendas pecuaristas.¹²⁷

No que concerne ao papel do tropeirismo em Santa Catarina, é possível estabelecer os mesmos critérios que marcaram a penetração interiorana ocorrida no Paraná, bem como a ereção de vilas, fruto do pouseiro das tropas e tropeiros, que se transformariam nas principais cidades planaltinas da terra catarinense na atualidade.

Em conformidade com PIAZZA (1989), o tropeirismo foi uma das principais atividades que ajudou na estruturação social e econômica do planalto catarinense, pois várias localidades serranas se tornaram pontos de pouso das tropas, em locais com abundantes pastagens. Paulatinamente, nesse processo, surgiram as vilas de Campos Novos, São Joaquim, Curitiba e Lages, a última como principal centro regional, que representou no decorrer do século XIX e primeiros decênios do XX, importante núcleo político provincial e estadual – marcado pela família Ramos.

Para FRANCO (1997), devido à má conservação das estradas durante o século XIX, o uso da besta e a atividade do tropeiro transformaram-se no único meio de locomoção e indispensável nas operações comerciais, bem como se refere a várias categorias de tropeiros ajudando no rompimento vertical da análise simples desse período histórico nacional.

¹²⁷ PEREIRA, Nereu do Vale. **O Contestado: uma política do poder** - In: Revista Roteiro - Ed. Fuo II, n. 6 - Joaçaba, 1981.

Não se discorda que a partir do século XVIII, a economia brasileira centrou-se na mineração. E foi a mineração que incentivou os sulistas a criarem gado e muares para abastecimento do Centro-Sul, que necessitava de mantimentos para alimentar o grande número de pessoas que já viviam nos espaços urbanos de então.

Sob tal contexto, foram abertos caminhos pelo interior ligando o Sul a São Paulo, onde o gado era comercializado – surgindo o tropeirismo em si. Porém não se abre mão de relacionar o tropeirismo com o estabelecimento das fronteiras meridionais, entre portugueses e espanhóis, que tinham pretensões no extremo Sul, mais precisamente na Colônia do Sacramento, conforme estabelece ALBINO (2001). Tratava-se de estímulo ao povoamento das regiões sulistas, para fortalecer o cinturão urbano lusitano nos seus limites meridionais expansionistas. O tropeirismo, neste caso, foi de grande importância, ao fazer a integração regional dos povoados distantes do cenário urbano de então.

Mas, mesmo com o estabelecimento das fronteiras sulistas, o tropeirismo não entrou em declínio; pelo contrário, até o início da segunda metade do século XX essa atividade permaneceu com papel relevante tanto no campo econômico, quanto no social e cultural.

Segundo BONADIO (1984), em sendo o Brasil dotado de poucas estradas e precário sistema de comunicação, sobretudo no interior, os tropeiros e tropas xucas e arreadas cumpriam um papel relevante na unificação cultural do País, como meios difusores de idéias e notícias.

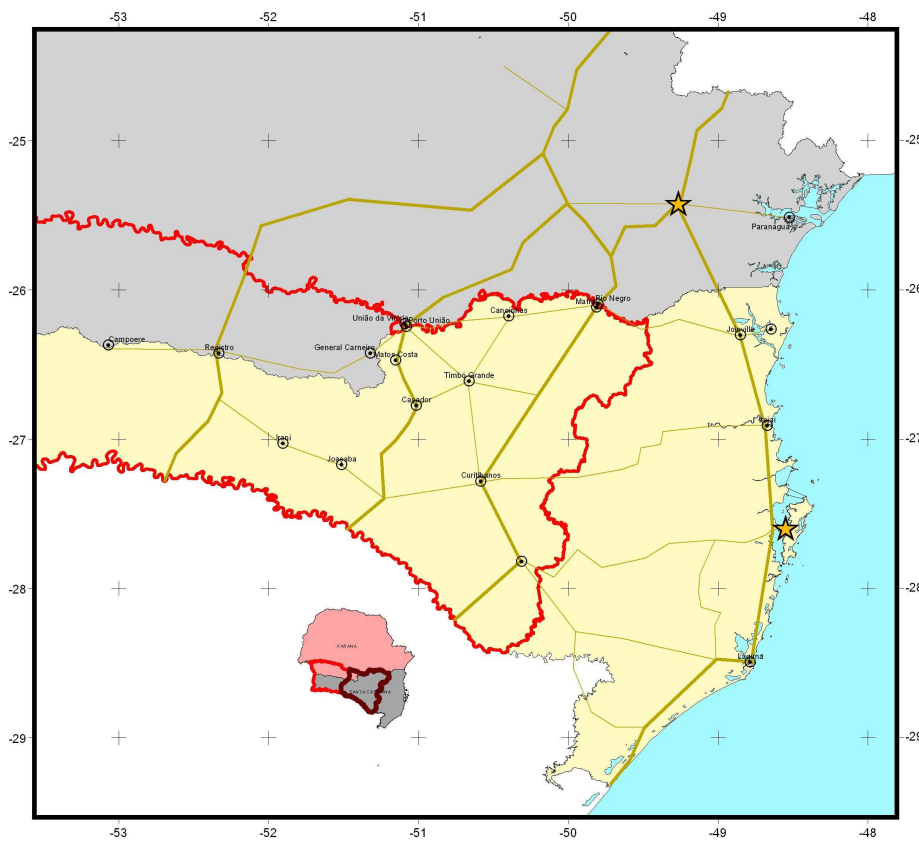
No intuito de visualizar e estabelecer uma rede histórica de caminhos tropeiros, que tem importante papel integrador regional e foram marcantes nos quatro anos de guerra civil no sertão contestado, foi produzido o mapa 4, denominado Caminhos Históricos.

Tal cartografia, que amplia os caminhos clássicos do tropeirismo, demonstra uma rede de interligações muito mais complexa do que se pensava até então, pois além dos caminhos tradicionais, que pela região passavam no sentido Rio Grande do Sul para São Paulo, há um emaranhado de caminhos internos que

ligam os gerais, que se resumiam às ligações entre Santa Maria, passando por Chapecó e Palmas, Santa Maria passando por Campos Novos e União da Vitória, Vacaria passando por Lages, Curitibaanos, Rio Negro e Curitiba e o litorâneo, que vem do sentido Porto Alegre, passando por Laguna, Florianópolis, Itajaí, Joinville e Curitiba.

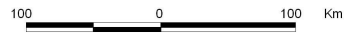
Todos os caminhos, resumidamente mostrados, fazem o sentido sul-norte, ao passo que o sentido leste-oeste é pouco explicitado pelo referencial historiográfico do tropeirismo. Por meio de numerosas bibliografias produzidas sobre o tema, foi possível o estabelecimento de cinco caminhos tropeiros ligando o litoral de Santa Catarina e do Paraná. Via de regra, liga cidades portuárias ao interior produtor da erva-mate, do charque, das peles animais e outros produtos do sertão. São eles: Paranaguá-Curitiba, Joinville-Rio Negro/Mafra e Porto União/União da Vitória chegando a Campo Erê (o mais longo registrado nesse sentido), Itajaí-Curitibaanos, Campos Novos e Chapecó (cortando o Vale do Itajaí), Florianópolis (antes Desterro) para Lages (com vários pousos intermediários, como Bom Retiro, Rancho Queimado, Bocaina do Sul e Canoas) e Laguna-São Joaquim e Lages.

Além dos caminhos norte/sul e leste/oeste, há registro de ligações entre povoações e pousos. Dentre estes é possível estabelecer os que ligam Curitibaanos-Timbó Grande (último e importante reduto do Contestado) até Porto União/União da Vitória, Canoinhas-Timbó Grande até Campos Novos, Braço do Norte (atualizando a localidade) até Rancho Queimado, passando por Anitápolis (esse caminho funcionou até 1954, último registro de tropeada descrita por Albino, 2001). As fotos que seguem permitem a visualização de parte do que se mencionou, assim como o Mapa 2 – Caminhos Históricos permite visualizar a dinâmica dos percursos históricos registrados principalmente sobre o território outrora contestado.



LEGENDA

- ⊙ Núcleos Populacionais
- ★ Capitais
- ▬ Tropas - Vias Principais
- ▬ Tropas - Vias Secundárias
- ▭ Contestado
- ▭ Aguas
- Estados
- ▭ Santa Catarina
- ▭ Paraná



Fonte: IBGE, Carta do Brasil ao Milionésimo, meio digital, 2003.
RODRIGANI, R.V., 1992.

Organizado por Nogardelli, M.

CAMINHOS HISTÓRICOS
Mapa 2

No contexto da leitura espacial, em redes de caminhos históricos que aqui se analisa e são demonstrados na cartografia produzida, não se abre mão de estabelecer o papel que eles tiveram na Guerra do Contestado em si, para o deslocamento dos piquetes xucros dos camponeses,¹²⁸ que conheciam os caminhos e por meio deles se deslocavam com enorme facilidade, surpreendendo as tropas legais e dominando um território com equivalência ao do Estado do Espírito Santo na atualidade, como podem ser verificadas nas fotos 07 e 08. Fundamental mencionar que tais caminhos conhecidos foram também importantes na Guerra Civil de 1890, também conhecida como Revolução Federalista.



Fotos 07 e 08: Travessia de Tropas no Rio Iguaçu (Porto União) no início do Século XX e Deslocamento de Tropas para o Campo de Batalha, no Sertão Contestado.

Fonte: Claro Janson, início do Século XX.

O desconhecimento dessa rede de caminhos no sertão contestado fez as forças legais levarem mais de quatro anos para dominar o conflito armado. As vitórias destes começaram a surgir a partir do momento em que líderes camponeses passaram para o lado do Exército e se iniciou um processo de construção cartográfica desses caminhos, que se ampliou com a ajuda da aviação de guerra, que pôde, do alto, cartografar a região em questão.

¹²⁸ Os piquetes xucros são os pelotões de camponeses em luta, que percorriam a região do Contestado na época da guerra para guarnecê-la, espioná-la e buscar víveres – tal denominação é dada por muitos estudiosos, dentre eles Nilson Thomé, amplamente referenciado neste trabalho.

Dessa forma, e sob tais perspectivas, a rede de caminhos tropeiros, ampliada permite traçar mais do que a amplitude dos caminhos das tropas, mas a construção de uma rede interna no sertão, com autonomia das que ligam a região às capitais provinciais/estaduais de então, o que faz estabelecer a idéia posta por CORRÊA (2004, p. 75), quando este discorre sobre os diversos caminhos das pequenas cidades, fato que pode ser estendido ao passado, em que cujos numerosos caminhos de tropas estabeleciam as ligações e interconexões do mundo vivido nas vilas que foram criadas do pouso tropeiro.

A decadência advinda da modernidade e da relação custo-tempo fez surgir, no final do século XIX, a idéia de uma ligação ferroviária ligando a região das tropas. Basicamente essa idéia vai ser posta em prática, iniciando o segundo grande ciclo na região estudada.

Essa rede inaugurou a própria modernidade brasileira que estava sendo elaborada para a entrada no século XX. Assim, o Império do Brasil e depois a República, por meio de capital externo, foram responsáveis pela Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, que se estendeu por 1.403 km, unindo Itararé, em São Paulo, a Santa Maria da Boca do Monte (hoje Santa Maria), no Rio Grande do Sul. Depois, a linha seguiu de Itararé até Sorocaba e a capital paulista. Esta veio a ser a mais importante obra de interconexão das economias do Centro-Sul do Brasil, pois coincidiu ainda com a interiorização regional, marcada pela entrada em massa de milhões de colonos europeus a partir da segunda metade do século XIX e o início de uma tênue industrialização nacional, fora da capital de então – o Rio de Janeiro.

CAPÍTULO III – A REDE FERROVIÁRIA

Desde o surgimento do trem, da eletricidade, do telégrafo e do telefone, as infra-estruturas vêm sendo objeto de julgamentos paradoxais e que tais comunicações influenciam na estrutura dos territórios em termos de localização de atividades, chegando a intervir no valor da terra. Dessa forma, as redes se constituem um seletor de territórios, gerando dois tipos de espaços: a dualidade dos territórios com ou sem serviços, conectados ou não a uma rede.

Sobre essa dualidade, as redes aproximariam tudo e todos e seriam vistas como abolidoras do espaço, isso na perspectiva de OFFNER (2000)¹²⁹ e na própria contradição da rede como instrumento de desterritorialização.

