

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – CURSO DE DOUTORADO

BRUNA MORANTE LACERDA MARTINS

**ÁGUAS DAS (RE)EXISTÊNCIAS:**  
Lugar e memórias das balsas no rio Ivaí – Paraná

MARINGÁ - PR

2020

BRUNA MORANTE LACERDA MARTINS

**ÁGUAS DAS (RE)EXISTÊNCIAS:**

Lugar e memórias das balsas no rio Ivaí – Paraná

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Área de Concentração: Análise Regional e Ambiental, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Estadual de Maringá, como requisito para obtenção do título de Doutora em Geografia.  
Orientador: Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva

MARINGÁ - PR

2020

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)  
(Biblioteca Central - UEM, Maringá - PR, Brasil)


M386a	<p>Martins, Bruna Morante Lacerda</p> <p>Águas das (re)existências : Lugar e memórias das balsas no rio Ivaí – Paraná / Bruna Morante Lacerda Martins. – Maringá, PR, 2020. 188 f.: il. color., figs., tabs., maps.</p> <p>Orientador: Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2020.</p> <p>1. Balsas - História - Memórias. 2. Municípios periféricos. 3. Dinâmica econômica - Municípios intermediários - PR. 4. Rio Ivaí - PR - História. I. Silva, Henrique Manoel da , orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Departamento de Geografia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.</p> <p>CDD 23.ed. 981.62</p>
-------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------


**ÁGUAS DAS (RE)EXISTÊNCIAS: LUGAR E MEMÓRIAS DAS BALSAS NO RIO  
IVAÍ – PARANÁ**


Tese de Doutorado apresentada a Universidade Estadual de Maringá, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Geografia, área de concentração: Análise Regional e Ambiental, linha de pesquisa Produção do Espaço e Dinâmicas Territoriais.


Aprovada em 09 de abril de 2020.


BANCA EXAMINADORA

  
Prof. Dr. Henrique Manoel da Silva  
Orientador - UEM

  
Prof. Dr. Geremair Silverio Gandara  
Membro convidado - UEG

  
Prof. Dr. Marcio Roberto Ghizzo  
Membro convidado - UTFPR

  
Prof. Dr. Fabio Rodrigues da Costa  
Membro convidado - UNESPAR

  
Prof. Dr. Fabio Andre Hahn  
Membro convidado - UNESPAR



## AGRADECIMENTOS

Ao Professor Henrique Manoel da Silva pelas orientações, diálogos para o enriquecimento do desenvolvimento da pesquisa e por oferecer a liberdade em explorar a interdisciplinaridade entre as áreas da Geografia, História e Turismo.

À Professora Maria das Graças de Lima por compartilhar seus conhecimentos em suas aulas de campo, indicações de leituras e diálogos a respeito da pesquisa.

Aos balseiros e demais entrevistados que aceitaram participar da pesquisa e por ceder momentos para conversarmos sobre suas vivências no rio Ivaí.

Aos meus familiares, a minha mãe Marli Morante por estar sempre ao meu lado incentivando os meus estudos. Ao meu pai e avó, Inaldo Martins e Maria Lacerda que acreditam no meu trabalho. Em especial ao meu namorado Leandro dos Santos Fernandes, que incentivou a realização da pesquisa, participou dos trabalhos de campo e ofereceu todo carinho e paciência nos momentos de tensão.

Aos meus amigos, especialmente a Larissa Donato, por sua amizade ter sido construída durante o desenvolvimento do doutorado e por estar sempre presente nos momentos difíceis e alegres. Aos amigos Márcio Pereira, Giordana Ticianel e Elerson Cestaro, que estiveram sempre ao meu lado para ajudar com sábias palavras. A amiga Beatriz Colnago por auxiliar no primeiro trabalho de campo. Ao meu cachorro, Sauer, vira-lata cor pampa, que me acompanha diariamente.

Aos meus alunos do curso de Turismo e Meio Ambiente da Universidade Estadual do Paraná – Campus de Campo Mourão que trouxeram novos conhecimentos acadêmicos e pessoais. Aos colegas da Universidade Estadual do Paraná – Campus de Campo Mourão, em especial aos Professores Juliana Teixeira, Larissa de Mattos e Giuliano Nigro, por disponibilizar seu tempo para ouvir as lamentações de uma doutoranda e propiciar diálogos profícuos para o desenvolvimento da tese.

À Secretária de Pós-Graduação em Geografia, Miriam de Carlos, por ser sempre solidária e acolhedora diante das minhas diversas solicitações.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## RESUMO

As travessias por balsas foram um importante modal para o desenvolvimento econômico e social da Unidade Hídrica do rio Ivaí no Estado do Paraná, durante o século XX. De fato, este meio de transporte era o único sistema de logística, na ausência de estradas e pontes, para a transposição da produção agrícola, mercadorias e pessoas. A tese aqui defendida é a de que as balsas foram suplantadas em determinados pontos estratégicos para a defesa de interesses capitalistas, e, em outros pontos, este modal obsoleto, configura-se como o único meio de transporte, portanto, este se torna a conexão entre capitais, pessoas, memórias e lugares. A pesquisa pautou-se metodologicamente na revisão bibliográfica, análise de documentos e estudos de campo com aplicação de entrevistas e formulários. Logo, a participação deste modal de transporte possibilitou/a os fluxos de circulação de mercadorias e pessoas, sendo que nos dias atuais ocorrem de forma desigual nos segmentos da Unidade Hídrica do rio Ivaí. As análises realizadas permitiram inferir, que ainda persistem algumas balsas que ligam áreas pouco dinâmicas, que evidenciam a precariedade de condições de trabalho dos balseiros e o esquecimento por parte do poder público. As balsas que perpassam áreas de alto dinamismo econômico foram suplantadas por pontes, tendo em vista o intenso fluxo de capital e investimentos públicos de infraestrutura logística.

**Palavras-chave:** Dinâmica econômica; Memórias; Balsas; Municípios periféricos e intermediários; Rio Ivaí – PR.

## ABSTRACT

Ferry crossings were an important modality for the economic and social development of the River Ivaí Water Unit in the State of Paraná, during the 20th century. In fact, this means of transport was the only logistics system, in the absence of roads and bridges, for the transposition of agricultural production, goods and people. The thesis defended here is that the ferries were supplanted in certain strategic points for the defense of capitalist interests, and, in other points, this obsolete modal, is configured as the only means of transport, which meets the social and economic displacements of peripheral municipalities of the Ivaí River Water Unit, therefore, it becomes the connection between capitals, people, memories and places. The research was methodologically based on bibliographic review, document analysis and field studies with the application of interviews and forms. It is argued that, the participation of this mode of transport has made possible the flow of circulation of goods and people, and these days they occur unevenly in the segments of the Water Unit of the Ivaí River. The analyzes carried out made it possible to infer that in the areas of peripheral and intermediate municipalities, there are still some ferries connecting poorly dynamic areas, which show the precarious working conditions of the ferry operators and the forgetfulness on the part of the government. The ferries that cross areas of high economic dynamism were supplanted by bridges, in view of the intense flow of capital and public investments in logistics infrastructure.

**Keywords:** Place; Reminiscence; Ferries; Peripheral and Intermediary municipalities; Ivaí river – PR.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização da Unidade Hídrica do rio Ivaí.....	23
Figura 2 – Mapa de Delimitação dos cursos: alto, médio e baixo do rio Ivaí .....	24
Figura 3 – Mosaico dos Saltos Manduri (A), Salto Barão Sete (B) e Salto Barão do rio Branco (C).....	25
Figura 4 – Salto São João.....	26
Figura 5 – Trecho do rio Ivaí em Thereza Cristina, distrito de Cândido de Abreu, próximo a nascente.....	27
Figura 6 – Salto das Bananeiras no médio curso do rio Ivaí .....	28
Figura 7– O encontro das águas do rio Ivaí com o rio Paraná.....	29
Figura 8 – Mapa de classes de solo da Unidade Hídrica do rio Ivaí.....	30
Figura 9 – Hipsometria da Unidade Hídrica do rio Ivaí .....	31
Figura 10 – Clima da Unidade Hídrica do rio Ivaí .....	32
Figura 11 – Mapa da cobertura vegetal da Unidade Hídrica do rio Ivaí.....	34
Figura 12 – Mapa de uso e ocupação do solo da Unidade Hídrica do rio Ivaí .....	36
Figura 13 – Pastagens e eucaliptos na região de Cândido de Abreu no ano de 2018 .....	38
Figura 14 – Mapa das ruínas da segunda fundação de Villa Rica del Espiritu Santo.....	45
Figura 15 – Caça da Anta - Rio Ivahy em 1865 de Franz Keller.....	50
Figura 16 – Localização das balsas no rio Ivaí entre 1930 e 1970 .....	62
Figura 17 – Localização da balsa de Tereza Cristina e Santa Maria do Areão.....	62
Figura 18 – Vista da Vila Agrícola Thereza Cristina - Rio Ivahy, 1865 .....	62
Figura 19 – Travessia entre Thereza Cristina e Prudentópolis no início do séc. XX .....	65
Figura 20 – Carroceiros no transporte da erva mate no séc. XX.....	69
Figura 21 – Travessia entre Três Bicos e Prudentópolis de 1982.....	72

Figura 22 – Localização da antiga balsa no porto Ubá.....	74
Figura 23 – Mapa do Plano de Reforma e Construção da Rede Viária.....	75
Figura 24 – Balsa do Porto Ubá no rio Ivaí entre 1930 a 1940.....	77
Figura 25 – Balsa do Porto Ubá no rio Ivaí na década de 1950.....	81
Figura 26 – Balsa do Porto Ubá no rio Ivaí na década de 1960.....	82
Figura 27 – Balsa do porto Ubá em 1966.....	83
Figura 28 – Localização da antiga balsa do porto Laranjeira Doce.....	85
Figura 29 – Balsa do porto Laranjeira Doce na década de 1950.....	87
Figura 30 – Mapa topográfico do sítio arqueológico de Vila Rica.....	88
Figura 31 – Balsa do porto São João na década de 1970.....	89
Figura 32 – Localização da antiga balsa do porto Metrópole.....	90
Figura 33 – Estrada entre Campo Mourão a Peabiru em 1948.....	93
Figura 34 – Balsa do porto Metrópole em 1948.....	94
Figura 35 – Carros na balsa Hilda na década de 1950.....	95
Figura 36 – Vista área da balsa Hilda na década de 1950.....	96
Figura 37 – Plano Rodoviário do Estado do Paraná de 1951.....	98
Figura 38 – Inauguração da estrada Engenheiro Beltrão na década de 1950.....	10
Figura 39 – Ponte de madeira entre Engenheiro e Floresta na década de 1950.....	101
Figura 40 – Moysés Lupion e comitiva visitam obra na ponte sobre o Rio Ivaí na década de 1950.....	101
Figura 41 – Inauguração da ponte no rio Ivaí entre Engenheiro e Floresta em 1956.....	102
Figura 42 – Localização das balsas no rio Ivaí em 2019.....	107
Figura 43 – Localização da balsa Tereza Cristina no rio Ivaí em 2017.....	110
Figura 44 – Balsa Marollo em 2019.....	111
Figura 45 – Balsa Santo Antônio no rio Ivaí em 2019.....	112

Figura 46 – Balsa já depois de atravessar o rio Ivaí: município de São Carlos do Ivaí.....	112
Figura 47 – Porto São Carlos e a Padroeira do rio Ivaí em 2019.....	114
Figura 48 – Balsa São Marcos de Herculândia em 2019 .....	116
Figura 49 – Mosaico da Balsa Nova Itá do Porto Novo em 2019 .....	117
Figura 50 – Expressão Matemática: Dinâmica dos municípios paranaenses .....	118
Figura 51 – Mapa da dinâmica dos municípios da Unidade Hídrica do rio Ivaí .....	121
Figura 52 – Avenida e Praça Central de Tereza Cristina.....	124
Figura 53 – Ancoradouro e via de acesso para balsa do Marollo.....	132
Figura 54 – Comércio no porto Novo em Icaraíma .....	132
Figura 55 – Estrada de acesso ao porto Novo em Icaraíma .....	132
Figura 56 – Mosaico da Rodovia PR 082: acesso a balsa Santo Antônio .....	134
Figura 57 – O senhor Celestino: balseiro ribeirinho.....	148
Figura 58 – Balsa do Porto Figueira localizada em Itambé.....	150
Figura 59 – O balseiro Celestino segurando a fotografia da balsa do Porto Figueira .....	152
Figura 60 – Conjunto de fotografias das balsas no rio Ivaí .....	153
Figura 61 – Residência do balseiro Celestino.....	155
Figura 62 – Varal com defumados de porco no quintal do senhor Celestino.....	157
Figura 63 – Zé Gaúcho e o Quadro de Família.....	159
Figura 64 – Inauguração da balsa entre Mirador e Guaporema.....	163
Figura 65 – Balsa Rainha do Ivaí na década de 1990 .....	163

## **LISTA DE GRÁFICOS**

Gráfico 1 – Trajetória da população dos municípios com balsas operantes no rio Ivaí, 1970-2019 .....	23
---------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 – Principais características físicas da Unidade Hídrica do rio Ivaí .....	23
Quadro 2 – Relação de Travessias por Balsas no curso principal do rio Ivaí em 2014 .....	24

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Relação de tarifas da balsa de Tereza Cristina .....	23
Tabela 2 – Relação de tarifas da balsa Santo Antônio .....	24
Tabela 3 – Relação de tarifas da balsa São Marcos.....	23
Tabela 4 – Classificações das dinâmicas dos municípios paranaenses .....	24

## LISTA DE SIGLAS

APA	Área de Proteção Ambiental
APP	Área de Proteção Permanente
CMNP	Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná
COOPCANA	Cooperativa Regional de Produtores de Cana
CTNP	Companhia de Terras Norte do Paraná
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DGTC	Departamento de Geografia Terras e Colonização
FNM	Fábrica Nacional de Motores
FUNAI	Fundação Nacional do Índio
IAP	Instituto Ambiental do Paraná
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBIO	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
PEVR	Parque Estadual Vila Rica do Espírito Santo
PIB	Produto Interno Bruto
RPPN	Reservas Particulares do Patrimônio Natural
REGIC	Regiões de Influência de Cidades
RL	Reserva Legal
SEIL	Secretaria de Infraestrutura e Logística
STUL	Sociedade Territorial do Ubá
SEMA	Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
UC	Unidades de Conservação
UH	Unidade Hídrica



## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1 – IVAÍ, O RIO DAS FRUTAS: DA SUA NASCENTE À FOZ.....	24
1.1 Caracterização da Unidade Hídrica do rio Ivaí.....	25
1.2 Do Ubahy ao Ivaí: o legado indígena e os vestígios da ocupação espanhola.....	42
1.3 A estrada líquida: a comunicação pelo rio Ivaí .....	47
CAPÍTULO 2 – TRANSPOSIÇÕES EM IDAS E VINDAS: AS BALSAS NO RIO IVAÍ ENTRE 1930 E 1970 .....	57
2.1 As balsas de Thereza Cristina e Santa Maria do Areão: Prudentópolis e Candido de Abreu .....	60
2.2 A balsa do porto Ubá: Jardim Alegre e Borrazópolis.....	73
2.3 O porto Laranjeira Doce e as ruínas de Vila Rica do Espírito Santo.....	106
2.4 A balsa Hilda no Porto Metrópole: Floresta e Engenheiro Beltrão .....	111
CAPÍTULO 3 – PERMANÊNCIAS DAS BALSAS NO RIO IVAÍ ENTRE 2014 E 2019..	125
3.1 Localização das balsas no rio Ivaí entre 2014 e 2019 .....	125
3.2 As balsas operantes no rio Ivaí: características e atividades econômicas.....	129
3.2.1 Balsa Tereza Cristina: Prudentópolis e Cândido de Abreu.....	130
3.2.2 Balsa Marollo: Jardim Alegre e Grandes Rios.....	132
3.2.3 Balsa Santo Antônio: Japurá e São Carlos do Ivaí.....	133
3.2.4 Balsa São Marcos: Herculândia e Querência do Norte .....	137
3.2.5 Balsa Nova Itá: Icaraíma e Querência do Norte.....	140
3.3 Balsas operantes no rio Ivaí: porque permanecem? .....	141
3.3.1 Municípios periféricos e a permanência das balsas .....	146
3.3.2 Municípios intermediários e a permanência das balsas .....	157
CAPÍTULO 4 – O LUGAR E AS MEMÓRIAS DOS BALSEIROS DO RIO IVAÍ .....	162
4.1 O senhor Celestino: o balseiro ribeirinho .....	162
4.2 O balseiro Zé Gaúcho .....	172
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	184
FONTES .....	187
REFERÊNCIAS .....	191
APÊNDICE .....	200

## INTRODUÇÃO

As pesquisas geográficas são originadas de reflexões teórico metodológicas baseadas nas categorias de análise, as quais são: Espaço, Território, Região, Paisagem e Lugar, que por sua vez assumem abordagens relacionadas às problematizações das distintas correntes do pensamento geográfico. Como por exemplo, a interpretação da categoria Lugar abrange a Geografia Humanística de raiz fenomenológica, já outra possibilidade refere-se a Geografia Crítica de pautada no materialismo histórico dialético. É importante esclarecer que, nem sempre as escolhas de análise refletem a opção por uma só leitura de pensamento geográfico, mas por pluralidades de entendimentos, que convergem-se e contradizem-se somados aos conhecimentos de outras áreas, ao final, acredita-se serem essas as nuances da Geografia contemporânea (CAPEL, 2013).

Os geógrafos tradicionais consideram o termo lugar, um indicativo de localização no espaço, que utiliza os elementos físicos e culturais como critérios de diferenciação. Este entendimento limita a funcionalidade da palavra apenas para o seu significado. A partir dos estudos da Geografia Humanística e da Geografia Crítica, amplia-se a compreensão, e o lugar passa a ser Lugar na Geografia, sendo uma contracorrente ao pensamento positivista.

