

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ANA CAROLINA GESSER

**A ESTRADA DO ASSUNGUI: ENTRAVES POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS NA
CONSTRUÇÃO DE UM CAMINHO COLONIAL NA PROVÍNCIA DO PARANÁ
(1860-1888)**

**CURITIBA
2013**

ANA CAROLINA GESSER

**A ESTRADA DO ASSUNGUI: ENTRAVES POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS NA
CONSTRUÇÃO DE UM CAMINHO COLONIAL NA PROVÍNCIA DO PARANÁ
(1860-1888)**

**Monografia apresentada ao curso de
Graduação em História, Departamento de
História, Setor de Ciência Humanas,
Letras e Artes da Universidade Federal do
Paraná como requisito parcial para a
obtenção do título de bacharel e licenciada
em História.**

Orientador: Profº Dr. Luiz Geraldo Silva

CURITIBA

2013

Resumo

Nessa pesquisa, procuramos analisar os entraves político-administrativos na construção de uma estrada colonial – a Estrada do Assunguy, construída a partir do ano de 1860, nos primeiros anos da então emancipada província do Paraná. A partir da confrontação de fontes produzidas por diferentes atores sociais, buscamos analisar a mudança dos discursos desses atores referentes àquela estrada e sua relação com as diferentes políticas imigratórias adotadas na Província do Paraná por aqueles anos. Para a realização da pesquisa, foram consultadas fontes administrativas, as quais se referem a relatórios de governo dos presidentes da província do Paraná, entre 1859 e 1889, e também a ofícios e correspondências contendo petições, reclamações e orçamentos. A partir da análise dos ofícios e dos relatórios de governo, podemos inferir que o desenvolvimento da estrada do Assunguy esteve dependente das práticas colonizatórias feitas na Província, onde o governo provincial atendia aos interesses de desenvolvimento das colônias quando estas apresentavam sinais de prosperidade. Também concluímos que os trabalhadores ao longo da estrada sofriam com os impasses entre engenheiro e administradores, por conta de pagamentos atrasados, ou mesmo crédito inexistente decorrente da corrupção. O reconhecimento da importância da construção da estrada para a Colônia do Assunguy não levou os administradores a empenharem-se significativamente nessa obra até a Colônia quando perceberam que outra prática colonizatória – nas cercanias de Curitiba – concretizava satisfatoriamente o projeto de colonização almejado pelo governo.

Palavras-chave: estrada, Assunguy, imigração.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	5
-----------------	---

CAPÍTULO 1

A.a EMIGRAÇÃO: MELHOR PARA OS BURGUESES, MELHOR PARA OS POBRES.....	8
A.b A NOVA DINÂMICA COMERCIAL BUSCA SOLUÇÕES.....	11
A.c - NOVA PROVÍNCIA, DIFERENTES PROJETOS.....	21

CAPÍTULO 2

B.a NOVAS POLÍTICAS, NOVOS ANSEIOS.....	27
B. b A SALA DE VISITAS PARA OS RECÉM-CHEGADOS: QUE VENHAM AS PRIMEIRAS FAMÍLIAS.....	30
B.c O CAMINHO DO PROGRESSO.....	34

CAPÍTULO 3

C.a ENQUANTO O ASSUNGUY FALHA, SURGEM NOVAS PERSPECTIVAS.....	40
C.b A ESTRADA COLONIAL: A VERSÃO DOS TRABALHADORES.....	45
C.c FIM DO SÉCULO, FIM DA ESTRADA?.....	55

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	58
---------------------------	----

FONTES.....	60
-------------	----

BIBLIOGRAFIA.....	64
-------------------	----

INTRODUÇÃO

Nessa pesquisa, procuramos analisar os entraves político-administrativos na construção de uma estrada colonial – a Estrada do Assunguy, construída a partir do ano de 1860, nos primeiros anos da então emancipada província do Paraná. A partir da confrontação de fontes produzidas por diferentes atores sociais, buscamos analisar a mudança dos discursos desses atores referentes àquela estrada e sua relação com as diferentes políticas imigratórias adotadas na Província do Paraná por aqueles anos. Optamos por periodizar o ano de 1860, quando é criada oficialmente a Colônia do Assunguy com recursos do governo Provincial, e terminando em 1889, com a Proclamação da República e a instauração de um novo regime de Governo.

Para a realização da pesquisa, foram consultadas fontes administrativas, as quais se referem a relatórios de governo dos presidentes da província do Paraná, entre 1859 e 1889, e também a ofícios e correspondências contendo petições, reclamações e orçamentos. Essa última categoria, pertencente ao Arquivo Público do Paraná, é constituída por manuscritos enviados tanto por pessoas públicas em cargos administrativos como por pessoas privadas, como trabalhadores da estrada e moradores das suas margens.

Em vista de uma compreensão sobre o quadro mais vasto referente à migração em massa observada no mundo atlântico no século XIX, utilizei a obra de Eric Hobsbawm, *A Era do Capital*¹, de modo a perceber as mudanças ocorridas na Europa devido à dupla Revolução – Francesa e Industrial; de Sérgio Odilon Nadalin², João Klug³ e Carlos Roberto Antunes dos Santos⁴ no intuito de relacionar as emigrações européias com as políticas imigratórias do Império no Brasil. Para discutir essas mudanças e sua influência no fim do tráfico de escravos, bem como no início da discussão de uma política imigratória de substituição de mão-de-obra, e das bases argumentativas sob as quais a Lei de Terras foi feita, utilizei os trabalhos de Cláudia Cristina da Silva⁵, Emília Viotti da Costa⁶ e José Murilo de Carvalho⁷. Para tratar das políticas imigratórias na província do Paraná, baseei-me nas obras já conhecidas de Balhana,

¹ HOBBSAWM, Eric. *A era do Capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

² NADALIN, Sérgio Odilon. *Paraná: ocupação do território, população e migrações*. Curitiba: SEED, 2001.

³ KLUG, João. Imigração no sul do Brasil. In: GRINBERG, Keila, SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial, volume III: 1870-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

⁴ SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Vida Material, Vida Econômica*. Curitiba: SEED, 2001.

⁵ SILVA, Cláudia Christina Machado. *Escravidão e grande lavoura: o debate parlamentar sobre a lei de terras (1842-1854)*. Dissertação (mestrado) -Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação em História. Defesa: Curitiba, 2006.

⁶ COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.

⁷ CARVALHO, José Murilo. *A construção da Ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Westphalen e Machado⁸, Gyralda Seyferth⁹, Reinaldo Nishikawa¹⁰ e Roberto Edgar Lamb¹¹.

A segunda metade do século XIX é marcada por fenômenos importantes que vão acabar introduzindo modificações na estrutura econômica e social do país, contribuindo para o desenvolvimento do mercado interno e estimulando o processo de urbanização. Dentre esses aspectos, pode-se citar primeiro a transição do trabalho escravo para o trabalho livre e a paulatina entrada de numerosos imigrantes no sul do país¹². Após a emancipação da Província do Paraná em 1853, buscou-se povoar o território com população branca, européia, que as autoridades brasileiras julgavam ser “trabalhadora e morigerada”. Para tanto, foi criada a Colônia do Assunguy, com a intenção de nela estabelecerem-se imigrantes europeus, que ao se tornarem colonos, supririam as necessidades de abastecimento de Curitiba e seu entorno. Ao contrário de outras regiões do império, onde a imigração se destinava a suprir a carência de mão-de-obra na grande lavoura de exportação, no Paraná, exceto sob eventual introdução de trabalhadores em obras públicas, o problema imigratório foi desde logo colocado no sentido de criar-se uma agricultura de abastecimento de víveres.

A Colônia do Assunguy foi fundada em 1859, em colaboração com o governo imperial, quando o então presidente José Francisco Cardoso ordenou a demarcação das terras. Era formada por três territórios, em uma distância de aproximadamente 100 km da capital Curitiba, uma vez que os primeiros empreendimentos de colonização tinham em vista também o povoamento do território, instalando os colonos em regiões de baixa densidade demográfica. Ao chegarem a esse núcleo colonial no ano de 1860, os colonos foram instalados em uma casa. Embora a pretensão inicial do governo fosse instalar 20 famílias, o presidente José Francisco Cardoso ordenou que fosse construída mais uma casa para a instalação de 40 famílias, conforme ordens do governo imperial. Segundo Altiva Balhana, Brasil Pinheiro Machado e Cecília Westphalen, no ano de 1860 a Colônia Assunguy possuía 949 imigrantes, dentre eles Ingleses, franceses, italianos, alemães e outros¹³, que deveriam assinar um contrato com o governo, relativo à posse das terras.

É também no ano de 1860 que as vias de comunicação entre as Colônias e os mercados vão começar a constituir um motivo de preocupação entre os agentes públicos, pois

⁸ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *História do Paraná*. Curitiba: Grafipar, 1969.

⁹ SEYFERTH, Gyralda. *Imigração e Cultura no Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1990.

¹⁰ NISHIKAWA, Reinaldo. *Terras e imigrantes na colônia Assungui*. Paraná, 1854-1874. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, 2007.

¹¹ LAMB, Edgar. *Uma jornada civilizadora: imigração, conflito social e segurança pública na província do Paraná*. Dissertação de Mestrado da Universidade Federal do Paraná, 1994.

¹² COSTA, Emília Viotti da. *Op. Cit.* p. 251.

¹³ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op.Cit.* p. 164.

se acredita que a construção de uma estrada que ligue a colônia do Assunguy com a capital pode fornecer a migração espontânea de colonos que não obtiveram sucesso em núcleos mais antigos, como a Colônia Dona Francisca, em Santa Catarina. Além disso, o ainda presidente José Francisco Cardoso vai salientar a inconveniência de instalar nesse local, colônias sem vias de comunicação “que as aproximem dos mercados, onde devem ter consumo os produtos de seus trabalhos¹⁴”. No ano de 1860, relata o mesmo presidente que “[...] como convinha preparar caminhos que facilitassem a emigração para o Assunguy e ao mesmo tempo desse fácil exportação aos produtos da Colônia, autorizou o governo imperial a abertura de estradas para essa capital (Curitiba) e Antonina¹⁵”.

A monografia foi dividida em três capítulos. No primeiro, analisamos as mudanças pelas quais estava passando a Europa, especificamente no século XIX, situando os acontecimentos que levavam seus países e nações a adotarem a política emigratória para países americanos, como o Brasil. Dessa forma, intentei relacionar a emigração europeia com a política imigratória feita pela Coroa e mais especificamente, pela Província do Paraná. No segundo capítulo, articulei as condições específicas da Província do Paraná às práticas imigratórias adotadas por seus presidentes. Busquei abordar a política adotada após 1858, onde seus rumos aparecem melhores definidos, como a criação da Colônia de abastecimento do Assunguy. Nessa seção, iniciei a análise dos documentos por mim levantados, à medida que analisei os investimentos em obras públicas na Província, e a necessidade de trabalhadores para essas obras.

No terceiro capítulo, confrontei os diferentes tipos de fontes, verificando a mudança de discurso dos presidentes a partir de 1870 no que diz respeito à prosperidade da Colônia. Ao cruzar os relatórios dos presidentes de província, as petições e ordens de pagamento de trabalhadores, mostrei que a adoção de novas políticas imigratórias, sobretudo a partir do ano de 1875, acabam redirecionando os investimentos feitos na estrada do Assunguy.

¹⁴ PARANÁ. *Relatório pelo vice-presidente da província do Paraná José Luiz Francisco da Camara Leal ao presidente José Francisco Cardoso por ocasião de lhe entregar a administração da mesma província em 2 de maio de 1859*. Curitiba: Typ. Paranaense de Candido Lopes, 1859. p.8.

¹⁵ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa pelo presidente José Francisco Cardoso na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura no dia 1º de março de 1860*. Curitiba: Typ. de Candido Martins Lopes, 1860. p.64.

CAPÍTULO 1

A.a EMIGRAÇÃO: MELHOR PARA OS BURGUESES, MELHOR PARA OS POBRES

A Europa do século XIX foi palco de uma série de acontecimentos, marcados por guerras, revoluções, unificações e crises. Esses processos, intimamente interligados, mudaram a configuração social, política e econômica daquele continente, e seus desdobramentos foram sentidos do outro lado do oceano. Esses acontecimentos acabam por configurarem-se como fatores de expulsão, levando milhares de pessoas a deixarem o “Velho Mundo”, ao mesmo tempo em que no Brasil, os fatores de atração¹⁶ impulsionaram a vinda destes imigrantes. Observar mais atentamente as mudanças e rupturas acima citadas ocorridas na Europa, bem como relacionar esses acontecimentos com o contexto brasileiro, e mais especificamente paranaense, torna-se fundamental para entender o processo migratório para a América.

Dentre os acontecimentos mais marcantes para a reconfiguração política européia, está a Revolução Francesa que, no século XVIII, ao alimentar ideais republicanos nos diversos países da Europa central e a proclamação da Segunda República na França em 1848, desencadeou uma série de rebeliões que formaram uma zona revolucionária em territórios que possuíam políticas muito heterogêneas¹⁷. Assim, os nacionalistas envolvidos na revolução viam-se lutando contra um império multinacional dos Habsburgos. A revolução fracassou em sua proposta de derrubar o regime, embora a política européia continuasse a ser dominada pelas mesmas aspirações liberais, democráticas e nacionais, processo esse que culminou em diversas guerras, cujo aperfeiçoamento bélico foi favorecido pelo capitalismo em expansão. A partir da Revolução Francesa, aconteceram diversas mudanças fundamentais no período compreendido entre 1789 e 1848. A primeira dessas mudanças foi demográfica e, favorecida pela dupla revolução – Francesa e Industrial – iniciou um aumento da taxa de natalidade sem precedentes, cujo extraordinário aumento da população estimulou muito a economia, produzindo mais trabalho, principalmente trabalho jovem, e mais consumidores. Outra grande

¹⁶ Os fatores de atração foram brevemente citados por João Klug. KLUG, João. Dentre eles, estão a política de branqueamento da população, a necessidade de ocupação de espaços na fronteira sul; a idéia de criação de um segmento médio rural com base na pequena propriedade familiar. Imigração no sul do Brasil. In: GRINBERG, Keila, SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial, volume III: 1870-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 202.

¹⁷ A Alemanha e a Itália discutiam a própria existência do Estado unitário que deveria abranger um punhado de principados germânicos de vários tamanhos e características sob uma perspectiva nacionalista, incluindo em seus projetos povos que não se sentiam alemães ou italianos. HOBBSAWM, Eric. *A era do Capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. p. 28.

mudança refere-se às comunicações, permitindo uma melhoria da velocidade e da capacidade de carga assim alcançadas. A ferrovia exemplifica bem essa mudança, pois facilitou a viagem entre cidade e campo, ligou as regiões pobres às ricas, influenciando assim também no crescimento populacional, uma vez que catástrofes periódicas de fome e escassez de alimentos elevavam a mortalidade em tempos pré-industriais. Ainda uma terceira mudança favorecida pelas revoluções é relativa ao volume do comércio e da emigração dentro do continente europeu e intercontinental¹⁸.

As mudanças acima citadas permitiram que entre o período entre 1848 e 1870 fosse palco de transformação e expansão econômica extraordinárias não só em continente europeu. O mundo consolida o capitalismo como modelo econômico e uma minoria de países “desenvolvidos” transformam-se em economias industriais¹⁹. No entanto, esse processo transitório alterou os destinos da maior parte da humanidade, que até meados do século XIX, era constituída, sobretudo, por homens do campo²⁰. A terra ainda era um forte regulador da vida da maior parte das pessoas. Embora houvessem diferenças sociais, políticas e legais nas diversas áreas cultiváveis agrariamente, que Hobsbawm exemplifica comparando as “planícies norte-americanas, as estepes do sul da Rússia e da Hungria e os pampas sul-americanos”²¹, o que havia de comum por todo o mundo era a sujeição à economia industrial mundial²², cuja tecnologia tornou possíveis as conexões entre fronteiras antes inacessíveis, através da introdução da estrada de ferro e do vapor. Como salienta Eric Hobsbawm,

A transição para o modelo capitalista fez com que os homens perdessem os laços tradicionais com a terra de seus ancestrais - principalmente quando passaram a perceber que não poderiam mais tirar o sustento dela - e passassem a serem atraídos pela nova demanda de trabalho nas indústrias urbanas, cuja dicotomia campo-cidade estava relacionada ao atrasado versus o progresso²³.

A transição citada acima é acompanhada por uma nova divisão internacional do trabalho. A ampliação das fronteiras globais da mercadoria, possibilitada pelos novos meios de transporte (ferrovias, barcos a vapor), pela expansão financeira britânica e pelo papel cada vez mais importante dos Estados Unidos na economia-mundo capitalista após a Guerra Civil,

¹⁸ HOBBSAWM, *Eric. Op, cit.* p. 44.

¹⁹ Idem, p. 45.

²⁰ Idem, p. 185.

²¹ Idem, p. 186.

²² Idem, *Ibidem*.

²³ Idem, *Ibidem*.

unificou as trajetórias de espaços econômicos e humanos até então cindidos, como o eram o Brasil e a Itália²⁴.

A função da expansão na economia moderna, além de suprir alimentos e matéria-prima em quantidades crescentes, também tinha por objetivo proporcionar o mais importante reservatório de força de trabalho para ocupações não-agrícolas e capital para o desenvolvimento urbano e industrial. Em uma economia capitalista, a terra era um fator de produção e uma mercadoria peculiar por sua imobilidade e quantidade limitada de modo que a terra transformou-se em uma indústria como qualquer outra, uma mercadoria que ao objetivar a obtenção do lucro, tornou-se uma fonte de trabalho, uma fonte de capital.

A transformação da terra em mercadoria não pode ser separada da política do liberalismo econômico. Podemos citar como exemplo, o aumento da população urbana italiana após a unificação, aliada a uma intensificação das trocas mercantis. A unificação política italiana foi crucial para a aceleração de um mercado interno, uma vez que a ascendente burguesia deste país centrou-se no seu fortalecimento através do Estado, criando artifícios como leis e obras públicas, desenvolvendo uma rede de circulação que facilitasse a interligação entre os diferentes mercados regionais característicos da Itália até então. O liberalismo econômico, estreitamente ligado ao liberalismo político do Estado italiano, fortalece os poderes da classe hegemônica italiana, que se afirma ideológica e economicamente, no movimento de expansão do capitalismo nos espaços agrário e urbano, em que, como é inerente a este modo de produção, alguns poucos concentram as terras e o capital enquanto a grande maioria dos indivíduos têm condição de vida precária²⁵.

A concepção da terra na economia capitalista passou a chocar-se com a perspectiva dos camponeses ou senhores da terra, para os quais a terra não era apenas uma fonte de grande lucro, mas a própria estrutura de vida²⁶. O capitalismo poderia vir a minar as bases agrárias da estabilidade política da periferia dependente do Ocidente desenvolvido, pois, a transição para a produção de mercado e especialmente a exportação da monocultura rompiam as relações sociais tradicionais e desestabilizava a economia. Dessa forma, a modernização implicava também uma mudança política que colidia frontalmente com a sociedade agrária, o

²⁴ MARQUESE, Rafael de Bivar. *Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira no Brasil no longo do século XIX*. Texto apresentado à Conferência Internacional *New Perspectives on the Life and Work of Eric Williams*, realizada em 24 e 25 de setembro de 2011 no St. Catherine's College, Oxford University, Inglaterra.

²⁵ SAQUET, Marcos Aurélio. *Os Tempos e os Territórios da Colonização Italiana*. Tese de Doutorado em Geografia: Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2001. p. 56.

²⁶ HOBBSAWM, Eric. *Op. Cit.* p.192

principal apoio do tradicionalismo, ao pressionar os diversos tipos de servidão pré-capitalistas²⁷. A pressão desse antigo sistema de servidão culminou com a migração para as cidades e a conseqüente formação de mão-de-obra barata nas fábricas que floresciam e avançavam por todo o continente europeu. Expulsos do campo, esses grupos sociais eram obrigados a aceitar baixos salários, exaustivas jornadas de trabalho e viver em centros urbanos cada vez mais superpovoados e pauperizados. Dessa forma, estabeleceram-se as diversas ondas migratórias que acompanharam o desenvolvimento do capitalismo industrial e da transição demográfica.