No sentido da complexidade conceitual, em observância ao caso estudado, não se pode dizer que a região do Contestado vivenciou uma desterritorialização pelo simples fato da introdução de um elemento modificador e acelerador de rede, no caso a ferrovia, pois uma simples observação sobre o território na atualidade e que aparecerá na discussão final deste trabalho vem demonstrar a manutenção das redes históricas que os une no campo regional, pois não há tratamentos territoriais igualitários para análises generalistas, mas as diferenciações de cada espaço estudado e suas conectividades.

Nesse caso, retomando a discussão de ANDRADE (1995, p. 20), a “formação de um território dá às pessoas que nele habitam a consciência de uma participação, provocando o sentido da territorialidade que, de forma subjetiva, cria uma consciência de confraternização entre elas”.

Na prática, redes são comunidades, no campo virtual ou no presencial. As definições de rede falam de células, nós, conexões orgânicas, sistemas etc., e tudo isso se faz essencial e até mesmo historicamente correto para a conceituação, mas é a idéia de comunidade que permite a problematização do

¹²⁹ OFFNER, J. M. “**Territorial desregulation**”: local authorities at risk from technical networks. International Journal of urban and regional research, v. 24.1, march, 2000.

tema e, conseqüentemente, o seu entendimento, quando se busca demonstrar as inter-relações de grupos num território, construindo-o e dinamizando-o.

Uma comunidade é uma estrutura social estabelecida de forma orgânica, ou seja, se constitui a partir de dinâmicas coletivas e historicamente únicas. Sua própria história e sua cultura definem uma identidade, fato que já permite estabelecer uma rede do ponto de vista social. Esse reconhecimento deve ser coletivo e será fundamental para os sentidos de pertencimento e desenvolvimento de um espaço comum. A convivência entre seus integrantes, inclusive o estabelecimento de laços de afinidade, se definirá a partir de pactos sociais ou padrões de relacionamento, os próprios fatos relacionados à Guerra do Contestado, como a luta em defesa do solo pátrio, da floresta de araucária e o direito de ficar na terra, dentre outros.

A aplicação da rede é demonstrada por LOBATO CORRÊA (1997, p. 107) quando menciona que "há em realidade inúmeras e variadas redes de modo visível ou não na superfície terrestre", funcionando dentro da lógica capitalista de organização do espaço, que por sua vez tem diversas formas de manifestação, variando suas dimensões de análise dependendo do contexto econômico e político em que está inserida. E LOBATO CORRÊA (1997, p. 107) ¹³⁰ estabelece mais elucidações acerca dessa complexidade:

Por rede geográfica entendemos um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações. Este conjunto pode ser constituído tanto por sede de cooperativa de produtores rurais e as fazendas e a ela associadas, como pelas ligações materiais e imateriais que conectam a sede de uma grande empresa, seu centro de pesquisa e desenvolvimento, suas fábricas, depósito e filiais de venda.

Foi neste sentido que o anúncio da construção da estrada de ferro e suas obras na seqüência levaram a população a reagir em defesa dos laços que os unia numa mesma realidade: posseiros sem documentação da terra e intervenção

¹³⁰ LOBATO CORRÊA, R. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

violenta na sua expulsão, gerando uma rede de defesa social, por conta da sua história, cultura e identidade na rede de compadrio muito comum naquela época.

Assim, a nova rede colocava em choque a própria rede de relações históricas entre o grupo social camponês, que não entendia a complexidade do estabelecimento ferroviário na região e nem o tecnicismo daquele momento histórico. O próprio espaço se faz instigante nesse conjunto analítico, como em SANTOS (1999, p. 51) se poder verificar:

O espaço é formado por um conjunto indissociável solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente mas como quadro único no qual a história se dá. No começo era natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos técnicos: hidroelétricas, fabricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico.

A rede ferroviária no Contestado está intimamente relacionada à história da ferrovia como geradora de modernidade, a rede rápida a partir do trem, que diminuiria os espaços – o espaço vivido que era simples, passa a ser tecnificado.

A história das estradas de ferro no Brasil está fortemente marcada pela presença inglesa. Foram os ingleses que trouxeram a tecnologia da construção de ferrovias que vinha revolucionando a Europa desde a Revolução Industrial.

A Revolução Industrial, que se processou na Europa e, principalmente, na Inglaterra a partir do século XIX, surgiu quando os meios de produção, até então dispersos em pequenas manufaturas, foram concentrados em grandes fábricas, como decorrência do emprego da máquina na produção de mercadorias. Numerosos inventos, surgidos no século anterior, permitiram esse surto de progresso. Entre eles destaca-se a invenção do tear mecânico por Edmund Cartwright, em 1785, revolucionando a fabricação de tecidos, e a máquina a vapor, por James Watt, aperfeiçoando a descoberta de Newcomen, em 1705

(DNIT, 2005).¹³¹ O aumento do volume da produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las, com rapidez, para os mercados consumidores, fizeram com que os empresários ingleses dessem apoio a George Stephenson (1781-1848), que apresentou sua primeira locomotiva em 1814. Foi o primeiro que obteve resultados concretos com a construção de locomotivas, dando início à era das ferrovias.

Não demorou muito para que estas questões relacionadas à invenção da locomotiva e à construção de estradas de ferro fossem conhecidas no Brasil. Pode-se dizer que as primeiras iniciativas nacionais, relativas à construção de ferrovias, remontam ao ano de 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. O propósito era a interligação das diversas regiões do Brasil (DNIT, 2005).

Mesmo o Brasil não sendo oficialmente uma colônia inglesa, fazia parte dos planos de expansão de mercado da Inglaterra. Dessa forma, entre 1854 e 1920, o governo brasileiro cedeu numerosas concessões para empresas inglesas construírem e explorarem ferrovias no território nacional. Na década de 1940 as empresas norte-americanas e inglesas deixaram as concessões e iniciou-se o processo de sucateamento das estradas de ferro, sucateamento ajudado pelos governos militares das décadas de 60 e 70 em que o lema era construir estradas (DNIT, 2005).

Nesse contexto histórico, a Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba se constituiu em um marco de excelência da engenharia ferroviária brasileira, fato considerado, à época, por muitos técnicos europeus, como irrealizável. A sua construção durou menos de cinco anos, apesar das dificuldades enfrentadas nos seus 110 km de extensão. Em 17 de novembro de 1883, foi inaugurado para tráfego regular o trecho Paranaguá - Morretes. Esta ferrovia possui 420 obras de arte, incluindo, na atualidade, 14 túneis, 30 pontes e vários viadutos de grande vão, estando o ponto mais elevado da linha a 955 m acima do nível do mar. Ao

¹³¹ DNIT - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA TERRESTRE. <http://www.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>, acessado em 08 de outubro de 2005.

trecho pioneiro da ferrovia juntaram-se outras interligações que possibilitaram o desenvolvimento dos atuais estados do Paraná e Santa Catarina.

Em 1875, Dom Pedro II assinou um decreto que autorizava a construção da ferrovia e o início deu-se cinco anos depois. As obras foram divididas em três seções: Paranaguá - Morretes, Morretes - Roça Nova e Roça Nova - Curitiba, tendo os trabalhos iniciados simultaneamente nas três frentes. Quase nove mil trabalhadores fizeram parte da concretização dessa obra da engenharia.

O Porto de Paranaguá era o principal destino de toda a produção do Paraná, e a Estrada de Ferro Curitiba - Paranaguá teve uma participação importantíssima para o escoamento da produção.

A ferrovia São Paulo - Rio Grande foi pensada e iniciada em meados da década de 1880 pelo Governo Imperial e pelo engenheiro brasileiro João Teixeira Soares. O Governo Imperial estava promovendo a colonização e estabelecendo imigrantes estrangeiros em áreas de terras devolutas, ou seja, o ele queria definir as suas terras perante os Espanhóis (THOMÉ, 1980)

Thomé (1980) comenta que até então as linhas férreas no Brasil ligavam apenas interior e litoral. A ferrovia São Paulo - Rio Grande foi a primeira em caráter vertical, ligando o eixo Rio de Janeiro – São Paulo ao extremo Sul do País. Após o aval do Imperador D. Pedro II, em meados de 1890, Teixeira Soares tratou de arrecadar fundos estrangeiros para a construção da ferrovia e os obteve na Inglaterra e na França; fundou a *Compagnie Chemins de Fer Sud Ouest Brésiliens*, para a qual transferiu a concessão, que iniciou a construção.

A construção teve início no Sul, mais precisamente em Santa Maria, porém a *Chemins* não atuou sozinha, passando concessões a outras empresas, mas atuando somente no Rio Grande do Sul. Após a conclusão da Estrada de Ferro Paranaguá – Curitiba e de seu prolongamento até Ponta Grossa, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande iniciou os trabalhos em duas frentes, rumo ao Norte (Itararé – São Paulo) e Sul (Itararé – Rio Grande do Sul) e aproveitando a linha Paranaguá – Ponta Grossa para transportar material proveniente da Europa. Quinze anos se passaram (1905) e apenas 599 km dos

1.403 km foram concluídos. Foi então que o ministro da Viação e Obras Públicas, o catarinense Lauro Müller, promoveu a vinda do norte-americano Percival Farquhar, que fundou a *Brazil Railway Company*, contratada para finalizar a obra.

No decorrer do processo de construção por meio dessa nova concessionária, ocorreu falsificação de títulos de ações de empresa, da mesma forma que tais procedimentos marcaram a construção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, na Amazônia brasileira, deste mesmo grupo empresarial.¹³² A foto 09 mostra uma ação da *Brazil Railway Company*, documento complexo na sua confecção e forma, fato que permite observar a qualidade do trabalho dos falsificadores de então e do valor de mercado das referidas ações.



Foto 09: Ação da *Brazil Railway Company*
Fonte: Claro Janson, sem data.

¹³² QUEIROZ, M. I. P. **La Guerre Sainte au Brésil: le Mouvement Messianique du "Contestado"**. São Paulo: Boletim de Sociologia, FFCL da USP, N. 187, 1957.

Junto com a ferrovia, Farquhar era dono de 34.800 km² de terras ao longo da estrada de ferro, além de ser proprietário da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* que adquiriu mais 3.248 km² em Três Barras, na divisa dos estados do Paraná e Santa Catarina. Somente em 1917 a *Brazil Railway* e suas subsidiárias entraram em concordata, após explorarem e degradarem ao máximo grande parte do território brasileiro (THOMÉ, 1980).

O setor ferroviário brasileiro manteve lento crescimento até os anos de 1940, quando em 1957 todas as autarquias do setor foram reunidas e foi fundada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima - RFFSA, de capital estatal, que começou lentamente um processo de declínio.¹³³

A RFFSA manteve monopólio ferroviário até o início dos anos de 1990, quando num processo de privatizações a dita rede foi passada à iniciativa privada, notadamente para a América Latina Logística - ALL, detentora de concessões não somente no Brasil, mas em outros países da América do Sul. O quadro 01 demonstra o processo de privatização da malha ferroviária e a extensão vendida, por regionais administrativas, permitindo perceber que toda a rede sulista passou para administração da concessionária.

¹³³ No que concerne à importância do sistema ferroviário brasileiro, se faz importante mencionar que: “Na segunda metade do século XIX ocorreram alguns fenômenos importantes que irão introduzir algumas modificações na estrutura econômica do país, contribuindo para o desenvolvimento relativo ao mercado interno e estimulando o processo de urbanização. Primeiro a transição do trabalho escravo para o trabalho livre: a cessação do tráfico em 1850, a abolição em 1888 e a entrada de numerosos imigrantes no sul do país. Em segundo lugar, a instalação da rede ferroviária, iniciada em 1852 e que no final do século atingiria a mais de 9.000 km construídos e 15.000 em construção. Finalmente as tentativas, bem sucedidas, de industrialização e o desenvolvimento do sistema de crédito”, VIOTTI, Emília. **Da Monarquia a República** – momentos decisivos. São Paulo: Editora Grijaldo, 1977, p. 193-194.

Quadro 01: A desestatização das malhas da RFFSA

Malhas Regionais	Data do Leilão	Concessionárias	Início da Operação	Extensão (Km)
Oeste	05.03.1996	Ferrovias Novoeste S.A.	01.07.1996	1.621
Centro-Leste	14.06.1996	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	01.09.1996	7.080
Sudeste	20.09.1996	MRS Logística S.A.	01.12.1996	1.674
Tereza Cristina	22.11.1996	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	01.02.1997	164
Nordeste	18.07.1997	Cia. Ferroviária do Nordeste	01.01.1998	4.534
Sul	13.12.1998	Ferrovias Sul-Atlântico S.A. – atualmente – ALL-América Latina Logística S/A	01.03.1997	6.586
Paulista	10.11.1998	Ferrovias Bandeirantes S.A.	01.01.1999	4.236
Total				25.895

Fonte: RFFSA e BNDES, 2002.