A categoria Lugar e a Paisagem passam a ser os conceitos-chave com o surgimento da Geografia Humanística na década de 1970. Os estudos da perspectiva humanística sobre o Lugar dizem sobre o entendimento dos homens e seus sentidos e valores, como plausíveis de análise científica, sendo influenciados por Vidal de La Blache na obra “Princípios de Geografia Humana,” publicada postumamente, em 1922. Os pressupostos teóricos desta escola são apropriados das ideias de “ser-no-mundo” e “mundo vivido” originados da fenomenologia existencialista (HOLZER, 2008). Os estudos voltam-se para o campo da experiência, na busca pela interpretação dos significados, sentimentos e ideias do indivíduo ao coletivo.

Segundo Holzer (2008), o geógrafo Eric Dardel escreve o tratado geográfico de base existencialista, intitulado “Homem e a Terra” em 1952, que traz uma série de contribuições para a ideia de Lugar. Em 1973, a defesa da dissertação do britânico Edward Relph com título “Place and Placelessness”, fez com que chamasse a atenção da escola da Geografia Humanística para o estudo desta categoria. No mesmo movimento, os estudos de Yi-Fu Tuan intitulado “Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente” em 1974, trouxe à luz convicções da relação entre a sociedade e a natureza e no final da mesma década, o geógrafo chinês pública “Espaço e Lugar” em 1977, que reivindica a importância da categoria Lugar para

os estudos da humanística (HOLZER, 2008). Além da contribuição de autores geógrafos expoentes desta perspectiva, como Anne Buttimer, Carl Sauer, David Lowenthal e Paul Claval.

No Brasil, os autores vinculados a esta perspectiva são: Zeny Rosendahl e Roberto Lobato Corrêa, que fazem parte do corpo editorial da “Revista Espaço e Cultura” da Universidade Federal do Rio de Janeiro, responsável por publicar pesquisas da Geografia Humanística e Geografia Cultural. Outra importante contribuição são os estudos Werther Holzer (2008) e Eduardo Marandola Júnior (2008). Assim como, a tese de doutorado de Lúcia Helena Gratão, intitulada “A poética do rio Araguaia! De cheias...& Vazantes a Luz do Imaginário!” defendida no Programa de pós-graduação em Geografia da Universidade de São Paulo em 2002.

A Geografia Crítica fundamentada no materialismo histórico dialético estruturado por Karl Marx e Friedrich Engels no final do século XIX. “Para a dialética marxista o mundo deve ser compreendido como dinâmico, em movimento, contraditório, histórico e a perspectiva da ciência é a transformação da realidade objetivando novas sínteses” (COSTA; ROCHA, 2010, p.37). Nesta linha de abordagem, os autores expoentes internacionais são: David Harvey, Yves Lacoste, Massimo Quaini, James Anderson e Neil Smith, já os geógrafos nacionais destacam-se Milton Santos e Rui Moreira.

Nesta perspectiva, o enfoque para a categoria Lugar caminha para o estudo das singularidades diante dos efeitos da globalização. Para Harvey (2011), a sociedade está inserida no contexto de constantes transformações, os quais novas identidades estão sendo construídas e as velhas identidades estão caindo em desuso. Assim, o indivíduo está fragmentado vivendo uma mistura de signos em circulação, que constrói identidades híbridas. Estas mudanças decorrem da “compressão espaço-tempo”, que nas palavras de Harvey (2011), significa:

À medida que o espaço se encolhe para se tornar uma aldeia "global" de telecomunicações e uma "espaçonave planetária" de interdependências econômicas e ecológicas - para usar apenas duas imagens familiares e cotidianas - e à medida em que os horizontes temporais se encurtam até ao ponto em que o presente e tudo que existe, temos que aprender a lidar com um sentimento avassalador de compressão de nossos mundos espaciais e temporais (HARVEY, 2011, p. 240).

A tendência do espaço é cada vez mais encolher por causa das redes de comunicação, como por exemplo a internet que aproxima o mundo inteiro e o tempo encurta porque há uma grande urgência em realizar múltiplas tarefas e o presente deixa de ser valorizado para pensar no futuro. As relações estão duras, objetivas e permeada por uma ânsia de acúmulo de patrimônios individuais, chamada por Harvey de “nexo-estado-finanças”, ou seja, o sistema

nervoso da acumulação do capital. Esta forma de agir no espaço gera contradições e a reprodução de problemas sociais, como a desigualdade social, a individualidade exacerbada e o esquecimento do Outro.

O fio condutor do processo de expansão capitalista, em termos globais, concentra-se no fato de que há novas formas de reprodução do espaço, no entanto este movimento desigual, traz mudanças de ordem econômica, social e cultural. Harvey (2011), a partir dos efeitos da globalização chama atenção para uma questão importante: quais as possibilidades de homogeneização global afetar as relações de pertencimento com o Lugar?

Para Marandola Junior (2008), o geógrafo Harvey baseado nos estudos pós-modernos de Bauman, acerca do conceito de “Modernidade Líquida”, assume uma postura radical ao sugerir a suplantação dos elos de pertencimento aferidos ao Lugar, sendo assim impossibilitaria a relação entre a Geografia Humanística e a Geografia Crítica. Porém, Harvey compreende que, o Lugar é o espaço da resistência entre a mobilidade do capital e a permanência de elementos de determinada localidade. Portanto, o geógrafo norte-americano lança de seus pressupostos teóricos baseado no materialismo dialético para confundir o leitor, mas ao final o Lugar é a contradição da globalização, identificar esse movimento é a chave para compreender os processos de reprodução do espaço.

Nos estudos críticos acerca do Lugar, há uma busca pela singularidade perante tantas transformações derivadas da compressão espaço-tempo, com consequência deste movimento existe a valorização da alteridade por parte da Geografia Crítica. Milton Santos deixa claro esta questão quando afirma que, “Hoje, certamente mais importante que a consciência do lugar é a consciência do mundo, obtida através do lugar (SANTOS, 2005, p. 161). Portanto, ao atribuir o Lugar como lócus da reprodução do espaço vivido, procura-se integrar elementos, como a memória, identidade, natureza, cotidiano e lazer, para fluir como água corrente entre os solos rochosos de expansão capitalista.

Ana Fani Carlos a autora da obra “Lugar do/no mundo” de 2007, traz importantes considerações para o estudo desta categoria geográfica. A Geografia Humanística prioriza a experiência vivida como atributo principal da categoria Lugar, já a Geografia Crítica desenvolve o enfoque para o estudo da singularidade diante dos efeitos da globalização. Carlos (2007) faz uma mediação entre as duas acepções, tendo em vista que se baseia na Geografia Crítica influenciada por Henri Lefebvre. Nesse contexto, a autora descreve Lugar da seguinte forma:

O lugar é produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura civilizadora produzindo a identidade, posto que é aí que o homem se reconhece porque é o lugar da vida (CARLOS, 2007, p.22).

Observa-se que, a autora prioriza alguns elementos fundamentais para a definição de Lugar, tais como: a dimensão histórica, no sentido da valorização do processo constituição das relações espaço-temporais; dimensão simbólica, voltada para a identidade como significado do espaço vivido; a dimensão material, referente a simbiose entre a natureza e sociedade.

A análise de Carlos (2007) permeia a questão de como os guetos urbanos são espaços singulares na metrópole, portanto, apresentam vínculos de pertencimento com o lugar. Perante, “O desenvolvimento do capitalismo, no estágio atual, tende a reduzir as diferenças e homogeneizar a sociedade reduzindo-a a um mesmo modelo singular pode demonstrar a presença do Lugar em espaços mundializados” (CARLOS, 2007, p. 43). A autora centra-se no estudo da configuração da morfologia espacial/hierarquização social para demonstrar tal premissa.

Posto isto, esta pesquisa investigou um aspecto singular, o modal de travessias por balsas, que apesar de ser um meio de transporte obsoleto diante das avançadas tecnologias da sociedade globalizada, este permanece em municípios localizados na Unidade Hídrica (UH) do rio Ivaí no Estado do Paraná. Diante de tal fato, questiona-se: a permanência das balsas demonstra a condição econômica e social dos municípios em que estão localizadas? Por quais razões permanecem? No início da reocupação do interior do Paraná, quando a técnica era incipiente, as balsas foram importantes para o desenvolvimento logístico de mercadorias, escoamentos da produção agrícola e deslocamentos de pessoas? A suplantação das balsas por pontes representam os interesses econômicos e políticos em pontos estratégicos da UH do rio Ivaí?

A escolha por estudar a UH do rio Ivaí corresponde a duas motivações. Primeiro, o rio em questão destaca-se pela sua posição geográfica, por formar uma bacia hidrográfica genuinamente paranaense, logo configura-se em um lugar de encontros e transposições de populações e capitais. Este curso fluvial pertence a segunda maior bacia do Estado do Paraná. Este faz limite com as Unidades Hídricas (UH) do rio Tibagi, Pirapó e Paranapanema, Piquiri. O curso principal percorre por 798km de extensão ao todo, sendo que cento e nove (109) municípios fazem parte da UH. Neste caminho, o rio Ivaí encontra-se com inúmeros acidentes geográficos, que originam-se afluentes, como os rios Alonzo, Corumbataí e Mourão, ao mesmo tempo, que caminha em direção aos afluentes, como os rios dos Patos, São João e Paraná,

este último já no limite com o Estado do Mato Grosso do Sul no rio Paraná (PEREIRA, M; SCROCCARO, 2015).

Segunda diz respeito, a quase inexistência de estudos sobre rio Ivaí a partir do olhar da produção do espaço e dinâmicas territoriais, fato este que demonstra um fator de grande relevância e interesse para ciência e a sociedade. As contribuições acerca do objeto em questão referem-se aos estudos de análise ambiental com base nos fundamentos da Geografia Física, como os estudos de Andrade e Nery (2003), Destefani, (2005), Baldo (2006), Leli (2010). Outras pesquisas estão focadas em estudar os principais municípios da UH do rio Ivaí, como Maringá. Portanto, pouco ainda foi escrito, pesquisado e divulgado sobre o objeto em questão em relação aos processos anteriores, como as balsas e sua dinâmica econômica e social.

O cenário do transporte por balsas no Paraná, segundo a SEIL (2014) no “Plano hidroviário do Paraná: levantamento das potencialidades das hidrovias do estado do Paraná”, ao todo o Estado dispunha de sessenta e duas (62) travessias até o ano de 2014. Os rios Iguaçu e Ivaí são os que detiveram maior concentração de balsas. As embarcações seguem as regulamentações da Marinha do Brasil vinculada à Diretoria de Portos e Costas - DPC, sendo que a Capitania Fluvial do Rio Paraná responde como órgão fiscalizador.

Conforme este documento, a UH do rio Ivaí apresenta um total de quinze (15) balsas, sendo que uma localiza-se no afluente rio Corumbataí, entre Barbosa Ferraz e Godoy Moreira. Logo, o curso principal dispunha no total de quatorze balsas (14) até o ano de 2014 (SEIL, 2014). Em 2019, ao espacializar os dados sobre a travessias por balsas no rio Ivaí, verificou-se uma diminuição de 64% de balsas operantes, sendo que apenas 36% das balsas estão em funcionamento entre 2017 e 2019. Assim, permanecem operantes cinco (5) balsas situadas nos seguintes municípios: Prudentópolis e distrito de Tereza Cristina em Cândido de Abreu; Grandes Rios e Jardim Alegre; São Carlos do Ivaí e Japurá; Querência do Norte e distrito de Herculândia em Icaraíma; e Querência do Norte e Icaraíma.

Posto isto, o desenvolvimento metodológico da investigação pautou-se no conceito de Memória, tendo em vista que a pesquisa caminhou para o campo interdisciplinar da Geografia e da História como forma de apreensão do conhecimento científico. Neste sentido, o conceito de Memória tem sido cada vez mais discutido e aplicado por pesquisas interdisciplinares, considerando que as reflexões teóricas iniciais dizem respeito a filosofia, psicologia, medicina, biologia e outras áreas da saúde. No âmbito da Ciência Geográfica, o uso deste conceito tem permeado estudos urbanos, agrários, culturais, econômicos, geopolíticos, já que trata-se de um conceito volátil que adapta-se às diversas abordagens geográficas.

Neste sentido, o geógrafo Maurício de Abreu (2011) apresenta este conceito em análises feitas sobre as memórias das cidades, em especial do Rio de Janeiro, tendo como base teórica autores clássicos do campo da memória social, como Maurice Halbwachs na obra “Memória Coletiva” publicada em 1950 e Pierre Nora na obra “Lugares da memória” publicada entre 1984 e 1992 (ABREU, 2011). Abreu (2011) afirma que, a categoria geográfica Lugar tem sido privilegiada por ser estudada a partir do viés da memória, pois ao estudar o passado dos lugares encontra-se as suas variadas formas espaciais, que hoje, o acesso a esse material é permitido por meio da memória no formato imagético ou oral, no entanto, o autor alerta que, o enfoque deve-se ultrapassar o sentido morfológico do espaço.

Segundo Abreu (2011) ao referir-se a memória na pesquisa geográfica, menciona que não é uma tarefa fácil, sendo que a contribuição da compreensão do passado está ligado a uma análise diacrônica, ou seja, conhecer o passado para entender o presente. Nas palavras de Abreu (2011, p.32), “Sem tem a pretensão de recuperar o passado tal como aconteceu, [...], conseguiremos com esse esforço adquirir ferramentas necessárias para que então [...] possamos detectar as contradições assim presentes”, fato este relevante para o entendimento da memória.

A memória pode ser compreendida por meio do antropólogo Joel Candau (2016), embasado teoricamente no ensaio clássico de Henri Bergson de 1896, intitulado “Matéria e Memória”, que também já foi inspiração para Maurice Halbwachs, que pondera questionamentos relevantes para pensar a construção da memória coletiva. Candau (2016) utiliza de artifícios de outros autores, como Pierre Nora, Paul Ricoeur e Maurice Halbwachs, para estabelecer uma crítica ao pensamento holístico acerca da memória coletiva.

Desta forma, Candau (2016) elabora uma classificação de tipos de memórias, sendo de fundamental importância para o entendimento da obra, a saber: a) protomemória, que diz respeito às socializações primárias do indivíduo, sem tomada de consciência, assimilada por repetição, chamada por Henri Bergson de “memória-hábito”, como por exemplo, a representação da expressão popular “É como andar de bicicleta, a gente nunca esquece!”, este ensinamento está gravado na protomemória, que no caso o indivíduo mesmo depois de tempos sem praticar, consegue pedalar de bicicleta.

A segunda classificação concerne à memória de alto nível, uma memória de recordação ou reconhecimento, onde está armazenada as experiências vividas, assim, como as crenças, os ensinamentos, os saberes e os sentimentos. E a terceira, a metamemória, quando o indivíduo passa as suas memórias para o campo da representação, por conseguinte elabora-se elementos a fim de construir a sua identidade.

Por isso, que a memória está vinculada a identidade, assim, o indivíduo sem memória, não é capaz de elaborar seus signos de pertencimento, e, estabelecer elementos relacionados à identidade. Como exemplo disto, a relação de vínculo do indivíduo com o Lugar em que está em sua memória de alto nível faz com que relativize as suas impressões, para alguns a memória do local onde nasceu significa uma memória feliz ou memória traumática, enfim depende das circunstâncias do indivíduo e a sociedade em que está inserido.

Candau (2016) formulando esta base de pensamento, faz com que aprofunde, o conceito de Memória Coletiva desenvolvido por Halbwachs, pois ao dizer que a memória individual assegura-se a partir da protomemória e a memória de alto nível, as exclui das possibilidades de aplicar ao coletivo, fato que somente a metamemória pode ser compartilhada entre os indivíduos, que são representações da memória. Segundo Candau (2016, p.26):

Nenhuma sociedade come, dança ou caminha de uma maneira que lhe é própria, pois apenas os indivíduos, os membros de uma sociedade, adotam maneiras de comer, dançar ou caminhar que, ao se tornarem dominantes, majoritárias ou unânimes, serão consideradas características da sociedade em questão (CANDAU, 2016, p.26).

Para o autor a memória coletiva trata-se de uma representação da metamemória, pois hipoteticamente nem sempre todos participantes de um grupo social tenham compartilhado a mesma memória. Para entender esta questão, o autor explica que a patrimonialização das memórias dependendo do discurso universal aplicado, faz com que criem “representações estereotipadas de pertencimento” (CANDAU, 2016, p.162).

No caso desta tese, torna-se fundamental o entendimento da memória enquanto forma de representação da metamemória. Ao propor o conceito de memória enquanto resistência do Lugar no contexto da “compressão tempo-espço”, atenta-se que a memória apresenta diversas formas de abordagens. Assim, optou-se por compreendê-la a partir da obra de Ecléa Bosi (1994), tal encaminhamento justifica-se pelo fato de que na obra “Memória e Sociedade: lembranças dos velhos” publicada em 1973, a autora proporciona uma leitura da memória como forma de representação do tempo vivido.

O enfoque da obra centra-se na experiência dos “velhos”, entendida como pessoas com idade aproximadamente de 70 anos, os quais compartilham um espaço social comum, pois as memórias dessas pessoas são campo de vasto da experiência a longo prazo, um entendimento do passado como algo concreto. Segundo Bosi (1994) com o suporte da memória dos velhos,

[...] é possível verificar uma história social bem desenvolvida: elas já atravessaram um determinado tipo de sociedade, com características bem marcadas e conhecidas; enfim, sua memória atual pode ser desenhada sobre um pano de fundo mais definido do que a memória a memória de uma pessoa jovem, ou mesmo adulta, que, de algum



modo, ainda está absorvida nas lutas e contradições de um presente que a solicita muito mais intensamente do que a pessoa de idade (BOSI, 1994, p.60).

