



**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



As cidades da faixa de fronteira paranaense: gênese e ressignificação até meados do século XX

Karen Alessandra Solek Soares

Prefeitura Municipal da Cascavel/ Universidade Estadual de Maringá

Fabiola Castelo de Souza Cordovil

Universidade Estadual de Maringá

Sessão Temática 06: Cidade, história e identidade cultural

Resumo. O artigo trata sobre a ocupação tardia ocorrida na Faixa de Fronteira Nacional (FFN), no oeste paranaense, até a década de 1950. Sob a ótica dos conceitos interescales, analisa-se como o processo de ocupação da faixa de fronteira se articula às políticas territoriais federal e estaduais, principalmente às de fomento à infraestrutura viária, considerando as suas relações com o espaço urbano e regional. O problema de reestruturação territorial da faixa de fronteira, no sentido da defesa nacional, leva à reinterpretação da sua ocupação, desde a concessão às obrageiras até as primeiras ações para institucionalização do planejamento estadual em meados da década de 1950, passando pela criação e encerramento do Território Federal do Iguaçu (TFI) (1943-1946). As ações públicas de infraestrutura e de defesa do território foram cruciais para a formação dessas centralidades regionais, com grande potencial transformador do espaço urbano a partir de planos e políticas de estruturação do território. Essas ações acabaram por fomentar uma ressignificação e a reorganização hierárquica dos núcleos urbanos analisados, atuais municípios de Guaira, Foz do Iguaçu, Cascavel e Toledo, localizados na faixa de fronteira do oeste paranaense.

Palavras-chave. Planejamento urbano e regional; história urbana; urbanismo; faixa de fronteira; Paraná.

Cities on the borders of Paraná: genesis and resignification until mid-twentieth century

Abstract. The article discusses the late occupation that took place in the National Frontier Strip (FFN), in western Paraná, which occurred until the 1950s. From the perspective of interscale concepts, it analyzes how the process of occupation of the border strip is articulated with federal and state territorial policies, mainly those aimed at promoting road infrastructure, considering its relations with the urban and regional space. The problem of territorial restructuring of the frontier strip, in the sense of national defense, led to the reinterpretation of its occupation, from the concession to the obrageiras till the first actions for the institutionalization of state planning in the mid-1950s, passing through the creation and ending of the Federal Territory of Iguaçu (TFI) (1943-1946). Public actions for infrastructure and defense of the territory were crucial for setting these regional centralities, with great transforming potential of urban space based on plans and policies for structuring the territory. These actions ended up promoting a redefinition and hierarchical reorganization of the urban centers analyzed; current municipalities of Guaira, Foz do Iguaçu, Cascavel and Toledo, located in the western border of Paraná.

Keywords: Urban and regional planning; urban history; urbanism; frontier strip; Paraná.

Ciudades en la frontera de Paraná: génesis y resignificación hasta mediados del siglo XX

Resumen. El artículo trata de la ocupación tardía ocurrida en la Franja Fronteriza Nacional (FFN), en el oeste de Paraná, hasta la década de 1950. Las políticas territoriales federales y estatales, principalmente las de promoción de la infraestructura viaria, considerando sus relaciones con el medio urbano y espacio regional. El problema de la reestructuración territorial de la franja fronteriza, en el sentido de defensa nacional, llevó a la reinterpretación de su ocupación, desde la concesión a las obrageiras hasta las primeras acciones de institucionalización de la planificación estatal a mediados de la década de 1950, pasando por la creación y clausura del Territorio Federal de Iguazú (TFI) (1943-1946). Las acciones públicas de infraestructura y defensa del territorio fueron cruciales para la formación de

estas centralidades regionales, con gran potencial para transformar el espacio urbano a partir de planes y políticas de estructuración del territorio. Estas acciones terminaron fomentando una redefinición y reorganización jerárquica de los centros urbanos analizados, actuales municipios de Guairá, Foz do Iguaçu, Cascavel y Toledo, ubicados en la franja fronteriza del oeste de Paraná.

Palabras clave: Planificación urbana y regional; historia urbana; urbanismo; franja fronteriza; Paraná.

1. Introdução

Em meados do século XX, o processo de ocupação do território paranaense era tema perseguido no âmbito das políticas federais e estaduais. Das três frentes de ocupação populacional do Paraná, analisada por diversos autores (WACHOWICZ, 2010; PADIS, 1981), a da região Oeste e Sudoeste se apresentou como a mais tardia.

Determinadas cidades localizadas na Faixa de Fronteira Nacional (FFN), no oeste paranaense, se formaram e desenvolveram a partir de ciclos econômicos bem definidos. Algumas delas se tornaram centros relevantes de convergência regional até os dias atuais. Outras cidades, apesar de períodos de vitalidade econômica, desapareceram ou perderam sua importância ao longo do tempo.

Conceitua-se Faixa de Fronteira em duas versões, a de domínio e a de segurança nacional. A primeira entende a Faixa de Fronteira como “[...] a área legalmente estabelecida pelo Estado para direcionar um tratamento político diferenciado em relação ao restante do país” (FURTADO, 2013, p.39). Já o segundo entendimento, atribui que “Os pressupostos de domínio da terra (direito de controle do bem corpóreo), e da imposição de limites ao exercício de direitos e liberdades em prol do interesse coletivo, na faixa de fronteira, estão dispostos dentro de determinada extensão territorial” (SOARES, 2022, p.290). As definições para a dimensão da largura dessas duas versões foram estabelecidas em algumas constituições brasileiras, com variações entre 1934 e 1955, quando a FFN alcançou a dimensão de 150 km. Nesta extensão, a União passou a ter o domínio sobre as terras devolutas, igualando à atuação da segurança nacional (SOARES, 2022).

A presente pesquisa abordou o assunto da formação da rede de cidades da FFN, no segmento sudoeste do estado do Paraná, no tema da gênese e permanência resignificada das cidades de Guairá, Foz do Iguaçu, Toledo e Cascavel, conforme incentivos públicos em infraestrutura. Essas cidades foram escolhidas pelo seu papel de relevância regional, fortalecido especialmente a partir da década de 1970, a partir de planos e programas federais e estaduais para o desenvolvimento (CORDOVIL e FARIA, 2022).

Os aspectos para transformação territorial ocorrem a partir da década de 1940, quando os fluxos migratórios dirigiram-se principalmente para o norte do Estado, e na década seguinte dividiram-se, também, para o Sudoeste (PADIS, 1981). A última frente de ocupação do Paraná, a do Oeste e do Sudoeste, se completou somente na década de 1960. Aliou-se o discurso para defesa do território, fomentado principalmente a partir de 1930 e do período pós segunda guerra mundial, à preocupação do Governo Estadual em ocupar e integrar as regiões paranaense. Os fluxos migratórios provinham, além do norte do Estado, com mais intensidade dos estados do Sul, como Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

O artigo visa entender como o processo de ocupação da faixa de fronteira se articula às políticas territoriais federais e estaduais, principalmente às de fomento à infraestrutura viária, considerando as suas relações com o espaço urbano. O problema de reestruturação territorial da faixa de fronteira leva à reinterpretação da sua ocupação desde a concessão às *obrageiras* até as primeiras formulações do planejamento estadual na década de 1960, passando pela criação e encerramento do Território Federal do Iguaçu - TFI (1943-1946). Formula-se a hipótese de que as ações públicas de infraestrutura e de defesa do território foram cruciais para a formação dessas centralidades regionais, com grande potencial transformador do espaço urbano a partir de planos e políticas de estruturação do território.

A pesquisa parte da análise documental, com levantamento de planos e relatórios cotejados em diversos acervos, em direção ao conteúdo teórico, considerando as interações espaciais interescolares. Essa perspectiva metodológica possibilita a compreensão da articulação do movimento relacional e estruturação do espaço, nas intensidades de agentes e instituições, com lógicas de atuação nas múltiplas escalas, as quais revelam a heterarquia urbana, ou seja, as articulações que explicam as funções e papéis hierárquicos da rede urbana em que estão envolvidas as cidades, expressão máxima deste movimento (CATELAN, 2013).

Justificou-se o presente trabalho nas necessidades de análise interescolar, ou seja, na qual as escalas urbanas e regionais se sobrepõem e definem o desenvolvimento de determinadas cidades como polos regionais, de convergência de investimentos.

O artigo aborda as fases de ocupação da região oeste paranaense e a importância do programa federal Marcha para Oeste e de outras ações e políticas estatais para colonização, destacando o papel das cidades de Guaíra e Foz do Iguaçu e de Cascavel e Toledo para integração do território. Demonstra-se, também, as propostas de articulação viária regional e nacional, os seus resultados na configuração dos núcleos urbanos e as possibilidades advindas para a frente de expansão capitalista. Por fim, contempla-se a análise sobre os primeiros indícios para o planejamento centralizado no Paraná, destacando a criação de institucionalidades que trataram do território e o primeiro plano de alcance estadual, o Plano Rodoviário de 1951.