Diante de tantas mudanças e reconfigurações políticas, a segunda metade do século XIX é marcada pelo começo da maior migração dos povos da História. Essas migrações davam-se de diferentes formas, podendo ser apenas êxodo rural, interurbanas e também intercontinentais e transatlânticas. Foram possíveis devido ao desenvolvimento econômico moderno, que além de facilitá-las, tornando-os tecnicamente baratas e mais simples através de comunicações novas e melhores, também permitiu ao mundo possuir uma população maior. Entre 1816 e 1850, perto de cinco milhões de europeus deixaram seus lugares de origem, sendo que quatro quintos deles emigraram para as Américas.

A maioria dos europeus emigrantes era de origem rural. O crescimento econômico gerou excedentes populacionais, que tiveram bastante incentivo para emigrar, principalmente porque as condições rurais eram muito ruins. Segundo Hobsbawm, as pessoas imigravam, sobretudo, por razões econômicas, ou seja, porque eram pobres. [...] A primeira onda de migração de nosso período (1845-54) foi essencialmente uma fuga da fome ou pressão da população na terra. [...] ²⁸. Já na primeira metade do século, o novo proletário e os horrores incontroláveis da urbanização foram palco de atenção das discussões entre políticos e administradores. Para a burguesia, a Europa era superpovoada por pobres, e a emigração resolveria um problema duplo, pois ao mesmo tempo em que melhoraria as condições dos migrantes, aliviaria o mercado de trabalho.

A.b A NOVA DINÂMICA COMERCIAL BUSCA SOLUÇÕES

O desempenho da economia brasileira a partir da metade do século XIX é cadenciado por importantes mudanças: a abolição do tráfico de escravos, a criação de um novo regime de

²⁷ Idem, p. 193.

²⁸ Idem, p. 210.

terras, o apoio à vinda de imigrantes, a introdução do trabalho assalariado e a expansão do comércio exterior, que permite uma nova dinâmica do comércio interno.

A sociedade brasileira da primeira metade do século XIX assenta-se principalmente fora dos meios urbanos. Desde o início da colonização, o Brasil foi um país essencialmente agrário devido à opção da metrópole e sua política de exploração de novas terras. Essa característica da economia colonial desenhava profundos traços na fisionomia do Estado brasileiro, vindo a influenciar poderosamente sua história política após a independência²⁹. Sendo assim, a economia brasileira se define, nesse período, pelo predomínio da grande lavoura, como se pode atestar na citação de Alice P. Canabrava, presente na obra de Cláudia Cristina Machado e Silva:

O fato mais importante da economia brasileira no período monárquico foi o predomínio das exportações do café. Representando apenas 19,6% das exportações brasileiras em 1822, o produto passou a liderar as exportações brasileiras na década dos 30, assumindo assim o lugar tradicionalmente ocupado pelo açúcar desde o período colonial³⁰.

Desde a década de 1830, o café ganhou significativa importância – ao mesmo tempo em que se verifica uma decadência dos produtos da agricultura tradicional como o açúcar, o algodão e o tabaco – e passa a ser a maior fonte de riqueza do país, constituindo-se como principal elemento de sua economia, concorrendo para a consolidação do Estado Nacional³¹. Ao mesmo tempo em que o café tornava-se o principal produto de exportação, os legisladores que representavam os grandes proprietários afirmavam ressentir-se pela crescente falta de braços nas lavouras, o que comprometia a produção e a economia do país. Assim sendo, a expansão da lavoura e a suposta falta de trabalhadores constituem a chamada “crise na lavoura”, traduzindo-se nas queixas dos cafeicultores desde a década de 1830. É interessante notar que, como mostra Cláudia Machado, não havia a tal “crise na lavoura” conforme diziam os deputados, uma vez que a entrada de escravos nesse período era maciça, mas sim um mascaramento, pois não podiam falar a verdade abertamente em virtude dos tratados relativos ao controle do tráfico feitos com o governo inglês desde a década de 1810³².

Após a vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, um empréstimo de 600 mil libras foi concedido ao governo português e seguido por um Tratado de Aliança e

²⁹ SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Escravidão e Grande Lavoura: O debate Parlamentar sobre a Lei de Terras (1842-1854)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, Departamento de História, Setor de Ciências Humanas Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2006. p. 10.

³⁰ SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.* p. 11

³¹ Idem, *Ibidem*.

³² Idem, p. 12.

Amizade, que estabelecia os princípios para uma futura abolição do tráfico³³. Segundo Cláudia Machado, “pode-se justificar a pressão inglesa pela sua posição no comércio internacional, fruto do desenvolvimento do capitalismo na Europa³⁴”, onde a Revolução Industrial assinalou grandes transformações no mundo do trabalho. Uma grande massa de escravos nas regiões coloniais poderia ser, sob o ponto de vista inglês, um entrave à expansão dos mercados e à modernização dos métodos de produção.

As elites políticas brasileiras não consideravam o momento propício para o fim do tráfico, pois o trabalho escravo, mais do que nunca era importante para a grande lavoura. Embora os discursos no âmbito parlamentar demonstrassem a “indignação com as atitudes do governo inglês e com o executivo que assinara o Tratado [de 13 de novembro de 1826, pelo qual o Estado Brasileiro comprometia-se num prazo de três anos após a ratificação do Tratado, a abolir o comércio ilegal de escravos] a revelia da Câmara³⁵”, sob a alegação de ferir a soberania do Estado, pode-se observar que havia por trás desses discursos os interesses ligados ao comércio de escravos. Prova disso está no aumento significativo da importação de escravos, que mais do que duplicou nos anos seguintes à assinatura do Tratado, justamente pelas ameaças do fim do tráfico. Jaime Rodrigues não acredita que a falta de preparo da elite agrária brasileira fosse produto de uma eventual formação deturpada em comparação às matizes européias ligadas à noção de progresso vigente no mundo dito civilizado, mas sim, pelo fato de que “esses homens viviam numa sociedade cujos valores enraizados na escravidão e nos interesses comerciais do tráfico eram motivos suficientes para fazê-los lutar pela manutenção do *status quo*³⁶”.

Os legisladores sabiam que o fim do tráfico era inevitável e, há medida em que se aproximava o ano previsto para o impedimento legal do comércio de africanos, passaram a mudar seu discurso, defendendo idéias humanitárias, pautadas na condenação do tráfico e nos maus tratos a que eram submetidos os escravos. Essa mudança de posição buscava defender o fim do tráfico sob a legitimação de um argumento que aparentemente mostrasse que essa decisão teria partido na nação brasileira, e não da imposição do governo inglês.

A força do sistema escravista pode ser vista mesmo após a aprovação da primeira lei antitráfico, em 1831, época em estavam os liberais no poder, uma vez que tanto entre liberais quanto entre conservadores, haviam os que defendiam a continuidade do tráfico. Além disso,

³³ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. São Paulo: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000. p. 97.

³⁴ SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.* p. 15.

³⁵ RODRIGUES, Jaime. *Op. Cit.* p. 103

³⁶ Idem, p. 102-103.

o fim da escravidão não foi reivindicado nem pelas Revoltas Regenciais, que tinham a participação dos escravos. Apesar da lei, nenhuma providência foi tomada para aplicá-la, e o tráfico continuou abastecendo o mercado brasileiro, inclusive aumentando a partir de 1840.

Apesar da importância do tráfico para a economia e sobrevivência do Estado, o governo sabia que não poderia estendê-lo definitivamente, e o fim da escravidão passa a ser um objeto de preocupação para os legisladores do segundo reinado. Dessa forma, entra em voga o problema da mão-de-obra, cujo debate era pautado na substituição do trabalho escravo para o trabalho livre. Segundo Cláudia Silva, posta a posta a necessidade de legislar sobre as mudanças na mão-de-obra, os parlamentares iniciam os debates sobre a forma de promover a imigração, lançando as bases para o que eles chamariam de um perfeito sistema de colonização³⁷.

A expansão dos mercados e o desenvolvimento do capitalismo mudaram os significados atribuídos à propriedade da terra em todos os países atingidos direta ou indiretamente por esse processo. Ao mesmo tempo em que houve uma expansão das áreas cultivadas para fins comerciais, houve uma redução na agricultura de subsistência. Onde a terra já havia sido parcialmente explorada, a expansão do mercado provocou um uso mais intenso, resultando na expulsão de arrendatários e meeiros, bem como das pequenas propriedades e das terras comunitárias. Parte da população que antes se dedicava à economia tradicional foi absorvida como trabalhador assalariado nas fazendas comerciais. Outros migraram para as cidades. As terras virgens passaram a servir ao trabalho agrícola.

A partir dessa nova conjuntura econômica e dos novos conceitos de trabalho, diversas leis importantes que intencionavam regularizar a terra de acordo com as novas necessidades foram decretadas nos diversos países durante o século XIX. Considerados os problemas relacionados à apropriação territorial e às mudanças no mundo do trabalho, os legisladores pátrios passaram a ocupar-se, no início do 2º Reinado, da elaboração de uma legislação agrária para o país.

O primeiro projeto sobre vendas de terras e colonização foi apresentado em 8 de agosto de 1842. Nos intensos debates ocorridos nos meses seguintes, os Conselheiros analisaram a situação de sesmeiros e posseiros em situação irregular. Não havia naquele momento uma legislação que regulamentasse a ocupação fundiária, já que desde julho de 1822, o Príncipe Regente proibiu a concessão de sesmarias. Segundo Cláudia Silva:

³⁷ SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.* p. 23.

O instituto das sesmarias foi criado em Portugal, no século XIV, para resolver uma crise econômica. O problema residia na falta de terras para os trabalhadores, impossibilitando-os de produzirem e se alimentarem. Essa situação disseminou a fome por todo país, formando-se um quadro de miséria absoluta. Por outro lado, sobravam terras nas mãos de senhores que não as cultivavam, explicitando-se o mau aproveitamento dos recursos naturais do solo. Criado pelo rei D. Fernando, o instituto jurídico das sesmarias determinava a todos que tivessem terras torná-las produtivas, utilizando-se a força de trabalho antes ociosa³⁸.

Caso a lei da sesmaria fosse descumprida, a Coroa teria o direito de tomar de volta a terra para ser redistribuída. A Coroa aplicou esse sistema na Colônia, mas como um objetivo diferente: a promoção do cultivo da terra se relacionou com a necessidade de colonizar o mundo recém-descoberto. A aquisição de um lote de pressupunha uma doação pessoal, baseada na avaliação do pretendente, considerando seu status social, suas qualidades pessoais e seus serviços prestados à Coroa³⁹. Todavia, os séculos subsequentes (XVII e XVIII) vão presenciar o desvio do instituto, pois a limitação imposta para a concessão de sesmarias não foi respeitada, vindo a constituir em causa de criação de latifúndios. Embora houvesse tentativas da Coroa em regularizar esse sistema, não surtiram efeito, nem puderam ocultar o aparecimento da figura do posseiro, aquele lavrador que ocupava as terras sem possuir título que legitimasse sua ocupação⁴⁰. Durante o período colonial, as sesmarias foram doadas a proprietários de engenho, que mais tarde importaram mão-de-obra escrava. No entanto, havia grande quantidade de terra virgem disponível, e os aventureiros do interior podiam controlar um pedaço podiam sobreviver no âmbito da economia de subsistência. Esses sistemas de relações sociais explicam a sobrevivência das concepções tradicionais da terra. Mesmo não estando inclusos nas determinações régias, a Coroa não podia ignorar que estes homens “aventureiros”, os chamados “posseiros” estavam efetivamente cultivando as terras e, portanto, cumprindo um dos requisitos da colonização⁴¹. Antes do primeiro reinado, a sesmaria constituiu-se um motivo de preocupação para o governo, que a via como um obstáculo para o desenvolvimento da agricultura do país, mas foi em 1822 que D. Pedro I suspendeu definitivamente essa prática. Embora os sesmeiros tivessem o direito a terra, a Coroa reconheceu que eram os posseiros quem efetivamente nela produziam, passando assim a ter uma crescente importância social. O fim da instituição da sesmaria não significou o fim

³⁸ SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.* p. 30.

³⁹ COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999. P. 172

⁴⁰ Idem, p. 32

⁴¹ Idem, *Ibidem*.

da categoria social dos sesmeiros, que, no entanto, ficaram em uma situação irregular pela ausência de uma política agrária.

A transferência da Corte portuguesa e a transformação da Colônia brasileira em Reino Unido a Portugal e Algarve favoreceram o estabelecimento de políticas de colonização com imigrantes europeus. Nesse contexto, em 1818, foram estabelecidos grupos germânicos de diversas origens na colônia suíça de Nova Friburgo, no Rio de Janeiro e na Colônia Leopoldina, na Bahia, em 1822. Esse tipo de empreendimento tinha objetivos muito específicos, como analisa Sérgio Odilon Nadalin, quando afirma que,

Pensava-se que esse tipo de estabelecimento, além de povoar o Brasil, teria efeito pedagógico. Os imigrantes, introduzindo no país novas e produtivas técnicas agrícolas, ensinariam aos habitantes da terra as virtudes do trabalho. E, sobretudo vindos da Europa, havia a esperança de que poderiam branquear a população brasileira⁴².

Após o período independente, com a suspensão da instituição da sesmaria, a ocupação tornou-se a única forma de obter terra, criando uma situação anárquica no sistema da propriedade. A preocupação em ocupar as províncias meridionais evidencia-se cada vez mais com as políticas para povoar os chamados “vazios demográficos”, pois se temia a perda do espaço para os argentinos e no interior, para os *bocotudos*. As primeiras experiências migratórias, na primeira metade do século XIX, permitiram que imigrantes europeus de origem camponesa se radicassem em pequenas propriedades através do recebimento de terras do Estado e com a finalidade básica de ocupação das regiões inexploradas⁴³. Para atender a esse anseio, foram criados núcleos coloniais em vários estados, como nos estados do Rio de Janeiro, do Espírito Santo, de São Paulo, de Santa Catarina e no Rio Grande do Sul.

Aos imigrantes, por seu lado, também era colocada a oportunidade de prosperar na nova terra, ou pelo menos viver dignamente. A busca de oportunidade movia os colonos a emigrarem de sua pátria. Alguns quiçá vieram também por motivos políticos, decepcionados com a política reacionária após as guerras napoleônicas e atraídos pela Imperatriz conterrânea no trono e pelo Imperador com a fama de liberal e constitucional.

Decorridas as primeiras experiências coloniais (1812-1830) sem produzir resultados significativos, houve a interrupção dessa política em 1830. Segundo João Klug, pode-se dizer

⁴² NADALIN, Sérgio Odilon. *Paraná: ocupação do território, população e migrações*. Curitiba: SEED, 2001. p. 30.

⁴³ Cláudia Silva salienta que o objetivo do Governo Imperial não estava na quantidade nem na origem dos imigrantes que viessem, mas sim na formação de uma camada média economicamente e socialmente independentes dos latifundiários. SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.*p.

que a política de imigração/colonização/povoamento desse período foi caracterizada pela irregularidade, pelo abandono e pelo desencorajamento⁴⁴. Havia um grande isolamento dos núcleos coloniais, que ficavam distantes dos principais mercados do país, levando os colonos a dispersarem-se pelo território em busca de melhores condições de trabalho. A esses fatores soma-se ainda a pressão dos latifundiários escravistas, que baixam em 1830 uma lei que proíbe qualquer despesa por parte do governo com a imigração e a colonização de estrangeiros em qualquer parte do império. Os anos seguintes, marcados pela tensão política que culminou com a renúncia de D. Pedro I em 1831 e com o Período Regencial, provocaram uma diminuição na implantação de colônias pelo corte de verbas a serem aplicadas no projeto migratório. Entre 1829 e 1835 não foram registradas entradas de estrangeiros no país, e nos anos seguintes foi insignificante.

Ao mesmo tempo, como já foi dito, houve no território brasileiro uma ocupação cada vez maior dos fazendeiros de café⁴⁵, que viam a necessidade de legalizar a propriedade da terra e de obter trabalho. Dessa forma os núcleos de povoamento patrocinados pelo governo não atendiam aos interesses das elites agrárias, especialmente cafeeiras, que começava a se ressentir das restrições do tráfico negreiro. Esse impasse é descrito por Maria Lúcia Bastos, ao afirmar que

enquanto a burocracia governamental pretendia incentivar a vinda de imigrantes, dentro de um processo de ocupação de áreas não povoadas, para “civilizar” o país, vinculado a um processo de branqueamento, nos moldes europeus, os proprietários desejavam mão-de-obra para substituir os escravos, que se tornavam cada vez mais caros e raros.⁴⁶

Diante dessa situação, a Lei de Terras expressou os interesses desses grupos e representou uma tentativa de regularizar a propriedade rural e o fornecimento de trabalho de acordo com as necessidades da época. A Lei de Terras, decretada no Brasil em 1850, proibia a aquisição de terras públicas através de qualquer outro meio que não fosse a compra, colocando um fim às formas tradicionais de adquirir terras. Assim, o problema da força de trabalho e da regularização da situação das propriedades ilegalmente adquiridas seria resolvido, ao mesmo passo em que o controle governamental era estendido a todo o território.

⁴⁴ KLUG, João. Imigração no sul do Brasil. In: GRINBERG, Keila, SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial, volume III: 1870-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 203.

⁴⁵ O café ganhou importância comercial no século XIX, suplantando o açúcar. O alto preço desse produto no mercado mundial e o crescimento interno de sua produção demandavam um número cada vez maior de trabalhadores. Na primeira metade do século XIX, houve um significativo aumento no número de africanos que entravam no Brasil, mas no mesmo período difundiu-se a consciência abolicionista e a denúncia do regime servil.

⁴⁶ NEVES, Lúcia Maria Bastos Neves. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. P. 172.

A regularização das terras, que como foi salientado acima, vinha sendo discutida desde 1842, e culminou com um projeto de lei formulado pelo Conselho de Estado que foi apresentado à Câmara dos Deputados no ano seguinte. Segundo o projeto, em uma região de terra fértil, seria impossível obter pessoas para trabalhar nas fazendas. A única maneira de obter trabalho livre seria criar obstáculos à propriedade rural, de modo que o trabalhador livre fosse forçado a viver nas fazendas. Dessa forma, as terras ocupadas, arrendadas ou inapropriadamente utilizadas deveriam voltar ao Estado como terras públicas, que seriam vendidas por um preço suficientemente alto para dificultar a compra de terras pelos recém-chegados⁴⁷. O aumento do preço da terra era visto pelos legisladores como um meio de melhora na produção, tornando-se mais eficiente e, além disso, poderia acabar com outro “vício”, o de grande número de arrendatários que moravam na periferia das grandes fazendas à custa do proprietário. Outro argumento utilizado foi o de que as vendas das terras públicas tornaria mais fácil a criação de um sistema de ferrovias e estradas, facilitando o acesso de mais pessoas ao mercado.

Para os opositores do projeto, ele serviria apenas para atender aos interesses dos fazendeiros do Rio, de São Paulo e de Minas, que acreditavam que a escravidão ainda era a melhor forma de trabalho em uma sociedade agroexportadora, assumindo uma visão pessimista quanto à possibilidade de substituir escravos por imigrantes livres. Segundo Emilia Viotti da Costa:

Eles estavam também desconcertados pela crescente interferência do governo central na vida do país e queriam garantir a independência das autoridades locais. Os oponentes consideravam absurdo dificultar o acesso à terra num país onde a maioria da terra ainda devia ser ocupada. Alguns deles, realmente, recomendaram a adoção de uma política oposta: doação de terra para imigrantes como um meio de atraí-los. [...] Suas perspectivas em relação ao problema da imigração diferiam das perspectivas dos defensores do projeto. Para os oponentes, a questão não era suprir os fazendeiros de trabalho, mas colonizar o país. Eles viam os imigrantes como agentes da civilização. O projeto, conforme era compreendido, parecia obstruir o processo de civilização⁴⁸.

Dessa forma, dois posicionamentos se confrontavam sobre a colonização: de um lado, muitos legisladores defendiam os interesses dos cafeicultores, que queriam braços para suas lavouras. Em contrapartida, outros defendiam o sistema dos núcleos coloniais, patrocinado

⁴⁷ COSTA, Emília Viotti da. *Op. Cit.* p. 177

⁴⁸ COSTA, Emília Viotti da. *Op. Cit.* p. 179-180

pelo governo e fundado no regime das pequenas propriedades⁴⁹. Após intensos debates o projeto de sesmarias e colonização foi finalmente aprovado na Câmara, resultando na lei nº 601 de 18 de setembro de 1850. Comparativamente ao projeto apresentado na Câmara em 1843, embora a lei de terras tenha se revelado muito diferente da proposta original, acabou preservando em sua essência os elementos que nortearam todos os debates e que constituíam o motivo da solicitação do governo imperial ao Conselho de Estado: a imigração estrangeira e a regularização da propriedade territorial.