O critério da autora em realizar entrevistas com oito idosos para conhecer as experiências de vida na cidade de São Paulo, desde os momentos da infância a posição política, fez com que chamasse atenção para a metodologia utilizada por Bosi (1994). Ao investigar os aspectos particulares dos indivíduos realiza uma leitura da sociedade como um todo. Logo, constata-se problemas enfrentados, formas de comportamentos sociais, gestuais e corporais e delinea uma série de elementos para compreender o passado. Assim, da memória individual mostra-se a memória social, familiar e coletiva.

A partir da obra de Bosi (1994), uma questão se faz pertinente: como associar metodologicamente Memória na pesquisa geográfica? Assim, a primeira resposta que vem à mente de um pesquisador, é a realização do trabalho de campo, pois é neste momento em que autoriza-se o reconhecimento do objeto de estudo. A premissa adotada por Bosi (1994) foge do caráter amostral, mas volta-se para o conteúdo da narrativa em si, pois segundo a autora nesta investigação, “[...] fomos ao mesmo tempo sujeito e objeto. Sujeito enquanto indagávamos, procurávamos saber. Objeto enquanto ouvíamos, registrávamos, sendo como que um instrumento de receber e transmitir suas lembranças” (BOSI, 1994, p. 38).

Neste sentido, a observação participante como regime de trabalho campo, no caso baseado no registro das entrevistas, fazem parte do encontro entre o entrevistado e o entrevistador - pesquisador. Para Bosi (1994, p.38) “Uma pesquisa é um compromisso afetivo, um trabalho ombro a ombro com o sujeito da pesquisa. [...] A expressão observação participante pode dar origem a interpretações apressadas.” Logo, o pesquisador integra-se e compartilha com o sujeito resultando no intercâmbio de experiências.

Desta forma, fazem parte do *corpus* documental a Memória no formato de entrevistas e fotografias. Neste trabalho foram realizadas 14 entrevistas semiestruturadas com pessoas que possuem espaço social comum, no caso relação trabalhista com as balsas no rio Ivaí. A escolha por tais entrevistados ocorreu durante os trabalhos de campo. Para tanto, o enfoque seguiu o roteiro de perguntas pré-estabelecidas (Apêndice B), porém durante a entrevista seguiu-se o fluxo contínuo da conversa. As entrevistas foram gravadas com o auxílio do celular da pesquisadora com autorização dos entrevistados, conforme a Carta de cessão de direitos de uso de imagem e voz (Apêndice C). Posteriormente, as entrevistas passaram pelo processo de transcrição, para então, serem analisadas.

No que diz respeito as imagens, compreende-se enquanto uma prática social oriunda da experiência histórica do sujeito, que desempenha o ato de registrar o seu horizonte visual

revelado por meio da materialização no papel e/ou digital. De acordo com Silva (2000, p.139), “a fotografia, nesse sentido, pode funcionar como testemunho, pois que atesta a existência de uma realidade”. Assim, buscou-se elementos significativos que fizeram parte de determinado contexto. De acordo com Mauad e Lopes (2012, p.278), a fotografia é uma prática social e uma experiência histórica, que ultrapassa a função ilustrativa ou do “objetivismo fotográfico”, são concebidos como uma representação do seu contexto espacial e temporal.

Além disso, utilizou-se de material cartográfico preexistentes a respeito da UH do rio Ivaí, ao mesmo tempo que foram confeccionados mapas com bases em observações de campo e referencial teórico sobre o tema. No que concerne as fotografias, estas foram levantadas em gabinete com base em acervos de instituições, em diálogos com pesquisadores que estudam o rio Ivaí, acervos digitais disponíveis em redes sociais e a coleta em campo.

A tese está estruturada em quatro capítulos. Primeiramente, objetiva-se espacializar a unidade hídrica do rio Ivaí com ênfase nas seguintes delimitações espaciais: alto, médio e baixo curso. Em seguida apresenta as suas principais características, a saber: relevo, clima, solo, vegetação e uso e ocupação do solo. Para tanto, tem-se por base as principais contribuições dos estudos realizados por Reinhard Maack (1968) e as teses e dissertações acerca do rio Ivaí pertencentes na sua maior parte ao acervo da linha de pesquisa de Análise Ambiental do Programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, bem como documentos de órgãos oficiais organizado pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Secretaria do Meio Ambiente (SEMA) e a bibliografia geral sobre o tema.

Além disso, discutiu-se no primeiro capítulo as marcas históricas das populações indígenas e dos espanhóis, portugueses, jesuítas e bandeirantes, que habitavam nas proximidades do rio Ivaí, entre o século XVI e XVII. No desenvolvimento do capítulo, objetivou-se demonstrar o interesse dos governantes e capitais privados na viabilização de uma estrada líquida através do rio Ivaí, a qual passaria a ligar a Província do Mato Grosso (atualmente Mato Grosso do Sul), entre o período de 1842 a 1870. Para tanto, recorreu-se ao material bibliográfico oriundo de pesquisas históricas e arqueológicas referenciais para tratar destes assuntos.

No segundo capítulo, estudou-se a trajetória de travessias por balsas e as suas relações com a economia do estado do Paraná, entre o período de 1930 a 1970. O recorte temporal baseou-se na dinâmica econômica da cultura cafeeira e madeireira, sobretudo no movimento populacional das frentes de expansão e pioneiras, que ocorrerem intensamente no rio Ivaí, corroborando com a tese apresentada por Yokoo (2013). Para tanto, recorreu-se ao uso de

fotografias de acervos pessoais do trabalho de campo do geógrafo, professor José João Bigarella, Acervo do Museu da Bacia do Paraná, Acervo do Maringá Histórica e o levantamento bibliográfico sobre o tema.

No terceiro capítulo investigou-se a permanência das balsas no rio Ivaí de acordo com a teoria das dinâmicas dos municípios paranaenses elaborado por Costa e Rocha (2010). Realizou-se estudos de campo com objetivo de aplicar formulários com os responsáveis sobre as balsas em funcionamento no alto, médio e baixo curso para obter informações acerca do funcionamento, fluxo de mercadorias e passageiros, condições da balsa e o seu entorno, sendo que foram visitados 14 balsas no curso do rio Ivaí, que legaram material para a produção do quarto momento.

No quarto capítulo foram entrevistadas durante os trabalhos de campo pessoas que já trabalharam nas balsas no rio Ivaí, correspondente à faixa etária de 64 anos adiante, pois de acordo com os pressupostos de Ecléa Bosi (1994), “a memória dos velhos” são as indicadas para encontrar elementos referenciais do tempo vivido. Aliado a esta questão, preocupou-se em traçar as características da categoria geográfica Lugar junto as narrativas dos balseiros aposentados, no caso, o senhor Celestino Barbosa residente no município de Itambé e do senhor José Zaguetti residente no município de Mirador.

## **CAPÍTULO 1 – IVAÍ, O RIO DAS FRUTAS: DA SUA NASCENTE À FOZ**

A etimologia “Ivahy” é uma herança da língua guarani. O termo “Ivahy” significa “[...] pêssego-do-mato, ivaí, fruto ácido, mas de sabor muito agradável”, segundo o Dicionário Guarani-Português (2008). No Dicionário Sociolinguístico Paranaense, a denominação “Ubahy” tem sentido de “rio das frutas” – yba, ybá: fruta e y é igual água (FILIPACK,2002). Em 1792, este rio foi chamado de “Dom Luiz”, em homenagem ao governador da capitania de São Paulo, Dom Luiz Antônio Sousa Botelho Mourão, responsável por incentivar campanhas de exploração no interior paranaense (MONTEZINHO, 1972).

Nessa direção, as árvores e as frutas fazem parte dos elementos do rio somado ao solo, ao clima e as formas minerais. Portanto, é importante conhecer o formato e o conteúdo de cada parte do curso fluvial, para então, apreender os aspectos culturais e econômicos. Portanto, o objetivo deste capítulo centrou-se em realizar um inventário natural e histórico do rio Ivaí, a saber: caracterização física; aspectos históricos e arqueológicos; e o rio Ivaí enquanto canal de comunicação.

Primeiramente, objetiva-se espacializar a unidade hídrica do rio Ivaí com ênfase nas seguintes delimitações espaciais: alto, médio e baixo curso. Em seguida apresenta as suas principais características, a saber: relevo, clima, solo, vegetação e uso e ocupação do solo. Para tanto, tem-se por base as principais contribuições dos estudos realizados por Reinhard Maack (1968) e as teses e dissertações acerca do rio Ivaí pertencentes na sua maior parte ao acervo da linha de pesquisa de Análise Ambiental do Programa de pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá, bem como documentos de órgãos oficiais organizado pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Secretaria do Meio Ambiente (SEMA) e a bibliografia geral sobre o tema.

O segundo momento, centra-se em apresentar as marcas históricas das populações indígenas e dos espanhóis, portugueses, jesuítas e bandeirantes que habitavam nas proximidades do rio Ivaí, entre o século XVI e XVII.

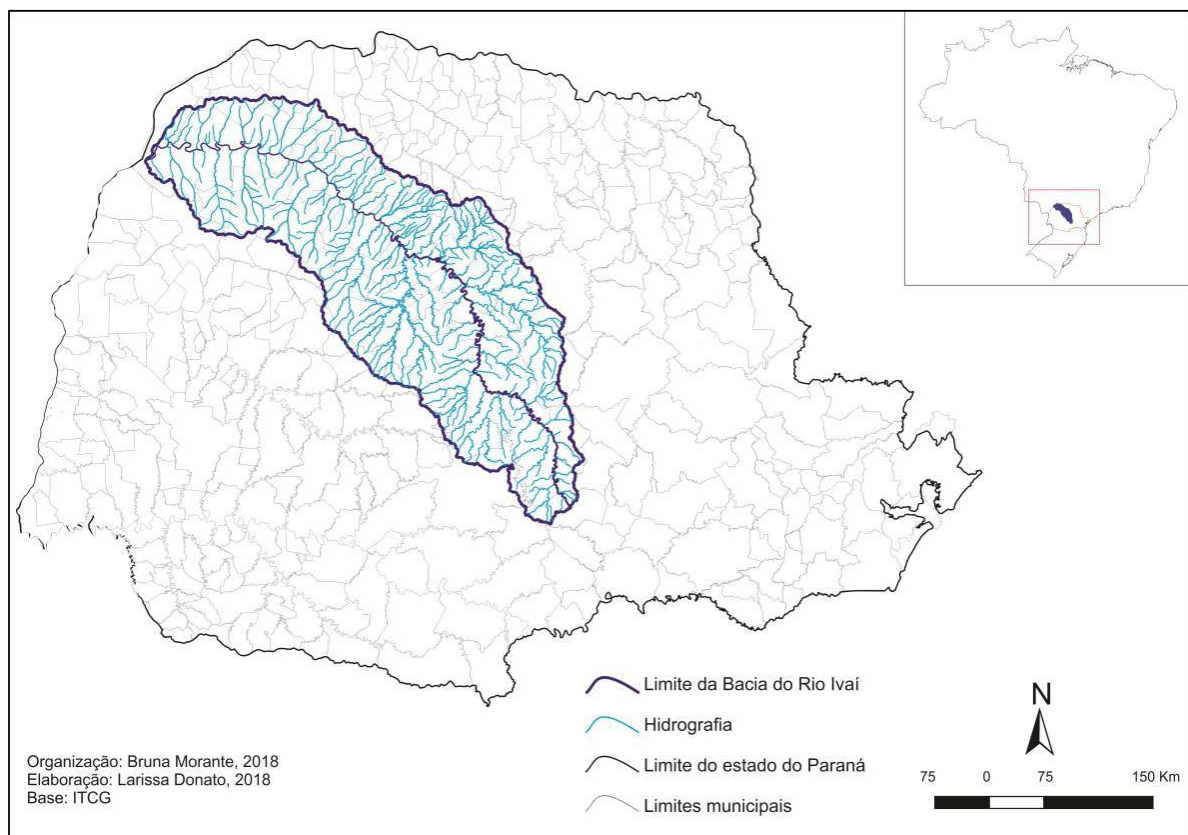
O terceiro momento objetiva-se demonstrar o interesse dos governantes e capitais privados na viabilização de uma estrada líquida através do rio Ivaí, a qual passaria a ligar a Província do Mato Grosso (atualmente Mato Grosso do Sul), entre o período de 1842 a 1870. Para tanto, recorre-se ao material bibliográfico oriundo de pesquisas históricas e arqueológicas referenciais para tratar destes assuntos.

## 1.1 Caracterização da Unidade Hídrica do rio Ivaí

O rio Ivaí destaca-se pela sua posição geográfica, por formar uma unidade hídrica genuinamente paranaense e por ser um lugar de encontros e transposições de populações. Este é um rio das relações e de travessias em seu dorso. Este curso fluvial pertence a segunda maior bacia do território paranaense, é o principal rio que confere o nome a Unidade Hídrica (UH) do rio Ivaí.

A UH do rio Ivaí está localizada entre as coordenadas geográficas  $22^{\circ}56'17''$  a  $25^{\circ}35'27''$  de latitude sul e de  $50^{\circ}44'17''$  a  $53^{\circ}41'43''$  de longitude oeste. Os seus principais afluentes no sentido norte são as UH's dos rios Tibagi, Pirapó e Paranapanema 4; no sentido sul, limita-se com a UH do rio Paraná 2 e com a UH do rio Piquiri; e ao centro-oeste a divisa se faz com a UH do rio Paraná 1, onde ocorre o encontro das águas do rio Ivaí com o rio Paraná no estado do Mato Grosso do Sul. (Figura 1) (PEREIRA, M; SCROCCARO, 2015).

Figura 1 – Localização da Unidade Hídrica do rio Ivaí



Fonte: Elaborada por Martins e Donato (2018)

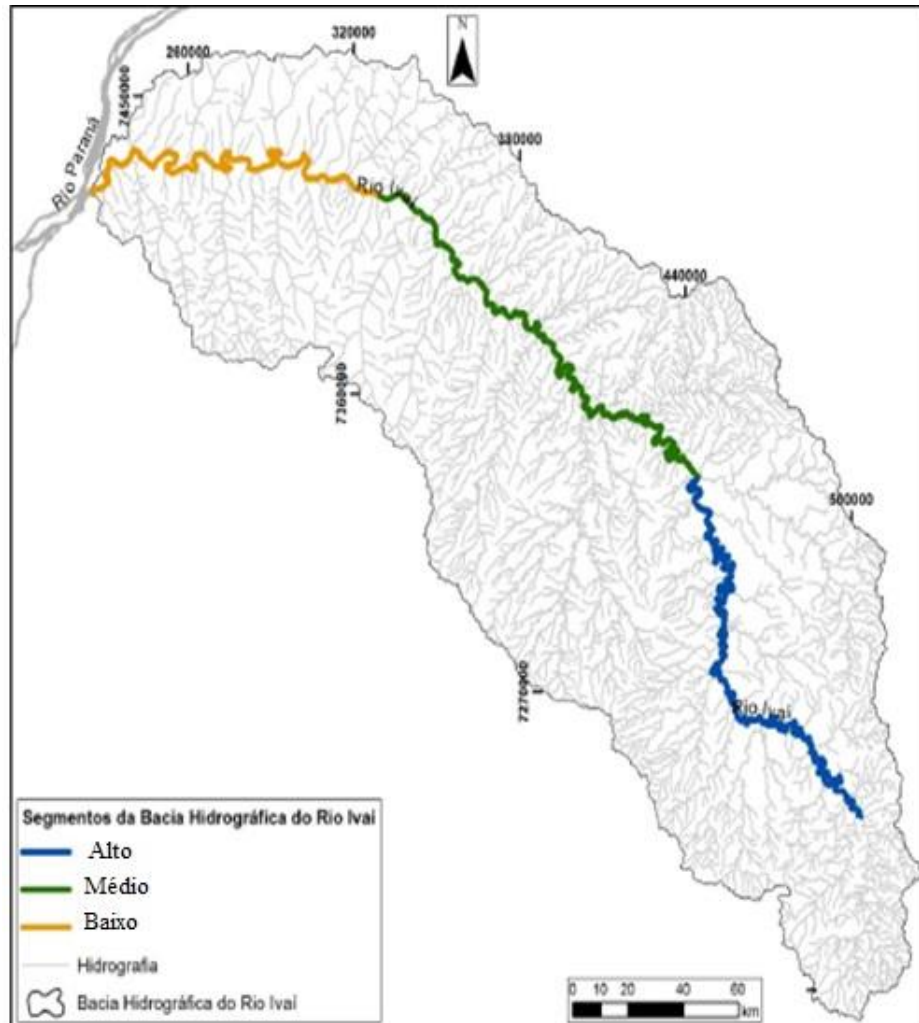
Ao longo do principal curso recebe a influência de mais de 100 afluentes formando uma densa rede de drenagem, sendo que os principais tributários situados na margem esquerda são os rios: Corumbataí, Mourão, Ligeiro e dos Índios; na margem direita são os rios: Alonso, Peixe ou Paranaíba, Ribeirão Keller e Anhumá (MAACK, 1968).

De acordo com Pereira e Scroccaro (2015), a UH do rio Ivaí compreende uma área de 36.587 km<sup>2</sup>, sendo que esta área corresponde 19% do território do Estado. A UH do rio Ivaí abrange 109 municípios paranaenses de forma total ou parcial, sendo que o principal rio perpassa por 51 municípios. A população que reside em toda área da UH é de aproximadamente 1.229.767 habitantes. Os municípios de maior população são: Apucarana, Campo Mourão, Cianorte, Maringá, Paranaíba, Prudentópolis e Umuarama (PEREIRA; SCROCCARO, 2015).