III.1. A Estrada de Ferro no Contestado

Um dos motivos que levou o governo imperial a construir uma estrada de ferro que cortasse o “interior” era a necessidade de preenchê-lo, para garantir a integração entre o Brasil do Sul e o Brasil do Centro-Leste. Um outro motivo era fixação de imigrantes europeus nas terras devolutas dos campos do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, e nos sertões do Paraná e de São Paulo.¹³⁴

Em 1888 a primeira equipe do Engenheiro João Teixeira Soares escolheu o traçado, ligando São Paulo e Rio Grande do Sul, atravessando a região entre os rios Iguaçu e Uruguai. Todas as regiões onde fatalmente seriam assentados os trilhos eram, teoricamente, administradas pela província do Paraná. A linha original com 599 quilômetros (1904-1905) foi aberta ao tráfego.¹³⁵ Nessa mesma época o então ministro da Viação e Obras públicas, o catarinense Lauro Müller,

¹³⁴ SACHET, Sérgio. **Fogo no Planalto**. Florianópolis: Diário Catarinense, Suplemento, 1997.

¹³⁵ THOMÉ, Nilson. **Sangue, Suor e Lágrimas no Chão Contestado**. Caçador: UnC, 1992.

promoveu a vinda ao Brasil do famoso empreendedor norte-americano Percival Farquhar,¹³⁶ que fundou a *Brazil Railway*, empresa que tomou posse do controle acionário da Companhia Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande.

A construção da Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande, no trecho entre União da Vitória (PR) e Marcelino Ramos (RS), levou dois anos, atravessando de norte a sul a região contestada, percorrendo o vale do rio do Peixe, no meio-oeste catarinense, à época um território dominado pela quase inexplorada floresta de araucárias, conforme se pode observar nas fotos 10 e 11.

A estrada obtivera do governo federal uma concessão de terras equivalentes a uma superfície de quinze quilômetros para cada lado do eixo, ou igual ao produto da extensão quilométrica da estrada multiplicada por 18. A área total assim obtida deveria ser escolhida e demarcada, sem levar em conta sesmarias nem posses, dentro de uma zona de trinta quilômetros, ou seja, quinze para cada lado. Não só por isto, mas também pela subversão quilométrica, o traçado se desdobrava em exagerada sinuosidade. Desse modo, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ziguezagueava para todos os pontos cardeais, a furta-se de pequenas obras de arte. A princípio foram empregados quatro mil trabalhadores; porém, com a marcha dos trabalhos, o seu número atingiu cerca de oito mil. Eram contratados principalmente no Rio e em Pernambuco. (...) Esses antigos trabalhadores, misturando-se à população do Contestado, constituíram o fermento de graves acontecimentos posteriores.¹³⁷

Objetivando rapidamente colonizar as terras que havia obtido em pagamento pela construção da estrada de ferro, a *Brazil Railway*, em 1911, tratou de colocar para fora de seus domínios todas as pessoas que ocupavam terras e que não possuíam títulos de propriedade. Tal iniciativa, bem como a própria concessão feita à companhia, contrariava a chamada Lei de Terras de 1850. Mas

¹³⁶ O norte-americano Percival Farquhar era dono de dezenas de empresas nos Estados Unidos e de outras tantas espalhadas pelo mundo, principalmente na América Latina. Engenheiro, já no final do século XIX chefiava duas importantes empresas que controlavam os serviços de bondes de Nova York. Seu grande sonho era controlar todo o sistema ferroviário da América Latina. Após grandes compras e conquistas, em 1913, devido a aplicações malsucedidas na Bolsa de Valores de Nova York, perdeu tudo e teve de vender as empresas para pagar seus credores. (AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994, p.10.)

¹³⁷ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

o governo do Paraná reconheceu os direitos da empresa, o que não foi de estranhar, pois Affonso Camargo, vice-presidente do Estado, era advogado da *Brazil Railway*. Aos posseiros que ousavam se opor às medidas de despejo, a *Brazil Railway* enviava elementos de seu corpo de segurança, que contava com 200 homens armados ou mais.

Com o intuito de explorar as terras obtidas às margens da estrada de ferro, a *Brazil Railway* criou, em 1911, uma nova companhia a ela subordinada: a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*.



Fotos 10 e 11: EFSP-RG e ataque dos Camponeses na mesma.
Fonte: Claro Janson, início da década de 1910.

A *Brazil Railway* construiu, também, a estrada de ferro (ramal ferroviário) entre União da Vitória (PR) e São Francisco do Sul (SC), para descer e exportar a madeira beneficiada pela *Lumber*. Para atender às conveniências do Paraná, por caminho mais longo, as tábuas seguiam também pelo Porto de Paranaguá.

Passados noventa anos do término da Guerra do Contestado, a rede ferroviária que corta a área outrora em litígio dispõe de uma malha insignificante. Apenas foi acrescido o ramal que percorre o trajeto paralelo a BR-116, e inclusive a Ferrovia São Paulo–Rio Grande se encontra desativada desde o início dos anos de 1980, com pequenos trechos funcionando como produto turístico regional, conforme verificado nas fotos 12 e 13, que mostram o abandono desta que é

considerada uma das piores ferrovias do mundo, devido ao excesso de curvas para baratear sua construção, tanto que ela possui apenas um túnel.



Fotos 12 e 13: EFSP-RG abandonada – Matos Costa e Nova Galícia, SC
Fonte: N. C. Fraga, 2003

Toda a região a partir de Porto União para Oeste não possui um único trecho de ferrovia, fator limitante ao desenvolvimento regional devido ao fato de aquela área formar na atualidade o complexo agroindustrial brasileiro de suínos e frangos e usar apenas as rodovias como escoadouro da produção até os portos e mercados consumidores internos.¹³⁸

¹³⁸ Sobre a precariedade das vias férreas de Santa Catarina e o exercício para tomada de decisão atinente a integração e o desenvolvimento estadual, por meio de oportunidades e investimentos é possível melhor avaliar as necessidades no documento: GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA & SISTEMA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Eixo de Desenvolvimento, Integração e Cooperação Transfronteiriça**. Florianópolis: FIESC, abril de 1999.

CAPÍTULO IV – A REDE RODOVIÁRIA

O estudo da organização rodoviária nos estados do Paraná e Santa Catarina se faz necessário, pois representa a rede necessária para o entendimento da dinâmica socioeconômica atual, adotada a partir da segunda metade do século XX, quando o País optou principalmente pelo sistema de comunicação terrestre rodoviário, organizado, planejado e gerenciado pelos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, subordinados ao extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, substituído pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura Terrestre – DNIT, no início do século XXI.¹³⁹

A *priori*, é possível estabelecer que a gênese da formação de uma rede de vias de circulação pelo território brasileiro, teve início com as picadas abertas pelos primeiros colonizadores que adentraram a partir da costa, aqui desconsiderando todas as trilhas existentes e utilizadas pelos indígenas que já habitavam essas terras. Dando-se um salto no tempo, a história do (ou de um possível) sistema rodoviário perpassa pelos caminhos carroçáveis que ligavam (sem gerar interligação) cidades, vilas e outros recantos brasileiros desde o século XVI. Apenas com a inauguração da estrada União Indústria, em 1861, houve mudanças na história do rodoviarismo nacional (ALVARES JUNIOR, 1993).¹⁴⁰

Entretanto, mesmo depois da União Indústria e até depois da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER, em 1937, essa história continuava sem ter muito que dizer – ou seja, quase nada ligava a lugar nenhum.

¹³⁹ A perspectiva dessa parte em análise concorda com Santos (1985, p. 67) quando chama as redes de “um conjunto articulado de fixos e fluxos.” Ainda: “Os fixos (casa, porto, armazém, plantação, fábricas) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos. Então, se consideramos que espaço formado por fixos e fluxos é um princípio de método para analisar o espaço, podemos acoplar essa idéia à idéia de tempo. Os fluxos não têm a mesma velocidade”. (SANTOS, 1985, p. 167).

¹⁴⁰ ALVARES JUNIOR, O. M. **Aspectos ambientais do trânsito de veículos automotores.** Guaratinguetá, GEIPOT, 1993.

A primeira lei a conceder auxílio federal para construção de estradas foi aprovada em 1905. Mas só a partir de 1920 um órgão público, a Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas, passou a cuidar da implementação de rodovias. Ainda assim, apenas no Nordeste, e sem ter uma finalidade especificamente rodoviária (ALVARES JUNIOR, 1993). Nessa época, São Paulo criou, em 1926, a Diretoria de Estradas de Rodagem, que resultaria, em 1934, no Departamento de Estradas de Rodagem: o primeiro órgão rodoviário brasileiro com autonomia técnica e administrativa.

Um ano depois de São Paulo ter criado a sua Inspetoria, em 1927, o Governo Federal fundou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais – mais tarde transformado no atual DNER. Com um "fundo especial" de financiamento, obtido a partir de sobretaxas nos impostos sobre gasolina, veículos e acessórios, a Comissão chegou a construir importantes obras para a época, como a Rio–Petrópolis e a parte fluminense da primeira ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo – isso mais de quatrocentos anos depois do processo de ocupação oficial e efetivo do território nacional, fato que remete à possibilidade de aventar a debilidade e o atraso que isso gerou sobre a organização espacial nacional (ANEOR, 1992).¹⁴¹

Em 1931 foi extinta a Comissão e, em 1932, o Fundo Especial passou a ser incorporado ao Orçamento da União. Em 1933, um grupo de trabalho passou a elaborar o Projeto de Lei que criaria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Criaria porque, quando realmente fundado, em 1937, o DNER não possuía as características preconizadas pelo grupo de trabalho: não era uma autarquia, não detinha recursos próprios e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estaduais e municipais.¹⁴²

Como resultado da política rodoviária adotada até então, o Brasil chegava aos meados da década de 40 com modestos 423 km de rodovias pavimentadas, entre federais e estaduais, mostrando que o sistema de comunicações relegado

¹⁴¹ ANEOR - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE OBRAS RODOVIÁRIAS. **Guia de Diretrizes Ambientais para Obras Rodoviárias**. São Paulo: ANEOR, 1992.

¹⁴² RODRIGUES, P. C. **Estudos e Traçados de Rodovias**. Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisas Rodoviárias, 1960.

no âmbito federal não poderia se sustentar e garantir investimentos em estradas pelo território brasileiro. Assim, em 27 de dezembro de 1945, o então ministro da Viação e Obras Públicas, Maurício Joppert da Silva, levava à sanção do presidente José Linhares o Decreto-lei 8.463, que conferia autonomia técnica e financeira ao DNER. Era a Lei Joppert, a *Lei Áurea* do rodoviarismo brasileiro, que criava também o Fundo Rodoviário Nacional (PEIXOTO, 1975).¹⁴³

Como consequência da Lei Joppert, em 1950 o Brasil já contava com 968 km de malha rodoviária pavimentada, o dobro do verificado em 1945. Outro advento da Lei Joppert foi a descentralização administrativa do DNER, com a criação dos Distritos Rodoviários Federais. O País começou então a ver explodir o rodoviarismo nas décadas seguintes e, ao final dos anos de 1960, com exceção de Manaus e Belém, todas as capitais estavam interligadas por estradas federais, PEIXOTO (1977).¹⁴⁴

Na década de 1970, o DNER continuou com as grandes obras rodoviárias, mas então para garantir a unidade e soberania nacional, por meio das interligações regionais. Assim, nasceram a Transamazônica, a Belém-Brasília, a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói), entre tantas outras obras. O Brasil chegava em 1980 com 47.000 km de rodovias federais pavimentadas (HENRIQUE, 1997).

Nos anos de 1980, a atuação do DNER continuou marcante, como se pôde observar na pavimentação da ligação entre Porto Velho e Rio Branco. Mas, no final da década, em 1988, o Fundo Nacional Rodoviário foi definitivamente extinto, ao contrário de sua suspensão pelo período de três anos, em 1982. Mesmo com os incentivos criados nos anos seguintes, como o Selo Pedágio, em 1989, e o Imposto do Petróleo, em 1991, os recursos foram caindo gradativamente. Em

¹⁴³ PEIXOTO, J. B. **Conquistas de uma década: radiografia sócio-econômica do Brasil revolucionário**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1975.