2. A ocupação da região oeste e as incipientes cidades da faixa de fronteira

Segundo Padis (1981), a vida econômica do Paraná foi marcada pela concentração dos investimentos nos produtos primários com mais capacidade de exportação, pela fraca potencialidade de capitalização devido ao menor preço desses produtos diante da valorização crescente dos produtos manufaturados e pela dependência dos estímulos externos à produção. Segundo o autor, até o final da década de 1930, a economia paranaense se fundamentou no mate, na madeira e na pecuária, que não se constituíam em produtos e atividade que representassem o crescimento do setor agrícola. A partir de meados da década de 1930 a economia no Estado se ampliou. A expansão cafeeira marcou uma nova fase desse processo a partir da década de 1940 e, em meados dela, o Paraná tornou-se o mais importante produtor de café do país atraindo fluxos migratórios para o norte do estado.

No oeste do Paraná, entre 1930 até o início da década de 1960, o processo de ocupação pela “frente de expansão”¹, ora timidamente espontânea, foi organizado morfológica e estruturalmente por “frentes” privadas e públicas de colonização. Martins (1996) afirma que a frente de expansão foi a forma característica de ocupação do território durante longo período, começando a declinar com a Marcha para o Oeste, em 1943. Essas iniciativas utilizaram infraestrutura precária existente decorrente dos meios de extração da erva-mate e madeira. Alguns autores denominam esse processo de “re-colonização” ou “re-ocupação” do oeste paranaense por entender que não era um fenômeno novo na região (NOFFKE, 2017; FREITAG, 2007).

Colodel (2008) distingue como a primeira etapa de ocupação do oeste do Paraná a que foi alcançada por uma rarefeita frente de ocupação e colonização, cujo principal eixo de penetração foi a estrada ligando Guarapuava a Foz do Iguaçu, no sentido leste-oeste. “Este fluxo populacional encontrou espaço nos atuais territórios de Cascavel, Catanduvas, Guaraniaçu e Foz do Iguaçu” (COLODEL, 2008, p. 69). Nos limites desse trabalho, não é possível discorrer sobre a relevância de todos esses núcleos e suas fases de ascensão e declínio.

Entre as décadas de 1940-50, a segunda fase de ocupação descrita por Colodel (2008), foi a realizada a partir de correntes colonizadoras particulares, conjugadas com a exploração da madeira. Segundo a interpretação da autora, tais correntes foram irradiadas dos estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, denominadas de Povoamento Sulista. Esta foi uma “[...] intervenção direta do Estado para acelerar o deslocamento dos típicos agentes da frente pioneira

sobre territórios novos, em geral já ocupados por aqueles que haviam se deslocado com a frente de expansão" (MARTINS, 1996, p.43).

Na configuração deste cenário, é inegável o retrato delineado por autores, como Lopes (2004) e Mariano (2012), sobre a influência da divulgação para a ocupação das terras do oeste paranaense, especificamente, do programa Federal da Marcha para o Oeste (1937-1945), cujo início se deu em meados da década de 1930 e seu desenvolvimento ocorreu, basicamente, sobre a década de 1940. A designação do lema "Marcha para Oeste" formava um conjunto de ações variadas, que iam desde a implantação de colônias agrícolas até a abertura de estradas, passando por obras de saneamento rural e de saúde pública, como a construção de hospitais (LOPES, 2002). A primeira onda do programa tem como principal marca a expansão fundiária, justificadas no desenvolvimentismo econômico e militar.

Num primeiro momento, as dificuldades de implantação de núcleos de povoamento se juntaram à falta de interesse de desenvolvimento da colonização por povoamento das *obrages*, empresas internacionais extrativistas da erva-mate estabelecidas em contrato pelo governo imperial após a Guerra do Paraguai (1865-1870) (WACHOWICZ, 2010). Todavia, mesmo sob essas condições, dois importantes núcleos urbanos se formaram, quais sejam: Guaíra e Foz do Iguaçu.

Ambas as cidades se destacam nesse contexto dada a capacidade de afirmação sistemática de sua centralidade regional até a atualidade. Localizaram-se na faixa de fronteira a partir de funções diversas, mas bem sublinhadas num território localizado no limite entre Brasil, Paraguai e Argentina. Guaíra cumpriu sua importância como apoio às atividades da Cia Mate Laranjeira na exploração da madeira e erva-mate. Já Foz do Iguaçu foi fundada a partir de colônia militar e com objetivos estratégicos e de defesa.

2.1. Reorganização estrutural para integração do oeste paranaense

A região oeste da FFN tinha um acesso difícil por terra devido às condições das matas fechadas. A via fluvial pelo rio Paraná encontrava as barreiras naturais do "Salto de Sete Quedas", na jusante do rio, com as corredeiras vorazes do canal. Essa situação impedia o deslocamento de embarcações (ANDRADE, 1941).

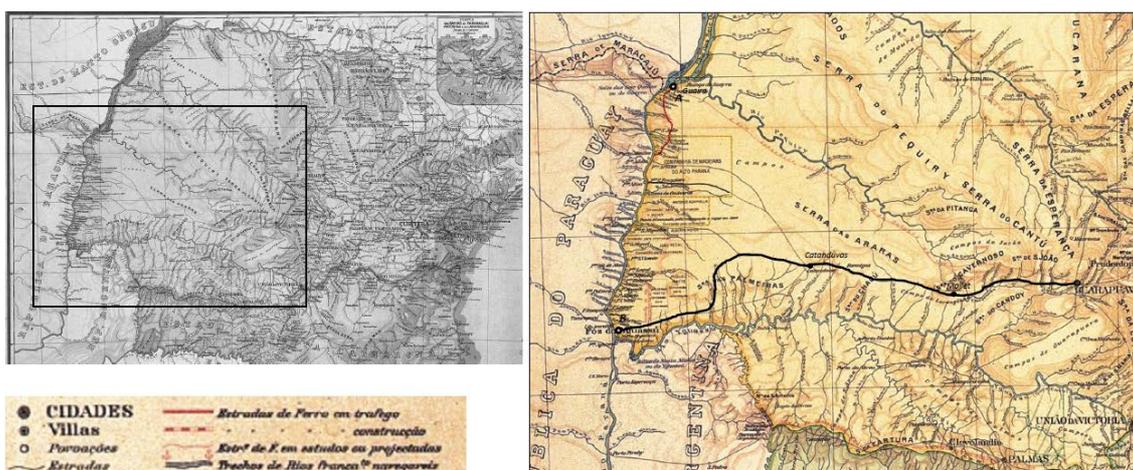


Figura 1. Detalhe do mapa do Estado do Paraná, 1919. No recorte ampliado à direita, em cores, é possível visualizar a linha vermelha que representa o trecho da Estrada de Ferro Guaíra-Porto Mendes. No mesmo recorte se observa, na linha preta mais espessa, a "Estrada Estratégica". (fonte: Instituto Água e Terra, 1919, modificado pelas autoras).

No final do século XIX Guaira (Figura 1, ver o recorte à esquerda) se estabeleceu decorrente das necessidades de uma *obrage*, que mais tarde se chamaria Cia Mate Laranjeira S/A (1909-1965), de definir um embarcadouro no “Alto Paraná” para o acesso ao oeste do Paraná por meio fluvial. Essa ligação ocorria pela hidrovia Tietê-Paraná (no sentido norte-sul) a partir do estado de São Paulo, via Porto Epitácio, que se localizava ao montante navegável do rio Paraná, chegando a Porto Monjoli, de promoção privada. A *obrage*, cuja exploração ocorreu a partir do Decreto Imperial nº 8.799/1882 (BRASIL, 1882), já extraía erva-mate nativa na província do Mato Grosso desde o fim da Guerra do Paraguai. Do embarcadouro, se formou o núcleo de Guaira com 115 pessoas, segundo no censo de 1890, passando para 365 pessoas no censo de 1900 (IBGE, 2022).

A partir de 1902, o núcleo ganhou importância, estabelecendo-se em assistência ao comércio e à exploração de erva-mate e madeira pela Cia Mate Laranjeira, com várias estruturas geridas pela empresa que se aperfeiçoaram ao longo do tempo. Com a ampliação de sua função, o núcleo passou a ser a cidade de Guaira pela Lei Estadual nº 815/1908 (NIEDERAUER, 1992). A cidade concentrou várias atividades de logística, de navegação, além de outros equipamentos como clube, hotel, posto de gasolina etc. No ano de 1917, a Cia Mate Laranjeira inaugurou a Estrada de Ferro Guaira – Porto Mendes para seu uso privativo e exclusivo (IBGE, 2022).

A construção da ferrovia particular pela empresa, ligando Guaira a Porto Mendes, foi uma alternativa encontrada para dar mais agilidade ao transporte. A ferrovia foi implantada entre 1913 e 1919, para uma extensão aproximada de 70 km. O transporte da erva-mate e da madeira era complementado pelo fluvial até a Argentina (IBGE, 2022).

Em 1916, a Cia Mate Laranjeira teve seu monopólio de extração da erva-mate rompido e a sua sede foi transferida para Porto Murtinho, no estado de Mato Grosso, no ano de 1918. Em 1919, a ferrovia foi autorizada a fazer transporte público também de pessoas (Decreto nº 796/1919).

Em 1919, a vila já contava com iluminação elétrica a vapor, água tratada, telefones, escola, hospital e uma ponte pênsil ligando a margem brasileira do rio Paraná ao Paraguai. Os idiomas mais comuns eram o espanhol, guarani e inglês; e a moeda corrente era o peso (IBGE, 2022). No ano de 1920 a cidade já possuía uma população residente de 2.355 pessoas, sendo que 65% eram estrangeiros (IBGE, 2022).