Conforme Maack (1968), o curso fluvial origina-se com o rio do Patos, na serra da Boa Esperança, entre os municípios de Prudentópolis e Ivaí, recebe o seu afluente rio São João pela margem esquerda para adiante se chamar rio Ivaí. Ao todo, o rio Ivaí compreende 685 km com larguras de 100 a 120 metros e profundidade média de 6 metros, porém, ao avaliar o seu formador, o canal aproxima-se de 798 km de extensão.

De acordo com Destefani (2005), Parolin, Volkmer-Ribeiro e Leandrini (2010) e Santos (2015), o rio Ivaí apresenta diversas características de relevo, solo, clima e vegetação por estar inserido nos Segundo e Terceiro Planalto Paranaense, e, por esse motivo, os autores estabelecem o comportamento estrutural do rio, dividindo-o em três segmentos: alto, médio e baixo, conforme Figura 2.

Figura 2 – Mapa de Delimitação dos cursos: alto, médio e baixo do rio Ivaí



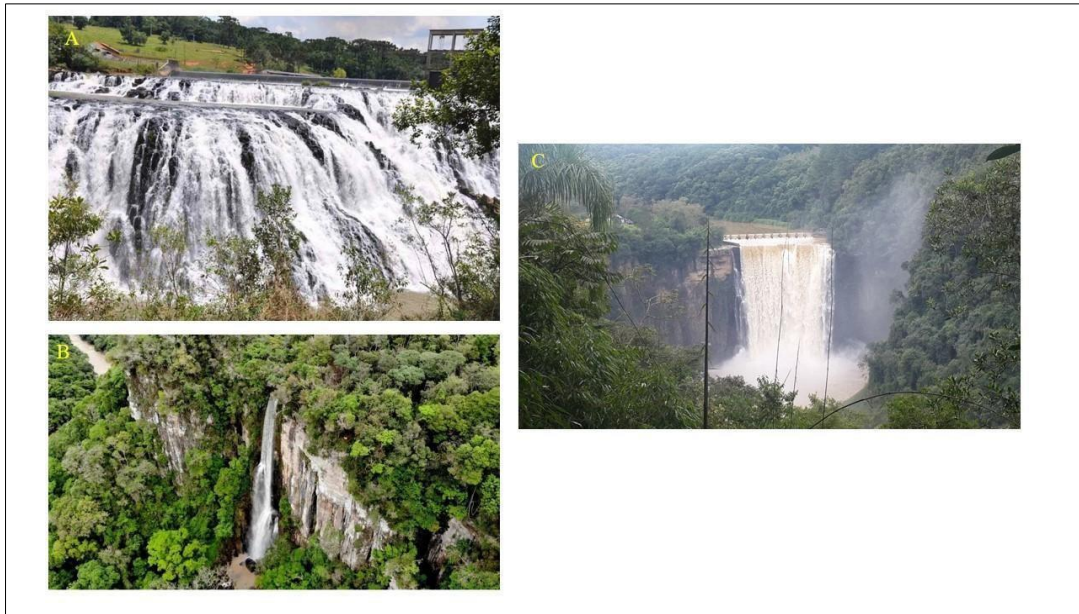
Fonte: Adaptado de Santos (2015, p.33).

O alto curso inicia-se na nascente, apresenta um percurso de mais ou menos 440 km, parte da confluência entre os rios dos Patos e São João. É importante esclarecer que, nos três primeiros quilômetros do rio dos Patos, este sofre um desnível abrupto, que altera a sua altitude de 950 m para 800 m. Adiante, o rio dos Patos sofre uma inclinação de 190 m, situada 690 m de altitude. Destefani (2005, p.21) afirma que “Novamente o rio dos Patos sofre uma queda abrupta de cerca de 190 m [...] após um percurso de 14 km até a confluência com o rio São João a 500 m altitude”.

No segmento do alto curso do rio Ivaí, as quedas abruptas oferecem condições para formação de saltos (Figura 3): como o Manduri de 100 m de extensão e 32 m de altura, localizado na propriedade Recanto Rickli; o Salto Barão do Rio Branco de 64 m de altura, tem as suas águas aproveitadas para a geração de energia na Pequena Central Hidrelétrica, que

pertence a empresa Santa Clara Indústria de Cartões; e o Salto Sete possui 77 m de altura e está localizado na propriedade da família Sete, na linha Nova Galícia (PARANÁ TURISMO, 2019).

Figura 3 – Mosaico dos Saltos Manduri (A), Salto Barão Sete (B) e Salto Barão do rio Branco (C)



Fonte: Adaptado de Prudentópolis Turismo - Secretaria de Turismo (2019)

Entre a confluência do rio Ivaí e rio São João, a última queda d'água deu origem ao Monumento Natural Salto São João (Figura 4) com 84 metros de altura, onde encontra apoio e infraestrutura para o turismo na região. O atrativo natural tem acesso pelo município de Prudentópolis, que é conhecido como a Terra das Cachoeiras Gigantes (PARANÁ TURISMO, 2019).



Figura 4 – Salto São João



Fonte: Paraná Turismo (2019)

No alto curso do rio Ivaí, conforme Santos e Fortes (2008, p.6), “As rochas arenosas e argilosas dessas unidades, associadas à densa rede de drenagem de caráter consequente, permite o desenvolvimento de um relevo bastante movimentado”. Portanto, o rio Ivaí surge entre 450 a 550 m de altitude, configura-se como desajustado, com curva irregulares, similares a articulação no formato de “cotovelos” (DESTEFANI, 2005). Assim, a formação do relevo suavemente ondulado, em degraus, formado por morros testemunhos, cadeias de mesetas, vales e grandes boqueirões - aberturas de canais fluviais são características do alto curso (MAACK, 1968), como observa-se na Figura 5.

Figura 5 – Trecho do rio Ivaí em Thereza Cristina, distrito de Cândido de Abreu, próximo a nascente



Fonte: Acervo pessoal da autora

O médio curso inicia-se no caimento da “*Cuesta*” da Serra Geral, conhecida por Serra da Boa Esperança com 170 km de extensão, no sentido a jusante em direção ao Terceiro Planalto. O início desse segmento está na confluência entre o curso principal e o seu afluente rio Alonso, sendo resultado de um acidente geográfico, chamado de vale epigênico, ou seja, o entalhamento do curso de água em rochas tenras e duras (MAACK, 1968).

De acordo com Destefani (2005, p.23), “O rio Ivaí neste segmento corta as rochas resistentes do basalto da Formação Serra Geral (JK), correndo por patamares e mesetas de um relevo menos enérgico”. No que concerne à geologia, este segmento confere ao derrame de *Trapp*, onde ocorreu o derrame de lavas vulcânicas da era Mesozoica, que deu origem às rochas eruptivas (basaltos, diabásios e meláfiros) e aos depósitos de arenitos (Botucatu e Caiuá), que posteriormente originou solos argilosos e férteis, a popularmente chamada “terra roxa” (MAACK, 1968).

O médio curso caracteriza-se por apresentar encostas íngremes, relevo suavemente ondulado e morros arredondados em direção a jusante, no qual é encontra-se corredeiras e pequenos saltos, como por exemplo o salto Bananeiras de altitude de 276 a 271m, que apresenta um volume médio de água de 340m<sup>3</sup>/seg. (MAACK, 1968) (Figura 6). Este salto está

localizado no município de Floresta, sendo um dos atrativos naturais da Estância Ronco das Águas, na estrada Ilha das Bananeiras, a margem esquerda do rio Ivaí.

Figura 6 – Salto das Bananeiras no médio curso do rio Ivaí



Fonte: Estância Ronco das Águas (2019)

O baixo curso do rio Ivaí possui 164 km de extensão, que corresponde ao início da área de planície à sua foz. O ponto inicial deste segmento refere-se a Corredeira do Ferro, localizada na divisa entre o município de Tapira e Santa Mônica para entalhar o seu leito no rio Paraná, entre os municípios de Querência do Norte e Icaraíma, a 240 metros de altitude (MARCOTTI, 2013).

Neste segmento, o rio Ivaí passa a drenar sobre os arenitos da Formação Caiuá e por sedimentos aluviais formados por areia e cascalho. A topografia deste trecho é a mais plana da UH, no qual apresenta um relevo formado por chapadas e colinas de vertente suave e por esta razão não há formação de cachoeiras, diferente de como acontece no alto curso (MARCOTTI, 2013).

A característica em destaque do baixo curso do rio Ivaí refere-se às extensas larguras que apresenta, sendo que do ponto inicial em direção a jusante, a planície se estende entre 3 a 5 km de largura até as suas águas turvas chegarem a extensão de 6 a 10 km ao alcançar a foz, no encontro com o rio Paraná (DESTEFANI, 2005) (Figura 7).

Figura 7 – O encontro das águas do rio Ivaí com o rio Paraná



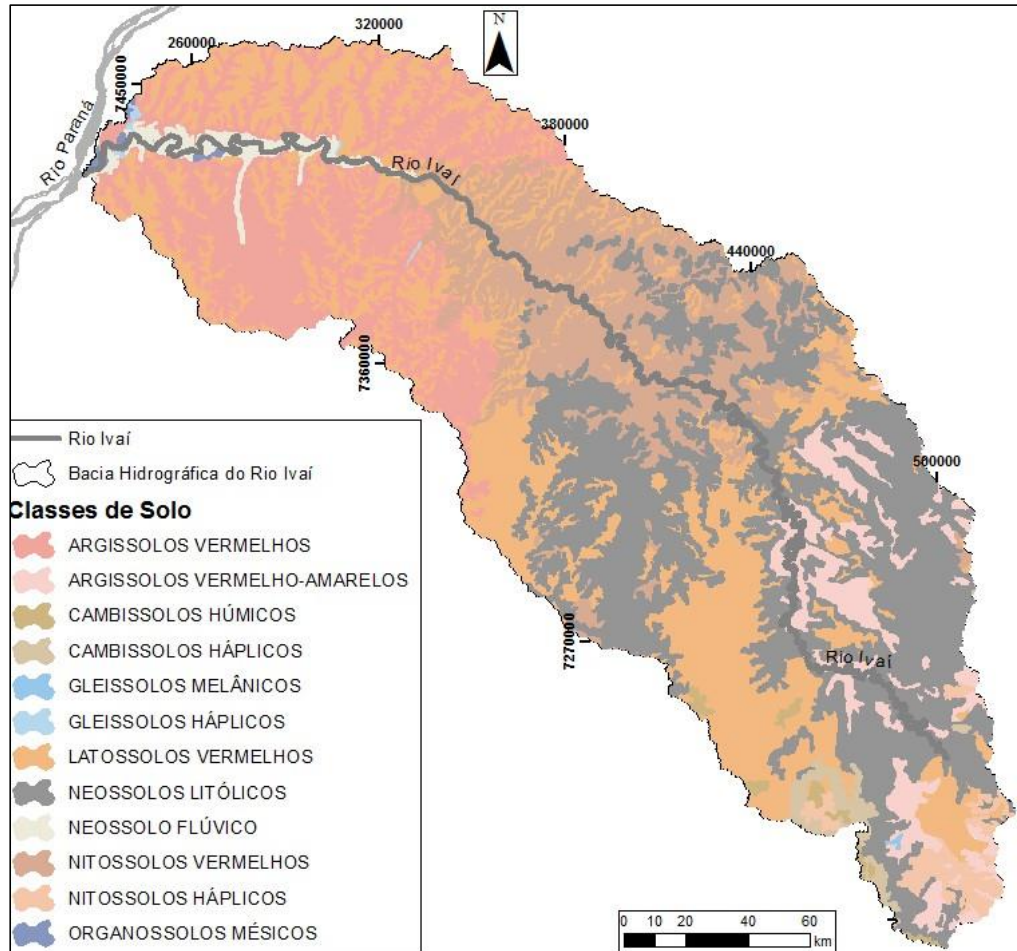


Fonte: Anderson Theodoro Fotografia (2017)

A Figura 7 chama atenção para o encontro entre a foz da planície do rio Ivaí (à esquerda) formada por águas turvas com o rio Paraná (à direita). No ponto final do rio Ivaí, está localizada a comunidade rural de Porto Novo pertencente ao município de Icaraíma, onde é feita a travessia por meio da balsa Nova Itá para o município de Querência do Norte. Na margem do encontro entre os rios onde perpassa a estrada de chão que leva ao município em questão, encontra-se o atrativo religioso chamado de Marco Missioneiro, que dispõe de uma gruta com a imagem de Nossa Senhora dos Navegantes e um cruzeiro.

A aparência da coloração amarronzada ou avermelhada refere-se aos diferentes tipos de solos que compõem a UH do rio Ivaí, a saber: no alto curso predominam os Argissolos Vermelhos-Amarelos, Latossolos Vermelhos e Neossolos Litólicos; no médio curso estão os Nitossolos Vermelhos e Neossolos Litólicos; e no baixo estão presentes os solos Argissolos Vermelhos e Latossolo Vermelhos, conforme Santos (2015) (Figura 8).

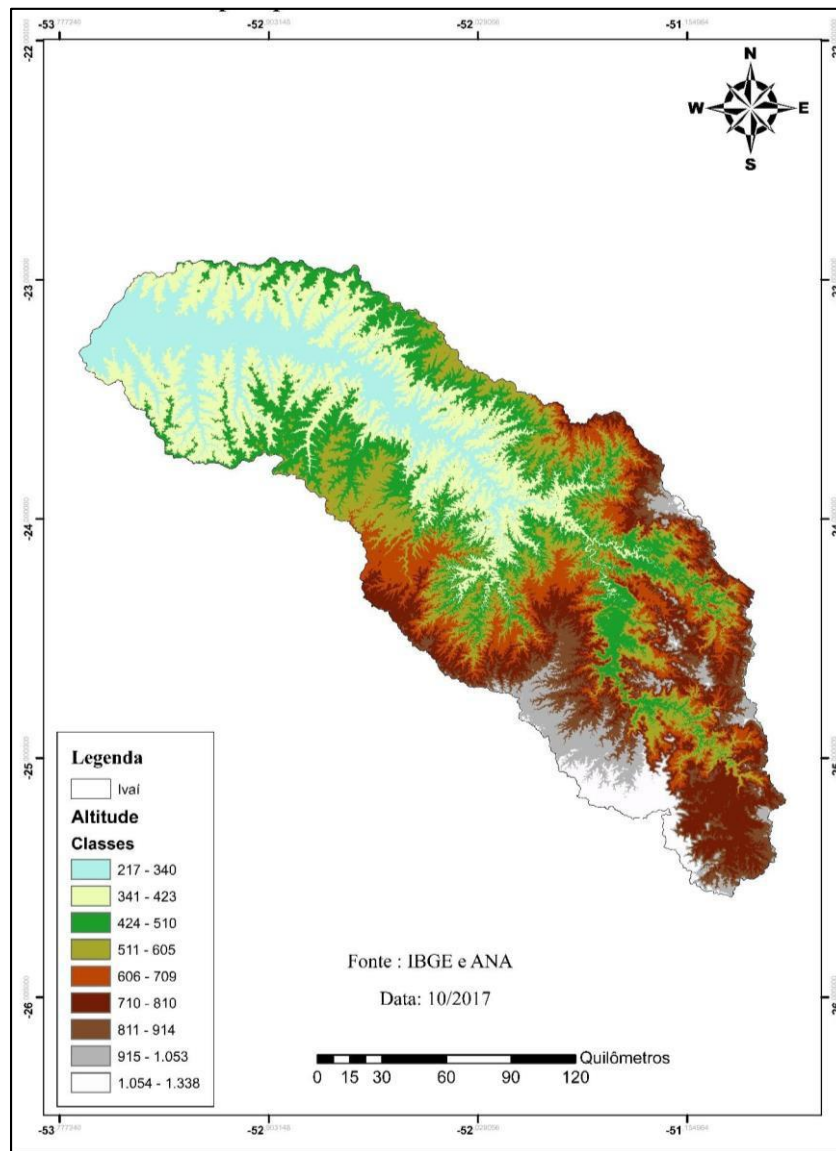
Figura 8 – Mapa de classes de solo da Unidade Hídrica do rio Ivaí



Fonte: Santos (2015, p.45).

Entendido como um rio de planalto formado por inúmeros acidentes geográficos, sendo que dispõe de diferentes altitudes, com a mínima de 217m e a máxima de 1.336m (Figura 9). De acordo com Souza, Pertille, Corrêa e Vieira (2017), a sua área de drenagem apresenta nove classes hipsométricas, ou seja, alterações de altitude ao longo da unidade. O alto curso, com base nesta classificação, apresenta alta e média declividade com a predominância de topos alongado e vertentes côncavas; No médio e baixo curso, a inclinação está entre média a baixa, sendo formada por vertentes convexas.