Uma questão que uniu muitos dos que apoiavam o projeto e todos os que a ele se opunham foi a criação do Imposto Territorial. Uma das características da proposta original, inclusive, foi tratar as duas matérias de modo conexo, entendimento que predominou em todos os debates na Câmara e no Senado. No entanto, nos últimos debates do projeto no Senado, os legisladores concordaram na conveniência de separar do projeto o imposto territorial, cujo produto seria destinado à imigração. Pela primeira vez o legislativo entendeu o problema da terra desvinculado da imigração. Tão forte foi a oposição à taxa que ela foi eliminada do projeto final. Ao ser abolido pelo senado o Imposto Territorial, o governo central viu diminuídas suas fontes de recursos para promover a imigração. Assim, contraditoriamente, a Lei de Terras impôs uma derrota ao financiamento da imigração. Em contrapartida, coube aos proprietários de terra ligados do partido liberal os louros da vitória, confirmando a recusa da classe senhorial em aceitar a dominação monárquica⁵⁰.

A Lei de Terras mostra que, no jogo de forças políticas, os proprietários rurais conseguiram fazer prevalecer seus interesses, reafirmando a incompatibilidade política entre a Coroa e os Barões. Para José Murilo de Carvalho, “a lei das terras, na realidade, mostrou a incapacidade do governo central em aprovar ou implementar medidas contrárias aos interesses dos proprietários na ausência de pressões extraordinárias, como sejam a ameaça externa ou a pressão do Poder Moderador⁵¹”. A recusa ao imposto por parte de alguns proprietários rurais, avessos à centralização, revelou o continuísmo e a força política dos senhores de terra, que dominaram o cenário político durante o Império. Além disso, revelou também que o discurso parlamentar vinha reforçar a imagem de um Brasil agroexportador. O que preocupava as elites políticas naquele momento não era a política de povoamento e sua influência cultural para o país, mas a garantia de que nas lavouras de café não faltaria mão-de-obra, pois, os

⁴⁹ SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.* p.103.

⁵⁰ SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.* p. 125

⁵¹ CARVALHO, José Murilo. *A construção da Ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 350.

legisladores na década de 1840 não se pautavam ao progressos e à modernização, mas sim, à agricultura.

Os proprietários rurais, conscientes da necessidade de um novo tipo de trabalho para substituir o escravo, recorreram à imigração como um novo tipo de trabalho para suprir as novas demandas. Segundo Cláudia Cristina Machado e Silva,

ao omitir a questão dos impostos, o Regulamento assinala uma contradição com objetivo da lei, que era promover a imigração de trabalhadores europeus. Pode-se concluir desse fato que a lei de terras fracassou em seu principal objetivo, demonstrando que o governo, naquele momento, não conseguia aprovar medidas que contrariassem os interesses senhoriais. Para compreendermos a recusa das elites provinciais às propostas de colonização devemos considerar as diversas clivagens regionais, ou seja, as especificidades próprias a cada província que podia conformar-se ou não às proposições do projeto de colonização⁵².

A autora ainda aponta que ao analisar as oposições à lei, pôde verificar que pela fala dos legisladores de muitas províncias, não havia concordância por parte delas com os princípios adotados pelo projeto, devido às peculiaridades locais, muito diversas da capital do Império, não se mostrando receptivas à sua implementação, rejeitando custos da colonização, medições, demarcações ou qualquer medida que lhes acarretassem ônus e grandes despesas.

O prestígio econômico e social que os cafeicultores detinham permitiu que tivessem uma forte representação política que, conseqüentemente, facilitou a obtenção de auxílio governamental para a manutenção do fluxo de imigrantes. A partir de 1870, o Estado começou a atuar efetivamente na imigração para a lavoura do café, com a imigração subvencionada para o estado de São Paulo. Essa prática migratória objetivava a obtenção de mão-de-obra nas lavouras cafeeiras. Apesar da oposição dos latifundiários paulistas, o estímulo à imigração destinada à pequena propriedade manteve-se para incentivar a agricultura de abastecimento que era crítica em muitas províncias. Visando atender aos interesses provinciais, as companhias que promoviam a imigração encaminhavam emigrantes para o Brasil, num processo de proliferação de estabelecimentos coloniais na Serra Gaúcha, no Vale do Itajaí, em Santa Catarina, e no Vale do Iguaçu, no Paraná. Os recursos provinciais eram escassos e as províncias acima citadas enfrentavam a oposição dos latifundiários locais, que também se opunham à pequena propriedade em outras regiões do Brasil, como na Bahia, cujas colônias agrícolas tiveram que ser estabelecidas no sul dessa província, distante do Recôncavo, onde se concentrava a produção açucareira. Nesse sentido,

⁵² SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Op. Cit.* p.127.

“correm paralelas duas orientações e duas práticas imigratórias no Brasil: uma oficial, quando o Governo cria núcleos oficiais de estrangeiros; e outra particular, mas estimulada por fatores governamentais, que visa a obtenção de trabalhadores agrícolas para as grandes fazendas. Essa situação decorre da carência de mão de obra para a agricultura de exportação e da necessidade de pequenos proprietários produtores da lavoura de subsistência⁵³ .

Nesse sentido, em várias províncias, a agricultura de subsistência orientou a política imigratória, como foi o caso da recém-emancipada província do Paraná, em 1853.

A.c - NOVA PROVÍNCIA, DIFERENTES PROJETOS

Dentre as várias províncias cuja imigração visou o abastecimento, está a Província do Paraná. O Paraná surge no século XVII. Paranaguá é elevada a vila em 1648 e Curitiba, em 1693. Os Campos Gerais começam a ser ocupados no século XVIII e os Campos de Guarapuava foram conquistados no início do século XIX. Segundo Ricardo Costa de Oliveira, foi uma ocupação “lenta, difícil e rarefeita⁵⁴”. A ação política da classe dominante dessa província vai permitir sua emancipação da Província de São Paulo em 1853. O norte cafeeiro e o oeste do Paraná serão ocupados apenas no século XX.

No ano de 1853, cria-se a Província do Paraná, cujo processo de integração econômica e social até então, havia se definido nos quadros de um sistema voltado exclusivamente para exportação: a economia da pecuária predominando nos Campos Gerais e a economia do mate, mais urbana, que mobilizava escravos e homens livres e onde se investia a maior parte dos capitais⁵⁵. Segundo Balhana, Machado, Westphalen,

Foram os homens do comércio exportador da erva mate [...] bem como aqueles do comércio de luar [...] os que trabalharam e obtiveram em 1853 a emancipação político-administrativa da Província do Paraná, e que constituiriam as oligarquias políticas dominantes em todo o território provincial⁵⁶.

Desde 1821, o capitão Bento Viana, juntamente com as autoridades da Comarca, iniciaram um movimento registrado como Conjura Separatista. A conjura separatista insere-se

⁵³ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *História do Paraná*. Curitiba: Grafipar, 1969. p. 161.

⁵⁴ OLIVEIRA, Ricardo Costa. *O silêncio dos vencedores: Genealogia, Classe Dominate e Estado do Paraná*. Curitiba: Moinho do Verbo, 2001. p. 2.

⁵⁵ Segundo Ruy Warchowitz, em 1853, possuía o Paraná 90 engenhos de beneficiamento do mate, tendo o produto paranaense alcançado grande consumo nos mercados de Buenos Aires, Valparaíso, Montevideu e Rio de Janeiro. A exploração do mate fez surgir no Paraná um certo bem estar e confiança no futuro, chegando a formar uma classe média, que, devido à sua posição conquistada na sociedade, vão exercer forte influência na política local. WARCHOWICZ, Ruy. *História do Paraná*. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002. p. 96.

⁵⁶ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 113.

profundamente na história do revolucionarismo brasileiro no século XIX quando havia um intento das Comarcas de separarem-se das Províncias e se tornarem Províncias. Os ideais do liberalismo no Brasil despertaram a vontade de derrubar todos os poderes que se sobrepunham ao poder local.

Após diversos embates com as elites paulistas, D. Pedro II sanciona a lei que cria a Província do Paraná, com capital em Curitiba: em nome da segurança do Estado Brasileiro e em atendimento às elites locais, que almejavam dirigir, com mais autonomia, as suas atividades econômicas. Segundo Marion Brepohl de Magalhães, a emancipação foi uma concessão estratégica do governo imperial para aplacar o descontentamento dos liberais com a excessiva interferência do poder central nas províncias, bem como contra os impostos cobrados pelas exportações⁵⁷.

A recém criada Província, desprovida de recursos financeiros, é descrita no discurso do primeiro Presidente de Província, Zacarias Goes de Vasconcellos como atrasada⁵⁸. Para tanto, o discurso político inseria-se nas necessidades a serem primeiramente atendidas: a emancipação financeira, o estabelecimento de um sistema de estradas que facilitasse as comunicações - descarregando as despesas com o transporte e aumentando os rendimentos da Província -, a instrução pública, a transferência da feira de Sorocaba para Castro e a melhoria do gado com as fazendas experimentais.

Baseando-se em informações que solicitara às cidades, Zacarias de Goes e Vasconcellos constatou que embora o mate representasse o ramo preponderante da indústria paranaense, essa atividade econômica sofria graves perigos. O primeiro era da temível concorrência das ervas paraguaias e missioneiras nos mercados de Buenos Aires e Montevideú. O segundo referia-se ao excessivo número de pessoas que trabalhavam no ramo das erva mate, aplicando-se força de trabalho e capital em maior proporção do que ela realmente comportava e dessa forma, trazendo graves conseqüências para o harmônico desenvolvimento econômico-social da Nova Província⁵⁹. Soma-se a esses perigos as fraudes que objetivavam maior lucro ao introduzir-se folhas estranhas na preparação da erva.

Os inconvenientes acima citados levaram o Presidente da Província a aconselhar os moradores do Paraná para que gradualmente fossem deixando a indústria do mate e se

⁵⁷ MAGALHÃES, Marion Brepohl de. *Paraná: Política e Governo*. Curitiba: SEED, 2001. p. 23.

⁵⁸ Segundo Altiva Balhana, Brasil Pinheiro Machado e Cecília Maria Westphalen, as estradas da Província, por sua vez, encontravam-se intransitáveis, e era preciso melhorar, sobretudo, aquelas da Graciosa e da Mata.[...] Era preciso ainda, serem abertas outras vias de comunicação, onde apenas algumas picadas eram encontradas. BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 115

⁵⁹ Idem, p. 110-111

aplicassem às atividades agrícolas favorecidas pelo meio paranaense⁶⁰. Com a expansão do comércio externo, o setor de subsistência da Província teria que responder pela produção de excedente, desafio este imposto pelo novo mercado interno em constituição. Segundo Antunes, “foi diante dessa situação que se procurou estabelecer políticas econômicas e sociais para a Província do Paraná, que evidenciassem conciliar interesses da economia de exportação com aqueles voltados para a produção de gêneros alimentícios, indispensáveis à população⁶¹”. Essa política pode ser observada quando Zacarias Goes de Vasconcellos, o primeiro presidente dessa Província, solicitou à Assembléia Provincial que se desenvolvesse o cultivo de trigo, do café e do chá⁶². Na década de 1850, o privilégio ao universo do mate, ligado às necessidades do capital internacional, impediu a circulação de novos capitais que seriam importantes para a diversificação da economia. Os estímulos à economia do mate foram implementados durante a fase inicial da emancipação por diversos presidentes da Província através de regulamentos que possibilitaram melhores condições de comercialização.

Embora a política paranaense possa ser caracterizada por uma política dividida entre liberais e conservadores, ou seja, oligarquias que escolhiam pessoalmente os seus bacharéis para representá-los no governo, possuindo plataforma política que os distinguiam entre si, duas preocupações foram comuns a praticamente todos os governos: o povoamento do território e a segurança. Mesmo que a política imigratória de substituição de mão-de-obra tenha sido originalmente projetada pelas oligarquias paulistas, a região Sul também foi contemplada, desde o Império, com recursos destinados à colonização, pela necessidade de se preencher os vazios demográficos das regiões de fronteira, garantindo assim a ocupação efetiva do território. Houveram várias experiências colonizatórias pré-emancipação da Província, porém todas foram mal-sucedidas. O programa de colonização, desenvolvido pelo Governo Imperial, instalou, em 1828, vinte famílias de colonos alemães em Paranaguá. Porém, a entrada indiscriminada de imigrantes e os vários fracassos em muitos empreendimentos provocaram críticas às iniciativas governamentais, culminando com a proibição de qualquer despesa pública com o estabelecimento de núcleos coloniais através da lei de 15 de dezembro de 1830. Novos núcleos, agora por iniciativa particular, foram formados, como a instalação da Colônia Thereza, fundada por João Faivre em 1847, à margem direita do Ivaí, e do Superaguy, em Guaraqueçaba, fundada em 1852 por Carlos Perret Gentil, onde foram instalados alguns colonos suíços, franceses e alemães. Estes núcleos

⁶⁰ No que se refere à agricultura, o Paraná contava com poucas lavouras de arroz e da cana.

⁶¹ SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Op. Cit.* p. 49.

⁶² BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 112-113.

foram estabelecidos em função de povoar os vazios demográficos⁶³, não tiveram condição de prosperidade e quase nem mesmo sobreviveram.

Como já foi salientado no tópico anterior, a mudança governamental relativa ao problema imigratório sofrera alterações a partir de 1840, quando a necessidade de obtenção de mão-de-obra para os cafezais em expansão entrou em pauta. A imigração para o sul do Brasil gerou um modelo de colonização bastante diferente daquele do português no antigo sistema colonial, inserindo uma nova ordem na qual as teorias raciais ganhavam espaço e consistência, colocando o regime de escravidão, no mínimo, sob um holofote interrogativo⁶⁴. A partir do decreto que regulamentou a Lei de Terras, foram tomadas em consideração as condições peculiares das diversas províncias, como a do Paraná, onde não existiam grandes propriedades rurais exigindo mão-de-obra assalariada em grande escala.

A importação de mão-de-obra para a agricultura de subsistência orientou a política imigratória paranaense, pois se buscava desenvolver uma política que se adaptasse às novas condições particulares da Província recém-instalada. Ao contrário de outras regiões do império, onde a imigração se destinava a suprir a carência de mão-de-obra na grande lavoura de exportação, no Paraná, exceto sob eventual introdução de trabalhadores em obras públicas, o problema imigratório foi desde logo colocado no sentido de criar-se uma agricultura de abastecimento. O relatório do Vice-Presidente José Antônio Vaz de Carvalhaes evidencia essa peculiaridade no ano de 1857:

Não há por ora na província estabelecimentos mais importantes, que demandem para o seu custeio grande número de braços, nem a indústria agrícola se acha nela em tal pé que se torne praticável o sistema de parceria, que tão bons resultados tem produzido na província vizinha. [São Paulo] Assim, se o governo provincial quiser promover a colonização, na escala em que a autoriza o orçamento vigente, ou há de ser por meio de venda que terras devolutas aos colonos, ou empresas que quiserem importá-los, ou há de ser empreendedor na indústria, montando por sua conta própria estabelecimentos agrícolas e coloniais onde os colonos apenas importados, achem logo trabalho apropriado e lucros correspondentes [...] Fica entendido que, quando assim me expromo, refiro-me unicamente à colonização propriamente dita, isto é, à que se promove no intuito de cultivar as nossas terras, e não à importação, por conta do governo, de operários e de gente própria para o serviço de estradas e obras públicas, aos quais nunca pode

⁶³ Segundo Reinaldo Nishikawa, “na Província do Paraná o povoamento foi uma tentativa de proteger as terras tanto de países estrangeiros quanto de outras Províncias, como foi a disputa acirrada entre as Províncias de Paraná e Santa Catarina por territórios.” NISHIKAWA, Reinaldo. *Terras e imigrantes na colônia Assungui*. Paraná, 1854-1874. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, 2007. p. 40.

⁶⁴ KLUG, João. *Op. Cit.* p. 207.

faltar pronta ocupação e imediatos lucros numa província nova, balda do pessoal preciso aos trabalhos desse gênero⁶⁵.

Os relatórios apresentados pelos Presidentes de Província do ano seguinte demonstram que os rumos que seguiria a política imigratória estavam melhores definidos na província paranaense. Essa constatação pode ser vista no relatório do Presidente Francisco Liberato de Mattos:

Não contando a província proprietários habilitados a receber colonos por salário ou parceria, porque, como sabeis, sua lavoura é a chamada “pequena”, portanto a que menos se presta à colonização por aqueles meios, é pela venda ou aforamento de pequenos lotes de terra por módico preço, que há de se realizar, em meu entender, a colonização nesta província⁶⁶.

Dessa forma, as autoridades provinciais defendem o principio de que os cofres públicos deveriam financiar a imigração destinada a agricultura, embora houvesse uma grande defasagem de trabalhadores para as obras públicas na Província. Além disso, a imigração aparece como um fator de progresso agrário, pois no mesmo relatório citado acima o Presidente constata que só a partir da introdução e do povoamento de “colonos morigerados e laboriosos, que, conhecedores de processos mais acabados, e habituados ao uso de instrumentos mais vantajosos ao manejo e cultura das terras⁶⁷”, “apareceria a abundância dos gêneros alimentícios, cujas sobras do consumo irão dar nova vida ao comércio de exportação dos produtos agrícolas⁶⁸”. Dessa forma, a imigração aparece não só como um remédio contra a decadência da produção agrícola, mas sim como um fator de progresso agrário, uma vez que se atribuía aos colonos o conhecimento de processos mais acabados, e habituados ao uso de instrumentos mais vantajosos ao manejo e cultura das terras⁶⁹.

Os recursos da Província, não suficientes para empreender a vinda de imigrantes, fazem as autoridades provinciais recorrerem ao Governo Imperial na ajuda de recursos, exaltando as medidas tomadas pelo governo central:

Felizmente os poderes do Estado compreendendo toda a importância da colonização nas circunstâncias atuais do país, e vendo malogradas as diversas tentativas, que se tem feito em vários pontos do Império, no intento de promover-se a emigração, habitarão o governo imperial com amplos

⁶⁵ Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial, em 7 de janeiro de 1857, pelo Vice-Presidente José Antônio Vaz de Carvalhaes, p. 45 Curitiba, 1857. In: BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 161.

⁶⁶ Relatório do Presidente Francisco Liberato de Mattos, apresentado na abertura da Assembléia Legislativa provincial em 7 de janeiro e 1858, p. 21. Curitiba, Typ. Paranaense, 1858. In: BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 162.

⁶⁷ Idem, *Ibidem*.

⁶⁸ Idem, *Ibidem*.

⁶⁹ Idem, *Ibidem*.

meios, para cuidar desse ramo de serviço, a que o mesmo governo acaba de dar valioso impulso celebrando com a Associação Central de Colonização um contrato, pelo qual se obriga a importar avultado número de colonos⁷⁰.

Para efetuar a imigração, a decisão tomada pelos governos Provincial e Central foi a de criar uma grande colônia formada por colonos, tanto nacionais como estrangeiros, e que se dedicassem exclusivamente à agricultura. Estava assim, inaugurado segundo modelo governamental de implantação de imigrantes no Paraná, com a fundação da Colônia Assungui, estabelecida em regime de pequenas propriedades, localizada a 109 km de Curitiba, no ano de 1859.

⁷⁰ Mattos, Francisco Liberato de. *Op. Cit.* p. 35. In: BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 162.

CAPÍTULO 2

B.a NOVAS POLÍTICAS, NOVOS ANSEIOS

A economia paranaense do século XIX baseava-se na produção para exportação de erva mate e também no comércio de tropas muares, levando ao emprego da maioria da população residente na província e culminando com uma crise endêmica de abastecimento. Com a exportação sustentando a economia, o abastecimento dessa população era feito predominantemente pela importação de artigos do exterior e de outras Províncias, as exigências do consumo eram defasadas.