¹⁴⁴ PEIXOTO, J. B. (Coord.). **Os Transportes no Atual Desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

1970, cerca de US\$ 2,3 bilhões eram destinados às rodovias federais. Em 1998, havia apenas US\$ 1,2 bilhões (HENRIQUE, 1997).¹⁴⁵

Com a escassez de recursos, novas alternativas foram colocadas em prática na década de 1990, a exemplo do Programa de Concessões Rodoviárias, o Programa de Descentralização e Restauração da Malha, e o Programa Crema, de restauração e manutenção rodoviárias por períodos de cinco anos. Mesmo sendo pioneiros na organização de órgão gestor do sistema rodoviário, Santa Catarina e Paraná passaram a sofrer a debilidade de um sistema de circulação marcado pelo processo de ocupação.

Além do contexto histórico nacional, para as presentes análises, se faz necessária a apresentação específica da realidade da rede rodoviária dos estados em questão, pois os Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem têm duas funções executivas, nitidamente independentes – a construção e a conservação da malha.¹⁴⁶

Os anos de 1960/70 foram os mais importantes no processo de expansão da malha rodoviária como atenta o documento da KAMPSAX (1969) e o da tabela 01, que dá uma dimensão espacial por meio de informações estatísticas.

¹⁴⁵ HENRIQUE, R. C. **O Desenvolvimento Proporcionado pela Rodovia BR – 101 aos Municípios da Grande Florianópolis – (SC)**. In. Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina, de 4 a 7 de setembro de 1996. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997, p. 534-541.

¹⁴⁶ Um importante diagnóstico das estradas catarinenses e paranaenses foi produzido na década de 1960, coincidindo com o avanço da ampliação da malha e critérios administrativos, pelo Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes, publicado inicialmente em idioma inglês (Report on Highway Organization Study Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul – Volume X-A, Text, of The Brazil Transport Survey), foi traduzido e publicado em português, em 1969, fator que permite pensar na lentidão de colocar em prática tais possibilidades administrativas das estradas de então e seu gerenciamento. KAMPSAX – KAMPMANN, KIERULFF & SAXILD S.A. **Estudo de Transportes do Brasil**: relatório sobre o estudo de organização rodoviária no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro: GEIPOT/KAMPSAX, dezembro de 1969.

Tabela 01 – Malha Rodoviária de Santa Catarina, Paraná e Brasil, década de 1960

	Santa Catarina	Paraná	Brasil
Área territorial em km ²	96.000	200.000	8.500.000
Número de municípios (1967)	200	280	-
População no Censo (1960)	2.100.000	4.300.000	71.000.000
Hab/ km ²	25	28	9
Frota de veículos em 1964	52.000	123.000	1.609.000
Rodovias Federais, 1965 (km)	955	1.194	40.000
Rodovias Estaduais, 1965 (km)	5.448	4.743	80.000
Estradas Municipais, 1965 (km)	25.000	73.000	-

Fonte: KAMPSAX, 1969. Org. e Mod. N. C. Fraga, 2005.

Os dados da tabela 01 chamam a atenção para o número de rodovias federais dos dois estados, quando demonstra que Santa Catarina naquela época possuía 6.403 km enquanto o Paraná, com o dobro do território, apenas 5.936 km. Este fato se deve ao fato de este último ter concluído seu processo de ocupação territorial da década de 1950 para a de 60, enquanto o primeiro já havia concluído nos anos de 1930 para 40, sendo, inclusive, contribuinte no deslocamento de levas de colonos para o Sudoeste e Oeste paranaenses. Na dinâmica mencionada, o processo de federalização e estadualização das vias de circulação, pós-abertura de estradas pioneiras para entrada dos colonizadores, dá-se de forma lenta, fato explicativo para um menor número de rodovias no Paraná, na época do grande avanço rodoviário nacional.

Na atualidade, a situação se modifica, por isso a necessidade de verificação detalhada do sistema rodoviário dos estados em questão e considerando que as rodovias passam a ser definidora da expansão urbano-industrial e da íntima ligação que se encontra entre a rede rodoviária e a urbana, uma vez que uma é causa e consequência da outra.

Nesse sentido, Souza (1995) trabalha as redes a partir da noção de “território-rede”, por ele denominado “território descontínuo”. Dessa forma, a rede se define por não haver continuidade espacial. O mesmo autor ao refletir a territorialidade, trabalha a noção de rede a partir das organizações de tráfico de drogas e facções, sendo cada uma, uma rede complexa, por meio da união de dois nós de “territórios amigos”. Porém, Leila Dias (1995, p. 143) menciona que as

implicações das redes de telecomunicações sobre a organização territorial brasileira, pensa que “o conteúdo do conceito é a sua história.”

Tanto o olhar de Souza (1995) como o de Dias (1995) permitem lançar olhar crítico sobre o que ocorre no Contestado, uma vez ser possível detectar discontinuidades e continuidades na organização espacial por meio do processo histórico da sua formação enquanto região.

IV.1. Rodovias no Estado do Paraná

Ao olhar para o mapa do Paraná de hoje, cortado por rodovias federais, estaduais e municipais é preciso fazer-se um grande esforço para imaginar esse espaço em outros tempos, quando trilhas e caminhos transportavam pessoas e cargas. Desses caminhos, uns desapareceram e outros deram origem à malha rodoviária atual. “Certo ou falso que o caminho cria o tipo social, o fato é que no Brasil uma coisa é sem dúvida verdadeira: a influência considerável que as comunicações e os transportes exercem sobre a formação do país” (PRADO JUNIOR, 1988).

A abertura de estradas no Paraná está vinculada à história da ocupação e do povoamento do território brasileiro, iniciada no século XVI. Dos primeiros caminhos dos índios Kaingang, Guarani e Xetá, que antecedem a exploração e a ocupação do território por portugueses e espanhóis, viajantes e, posteriormente, os próprios colonos e mineradores que vieram à região Leste da quinta comarca em busca do ouro, aos primeiros planejamentos privados e públicos voltados à criação de condições de comunicação e à garantia da unidade geopolítica do imenso espaço redescoberto por europeus, foi um longo progresso.

A questão das vias de comunicação paranaenses é marcada pelas exigências econômicas pós-emancipação. A construção ferroviária passa a ser vista como essencial para solucionar o problema do transporte entre Curitiba e o

litoral. Mas ela apenas começou a ser implantado quando as economias do mate e da madeira já estavam desenvolvidas.

Quase cinqüenta anos depois da emancipação e o Estado já bastante fundamentado numa economia extrativista, a malha ferroviária já cortava as regiões produtoras, a capital e o litoral, conforme demonstra o mapa histórico da Foto 14, datado de 1908, devido ao fato de serem vitais para a subsistência desse tipo de economia reinante.

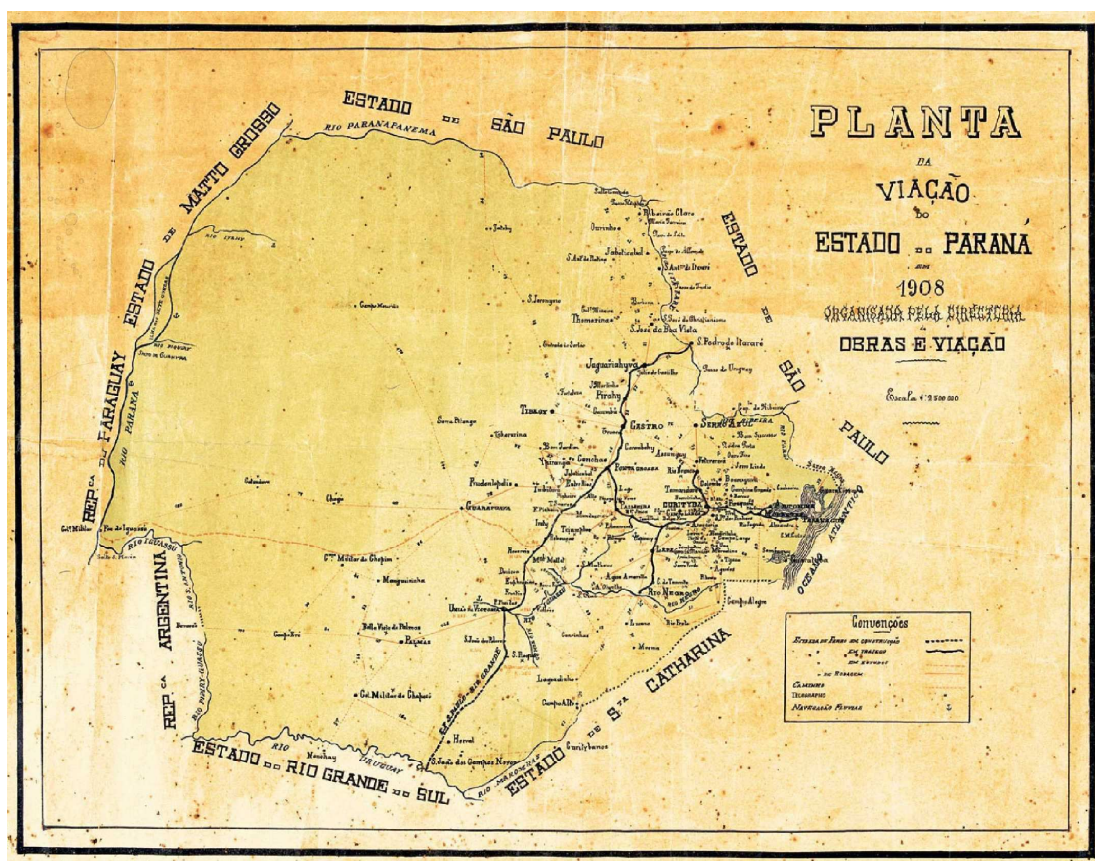


Foto 14: Planta da Viação do Estado do Paraná, 1908.

Fonte: Arquivo Público do Paraná, 2004.

Nessa época, a economia paranaense, baseada principalmente na produção e comercialização da erva-mate, madeira e pecuária, tinha como

principais meios de comunicação as ferrovias e as estradas carroçáveis. Essas vias constituíam uma forma de atender à circulação de riquezas, já que o governo não apresentava condições de investir no prolongamento das vias férreas. Roncaglio (1996)¹⁴⁷ aponta que “o rodoviarismo não envolve apenas definição de traçados e desenhos em mapas cartográficos. Inscreve-se, antes, numa rede de motivações políticas, econômicas, sócio-culturais e mesmo afetivas”.

No processo de formação de uma rede rodoviária no Paraná, dentre as primeiras está a Estrada da Graciosa, hoje denominada PR-410, que, segundo o Departamento de Estradas e Rodagens do Paraná – DER/PR, já foi chamada de Caminho da Graciosa e no passado de Trilha da Graciosa. As primeiras notícias sobre o caminho datam de 1721. Foi construída a partir de 1854, vindo a ser concluída apenas em 1873 (DER/PR, 2005).¹⁴⁸

Até a metade do século XX a Estrada da Graciosa era a única estrada pavimentada em todo o território do Estado do Paraná. A economia paranaense dependeu por um longo tempo dessa estrada. Por ela passavam os caminhões carregados de madeira, mate (um dos principais produtos de exportação, que saía dos Campos Gerais e Guarapuava) e café, passando por Curitiba, e seguiam pela Graciosa em direção ao Porto de Paranaguá e Antonina, até a década de 1960, transportando parte das riquezas produzidas e beneficiadas serra acima; servindo, também, como via de acesso às famílias de todo o Estado que, em época de verão, deslocavam-se em busca de lazer no litoral (DER/PR, 2005).

Hoje, ainda são presentes os remanescentes históricos da trilha e do caminho, principalmente do último. São trechos de calçamento encontrados, em alguns pontos, ao longo da estrada, restaurados e conservados, além das ruínas históricas que contém. Parte da estrada é utilizada regularmente, tornando-se a única via de acesso ao litoral com características de Estrada Parque e Caminho Histórico. Por isso, atualmente, o caminho e a estrada são largamente utilizados na preservação do patrimônio cultural do Estado (DER/PR, 2005)

¹⁴⁷ RONCAGLIO, Cynthia. **Das estradas às rodovias**: meio século do rodoviarismo do Paraná. Curitiba: DER/DEAP, 1996.

¹⁴⁸ DER/PR – Departamento Estadual de Estradas de Rodagem do Paraná. <http://www.pr.gov.br/derpr/>, acessado em 24 de outubro de 2005.

Outra estrada histórica, e a principal obra da década de 1930, foi a Estrada do Cerne, atual PR-090, que na época foi considerada como "a maior rodovia que se construiu no Paraná em todos os tempos".