Figura 9 – Hipsometria da Unidade Hídrica do rio Ivaí

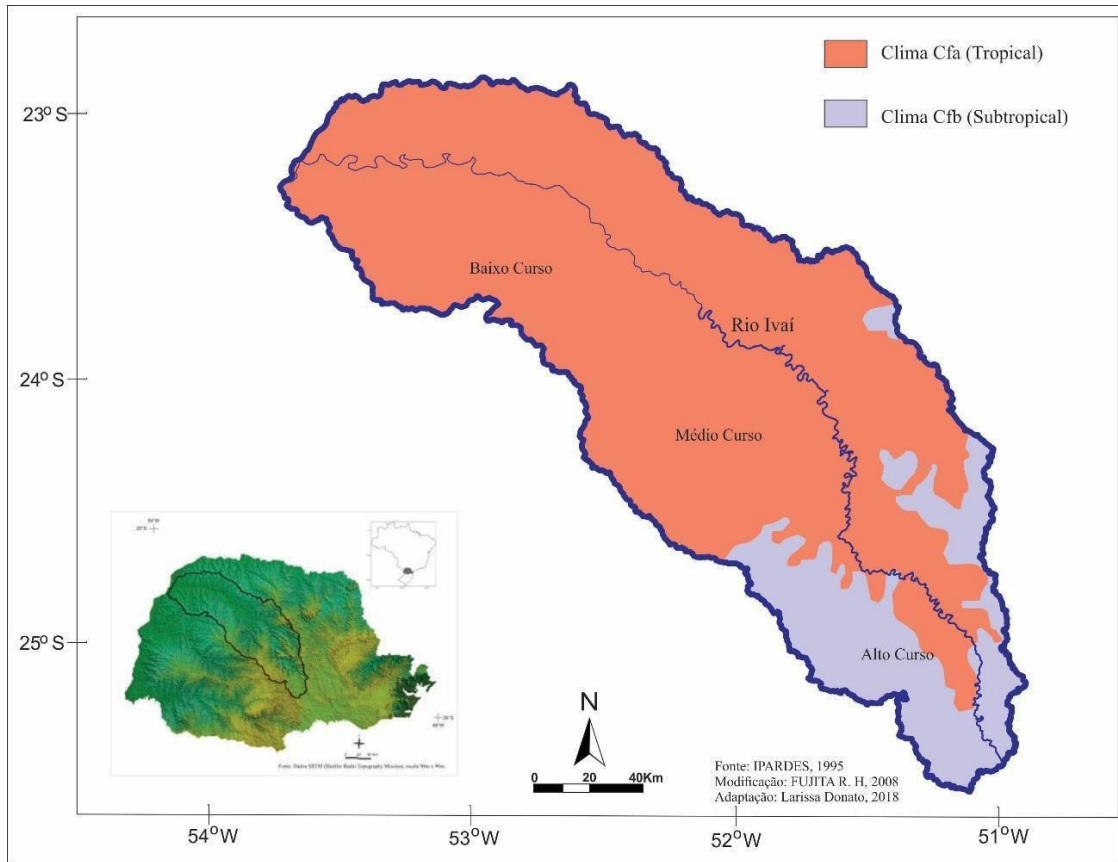


Fonte: Souza, Pertille, Corrêa e Vieira (2017, p.15)

De acordo com a Figura 09, a maior parte das altitudes concentram-se entre 217m a 423m (19%), já em áreas de 605m a 709 m corresponde a 10,9%. As principais elevações estão 2,76% áreas situadas acima de 1.0530m, a saber: morro Bufadero (760m), serra dos Três Bicos (975m), serra do Barreiro (950m) e a serra dos Porungos (980m) localizados no alto curso do rio Ivaí (MAACK, 1968).

Sobre as condições atmosféricas da UH do rio Ivaí, este enquadra-se nos grupos do clima tropical (Cfa) e subtropical (Cfb), de acordo com IAPAR, fundado na classificação de Köppen-Geiger (1948), conforme representado na Figura 10 (FUJITA, 2008).

Figura 10 – Clima da Unidade Hídrica do rio Ivaí



Fonte: Elaborado por Donato (2018), com base em Fujita (2008, p.32)

A faixa de transição climática, encontra-se entre o alto e o médio curso, sendo que o clima subtropical se concentra a montante do rio, com estações definidas e no mês mais frio chega abaixo de 18°C, e, com verões frescos, alcança a média no mês mais quente abaixo de 22°C. A predominância do clima tropical no baixo e médio curso, apresenta a variação de 18°C a 22 ° C, sendo caracterizado “[...] por verões quentes, geadas pouco frequentes e tendência de concentração das chuvas nos meses de verão, contudo sem estação seca definida” (PAROLIN; BORSATO, 2010, p. 69).

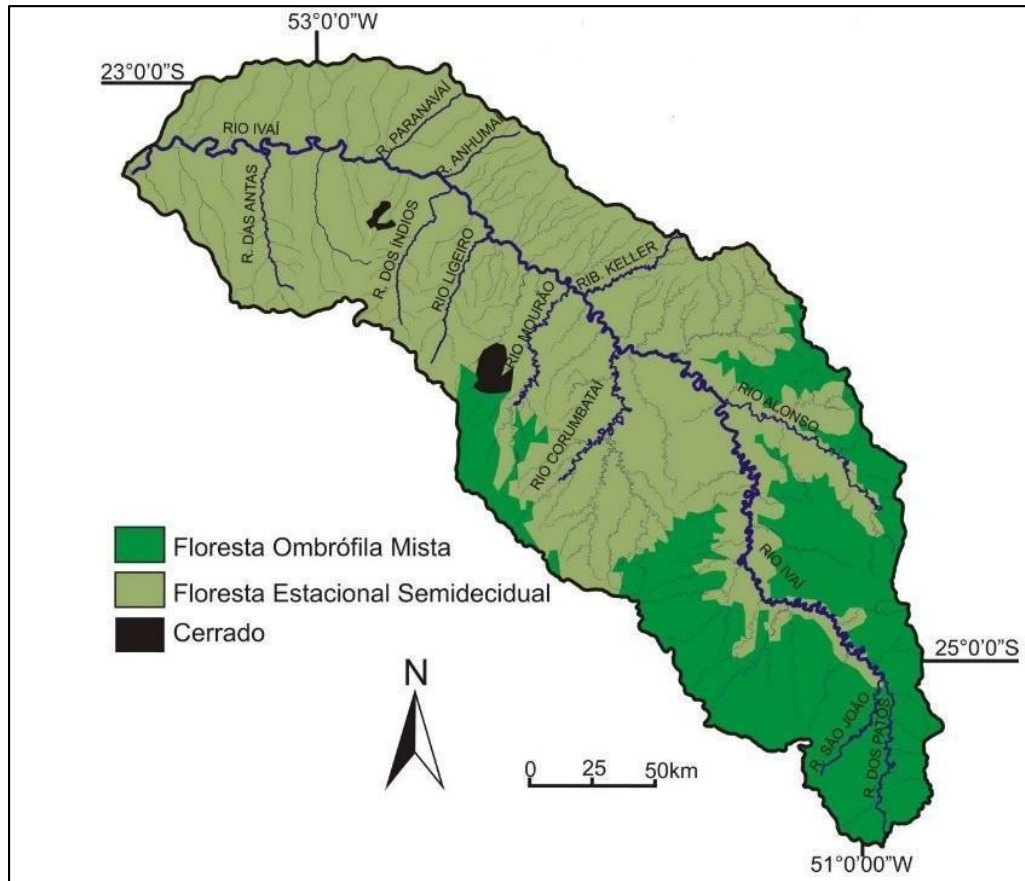
Andrade e Nery (2002) apontam que, a variabilidade das precipitações da UH em questão sofre interferência dos períodos em que ocorrem os fenômenos *El Niño* e *La Niña*. A pluviosidade anual situa-se entre 1.700 e 1750mm, tendo em vista que os meses de dezembro e janeiro predomina a estação chuvosa, já a estação seca prevalece os meses de junho e julho.

Em relação a cobertura vegetal da UH do rio Ivaí, divide-se em Montana (entre 800 a 1200m de altitude), Alto Montana (acima de 1200m de altitude) e Aluvial (margem dos rios), no qual há mistura de representantes das floras tropical e temperada (CAXAMBU, 2010). Nessa direção, a formação fitogeográfica da UH do rio Ivaí contempla a Floresta Ombrófila Mista, a



Floresta Estacional Semidecidual e pequena mancha de Cerrado e Estepe, conforme o “Manual Técnico da Vegetação Brasileira” (1992) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, como está representado na Figura 11.

Figura 11 – Mapa da cobertura vegetal original da Unidade Hídrica do rio Ivaí



Fonte: Elaborado por Leli (2010, p.32), com base em Maack (1950)

A vegetação da Floresta Ombrófila Mista apresenta clima subtropical de estações rígidas presentes no alto curso, sendo significativos elementos que contribuem para a sua conservação. De acordo com Caxambu (2010), a designação desta vegetação origina-se da mistura de floras de diferentes origens, sua fisionomia é marcada pela presença do pinheiro do Paraná (*Araucaria angustifolia*), mas também pelos gêneros primitivos como *Drymis* (australásicos) e *Podocarpus* (afro-asiático). Outros gêneros e espécies associadas compõem esta região fitogeográfica, dentre elas: *Ocotea* (imbúia, canela), *Ilex paraguayensis* (erva-mate), *Mimosa scabrella* (bracatinga), *Campomanesia xanthocarpa* (guabiroba) entre outras.

A Floresta Estacional Semidecidual no Terceiro Planalto Paranaense divide-se em Aluvial (margem dos rios), Submontana (abaixo dos 500 m de altitude) e Montana (acima de



500 m de altitude). Caxambu (2010, p.62) relata que há uma “[...] dupla variabilidade climática na região de ocorrência, com chuvas concentradas nos meses mais quentes e um período de seca fisiológica nos meses mais frios”. Este domínio apresenta perda de suas folhas na época de frio ou seca, formado por estrato de árvores de copas altas, que atingem 40 metros de altura, como por exemplo a Peroba (*Aspidosperma polyneuron*). As principais espécies presentes nesta vegetação são *Cariniana strelensis* (jequitibá), *Aspidosperma polyneuron* (peroba rosa), *Cedrela fissilis* (cedro), *Ficus spp.* (figueira), *Cabralea* (cangerana) e entre outras.

O Cerrado ou Savana, constitui uma vegetação xeromorfa, ou seja, típica de clima semiáridos, composta de herbáceas, estratos arbustivos baixos e esparsos, segundo IBGE (1992). Nesta vegetação dominam as seguintes espécies: *Cereus hildmanianos* (Mandacaru), *Bauhinia sp.* (pata-de-vaca), *Ruellia angustifolia* (flor-de-fogo), *Lithraea sp.* (arueira), *Annona sp.* (ariticum), *Aechmea distichantha* (bromélia) e entre outras. Os fragmentos do Cerrado, ainda preservados, encontram-se na Estação Ecológica do Cerrado, localizada no município de Campo Mourão, que corresponde ao médio curso (PAROLIN; VOLKMER-RIBEIRO; LEANDRINI, 2010).

A base física da UH do rio Ivaí corresponde às características de cada delimitação do seu curso. Considerando esses elementos têm-se os principais atributos dos segmentos do rio Ivaí, apresentado no Quadro 1:

Quadro 1 – Principais características físicas da Unidade Hídrica do rio Ivaí

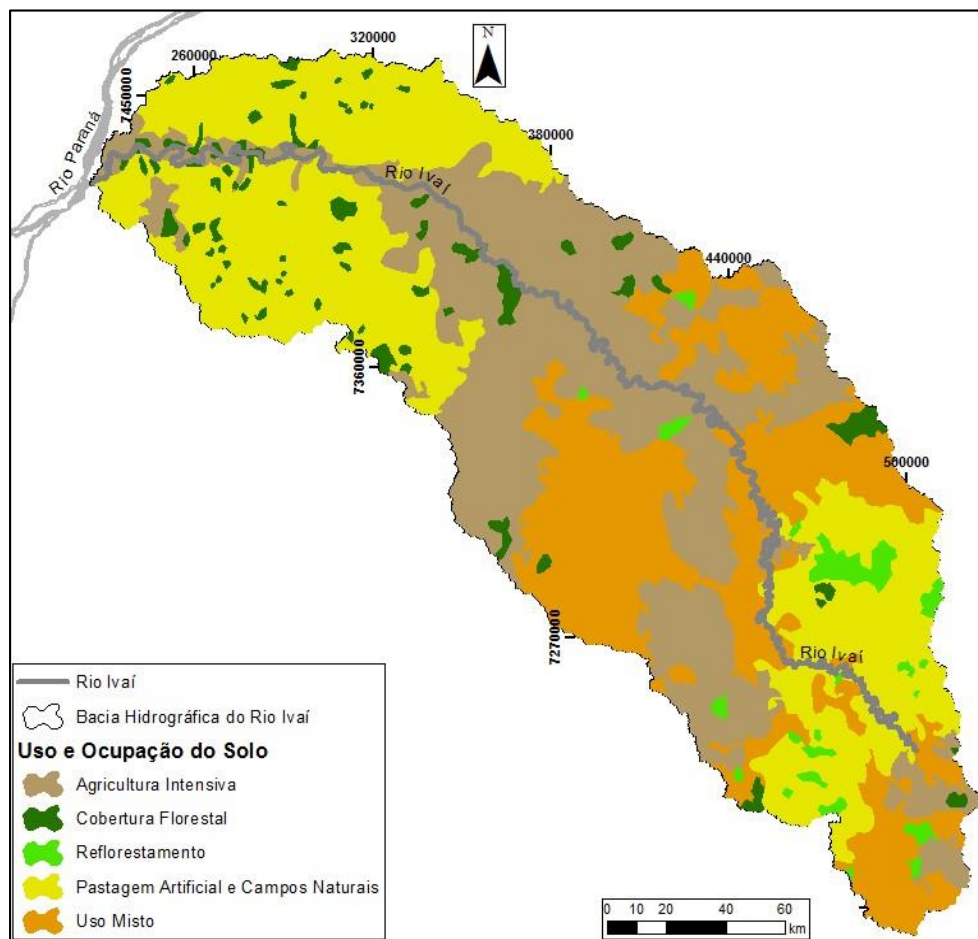
Curso	Relevo	Solo	Clima	Vegetação
<b>Alto</b>	2º e 3º Planalto paranaense Ondulado Suave Ondulado Formação Serra Geral	Argissolos Vermelhos-Amarelos Latosolos Vermelhos Neossolos Litólicos	Clima Cfb SubTropical Clima Cfa Tropical	Floresta Ombrófila Mista
<b>Médio</b>	3º Planalto paranaense Suave Ondulado Formação Serra Geral	Nitossolos Vermelhos Neossolos Litólicos	Clima Cfa Tropical	Floresta Estacional Semidecidual/ Fragmentos de Cerrado
<b>Baixo</b>	3º Planalto paranaense Plano Formação Caiuá	Argissolos Vermelhos Latosolo Vermelhos	Clima Cfb Tropical	Floresta Estacional Semidecidual

Fonte: Elaborado pela autora, com base em Andrade (2003), Maack (1981), Marcotti (2013) e Santos (2015)

Em suma, o rio das frutas apresenta diferenças marcadas por sinuosidades das “Terras das Cachoeiras Gigantes” do alto curso para a planície do baixo curso. Da mata de araucária para a mata atlântica de clima tropical marcado por verões chuvosos. Os remanescentes do Cerrado no médio curso apresentam fisionomia e florística similares aos encontrados no Brasil Central, que por sua vez eram marcantes na paisagem, que deram origem ao município de Campo Mourão (PAROLIN; VOLKMER-RIBEIRO; LEANDRINI, 2010).

Diante da caracterização física, apresenta-se o uso e a ocupação do solo correspondente a UH do rio Ivaí, sendo levado em consideração as distintas apropriações nos três segmentos, no alto, médio e baixo curso, a seguir:

Figura 12 – Mapa de uso e ocupação do solo da Unidade Hídrica do rio Ivaí



Fonte: Santos (2015, p.51)

A Figura 12 demonstra que, encontra-se de forma geral áreas de maiores proporções da UH do rio Ivaí voltadas para o uso misto do solo, agricultura intensiva e a pastagem artificial e

campos naturais. Já em menores proporções da área da UH em questão, constata-se manchas de preservação da cobertura florestal e reflorestamento.

No baixo curso do rio Ivaí, as atividades caracterizam-se por áreas de agricultura intensiva próxima ao leito do rio e no seu entorno apresenta-se áreas de pastagem artificial e campos naturais, bem como fragmentos da cobertura original. Salienta-se que, o domínio do território está sobre a jurisdição de médias e grandes propriedades, sendo pequena a presença da agricultura familiar.

Parolin, Volkmer-Ribeiro e Leandrini (2010), afirma que o solo deste segmento é considerado como arenoso e indica baixa fertilidade. Portanto, o foco tem sido a criação de gado de corte, que tem se destacado como potencial exportador no cenário paranaense. No entanto, tem sido substituída parcialmente para o cultivo da cana de açúcar, como por exemplo a presença da Usina Santa Terezinha, que tem unidades nos municípios de Cidade Gaúcha, Rondon, Ivaté e São Tomé, que fabrica açúcar e etanol. Outra atividade alternativa refere-se à produção de arroz irrigado, que aproveita o plantio em áreas alagadas às margens do rio Ivaí, próximo a Querência do Norte, para contribuir com 30% da produção paranaense (PAROLIN; VOLKMER-RIBEIRO; LEANDRINI, 2010).

No médio curso, as atividades caracterizam-se por grandes faixas de agricultura intensiva próxima ao leito do rio e no seu entorno apresenta-se áreas de uso misto, bem como fragmentos da cobertura original e reflorestamento. Este segmento é conhecido por integrar o “Cinturão Agrícola do Paraná” por concentrar agroindústrias, grandes e médias propriedades rurais com a intensa produção agrícola e pecuária, as quais produzem cereais, como soja, milho e trigo em larga escala para atender a demanda interna e externa, já agricultura familiar concentra-se em uma pequena escala (PEREIRA; SCROCCARO, 2015; PAROLIN; VOLKMER-RIBEIRO; LEANDRINI, 2010).

Parolin, Volkmer-Ribeiro e Leandrini (2010) afirma que, no alto curso as atividades da agricultura intensiva concentram-se no município de Prudentópolis e região e, à medida que aumenta a inclinação do terreno, inicia-se porções maiores de pastagem artificial e campos naturais, conforme a Figura 13, a seguir:

Figura 13 – Pastagens e eucaliptos em Cândido de Abreu no ano de 2018



Fonte: Acervo pessoal da autora

Outro aspecto da Figura 13 refere-se a presença da plantação de eucalipto que junto com o cultivo do pinus faz aumentar o cenário do reflorestamento, já que observa-se apenas a preservação de poucos fragmentos da cobertura original, com a perda irreparável da abundância dos Pinheiros do Paraná, conhecida cientificamente como *Araucária angustifolia*. Esta espécie de árvore é considerada como patrimônio natural paranaense, que encontra-se em estado ameaçado de extinção.