As novas políticas provinciais não podem ser dissociadas da composição da classe dominante paranaense do século XIX. A elite estatal é na sua formação no início do século XIX um apêndice da classe dominante, onde um conjunto de famílias dessa mesma classe deslocava-se do controle dos meios de produção para o controle dos meios burocráticos dos diferentes ramos do aparelho de Estado. Esses agentes sociais muitas vezes supriam cargos de rotatividade burocrática em nível nacional, e a eles cabia a estrutura do processo de modernização da sociedade e do Estado no período, uma vez que mantinham posições relevantes em cada uma das instituições nas quais se apóia o poder estatal. O Bacharel em Direito constituiu um dos elementos do processo de modernização do Brasil na segunda metade do século XIX⁷¹. Muitos bacharéis atuaram como presidente de Província no Estado do Paraná, e boa parte deles vieram das regiões mais antigas do país. Os bacharéis foram a grande novidade na primeira Assembléia Provincial paranaense, pois essa nova elite política do Império teria um papel fundamental na padronização e modernização burocrática. Uma característica muito presente entre os presidentes da província era a circulação geográfica. Alguns políticos foram de fato quase que administradores profissionais de províncias⁷². José Murilo de Carvalho, ao estudar a elite imperial, atenta para a grande mobilidade dos presidentes, que a partir de 1840 permaneciam em média 1,2 anos no cargo. “Isso prejudicava a parte administrativa, mas sem dúvida contribuía pra fornecer experiência política a um grande número de pessoas, além de dar-lhes oportunidades de conhecer melhor o país e desenvolver uma perspectiva menos provinciana⁷³”.

Os discursos dos presidentes de Província e suas ações passam, a partir da emancipação da província do Paraná, a visar a recuperação da produção de alimentos e estabelecer políticas de abastecimento. Tais discursos estão atrelados as mudanças da

⁷¹ OLIVEIRA, Ricardo Costa. *Op. Cit.* p. 109.

⁷² CARVALHO, José Murilo. *Op. Cit.* p. 95.

⁷³ *Idem*, p. 96.

sociedade, como a questão da transição para o trabalho livre, que passa a ser visto como atributo básico da dignidade, do esforço reconhecido e da produção de riquezas, fator que explica a exigência de trabalhadores imigrantes laboriosos e morigerados. Os objetivos de uma moderna política de colonização visavam atingir os trabalhadores livres, dentro do processo de transição da sociedade brasileira para o capitalismo. O desenvolvimento do país passa a ser vinculado à produtividade do trabalhador livre, fundado na sua condição de pessoa autônoma⁷⁴, que representava o novo tempo, o progresso e a civilização. A vinda de imigrantes era uma forma de modernização burguesa. Os imigrantes provenientes das diversas regiões dedicar-se-iam ao progresso material, porque “a imigração é uma seleção de pessoas que almejam a mobilidade social; o imigrante não cria o processo de transformação burguesa, ele é mais um dos seus componentes⁷⁵”.

Os esforços para estimular a instalação de imigrantes europeus podem ser constatados em relatórios provinciais. No ano de 1859, o presidente da Província do Paraná, Francisco Liberato de Mattos, faz uma ressalva em seu relatório:

Em fins de 1857 alguns alemães requereram comprar lotes do 1º território, medido no Assunguy, e informaram que, outros existentes na colônia D. Francisca, estavam com a mesma intenção, pela notícia que tinham da fertilidade daquelas terras.

Com o intuito de aproveitar essas disposições, e encaminhar para aquele importante ponto braços úteis, após os quais outros viriam, pedi autorização ao governo imperial, e me foi dada por aviso de 21 de janeiro do ano passado, para vender em lotes 2/4, sendo um em hasta publica e outro fora desta⁷⁶.

Feito este pedido, o Presidente afirmou que os pretendentes das terras foram comunicados de sua disponibilidade, mas não podiam pagar a vista a importância dos lotes para começarem sua cultura. Não apareceram outros compradores, mas o governo imperial ordenou que o presidente escolhesse dentre os dois quartos daquele território o melhor local para uma futura povoação, mandando fazer casas para acomodar 20 famílias que ali iriam se alojar após a conclusão desse serviço. No entanto, no mesmo relatório, o presidente salienta que o governo imperial, após feitas as medições do segundo território, mandou transferir para esse local a povoação e diminuir o preço das terras.

⁷⁴ SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Op. Cit.* p. 63.

⁷⁵ OLIVEIRA, Ricardo Costa. *Op. Cit.* p. 68.

⁷⁶ PARANÁ. *Relatório apresentado a Assembléia Legislativa Provincial do Paraná no dia 7 de janeiro de 1859 pelo presidente da província do Paraná Francisco Liberato de Mattos*. Curitiba: Typ. Paranaense de Candido Lopes, 1858. p. 18.

A Colônia do Assunguy foi fundada em 1859, em colaboração com o governo imperial. Era formada por três territórios, constituindo uma área de 18 mil braças quadradas, subdivididos em 36 lotes de 500 braças quadradas de lado. O primeiro planalto paranaense foi escolhido para se iniciar o projeto de colonização, em um período que se estende de 1850-1859⁷⁷. A distância da Colônia em relação à capital Curitiba - aproximadamente 100 km - explica-se pelo fato de os primeiros empreendimentos de colonização terem em vista também o povoamento, por isso localizavam-se em regiões de baixa densidade demográfica. A nova política imigratória visava a instalação dos colonos nos chamados vazios demográficos, ou seja, lugares em que não havia brancos colonizadores, julgados como uma população disciplinada, habituada ao trabalho ordenado e regular, com moradia fixa. Segundo Ruy Warchowicz, a referida colônia tinha a finalidade de sanear a falta de alimentos para baixar a carestia e equipar-se a Santa Catarina, uma vez que essa província foi beneficiada com a fundação de duas grandes colônias, Blumenau e Dona Francisca (Joinville)⁷⁸.

Para atender à demanda do fluxo de imigrantes para o Paraná, foram contratadas pessoas destinadas a demarcação, medição e regulamentação das terras, que mediam e legalizavam os terrenos destinados a criação de colônias em Assunguy. O Presidente Francisco Liberato de Mattos afirmou em 1858 que “acham-se medidos no Assunguy três territórios inteiros e cinco perímetros de território, sendo aqueles subdivididos em lotes de 250 mil braças quadradas⁷⁹.” Ainda no ano de 1859, o então presidente José Francisco Cardoso, ordenou a demarcação do terceiro território do Assunguy. No entanto, a abertura de colônias se fazia de forma precária. Uma vez escolhido o local, instalavam-se os ranchos da administração, um ancoradouro e galpões para alojar os imigrantes enquanto estes aguardavam a demarcação dos lotes. Na maior parte das colônias houve um povoamento disperso, em fileiras, apesar da regularidade de distribuição dos lotes. Os colonos residiam no próprio lote, e por isso é utilizada a expressão “povoamento disperso”, no sentido de que não formaram povoações compactas, a partir da qual os lotes foram demarcados, diferenciando, assim, o povoamento no Sul do Brasil das aldeias camponesas européias de onde os imigrantes procederam. Segundo Gyralda Seyferth,

uma picada principal, aberta na floresta, servia de ponto de partida para a demarcação dos primeiros lotes, alongados, paralelos uns aos outros, em

⁷⁷ NISHIKAWA, Reinaldo. *Op. Cit.* p. 86.

⁷⁸ WARCHOWICZ, *Op. Cit.* p. 148.

⁷⁹ PARANÁ. *Relatório do presidente da província do Paraná Francisco Liberato de Mattos na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 7 de janeiro de 1859.* *Op. Cit.* p. 19.

ambos os lados da picada, fazendo frente com ela. As picadas constituíam as linhas coloniais principais e serviam como primeira via de penetração. Perpendiculares a elas foram abertos os travessões, onde lotes eram demarcados da mesma forma. Picadas e travessões, em geral, acompanhavam cursos d'água. A ocupação das áreas coloniais foi assim determinada pelo próprio relevo. [...] As linhas coloniais com o tempo, se transformaram em estradas⁸⁰.

O vice-presidente José Luiz Francisco da Camara Leal, ao entregar a administração da província ao presidente José Francisco Cardoso em maio de 1859, vai salientar a inconveniência de instalar no território do Assunguy colônias sem vias de comunicação “que as aproximem dos mercados, onde devem ter consumo os produtos de seus trabalhos.”⁸¹ É neste mesmo ano que as vias de comunicação entre as Colônias e os mercados vão começar a constituir um motivo de preocupação entre os agentes públicos, pois se acredita que a construção de uma estrada que ligue a colônia do Assunguy com a capital e com a Colônia Dona Francisca, pode fornecer a migração espontânea de colonos que não obtiveram sucesso na primeira colônia para o Assunguy. Dessa forma, para o vice-presidente citado, “o maior número de vias de comunicação pode produzir muitos passageiros, mas afinal traz consigo progresso e aumento de riquezas⁸²”.

B. b A SALA DE VISITAS PARA OS RECÉM-CHEGADOS: QUE VENHAM AS PRIMEIRAS FAMÍLIAS

O primeiro desafio das autoridades provinciais foi o de atrair os imigrantes para o Paraná e, além disso, impedir que a região se tornasse uma parada temporária. A formação dos núcleos era um desafio, uma vez que toda a América estava a procura de trabalhadores que saíssem de seus lares e se aventurassem em outros países. Para que as aspirações dos governantes se efetivassem, tornou-se importante o papel do empresário de colonização, que atraía e fixava o colono. Esses empresários mantiveram-se por um bom tempo como responsáveis por trazer, negociar, controlar e inaugurar colônias de trabalhadores na Província do Paraná na segunda metade do século XIX⁸³. A maioria dessas pessoas era letrada, e suas profissões – geralmente médicos, engenheiros, advogados – eram como cartões de visitas para se apresentarem ao governo provincial. Eram vistos pelos colonos como aqueles que

⁸⁰ SEYFERTH, Giralda. *Imigração e Cultura no Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1990. p. 22.

⁸¹ PARANÁ. *Relatório pelo vice-presidente da província do Paraná José Luiz Francisco da Camara Leal ao presidente José Francisco Cardoso por ocasião de lhe entregar a administração da mesma província em 2 de maio de 1859*. Curitiba: Typ. Paranaense de Candido Lopes, 1859. p.8.

⁸² Idem, *Ibidem*.

⁸³ NISHIKAWA, Reinaldo. *Op. Cit.* p. 56.

garantiriam suas terras e os primeiros subsídios para sua chegada. Através de muita articulação e “apadrinhamento”, esses agentes desempenhariam sua função, garantindo uma quantia já aprovada pelos governos para a imigração na Província do Paraná⁸⁴.

Para atrair os imigrantes europeus para o Paraná, buscou-se uma caracterização do clima do sul, distanciando-a automaticamente do clima tropical e seus supostos problemas. A preocupação em destacar o clima e a capacidade de adaptação do imigrante às diferenças climáticas da Europa e do Brasil começa no século XIX, impressa em diversas obras, escritas tanto por diretores de colônias quanto por viajantes. Ao descrever a Colônia Blumenau e as expectativas esperadas pela imigração alemã em seu livro *A Colônia Blumenau na Província de Santa Catarina no sul do Brasil*, Hermann Blumenau compara a Colônia Blumenau com as províncias do Norte do Brasil, afirma que “sobretudo a cana-de-açúcar desenvolvia-se com exuberância e vigor como em nenhum outro lugar da Província e, de acordo com a opinião dos entendidos, sua produção não era melhor nem nas férteis províncias do Norte, cujo solo é especialmente adequado para essa cultura⁸⁵”.

Os relatos dos viajantes europeus também constituem fontes que tomam a vida européia como referência e a compara com as regiões brasileiras. O engenheiro inglês Thomas P. Bigg-Wither imprime em sua obra o conceito de Sul do Brasil ao intitulá-la “*Pioneering in South Brazil*”, traduzida, porém, como “Novo caminho no Brasil Meridional⁸⁶”. É interessante observar que esse viajante demonstra uma preocupação quanto ao tratamento dado pelo governo brasileiro aos imigrantes, principalmente ingleses, na Colônia do Assunguy, pontuando alguns aspectos da política imigratória no Paraná. Esse viajante, diferentemente dos autores acima citados, chama a atenção para as propagandas veiculadas na Europa, criticando abertamente as atitudes do governo brasileiro no que diz respeito ao tratamento de imigrantes.

Em um mundo de profundas transformações culturais, e sob o efeito da Revolução Industrial, os europeus

emigravam para trabalhar, para lavrar, plantar e criar, para construir algo seu, eventualmente uma família – na medida do possível construir fortuna. O traslado tornava-se, assim, um novo horizonte, lá onde um sentimento novo dava-lhes condições de triunfar, com muito labor, e escapar da vala comum da proletarização. Emigravam também, para dar vazão a esse sentimento

⁸⁴ Idem, *Ibidem*.

⁸⁵ BLUMENAU, Hermann. *A Colônia Alemã Blumenau: na Província de Santa Catarina no Sul do Brasil*. Blumenau: Cultura em movimento; Instituto Blumenau 150 anos, 2002. p. 28.

⁸⁶ BIGG-WHITER, Thomas. *Novo caminho no Brasil Meridional: a Província do Paraná, três anos de vida em suas florestas e campos – 1872/1875*. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1874.

novo que, de maneira paulatina, contribuía para o “desenraizamento” da população rural e, mesmo, dos habitantes das pequenas cidades⁸⁷.

Muitos imigrantes que chegavam à Província do Paraná vinham do Porto de Paranaguá, ou de outras localidades, como o Rio de Janeiro ou São Paulo. Os imigrantes viajavam, na maioria das vezes, no porão do navio, com destino ao Rio de Janeiro, embora alguns deles desembarcassem diretamente nos portos provinciais. Na capital do país, passavam por uma triagem e, se tivessem algum problema de saúde, desembarcavam na Ilha das Flores. Os demais seguiam em vapores até os portos das províncias para as quais eram destinados. Nas províncias, eram acolhidos em hospedarias de imigrantes e, depois de alguns dias, em trens ou carroções, encaminhados às colônias. Ao chegarem ao núcleo colonial do Assunguy, os colonos foram instalados, em 1860, em uma casa. Embora a pretensão inicial do governo fosse na instalação de 20 famílias, o presidente José Francisco Cardoso ordena que se construa mais uma casa para a instalação de 40 famílias, conforme ordens do governo imperial. Através do relatório emitido pelo presidente José Francisco Cardoso em 1860, podemos observar a situação em que se encontram as famílias e a colônia:

A nova casa está orçada em 5:368\$724, sendo sua coberta de telha. Contrataram-se os operários precisos, e tudo caminha regularmente. O edifício deve ter 400 palmos de comprimento sobre 30 de fundo. Novas derrubadas e plantações se fazem, de forma a ter, no fim do corrente mês, habitação e gêneros alimentícios para sustento dos colonos⁸⁸.

Os colonos que chegavam ao Assunguy tinham que assinar um contrato e seguir as diretrizes dadas pelo governo, conforme estipulado na Lei de Terras⁸⁹. Dentre as cláusulas do contrato estavam incluídos benefícios que o governo teria que fornecer ao colono, garantindo sua subsistência nos primeiros meses de sua chegada. O governo teria que fornecer uma casa provisória, um adiantamento dos implementos agrícolas e as sementes necessárias para o plantio. Ao final de dois anos de sua chegada, o imigrante também teria direito, se quisesse, à naturalização, sendo isento do serviço militar, mas não do serviço da Guarda Nacional dentro do município. A medição dos lotes era feita por linhas que corriam de norte a sul e por outras que a cortassem em ângulos retos, formando lotes ou quadrados de 500 braças por lado. A Lei

⁸⁷ NADALIN, Sérgio Odilon. *Paraná: ocupação do território, população e migrações*. Curitiba: SEED, 2001. p. 62.

⁸⁸ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa pelo presidente José Francisco Cardoso na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura no dia 1º de março de 1860*. Curitiba, Typ. de Candido Martins Lopes, 1860. p. 64

⁸⁹ COLEÇÃO DAS LEIS DO BRASIL. 1850. V. 1., P. 307. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim601.htm. Acesso: 28/fev/ 2013.

de Terras previa que os lotes fossem vendidos separadamente e à vista, sobre o preço mínimo de maio real, um real, um real e meio e dois réis por braça quadrada, segundo a qualidade dos lotes⁹⁰. A venda particular também não poderia ser feita abaixo do mínimo fixado.

Inicialmente, a Colônia destinara-se a receber apenas estrangeiros. Porém, já em 1861, tornou-se mista, pois o Governo Imperial permitiu a venda de terrenos às famílias de nacionais pobres. O presidente Antonio Barbosa Gomes salienta acreditar nessa medida para o futuro, “à proporção que as famílias pobres brasileiras conhecerem a vantagem de aquisição de terras medidas e livres de contestação⁹¹”. Nesse sentido, o governo parece querer regularizar a posse da terra pelos brasileiros, que muitas vezes eram posseiros reivindicando a propriedade da terra, uma vez que essas famílias nacionais eram pobres. Para Roberto Edgar Lamb, o governo concedeu a essas famílias os mesmos favores que gozavam os estrangeiros⁹². Mesmo assim, a maioria dos brasileiros residentes na Colônia ficou fora do registro na Junta Administrativa, sendo, portanto, alheios ao regime colonial. Nessa situação, muitos dos trabalhadores do Assunguy foram tratados como intrusos e considerados invasores de terras reservadas aos colonos legitimamente estabelecidos⁹³. No entanto, Reinaldo Nishikawa afirma que quando eram feitos contratos com brasileiros, alteravam-se algumas cláusulas⁹⁴. Segundo este autor, enquanto os estrangeiros recebiam um lote de 137000 metros quadrados, os brasileiros recebiam um lote de 275000 metros quadrados. Além disso, não recebiam os mesmos benefícios concedidos aos estrangeiros⁹⁵. Ao analisar a situação dos nacionais na Colônia do Assunguy, Edrielton Santos Garcia tece algumas considerações. Dentre elas, a de que haviam mais matrículas de colonos estrangeiros do que colonos nacionais até 1870, indicando uma preferência do governo pelos colonos estrangeiros. Embora a legislação permitisse às famílias nacionais pobres o direito à terra, essas não conseguiam adquirir as terras justamente por não ter como pagá-las, não recebendo assim, os mesmos benefícios do colonos inscritos⁹⁶. A dificuldade na obtenção dos lotes e outras

⁹⁰ COLEÇÃO DAS LEIS DO BRASIL. 1850. V. 1., P. 307. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim601.htm. Acesso: 28/fev/2013.

⁹¹ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Paraná na abertura da primeira sessão da quinta legislatura pelo presidente Antonio Barbosa Gomes Nogueira no dia 15 de fevereiro de 1862*. Curitiba: Typ.do Correio Oficial, 1862. p. 90.

⁹² LAMB, Edgar. *Uma jornada civilizadora: imigração, conflito social e segurança pública na província do Paraná*. Dissertação de Mestrado da Universidade Federal do Paraná, 1994. p. 43.

⁹³ Idem, p. 49.

⁹⁴ NISHIKAWA, Reinaldo. *Op. Cit.* p. 89.

⁹⁵ Idem, *Ibidem*.

⁹⁶ GARCIA, Edrielton dos Santos. *Colonização em Assunguy: a experiência do colono nacional entre 1860 e 1870*. Monografia. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2010. p. 66.

irregularidades relativas a erro de demarcação de lotes levou os brasileiros a usufruírem ilegalmente das terras. Concessão de um lote a mais de um colono, distribuição de terras sem medição, não anotação de desistências e abandonos, fizeram crescer o número de queixas até a preparação para a futura emancipação da colônia.

A província do Paraná, a partir da segunda metade do século XIX foi marcada por um “xadrez de etnias”, devido aos movimentos migratórios para a região, onde grupos oriundos de variadas regiões da Europa somaram-se à população local. Segundo Altiva Balhana, Brasil Pinheiro Machado e Cecília Wesphalen, no ano de 1860 a Colônia Assunguy possuía 949 imigrantes, dentre eles ingleses, franceses, italianos, alemães e outros⁹⁷. No seu relatório apresentado em 1876, o presidente Lamenha Lins afirma que a Colônia contava com uma população de 1824 pessoas, sendo 48% de brasileiros e 52% de trabalhadores imigrantes do exterior. Segundo o presidente, havia na colônia 875 brasileiros, 338 franceses, 221 ingleses, 202 italianos, 171 alemães, 16 espanhóis e 1 sueco⁹⁸.