A partir de 1930, com o objetivo de nacionalização da fronteira, iniciaram-se as restrições legais para a permanência de empresas internacionais na FFN. Em 1933, a Argentina, maior importadora de erva-mate, também adotou uma política de taxaço sobre importações deste produto e deu incentivo às plantações em seu território. Diante de tais embargos e restrições, em 1938, o distrito judiciário de Guaira foi extinto e seu território anexado ao município de Foz do Iguacu.

Nesse contexto, destaca-se o papel da formação do Território Federal do Iguacu (1943-1946), que representou, não somente o fim dos contratos com as *obrages*, mas o início do processo de colonização efetiva da região oeste nos intentos do programa Marcha para Oeste. Além disso, pode ser considerado como o germe do planejamento institucional, sob forte interesse na defesa nacional sobre a mesma (SOARES, 2022).

Como segunda medida, a ideia de território veio para reforçar a delimitação de uma faixa de ocupação tida como estratégica para a “segurança nacional”, no intuito de permitir a preservação da soberania e de corroborar a integridade territorial por ação direta do Estado (FURTADO, 2013). Somente com o objetivo de nacionalizar as fronteiras, oportunizou-se colonizar parte do oeste de Santa Catarina, do sudoeste do Paraná e do sul do Mato Grosso (MURARO, 2016). Já que, “As fronteiras legais existiam, mas não limitavam a circulação de pessoas e de cultura” (MURARO, 2016, p.175).

Em 1944, houve a incorporação da Estrada de Ferro Guaira-Porto Mendes e de todas as instalações da Cia Mate Laranjeira ao patrimônio da União. Nessa determinação, houve a integração das propriedades ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), uma autarquia federal de gestão fluvial. Mais tarde, em virtude da concorrência oferecida pelo transporte

rodoviário, o destino da navegação fluvial foi da “estagnação ao desaparecimento” (LIMA NETO, 2001, p.278). Com o fim da navegação fluvial, a estrada de ferro Guaíra-Porto Mendes também foi extinta no ano de 1959 e erradicada em 1963 (GIESBRECHT, 2019).

Guaíra tinha importância enquanto foi um ponto de integração entre o transporte ferroviário e o fluvial, possibilitando o trânsito de pessoas e mercadorias até a Argentina. Pela infraestrutura que servia a cidade, era possível transpor o abismo das “Sete Quedas” existente na via do rio Paraná, no sentido São Paulo e Mato Grosso, utilizando-se a ferrovia da Cia Mate Laranjeira (Figura 1). Embora extinta em 1938 como distrito administrativo emancipado, Guaíra permaneceu como ponto turístico em apoio à visitação às cachoeiras das “Sete Quedas”, com a criação de um Parque Nacional no ano de 1961, bem como por ter ligação com o Paraguai. A cidade foi criada novamente como município no ano de 1951, no bojo da emancipação de diversos municípios paranaenses.

Evidencia-se que Guaíra se estabeleceu a partir de necessidades econômicas, inicialmente como embarcadouro. Assim como outras *obrages* do período, a empresa Mate Laranjeira se vinculou à economia extrativista e, portanto, supõe-se que, igualmente às demais, não estivesse entre suas preocupações a de estabelecer infraestrutura para fixação da população. Todavia, como se viu, foram construídos elementos urbanos importantes para efetivação das funções de transporte de mercadorias que atraíram moradores.

No percurso do escoamento da erva-mate e da madeira pelo rio Paraná, também se conformou a Vila de Iguassú (grafia original da Colônia Militar estabelecida em 1889), sendo uma das primeiras povoações de iniciativa brasileira na região da FFN. Atualmente conhecido como município de Foz do Iguçu, se estabeleceu dessa forma desde 1918 (NIEDERAUER, 1992).

A criação de Foz do Iguçu, diferentemente de Guaíra, remete à perspectiva de segurança nacional e de nacionalização das fronteiras e se relaciona às comunicações a partir das Linhas dos Telégrafos Elétricos que tiveram origem ainda no período imperial. Nos desafios da integração e manutenção de um governo único centralizado na figura do Imperador, preocupava “[...] a dificuldade das comunicações, diga-se, a insuficiência de meios de transporte e infraestrutura para manter o território coeso [...]” (ROOY e FARIAS, 2020, p.100). Assim, as linhas telegráficas terrestres, cujo surgimento se deu por motivos de conflitos militares, são consideradas a primeira rede de infraestrutura de comunicação terrestre com a região oeste do Paraná.

Para o estabelecimento dessas linhas, em muitos casos, utilizavam-se das picadas principais existentes entre os pousos de descanso ou troca de animais até os portos do rio Paraná, que tinham sido abertas pelas empresas estrangeiras de exploração da erva-mate e madeira. Na virada para a década de 1900, com implantação da “Estrada Estratégica” sob o monopólio da União, essas linhas ligaram Guarapuava à Colônia Militar de Foz do Iguçu (SIQUEIRA, 2011, p.78).

3. As primeiras ações estatais e federais sobre o território: estruturação e colonização

Após o estabelecimento do Estado Novo (1937-1945), as grandes extensões de terras, que em governos estaduais anteriores haviam sido oferecidas para empresas particulares com o compromisso de colonizá-las, tiveram as concessões canceladas. Apesar do cancelamento, as empresas particulares de colonização consideradas idôneas pelo interventor do Estado, Manuel Ribas, permaneceram atuando (RIBAS, 1941). A partir disso, Ribas fez concessões de extensões mais restritas para colonizadoras de iniciativa privada, a posseiros e, até mesmo, para municípios que pudessem tutorear a concessão pública, como o caso de Foz do Iguçu que requereu as áreas do povoado de Cascavel para seu domínio no início da década de 1930.

Com as constituições de 1934 e 1937, houve várias movimentações de organização exclusiva da União sobre os limites do território nacional e políticas de segurança das fronteiras (art. 2,

Constituição de 1934 e art. 15, Constituição 1937). A organização nacional que se procedeu tinha a intencionalidade de realizar o censo de 1940.

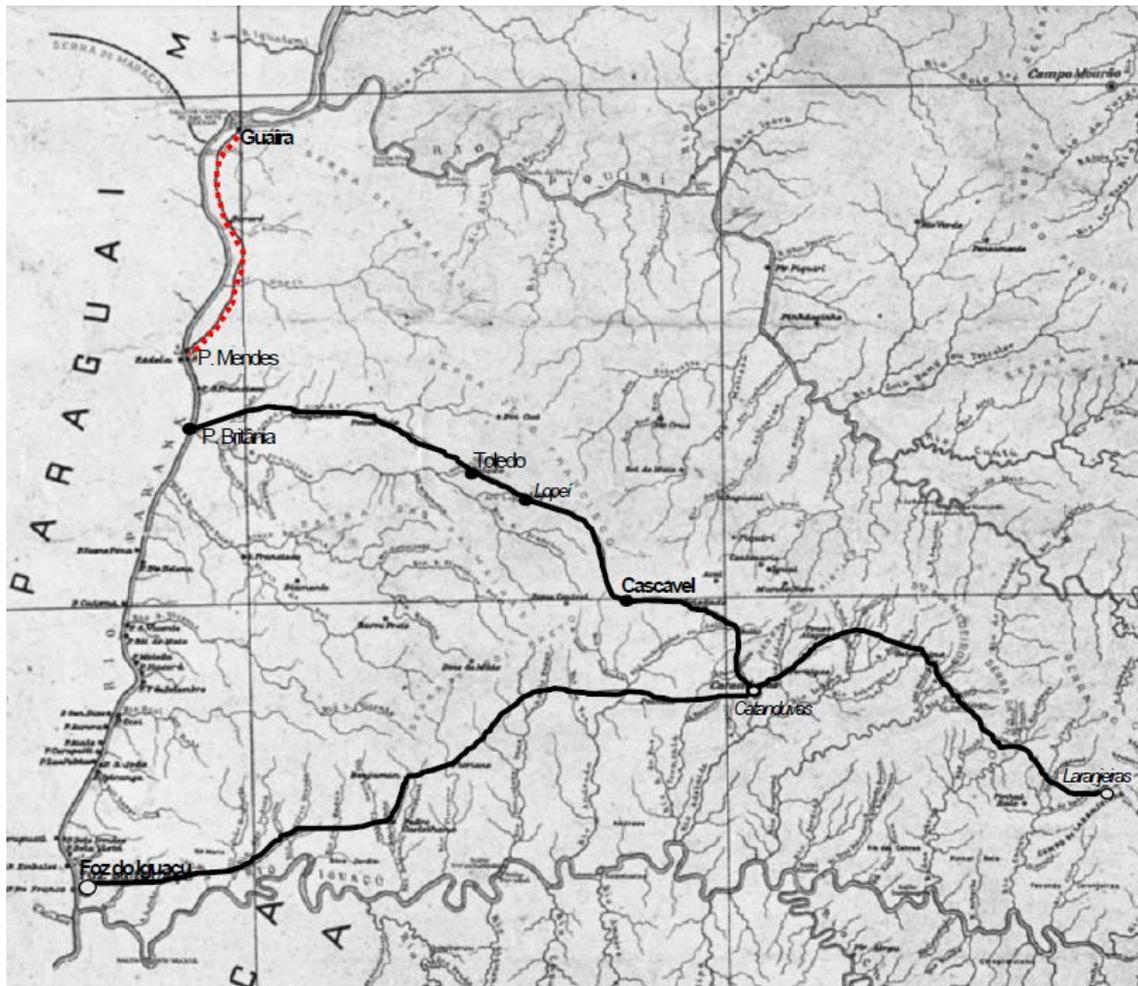
No âmbito estadual, o Estado tentou organizar efetivamente o processo de colonização, no qual o “agrimensor precede o povoador” (BERNARDES *apud* YOKOO, 2018, p.18). Na promoção da “colonização oficial” viabilizada pela Lei Estadual nº 46/1935, houve a demarcação de glebas de, no máximo, 50 mil ha e lotes com o tamanho máximo de 200 ha (YOKOO, 2018, p.18). Para tanto, o Governo Estadual reorganizou os órgãos públicos, gestores da medição e demarcação de lotes dentro das terras devolutas, preparando-os para a ocupação pela frente pioneira.