Desde 1900, as terras ocupadas no Norte do Estado, por falta de vias de comunicação, mantinham estreito comércio com São Paulo, em detrimento da capital e do desenvolvimento do comércio paranaense. Daí surgiu a idéia e a necessidade de escoar a produção, principalmente de café, pelos portos de Antonina e Paranaguá. Para isso foi construída a Rodovia do Cerne, que diminuiu pela metade a extensão e o período de viagem de Curitiba a Cambará (RONCAGLIO, 1996).

O nome de "Rodovia do Cerne" provém do rio Cerne. Essa denominação prevalece até hoje. Cerne é o lugar, mais precisamente um rio, localizado no km 35, e quando o trecho Santa Felicidade-Cerne foi concluído, determinou a liberação da rodovia ao tráfego.

Em conformidade com Roncaglio (1996), durante vinte anos, a Estrada do Cerne se tornou o grande escoadouro da produção agrícola, notadamente o café, que antes era em grande parte exportado pelo Porto de Santos, por meio da Estrada de Ferro Sorocaba, e passaria desde a década dos anos 40 a movimentar os portos do Paraná. Os reflexos benéficos da Estrada do Cerne no Estado foram imediatos. Indústrias investiram no Paraná em decorrência da abertura da estrada, transformando a região de abrangência numa das mais importantes do no território paranaense.

Mas no início dos anos 60, com a abertura da Rodovia do Café, inteiramente asfaltada, o tráfego mais intenso deixou de lado a Estrada do Cerne. As condições da estrada já não ofereciam um escoamento adequado. Com isso também houve um esvaziamento econômico da região.

Mais moderna e eficiente, a Rodovia do Café causou grande impacto na década de 1960. Até então, a ligação Norte-Sul do Estado era feita por meio da Estrada do Cerne. Com pavimentação asfáltica, a rodovia absorveu o intenso tráfego pesado do principal eixo rodoviário do Estado até então.

A Rodovia do Café ou BR-376 foi concluída em 1984, com 536 km sendo que 338 km couberam ao Governo Estadual, à época administrada por Ney Braga, e 147 km a governos anteriores. Além da integração do Norte-Sul do Estado, a estrada possibilitou o intercâmbio da região sul-mato-grossense com o Paraná e outras áreas do País como a Região Sul (RONCAGLIO, 1996).

A pavimentação asfáltica da Rodovia do Café exigiu cuidadosos estudos sobre a constituição geológica, tendo em vista as características do terreno e a intensidade do tráfego pesado que a estrada deveria suportar como o principal eixo rodoviário estadual. Sua construção mobilizou um maquinário de grande porte, assim como representou uma preciosa oportunidade de *adestramento* da mão-de-obra empregada.

Entregue ao tráfego em 1984, as obras na estrada nunca se encerraram. Duplicações estão sendo feitas a fim de melhorar as condições de tráfego, principalmente após a privatização; porém muito tem de ser melhorado, tendo em vista ser a rodovia que liga algumas das mais importantes cidades do Paraná, entre elas Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Paranavaí, Cianorte, Umuarama, Cambe, Apucarana e Arapongas.

No conjunto das estradas estaduais, depois da Br-376 há a BR-277 que liga Litoral – Curitiba – Cascavel – Foz do Iguaçu. Após o término da duplicação da Rodovia Presidente Dutra, a BR-277 passou a constituir-se na principal meta do Governo Federal. É ela parte integrante da Rodovia Transversal Pan-americana que de Lima, no Peru, atinge Paranaguá (PR) no Atlântico, após atravessar a Bolívia e o Paraguai (DNIT, 2005).

Em território brasileiro, constitui-se na espinha dorsal do sistema rodoviário da terra paranaense, e outras rodovias federais e estaduais a cortam ou para ela convergem. Recebendo a Rodovia do Café, canalizou para o Porto de Paranaguá a produção cafeeira do Estado, a principal base econômica. Recebendo a BR-373 (Três Pinheiros - Pato Branco), que o Paraná construiu em convênio com o extinto DNER (Departamento Nacional de Estradas e Rodagem), hoje DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes), possibilita o

escoamento de milhões de toneladas anuais de produtos agropecuários das regiões Sudoeste, Oeste e Central do Estado.

Em 1941, o ministro da Guerra, Eurico Gaspar Dutra, extinguiu os Batalhões Rodoviários, delegando ao DNER a função de construir estradas. Mesmo assim, o exército colaborou na construção da ligação entre Ponta Grossa–Foz do Iguaçu. A obra que fez parte do Programa “Marcha para o Oeste” teve, entre 1941-1943, liberados ao tráfego os 60 quilômetros iniciais entre Ponta Grossa – Imbituva, e se tornaria os primeiros passos da rodovia.

Em 1960, a rede de conservação de estradas no Paraná contava com 8 mil quilômetros, sendo 181 km revestidos em asfalto, 24 km com paralelepípedos, 619 km com macadame, 1.970 km com saibro e 3.516 km em leito natural (DNIT, 2005). Em março de 1969, a BR-277, “a Grande Estrada”, foi inaugurada.

Para o Sul paranaense, no sentido da região do Contestado, a Rodovia do Xisto ou PR-5, hoje BR-476, era tida como o eixo mais importante para a economia paranaense, segundo o DER/PR. O trecho Curitiba – Lapa – São Mateus do Sul a União da Vitória (parte da rodovia estadual PR-5) onde continua em direção predominantemente a oeste até Barracão na fronteira com a Argentina, Paraná e Santa Catarina, iniciou-se a partir de um convênio realizado entre o DER/PR e a Petrobrás (Petróleo do Brasil S/A), em 1962.

Para a Petrobrás, a importância da rodovia encontrava-se nas grandes reservas de xisto do Paraná, localizadas em São Mateus do Sul, onde a empresa estatal estava construindo uma usina-piloto para industrialização do xisto pirobotuminoso. Além de favorecer a indústria do xisto, a rodovia também favorecia o escoamento da produção agrícola da Região Sul do Estado.

Na última década do século XX, parte do sistema rodoviário do Paraná passou por um processo, denominado pelo governo da época como moderno e necessário ao nível de desenvolvimento econômico alcançado pelo Estado com o completar da sua industrialização – a automobilística e o complexo agroindustrial do terceiro planalto.

Tal modernização marcada por uma mentalidade neoliberal, colocou as rodovias estaduais num processo de privatização, dos maiores e mais rápidos até então em curso no Brasil, passando por todas as regiões geográficas do estado, excetuando a do Sudoeste, em suma, nenhuma das terras conquistadas pelo estado pós-guerra do Contestado seria contemplada com a participação no processo de privatização das estradas, ou seja, ficaria fora do anel de integração rodoviária paranaense.

O Anel de Integração consistiu em um dos programas do Governo Jaime Lerner, iniciado em 1995, para integrar e ampliar a infra-estrutura do Paraná, com parcerias junto à iniciativa privada. A meta foi permitir um melhor fluxo de cargas e facilitar o deslocamento de pessoas. Tudo isso para fortalecer o setor agrícola e atrair investimentos industriais para o estado. O Anel de Integração tem a forma de um polígono tendo como vértices as cidades mais importantes do Paraná: Ponta Grossa, Londrina, Maringá, Cascavel, Guarapuava, e a partir daí se irradiam para Foz do Iguaçu, o Norte Velho do Estado, Curitiba e Paranaguá. (GOVERNO DO PARANÁ, 2002) ¹⁴⁹

O Anel de Integração, formador de uma rede rodoviária pela gestão Lerner, é formado por 2.335 km de rodovias e cerca de 60% do tráfego de mercadorias e veículos do Paraná. Segundo o Governo do Estado na época, nenhum dos 399 municípios paranaenses estaria a mais de duas horas do dito anel. Porém muitas das cidades do Sul e Sudoeste do Estado se encontram fora dessa realidade, ou seja, devido à precariedade de suas estradas que dão acesso ao Anel de Integração, algumas estão a mais de três horas de uma dessas rodovias.

¹⁴⁹ GOVERNO DO PARANÁ. <http://www.pr.gov.br/derpr/>, acessado em 16 de outubro de 2002.

IV.2. Rodovias no Estado de Santa Catarina

No que concerne à análise do sistema rodoviário catarinense, faz-se necessária uma abordagem a partir da ocupação do território que teve início no século XVII, com a fundação inicial de Nossa Senhora da Graça do Rio São Francisco (São Francisco do Sul), Nossa Senhora do Desterro (Florianópolis) e Santo Antônio dos Anjos da Laguna (Laguna). No século XVIII, surgiu no Planalto a povoação de Nossa Senhora dos Prazeres das Lages (Lages). O Oeste do Planalto foi ocupado no século XIX, mas, efetivamente, a partir do século XX, depois da Guerra do Contestado. Tal processo histórico de ocupação delineou a rede rodoviária da atualidade.

Nesse sentido, uma série de questões geopolíticas vão propiciar a ocupação do interior, dentre elas pode-se destacar a invasão espanhola e a conquista da Ilha de Santa Catarina (1777), pois a vulnerabilidade da Ilha podia ser percebida com a impossibilidade da chegada de socorros do interior. Portanto, a construção de uma estrada ligando Desterro a Lages era estratégica e providencial.

As preocupações com a construção da estrada preocupavam governos desde 1772, quando o governo de São Paulo solicitara a Santa Catarina a construção de uma comunicação pela serra. Em 1787, o governador autorizou o Alferes Antônio José da Costa a fazer, por sua conta e custas, uma estrada para o sertão (SANTOS, 1997).¹⁵⁰

A partir da expedição do Alferes, que estabeleceu uma comunicação permanente com a vila de Lages, passaram os governos de Santa Catarina à distribuição de lotes às margens da estrada, sendo esta uma maneira de engrossar a ocupação humana na região por onde passava a estrada.

¹⁵⁰ SANTOS, C. M. Santa Catarina e a Expansão para o Interior. In. **Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina**, de 4 a 7 de setembro de 1996. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997, p. 363.

A famosa estrada de São José a Lages, feita em forma precária pelo alferes foi também uma das grandes questões do governador Alberto de Miranda Ribeiro que em carta da vila do Desterro em 22 de julho de 1796, dirigida à Rainha de Portugal, pelo seu Conselho Ultramarino, informa sobre a estrada (...) SANTOS (1997, p. 363).

A economia do estado foi prejudicada ao longo da história pela dificuldade de articulação entre as regiões econômicas, propiciada pelos limites estabelecidos pelo relevo acidentado. “O espaço catarinense foi sendo ocupado, vagarosamente, em quase toda sua extensão, ainda que com baixa densidade, em grande parte devido à lentidão com que evoluíam os meios de transporte”, conforme demonstrou PELUSO JÚNIOR (1991, p. 275).¹⁵¹

Em 1940, as estradas ainda eram intransitáveis em dias de chuvas, pois eram de ‘terra melhorada’. Em geral, ligavam cidades, vilas e povoações aos portos ou estações ferroviárias.

A malha viária da formação sócio-espacial catarinense, comparável então, em debilidade à nacional, reflete um ritmo de desenvolvimento que se apoiava então, num quadro econômico, social, político e espacial, que se nutria de um relativo isolamento inter-regional. (...) Não é por acaso, que vários autores tenham definido o Brasil como um arquipélago, da mesma forma que se definiu Santa Catarina. VIEIRA & PEREIRA (1997, p. 461).¹⁵²

A navegação foi importante para Santa Catarina até as proximidades da década de 1970; a partir dessa época, grandes investimentos foram feitos no sistema rodoviário estadual - abandonando-se, praticamente, os demais. Peluso Júnior (1991, p. 277) argumenta que “a evolução no sistema rodoviário teve lugar, inicialmente, no melhor tratamento do revestimento de terra melhorada e construção de novas estradas. As vias carroçáveis eram abertas para todos os

¹⁵¹ PELUSO JÚNIOR, Victor Antônio. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: UFSC, 1991.

¹⁵² VIEIRA, M. G. E. D., PEREIRA, R. M. F. A. **Formações Sócio-Espaciais Catarinenses: Notas Preliminares**. In. Anais do Congresso de História e Geografia de Santa Catarina, de 4 a 7 de setembro de 1996. Florianópolis: CAPES/MEC, 1997, p. 461.

recantos do território, substituindo os picadões dos primeiros tempos do povoamento”.

Mesmo vivenciando tais situações, o Estado de Santa Catarina foi uma das primeiras unidades da Federação a tomar iniciativa da organização de um órgão técnico, destinado a superintender os serviços de estradas de rodagem, antes entregues aos cuidados das prefeituras municipais. Com o aumento da produção de várias regiões do Estado e a conseqüente necessidade de escoamento dos produtos, o desenvolvimento catarinense dependia principalmente da construção de novas estradas e melhoria das existentes.