B.c O CAMINHO DO PROGRESSO

Ainda no ano de 1860, relatou o presidente José Francisco Cardoso que [...] como convinha preparar caminhos que facilitassem a emigração para o Assunguy e ao mesmo tempo desse fácil exportação aos produtos da Colônia, autorizou o governo imperial a abertura de estradas para essa capital (Curitiba) e Antonina⁹⁹. A Colônia do Assunguy constituiu um local de grande investimento de recursos financeiros para fins de colonização. Para empreender as obras, foram assinados contratos com colonos, como em 1864, quando “foram contratadas as obras da 1ª secção com os colonos Francisco Miguel Henn, Gaspar Balles e Miguel Shaffer, pela quantia de 4:981\$500, estipulando-se para o caso de encontrarem rochas vivas nas escavações, uma indenização marcada pelo engenheiro diretor da estrada¹⁰⁰”. A mão-de-obra trazida pelo imigrante significou, em especial, a implantação do regime do trabalho livre e a valorização do trabalho¹⁰¹. Além do trabalho agrícola, o qual

⁹⁷ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op.Cit.* p. 164.

⁹⁸ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Adolpho Lamenha Lins, no dia 15 de fevereiro de 1876.* Província do Paraná: Typ. da Viúva Lopes, 1876. p. 83.

⁹⁹ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa pelo presidente José Francisco Cardoso na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura no dia 1º de março de 1860.* Curitiba: Typ. de Candido Martins Lopes, 1860. p.64.

¹⁰⁰ PARANÁ. *Relatório com que José Joaquim do Carmo passou a administração da província ao presidente André Augusto de Padua Fleury no dia 18 de novembro de 1864.* Curitiba: Typ. de Candido Martins Lopes, 1864. p. 11.

¹⁰¹ BALHANA, Altiva Pilatti, PINHEIRO MACHADO, Brasil, WESPHALEN, Cecilia. *Alguns Aspectos relativos aos estudos de imigração e colonização.* In: Anais do VI Simpósio Nacional dos Professores

era o seu principal destino, a contribuição do imigrante vai além, no que se refere à realização de obras públicas, como a construção e conservação de estradas. Segundo Denise Colatusso, “os governos realizaram por iniciativa direta a importação de operários e de trabalhadores apropriados para o serviço de estradas e de outras obras públicas¹⁰²”. Também vieram para cá trabalhadores urbanos, como artesãos, comerciantes e outros profissionais que buscavam novos horizontes de trabalho, invés do trabalho na lavoura.

Não só os imigrantes faziam parte do projeto de modernização da Província. Outro importante segmento social foi transferido do Império para a Província do Paraná, “um conjunto de agentes sociais qualificados que surgem com o processo de modernização burocrática do Brasil nesse século. São os quadros jurídicos, médicos, militares e técnicos vinculados ao aparelho de Estado, criados pela transformação e modernização da burocracia¹⁰³”. Com o período provincial, organiza-se a vinda de engenheiros militares por parte do Estado. A engenharia como profissão técnica consolida-se no século XIX e estava associada à engenharia militar, à construção civil e à construção de infra-estrutura de transportes, como estradas, portos e ferrovias. Os engenheiros chegavam de outras províncias, como o Rio de Janeiro, e com a presença de “contratadores”, agentes locais que recrutam mão-de-obra e organizam as empreitadas para as obras públicas, acabaram aproximando-se da classe dominante paranaense. Um dos engenheiros que atuam na urbanização de Curitiba do século XIX é o estrangeiro de origem germânica Gottlieb Wieland. Ele era o projetista oficial da época, projetando além de prédios, as estradas como a Graciosa e a estrada do Assunguy¹⁰⁴.

Os relatórios presidenciais definem uma correlação, própria do ideal colonizatório, entre desenvolvimento e construção de estradas. O presidente da Província acima citado afirma que:

a cultura do café e do algodão, apenas tentada por ora circunscrita a viveiros, promete ser em breve futuro o mais belo florão da riqueza do Paraná, porque concluída a estrada em construção, Curitiba não só receberá em abundância os gêneros de primeira necessidade, como também será pela sua posição topográfica, o entreposto natural e mais cômodo dos outros que seguirem para os portos do mar para serem exportados.¹⁰⁵

Universitários de História. São Paulo: Revista de História, 1969. p. 364. In: COTALUSSO, Denise Eurich. *Imigrantes alemães na hierarquia de status da sociedade luso-brasileira (Curitiba, 1869 a 1889)*. Dissertação de mestrado. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2004. p. 21.

¹⁰² COTALUSSO, Denise Eurich. *Imigrantes alemães na hierarquia de status da sociedade luso-brasileira (Curitiba, 1869 a 1889)*. Dissertação de mestrado. Curitiba: Universidade federal do Paraná, 2004. p. 21.

¹⁰³ OLIVEIRA, Ricardo Costa de. *Op Cit.* p. 107.

¹⁰⁴ COTALUSSO, Denise Eurich. *Op. Cit.* p. 42.

¹⁰⁵ PARANÁ. *Relatório com que José Joaquim do Carmo passou a administração da província ao presidente André Augusto de Padua Fleury no dia 18 de novembro de 1864*. *Op. Cit.* p. 16.

Dessa forma, os gêneros alimentícios que poderiam ser escoados através da estrada engrandeceriam a colônia do Assunguy e trariam a prosperidade para a província, marcando também uma emancipação comercial desta para com o Rio de Janeiro. No mesmo relatório, o presidente salienta as condições em que se encontra a estrada ao afirmar seu desejo de conhecer a colônia e não o fazê-lo por medo da inviabilidade das picadas.

As estradas são resultantes das linhas coloniais, comumente chamadas de “picadas”. Nos cruzamentos de linhas coloniais surgiram pequenos povoados, em função da contigüidade dos lotes, onde se ergueram capelas, casas de comércio, e se instalaram alguns artesãos. Muitos desses povoados deram origem às pequenas cidades que hoje pontilham as antigas regiões coloniais. Um exemplo dessas antigas regiões coloniais são as cidades de Blumenau e Joinville, em Santa Catarina¹⁰⁶. A importância das picadas pode ser observada quando percebemos que os núcleos administrativos, de onde irradiam as picadas, transformaram-se nos centros mais importantes das colônias. Os presidentes de província costumam relatar as obras feitas na estrada. A substituição do taboado de uma ponte, a abertura de novas braças, os gastos com pessoal e o orçamento constituem a pauta da seção relacionada à estrada. Já em 1865, o presidente André Augusto de Pádua Fleury alerta para a quantia destinada à obra, que é inferior ao orçamento apresentado pelo engenheiro Gottlieb Wieland, afirmando que “a verba destinada a esta estrada no corrente exercício é de 8:000\$000, da qual já se despendeu 1:919\$000; existindo ainda 6:081\$000, quantia inferior ao custo orçado da 5ª sessão¹⁰⁷”. Segundo o projeto e planta do referido engenheiro, o traçado da estrada era de 44815 braças (98593 km), divididas em 11 seções¹⁰⁸. No ano de 1865, já haviam sido construídas quatro seções a partir da colônia, sendo a quinta seção autorizada no mesmo ano. No ano de 1867, o presidente Polidoro Cezar Burlamaque afirmou que a quarta e a sexta seção já estavam concluídas, porém houve uma redução no pagamento do empreiteiro por este não terminar as obras no prazo estipulado¹⁰⁹. No ano de 1868, a quinta seção da estrada ainda estava em fase de reparos e conclusão, segundo o presidente. No entanto, a mudança de administrador acabou por mandar a revisão do projeto, plantas e orçamentos no que se refere às seções 7 à 11 para que pudessem serem aceitas as propostas de Aurelio

¹⁰⁶ SEYFERTH, Giralda. *Op. Cit.* p. 22.

¹⁰⁷ PARANÁ. *Relatório apresentado na abertura da 2ª sessão da 7ª Legislatura pelo presidente da província do Paraná André Augusto de Pádua Fleury no dia 21 de março de 1865*. Curitiba: Typ. de Candido Martins Lopes, 1865. p. 41.

¹⁰⁸ *Idem*, p. 40.

¹⁰⁹ PARANÁ. *Relatório apresentado pelo presidente Polidoro Cezar Burlamaque a Carlos Augusto Ferraz de Abreu, por ocasião de passar-lhe a administração da província do Paraná em 31 de outubro de 1867*. Curitiba: Typ. de Candido Martins Lopes, 1867. p. 6.

Joaquim Ribeiro de Campos e Lino de Campos Pereira. A comissão da estrada também mudou de engenheiro, sendo nomeado em quatro de dezembro do ano de 1867, André Braz Chalreo, que acabou encarregado pelas plantas, projetos e orçamentos. Não há nos relatórios dos presidentes uma explicação para a saída de Wieland. Provavelmente este engenheiro era muito requisitado para outras obras públicas e particulares da Província. Embora fosse grande a permuta de presidentes, todos eles apontavam para a importância da estrada. “A maior necessidade que experimenta a colônia é a de um mercado para a permuta de seus produtos, o que só pode obter por meio de comunicações fáceis que diminuindo o preço dos transportes possam deixar lucro líquido [...]”¹¹⁰, afirma o presidente José Feliciano Horta de Araújo em 1868; “é ela essencial para o desenvolvimento da colônia do Assunguy e da freguesia de Votuverava”¹¹¹ salienta o presidente Antonio Augusto Fonseca em 1869. Ainda em 1869, o presidente alerta, sob alegação do ministério da agricultura, que o governo imperial ainda não havia sido informado da proposta feita por Lino de Souza Ferreira, para a construção da 7ª à 11ª seções. Nesses anos, a estrada do Assunguy vinha sendo financiada em parte pelo cofre geral, e em parte pelo cofre provincial.

A estrada constituiu um importante fator de desenvolvimento para os imigrantes, pois lotes e povoados formaram uma teia que aos poucos foi ocupando áreas de floresta do Sul do Brasil. Em seu relatório, o presidente José Feliciano Horta de Araújo, ao referir-se à Colônia do Assunguy, afirma que “está situada ao norte desta capital (Curitiba) a 15 léguas de distância à margem direita do Rio Ponta Grossa, e aquém da Ribeira, seu confluente, no segundo território medido.”¹¹² As picadas e travessões, em geral acompanhavam o curso d’água. A ocupação das áreas coloniais foi determinada pelo próprio relevo, e os lotes permitiam uma distribuição mais ou menos racional das terras, inclusive no que diz respeito às várzeas e ao abastecimento de água¹¹³. No caso da Colônia Assunguy, o terreno foi considerado de aspecto variado, com partes planas ou com suaves inclinações que formam colinas, cujos mananciais atravessam as planícies e, segundo o presidente acima citado, tornam o solo fertilíssimo. Ainda segundo o mesmo presidente em 1868, “cultiva-se com

¹¹⁰ PARANÁ. *Relatório apresentado pelo presidente Bacharel José Feliciano Horta de Araújo no dia 15 de fevereiro de 1868*. Curitiba: Typ de Cândido Martins Lopes, 1868. p. 36.

¹¹¹ PARANÁ. *Relatório com que o presidente da província, Dr. Antonio Augusto Fonseca abriu a segunda sessão da oitava legislatura da Assembléia do Paraná no dia 6 de abril de 1869*. Curitiba: Typ. de Cândido Martins Lopes, 1869. p. 22.

¹¹² PARANÁ. *Relatório apresentado pelo presidente Bacharel José Feliciano Horta de Araújo no dia 15 de fevereiro de 1868*. *Op. Cit.* p. 36.

¹¹³ SEYFERTH, Giralda. *Op. Cit.* p. 22.

suma vantagem a cana-de-açúcar, o fumo, o milho, feijão, mandioca, araruta, batata, aipim, carás, etc.¹¹⁴”, na colônia, afirmando ainda que ela possuía

uma igreja de alvenaria em construção, um engenho de serra ainda não concluído, e de moer cana e de soque, uma olaria onde se fabricam telha e tijolos, um forno de cal [...] uma casa que mora o diretor, uma casa de 400 palmos para recepção dos colonos, armazém e habitação dos empregados, outra com 250 palmos de frente em mau estado e um celeiro subterrâneo para conservação de grãos com sete divisões [...]¹¹⁵

e no segundo território “conta-se 10 engenhos de moer cana, 2 fábricas de farinha de mandioca e 3 casas de negócio de secos e molhados¹¹⁶”. Os aspectos da vida colonial podem ser observados no Regulamento de 19 de janeiro de 1867, que previa a entrega de um auxílio em dinheiro ao colono no dia em que este entrasse na posse do seu lote, bem como sementes necessárias para as primeiras plantações destinadas ao seu sustento e os instrumentos agrários que precisassem¹¹⁷. A colônia tem como peça fundamental de sua sobrevivência, a pequena propriedade policultora, cujos espaços dentro do lote colonial são bem demarcados e refletem a atividade múltipla da família camponesa. Os engenhos fazem parte da constituição de quase todas as áreas coloniais, pois serviam para a fabricação de açúcar e de cachaça, do fubá e da farinha de mandioca, além de outras atividades menores. Para Giralda Seyferth, os engenhos e atafonas foram parte fundamental do sistema econômico camponês implantado no sul do Brasil: “recebiam o título de ‘indústrias’ ligadas a lavouras que produziam mercadorias para o consumo e também para o comércio. Quase todas as colônias ‘exportavam’ a produção de engenhos, pois recebiam melhor remuneração assim do que se vendessem apenas o que era colhido nas roças¹¹⁸”.

Apesar do povoamento disperso, a forma como os lotes foram demarcados permitiu uma aproximação física das casas dos colonos, cujas aglomerações fizeram surgir povoados constituídos por uma igreja, casas comerciais e varejistas, casa dos artesãos, como carpinteiros, ferreiros, etc. Essa organização cultural e econômica explica a necessidade, salientada pelos presidentes de província, de vias de comunicação para exportação dos produtos, ou caso contrário, a colônia não prosperaria em seu propósito de “celeiro da província”.

¹¹⁴ PARANÁ. *Relatório apresentado pelo presidente Bacharel José Feliciano Horta de Araújo no dia 15 de fevereiro de 1868*. Curitiba, Typ de Cândido Martins Lopes, 1868. p. 35.

¹¹⁵ Idem, *Ibidem*.

¹¹⁶ Idem, p. 36.

¹¹⁷ BRASIL. *Coleção de Leis do Império*. Decreto nº 3784, 19/01/1867. p. 37.

¹¹⁸ SEYFERTH, Giralda. *Op. Cit.* p. 26.

Não obstante houvesse sempre o reconhecimento por parte dos legisladores da importância da construção e manutenção da estrada do Assunguy, é importante observar que a situação da Colônia não é próspera, como esperam os legisladores. No relatório apresentado em 1870, o presidente Agostinho Ermelino de Leão afirma que a colônia “não tem atingido o grau de prosperidade que lhe garante não só a posição que ocupa [...] em consequência das dificuldades com que lutam os colonos para o transporte de gêneros de sua produção aos mercados consumidores¹¹⁹.” Ao mesmo tempo, verifica-se que o número de imigrantes que abandonaram seus lotes, a partir de 1864, é elevado, e uma diversidade de fatores contribuíram para o insucesso da Colônia. Segundo Reinaldo Nishikawa, “o abandono dos lotes de terra somado a insatisfação dos imigrantes com as condições de vida encontrada na colônia, podem explicar o número elevado desses contratos que não foram cumpridos¹²⁰”. Esses entraves acabarão por modificar a estrutura colonizatória da província, onde a adoção de novas políticas imigratórias se mostraram necessárias.

¹¹⁹ PARANÁ. *Relatório apresentado ao presidente da província Venâncio José de Oliveira Lisboa pelo vice-presidente Agostinho Ermelino de Leão por ocasião de passar-lhe a administração da província do Paraná em 24 de dezembro de 1870*. Curitiba, Typografia de Cândido Martins Lopes, 1871. p. 36.

¹²⁰ NISHIKAWA, Reinaldo. *Op. Cit.* p. 130.

CAPÍTULO 3

C.a ENQUANTO O ASSUNGUY FALHA, SURGEM NOVAS PERSPECTIVAS

Desde a criação da Colônia do Assunguy, foram muitas as adversidades encontradas pelos colonos. Assim que os colonos assinavam seus contratos com o governo provincial, assumiam uma série de obrigações e uma dívida que, muitas vezes era impossível de ser quitada devido às condições encontradas na província. O trabalho de Reinaldo Nishikawa apresenta uma documentação acerca das condições da colônia do Assunguy segundo os colonos ingleses e, embora limitada, alguns aspectos trazidos por esse autor revelam situações confrontantes com aquelas presentes nos relatórios dos presidentes. Ao visitar a Colônia em 1874, o inglês Lennon Hunt observou que as melhores porções de terras não estavam disponíveis para os colonos que pretendiam cultivá-las, mas sim a pessoas que não eram residentes na colônia¹²¹. Dentre esses proprietários que não cultivavam as terras estavam o Senhor Miró, provavelmente um rico ervateiro residente em Curitiba, e o Senhor Rocha, também não residente na Colônia. Além disso, havia terras pertencentes ao Senhor Severo Correa, que apesar de morar na Colônia, não as cultivava¹²². Dessa forma, os colonos eram colocados em terras distantes e poucos férteis, fator que dificultava ainda mais o comércio dos seus produtos. Segundo Reinaldo Nishikawa, “o cenário pintado por Lennon Hunt era o pior possível. Os contratos e os acordos não eram cumpridos e os pagamentos, quando eram pagos, vinham em parcelas e/ou atrasados. [...] Quanto às terras recebidas pelos colonos ingleses e provavelmente pelos outros colonos também, seu acesso não era tão simples quanto lhes prometia¹²³.” Muitas vezes o colono não sabia que poderia escolher as terras e quando escolhia, era informado de que a referida terra não poderia lhe ser designada. Além disso, havia uma barreira lingüística que dificultava aos colonos fazerem petições às autoridades. Outra prática muito utilizada pelo governo em Assunguy era utilizar os recursos dos próprios colonos, já estabelecidos, para fornecer o sustento dos novos colonos. Nesse intuito, o governo sobrecarregava-o com o “peso” de alimentar o imigrante recém-chegado, acabando por retardar a quitação das dívidas.

Por outro lado, Roberto Edgar Lamb salienta que as críticas referentes aos gastos com a Colônia do Assungui foram se avolumando, sobretudo em meados da década de 1870. Juntamente com as diversas reiteraões dos presidentes da província a respeito da falta de

¹²¹ NISHIKAWA, Reinaldo. *Op. Cit.* p. 123.

¹²² Idem, *Ibidem*.

¹²³ Idem, *Ibidem*.

estradas, estavam também as referências às pessoas encarregadas da administração, por estas estarem gastando excessivamente com os colonos chegados nessa colônia¹²⁴. Nesse contexto, cresceu a polêmica acerca dos gastos do governo com estrangeiros, em função dos conflitos, queixas e tensões, das expectativas frustradas em relação ao Assunguy e em função do abandono das colônias por muitos imigrantes. Os gastos financeiros provincial e Imperial estariam consumindo recursos e impedindo outras ações do governo, como a construção de estradas. A partir desses questionamentos, as discussões sobre estratégias de implementação da política colonizatória ganharam alento. Segundo Roberto Edgar Lamb

entre os grupos da elite existiam diferentes conceitos de colonização, com prioridade voltadas ou para o incentivo das colônias interioranas, desbravadoras do território provincial, ou para o apoio a formação de núcleos próximos às cidades, esses mercados potenciais à produção colonial¹²⁵.

A partir de 1870, o programa governamental foi dinamizado graças à localização de colônias agrícolas nas proximidades dos centros urbanos, com o objetivo de colocá-las junto aos mercados consumidores¹²⁶. Desde a emancipação da província, Curitiba recebeu imigrantes germânicos vindos da Colônia Dona Francisca e de Rio Negro atraídos pelas possibilidades oferecidas na recém-emancipada capital. A economia ervateira acabou influenciando significativamente a modernização e o crescimento da cidade, cuja conseqüência foi a imigração e o estabelecimento de Colônias nos arredores de Curitiba. Devido ao empenho dos habitantes do planalto de Curitiba na produção do mate, faltavam trabalhadores ligados às atividades agrícolas de subsistência. Além da imigração visar mão-de-obra para a agricultura, também visou trabalhadores para obras públicas. A partir da década de 1870, houve uma intensa atividade colonizadora, que atingiu, sobretudo, os terrenos dos arredores de Curitiba ao estabelecer vários núcleos coloniais situados a distâncias que variavam em dois, três, seis, oito ou mais quilômetros, num raio de mais ou menos trinta quilômetros do centro urbano da capital paranaense.