No documento “Divisão territorial dos Estados Unidos do Brasil”, organizado pelo IBGE em 1940, o Decreto-Lei nº 311/1938 foi descrito como o grande organizador do território brasileiro, o qual deu subsídios para resolver os limites do território nacional. Entre outras diretrizes, o decreto uniformizou limites e definiu a necessidade da delimitação dos quadros urbanos dos distritos. Os novos núcleos urbanos instalados deveriam ter, ao menos, 30 moradias, bem como municípios com sede mínima de 200 moradias (BRASIL, 1938). Tavares (2015) destaca que tal legislação “[...] regulou o município como instância político-administrativa definindo-o como principal unidade de planejamento [...]” (TAVARES, 2015, p. 24).

Decorrentes das exigências de cunho nacional, o Decreto Estadual nº 7.573/1938 fez ajustes na divisão territorial paranaense, definindo linhas acompanhando acidentes naturais ou linhas geodésicas. Com isso, o Paraná extinguiu oito de seus municípios após o parecer de uma comissão com representantes da Junta Regional de Estatística e do Diretório Regional de Geografia. Os municípios extintos não estariam de acordo com as normas estipuladas pelo Decreto-Lei nº 311/1938. O Paraná ficou com 49 municípios e houve a extinção do município de Guaíra. A alteração vigorou durante o quinquênio 1939-1943 e visou assegurar a aplicação do censo de 1940 (Decreto Estadual nº 7.573/1938).

Os caminhos usados durante a década de 1920 nas *obrages* foram implantados sobre os espigões da topografia local. Na década de 1940, sob as políticas nacionalistas, esses caminhos foram recuperados pelas ações das empresas colonizadoras privadas na definição da infraestrutura da rede viária para o processo de colonização da Marcha para Oeste, já que, no primeiro momento, as companhias dedicavam-se as atividades extrativistas da madeira e, posteriormente, às de colonização, com participação no comércio e beneficiamento da matéria-prima (OLDONI, 2016,). As vias oficiais telegráficas também tiveram uma reestruturação e fortalecimento com o Plano Telegráfico Nacional, estabelecido pelo Decreto nº 20.428/1946.

No mapa oficial do Estado do Paraná do ano de 1938 (Figura 2), é possível observar uma ampliação dos postos telegráficos que conduzem à “Estrada Estratégica” Guarapuava-Foz do Iguaçu, bem com a indicação de uma bifurcação desta no povoado de Catanduvas, tomando-se a picada das terras de Nunez Y Gibaja que explorava a região desde o início do século XX, dirigindo-se para os portos no rio Paraná, passando pelo pouso de Cascavel e Toledo (IAT, 1938). O Porto Britânia teve sua importância, durante a década de 1920, para a exportação da erva-mate e madeira, bem como, na posterior venda da Fazenda Britânia, em 1941, para a Indústria Madeireira Colonizadora Rio Paraná – Maripá, que fundou vários núcleos urbanos, entre eles, Toledo e Marechal Cândido Rondon (OLDONI, 2016).



- Estradas telegráficas
 Ferrovia Mate Laranjeiras

Figura 2. Detalhe dos mapas do Estado do Paraná de 1938 (fonte: Instituto de Água e Terras, 1938, modificado pelas autoras).

O fortalecimento ou o enfraquecimento dos núcleos urbanos, até então existentes, são exemplos da reestruturação que ocorre na região, evidenciando que o declínio da exploração pelas *obrages* foi uma condição para a reocupação e colonização da região oeste (OLDONI, 2016). Houve o fortalecimento das vias terrestres organizadas para a logística de exploração de recursos naturais, criação e implantação dos núcleos urbanos e comercialização de lotes rurais forjados pelas frentes de colonização. A especialização desta concepção ocorreu com a redefinição da estrada estratégica telegráfica para a rodovia BR-35.

Com a extinção do TFI, e após ter conhecimento do território das ocupações de povoados, vilas e cidades existentes no levantamento brasileiro (Decreto-Lei Federal nº 311/1938), o Estado fomentou mais intensamente uma ocupação organizada por “Colônias Estaduais” e por “Planos de Colonização”, a cargo de empresas colonizadoras e imobiliárias interessadas na exploração da madeira, integrada a uma ocupação direcionada à agricultura de subsistência e à criação de animais de pequeno porte, em relações econômicas próximas às relações mercantis (MYSKIW, 2002; PRIORI *et al*, 2012; PIAIA, 2013). Dentro das opções, a compra de imóveis ou a obtenção dos documentos de aforamento das terras devolutas na FFN com a ausência da propriedade fundiária (OLIVEIRA, 2013).

O processo de colonização empreendido pelo estado do Paraná, ocorrido no período imediatamente após a extinção do TFI, pode ser observado no documento sobre os planos de colonização para 1947-1952, da primeira gestão do governador de Moisés Willie Lupion de Troya (1947-51)². No “Plano de Libertação Econômica do Paraná”, que marcou a plataforma do governo de Lupion, observa-se as definições de intenções para um território que estava ainda para colonizar, notadamente no Oeste e Sudoeste do Estado. Na figura 3, que apresenta a “Divisão Administrativa para o Quinquênio 1947-1952 e Plano de Colonização”, do plano de Lupion, é possível verificar a classificação de três tipos de áreas no ano de 1948, quais sejam: as áreas que conformavam municípios, as que estavam “em colonização” e as que estavam “a colonizar”, principalmente, a Oeste.



Figura 3. Divisão Administrativa para o Quinquênio 1947-1952 e Plano de Colonização. Em cinza, as “áreas a colonizar” (fonte: Paraná, 1948, modificado pelas autoras).

Destaca-se dois núcleos urbanos relevantes nesse contexto, com origens e funções distintas, mas que retratam as ações estatais para a colonização do território da região oeste. As cidades de Cascavel e Toledo são sedes de municípios relevantes e representam o esforço de colonização empreendida pelo Estado, tanto de promoção pública quanto de caráter privado.

3.1. A ocupação a partir empreendimentos privados e de promoção estatal no Oeste do Paraná

O pouso de viajantes acerca do rio Cascavel era uma ocupação espontânea próxima a um entroncamento de trilhas carroçáveis com relatos de sua localização desde o final do século XIX (SPERANÇA, 2007). Motivado pela frente pública de colonização, em 1931, o povoado de Cascavel, que já contava com um número regular de moradores próximo a estrada ervateira, conhecida como Encruzilhada, foi requerido como patrimônio próprio pela prefeitura de Foz do Iguaçu ao interventor estado do Paraná, Mário Tourinho, por “cessão gratuita de terras públicas”,

com base na Lei Estadual nº 2.126/1922 (SPERANÇA, 2007). A ação teve a justificativa de "[...] prover as necessidades de uma futura cidade" (SPERANÇA, 2007, p.105).

As medições das terras requeridas pela Prefeitura de Foz do Iguaçu foram autorizadas em 1932 e os trabalhos de medição e demarcação de pouco mais de 100 ha (1.001.498,37 m²) das terras foram aprovados em 1933 e expedidos pelo Departamento de Terras estadual. Pelo Regulamento nº 1-A/1893, dispunha-se que as áreas totais sujeitas à legitimação de posse não ultrapassariam as quantidades de 100 ha, quando terras de lavoura ou hervaís, e de 2.000 ha quando de campos de criação ou faxinais (SOARES, 2016). Os "patrimônios" implantados (loteamentos para a formação dos núcleos urbanos) serviriam de pontos de apoio às propriedades rurais (PRIORI et al, 2012).

Para possibilitar a distribuição das áreas, o traçado do arruamento do Patrimônio Municipal de Aparecida dos Portos de Cascavel, em 1936, foi organizado e implantado em malha xadrez (SPERANÇA, 2007; GIL, 2015). Como resultado "[...] o plano se concentrou em ordenar as ocupações iniciais no entorno do entroncamento viário e se orientou pela estrada ervateira, mantendo-a como eixo central" (GIL, 2015, p.50).

O povoado de Cascavel, que não passava de poucos lotes, teve modificações na primeira área obtida por Foz do Iguaçu (100 ha), em 1936, ampliando sua área para a de 500 ha, tendo sua dimensão conhecida por "Patrimônio Velho" na Lei Municipal nº 6/1953. Não se tem a informação documental para tal mudança, mas talvez, esta tenha vindo com novas atribuições de infraestrutura como a da área destinada ao aeroporto, ou melhor, ao campo de pouso rústico da linha do Correio Aéreo Nacional atuante a partir de 1937 (SPERANÇA, 2007). A partir do Decreto federal nº 24.572/1934, que determinou áreas de navegação aérea, salientando a cidade de Foz do Iguaçu próxima ao leito do rio Paraná, reconheceu que a implementação de uma rede de aerovias integradora era uma estratégia de importância econômica e logística, além de militar, instalada nas décadas de 1940-1950 (ROOY e FARIAS, 2020, p.102-103).