Com o objetivo de atender a este setor, assinou-se em 19 de agosto de 1919, no então governo do Hercílio Pedro da Luz, o primeiro Decreto-Lei, de número 31, dando orientação técnica aos serviços rodoviários, com estudo para construção de estradas estaduais e diferenciando estas das municipais. Decorridos sete anos do Decreto-Lei número 31, e com o crescente desenvolvimento econômico do Estado, foi criada, através da Lei nº 1.539, de 08 de outubro de 1926, a Inspetoria de Estradas de Rodagem, junto à Secretaria da Fazenda, Viação e Obras Públicas e Agricultura. Dividia o território do Estado em quatro zonas, dando assim o primeiro impulso para a emancipação e organização dos serviços rodoviários (DARELLA, 2000).¹⁵³

Em 1930, a título de economia, foi extinta a Divisão do Estado em quatro zonas, apesar do sucesso obtido naqueles últimos quatro anos. A partir dessa data houve retrocesso na evolução rodoviária do Estado. Com a extinção das Residências, os serviços foram entregues às prefeituras municipais. Como conseqüência, as estradas ficaram intransitáveis e as prefeituras com as quotas negativas para atender às despesas rodoviárias. Transcorridos três anos, com os resultados negativos, o Estado retomou os trabalhos rodoviários, por meio do Decreto-Lei nº 42, de 30 de dezembro de 1933, que transformou a Inspetoria de Estradas de Rodagem em Diretoria de Estradas de Rodagem, (DARELLA, 2000).

¹⁵³ DARELLA, M. D. P., GARLET, I. J. & ASSIS, V. S. Estudo de Impacto: As populações indígenas e a duplicação da BR-101, Trecho Palhoça/SC – Osório/RS. Florianópolis/São Leopoldo. 2000.

As residências foram restabelecidas, os serviços foram reorganizados nos moldes técnico e administrativo, com a finalidade única de supervisionar os serviços rodoviários, orientar e determinar as suas atividades e a elaboração do Plano Rodoviário Estadual. Com o advento da Lei nº 85, de 15 de setembro de 1936, no então governo Nereu Ramos, foi criado o serviço de cadastro das estradas de rodagem, obras de arte, os cargos de Engenheiro Inspetor, Auxiliar Técnico e Desenhista. Com as crescentes necessidades rodoviárias, foi reorganizada a Diretoria de Estradas de Rodagem, de forma a melhorar a eficiência na prestação dos serviços. Dessa forma, a Lei nº 77, de 21 de agosto de 1936, e o Decreto nº 2, de 08 de setembro do mesmo ano, dividiram o Estado em sete zonas, com residências em Florianópolis, Joinville, Blumenau, Lages, Tubarão e Canoinhas, as quais estavam dotadas de máxima autonomia.¹⁵⁴

Em 11 de novembro de 1936, a Lei nº 123 instituiu o Plano Rodoviário Estadual. Aos 27 de dezembro de 1945, por meio do Decreto-Lei nº 8.463, foi implantado no País uma nova organização rodoviária, há muito questionada em Congressos Rodoviários de Estradas de Rodagem, criando o Fundo Rodoviário Nacional.

Para que os estados participassem do auxílio financeiro, relativo à quota do Fundo Rodoviário Nacional, e nos moldes daquele Decreto-Lei, o Governo do Estado de Santa Catarina reorganizou o seu órgão rodoviário, e por intermédio do Decreto-Lei nº 217, de 12 de setembro de 1946, extinguiu a Diretoria de Estradas de Rodagem, criando uma Autarquia, com autonomia administrativa, técnica e financeira, denominando-a Departamento de Estradas de Rodagem de Santa Catarina, nos dias atuais chamada DEINFRA – Departamento Estadual de Infra-estrutura.

No que se refere à ampliação da malha viária entre Paraná e Santa Catarina, em 2004 foi inaugurada a SC-302, também conhecida como Rodovia ou Estrada da amizade, caracterizada como importante elo de ligação da região

¹⁵⁴ LAGO, P. F. **Geografia de Santa Catarina**. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S. A., 1971 e do mesmo autor, **Santa Catarina: a Terra, o Homem, a Economia**. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais S. A., 1968.

produtora de *pínus* e complexo agroindustrial regional. Tal rodovia completa uma histórica ligação rodoviária em traçado no caminho da extinta Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, interligando, pelo interior planaltino, os estados sulistas. Dessa forma, se faz necessário entendimento do processo de construção histórica dessa via.

IV.3. Rodovia da Amizade entre Santa Catarina e Paraná – SC-302

O trecho da rodovia SC-302, entre Caçador e Porto União, foi um verdadeiro desafio aos motoristas que trafegam na região do Contestado. Eram 80 quilômetros de estrada de chão batido, repletos de buracos, pedras salientes e atoleiros que contrastam com a modernidade das estradas pavimentadas que ligam as demais regiões do município.¹⁵⁵ Tal rodovia, também conhecida como Estrada da Amizade, foi um antigo caminho tropeiro.

Passaram-se 20 anos do tempo em que os moradores dos municípios de Caçador, Calmon, Matos Costa e Porto União aguardavam a pavimentação desse trecho. Em 1985, o então governador Esperidião Amin (pelo PDS) chegou a licitar a obra, mas nem chegou a começá-la.

No governo seguinte, de Pedro Ivo (PMDB) e Casildo Maldaner (PMDB), o contrato com a empreiteira foi suspenso. Em 1990, durante a campanha eleitoral, Vilson Kleinübing (PFL) prometeu o asfaltamento da estrada, argumentando que essa obra era um sonho de seu pai, Valdemar Kleinübing, que foi prefeito de Videira. Em 1995, Paulo Afonso (PMDB) assumiu e parou definitivamente as obras. O pouco de terraplenagem que havia sido feito estava se deteriorando com o tempo, num exemplo de dinheiro público jogado fora.

Os moradores de Calmon (cidade com pouco mais de 4 mil habitantes que em muito lembra ainda os primitivos povoados do Contestado) e Matos Costa

¹⁵⁵ Jornal A Notícia. Trânsito pela SC-302 vira desafio. Falta de pavimentação no trecho entre Caçador e Porto União prejudica a população e economia, <http://www.an.com.br/1998/mai/22> acesso em 16 de abril de 2004.

aguardaram um acesso pavimentado por mais de 50 anos. Além deles, ainda há os madeireiros de Caçador, responsáveis por 60% da economia do município.

A cada chuva, serrarias corriam o risco de ficar sem matéria-prima para trabalhar. A via geralmente era liberada depois que os próprios empresários colocavam seus equipamentos para trabalhar no local e desobstruir os estragos das chuvas.

Em 2004, o governo do Estado contratou a empreiteira Norencal para fazer a conservação da estrada de chão batido. "Enquanto o País caminha para a modernização, em Santa Catarina se investe dinheiro para conservar o atraso", opinou Gilberto Seleme, madeireiro e diretor regional da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), ao Jornal A Notícia, em 16 de abril de 2004.

A Região histórica do Contestado e sua sofrida população viveu no dia 1º de maio uma renovação em suas expectativas de desenvolvimento com a inauguração da SC-302.

O governador Luiz Henrique da Silveira (PMDB) transformou o feriado de 1º de maio num dia de realização de um sonho para quatro municípios do Planalto Norte e Meio Oeste catarinense. É que, depois de 50 anos de espera, finalmente foi inaugurada e entregue a rodovia SC-302, a chamada Estrada da Amizade. Dessa forma as populações dos municípios de Caçador, Calmon, Matos Costa e Porto União estão interligados agora por uma moderna rodovia de 80,4 quilômetros e a partir dela as interconexões na Região Sul.

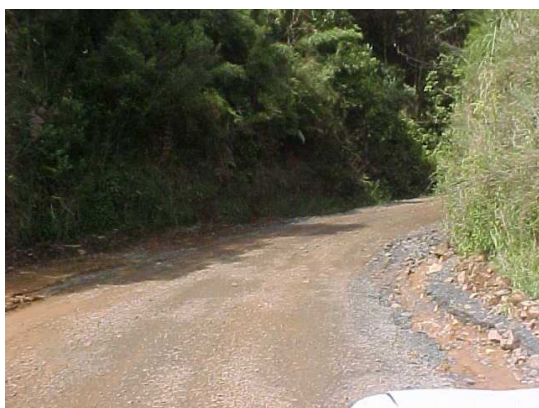
Com o início marcado para final de maio de 2003, a SC-302 foi projetada para suportar o escoamento de produtos agrícolas e pecuários da região. O custo final da rodovia foi de aproximadamente R\$ 53 milhões, sendo a primeira parte, de R\$ 5,514 milhões, do governo anterior (Amin) e R\$ 43,560 milhões do governo atual (Luis Henrique), apontou o Jornal A Notícia, em 04 de julho de 2004.

Os festejos começaram em Porto União, continuaram em Matos Costa e Calmon e encerraram-se em Caçador, cidade interligada pela Estrada da Amizade. "Toda essa comemoração é muito justa, pois além de tanto tempo de espera com a finalização desta rodovia, haverá uma maior integração entre as

regiões Sudoeste do Paraná e o vale do rio do Peixe, além do aumento de 30% no fluxo de veículos no trecho”, justificou o secretário Edson Bez, em entrevista ao Jornal A Notícia, em 04 de julho de 2004.

Há mais de 100 anos este caminho, que hoje é a rodovia SC-302, foi percorrida pelos tropeiros que colonizaram as regiões do Planalto Norte, Oeste e Norte de Santa Catarina. Já por volta de 1940, apenas carroças puxadas por bois e tropas de gado usavam o caminho. O tempo foi passando e a estrada foi sendo ampliada e usada também por ônibus e caminhões para transporte. Então, desde a década de 1980 ficou evidenciada que esta rodovia precisava ser asfaltada, e um movimento surgia para sensibilizar prefeitos e deputados. Muito foi tentado, mas o dia 1º de maio de 2004 passou para a história como o recomeço do desenvolvimento da região.

A pavimentação da SC-302 é uma obra que foi executada pela Secretaria de Estado da Infra-Estrutura, por meio do Departamento do Governo do Estado (Deinfra), com a participação do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). A estrada pioneira e as obras de asfaltamento podem ser verificadas nas fotos 15 e 16, na localidade de São Miguel da Serra, em Porto União, SC.



Fotos 15 e 16: Estrada da Amizade originalmente e em obras; localidade de São Miguel da Serra, Porto União, SC

Fonte: Jornal A Notícia, Joinville, SC, 4 de julho de 2004.

O objetivo de trazer um estudo detalhado do histórico das vias de comunicação no Paraná e em Santa Catarina se deve ao fato de que o processo de inserção de estradas historicamente não objetivou uma interligação entre as cidades e localidades que compõem a atual área de limite entre os dois estados.

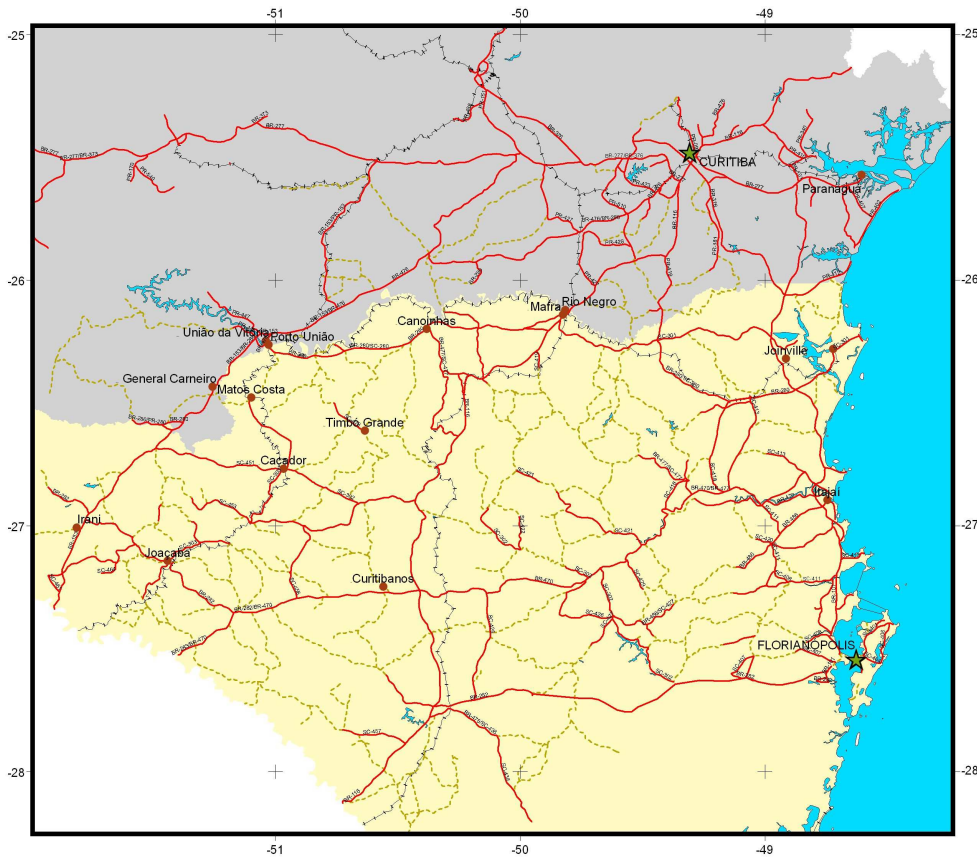
Tal fato fica claro quando se percebe o processo lento, de mais de 50 anos, para o asfaltamento de menos de 100 quilômetros de uma estrada que une, de fato, as duas unidades federadas. A SC-302, nesse sentido, é um marco histórico que permite uma ligação mais objetiva na frágil rede de vias que serve a denominada Linha Wenceslau Braz, que forma a dispendiosa divisa entre o Paraná e Santa Catarina.