A composição dos grupos estabelecidos nas colônias dessas áreas foi bastante heterogênea, compreendendo alemães, italianos, poloneses em maior número, e franceses, suíços, ingleses e outros grupos com efetivos menores.

¹²⁴ LAMB, Edgar. *Op. Cit.* p. 55.

¹²⁵ LAMB, Edgar. *Op. Cit.* p. 55.

¹²⁶ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 163.

Quadro 1: Colônias estabelecidas nos arredores de Curitiba durante a década de 1870

Ano	Colônia	Distância da capital	Número de imigrantes	Grupos étnicos
1870	Pilarzinho	3 km	242	Poloneses, alemães e italianos
1871	São Venâncio	12 km	160	Alemães, poloneses e suecos
1873	Abranches	6km	323	Poloneses e alemães
1875	Orleans	10 km	290	Poloneses, italianos, suíços e franceses
1875	Santa Cândida	8 km	340	Poloneses, suíços e franceses
1876	Dom Pedro	15 km	98	Poloneses, suíços e franceses
1876	D. Augusto	12 km	281	Poloneses
1876	Lamenha	12 km	746	Poloneses, salesianos e alemães
1876	Santo Inácio	3 km	334	Poloneses, silesianos e galicianos.
1877	Riviere	16 km	406	Poloneses, franceses e alemães
1876	Tomás Coelho	17 km	1295	Poloneses, galicianos e silesianos

Fonte: BALHANA, Aliva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília. História do Paraná. p. 164 e 165

A fundação das Colônias Pilarzinho e Abranches deu-se pela imigração espontânea de colonos alemães que, ao se estenderem por todo o rocio nas imediações da capital, acabaram por desenvolver a agricultura e a indústria sem que houvesse gastos por parte do governo imperial¹²⁷. A partir da década de 1870, a migração de alemães e poloneses no rocio de Curitiba foi intensificada e muitos poloneses e alemães, provenientes de Santa Catarina, integravam-se na vida nacional como lavradores, comerciantes ou profissionais liberais. Foram estes os imigrantes difusores das carroças, responsável por um ciclo rodoviário no sul do Brasil. Os alemães e seus descendentes fizeram-se presentes como pequenos agricultores, artesãos, operários, donos do seu próprio negócio, ou vendedores de serviços¹²⁸.

Ao constatar a situação peculiar dos alemães e poloneses no rocio da capital, o presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa manda, em 1870, medir e demarcar 90 lotes, e também atende ao pedido de alguns alemães que manifestaram o desejo de estabelecerem-se

¹²⁷ PARANÁ. *Relatório apresentado ao presidente da província Venâncio José de Oliveira Lisboa pelo vice-presidente Agostinho Ermelino de Leão por ocasião de passar-lhe a administração da província do Paraná em 24 de dezembro de 1870*. Curitiba, Typografia de Cândido Martins Lopes, 1871. p. 20.

¹²⁸ COTALUSSO, Denise Eurich. *Op. Cit.* p. 28.

nesse núcleo colonial. Em 1873 é fundada a Colônia Abranches e, diferente da Colônia do Assunguy, cujos gastos eram financiados pelo governo imperial, as colônias recém referidas eram mantidas pela Câmara Municipal da Capital. A Colônia Abranches situava-se entre a Colônia Pilarzinho e Ahú. Este núcleo colonial compôs-se inicialmente de 75 famílias polonesas em lotes de 5500 metros quadrados e embora contasse financeiramente com a ajuda do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, foi fundada com o auxílio da Câmara Municipal.

A criação de novos núcleos coloniais nas cercanias de Curitiba não significou o abandono das obras feitas na estrada do Assunguy, mas sim, uma intensificação dos trabalhos feitos, devido à concepção dominante de que sem estradas e distantes de seus mercados, as colônias do interior ficariam estacionárias, tendo uma vida curta. Ainda na primeira metade da década de 1870 o engenheiro André Braz Chalreo era responsável pelas obras na estrada do Assunguy. Nesse tempo, embora houvesse a concepção dominante nos relatórios dos presidentes da Província de que da conclusão da estrada depende o sucesso da Colônia do Assunguy, vários foram os diagnósticos fornecidos por cada presidente. Em novembro de 1872, o presidente José Venâncio de Oliveira Lisboa afirmou ter “a satisfação de declarar que ela pode ser considerada na parte ultimamente feita como uma das melhores estradas de rodagem, pela perfeição com que os trabalhos têm sido executados e por atravessar um terreno pedregoso, que a torna macadamizada naturalmente¹²⁹”. No ano seguinte, o presidente Manoel Antonio Guimarães além de salientar a necessidade de uma estrada entre a Colônia do Assunguy e capital, aponta para a importância da estrada para o município de Votuverava, para onde o governo imperial tinha destinado centena de imigrantes¹³⁰. Atualmente, Votuverava localiza-se no município de Rio Branco do Sul, centralizado entre a capital Curitiba e o município de Cerro Azul, onde se localizava a Colônia do Assunguy. Para este presidente, há muito trabalho a ser feito na estrada, composta de uma cava estreitíssima e terrenos montanhosos sujeitos a desmoronamentos. Esta opinião vai de encontro com a do presidente Frederico José Cardoso de Araújo Abranches, no ano de 1874, que afirma que “a

¹²⁹ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Paraná na 1ª sessão da 10ª legislatura pelo presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa no dia 15 de fevereiro de 1872*. Curitiba: Typ da Viúva & Filhos de Candido Martins Lopes, 1872. p. 29.

¹³⁰ PARANÁ. *Relatório com que Manoel Antônio Guimarães apresentou a Frederico José de Araújo Abranches por ocasião de passar-lhe a administração da província do Paraná em 13 de junho de 1873*. Curitiba: Typ da Viúva Lopes, 1873. p. 19.

construção da estrada caminhará a passos lentos enquanto o governo não reconhecer a urgente necessidade de ser levada a efeito de pronto¹³¹”.

A fertilidade do solo é fator indiscutível em todos os discursos presidenciais. A respeito dos terrenos do território do Assunguy, o ainda presidente Frederico Abranches, em 1875, afirma que essa colônia oferece as melhores vantagens para os imigrantes, pois, “seu clima é benigno e saudável, seus terrenos ubérrimos produzindo prodigiosamente todos os artigos de cultura tropical¹³²”.

No entanto, pesquisas recentes têm demonstrado que várias eram as inviabilidades encontradas na Colônia. Segundo a pesquisadora Ana Maria Rufino Gillies, o livro de registro dos fatos e correspondências do Assunguy de 1866 a 1872 revela os inúmeros conflitos e dificuldades enfrentados por colonos e pelos representantes do governo em virtude da precariedade topográfica, climática, financeira, política e social generalizada no local.

Criada para ser colônia agrícola, a região possuía uma topografia acidentada que não permitiria o plantio das culturas desenvolvidas na Europa, nem mesmo a criação de gado. Um vale rodeado de montanhas e florestas e recortado por rios e riachos sem pontes, cercado de cobras e outras espécies selvagens, à mercê ora de um calor insuportável ora de chuvas torrenciais, onde facilmente apodreciam os alimentos que já não chegavam naquele estado, realmente podia oferecer algumas dificuldades ao estabelecimento e adaptação. Embora a região tenha tornado-se uma grande produtora de deliciosas laranjas nos dias atuais e possuidora, diz-se, de valiosos recursos minerais, à época da colonização de imigrantes europeus as condições pareceram bastantes adversas¹³³.

Também o viajante Bigg-Whiter, ao viajar pela Colônia na década de 1870 tece suas considerações sobre ela, e também sobre as condições da estrada do Assunguy:

à distância de cerca de uma milha afastado da vila, existe um trecho da estrada macadamizada, de cem jardas de comprimento, resultado desprezível de muitos e longos anos de espera pela prometida estrada para Curitiba. Este trecho, disseram-me, representa todo o trabalho dado aos colonos pelo Governo, desde a fundação da colônia, pelas condições com que ele concordou, qualquer colono podia procurar trabalho na construção, durante noventa dias, nos primeiros seis meses, mediante ordenado razoável. Muitos colonizadores com que conversei afirmaram não ter sido cumprida essa

¹³¹ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Paraná pelo presidente Frederico José Cardoso de Araújo Abranches na abertura da 1ª sessão da 11ª Legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1874*. Curitiba, Typ. da Viúva Lopes, 1874. p. 36

¹³² PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo presidente Frederico José Cardoso de Araújo Abranches na abertura da 2ª sessão da 11ª legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1875*. Curitiba: Typ. da Viúva Lopes, 1875. p. 24.

¹³³ GILLIES, Ana Maria Rufino. *Os ingleses da Colônia do Assunguy (1859-1882) sob a perspectiva do processo civilizador: um estudo comparativo com outra comunidade britânica do século XIX*. In: X Simpósio Internacional Processo Civilizador. Campinas, 1, 2, 3 e 4 de abril de 2007. p. 6.

promessa, e a prova dessa assertiva estava, na sua aparência, reforçada pelo testemunho de alguns brasileiros independentes¹³⁴.

Para esse viajante, se a construção da prometida estrada continuasse no mesmo ritmo, levaria 200 anos para ser terminada e esta demora constitui falta de confiança marcante por parte do governo nos emigrantes¹³⁵. Os trabalhos de Gillies, o depoimento de Bigg-Whiter, os relatórios de colonos expressos em Hunt e as considerações de Edgar Lamb revelam que múltiplos foram os fatores que influenciaram para o insucesso da política imigratória na Colônia do Assunguy. Em meados dos anos setenta, o desânimo se alastra entre os colonos, devido à falta de uma boa estrada que garantisse o transporte da produção local. Isso os levou a plantar apenas o necessário a sua alimentação. A consciência da necessidade de boas vias de comunicação era comum a todos os segmentos da sociedade. Para as elites, construir estradas, além do estímulo à colonização, ao desbravamento do território, representava a concretização parcial de um ideal de progresso e fortalecia seus elos de identificação à sua sociedade modelo, a européia. Quanto aos colonos, as suas queixas ressaltavam uma preocupação imediata: a sua sobrevivência; precisavam chegar mais facilmente aos mercados, nas vilas e cidades, para comercializar sua produção¹³⁶.

Ao mesmo tempo em que constata fatores de insucesso no Assunguy, Bigg-Whiter faz referência aos alemães moradores da vizinhança de Curitiba, que para este viajante constituem o melhor exemplo de êxito para a colonização na província do Paraná. Essa mesma constatação é feita em 1875 pelo presidente Frederico Abranches em seu relatório, ao observar que o rocio da capital, um núcleo nascido a partir da migração espontânea, “floresce a passos de gigante”, e atribui à causa desse esplêndido resultado “a proximidade em que está o colono de um grande centro populoso, a facilidade das relações entre produtor e consumidor¹³⁷”. Dessa forma, os núcleos próximos à Curitiba, como o Pilarzinho e o Abranches, respondem à proposta inicial da imigração, a de abastecer o mercado de alimentos na capital. Essa percepção por parte dos legisladores acabou mudando os rumos da política imigratória e a Província do Paraná assiste, a partir de 1875, a um novo sistema de colonização.

C.b A ESTRADA COLONIAL: A VERSÃO DOS TRABALHADORES

¹³⁴ BIGG-WHITER, Thomas. *Op. Cit.* p. 367.

¹³⁵ Idem, p. 370.

¹³⁶ LAMB, Edgar. *Op. Cit.* p. 53.

¹³⁷ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo presidente Frederico Jose Cardoso de Araujo Abranches na abertura da 2ª sessão da 11ª legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1875.* Curitiba: Typ. da Viúva Lopes, 1875. p. 25.

No ano de 1875 assume a presidência da Província Adolpho Lamenha Lins. Este presidente buscou tomar conhecimento das experiências pioneiras das grandes colônias, sejam elas públicas ou particulares ou municipais, como as existentes no rocio de Curitiba. Ao estudá-las, constatou vários problemas crônicos existentes na maioria delas. Terras pouco férteis para a produção de alimentos, localização fora da rota de ligação com Curitiba e Litoral, despesas com transporte da produção de mercadorias elevadas¹³⁸ estavam dentre os problemas verificados. A partir destas constatações, Lins fez do problema imigratório a principal meta da sua administração, inaugurando um novo sistema de colonização prezando pela

implementação de formas para a fixação do camponês; divisão das terras agriculturáveis em pequenos lotes; pela localização das novas colônias nas proximidades das estradas já existentes que demandavam para os grandes centros comunitários; construção de estradas vicinais; produção de gêneros alimentícios¹³⁹.

O novo sistema colonizatório pautou-se então em fundar núcleos coloniais no rocio da capital, e todas as colônias implantadas a partir de 1875 faziam parte de um projeto de estabelecimento de um cinturão verde em torno de Curitiba, uma vez que se dá em um contexto onde a baixa produção de gêneros alimentícios e a sua carestia são provocadas tanto pela ausência de técnicas que permitissem elevar a produtividade como pela ausência de rede viária, que dificultava o acesso ao mercado consumidor, a capital. Em 1876 havia sido estabelecidas 12 colônias, conforme tabela mostrada no tópico anterior. O conjunto de Colônias estabelecidas em Curitiba ao final de 1878 apresentou um quadro populacional de 3464 camponeses, sendo que 3338 eram imigrantes poloneses, perfazendo 96,3% da população. Ao longo dos núcleos, foram divididos 509 lotes, com casas edificadas.

Implementado o novo sistema de colônias, no relatório de 1876, Lamenha Lins atenta pra as condições que acredita serem as melhores para firmar o sistema de colonização:

Dizer a verdade ao imigrante sobre a pátria que vem procurar, em vez de poéticas descrições e exageradas promessas, convence-o de que temos a seu alcance terras fertilíssimas, e promovemos a construção de boas vias de comunicação.

Facilitar-lhe o transporte, evitando que o imigrante sofra privações e mau tratamento até o termino de sua viagem.

Dividir bons lotes de terras na vizinhança dos centros populosos e fazê-los comunicáveis por estradas de rodagem.

Fazer o colono aderir a terra que habita, pelo direito de propriedade, facilitando-lhe a aquisição dela.

¹³⁸ SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Vida Material, Vida Econômica*. Curitiba: SEED, 2001. p. 78.

¹³⁹ SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Op. Cit.* p. 102.

Evitar que o imigrante ao chegar sofra vexames que lhe abatam o ânimo aos seus primeiros passos em regiões desconhecidas.
Estabelecer bem o colono, com todos os favores prometidos, e depois libertá-lo de qualquer tutela, deixando-o sobre si, e entregue ao desenvolvimento de sua própria iniciativa¹⁴⁰.

Dessa forma, é importante observarmos que para a fixação das novas colônias, estas deveriam localizar-se ao lado de estradas carroçáveis já existentes, como a Graciosa, a estrada do Mato Grosso e a do Assunguy, pois eram fáceis de serem conservadas e a custos bastante inferiores àqueles que poderiam ser empregados para a construção de novas estradas. Dentro do novo plano de colonização agrícola foram construídos 103 quilômetros de estrada de rodagem, gerais e vicinais, sendo que as estradas gerais possuíam 6 metros de largura com a finalidade de unir as colônias a Curitiba, e as vicinais possuíam 4,40 metros de largura para ligar os lotes entre si¹⁴¹.

Ao mesmo tempo em que se vê um novo sistema colonizatório nas imediações de Curitiba, a província assiste ao insucesso da Colônia do Assunguy e, conseqüentemente, da estrada criada com a função de dar vazão aos seus produtos agrícolas. O abaixo assinado feito pelos moradores do Pilarzinho no ano de 1875 demonstra que as atenções sobre a estrada mudam de foco conforme muda a política imigratória. Segundo o documento,

Os abaixo-assinados, moradores nos subúrbios da Capital no lugar denominado Pilarzinho e suas circunvizinhanças, animados pela solicitude com que V. Ex^a promova o desenvolvimento dos núcleos coloniais, influndo poderosamente para o aumento dos produtos agrícolas e industriais, vem pedir a V. Ex^a para que, atendendo aos interesses da colonização nos subúrbios da Capital se digne ordenar que a construção da estrada entre a Colônia do Assunguy e a Capital comece desta última cidade, a fim de que seja imediatamente utilizada parte da mesma estrada pelos imigrantes e mais moradores que tem suas lavouras situadas no Pilarzinho e suas vizinhanças¹⁴².

Não só a Colônia Pilarzinho poderia ser beneficiada com a construção da estrada focalizada nos subúrbios da capital. A Colônia Lamenha, por exemplo, margeava a Estrada do Assunguy através de uma estrada geral com 6 km de extensão.

¹⁴⁰ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Adolpho Lamenha Lins, no dia 15 de fevereiro de 1876*. Província do Paraná: Typ. da Viúva Lopes, 1876. p. 79.

¹⁴¹ SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Op. Cit.* p. 75.

¹⁴² OFÍCIO. *Pedido dos colonos que moram nos arredores do Pilarzinho para a construção da estrada que liga a colônia do Assunguy à Capital*. Acervo do Arquivo Municipal: 1875 481 86. DATA: 06 DE NOVEMBRO DE 1875.

A formação de um sistema de produção agroalimentar permitiu a diversificação da produção, novas técnicas de cultivo em substituição às queimadas, novos equipamentos, como o arado, pequenas indústrias para beneficiamento da produção; nova malha viária, com estradas gerais e vicinais; novos meios de transporte, como os carroções eslavos que substituíram os carros de boi e os muares; novas rotas de abastecimento¹⁴³. Essa constatação está presente na própria consciência dos colonos na continuação de sua petição feita ao presidente da província, Adolpho Lamenha Lins, ao afirmarem que

Sabe V. Ex^a que a cultura de cereais e frutas europeus faz-se já não em pequena escala e com boas medranças nas vizinhanças de Curitiba, onde de dia em dia cresce o número de estabelecimentos industriais, notavelmente das artes cerâmicas; e que a prosperidade destes centros produtores depende quase exclusivamente de uma boa e fácil via de comunicação que os ponha em contato com os mercados consumidores¹⁴⁴.

Dessa forma, os colonos argumentam ainda a importância das estradas para o estabelecimento de imigrantes, pois “sem estradas regulares, tem ela [a corrente de imigração] crescido nos subúrbios da Capital¹⁴⁵”, e a estrada não pode deixar de começar “do ponto em que mais interessa o desenvolvimento e prosperidade das riquezas resultantes da atividade humana¹⁴⁶”.

Enquanto as atenções e os investimentos econômicos voltam-se para o desenvolvimento de Curitiba, Lins também especula sobre qual deveria ser o futuro da decadente Colônia do Assunguy. Este presidente aponta no seu relatório de 1876 que “mais acertado seria ir emancipando a colônia, entregando-a a nacionais que são incontestavelmente mais aptos para cultivar aquela região, reparando-se o atual caminho ou mesmo fazendo-se outro, aproveitando o traçado que se explora¹⁴⁷”. Esse presidente, longe de apresentar-se contrário à imigração, propôs então que a Colônia do Assunguy tivesse seus lotes distribuídos a colonos nacionais porque acreditava que estes seriam mais aptos ao exercício de uma agricultura apropriada à região. Para ele, o caboclo já estava habituado às peculiaridades da agricultura tropical e ao trabalho de derrubada das matas virgens e, portanto, os imigrantes deveriam ensaiar seu contato com as culturas nacionais para desenvolvê-las futuramente.

¹⁴³ SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Vida Material, Vida Econômica*. Op. Cit. p. 84.

¹⁴⁴ OFÍCIO. 1875 481 86. *Pedido dos colonos que moram nos arredores do Pilarzinho para a construção da estrada que liga a colônia do Assunguy à Capital*. Op. Cit.

¹⁴⁵ OFÍCIO. 1875 481 86. *Pedido dos colonos que moram nos arredores do Pilarzinho para a construção da estrada que liga a colônia do Assunguy à Capital*. Op. Cit.

¹⁴⁶ OFÍCIO. 1875 481 86. *Pedido dos colonos que moram nos arredores do Pilarzinho para a construção da estrada que liga a colônia do Assunguy à Capital*. Op. Cit.

¹⁴⁷ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Adolpho Lamenha Lins, no dia 15 de fevereiro de 1876*. Op. Cit. p. 83.

Embora os relatórios apontem para um reconhecimento cada vez maior da necessidade de construção das estradas de rodagem para desenvolvimento dos núcleos coloniais, teriam sido seus gastos suficientes para desenvolver as colônias? Seriam os gastos com as estradas dispendiosos? Como a nova política imigratória influencia nas obras feitas na estrada do Assungui?