Além disso, o caráter de entrocamento viário de Cascavel se alinhou às ações para integração viária da região, a partir do estabelecimento do BR-35. Antes de discorrer sobre a importância dessa articulação viária, analisa-se outra cidade que despontou como centro de convergência a partir de colonização privada pela empresa Maripá.

As áreas de instalação das colonizadoras foram as áreas pertencentes às antigas *obrages* estrangeiras que, com as exigências do processo de nacionalização da FFN, retiraram-se da exploração da erva-mate e da madeira nativa (OLDONI, 2016). As colonizadoras desencadearam um processo de organização e reocupação regional.

Entre as empresas colonizadoras, a Maripá foi a que "[...] obteve maior destaque por ações sociais, empreendendo construções de casas, hotéis e estradas, não atuando apenas e exclusivamente na venda de lotes e terras" (PRIORI et al, 2012, p. 82). Com isso, observa-se a diversificação de ações da companhia, além da colonização, utilizando-se da mão-de-obra barata e desqualificada dos pequenos agricultores na continuidade do processo.

A Maripá foi uma das principais colonizadoras que se estabeleceu na região oeste pelo incentivo do programa Marcha para Oeste na década de 1940. A empresa assumiu a gestão da área conhecida como Fazenda Britânia e ganhou destaque regional por promover uma ocupação preocupada com a legalidade dos títulos de propriedade na extensão da área colonizada, evitando conflitos fundiários e disputas legais pela terra frequentes na região (OLDONI, 2016).

Na área adquirida pela Maripá foram criados vinte e nove novos assentamentos urbanos, sendo que "[...] quinze foram planejados e implantados pela colonizadora, os outros quatorze foram implantados por terceiros com o consentimento da companhia" (OLDONI, 2016, p.4). Entre 1946 até a virada para a década de 1960, outras companhias foram responsáveis por cerca de "dezoito assentamentos" que vieram a conformar cidades ou permaneceram na forma de sedes de distritos (OLDONI, 2016, p.43). As atividades da companhia iam além da demarcação e venda dos lotes,

como a construção de estradas, edificações de hospitais, igrejas, aeroporto entre outros aspectos técnicos de comércio e exportação da madeira ou dos lotes de terras de pequena propriedade (25 a 35 hectares), e beneficiamento com as montagens de serrarias (ONDONI, 2016).

A distância entre Cascavel e Toledo é de cerca de 40 km. Apesar da diferença entre suas origens de formação, as cidades se desenvolveram articuladas e disputaram o papel de principal centro de convergência de pessoas e investimentos nos períodos subsequentes. Em comum, as cidades tinham a proximidade com os principais eixos de escoamento de integração nacional, entre os quais, a rodovia BR-35.

4. A rodovia BR-35 como embrião do eixo articulador do oeste do Paraná

Para a integração do território, a primeira proposta viária de integração leste-oeste foi sugerida pelo governo do Estado, por meio do “Plano de Reforma e Construção da Rede Rodoviária do Paraná” para os anos de 1932-1939. A proposta continha o traçado impreciso para ligação entre Guarapuava e Foz do Iguaçu, além de indicações de passagem por outras vilas (RIBAS, 1939, p.67) (Figura 4).

Manuel Ribas, no período em que esteve como interventor do Paraná, entre 1932 e 1945, enfatizou a precariedade das ligações viárias, a necessidade da ligação rodoviária entre Curitiba e o norte do Estado, e a falta de um plano geral de viação. Em seu relatório a Getúlio Vargas, de 1940, o interventor afirmou existir no ano de 1932 apenas uma estrada com 80km revestida no Paraná (RONCAGLIO, 1996, p. 43); além disso, o “Plano de Reforma e Construção da Rede Rodoviária”, de 1932, foi considerado um “primitivo plano rodoviário” (PARANÁ, 1953, p. 152).

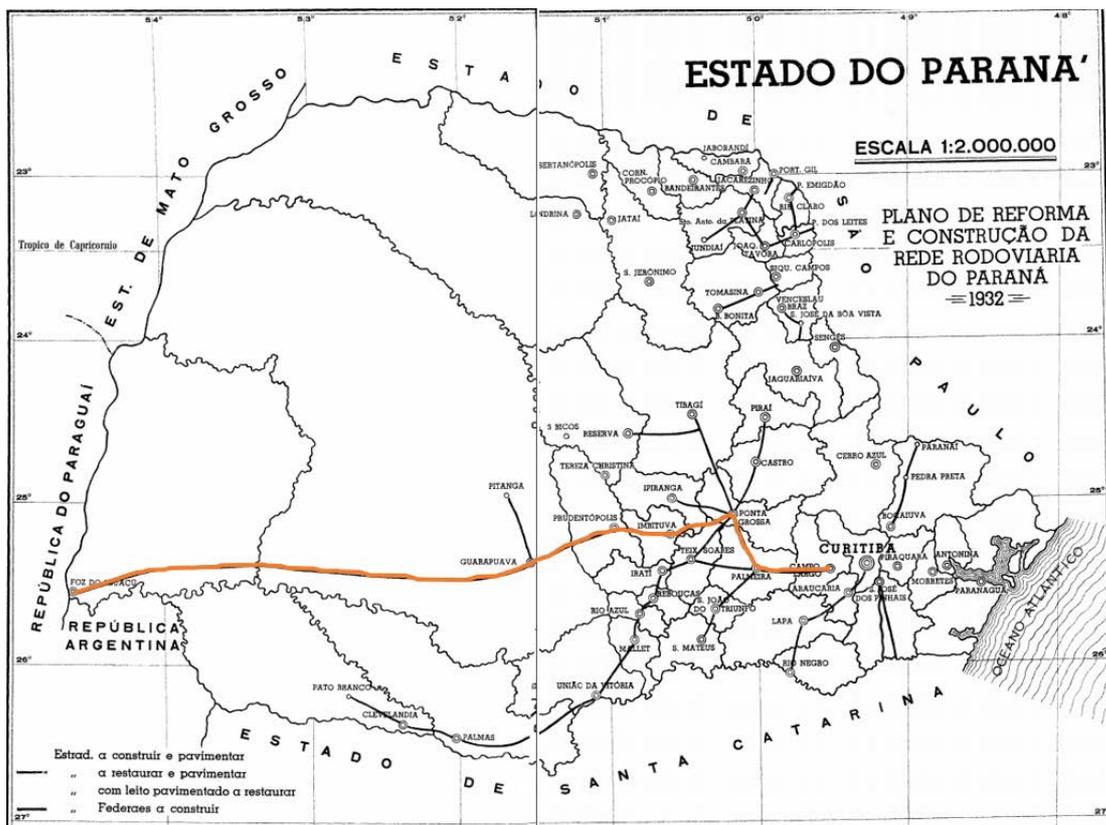


Figura 4. Destaque BR-35 no Plano de Reforma e Construção da Rede Rodoviária do Paraná, de 1932 (fonte: RIBAS, 1939, modificado pelas autoras).

A importância de uma rodovia que articulasse o oeste do Paraná foi notada no Programa Rodoviário Marcha para o Oeste. Este Programa foi criado em 1938 e desenvolvido pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) (1937-2001), com o objetivo de

execução e melhoramentos de estradas de rodagem nacionais, afetando a região (GIL, 2015). A implantação de infraestrutura viária se alinhou ao desenvolvimento necessário para as regiões de fronteira que previa a produção de gêneros alimentícios para subsidiar a industrialização no Sudeste, tendo em vista a dificuldade de importação de produtos com o desfecho dos conflitos que culminaram na Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Neste sentido, as colônias agrícolas teriam um papel fundamental na ocupação do interior e na integração nacional, juntamente com a política de transportes (LOPES, 2004).

Para escoar a extração provinda da ampliação da fronteira agrícola na região, ainda sem pavimentação, a rodovia BR-35 foi aprovada pelo Decreto Federal nº 15.093/1944, que estabeleceu o “Plano Rodoviário Nacional”.

O estudo do DNER para a abertura da BR-35 atingiu o núcleo urbano de Cascavel, que estava no meio do caminho entre os portos de concessão federal do litoral e as barrancas do rio Paraná, na fronteira (REOLON, 2007). Assim, com a rodovia BR-35, a faixa de fronteira interligou-se à capital do Estado, Curitiba, e ao porto de Paranaguá. A estrada, aproveitando-se de trechos de rodovias existentes ou em projeto dos planos rodoviários estaduais, alinhava-se aos objetivos da exportação da madeira das serrarias, integrada à expansão do cultivo diversificado do pequeno agricultor (colono), próximo às relações mercantis (OLIVEIRA, 2013).

Através do Decreto nº 15.093/1944 que, como já se disse, determinou o Plano Rodoviário Nacional, o Governo Federal reconhecia formalmente a importância das estradas de rodagem, dando-lhes destaque do que antes cabia às ferrovias e hidrovias (LIMA NETO, 2001).