Conforme o *Relatório dos Trabalhos Executados pela Comissão de Limites entre Paraná-Santa Catharina*, datado de 1923, confeccionado pelo Marechal A. de Albuquerque de Souza,¹⁵⁶ a demarcação seria produzida por uma combinação de processos astronômicos e topográficos, obedecendo o acordo firmado em 1916, pelos governadores e presidente da República, este último dá nome a linha da divisa, uma das mais caras já executada no País.

Na se abre mão da ligação que envolve a linha demarcatória e a complexidade da rede de comunicações gerada nos 90 anos que se seguem ao final da Guerra do Contestado, para a pouca e precária ligação entre as cidades lindeiras entre os estados, conforme se constata na cartografia atual.

O Mapa 5, denominado Rodoferroviário, demonstra como a forma política que reinou no Paraná e Santa Catarina, pós-delimitação, foi responsável por um esvaziamento de vias de interligação nas cidades que acompanham a Linha Wenceslau Braz.

¹⁵⁶ SOUZA, Manuel A. de Albuquerque. **Relatório dos trabalhos executados pela Comissão de Limites Paraná-Santa Catharina**. Rio de Janeiro: Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1923.



LEGENDA

- Cidades
- ★ Capitais
- Rodovias Pavimentadas
- Rodovias sem Pavimentação
- Ferrovias
- Corpos d'Água
- Estados
- PARANA
- SANTA CATARINA

50 0 50 Km



Fonte: IBGE, Carta do Brasil ao Milionésimo, meio digital, 2003.
Organizado por Rogério, M.

MAPA RODOFERROVIÁRIO
Mapa 5

Tais elementos analíticos se baseiam na própria idéia do território em questão e que diferem da noção de espaço, na medida em que se aceita o espaço anterior ao território na concepção de REFFESTIN (1980)¹⁵⁷, quando se observa que as populações hoje existentes na linha divisória interestadual forjaram um espaço vivido que lentamente foi sendo incorporado em dois territórios (o de cada estado), mas sempre por intermédio das ações conduzidas pelos atores que nele habitam.

Nessa mesma perspectiva, Reffestin (1980) esclarece que na apropriação de um espaço, o ator territorializa o espaço, e a produção de um espaço, o território nacional, espaço físico, balizado, modificado, transformado pelas redes, circuitos e fluxos se instalam, dentre eles as rodovias, os canais, as estradas de ferro, circuitos comerciais e bancários, auto-estradas e rotas aéreas, dentre outros.

A idéia de rede enquanto correlacionada com poder, para entendimento da divisa Paraná e Santa Catarina, fica mais na própria concepção de Reffestin (1980, p. 72):

Uma rede é um sistema de linhas que desenham tramas. Uma rede pode ser abstrata ou concreta, invisível ou visível. A idéia básica é considerar a rede como algo que assegura a comunicação, mas, por natureza, a rede que desenha os limites e as fronteiras não assegura a comunicação. Toda rede é uma imagem do poder ou, mais exatamente, do poder ou dos atores dominantes (...) o sistema é tanto um meio como um fim.

Os limites cristalizados se tornam ideológicos, pois se justificam territorialmente nas relações de poder e tal poder explica a divisa entre os estados de Santa Catarina e Paraná, fruto de um autoritarismo inegável naquele momento, quando impôs a formação de três cidades gêmeas entre os estados e separadas de forma diferenciada. As de Rio Negro e Mafra são limitadas pelo rio que leva o nome da primeira, fator que permite uma separação real, pois utiliza o que foi

¹⁵⁷ REFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1980.

praticamente natural na divisão interna nacional – o elemento geográfico. União da Vitória e Porto União convivem com o limite marcado pela linha férrea da Ferrovia São Paulo - Rio Grande, fato que gerou numerosos conflitos ao longo da história recente, quando se percebe um processo de catarinização e paranização das cidades e suas populações, mas, via de regra, a população vive numa única cidade de aproximadamente 80.000 habitantes.

Na ponta oeste da Linha Wenceslau Braz, encontram-se as cidades de Barracão e Dionísio Cerqueira, cujos limites se dão por mais de uma rua, numa complexidade também absurda para os viventes nelas, acrescida a fronteira internacional que se manifesta também por uma rua com a cidade Argentina de Bernardo Yrigoen.

Mediante tais complexidades que envolvem as atuais cidades gêmeas se faz necessário verificar o documento mestre que impôs tais divisas; ele é responsável pelos problemas regionais que envolvem a linha divisória entre o Paraná e Santa Catarina.

- a) a parte situada entre o Oceano Atlântico e a Serra do Mar;
 - b) as cabeceiras do rio Negro até à confluência dos rios Pirahy-guassú e Cachoeira;
 - c) a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, da ponte sobre o rio Iguassú ao seu cruzamento com a estrada de rodagem de União a Palmas;
 - d) essa estrada, desde o cruzamento referido até o rio Jangada;
 - e) as cabeceiras desse rio e seu curso, da confluência dos braços Occidental e Oriental até se encontrar com a alludida estrada de rodagem;
 - f) o divisor das águas dos rios Iguassú e Uruguay, das cabeceiras do Jangada á fronteira Argentina; segundo os processos expedidos:
 - a) o rio Negro, da confluência do Pirahy-guassú e Cachoeira á sua foz no Iguassú;
 - b) este rio da dita fóz á ponte da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
- Ficou também estabelecido na mesma reunião que seriam levantadas pelos processos regulares as cidades de Mafra, Rio Negro, União da Victória, Porto União, Palmas, a villa de Clevelandia e a povoação de Dionísio Cerqueira.” Souza (1923, p. 14).

Passados 80 anos do estabelecimento da Linha Wenceslau Braz, existem 22 cidades paranaenses fazendo divisa com Santa Catarina e 21 cidades catarinenses fazendo divisa com o Paraná. Elas são ligadas por apenas 10 ligações asfálticas, sendo estas sete rodovias federais, que fazem a ligação

Norte/Sul do Brasil, fator que clareia a idéia de um vácuo de infra-estrutura rodoviária na linha divisória interestadual.

Quadro 02: Rodovias que corta a divisa entre Paraná e Santa Catarina no sentido Leste para Oeste

BR -101	BR-376	Garuva/SC e Guaratuba/PR
PR-420	SC-301	Pien/PR e São Bento do Sul/SC
BR -116	BR-16	Rio Negro/PR e Mafra/SC
PR-447	SC-302	União da Vitória/PR e Porto União/SC
BR-153	BR-53	General Carneiro/PR e Água Doce/SC
BR-280	SC-467	Clevelândia/PR e Abelardo Luz/SC
BR-158	SC-468	Vitorino/PR e São Lourenço D'Oeste/SC
PR-180	SC-469	Marmeleiro/PR e Campo Erê/SC
BR-373	BR-280	Flor da Serra do Sul/PR e Palma Sola/SC
BR-163	BR-280	Barracão/PR e Dionísio Cerqueira/SC

Fontes: Mapa Político de Santa Catarina, 1994, escala 1.500.000 e Mapa Rodoviário e Político do Paraná, 1998, escala 1.1.000.000.

Na fragilidade de ligações interestaduais demonstradas no quadro 02, chama atenção as ligações entre cidades paranaenses e catarinenses pelo corte de rodovias federais, enquanto apenas três casos ligam municípios por meio de rodovias estaduais que se encontram na divisa, nas porções onde são secas.

Da mesma forma é possível observar que há um número maior de cidades de Santa Catarina com rodovias estaduais até os limites com o Paraná, cinco ao todo, enquanto apenas três rodovias estaduais do Paraná chegam até Santa Catarina. Tais traçados de poucas interligações podem ser mais bem entendido quando o limite seria a interface biossocial inter-relacionada com a historicidade. Na concepção de Reffestin (1980),¹⁵⁸ parte de tudo isso se dá por uma questão de limite como algo sagrado – o que ocorre entre os estados estudados.

¹⁵⁸ REFFESTIN (1980, p. 79) aponta ainda que: “O limite é, portanto uma classe geral, um conjunto cuja fronteira é um subconjunto. A fronteira é manipulada como um instrumento para comunicar uma ideologia. Sabe-se que o príncipe não se priva dela, ainda que nas sociedades evoluídas as manipulações se tornem mais difíceis. Quando a fronteira se tornou um sinal? Tornou-se um sinal quando o Estado moderno atingiu um controle territorial absoluto e tornou unívoca a mensagem fronteira = limite sagrado”.

Quando se observa na cartografia a rede ferroviária cortando a divisa dos dois estados, se constata a existência de apenas duas: a desativada Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande e o atual ramal ferroviário da América Latina Logística que liga São Paulo ao Rio Grande do Sul, passando pelo planalto catarinense nas bordas da Serra Geral e no segundo planalto paranaense, com linha de conexão com Curitiba e Paranaguá.

No que tange aos caminhos pioneiros entre os dois estados, pelos mapas disponíveis, são constatados 18 ligações, sendo que muitas delas não possuem pontes na travessia do rio Negro, Iguaçu e Jangada. No caso da porção mais a oeste da divisa, por ser estabelecida em divisor d'águas, a serra da Fatura, não há dificuldades na utilização de vias pioneiras, no que concerne à travessia de águas, ou seja, as populações de um lado e do outro se intercomunicam com mais facilidade, porém não significa dizer que há uma rede maior de estradas entre elas.

Um fator marcante da relação rodoviária pela Linha Wenceslau Braz se dá pelo traçado da BR-280. Partindo do litoral catarinense, Joinville e Porto de São Francisco do Sul, ela percorre o território de Santa Catarina até Porto União; dali até a fronteira argentina, a mesma rodovia segue por terras paranaenses, o que representa metade do trajeto em cada estado. Isso se deve ao fato de que tais limites não são inocentes, nem a consecução de infra-estrutura poderia ser.

Sendo estados federados e a rodovia mencionada federal, a União, por meio de seus aparelhos de estado, acaba procedendo de forma a mitigar as relações conflituosas regionais e geralmente dividindo benfeitorias e infra-estruturas, fato que permite entender a divisão da BR-280 no Paraná e em Santa Catarina.

No sentido das questões geopolíticas mencionadas, Lacoste (1997, p. 242)¹⁵⁹ fortalece a análise quando permite recorrer sobre o raciocínio do território como mecanismo de intervenção:

¹⁵⁹ LACOSTE, Yves. **A Geografia isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra.** Campinas: Papyrus, 1997.

Na verdade, os raciocínios geopolíticos, isto é, tudo aquilo que mostra a complexidade das relações entre aquilo que sobrevém da política e as configurações geográficas, (...) Eles servem àqueles que os utilizam e são, evidentemente, matéria para refutação e controvérsia. Tal argumentação que lesa os interesses de tal grupo ou de tal povo será refutada por um outro raciocínio que é, também, geopolítico. Ela o é também tanto da história como da economia, cujas teses servem, em primeiro lugar àquelas que as afirmam, mas por isso não impede seus saberes de serem respeitados e de se encaminhar, nas polêmicas, para um conhecimento menos participante da realidade.

Os fatores que apontam uma história e territorialidades longas e complexas, marcadas por numerosos arranjos políticos e, por conseguinte, geopolíticos, norteiam temporalidades diferentes, mas marcadas por cada momento da ocupação da região do Contestado, tanto em solo atualmente paranaense como catarinense, em espaços retalhados por redes de limites vividos que participam da territorialidade.