Alguns dados são apresentados por Campos (2013), que denotam diluição da cobertura vegetal no Paraná. No ano de 1895, o estado do Paraná possuía um total de 16.782.400 ha de florestas primárias, o que corresponde a 83% do território paranaense. Já no período de 1930 e 1955, quando a atividade cafeeira apresenta-se os melhores índices econômicos do Norte do Paraná, desmatou-se 59% da cobertura original. Entre o período de 1965 e 1985, a floresta primária paranaense passa de 4.813.600 para 1.646.800 ha, o que corresponde a praticamente 10% do valor total de 1895.

Este fato remete ao que Reinhard Maack (1968) afirma no seu estudo que o rio Ivaí drena as áreas que mais ocorreram espoliação da natureza no estado do Paraná. A cobertura original da mata de Araucária, mata Atlântica e Cerrado deram lugar ao cultivo da erva-mate, madeira, café, agricultura mecanizada e para indústria. Como por exemplo, no médio e baixo

curso por apresentarem características físicas adequadas para a agricultura, principalmente do tipo mecanizada, se tornaram as áreas desprovidas de vegetação florestal original (DESTEFANI, 2005; PAROLIN; VOLKMER-RIBEIRO; LEANDRINI, 2010).

Na atualidade, os exemplares da cobertura florestal original encontram-se em áreas de proteção ambiental, como Unidades de Conservação (UC), Corredores de Biodiversidade, Áreas de Proteção Ambiental (APA) e Reservas Particulares do Patrimônio Natural (RPPN), a saber:

- No alto curso, encontra-se parte da APA Serra da Esperança, que contempla 206.556,00 hectares ao todo e abrange os rios Ivaí e Iguaçu, nas imediações de Prudentópolis e demais municípios que contemplam a área que são: Guarapuava, Prudentópolis, Turvo, Inácio Martins, Irati, Rio Azul, Mallet, Cruz Machado, Paulo Frontin e União da Vitória, sendo que a gestão compete ao Instituto Ambiental do Paraná (IAP) (CAMPOS et al, 2005; IAP, 2019);
- No médio curso, o Parque Estadual Lago Azul, localizado em Campo Mourão, que abriga a transição entre a mata Atlântica e a mata de Araucária, sendo de responsabilidade do IAP (IAP, 2005). No município de Fênix encontra-se o Parque Estadual Vila Rica do Espírito Santo (PEVR), sendo um dos poucos refúgios de preservação da Floresta Estacional Semidecidual, que abriga o sítio arqueológico colonial espanhol, que dá nome ao parque de responsabilidade do IAP e do Museu Paranaense (MIKICH; OLIVEIRA, 2003);
- E no baixo curso está localizada parte da APA das Ilhas e Várzeas nos municípios de Querência do Norte e Icaraíma, no total soma-se outros municípios<sup>1</sup> do Paraná e do Mato Grosso do Sul. Esta área tem como objetivo proteger a Floresta Estacional Semidecidual Aluvial e Submontana e serve como área de amortecimento do Parque Nacional da Ilha Grande, tendo o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBIO) como responsável por ambas (ICMBIO, 2019). No município de Amaporã situa-se o Parque Estadual de Amaporã, que conserva os exemplares da madeira nativa, como a Peroba, Gurucaia, Marfim, Ipê roxo, Cedro e Ingá de responsabilidade do IAP (PREFEITURA DE AMAPORÃ, 2019).

---

<sup>1</sup> Os municípios que contemplam a APA das Ilhas e Várzeas são: Altônia, São Jorge do Patrocínio, Vila Alta, Icaraíma, Querência do Norte, Porto Rico, São Pedro do Paraná, Marilena, Nova Londrina e Diamante do Norte, no Estado de Paraná, e Mundo Novo, Eldorado, Naviraí e Itaquiraí, no Estado de Mato Grosso do Sul (ICMBIO, 2019).

A preocupação em preservar os recursos naturais da UH do Ivaí de fato é cada vez mais importante para a manutenção da natureza e sociedade. Nessa direção, a UH do rio Ivaí soma-se a um legado natural e cultural, que corresponde aos anseios das populações que habitaram e deixaram seus vestígios na paisagem e hoje permanecem por meio da memória histórica local.

## **1.2 Do Ubahy ao Ivaí: o legado indígena e os vestígios da ocupação espanhola**

Conforme os pressupostos teóricos de Parellada (1997), Mota (1994) e Tomazi (1997), o legado histórico da UH do rio Ivaí é formado pelos assentamentos indígenas no Paraná, chamada de ocupação primeira, diante da ideia suplantada do vazio demográfico, que dominava os discursos legitimadores dos agentes da colonização da região entendida como “sertão desconhecido”. Ressalta-se que a população indígena foi sendo diminuída no decorrer dos enfrentamentos culturais, econômicos e políticos da cultura ocidental, que perdura até os dias atuais.

Neste sentido, as interferências na paisagem do rio Ivaí perpassa por um longo processo histórico de ocupação e reocupação, sendo que as suas margens foram habitadas por populações caçadoras/coletoras da Tradição Humaitá e Umbu. Os registros arqueológicos permitem afirmar que há presença de material lítico com a idade aproximada de 10.000 anos antes do presente, ou seja, os indícios comprovam a existência da população por mais de dez milênios. Os povos Humaitá viviam em campos e cerrados, já os Umbus localizavam-se em áreas de mata fechada (MOTA; NOVAK, 2008).

Nas margens do rio Ivaí foram encontrados sítios arqueológicos no baixo e médio curso dos Guarani do tronco linguístico Tupi. Conforme Mota e Novak (2008), uma das características dos Guarani era habitar nas proximidades dos rios e seus afluentes, sendo que estabeleciam seus acampamentos e roças em clareiras dentro da floresta densa.

Em 1958, os arqueólogos Joseph e Annette Laming Emperaire escavaram o Sítio Arqueológico José Vieira, localizado no município de Guaporema, no baixo curso. A descoberta do sítio ocorreu quando o morador do local chamado José Vieira estava abrindo um buraco na proximidade da sua casa, na barranca do rio Ivaí, para fazer a instalação de um moinho de cana de açúcar e, assim, localizou ossos humanos, peças cerâmicas e pedras lascadas. Os materiais foram levados para a análise, no qual apresentou a existência de três indivíduos: uma criança de aproximadamente 12 anos, uma mulher de 20 a 25 anos e uma idosa apresentando diferentes lesões ósseas, sendo identificados como população dos Guarani (PARELLADA, 1997).

No baixo curso, habitavam a população Xetá, chamados de “botocudos” por causa do uso do batoque labial feito de alambre e o uso de cabeleireira, traços característicos dessa população. Embora pertençam a tradição de ceramistas, não fabricavam esse tipo de cultura material, mas faziam teares e tecidos de algodão. Esses povos viveram na chamada região da serra dos Dourados, situada a margem esquerda do rio Ivaí. Atualmente resistem com número reduzido de pessoas, onde estão instaurados os municípios de Umuarama, Ivaté, Douradina, Icaraíma, Maria Helena e Nova Olímpia (MOTA, 2012; 2008).

No alto curso, as escavações empreendidas por Oldemar Blasi em 1958 no Sítio Arqueológico Estirão Comprido situado no município de Prudentópolis, comprovaram por meio de material lítico, cerâmica e ossadas, a presença dos grupos tupiguarani. Conforme Spitz (2015, p.65) “O Sítio arqueológico de Estirão Comprido representa a primeira escavação sistemática realizada no Paraná”. Este sítio foi identificado por Arthur Barthelmes em 1951, pesquisado por Loureiro Fernandes no ano de 1952 e Altenfelder Silva e Blasi em 1954 e 1955, tornou-se de responsabilidade do Museu Paranaense, com a sede em Curitiba.

Outro povo que deixou seu legado no alto curso, tem sido os Kaingang do tronco linguístico Macro-Jê, procedente da "Tradição Casa de Pedra" e “Tradição Itararé”. Os acampamentos eram formados por casas semi-subterrâneas, situadas em céu aberto nas áreas altas de temperaturas amenas. A base da sua dieta era o consumo intenso do pinhão e também realizavam a prática da agricultura em clareiras na mata densa (MOTA, 2012).

Atualmente a população indígena Kaingang da UH do rio Ivaí resiste em terras demarcadas pela Fundação Nacional do Índio (FUNAI), que são as seguintes: Marrecas, Faxinal e Ivaí concentradas no alto curso do rio em questão; A população dos Xetás estão em terras não demarcadas no baixo curso, pois passam por processo de regulamentação fundiária (MOTA; NOVAK, 2008).

Os Kaingang foram os primeiros povos a adentrar no Paraná, e, entraram em contato com a Tradição Humaitá. Porém, é importante sinalizar que as populações indígenas se movimentaram na UH do rio Ivaí, sendo que os motivos estão ligados às suas necessidades de subsistência, doenças e a escassez de recursos naturais; ou proteção da identidade diante dos conflitos gerados entre os indígenas de diferentes tradições. De acordo com Mota (1994, p.16) “Com a chegada dos Guarani, na medida em que estes iam conquistando os vales dos rios, os Kaingang foram sendo empurrados para o centro-sul do Estado”. Posteriormente, ocorreu o movimento ao contrário quando a população Guarani foi reduzida por conflitos nos séculos XVI e XVII.

O primeiro contato entre as populações indígenas e os europeus com base nos estudos arqueológicos e históricos teria ocorrido em meados do século XVI, com a chegada do que passou a se chamar de “civilização ocidental cristã” na região geográfica chamada de Guairá, correspondente a uma parte do estado do Paraná. A América Meridional criada pelo Tratado de Tordesilhas, celebrado no dia 7 de junho de 1494, estabelecia os limites territoriais entre os ibéricos, que atual jurisdição paranaense a oeste de Paranaguá passaria a ser propriedade da Coroa espanhola e a leste pertencia à Coroa Portuguesa (PARELLADA, 1997) (MOTA, 2012).

A ocupação espanhola no território do Guairá corresponde a intenção do governador do Paraguai, Domingos Martinez Irala, em pacificar politicamente os índios e colonizar as áreas em busca de riquezas e territórios. A fim de proteger as suas fronteiras das investidas portuguesas, a frente espanhola atuou de duas formas: primeiramente no conhecimento da área e no estabelecimento de núcleos de povoados próximos aos principais rios, como: *Ontiveros* no oeste do rio Paraná, próximo a Foz do Iguaçu e *Ciudad Real Del Guairá*, localizada na foz do rio Piquiri, ambas em 1554 (PARELLADA, 1997).

Os espanhóis foram se estabelecendo nas margens dos rios de maneira progressiva em direção ao interior, pois na medida em que detinham a mão-de-obra indígena para extração de erva-mate, principal atividade econômica da região, perante um comum acordo com a Coroa, em oferecer ensinamentos cristãos, chamado de *encomienda*. Assim ocorreu, o terceiro núcleo de povoamento em meados de 1570, com a fundação de *Villa Rica Del Espiritu Santo* pelo capitão Ruy Diaz Melgarejo, localizada na nascente do rio Piquiri próximo ao rio Ivaí (CARDOSO, 2015).

Com o intuito de proteger as fronteiras espanholas, em 1592, por ordem do capitão Guzmán, a Villa Rica fora transferida para as margens do rio Ivaí na confluência com o rio Corumbataí. Este era um sinal, de que os colonizadores europeus estavam se aproximando cada vez mais do centro do Guairá, entre os limites do domínio espanhol e português, na tentativa de proteção do território espanhol e os indígenas sendo cada vez mais encomendados ou faziam alianças para manter um certo domínio territorial (CARDOSO, 2015).

Portanto, as *encomiendas* foram uma maneira da Coroa Espanhola obter o controle sobre as novas colônias, pois não dava direito à propriedade de terra. Logo, o colonizador estava dependente e era obrigado a pagar tributos para o governo central. A exploração da mão-de-obra indígena propiciou diversos conflitos entre os *encomiendados* e *encomiendados*, do modo que fez a Coroa buscar outra estratégia de domínio sob este território, no caso trazer missionários da Companhia de Jesus para instaurar reduções. Para Schallenberger (2012, p.20) “As missões jesuíticas começaram a reduzir os índios em grandes povoados para livrá -los da



dispersão, torná-los autossuficientes, convertê-los à vida civil e cristã e defendê-los da exploração do serviço pessoal e do resgate”.

Os padres da Companhia de Jesus fundaram, junto com os índios, 14 reduções nos vales dos rios Paraná, Iguaçu, Piquiri, Ivaí, Paranapanema e Tibagi. No rio Ivaí, permaneceram as reduções de São Paulo (1626) – fundado por Padre Maceta, São Tomás (1627) e Los Angeles (1628) e Jesus y Maria – fundadas por Padre Montoya (PARELLADA, 1997).

Cardoso (2015) considera que a chegada dos padres jesuítas, em especialmente em Villa Rica Del Espírito Santo, propulsionou um conflito político entre os interesses dos colonizadores e a missão evangelizadora. Os indígenas imbuídos da fé cristã e afastados das cidades interromperam o trabalho, com a mão-de-obra escassa, a cidade entrou em decadência por conta do número diminuído de escravos-indígenas na lavoura e colheita de erva-mate. Por outro lado, as obras jesuíticas prosperavam, e a conquista religiosa submeteu a população nativa a uma “civilização” cristã ocidental, com a finalidade de possibilitar um estilo de vida baseado na ação comunitária e solidária.

Com a expansão do movimento bandeirante, que teve início por volta de 1600, organizado por paulistas portugueses, que preconizavam a escravização indígena, iniciou-se as disputas com os colonizadores espanhóis. Como os padres e índios reduzidos estavam com uma deficiência na organização da sua defesa, tornaram-se alvo para os bandeirantes. Aos poucos as reduções jesuítas foram sendo destruídas, e com isto, o contingente populacional refugiou-se nas cidades espanholas. Desta forma, os bandeirantes visualizaram um cenário propício para o ataque em Vila Rica do Espírito Santo, primeiro pela facilidade em capturar os índios reduzidos, e segundo por desterritorializar o núcleo de povoamento (CARDOSO, 2015).

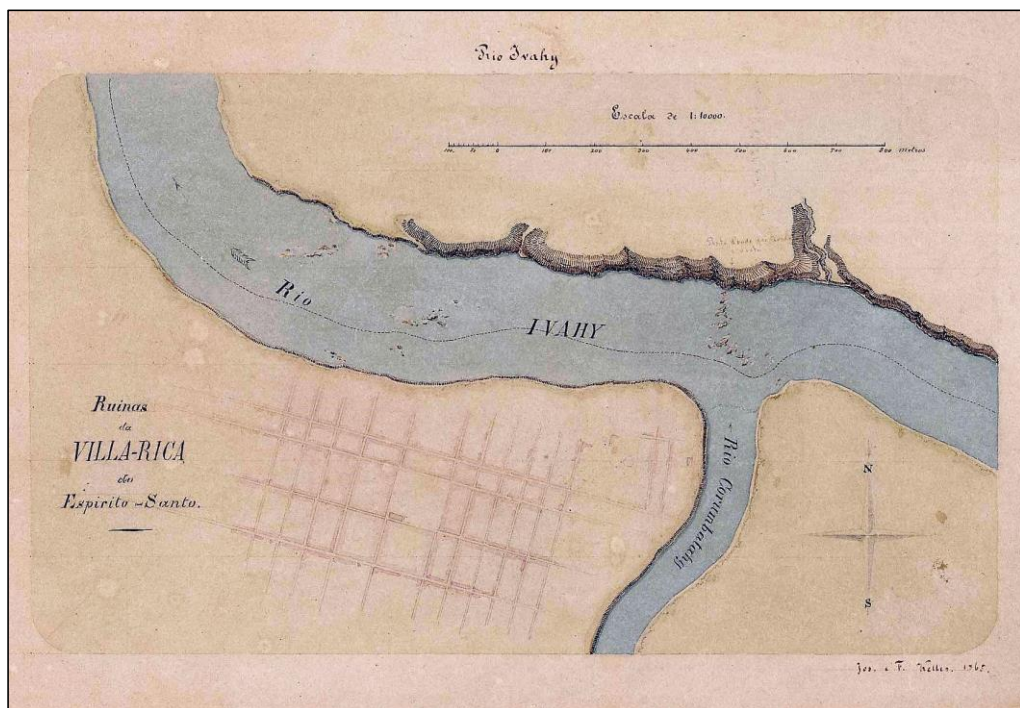
Em meados de 1628, a bandeira promovida por Antônio Raposo Tavares acompanhado de Manuel Preto destruiu as reduções jesuíticas nas proximidades do rio Ivaí. Em 1632, Villa Rica do Espírito Santo foi assolada com as ações dos bandeirantes, levando a captura de mão-obra e a dispersão de alguns índios Guarani, padres jesuítas e espanhóis que seguiram rio abaixo. Ressalta-se, que as circunstâncias econômicas, sanitárias, políticas e culturais, levaram a decadência da cidade, no entanto as ações cometidas pelos bandeirantes foram à mola propulsora para o seu fracasso (CARDOSO, 2015).

Em março de 1771, a terceira caravana da campanha de Afonso Botelho, comandada pelo capitão Francisco Nunes Pereira, seguiram para instaurar um posto de suprimentos na antiga cidade, já que a sua localização geográfica estratégica favorecia a comunicação com o Paraguai. Entretanto, a ideia não teve êxito e assim se deu por encerrada a tentativa de ocupação,

sendo que permaneceram nos arredores núcleos indígenas e a vegetação cobriu os vestígios da antiga cidade espanhola (MOTA; NOELLI, 1999).