A passagem da rodovia da BR-35 pelo eixo central do povoado de Cascavel acarretou mudanças na incipiente configuração urbana que se desenvolveu segmentada pelo eixo da estrada que paulatinamente se transformou de rodovia para via urbana (Figura 5). Essa situação é um indício da concepção interescalar, da organização do território nas ações dos governos do Estado e Federal, ou seja, da articulação de agentes que produzem o espaço em uma base territorial diferenciada (CATELAN, 2013).

Autores como Mariano (2012) reforçam que a localização da cidade de Cascavel junto à rodovia se configurou como um dos elementos que contribuíram para a prosperidade de Cascavel no desenvolvimento do setor de serviços.



Figura 5. Foto mostrando a área central da cidade de Cascavel, evidenciando a reestruturação a partir da implantação da BR-35 como eixo regional. (fonte: CLIMA ONLINE, 2022, modificado pelas autoras).

A figura 6 demonstra o “Esquema rodoviário do estado do Paraná”, apresentado pela gestão de Moisés Lupion, entre os anos de 1947-1950. Na peça gráfica, é possível observar a marcação da cidade de Cascavel como ponto nodal e o eixo projetado para a BR-35. O esquema da figura também faz parte do “Plano de Libertação Econômica do Paraná”, do referido governador.

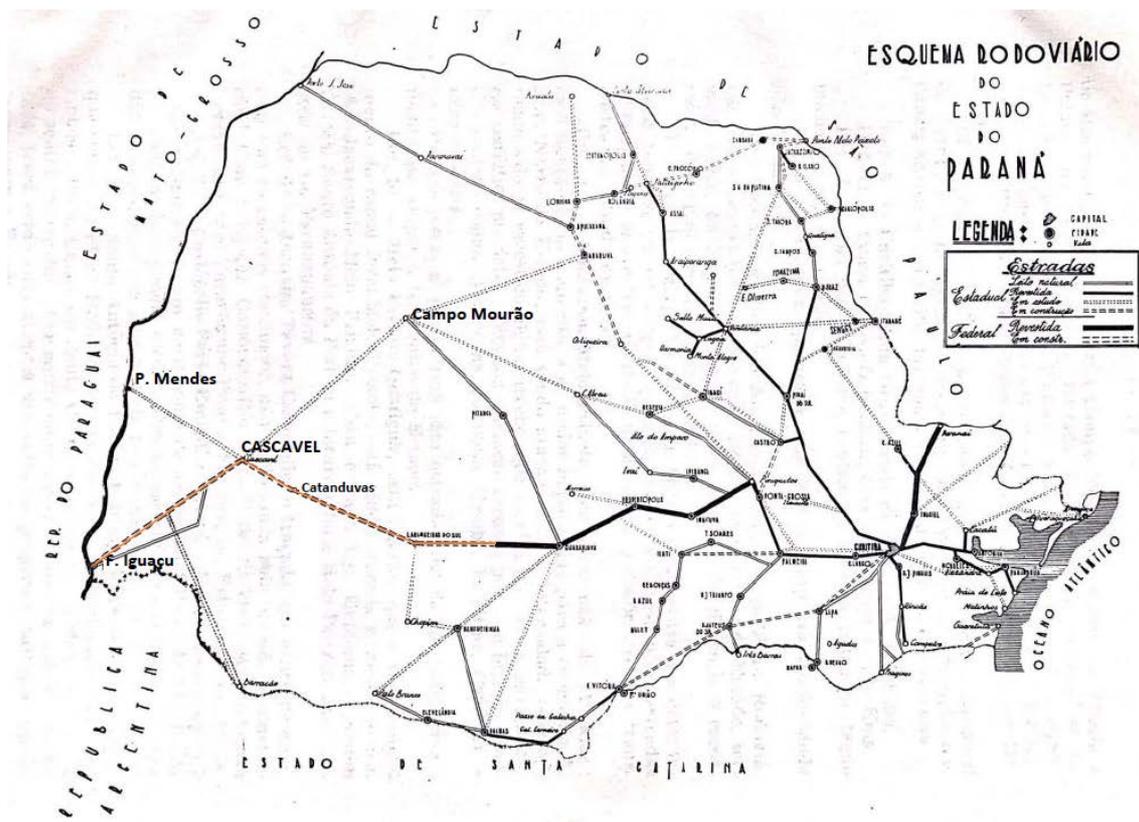


Figura 6. Esquema do Plano Rodoviário do Paraná, presente no documento Planificação de Obras para o Estado do Paraná. Em destaque, a cidade de Cascavel e a BR-35 (fonte: PARANÁ, 1948, modificado pelas autoras).

Em seu primeiro governo, Moisés Lupion evidenciava a necessidade de provimento de infraestrutura. Entre as redes a serem ampliadas ou construídas, a de transportes foi uma das principais metas da gestão. No “Plano de Libertação Econômica do Paraná”, já referido, a proposta de traçado viário foi denominada de “esquema rodoviário do estado do Paraná” que classificou as ligações rodoviárias em três fases: em construções, em reconstruções e em revestimentos.

A partir da ênfase dada pelos planos estaduais para integração do território paranaense, que se desenvolveram mais fortemente depois da década de 1950, as ligações e conexões foram ampliadas, chegando até Porto Mendes (rio Paraná – com ligação ao ramal ferroviário com Guaíra) e Campo Mourão (ligação ao norte do Estado).

Ainda que o traçado proposto fosse considerado insuficiente, a gestão afirmou que se alinhava às rodovias federais, reiterando que “Esse esquema rodoviário harmonizar-se-á com o Plano Federal das Estradas de Rodagem e principalmente com os imperativos da defesa nacional” (Paraná, 1948, p. 22). O documento também apresenta um quadro demonstrativo para execução das obras, aprovado pelo DNER. Embora esse esquema rodoviário de 1948 considere todo o território do Paraná, grande parte da área a Oeste não possui ligações e conexões entre vias. Todavia, a BR-35 se estabeleceu como a primeira ligação rodoviária relevante e presente nas estratégias federais de articulação e de integração do território.

5. O planejamento territorial no Paraná: institucionalização e modernização das estruturas

Diante de um território pouco integrado espacial e economicamente, os governos estaduais empreenderam um projeto de modernização das estruturas a partir do planejamento centralizado. A formulação desse modelo de planejamento se iniciou nos anos 1940 no Paraná, a partir dos

governos estaduais de Moisés Willie Lupion de Troya (1947-51 e 1956-61) e de Bento Munhoz da Rocha Neto (1951-55). Os governadores se empenharam na tarefa de integrar as regiões do estado do Paraná, defendendo em seus mandatos a construção de uma rede de transportes e de seu terminal ao mesmo tempo em que a população foi foco de ações concretas, como a execução de diversos serviços de assistência para a população rural (IPARDES, 1981).

Entre os anos de 1940 e 1960³, o Paraná aumentou significativamente a sua população e expandiu a fronteira agrícola. Na década de 1950, o desaparecimento do porto de Paranaguá, a insuficiência de armazéns e silos e a pouca relevância do setor secundário da economia contribuíam para que o setor cafeeiro não fosse capaz de direcionar investimentos para diversificação da economia paranaense. Assim, integrar as regiões do estado, a partir da construção da rede de transportes e do provimento de energia elétrica, foi a pauta dos governadores.

Na administração pública do estado do Paraná, criaram-se instituições relacionadas ao território, como Departamento Estadual de Rodagem (DER/PR) em 1946, a Fundação Paranaense de Imigração e Colonização (1947), o Departamento Administrativo do Oeste Paranaense/ Departamento de Fronteiras (1948) e o Departamento de Assistência Técnica aos Municípios (1948). Na década de 1950, foi criada a Comissão de Planejamento Econômico do Paraná (PLADEP), considerada por Izepão (2013) o embrião do Sistema Estadual de Planejamento que se institucionalizou na década de 1970. O que se verifica no Paraná se alinha à institucionalização do urbanismo no Brasil cujo ciclo ocorreu em cinco décadas, de 1930 a 1979, segundo Feldman (2021).

Izepão (2013) analisa que o planejamento governamental foi pauta de discursos de Moisés Lupion, ainda em sua primeira gestão, embora com limitação do seu entendimento sobre a atividade, já que, para ele, bastaria um plano de ações. Mas a autora reconhece que “...Lupion tornou-se um dos primeiros governantes do Executivo paranaense a inserir em seus pronunciamentos a defesa do planejamento governamental” (IZEPÃO, 2013, p. 57).

No ano de 1951, o DER/PR, criado em 1946, formulou o Plano Rodoviário, aprovado por Bento Munhoz da Rocha Neto (1951-1955) que também criou a Companhia Paranaense de Energia Elétrica (COPEL), no ano de 1954. A COPEL se constituiu como empresa estatal, alinhada ao Plano Nacional de Eletrificação, de 1953, e se estruturou rapidamente incorporando órgãos e centralizando funções.

O Plano Rodoviário de 1951 pode ser considerado o primeiro plano rodoviário de alcance estadual e foi elaborado como alternativa para garantir a almejada unidade territorial, a partir da convergência de seus troncos rodoviários para Curitiba. Diferentemente do esquema rodoviário de 1948 (Figura 6), o plano contemplou as áreas mais a Oeste, embora, como se viu, ainda pouco ocupadas.

O plano indica a preocupação e o esforço do recém-criado DER/PR em apresentar soluções à articulação territorial. A proposta incorporava todo o território paranaense e evidenciava a capital, Curitiba, como referência em uma estrutura hierarquizada em quatro níveis de rodovias distribuídas a partir dos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste (Figura 7).