Quando analisamos as fontes relativas aos orçamentos e gastos feitos com a estrada, percebemos como as colônias estabelecidas nas cercanias de Curitiba contribuíram para que as obras na estrada ganhassem afinco na capital. Com a política imigratória instalada a partir do ano de 1875, novas propostas de orçamentos e a contratação de novo pessoal foram feitas. Os novos trabalhos nessa obra pública ficaram confiados a uma comissão dirigida pelo engenheiro Eduardo Mendes Limoeiro.

A linha a ser construída teria extensão total de 106 quilômetros, sendo que até o ano de 1877, 76 quilômetros já haviam sido explorados. Ainda no mesmo ano, haviam sido aprovados a construção dos primeiros 14 quilômetros a partir da capital, sendo que três já estavam quase concluídos, faltando apenas o macadamisamento. O orçamento previsto para a 1ª seção, de 8:500\$000 por quilômetro, foi julgado pelo presidente como baixo, devido à “presença de cerca de três mil trabalhadores polacos que estão estabelecidos nos arredores da cidade, e ao fato de não haver atualmente na província outra obra pública em andamento¹⁴⁸”. As obras públicas ainda eram uma forma de garantir trabalho aos colonos nos primeiros tempos do seu estabelecimento. Muitos poloneses foram atraídos para o sul do Brasil pela possibilidade de se tornarem pequenos proprietários rurais livres. Os que vieram com pretensões camponesas eram artesãos urbanos ou proletários tentando voltar à vida rural, mas que ao não se adaptarem à realidade das colônias pela distância ou peculiaridades do solo, acabaram por se instalar na periferia de cidades como Curitiba.

Enquanto os trabalhos liderados pelo engenheiro Limoeiro ganham afinco na Capital, a documentação manuscrita mostra que a estrada ao longo do Assunguy recebia uma mísera atenção, pois, no mês de julho de 1876 é celebrado um contrato que prevê a conservação da estrada desde a ponte do Bariguy, no então lugar denominado Taboão, que atualmente faz divisa entre os municípios de Curitiba e Almirante Tamandaré, até a frente do rio Ponta Grossa, onde localizava-se a Colônia do Assunguy. O contrato foi celebrado com os empreiteiros Fortunato Laurindo de Bonfim e Antônio Ignácio Vieira, que ficaram responsáveis por descortinar as margens da estrada, abrir valetas, reparar os bueiros e

¹⁴⁸ PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Adolpho Lamenha Lins, no dia 15 de fevereiro de 1877*. Curitiba, Typ. da Viúva Lopes, 1877. p. 74.

pontilhões, desobstruir o leito da estrada arruinada por desmoronamentos, desviar desfiladeiros, remover pedras e outros serviços¹⁴⁹. Segundo o contrato, na cláusula 8ª “os contratantes executarão todas essas obras por espaço de cinco anos, recebendo no primeiro a quantia de cinco contos duzentos e trinta mil reis, pagáveis em prestações de um conto duzentos e trinta mil reis trimensalmense¹⁵⁰”.

A formação de uma comissão que trabalhasse na parte da estrada localizada ao longo dos núcleos coloniais no rocío de Curitiba mostra que os investimentos com a construção da estrada do Assunguy fluem conforme a política imigratória é redirecionada para este local. Enquanto Limoeiro lidera uma Comissão que possui vários engenheiros e diversos trabalhadores responsáveis pelas obras ao longo de 14 quilômetros, a empreitada de conservação ao longo de mais de cem quilômetros fica a cargo de Vieira e Bonfim. O orçamento desigual de antemão dificultava muito a ação dos empreiteiros, pois estes recebiam 5:230\$000 durante um ano de trabalho, enquanto o engenheiro recebia 8:500\$000 para construir um quilômetro. A questão salarial pode explicar as más condições da estrada, mas um ofício datado de fevereiro de 1877 mostra que a falta de pagamento também constituía um entrave para o bom andamento dos trabalhos dos empreiteiros. Após dois trimestres da assinatura do contrato feito com Bonfim e Vieira, o engenheiro Eduardo Limoeiro informa ao Palácio da Província do Paraná que

diz Antônio Ignácio Vieira, por si e como procuração de seu sócio Fortunato Laurindo de Bonfim, que feito serviços na conservação da estrada do Assunguy, de conformidade com o contrato que celebraram na Tesouraria de Fazenda [...] vem respeitosamente pedir a V. Exª se digno ordenar o pagamento da 2ª prestação trimestral na importância de 1:321\$000 a que a Suppª tem direito conforme preceitua a clausula 8ª do referido contrato, a qual já venceu no dia 22 do mês passado [janeiro]¹⁵¹.

Após o envio da petição, o inspetor Rodrigo de Araújo Ferraz responde, um mês depois, através de um ofício enviado ao presidente Lamenha Lins, onde questiona se

o pagamento aos contratantes da estrada do Assunguy deve ser feito por conta dos 25:000\$000 que foram exclusivamente destinados à estrada de rodagem a cargo do engenheiro Limoeiro, e, no caso afirmativo, se deve exigir do mesmo engenheiro uma demonstração da despesa provável a seu cargo até o fim de julho futuro, para verificar se há ou não sobra naquela verba para semelhante pagamento¹⁵².

¹⁴⁹ OFÍCIO. 1878 004 0539 178. *Termo de contrato para a conservação da estrada do Assunguy*. DATA: 24 DE JULHO DE 1876.

¹⁵⁰ OFÍCIO. 1878 004 0539 178. *Termo de contrato para a conservação da estrada do Assunguy*. Op. Cit.

¹⁵¹ OFÍCIO. 1877 020 530 107. *Pedido de pagamento a Antônio Ignácio Vieira*. 5 DE FEVEREIRO DE 1877.

¹⁵² OFÍCIO. 1877 007 518 216. *Pedido de esclarecimentos sobre pagamento dos empreiteiros contratados*. 16 DE MAIO DE 1877.

A petição por pagamentos relativos a obras na estrada não é exclusiva dos empreiteiros referidos. Outros trabalhadores da estrada também pedem que sejam feitos pagamentos por seus trabalhos, como foi o caso de Luiz Nouvel. Através de um documento datado de 20 de julho de 1878, podemos observar que o crédito de 19:845\$254, para a conclusão das obras até o Taboão esgotou-se no adiantamento feito ao engenheiro e “portanto, não há crédito para pagamento de 1:311\$620 a Luiz Nouvel¹⁵³”. A prestação de contas constitui outro fator problemático para o andamento das obras na estrada. Os trabalhadores estavam constantemente sob impasses entre os administradores do cofre público e o engenheiro Limoeiro, responsável pelo pagamento dos trabalhos.

As fontes citadas mostram que estes não recebiam em tempo hábil, principalmente porque os orçamentos previstos não concordavam com os orçamentos apresentados pelo engenheiro. Podemos observar que havia situações em que o orçamento não fora completamente desembolsado para o engenheiro, como no ofício datado de outubro de 1877, onde o Barão de Cortegipe, presidente do Tesouro Nacional, através da Secretaria do Estado dos Negócios da Fazenda, autoriza o inspetor da Tesouraria da Fazenda a adiantar ao engenheiro Eduardo Mendes Limoeiro a quantia de 8:500\$000 para as despesas com as obras relativas ao mês de julho passado. Segundo o documento, o engenheiro teria 15 dias para prestar as contas, para que pudesse receber igual importância no mês seguinte, e o inspetor ficaria responsável pelo pagamento sempre que os trabalhos fossem executados longe da capital¹⁵⁴. Ainda no mês de outubro do ano de 1877, o inspetor da Tesouraria da Fazenda, Joaquim Bento de Oliveira Jr., envia um ofício alegando que “o crédito destinado para a estrada do Assunguy fora no exercício passado de 85:000\$000, pelo que em vista da ordem do Tesouro deste ano deveria ser no primeiro semestre deste exercício de 42:500\$000¹⁵⁵”. Dessa forma, argumenta o inspetor que o pagamento feito até então foi de 28:841\$954, crédito que já está esgotado e que acaba causando prejuízo para a comissão do Engenheiro Limoeiro, afirmando que espera uma resposta do gestor competente para resolver essa delonga.

Assim como o Estado muitas vezes atrasava o pagamento, ou mesmo nem disponibilizava o crédito, o engenheiro também apresentava contas cujos gastos excediam o crédito disponível e previsto. Podemos observar esse excesso ao apresentar um ofício datado do dia 29 de janeiro de 1878, onde o engenheiro Eduardo Mendes Limoeiro demonstra a despesa feita e por fazer com a estrada de rodagem do Assunguy, referente ao exercício de

¹⁵³ OFÍCIO. 1878 013 0546 44. 20 DE JULHO DE 1878.

¹⁵⁴ OFÍCIO. 1878 008 0541 163. *Autorização para pagamento ao engenheiro Limoeiro*. 11 DE OUTUBRO DE 1877.

¹⁵⁵ OFÍCIO. 1877 015 525 138. *Descrição do crédito para a estrada do Assunguy*. 24 DE OUTUBRO DE 1877.

1877-1878. Ao somar as despesas classificadas como “técnico, auxiliar, empreitadas e outras despesas”, informa ter gasto 52:845\$257 réis. Segundo o engenheiro, para concluir as obras, seriam necessários 19:000\$000, totalizando em 71:845\$257 todas as despesas necessárias para a conclusão das obras. Tendo a presidência da Província aberto um crédito de 30:000\$000 sob sua responsabilidade, os gastos totais disponibilizados pelo governo com a estrada seriam de 82:000\$000, e retirando o que efetivamente seria gasto nas obras, restaria um saldo positivo de 10:155\$257¹⁵⁶. No entanto, em um ofício datado de 19 de fevereiro, o Contador da Thesouraria mostra que o crédito de 30:000\$000 não poderiam ser despendidos sem que o Ministério competente resolva se esse crédito deveria ser utilizado em face da referida consignação. Assim, informa o contador, “a considerar-se como crédito somente os mencionados 52:000\$000 réis, temos uma deficiência de 19:845.257 réis, sobre o qual o Ex^{mo} Sr Conselheiro Dias Presidente se dignará de resolver como julga acertado¹⁵⁷.” Ambos os documentos, a demonstração das despesas do engenheiro e o ofício do contador foram enviados, no mesmo dia 19 de fevereiro, pelo inspetor Rodrigo de Araújo Ferraz ao vice-presidente Gesuíno Marcondes de Oliveira e Sá. Segundo um ofício datado de 20 de julho de 1878, “ao engenheiro Limoeiro já foi entregue adiantadamente a quantia de 9:838\$165, resto do crédito total de 71:845\$257 reis que foi concedido conforme o orçamento por ele apresentado, sendo que o mesmo engenheiro ainda não apresentou contas daquele adiantamento¹⁵⁸.” Outra situação que demonstra o impasse entre autoridades, engenheiro e trabalhadores está presente no ofício datado de 31 de julho de 1878, onde o engenheiro Limoeiro se dirige ao presidente da província Rodrigo Octávio de Oliveira Meneses para informar que existem os trabalhos aludidos pelos empreiteiros da conservação da estrada de cargueiros entre a capital e a Colônia do Assunguy. Ao que parece, o mau estado da estrada levou as autoridades a questionarem os trabalhos feitos ao longo da estrada, pois, no mesmo documento, o engenheiro externa ainda sua opinião de que “com exclusão, talvez do descortinamento, pouco importam semelhantes trabalhos aquela estrada, que, independente

¹⁵⁶ OFÍCIO. 1878 008 0541 163. *Prestação de contas da estrada do Assunguy pelo engenheiro Eduardo Limoeiro*. 29 DE JANEIRO DE 1878.

¹⁵⁷ OFÍCIO. 1878 008 0541 161/162. *Resposta à prestação de contas apresentada pelo engenheiro Eduardo Limoeiro*. ANO: 1879.

¹⁵⁸ OFÍCIO. 1878 013 0546 43. *Pedido do presidente da província para tomar providências quanto ao dinheiro pago ao engenheiro Limoeiro e aviso sobre a falta de crédito para obras na estrada do Assunguy*. 20 DE JULHO DE 1878.

dos mesmos, só se apresenta em estado regular quando domina o bom tempo, tornando-se quase intransitável sob a ação das chuvas¹⁵⁹”.

A partir da leitura das trocas de ofício acima descritas, observa-se que ao engenheiro era confiada uma grande quantia em dinheiro e, muitas vezes, deixava de prestar contas, pagar os trabalhadores ou mesmo não especificava as razões pelas quais o crédito disponível fora excedido. Dessa forma, pode-se observar que havia desvio de dinheiro público, tanto no que se refere ao engenheiro quanto por parte das próprias autoridades administrativas, uma vez que eram constantemente trocadas petições e declarações de gastos por conta da má gestão.

Não só por conta de questões salariais e econômicas eram feitas as relações conflituosas. Havia impasses também com moradores ao longo da estrada, como Firmino de Paula, que afirmou que “o engenheiro diretor dessa estrada Eduardo Mendes Limoeiro está constantemente prejudicando sua propriedade, como por exemplo derrubando cercas, quando vantagem nenhuma traz isso à estrada¹⁶⁰”.

Em fevereiro de 1878, o presidente Lamenha Lins apresenta um novo relatório onde refere-se aos trabalhos na estrada do Assunguy. Segundo o presidente, “acha-se completamente pronta a preparação do leito desde a cidade até o ponto denominado Taboão, em uma extensão total de nove quilômetros¹⁶¹”. Após descrever os pontos em que as obras estão prontas e quantidade de bueiros, pontes e pontilhões, bem como a situação dos primeiros 3 quilômetros já prontos para o empedramento, o presidente faz uma observação importante: “achando-se as obras neste ponto, mandou ultimamente o ministério da agricultura em aviso de 8 de outubro que logo que estivesse terminada a construção até o ponto denominado Taboão, desse a comissão por findos os seus trabalhos¹⁶²”. Ainda sob o diagnóstico do presidente, a estrada do Assunguy não tem, em 1878, suas obras realizadas nas mesmas condições que as estradas coloniais, com o mesmo tipo e com os mesmos declives necessários para o trânsito de carroças¹⁶³.

A gestão do presidente Rodrigo Otávio de Oliveira Meneses assinala o fim de quaisquer trabalhos empreendidos na estrada, marcados pela gestão anterior. No relatório de 1879, este presidente, ao passar a administração da província a Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá, faz

¹⁵⁹ OFÍCIO. 1878 013 0546 183. *Informe do engenheiro Limoeiro ao presidente da Província a respeito dos trabalhos na estrada*. 31 DE JULHO DE 1878.

¹⁶⁰ OFÍCIO. 1877 022 532 094. *Pedido de devolução de cercas e leito do rio nas terras de Firmino de Paula*. 1877.

¹⁶¹ PARANÁ. *Relatório com que o excelentíssimo senhor presidente Joaquim Bento de Oliveira Junior passou a administração da província ao 1º vice-presidente Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá em 7 de fevereiro de 1878*. Curitiba: Typ da Viuva Lopes, 1878. p. 26.

¹⁶² Idem, *Ibidem*.

¹⁶³ Idem, *Ibidem*.

um balancete da gestão de 1877 e 1878 e determina o fim da comissão da estrada, pois “o governo imperial, tendo resolvido suspender os serviços, dispensou aquele engenheiro [Eduardo Mendes Limoeiro] da comissão que se achava¹⁶⁴”. Ainda no ano passado ao relatório, em 16 de novembro de 1878, esse presidente afirma ter rescindido o contrato feito com Antonio Ignácio Vieira da Gama e Fortunato Laurindo de Bonfim, responsáveis pela conservação da estrada antiga.

Um aspecto importante a ser observado refere-se aos gastos feitos com a construção da estrada ao longo das diversas gestões. A tabela abaixo foi destacada no relatório do presidente Rodrigo Otávio de Oliveira Meneses, e permite observar que na gestão compreendida entre 1876 e 1878 aumentaram significativamente os gastos com a estrada.

QUADRO DA DESPESA FEITA COM A ESTRADA DO ASSUNGUY NOS EXERCÍCIOS ABAIXO NOTADOS¹⁶⁵

Exercícios	Pessoal Administrativo	Construção da estrada	TOTAL
1874-1875	2:708\$816	2:270\$602	4: 979\$418
1875-1876	19:614\$995	10:485\$569	30:100\$562
1876-1877	28:274\$498	62:971\$282	91:245\$780
1877-1878	27:045\$872	71:357\$469	92:403\$341
1878-1879 (1º semestre)	2:411\$110	\$	2:411\$110
TOTAL	74:055\$289	147:084\$922	221:140\$211

Fonte: PARANÁ. *Relatório com que Rodrigo Otávio de Oliveira Meneses passou a administração da província ao primeiro vice-presidente Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá em 31 de março de 1879*. Curitiba: Typ. Perseverança, 1879. p. 20.

A gestão de 1877-1878 gastou quase setenta vezes mais que a gestão de 1874-1875, sendo que o projeto de obras para a estrada nas cercanias de Curitiba surge na gestão de 1875-1876. A julgar pela tabela e pelos ofícios já referidos, a maior parte dos investimentos na construção da estrada foi aplicada nas colônias que circundavam Curitiba, mesmo que nos relatórios provinciais seja continuamente ressaltada a importância da estrada para a colônia do Assunguy. A partir da análise dos ofícios e dos relatórios de governo, podemos inferir que o

¹⁶⁴ PARANÁ. *Relatório com que Rodrigo Otávio de Oliveira Meneses passou a administração da província ao primeiro vice-presidente Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá em 31 de março de 1879*. Curitiba: Typ. Perseverança, 1879. p. 29

¹⁶⁵ PARANÁ. *Relatório com que Rodrigo Otávio de Oliveira Meneses passou a administração da província ao primeiro vice-presidente Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá em 31 de março de 1879*. Curitiba: Typ. Perseverança, 1879. p. 29.

desenvolvimento da estrada do Assunguy esteve dependente das práticas colonizatórias feitas na Província, onde o governo provincial atendia aos interesses de desenvolvimento das colônias quando estas apresentavam sinais de prosperidade. O reconhecimento da importância da construção da estrada para a Colônia do Assunguy não levou os administradores a empenharem-se significativamente nessa obra até a Colônia quando perceberam que outra prática colonizatória – nas cercanias de Curitiba – concretizava satisfatoriamente o projeto de colonização almejado pelo governo.

C.c FIM DO SÉCULO, FIM DA ESTRADA?

A década de 1880 assinala o término de uma fase de programação colonizadora no Paraná, com a extinção do sistema de colonização oficial, com colônias mantidas sob a tutela do governo, e o início de outra etapa com motivações diferentes e com menor participação oficial¹⁶⁶. A emancipação das colônias existentes e a extinção da colonização propriamente oficial foi uma maneira de libertar os cofres públicos do oneroso programa colonizador. Foi a partir dessa data também, que os presidentes vão colocar a emancipação da colônia com uma solução para a sua decadência frente às colônias próximas à capital, que são consideradas prósperas. Segundo o presidente no ano de 1881, a colônia “deve ser emancipada, porque ali há colonos que após tantos anos não se colocaram ainda em situação de prescindirem dos favores do Estado. Nada devemos deles mais esperar que compense tantos sacrifícios já feitos¹⁶⁷”. No mesmo ano, o governo imperial autorizou a abertura de uma estrada entre a Colônia e Jaguaiaíva. No ano de 1882, a Colônia do Assunguy é emancipada. Após a extinção da Comissão do engenheiro Limoeiro, a manutenção e os reparos da estrada foram ficaram a cargo do diretor da Colônia, Manuel Barata Goes. Após a emancipação da Colônia, o diretor encaminha um ofício ao presidente Carlos Augusto de Carvalho, pedindo que este percorresse o caminho entre Curitiba e a Colônia juntamente com uma comissão de vereadores, a fim de verificar os trabalhos feitos na estrada e providenciar meios acerca da sua conservação. Ao descrever minuciosamente os reparos feitos, Goes atenta para o estado da estrada, afirmando que ainda não se presta à rodagem por não ter largura suficiente¹⁶⁸. Em resposta a Goes, o

¹⁶⁶ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.* p. 180.

¹⁶⁷ PARANÁ. *Relatório apresentado pelo presidente da província João José Pedroso na instalação da 2ª sessão da 14ª legislatura na Assembléia Legislativa do Paraná, no dia 16 de fevereiro de 1881.* Curitiba: Typ. Perseverança, 1881. p. 75.