O Sítio Arqueológico que corresponde à segunda fundação da antiga vila colonial espanhola encontra-se no Parque Estadual Vila Rica do Espírito Santo (PEVR), localizada no médio curso pertencente à mesorregião centro ocidental do Paraná, no atual município de Fênix. Este sítio foi identificado pelos irmãos Kellers em 1865, pesquisado pelos arqueólogos Loureiro Fernandes, Oldemar Blasi e Igor Chmyz em 1960 e 1986 a 1991 pela arqueóloga Claudia Parellada.

Figura 14 – Mapa das ruínas da segunda fundação de Villa Rica del Espiritu Santo



Fonte: Keller-Leuzinger (1865) pertencente a Mapoteca da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Os irmãos Kellers confeccionaram no ano de 1865 um mapa das ruínas de Vila Rica do Espírito Santo, conforme a Figura 14. Nas suas anotações, descreveram que as construções eram na maior parte de taipa e pilão (terra socada) e cobertos por telhas fabricadas de argila. O traçado quadrado de ruas da vila estava situado na margem esquerda do rio Ivaí, entre o cotovelo formado pelo seu afluente rio Corumbataí. Esta escolha se deve por permitir a facilidade ao acesso aos recursos naturais, sendo que o terreno da margem esquerda era mais acentuado, conforme demonstra o mapa (PARELLADA, 1997).

Os vestígios encontrados nas escavações arqueológicas realizada por Parellada em 1991, assinalam que a infraestrutura da cidade era composta por: Igreja de São João Batista ligada a

Companhia de Jesus; Cemitério próximo à igreja; Cadeia pública; Prefeitura próxima à praça central e também casa de religiosos. As coleções arqueológicas fazem parte do acervo do Setor de Arqueologia do Museu Paranaense e do Museu do Parque Estadual de Vila Rica do Espírito Santo (PARELLADA, 1997).

Nesse sentido, o patrimônio arqueológico da UH são heranças da ocupação humana do período colonial do Paraná. Por isso são peças fundamentais para o entendimento da trajetória da paisagem enquanto desdobramento da memória da região. Além disso, é mister a preservação da cultura indígena diante das poucas terras demarcadas que ainda persistem em conjunto com as avassaladoras consequências da sociedade contemporânea.

O rio é entendido como espaço de produção das populações indígenas e dos espanhóis, portugueses, jesuítas e bandeirantes. As suas águas são utilizadas para a subsistência e as vegetações em seu entorno para o cultivo da erva mate perante ao regime colonial implantado e findado com as destruições das vilas e reduções jesuíticas por bandeirantes, entre os séculos XVI e XVII. Em função da sua diversidade de paisagens, o rio entre a planície aluvial do baixo ao planalto do alto curso tornou-se recurso natural para as populações indígenas, que ofereceu o alimento, o caminho e refúgio. No entanto, o interesse por parte dos governantes e do capital privado volta-se para exploração dos recursos do rio Ivaí, que passa a ser a possibilidade de viabilizar uma estrada líquida para ter acesso ao interior do Paraná e a Província do Mato Grosso entre 1842 e 1870.

### **1.3 A estrada líquida: a comunicação pelo rio Ivaí**

De acordo com Mota (2008), Arruda (2008a) e Karpinski (2011), é de suma importância compreender o interesse do governo em possibilitar uma estrada líquida no rio Ivaí entre 1842 e 1870, pois este empreendimento era visto como uma ação de segurança nacional. O cenário da Guerra do Paraguai, iniciada em 1864, travou conflito armado por disputas de terras, entre o Brasil, a Argentina e o Uruguai contra o Paraguai, que perdurou até 1870. O Brasil dependia da navegação do sistema Prata/Paraguai para comunicar-se com o oeste do país, neste sentido, a via era seguir pelo rio do Prata, no qual era cobrado taxações de cargas. Assim, cabe um questionamento: quais eram os motivos para explorar o rio Ivaí neste período?

Primeiramente, os motivos condizem com as articulações entre os agentes públicos na figura do Governo Imperial (1822-1889) e das elites campeiras que estavam se formando para posteriormente se afirmarem como grupo de influência perante a criação da Província do Paraná em 1853, que até então era a Quinta Comarca da Província de São Paulo. Nessa direção, a

primeira ação desses agentes foi o reconhecimento dos domínios do rio Ivaí, rio Paraná, rio Paranapanema e Tibagi, por expedições territoriais exploratórias, ora financiadas pelo Governo Imperial com intuito de conhecer o interior, ora por meio de investimentos particulares para ampliação de extensões de terras (ARRUDA, 2008a; MOTA, 2008).

Em vista disso, o político João da Silva Machado, conhecido por Barão de Antonina, viabilizou uma expedição de conhecimento, em direção ao rio Ivaí em 1842. Delegou Antônio Pereira Borges junto com 60 homens para seguirem por 14 dias entre trilhas e canoas, o ponto de partida foi a Freguesia do Amparo – atualmente distrito de Tibagi. A comitiva encontrou com a expedição que saiu de Guarapuava financiada por fazendeiros e dirigida por Francisco Ferreira Rocha Loures, que prosseguiram aos Campos do Mourão nas proximidades do médio curso do rio Ivaí (MOTA, 2008).

Mota (2008, p.143) afirma que, “As explorações do vale do Ivaí por essas duas companhias mostram o movimento da elite campeira de Guarapuava na expansão e conquista de novas terras”. Essas explorações demonstram os interesses dos poderes instituídos na frente de expansão territorial, bem como do domínio das áreas pertencentes à população indígena, que vivenciavam a beleza cênica, os animais, as flores e a natureza frutífera do rio Ivaí (MOTA, 2008).

Em 1845, os exploradores Joaquim Francisco Lopes e João Henrique Elliot seguiram os cursos fluviais do rio Paranapanema, Paraná e Ivaí, subsidiado pelo Barão de Antonina. No dia 7 de outubro, a expedição subiu, em onze dias, o rio Ivaí até chegar na sua foz, no encontro com o rio Paraná. No caminho depararam com vestígios de populações indígenas, desde instrumentos líticos a acampamentos abandonados até chegarem no rancho Campinas Bellas. Elliot (1930) registra as suas impressões sobre o rio, no texto publicado na Revista do Instituto Geográfico Etnográfico de São Paulo:

O rio Ivahy (Ubahy ou D. Luiz) tem origem na serra da Esperança, onde é conhecido pelo Rio dos Patos; Da barra do ribeirão da Campina até o Paraná tem cinco ressaltos de cinco a oito pés de queda, sendo preciso varar por terra as canoas em um somente; tem várias cachoeiras, baixios e corredeiras, não de maior custo. Corre por lage, pedra solta e pedregulho, guarnecido de boas barrancas até oito a dez léguas antes de sua desembocadura, onde é ladeado de pantanaes. Quarenta léguas mais ou menos antes de chegar á sua foz é bordado espesso de laranjal azedo: dos pantanaes até a barra da Campina é geral ladeado por terra rôxa superior, em muitos lugares desde a barranca vestida de boas madeiras, e própria a qualquer cultura, muito abundante de peixe, caça e frutas; não mostra o rio ser aurífero; [...]. Suas margens são habitadas por Bugres, Botocudos, Coroados e peixe e fructas (havendo no inverno jaboticabas maduras) aproximam-se do rio durante este tempo, e voltam a seus alojamentos na entrada do calor, pelas muitas motucas, bernes, mosquitos, e outros insectos damninhos, que infestam suas margens (ELLIOT, 1930, p.42).

A descrição do explorador demonstra as características físicas do rio Ivaí. Observa-se a descrição do rio enquanto um espaço de belezas naturais, que dispõe em abundância de frutas e peixes, e até mesmo fora da estação podemos encontrar “jabuticabas maduras”, porém a ineficiente condição sanitária, exposta pela presença de pragas, como a motuca – tipo de inseto parecido com a moscas, bernes, mosquitos e insetos daninhos, denotam as dificuldades enfrentadas pelos exploradores do interior paranaense.

A partir do conhecimento prévio do rio Ivaí, os interesses dos agentes públicos e privados se voltaram para estabelecer uma intervenção técnica por meio da navegação fluvial, com a finalidade de inaugurar uma rota comercial entre as Províncias do Paraná e a Província do Mato Grosso - atualmente refere-se ao Estado do Mato Grosso do Sul. Assim, o rio Ivaí tornou-se um objeto de especulações, a fim de viabilizar uma estrada líquida.

O ponto de partida da estrada líquida seria na Vila Agrícola Thereza Christina, localizada na margem direita do alto curso do rio Ivaí. A vila, fundada em 1846 pelo médico francês Jean Maurice Faivre apoiado e financiado pelo Imperador Dom Pedro II, que tinha ideais “modernos” para seu contexto, resolveu então fazer uma homenagem à imperatriz, e assim instituiu a colônia em seu nome.

A fundação da Vila Agrícola Thereza Christina está atrelada a sua vantajosa posição geográfica, pois a intenção era estabelecer um porto de exportação para a Província do Mato Grosso, conforme afirma Mota (2008). Tendo em vista que até então a proposta governamental era usar o rio como meio de comunicação, e ao mesmo tempo, de explorar minas de sal gemma na região. Com o falecimento de Faivre em 1857, o presidente André Augusto de Pádua Fleury envia o francês Gustavo Rumbelsperger para assumir a direção da colônia. A escolha do novo diretor não se deu de maneira aleatória, pois tinha estudado noções técnicas em engenharia na Escola Imperial de Artes e Ofícios na França, por isso foi encarregado de explicar as reais condições de navegação da nascente à foz do rio Ivaí (PARANÁ, 1865).

Rumbelsperger registra impressões técnicas no seu diário de viagem, entre o período de 28 de setembro a dezembro de 1864, sobre a expedição realizada da jusante a montante no rio Ivaí. Ele relata que o rio possui a extensão de 76 léguas que corresponde a 364 em quilômetros. Ele também segmentou o rio em diversas partes de acordo com os acidentes geográficos calculados a partir das suas distâncias e a profundidade/largura do rio. Ao final da exploração pelo rio Ivaí, o diretor da colônia emitiu o parecer de que seria quase inviável a navegação de embarcações em todo o curso do rio Ivaí, pois os obstáculos são os inúmeros saltos, cachoeiras e corredeiras, que são característicos do relevo do alto e médio curso (PARANÁ, 1865). Assim, sendo alguns trechos apresentam a disposição para a navegação.

Nessa situação, a alternativa apresentada foi a realização do transporte com canoas de 70 cm de profundidade no máximo, sendo que a capacidade de carga calculada seria de aproximadamente de 3.000 a 4.500 kg. Porém, era necessário realizar paradas nas cachoeiras do Cobre, Fogueiras, Bulhas - Ivaiporã e Bananeiras – localizado no município de Floresta, para então seguir viagem por via terrestre.

Diante disso, outro caminho seria a proposta de estrada paralela ao rio Ivaí, sendo iniciada na Vila Agrícola Thereza Christina seguindo até as ruínas de Vila Rica do Espírito Santo nas margens do rio Ivaí com afluente rio Corumbataí no médio curso, neste caso diminuiria a distância em aproximadamente 39 léguas (273 km) para 15 (105 km) entre os pontos, havendo a possibilidade de criação de uma nova colônia no desembarque (PARANÁ, 1865).

Arruda (2008a) e Karpinski (2011) afirmam que o estabelecimento da rota de navegação teve forte interesse por parte do governo central por ser uma alternativa de deslocamento interno com a possibilidade do livre comércio. O rio Ivaí como caminho das tropas durante a Guerra do Paraguai para encurtar o caminho que era feito pelo rio do Prata. Assim, a intensificação do conflito com a entrada das tropas de Solano Lopes na Província do Mato Grosso, fez com que o governo tomasse a iniciativa de acelerar a passagem pelos rios paranaenses. De acordo com Arruda (2008a):

Durante a Guerra do Paraguai, investiu-se em muitas expedições ao longo dos rios Tibagi, Paranapanema e Ivaí para determinar qual seria o melhor traçado da rota fluvial com destino ao oeste. Do ponto de vista do Império, era uma forma de escapar da navegação do rio do Prata, até então a via de acesso mais rápida para a Província de Mato Grosso. Para os “paranaenses” abriria a possibilidade de uma rota comercial entre o Paraná e aquela Província (ARRUDA, 2008b, p.157).

Em 1864, o presidente Fleury esteve disposto a possibilitar o projeto de hidrovía no rio Ivaí, então autorizou o Ministro da Agricultura, Jesuíno Marcondes, para contratar os trabalhos dos irmãos engenheiros Joseph e Franz Keller de origem Germânica. Segundo Karpinski (2011, p.339), “[...] as ações provinciais obedeciam a um ordenamento político estratégico que visava à comunicação com os territórios fronteiriços, principalmente com a Argentina e Paraguai”. É importante sinalizar que, essa empreitada não foi designada por esses motivos, todavia encontra-se sinais implícitos a este contexto, como discute Karpinski (2011).

Os engenheiros Kellers já tinham prestado serviço para a Companhia União Indústria, responsável por construir a estrada de rodagem entre Petrópolis no Rio de Janeiro a Juiz de Fora em Minas Gerais. A formação e a experiência nos estudos hidrográficos dos rios mineiros Paraíba, Pombo e Muriaé, fez com que fossem chamados para projetar soluções no rio Ivaí e

também estudos no rio Iguçu. Posteriormente, ao concluírem estes serviços, são contratados para levantar informações sobre o rio Madeira na Amazônia e estudar a linha de fronteira com a Bolívia (KARPINSKI, 2011).

Entre meados de março a julho de 1865, a comitiva dos engenheiros Kellers acompanhado do major José Marcondes Sarmento junto a tripulação formada por vinte remeiros, um cozinheiro e um soldado da Companhia da Cavalaria de Curitiba, ao todo foram 25 pessoas em seis canoas, partiram da Vila Agrícola Thereza Christina em direção a foz do rio Ivaí (MOTA, 2008). Portanto, a comitiva deslocou-se do alto curso e seguiu em direção ao médio curso. No caminho deparam-se com obstáculos naturais, como saltos e corredeiras e também registraram os momentos vividos pela expedição, como demonstra a Figura 15.

Figura 15 – Caça da Anta - Rio Ivaí de Franz Keller



Fonte: Keller-Leuzinger (1865) pertencente a Coleção do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro

A Figura 15 em albumina<sup>2</sup> produzida por Franz Keller, registra a “Caçada a Anta” durante a expedição, no qual era a dieta alimentar da tripulação baseada na carne da anta e nas frutas encontradas pelos caminhos das águas do Ivaí. O explorador está posicionado para empunhar, um artefato similar a uma lança, em luta contra uma anta – *Tapirus terrestris*. De

---

<sup>2</sup> A técnica de impressão no papel albuminado, criada por Louis-Désiré Blanquart-Evrard em 1850, o albúmen, popularmente chamado de clara de ovo, formado de água e pela proteína albumina. No que diz respeito a conservação do material, a autora alerta para o excesso de luminosidade, umidade e a temperatura em descontrolado faz com que modifique a forma e o conteúdo da fotografia. No caso da “Caçada da Anta” este importante exemplar tanto da memória fotográfica das explorações no rio Ivaí, quanto da técnica empregada, encontra-se sob os cuidados adequados do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro. (BORGES, 2011, p.36).

acordo com IBGE (1994), as antas alimentam-se de frutas, cujo corpo mede de 1,70 a 2,0m, pode pesar até 300 quilos e estão entre os animais em extinção por causa das intensas caçadas, bem como pela devastação dos ambientes preferenciais como a Mata Atlântica e o Cerrado.

Neste período, a canoa era o principal meio de transporte para realizar as viagens exploratórias. Os Kellers descrevem que “o peso da carga das 4 canoas calculamos 5 toneladas, sendo 4 de mantimentos para 4 meses, e 1 ferramenta, barraca, etc. Duas canoas pequenas eram destinadas ao trabalho da medição, uma terceira menor devia se ocupar na caça” (KELLER, 1866, p.3 apud MOTA, 2008, p.56). Esta Figura corrobora com a descrição do relato, sendo que a canoa menor serviu para a caça, uma prática comum para se alimentar em meio a florestas densas.

Em um outro ponto já no médio curso, os expedicionários também relatam a riqueza dos minérios de cobre e ferro encontrados nas ruínas de antiga cidade espanhola. No dia 07 de maio de 1865, após percorrerem por 46 léguas (222 km) chegaram em Vila Rica do Espírito Santo, próximo ao rio do Corumbataí. Os viajantes destacaram em seu relato a fertilidade do solo, pois “As terras, são mui ricas de humus, são excellentes para lavoura, o que junto com a riqueza de mineraes de ferro e até de cobre nas rochas (KELLER, 1866, p.4 apud MOTA, 2008, p.56).

De uma série de acidentes geográficos, a expedição seguiu rumo ao baixo curso, sendo encontrada a última corredeira da viagem, a chamada Corredeira do Ferro, que segundo Mota (2008b) seria um local fértil para plantação de cana de açúcar e arroz. Deste ponto adiante, depararam-se com a foz do rio Ivaí no formato de planície aluvial que faz divisa com a Província do Mato Grosso no rio Paraná. Posteriormente, seguiram ao rio Paranapanema, onde foram recebidos pelos Guarani-Kaiowá pertencentes aos aldeamentos indígenas em Santo Inácio junto com o tenente Joscelyn Augusto Morocines Borba (MOTA, 2008b).