O Plano Rodoviário de 1951 foi formulado para ser o “estudo amplo” (PARANÁ, 1953, p. 156) e planejou 45 estradas, que deveriam se entrosar com as linhas do Plano Rodoviário Nacional de 1944. As quatro diretrizes principais visavam atender as necessidades econômicas, sociais e políticas do Estado, visando a integração e segurança nacional, quais sejam: o escoamento da produção agrícola para o litoral, via porto de Paranaguá; o intercâmbio entre São Paulo e Paraná; a ligação do Norte com o Sul do país; e o acesso à área de pouco povoamento no interior do Estado, a Oeste.

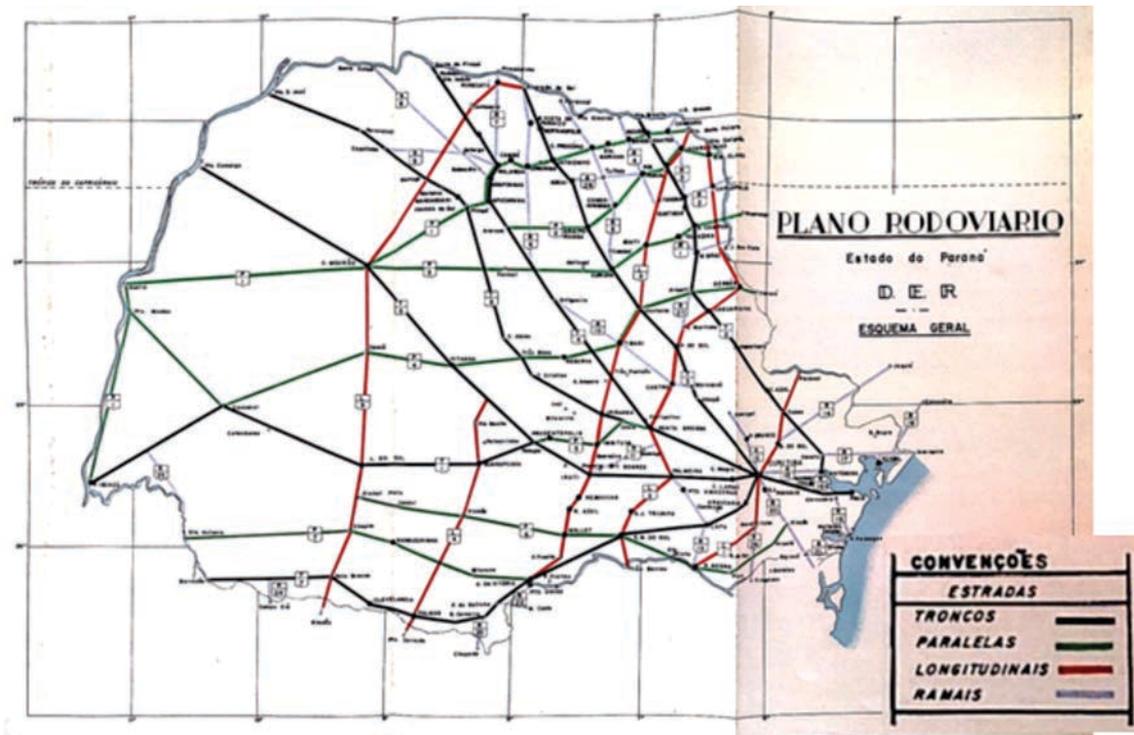


Figura 7. Esquema geral do Plano Rodoviário de 1951 (fonte: PARANÁ, 1951, modificado pelas autoras).

Cascavel se fortaleceu como entroncamento viário no Plano de 1951, articulando duas estradas de hierarquias superiores, na seguinte ordem hierárquica: os troncos e as paralelas. Por meio dessas vias, seria possível atingir a via de terceiro grau hierárquico inferior às citadas, uma das longitudinais de ligação norte-sul. O Plano de 1951, ao se alinhar ao Plano Rodoviário Nacional, ratifica a BR-35 como a rodovia mais relevante de acesso ao Oeste.

Em 1956, o governador Moisés Lupion voltou à liderança do executivo estadual, quando Juscelino Kubitschek aprovou o Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias, 1956-1960. O Plano de Obras Novas, de Lupion, priorizava o Plano Rodoviário de 1951 cuja malha rodoviária continuava voltada para escoamento da produção agrícola.

As ações de implantação de infraestrutura do Estado não se ativeram somente às ligações e planejamentos de vias de integração regional. O projeto rodoviário foi ratificado pelo DNER no plano "Quinquenal de Obras Rodoviárias" do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1960) com o objetivo de escoamento das safras e extrações à Curitiba, sendo denominada a ligação como "Estrada da Madeira" e conhecida como a "Grande Estrada" (MARSON, 2005, p.157). Nas décadas seguintes esta ligação cresceu em importância na política Nacional e Interestadual de transportes rodoviários, bem como por sua ligação internacional à Argentina e Paraguai (PEREIRA & LESSA, 2011; SOARES, 2016).

Apesar da década de 1960 se constituir no período em que os debates e os estudos sobre a economia paranaense foram mais férteis, foi entre a segunda metade da década de 1940 e a primeira metade da década de 1950 que a falta de integração econômica no Paraná se inseriu nos discursos dos governadores com mais evidência.

6. Consideração finais

Observa-se que as ações estatais e privadas conformaram os primeiros núcleos urbanos a partir dos interesses em colonizar a área a oeste do Paraná. Embora algumas incipientes aglomerações

populacionais tenham surgido num momento anterior, marcado pela exploração a partir da cultura extrativista, foi a partir de planos de governo federal e estadual que os núcleos se estabeleceram mais fortemente

Houve uma significativa mudança de perspectiva em relação à exportação da madeira e ervamate, escoada via fluvial. Esta alternativa, embora integrada ao modo de transporte ferroviário e aéreo para o mercado do Prata, mobilizou baixa capitalização. As políticas de Estado para a ocupação organizada abrangeram ações como embargos e cancelamentos às *obrages* e se vincularam à promoção da colonização a partir empreendimentos privados e de iniciativa estatal no oeste do Paraná.

Para a integração nacional da região considerada isolada, foi fundamental o fomento e o incremento da rede de infraestrutura viária. A integração teve como premissa criar condições para que os fluxos fossem direcionados ao porto de Paranaguá, com passagem pela capital, Curitiba. Abriu-se, assim, espaço para a frente de expansão do capital, fomentando uma ocupação organizada, direcionada à agricultura de subsistência.

As estradas, antes precárias, foram reorganizadas nesse processo de colonização, utilizando-se do trabalho dos colonos para além da produção agrícola a partir do programa Marcha para Oeste. O grande intento da frente pioneira das colonizadoras no escoamento da madeira beneficiada, a partir de 1947, consolida-se nas junções projetuais e de investimentos estadual e federal pela abertura da rodovia transversal BR-35 (de ligação Leste-Oeste). Sob a intervenção de cunho rodoviarista, a reestruturação da rede de cidades, anteriormente centralizada em Guaíra, deslocou-se para Cascavel, que passou a figurar como ponto nodal entre Porto Mendes e Foz de Iguaçu.

O ajuste estrutural verificado nesse processo, sob a possibilidade de integração, alinhou-se ao discurso de modernização fomentado pelo Estado. Na economia, o alinhamento se deu tanto internamente, pela demanda por madeira nas cidades paranaenses em processo de crescimento, quanto pela exportação de produtos primários, pelo porto de Paranaguá, requerida devido ao pós-guerra na década de 1950. Institucionalmente, a modernização se evidenciou na criação dos primeiros órgãos de planejamento que reivindicaram a necessidade de fomento das redes de infraestrutura para o desenvolvimento, entre outros encaminhamentos.

Em ambos os aspectos, foi evidente a ressignificação das cidades para se adequarem às perspectivas que se sobrepuseram. No processo interescalar, no alinhamento de projetos viários, que se procedeu entre os governos estadual e federal na preferência de investimentos sobre somente um modal, alteraram-se as características e as hierarquias da rede de cidades apresentadas. As principais cidades localizadas na Faixa de Fronteira Oeste do Paraná se articularam de formas hierárquicas diferentes, conforme se deram as intencionalidades dos ciclos econômicos. As definições ocorreram mais estruturalmente quando ajustadas às possibilidades de integração à modernização da região anteriormente isolada.

7. Referências

ANDRADE, Theophilo. **O rio Paraná: no roteiro da Marcha para o Oeste.** Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti – Zelio Vlaverde, 1941.

BRASIL. **Decreto Imperial nº 8.799, de 09 de dezembro de 1882.** Concede permissão a Thomaz Larangeira para colher herva-matte na Província do Mato-grosso. 1882.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 311, de 02 de março de 1938.** Dispõe sobre a divisão territorial do país, e dá outras providências. 1938.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia urbana: interações espaciais interescares e cidades médias.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013. (recurso digital).

CLIMA ON LINE. **Foto 38:** vista aérea da cidade: Avenida Brasil, Cascavel, PR. Disponível em:< <https://climaonline.com.br/cascavel-pr/foto/vista-aerea-da-cidade-avenida-brasil-cascavel-pr-38-6365>>. Acesso dez. 2022.