CAPÍTULO V - AS REDES EM TEMPOS DIFERENTES

Esta parte da pesquisa busca atualizar leitura regional do Contestado, sob o viés do estabelecimento das relações sociais e espaciais no pós-guerra, correlacionando os fatos políticos que marcaram o período que envolve a contenda entre os Estados litigantes e a formação de cidades que viriam ser catarinizadas e paranizadas nas décadas subseqüentes.

Desta forma, refletindo o espaço econômico regional, a Primeira Guerra Mundial (1914 – 1918) abriu perspectivas para a comercialização do pinheiro do Paraná (araucária). Os preços da madeira subiram no mercado internacional. Tal fato havia sido razão para o estabelecimento de serrarias por parte da empresa que construiu a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, em Calmon e Três Barras: as serrarias da *Lumber Company*. Após a Guerra do Contestado, os empresários que se destacaram nos negócios de colonização também são madeireiros, assim as terras adquiridas dos governos de Santa Catarina e Paraná, primeiro, eram exploradas em seus recursos florestais e, depois, vendidas em lotes aos colonos (THOMÉ, 1995).¹⁶⁰

Assim que foi criada, a *Lumber* tratou de adquirir 180 mil hectares ao sul dos rios Negro e Iguaçu, nas proximidades de Canoinhas. Estabelecendo ainda uma série de contratos com diversos fazendeiros, por meio dos quais estes cediam à empresa os pinheiros e as madeiras de lei que havia em suas terras. Affonso de Camargo, vice-presidente do Paraná, foi, conforme ele próprio admitiu em discurso na Assembléia Legislativa, o intermediário desses negócios (QUEIROZ, 1966).¹⁶¹

Foram montadas duas grandes serrarias, um em Três Barras (SC) e uma outra menor em Calmon (SC), à margem da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande. Em torno da primeira formou-se uma pequena cidade na qual, todos os

¹⁶⁰ THOMÉ, Nilson. **Ciclo da Madeira**, História da Indústria Madeireira no Contestado. Caçador: Universal, 1995.

¹⁶¹ QUEIROZ, Maurício Vinhas de. **Messianismo e Conflito Social** – A Guerra Sertaneja do Contestado: 1912/1916. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

anos, a 04 de julho, via-se flutuar por toda parte a bandeira dos Estados Unidos. Este fato permite caracterizar parcela das relações de poder que marcariam o Contestado e a própria luta camponesa no processo de manutenção do território como nacional (brasileiro). A *Lumber* tornou-se a maior companhia madeireira da América do Sul.

Nessa perspectiva, Reffestin (1980) defende que a “região local” é uma simples busca de sentido. O discurso regional revela de uma forma muitas vezes patética o drama da desterritorialização e, por extensão disso, a crise da territorialidade, como a mencionada com a chegada do capital da *Lumber*. O protesto regional raramente se faz único, pois atrelasse a outros. A retomada do poder pela base por meio do cotidiano e, sobretudo, a recuperação de uma malha territorial em que possa permitir o exercício desse poder se fazem de forma complexa nos jogos políticos de poder, e na necessidade de manter-se territorializado, no caso o caboclo do Contestado, se choca em interesses com a enorme quantidade de madeira que passou às mãos do capitalista estrangeiro.

Diante de tanta madeira nobre, Farquhar, se esqueceu de colonizar as terras recebidas dentro da faixa que acompanha a Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, e decidiu expulsar todos os posseiros que, há dezenas de anos, viviam na região, que lhes servia de morada e subsistência (AFONSO, 1994).¹⁶²

Concluída a construção da estrada de ferro, Percival Farquhar teve pressa em encher os vagões de carga com alimentos produzidos nas terras dos posseiros e com a madeira serrada dos pinheirais, para entregá-la no Porto de São Francisco. Para desalojar o posseiro e o pequeno proprietário, a *Lumber* organizou uma força paramilitar, mais ágil que a Justiça Brasileira, conhecido como “corpo de segurança da Lumber”. Causou verdadeira guerra de expulsão, perseguição, tortura e mortes no sertão contestado.

Fortemente armado, o grupo vasculhava os pinheirais da empresa para varrer, expulsar e matar. De ambos os lados pessoas morreram, outros

¹⁶² Pequeno agricultor que ocupou terras inexploradas e as cultivava por muitos anos, adquirindo por isso o direito de posse sobre elas, embora sem dispor dos documentos legais de propriedade, conforme aponta: AFONSO, Eduardo José. **O Contestado**. São Paulo: Ática, 1994, p. 07.

sobreviveram, mas isso foi apenas o começo daquela que seria a maior guerra camponesa do Brasil. A posse da terra perdida e o pinheiro roubado desesperaram milhares de posseiros que não tinham a quem recorrer, pessoas sem um lugar para morar e nem de algo para se sustentar. Sobre este fato, Sachet & Sachet (1997, p. 268) escrevem:

“Os expulsos do Vale do Rio do Peixe pela *Lumber*, os sem trabalho da Estrada de Ferro, bem como os desagregados dos campos de Lages e de Curitiba começaram a formar uma perigosa trindade que vai ferver as águas do rio, consumir pinheirais e reduzir a pó fazendas e fazendeiros”.¹⁶³

No tenso e complexo cenário de relações em que se transformou a região do Contestado no início do século XX, um elemento que contribuiu fortemente para a instabilidade social da região e, conseqüentemente, para a deflagração da Guerra Sertaneja do Contestado foi a instauração do capital estrangeiro, representado pelos projetos de construção ferroviária e exploração madeireira, que, em suma, poderia ser resumido numa relação entre o moderno vs. o arcaico, mesmo que este possa ser considerado um discurso simplista, mas expressa parte do que aconteceu naquela região.

O caótico processo de inserção do capital estrangeiro na região do Contestado foi marcado por profundas transformações por ele promovido. Toda a região, seus habitantes, sua estrutura social e econômica passaram por significativas mudanças. A tarefa de perceber estas alterações, as novas modalidades de opressão e violência disseminadas pela *Lumber*, pode ser facilitada por uma observação detida sobre um agente social em formação na região neste momento; o operário da fábrica passou, por exemplo, a atuar nas companhias estrangeiras, algo novo para quem vivia da subsistência da floresta de araucárias, criava porcos, plantava milho e colhia pinhão e erva-mate.

¹⁶³ SACHET, Celestino & SACHET, Sérgio. **Santa Catarina 100 anos de História** – do povoamento à Guerra do Contestado. Florianópolis: Século Catarinense, 1997, vol 1.

Em decorrência do desenvolvimento industrial da região e, conseqüentemente, do desenvolvimento das forças produtivas e das transformações tecnológicas, econômicas e sociais surge um novo agente, com características e especificidades próprias. Certamente é por intermédio do operário da *Lumber* e suas relações cotidianas e as formas de violência sobre ele exercidas que as observações inerentes às lutas e contradições deste contexto podem ser mais bem entendidas.

A *Southern Brazil Lumber and Colonization Company* passou a desenvolver um inovador processo de exploração da madeira. Para tanto, foi estruturado um complexo industrial de proporções ímpares, com quatrocentos empregados permanentes, em sua maioria imigrantes europeus, sendo que, além destes, a empresa também empregava, sob empreitada, grande número de caboclos regionais, que poderia chegar a outros quatrocentos, no corte e transporte das toras.¹⁶⁴

Assim, nessa relação socioeconômica tem-se o colono europeu recém-estabelecido na região trabalhando na fábrica, que exigia o mínimo de instrução, e o camponês expulso de suas terras, fazendo o serviço braçal, simplesmente cortando as toras na floresta, que viria a ser praticamente dizimada em década, numa das maiores degradações ambientais regionais registradas no início do século XX no país, cabendo ressaltar que a luta dos camponeses também se fez no sentido de manter a floresta de araucárias, pois ela estava no centro da sua subsistência. Mas há que se esclarecer o fato de que a Guerra do Contestado não foi marcada exclusivamente pela questão da terra, como demonstrado no decorrer do trabalho, são numerosos os elementos que marcam a mesma, incluindo a questão de limites dentre outros.

Sobre a relação do caboclo com os recursos naturais do interior do Paraná e de Santa Catarina, Valverde (1957, p. 87-88)¹⁶⁵ menciona:

¹⁶⁴ BERNARDET, J.C. **Guerra camponesa no Contestado** - Ed. Parma - São Paulo, 1979.

¹⁶⁵ VALVERDE, Orlando. **Planalto Meridional do Brasil**. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia. União Geográfica Internacional. Comissão Nacional do Brasil. XVIII Congresso Internacional de Geografia, 1957.

No caso dos ervais, por exemplo, a poda trienal das plantas, não as extingue. Eliminá-las seria um prejuízo sério para o seu proprietário. Então, este, quer seja um grande ervateiro, quer seja um colono, cuida bem do seu erval: elimina as árvores concorrentes ao redor de cada pé de erva-mate, faz caiações no seu tronco, planta grama para evitar a invasão de ervas daninhas. A exploração do mate adota portanto, espontaneamente, no seu próprio interesse, uma atitude conservacionista em relação à erva e também ao solo. (...) Os pinhais têm sido vítima de uma devastação sistemática e desenfreada. (...) O Estado que parece possuir atualmente as maiores reservas de araucárias é Santa Catarina. Não porque o governo ou particulares de lá tivessem tomado qualquer medida preventiva; mas simplesmente por falta de estradas. (...) Quando se viaja pelo planalto meridional por zonas novas e longínquas e se encontra uma boa estrada, é quase certo que ela conduz a uma serraria. O planalto é, hoje em dia, uma espécie de reservatório de madeira, sangrando por diversas vias. Pela estrada da Graciosa e pela rodagem que acompanha o vale do Itajaí, descem, numa sucessão interminável, caminhões carregados de tábuas, com destino a Paranaguá e Itajaí, respectivamente. Já o porto de São Francisco é abastecido pelo ramal da Rêde de Viação Paraná – Santa Catarina, por onde descem composições inteiras de pranchas carregadas de tábuas, desde União da Vitória. A rodovia Rio - Pôrto Alegre drena a madeira que é destinada ao mercado interno, sobretudo para o Rio e São Paulo.”

A enorme citação de Valverde (1957) se deve ao fato de permitir observar o quanto foi representativo a entrada do capital estrangeira para abrir o sertão contestado ao mundo externo, no sentido da devastação dos recursos florestais em detrimento do *modus vivendi* da população cabocla que mantinha um equilíbrio socioambiental até o limiar do século XX. Além disso, dá a dimensão da importância da rede ferroviária na região como o ramal ferroviário de Porto União (SC) e União da Vitória (PR), no sentido oeste-leste até o Porto de São Francisco do Sul, construído pelas necessidades da *Lumber* escoar de maneira barata a produção madeireira, enquanto parte menos significativa saía pelo ramal ferroviário Curitiba – Paranaguá.

No que tange à rede rodoviária, esclarece a importância das estradas de rodagem na medida da desarticulação de um sistema ferroviário eficiente para tamanha demanda de madeira e mostra a precariedade das mesmas, nos menos de trinta anos pós-guerra. Há ainda a rodovia que liga o Rio Grande do Sul aos

centros consumidores nacionais de São Paulo e Rio de Janeiro, por aquela que viria a ser a BR-116, que ocupa um dos principais caminhos tropeiros.

Parcela significativa dos que atuavam no período mencionado por Valverde (1957) são operários da *Lumber*, além de outras madeireiras regionais, tais como Seleme & Masur e Squario, para citar as mais importante na zona da floresta de araucárias.

Em relação à região do Contestado, a Cia. *Lumber* era a mais poderosa empresa de madeira. É importante atentar para um dado bastante relevante para este contexto: a maioria dos operários empregados na *Lumber* eram imigrantes estabelecidos há pouco na região. As áreas ocupadas pela madeireira, depois de desmatadas, eram transformadas em lotes e vendidas a colonos colocados na região pelo Estado do Paraná, em sua maioria imigrante eslavos que vinham formar uma parcela significativa da população regional. E suas concepções eram distintas das do sertanejo que ali vivia e subsistia desde há muito, conforme é possível observar nas fotos 17 e 18, onde se verifica o trabalhador caboclo no corte das árvores e uma pequena população eslava, defronte a uma igreja em construção, sendo que tal arquitetura viria marcar a paisagem regional a partir da segunda década do século XX.



ERROR: ioerror
OFFENDING COMMAND: image

STACK:

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)