¹⁶⁸ PARANÁ. *Relatório apresentado na 1ª sessão da 15ª legislatura à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Carlos Augusto de Carvalho em primeiro de outubro de 1882.* Curitiba: Typ. Perseverança, 1882. p. 72.

próprio presidente afirma que os serviços foram feitos com “tanta economia e tão poucos recursos na referida estrada¹⁶⁹”. No entanto, o presidente reconhece que ela precisa ser melhorada, pois, os criadores do norte da Província não se animam a mandar por ela o gado. Para transformá-la em estrada de rodagem e “não se extinguir a vida da ex-Colônia do Assunguy¹⁷⁰”, o presidente sugere ser necessária a criação da taxa itinerária, “por meio de uma empresa que tome para si os melhoramentos dessa estrada sem sacrifício dos cofres públicos¹⁷¹”. Ainda em abril, o ex-diretor da Colônia do Assunguy envia um ofício ao presidente pedindo o estabelecimento da taxa itinerária¹⁷². O governo provincial, ao emancipar as colônias, se ausenta da responsabilidade da manutenção de estradas que trazem mais gastos do que benefícios, e encontra no setor privado uma saída.

Outro aspecto interessante a ser observado com a emancipação são as reparações nos trechos em que a estrada do Assunguy serve para núcleos coloniais perto da Capital. Enquanto a estrada do Assunguy deixa de ser interesse das autoridades no trecho em que se liga à Colônia do Assunguy, os relatórios apontam para vários contratos feitos com colonos residentes nas cercanias de Curitiba. No relatório de 1883, o presidente Luiz Alves de Oliveira Bello descreve as obras públicas, e dentre elas o melhoramento da estrada que, vinda do Assunguy, passa pelo lugar denominado Cercado, a sair da Colônia São Venâncio¹⁷³. Em 1884, apenas é descrita uma obra de reparo na estrada do Assunguy entre o rio Bariguy e a Tranqueira pelo preço de 150:000¹⁷⁴. Dessa forma, os relatórios provinciais até o ano de 1889 vão apresentar contratos feitos entre moradores colonos das beiras da estrada, não designando um engenheiro responsável, pois somado ao fato de serem obras de conservação e reparos, está o desinteresse dos administradores em despender com essa obra. Segundo Balhana, Machado e Westphalen, “a nova conjuntura, a partir de 1880, inaugurada pela realização de grandes obras públicas, como a construção de estradas de ferro e de linha telegráficas abriu novas perspectivas para o problema da introdução de imigrantes, oferecendo oportunidades de

¹⁶⁹Idem, *Ibidem*.

¹⁷⁰Idem, *Ibidem*.

¹⁷¹ PARANÁ. *Relatório apresentado na 1ª sessão da 15ª legislatura à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Carlos Augusto de Carvalho em primeiro de outubro de 1882*. Curitiba: Typ. Perseverança, 1882. p. 72.

¹⁷² OFÍCIO. 1882 009 0655 100. *Documento a respeito da cobrança do itinerário na estrada do Assunguy*. 19 DE ABRIL DE 1882.

¹⁷³Contrato realizado entre José Cristo Leite e o Tesouro Provincial a 17 de julho, pela a quantia de 1:500\$000. PARANÁ. *Relatório apresentado na abertura da 2ª sessão da 15ª legislatura à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, no dia primeiro de outubro de 1883*. Curitiba: Typ. Perseverança, 1883. p. 13.

¹⁷⁴Contrato celebrado entre a Diretoria de Obras Públicas e Manoel Boaventura Vaz em 25 de Outubro de 1883. PARANÁ. *Relatório que a Brazilio Augusto Machado de Oliveira apresentou a Luiz Alves de Oliveira Bello ao passar-lhe a administração em 22 de agosto de 1884*. Curitiba: Typ. Perseverança, 1884. p. 17.

trabalho para grandes massas de trabalhadores¹⁷⁵”. O presidente Carlos Augusto de Carvalho ao cogitar a possibilidade de uma estrada de ferro entre a capital e a ex-colônia do Assunguy, afirmou ser “um erro econômico irreparável, porque a produção dessa zona não suportaria os gastos de transporte até a cidade de Antonina e de Paranaguá¹⁷⁶”. Enquanto os olhos dos administradores se voltam para Curitiba e para as novas colônias que se formam, a estrada do Assunguy deixa de ser o foco dos relatórios provinciais, assim como também deixa de possuir registros de uma comissão responsável pela sua construção.

¹⁷⁵ BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Op. Cit.*

¹⁷⁶ PARANÁ. *Relatório apresentado na 1ª sessão da 15ª legislatura à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Carlos Augusto de Carvalho em primeiro de outubro de 1882. Op. Cit. p. 73.*

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa propôs-se a estudar os entraves político-administrativos presentes na construção da estrada do Assunguy. No primeiro capítulo, expusemos de forma mais abrangente o contexto na qual vivia a Europa e o Brasil do século XIX. Analisamos as relações entre imigração, colonização e emancipação da província do Paraná. No segundo capítulo, tratamos especificamente articulei as condições específicas da Província do Paraná às práticas imigratórias adotadas por seus presidentes. Busquei abordar a política adotada após 1858, onde seus rumos aparecem melhores definidos, como a criação da Colônia de abastecimento do Assunguy. Nessa seção, também iniciei a análise dos documentos por mim levantados, à medida que analisei os investimentos em obras públicas na Província, e a necessidade de trabalhadores para essas obras. No terceiro capítulo, confrontei os diferentes tipos de fontes, verificando a mudança de discurso dos presidentes a partir de 1870 no que diz respeito à prosperidade da Colônia

A partir da análise e confrontação das fontes, observou-se que diversos fatores acabaram influenciando para as mudanças ocorridas em sua construção. Os relatórios presidenciais e a prestações de contas apresentadas pelo engenheiro mostraram que os gastos com a estrada alteraram-se significativamente a partir de uma mudança na política imigratória da província, quando são criadas as colônias nos arredores de Curitiba.

A leitura dos diferentes ofícios também permite observar que ao engenheiro era confiada uma grande quantia em dinheiro e, muitas vezes, o mesmo deixava de prestar contas, pagar os trabalhadores ou mesmo não especificava as razões pelas quais o crédito disponível fora excedido. Dessa forma, havia desvio de dinheiro público, tanto no que se refere ao engenheiro quanto por parte das próprias autoridades administrativas, uma vez que eram constantemente trocadas petições e declarações de gastos por conta da má gestão do dinheiro público.

Várias eram as petições por pagamentos atrasados pelos empreiteiros e pessoas que trabalhavam nas obras. Mas não só por conta de questões salariais e econômicas eram estabelecidas as relações conflituosas. Os impasses também vinham de moradores que residiam ao longo da estrada, pois as obras acabaram interferindo no espaço privado.

O desenvolvimento da estrada do Assunguy esteve dependente das práticas colonizatórias feitas na Província, onde o governo provincial atendia aos interesses de desenvolvimento das colônias quando estas apresentavam sinais de prosperidade. O reconhecimento da importância da construção da estrada para a Colônia do Assunguy não levou os administradores a empenharem-se significativamente nessa obra até a Colônia

quando perceberam que outra prática colonizatória – nas cercanias de Curitiba – concretizava satisfatoriamente o projeto de colonização almejado pelo governo. Enquanto os olhos dos administradores se voltam para Curitiba e para as novas colônias que se formam, a estrada do Assunguy deixa de ser assunto dos relatórios provinciais, assim como também deixa de possuir registros de uma comissão responsável pela sua construção, sendo ofuscada pela modernidade representada pela ferrovia.

A partir da análise dos ofícios e dos relatórios de governo, podemos inferir que os entraves políticos e administrativos na construção da estrada do Assunguy decorrem de diversos fatores. Um deles refere-se à gestão interna da estrada, como os impasses entre trabalhadores e administradores, mostrou que pagamentos atrasados, gastos não declarados e invasão de propriedade alheia constituíam entraves que dificultaram o bom andamento da construção da estrada. Outro fator está relacionado ao fracasso da Colônia e o paulatino estabelecimento de imigrantes nas cercanias de Curitiba, que culminou com a mudança das políticas colonizatórias feitas na Província a partir de 1870, e redirecionou os gastos nos diferentes trechos da estrada, priorizando os trechos em que se as colônias municipais poderiam se beneficiar, relegando ao longo da estrada até a colônia do Assunguy recursos escassos. Por fim, a década de 1880 assinala o término de uma fase de programação colonizadora no Paraná, com a extinção do sistema de colonização oficial, com colônias mantidas sob a tutela do governo, e o início de outra etapa com motivações diferentes e com menor participação oficial, onde os investimentos em obras públicas são novamente redirecionados devido as novos meios de transporte, como a ferrovia, delegando a importância da construção da estrada ao setor privado, como uma maneira de livrar os cofres públicos do oneroso programa colonizador.

FONTES

COLEÇÃO DAS LEIS DO BRASIL. 1850. V. 1., P. 307. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim601.htm. Acesso: 28/fev/ 2013.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial pelo Vice-Presidente José Antônio Vaz de Carvalhaes, em 7 de janeiro de 1857*. Curitiba: Typ. Paranaense, 1857.

PARANÁ. *Relatório apresentado na abertura da Assembléia Legislativa Provincial pelo Presidente Francisco Liberato de Mattos, em 7 de janeiro de 1858*. Curitiba: Typ. Paranaense, 1858.

PARANÁ. *Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial pelo presidente da província do Paraná Francisco Liberato de Mattos, em 7 de janeiro de 1859* Curitiba: Typ. Paranaense de Candido Lopes, 1858.

PARANÁ. *Relatório pelo vice-presidente da província do Paraná José Luiz Francisco da Camara Leal ao presidente José Francisco Cardoso por ocasião de lhe entregar a administração da mesma província em 2 de maio de 1859*. Curitiba: Typ. Paranaense de Candido Lopes, 1859.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa pelo presidente José Francisco Cardoso na abertura da 1ª sessão da 4ª legislatura no dia 1º de março de 1860*. Curitiba, Typ. de Candido Martins Lopes, 1860.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Paraná na abertura da primeira sessão da quinta legislatura pelo presidente Antonio Barbosa Gomes Nogueira no dia 15 de fevereiro de 1852*. Curitiba: Typ.do Correio Oficial, 1852.

PARANÁ. *Relatório com que José Joaquim do Carmo passou a administração da província ao presidente André Augusto de Padua Fleury no dia 18 de novembro de 1864*. Curitiba: Typ. de Candido Martins Lopes, 1864.

PARANÁ. *Relatório apresentado na abertura da 2ª sessão da 7ª Legislatura pelo presidente da província do Paraná André Augusto de Pádua Fleury no dia 21 de março de 1865*. Curitiba: Typ. de Candido Martins Lopes, 1865.

PARANÁ. *Relatório apresentado pelo presidente Bacharel José Feliciano Horta de Araújo no dia 15 de fevereiro de 1868*. Curitiba, Typ de Cândido Martins Lopes, 1868.

PARANÁ. *Relatório com que o presidente da província, Dr. Antonio Augusto Fonseca abriu a segunda sessão da oitava legislatura da Assembléia do Paraná no dia 6 de abril de 1869*. Curitiba, Typ. de Cândido Martins Lopes, 1869.

PARANÁ. *Relatório apresentado ao presidente da província Venâncio José de Oliveira Lisboa pelo vice-presidente Agostinho Ermelino de Leão por ocasião de passar-lhe a administração da província do Paraná em 24 de dezembro de 1870*. Curitiba, Typografia de Cândido Martins Lopes, 1871.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Paraná na 1ª sessão da 10ª legislatura pelo presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa no dia 15 de fevereiro de 1872.* Curitiba: Typ da Viúva & Filhos de Candido Martins Lopes, 1872.

PARANÁ. *Relatório com que Manoel Antônio Guimarães apresentou a Frederico José de Araújo Abranches por ocasião de passar-lhe a administração da província do Paraná em 13 de junho de 1873.* Curitiba: Typ da Viúva Lopes, 1873.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Paraná pelo presidente Frederico José Cardoso de Araújo Abranches na abertura da 1ª sessão da 11ª Legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1874.* Curitiba, Typ. da Viúva Lopes, 1874.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo presidente Frederico Jose Cardoso de Araujo Abranches na abertura da 2ª sessão da 11ª legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1875.* Curitiba: Typ. da Viúva Lopes, 1875.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Adolpho Lamenha Lins, no dia 15 de fevereiro de 1876.* Província do Paraná: Typ. da Viúva Lopes, 1876.

PARANÁ. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Adolpho Lamenha Lins, no dia 15 de fevereiro de 1877.* Curitiba, Typ. da Viúva Lopes, 1877.

PARANÁ. *Relatório com que o excelentíssimo senhor presidente Joaquim Bento de Oliveira Junior passou a administração da província ao 1º vice-presidente Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá em 7 de fevereiro de 1878.* Curitiba: Typ da Viuva Lopes, 1878.

PARANÁ. *Relatório com que Rodrigo Otávio de Oliveira Meneses passou a administração da província ao primeiro vice-presidente Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá em 31 de março de 1879.* Curitiba: Typ. Perseverança, 1879.

PARANÁ. *Relatório apresentado pelo presidente da província João José Pedroso na instalação da 2ª sessão da 14ª legislatura na Assembléia Legislativa do Paraná, no dia 16 de fevereiro de 1881.* Curitiba: Typ. Perseverança, 1881.

PARANÁ. *Relatório apresentado na 1ª sessão da 15ª legislatura à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Carlos Augusto de Carvalho em primeiro de outubro de 1882.* Curitiba: Typ. Perseverança, 1882.

PARANÁ. *Relatório apresentado na abertura da 2ª sessão da 15ª legislatura à Assembléia Legislativa do Paraná pelo presidente da Província Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, no dia primeiro de outubro de 1883.* Curitiba: Typ. Perseverança, 1883.

PARANÁ. *Relatório que a Brazilio Augusto Machado de Oliveira a Luiz Alves apresentou Luiz Alves de Oliveira Bello ao passar-lhe a administração em 22 de agosto de 1884.* Curitiba: Typ. Perseverança, 1884

DEAP (Departamento de Arquivo Público do Paraná): Ofícios enviados ao Presidente da Província do Paraná (1860 a 1890).

Ano: 1871

Número do Volume: 13 361

Número do Documento: 134; 021

Ano: 1875

Número do Volume: 481

Número do Documento: 86

Ano: 1877

Número do Volume: 020 530

Número do Documento: 107

Número do Volume: 001 517

Número do Documento: 238

Número do Volume: 007 518

Número do Documento: 216

Número do Volume: 010 520

Número do Documento: 112

Número do Volume: 008 0541

Número do Documento: 163

Número do Volume: 015 525

Número do Documento: 138

Número do Volume: 022 538

Número do Documento: 094

Ano: 1878

Número do Volume: 01 577

Número do Documento: 33

Número do Volume: 008 0541

Número do Documento: 163

Número do Volume: 008 0541

Número do Documento: 161/162

Número do Volume: 004 0537

Número do Documento: 160

Número do Volume: 004 0539

Número do Documento: 177

Número do Volume: 008 0541
Número do Documento: 161/163

Número do Volume: 009 542
Número do Documento: 023

Número do Volume: 013 0546
Número do Documento: 43/44/183

Número do Volume: 15 548
Número do Documento: 119

Ano: 1879

Número do Volume: 006 0588
Número do Documento: 191

Número do Volume: 023 0582
Número do Documento: 070

Ano: 1881

Número do Volume: 009 0628
Número do Documento: 349

Número do Volume: 018 0637
Número do Documento: 162

Número do Volume: 019 0638
Número do Documento: 036

Ano: 1882

Número do Volume: 009 0655
Número do Documento: 100

Ano: 1890

Número do Volume: 007 913
Número do Documento: 276

REFERÊNCIAS

- ANDREAZZA, Maria Luiza. NADALIN, Sérgio Odilon. *Os Imigrantes no Brasil: colonos e povoadores*.
_____. *Vida Material e Econômica*. Curitiba: SEED, 2001.
- BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *História do Paraná*. Curitiba: Grafipar, 1969.
- BALHANA, Altiva. MACHADO, Brasil Pinheiro. WESTPHALEN, Cecília Maria. *Alguns aspectos relativos aos estudos de imigração e colonização*.
- BELOTO, Divonzir Lopes. *A criação da província do Paraná: a emancipação conservadora*. Dissertação de Mestrado da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 1990.
- BIGG-WHITER, Thomas. *Novo caminho no Brasil Meridional: a Província do Paraná, três anos de vida em suas florestas e campos – 1872/1875*. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1874.
- BLUMENAU, Hermann. *A Colônia Alemã Blumenau: na Província de Santa Catarina no Sul do Brasil*. Blumenau: Cultura em movimento; Instituto Blumenau 150 anos, 2002. p. 28.
- CARNEIRO, David. *História do Período provincial do Paraná: galeria de Presidentes da província*. Curitiba [s.n.], 1994
- CARVALHO, José Murilo. *A construção da Ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- CARVALHO, José Murilo. *A construção da Ordem: a elite política imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1999.
- COTALUSSO, Denise Eurich. *Imigrantes alemães na hierarquia de status da sociedade luso-brasileira (Curitiba, 1869 a 1889)*. Dissertação de mestrado. Curitiba: Universidade federal do Paraná, 2004.
- GILLIES, Ana Maria Rufino. *Os ingleses da Colônia do Assunguy (1859-1882) sob a perspectiva do processo civilizador: um estudo comparativo com outra comunidade britânica do século XIX*. In: X Simpósio Internacional Processo Civilizador. Campinas, 1, 2, 3 e 4 de abril de 2007.
- HOBBSAWM, Eric. *A era do Capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- KLUG, João. *Imigração no sul do Brasil*. In: GRINBERG, Keila, SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial, volume III: 1870-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- LAMB, Edgar. *Uma jornada civilizadora: imigração, conflito social e segurança pública na província do Paraná*. Dissertação de Mestrado da Universidade Federal do Paraná, 1994.

MACEDO, Rafael Greca de (org). Curitiba: Assembléia Legislativa do Paraná, 2003.

MAGALHÃES, Marion Brepohl de. *Paraná: Política e Governo*. Curitiba: SEED, 2001.

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira no Brasil no longo do século XIX*. Texto apresentado à Conferência Internacional *New Perspectives on the Life and Work of Eric Williams*, realizada em 24 e 25 de setembro de 2011 no St. Catherine's College, Oxford University, Inglaterra.

MARTINS, Romário. *Curitiba de Outrora e de Hoje*.

MARTINS, Wilson. *A invenção do Paraná: estudo sobre a presidência Zacarias Goes e Vasconcelos*. Curitiba: Imprensa Oficial, 1999.

NADALIN, Sérgio Odilon. *Paraná: ocupação do território, população e migrações*. Curitiba: SEED, 2001.

NEVES, Lúcia Maria Bastos Neves. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999

NISHIKAWA, Reinaldo. *Terras e imigrantes na colônia Assungui*. Paraná, 1854-1874. Dissertação de mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007.

OLIVEIRA, Ricardo Costa. *O silêncio dos vencedores: Genealogia, Classe Dominante e Estado do Paraná*. Curitiba: Moinho do Verbo, 2001.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. São Paulo: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000.

RONCAGLIO, Cíntia. *História Administrativa do Paraná (1853-1947): criação, competência e alterações das unidades administrativas da Província e do Estado*. Curitiba: Imprensa Oficial/DEAP, 2000.

SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *História da Alimentação no Paraná*. Curitiba: Farol do Saber, 1995.

SANTOS, Carlos Roberto Antunes dos. *Vida Material, Vida Econômica*. Curitiba: SEED, 2001.

SEYFERTH, Giralda. *Imigração e Cultura no Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1990.

SLEMIAN, Andréa. Delegados dos chefes da nação: a função dos presidentes das províncias na formação do Império do Brasil (1823-1834). *Revista Almanack brasiliense*. Vol, nº 6. Novembro, 2007, pp.20-38.

SILVA, Cláudia Cristina Machado. *Escravidão e Grande Lavoura: O debate Parlamentar sobre a Lei de Terras (1842-1854)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação

em História, Departamento de História, Setor de Ciências Humanas Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2006.

TOMAZI, Nelson Dacio. *Norte do Paraná: histórias e fantasmagorias*. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000.

WARCOWICZ, Ruy. *História do Paraná*. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.