COLODEL, José Augusto. Cinco séculos de história. In: PERIS, Alfredo Fonceca (Org.). *Estratégias de desenvolvimento regional: região oeste do Paraná*. Cascavel: Edinuoeste, 2008. p. 29-75

CORDOVIL, Fabíola C. S.; FARIA, Rodrigo S. A dimensão territorial no planejamento do Paraná: planos e instituições nas décadas de 1960 e 1970. In: Seminário de investigação, ensino e difusão do Laboratório Colaborativo: dinâmicas urbanas, patrimônio, artes, VIII, 2022, Mértola, Portugal. **Anais**. Portugal: Instituto Universitário de Lisboa, v. 1. p. 31-44.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGEM (DER-PR). Separata do Plano Rodoviário: Plano Rodoviário do Estado do Paraná. **Revista do DER (PR)**. Curitiba: DER/PR, jan-mar, 1951.

FELDMAN, Sarah. **Instituições de urbanismo no Brasil 1930-1979**. São Paulo: Annablume, 2021.

FREITAG, Lilliane da Costa. **Extremo-oeste paranaense: história territorial, região, identidade e (re) ocupação**. França, SP: UNESP, 2007.

FURTADO, Renata. **Descobrimo a faixa de fronteira: a trajetória das elites organizacionais do Executivo Federal; as estratégias, as negociações e o embate na Constituinte**. Curitiba, PR: CRV, 2013.

GIESBRECHT, Ralph. **Estações Ferroviárias do Brasil: E.F. Guaíra-Porto Mendes (1917-1944)**. 2019. Disponível em:< <http://www.estacoesferroviarias.com.br/guaira/portomendes.html> >. Acesso dez. 2022.

GIL, Lissandra Guimarães. **A construção de Cascavel-PR: da formação do pouso às ressonâncias das propostas urbanísticas de Jaime Lerner até 1989**. 2015. 175f. Dissertação (Mestrado em Metodologia de Projeto em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá-PR, 2015.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Biblioteca: **catálogo**: Guaíra, 2022

Instituto de Água e Terra - IAT. **Mapa do Estado do Paraná**, 1919.

Instituto de Água e Terra - IAT. **Mapa do Estado do Paraná**, 1938.

Instituto Paranaense de Desenvolvimento – IPARDES. **O Paraná Reinventado: política e governo**. 2ª. edição. Curitiba: IPARDES, 2006. IPARDES; SUDESUL, 1981.

IZEPÃO, Rosalina. **O Planejamento governamental no Paraná**. Economia, estado e política econômica. Maringá: Eduem, 2013.

LIMA NETO, Oswaldo (coord). **Transporte no Brasil: história e reflexões**. GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes. Recife: Ed. Universitária UFPE, 2001.

LOPES, Sérgio. **O território do Iguçu no contexto da “Marcha para Oeste”**. Cascavel, PR: Edunioeste, 2002. (Coleção Tésis).

MARIANO, Maicon. **A capital do oeste: um estudo das transformações e (re) significações da ocupação urbana em Cascavel - PR (1976-2010)**. 2012. 135f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.

MARSON, Elzio dos Reis. **No limiar do horizonte: manifestações e discursos divisionistas norte/sul e política integracionista no Paraná (1920-1975)**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual Paulista Julio e Mesquita Filho, Assis-SP, 2005. Disponível em:< <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/93428>>. Acesso jun. 2020.

MARTINS, José de Souza. **O tempo da fronteira**: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira. *Tempo Social; Rev. Sociol. USP*, S. Paulo, 8, 25-70, maio de 1996.

MURARO, Valmir Francisco. Sobre fronteiras e colonização. In: RANDIN, J.C.; VALENTINI, D.J.; ZARTH, P.A.(Orgs.). **História da Fronteira Sul**. Chapecó, SC: Ed. UFFS,2016. 167-189.

MYSKIW, Antonio Marcos. **Colonos, posseiros, grileiros**: conflito de terra no Oeste paranaense (1961-66).Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2002.

NIEDERAUER, Ondy Helio. **Toledo no Paraná**: a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso. Toledo, PR: composição: Grafo Set – Manz Etiquetas, 1992.

NOFFKE, Ana Paula. **Antecedentes históricos do currículo da AMOP**. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Cascavel, PR, 2017.

OLDONI, Sirlei M. **Cidades novas no oeste do Paraná**: os traços criados pela colonizadora Maripá. Dissertação (Mestrado em Metodologia de Projeto em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Maringá. Maringá-PR, 2016.

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista / O Ornitorrinco**. 1 ed., 4. reimpr. São Paulo, SP: Boitempo, 2013.

PADIS, Pedro C. **Formação de uma Economia Periférica**: o caso do Paraná. São Paulo: Hucitec, 1981.

PARANÁ (Estado). Departamento de Estadual de Rodagem. **Plano Rodoviário de 1951**. Curitiba: DER, 1951.

PARANÁ (Estado). **Planificação de obras para o estado do Paraná**. Governo Moyses Lupion. Curitiba, 1948.

PARANÁ. (Estado). **1º Centenário de Emancipação Política do Paraná 1853-1953**. Curitiba, 1953.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. In: Revista [on line] **Caminhos de Geografia. Uberlândia**. Uberlândia; V. 12, n. 40, dez/2011 (p.26-46). Disponível em: <file:///C:/Users/Usus/Downloads/16414-Texto%20do%20artigo-61368-1-10-20111231%20(2).pdf>. Acesso jul. 2020.

PIAIA, Vander. **Terra sangue e ambição**: a gênese de Cascavel. Cascavel-PR: ABEU, 2013.

PRIORI, A.; POMARI, L.R.; AMÂNCIO, S.M.; IPÓLITO, V.K. A história do Oeste Paranaense. In: **História do Paraná**: séculos XIX e XX. Maringá: Eduem, 2012. p. 75-89. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/k4vrh/pdf/priori-9788576285878-07.pdf>. Acesso 03 jul. 2014.

REOLON, Cleverson Alexander. **A aglomeração urbana da soja**: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização na Mesorregião Oeste Paranaense. 2007. 244 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Toledo, 2007.

RIBAS, Manoel. Relatório de Governo exercício de 1940 e 1941. In: Arquivo Público do Paraná. *Relatório de Governo*. Disponível em:< <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/RelatoriosGoverno/Ano1940-1941MFN827.pdf>>. Acesso maio 2020.

RIBAS, Manoel. Relatório do Interventor Federal no Estado do Paraná: Exercício de 1932 a 1939. In: Arquivo Público do Paraná. *Relatório de Governo*. Disponível em:<

http://www.arquivopublico.pr.gov.br/arquivos/File/RelatoriosGoverno/Ano_1932_1939_MFN_825.pdf. Acesso maio 2020.

RONCAGLIO, Cynthia. **Das estradas às rodovias: meio século do rodoviarismo do Paraná**. Curitiba: DER/DEAP, 1996.

ROOY, G.A.A.; FARIAS, H.C. A integração Nacional analisada segundo a geopolítica brasileira entre 1910-1950. **Revista Brasileira de Estudos de Defesa – RBED**. v.7, n.1, 2020. 97-124. Disponível em:< <https://rbed.abedef.org/rbed/article/view/75157>>. Acesso dez. 2022.

SIQUEIRA, Márcia Dalledone. **Correios no Paraná: 200 anos de história**. Curitiba, PR: Kairós, 2011.

SOARES, Karen A. Solek. **Produção da irregularidade urbana: gestão, agentes, processos e práticas espaciais no território de Cascavel,PR**. Dissertação (Mestrado em Metodologia de Projeto em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá-PR, 2016.

SOARES, Karen A. Solek. Questão de defesa nacional: a ocupação dos Vales Coloniais Sulinos da Faixa de Fronteira Nacional. 289-303. *In*: ATIQUÉ, Fernando; CERASOLI, Josiane Francia (Orgs.). V Seminário Urbanistas e Urbanismo no Brasil – SUUB: *Anais*. [livro eletrônico]. São Paulo, SP: Universidade Federal de São Paulo, 2022.

SPERANÇA, Alceu A. **Cascavel: a história**. Cascavel, PR: Editora Gráfica Positiva, 2007.

TAVARES, Jeferson C. A Teoria dos Polos de Crescimento e o diálogo entre o planejamento urbano e regional: permanências e ausências na urbanização do estado de São Paulo. *In*: XVI ENANPUR, 2015, Belo Horizonte - MG. Anais do XVI Enanpur. 2015. v. 01. p. 01-17.

WACHOWICZ, Ruy C. **História do Paraná**. 2 ed. Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2010.

YOKOO, Edson Noriyuki. **Terra de Negócio: estudo da colonização no oeste paranaense**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá. Maringá, 2002.

¹ A relação de produção da frente de expansão pré-capitalista está próxima das relações mercantis, mais simples do que a capitalista, também, mais próxima da economia de subsistência, pois admite que há um limite onde não é possível, ou não é viável, extrair a renda capitalista da terra. Os territórios são “[...] marcados pela ausência da propriedade fundiária moderna, predominando o aforamento” (MARTINS, 1996, p.48). Bem como, o trabalho semi-escravo dos *mensus* e desbravadores no contrabando da erva-mate com limitadas colaborações no povoamento da região.

² O governador Moisés Willie Lupion de Troya foi eleito para um segundo mandato entre 1956 e 1961.

³ A população do Paraná passou para 4.277.763 de habitantes na década de 1960 (IBGE, 1960).