A comitiva depois percorrer por 91,6 léguas, ou seja, 641 km (641 km) em sessenta seis dias de viagem, apresenta seguinte documento: “Relatório da exploração do rio Ivahy” de autoria dos Kellers (1866), sendo um dos principais estudos realizados para este contexto, que apontaram dados consistentes sobre as características físicas do curso fluvial.

Segundo o parecer do relatório, o rio Ivaí apresenta 150 km de percurso navegável, sendo que o maior trecho parte concentra-se na área de planície localizada no baixo curso. Os engenheiros afirmam que, a declividade é o fator mais importante para ser considerado no regime de um rio, nesse sentido, os declives por eles calculados demonstram a dificuldade para navegar regularmente no curso superior e médio. O relatório apresentado pelos Kellers em 1865, um ano após a eclosão da Guerra do Paraguai (1864-1870), informa que a única possibilidade



de navegabilidade pelo rio Ivaí seria a obra de canalização, que se tornaria custosa para os cofres públicos.

A alternativa custosa seria a construção de comportas para obter acessibilidade do canal, assim era preciso construir cerca de “[...] 50 comportas com as respectivas travessas de uma a outra margem do rio [...]” com custo de 70 contos de réis por cada uma (KELLERS, 1866, p. 15 apud MOTA, 2008, p.56). O empenho para construir uma engenhosidade dessas no rio Ivaí custaria ao todo 2.722, 285\$000 contos de réis, empregando mil trabalhadores para a canalização, que demoraria em torno de quatro anos.

Os engenheiros destacam as vantagens da estrada líquida, segundo seus cálculos, um barco sem vapor com capacidade para 15 toneladas seria capaz de transladar 10 pessoas, saísse da Vila Agrícola Thereza Cristina até a foz no rio Paraná, da jusante a montante, demoraria em torno de 24 dias para ida e a volta em torno de 12 dias. Já um barco a vapor, com força de 16 a 18 cavalos, poderia rebocar em média de 50 toneladas, em uma velocidade média de 2,5 m<sup>3</sup> por segundo, com duração de 5 dias na descida e na subida 7 dias (MOTA, 2008b).

Diante deste parecer, o interesse por parte dos agentes públicos e privados em tornar o rio Ivaí navegável se esvai, ainda não por completo, pois ainda se articula o projeto de uma estrada líquida na metade do século XIX. No final do século XIX e limiar do século XX, a preocupação dos governantes era de utilizar o rio Ivaí enquanto recurso para geração de capital, no sentido de estabelecer uma política de delimitação de fronteiras ao sul para abrir uma livre comunicação com a Província do Mato Grosso, sem precisar atravessar a bacia do Prata/Paraguai. De acordo com Arruda (2008b), os rios paranaenses são entendidos como objetos de navegação até meados de 1870, porém a inviabilidade natural e econômica constatada por meio de relatórios técnicos fez com que os agentes públicos e privados enxergassem os rios e seus acidentes geográficos como obstáculos para efetivação dos seus anseios.

É importante esclarecer uma questão ao afirmar que os rios se tornam obstáculos para o desenvolvimento e a reocupação (ARRUDA, 2008a; 2008b). Neste sentido, o rio não é apenas entendido como uma peça de xadrez que se movimenta conforme as consequências do jogo político e econômico. Ele é suporte físico da natureza, que atua na manutenção da paisagem natural, que permanece no modo de vida legado por gerações, sendo componente essencial da paisagem da UH. Por isso se faz de suma importância a sua existência para manter as características naturais e físicas desta natureza.

Neste sentido, o rio Ivaí se tornou referência geográfica para outra alternativa buscada a partir do modal ferroviário para viabilizar a logística ainda precária dos finais do século XIX.

Em 1872, a expedição financiada pelo Barão de Mauá, teve por objetivo buscar condições para o traçado da estrada de ferro as Províncias do Paraná ao Mato Grosso, entre os rios Ivaí e o Tibagi.

A comitiva formada por um cartógrafo, 16 engenheiros e 76 auxiliares foram separados para trabalhar em quatro grupos, e a equipe comandada por Thomas Bigg-Wither esteve encarregada de conduzir as operações no rio Ivaí. O ponto de partida das comitivas de Bigg-Wither foi na Vila Agrícola de Thereza Cristina seguindo em direção a Corredeira do Ferro. No entanto, a equipe técnica desistiu de conhecer as redondezas do Ivaí, pois entram em conflito com a população indígena dos Xetá e Kaingang, isto fez com que fossem estudar os caminhos de ferro no rio Tibagi, conforme relato de Bigg-Wither (1874) (MOTA, 2008).

Assim, a alternativa viável centrou-se na abertura de estradas porque nas palavras de Arruda (2008b, p.161): “Estradas significavam a presença do poder, a transformação da natureza em território administrado”. Portanto, no final do século XIX e início do século XX, os limites enfrentados pela precária infraestrutura e a logística de transporte da Província do Paraná, que a princípio se concentrou no litoral e no Primeiro Planalto, fez com que a economia do Paraná se desenvolve lentamente, pois os bens e produtos abasteciam o mercado externo e não o interno. Este identificou-se como modelo primário exportador, cuja produção se direcionava para Europa e Estados Unidos. Porém este cenário mudou com abertura de trajetos de comunicação (PADIS, 1981).

Portanto, eram as picadas os caminhos terrestres não oficiais, sendo as únicas alternativas de acesso do primeiro planalto ao interior do Estado do Paraná. As picadas entendidas como resquícios dos caminhos abertos pela população indígena e viajantes exploradores. No que refere-se ao rio Ivaí, encontra-se a picada de curta distância entre Prudentópolis a Vila Agrícola de Thereza Cristina no alto curso do rio em questão; e a segunda picada refere-se a via de longa distância entre Guarapuava e Campo Mourão, que se chama Estrada Boiadeira adentra o médio curso do rio Ivaí.

A Estrada Boiadeira configurou-se como a porta de entrada para a reocupação do espaço atualmente caracterizado como início do médio curso do rio Ivaí, localizado no centro norte até a mesorregião centro ocidental do Paraná, em específico, para os territórios da margem direita do rio em questão, já que a margem esquerda estava habitada pela população indígena.

A estrada se tornou o foco dos governantes e detentores do capital privado, pois depositavam as suas expectativas no transporte de gados entre o estado do Mato Grosso e o Paraná durante a primeira metade do século XX (MAACK, 1968; YOKOO, 2013; HAHN; BALLER, 2017). De acordo com Lopes (2007), Mota (2012) e Yokoo (2013), a estrada tenha

sido aberta por expedicionários Guarapuavanos no século antecedente, sendo que uma comitiva formada por 120 homens saindo de Guarapuava que dirigiram-se ao “Campos do Mourão” no centro do médio curso da UH do rio Ivaí, para então, “apossar-se” de 60 mil hectares de terras.

Ao todo o trajeto original da Estrada Boiadeira contempla 360 km de extensão. Conforme Maack (1968), o caminho apresenta-se fragmentado em três trechos, sendo o primeiro de extensão de 103 km entre Guarapuava em direção a Serra de Pitanga; o segundo inicia-se no Salto Ubá para chegar até Campo Mourão por 132 km; e o terceiro tem como ponto de partida o núcleo de Campo Mourão por 125km até alcançar a divisa do estado do Paraná com o estado do Mato Grosso em Porto Camargo no distrito de Doutor Camargo.

A intencionalidade do trajeto da Estrada Boiadeira centrou-se no sentido de possibilitar a ligação com os principais núcleos populacionais e com a Província de Mato Grosso, atualmente refere-se ao estado do Mato Grosso do Sul, a fim de estreitar a comercialização de mercadorias e a escoar a produção agrícola. Porém, a trajetória deste projeto não se deu de maneira satisfatória para os empreendedores da época representados na figura dos detentores de poder de capital público e privado da primeira década do século XX.

No ano de 1911, a construção da estrada teve a sua primeira fase dirigida por Edmundo Alberto Mercer, nascido em Tibagi no ano de 1878, contratado da empresa Colle, Weiss & Cia. Neste sentido, o agrimensor realizou viagens exploratórias para levantar a viabilidade da estrada nos territórios mato-grossense e paranaense, porém o projeto não se concretizou em sua totalidade, já que as investidas limitaram-se às condições financeiras do estado (HAHN; BALLER, 2017).

Em 1918, houve a recontração de Mercer para dar continuidade nos trabalhos de construção da estrada, que ocorreu com a permissão do governo em nome do fazendeiro Manuel Mendes de Camargo, que pretendia dar início a criação de bovinos em Campo Mourão. A ideia era partir do que já tinha sido feito anteriormente para alcançar os campos de Vacaria no Mato Grosso. No entanto, os desencontros entre ambos no que diz respeito ao ponto apropriado para realizar a travessia dos gados, fizeram com que findassem o contrato da Estrada Boiadeira. (HAHN; BALLER, 2017).

Conforme Hahn e Lanner (2017, p. 99), “abertura da estrada Paraná-Mato Grosso, quanto a seu traçado original, praticamente se tornou uma lenda, tendo em vista que mais de cem anos se passaram e ela ainda não foi completamente concluída”. Os autores apontam a tentativa em explorar o interior paranaense por meio da Estrada Boiadeira, ao mesmo tempo, chama atenção para a situação atual como um desfecho dos anseios dos detentores de poder.

Nos finais da década de 1910, o senhor agrimensor Edmundo Mercer já relatava que um dos impasses para o desenvolvimento econômico do Paraná era a inexistência de obras viárias que permitissem explorar os recursos e realizar trocas comerciais, conforme Hahn e Baller (2017). Ao remeter-se a construção dessa estrada, observa-se a necessidade de abrir caminhos econômicos, ao mesmo tempo, apresenta-se como uma estratégia para ocupação e limitações de territórios sob o domínio do governo diante dos conflitos de posse de terras.

Portanto, a ligação entre os núcleos por meio de estradas de rodagem, ferro e/ou picadões são estratégias para conduzir a dinâmica econômica crescente, incentivando a comunicação e a circulação de econômica da produção da erva mate e a comercialização da madeira para os grandes centros da época. Ao mesmo tempo que, propiciou o movimento populacional para o interior do Estado do Paraná, que estimulou a vinda da mão-de-obra formada por migrantes europeus e paulistas, nordestinos, catarinenses, quando teve início a frente de reocupação, diante do cenário dos conflitos de posse de terra entre governo, companhias de terras, posseiros e grileiros da região que corresponde atual UH do rio Ivaí.

A situação precária da infraestrutura e a logística de transporte ao norte do Estado, fato este impossibilitou de certa forma o desenvolvimento socioeconômico. Porém, a mobilidade das pessoas e as cargas em pontos onde não havia acessibilidade se deu por meio do uso do transporte de balsas, geralmente utilizado para realizar as transposições entre as margens dos rios, no caso do rio Ivaí.

Este meio de transporte tão pouco considerado em regiões que não houvesse significativo retorno econômico para o Estado e agentes privados, porém no caso do rio Ivaí no período de 1930 a 1970 este modal foi a solução para a circulação de pessoas, bens e produtos, que permitiu, em pontos estratégicos, o desenvolvimento econômico da região, este se torna a conexão entre capitais, pessoas, memórias e lugares.

## **CAPÍTULO 2 – TRANSPOSIÇÕES EM IDAS E VINDAS: AS BALSAS NO RIO IVAÍ ENTRE 1930 E 1970**

As balsas são elementos fundamentais para suprimir as necessidades de transpor o rio Ivaí em determinadas localidades, que por ora apresentavam uma malha viária deficitária ou os acessos eram dificultados pelas condições naturais. Assim, a estrutura rudimentar das balsas e o trabalho braçal dos balseiros foram elementos que possibilitaram o desenvolvimento da dinâmica socioeconômica do alto, médio e baixo curso do rio Ivaí. Nessa perspectiva, o objetivo deste capítulo está centrado em investigar o papel das balsas no rio Ivaí no processo de reocupação do interior do Paraná entre os ciclos econômicos vigentes do período de 1930 e 1970.

O surgimento das balsas a partir de 1930, trazem mudanças na organização da paisagem, sendo que as dinâmicas econômicas, sociais e de movimento populacional e da produção primária em torno da erva mate, extração de madeira, suinocultura e a cafeicultura marcaram a instalação de portos de embarque e desembarque em pontos estratégicos, determinados por parte de uma dinâmica regional da montante à jusante do rio Ivaí, que articula-se com processos econômicos, políticos e culturais do contexto estadual, nacional e internacional.

Em vista disso, busca-se apresentar os principais portos e balsas que foram exponenciais para trazer mudanças na organização da paisagem do alto, médio e baixo curso do rio Ivaí no século XX. Considerando que as atividades econômicas do período estudado foram influenciadoras da formação de núcleos populacionais, cujo estes mais tarde originaram municípios.

Inicialmente, a suinocultura e a erva mate na nascente do rio Ivaí contribuíram para a formação de Prudentópolis e o distrito de Três Bicos de Cândido de Abreu, bem como possibilitou a continuidade da Vila Agrícola Thereza Cristina - fundada em 1846. Por consequência, o estabelecimento dos portos de Thereza Cristina e o porto de Três Bicos, que serviram para o abastecimento de cargas e mercadorias e transporte de pessoas para os centros da época.

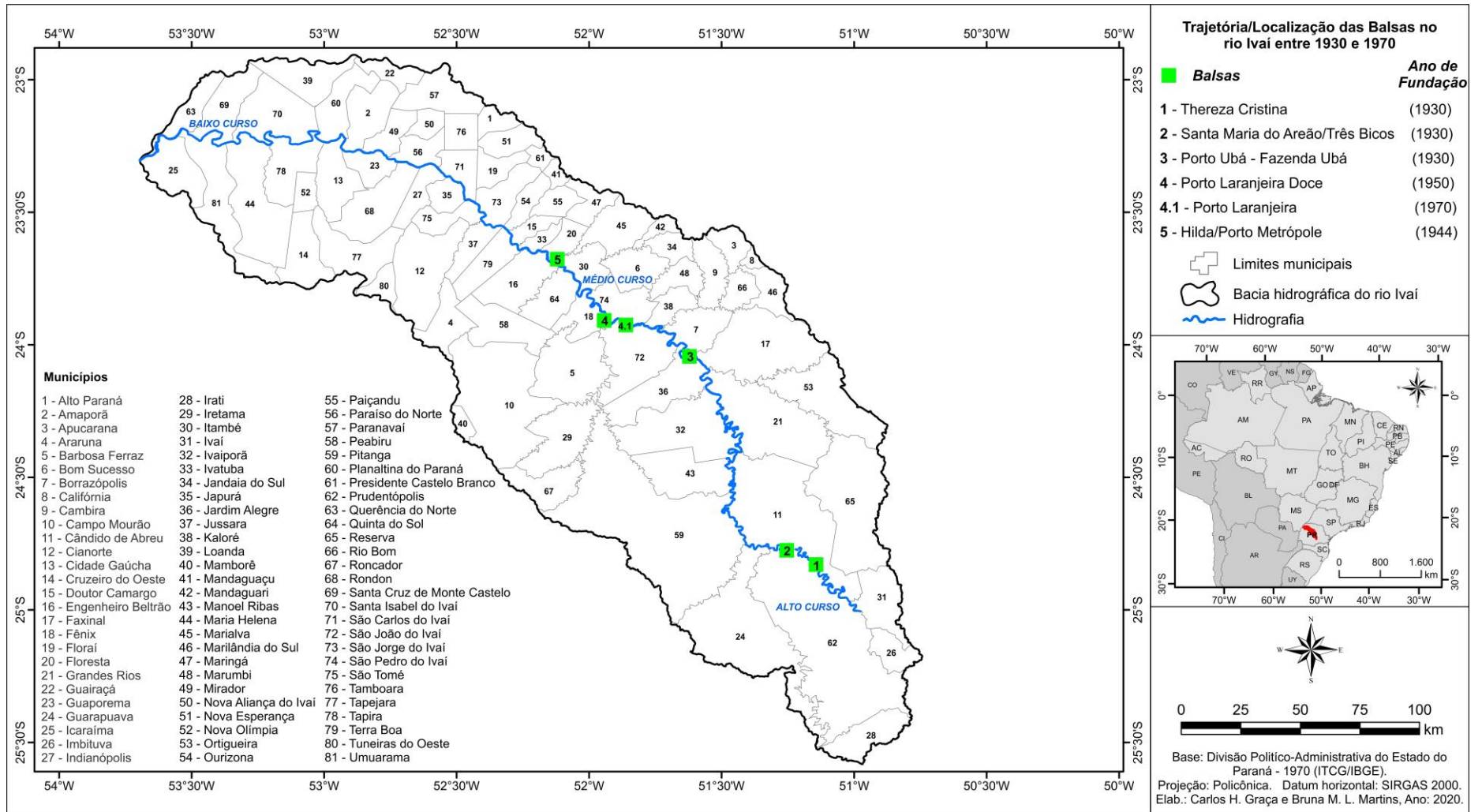
O movimento da cafeicultura e a extração da madeira contribuíram intensamente para a formação da região de Pitanga e a vila de Campo Mourão e, conseqüentemente do aparecimento dos pontos de parada, a saber: porto Ubá, porto Laranja Doce e porto Metrópole no rio Ivaí.

Diante deste cenário, investiga-se a trajetória de cinco pontos de paradas das balsas no rio Ivaí, que permaneceram ativos durante o período de 1930 e 1970, com intuito de demonstrar a sua importância econômica e social do rio Ivaí.

Para tanto, a metodologia escolhida para atingir tal objetivo se deu com o levantamento bibliográfico sobre a economia paranaense e os movimentos populacionais, bem como a pesquisa de fotografias acerca das balsas em acervos públicos e privados, respeitando o recorte temporal. Ressalta-se que, apenas o porto de Thereza Cristina, permanece em operação atualmente, por isso a inclusão de depoimentos orais em sua trajetória tratadas neste capítulo.

Desta forma, divide-se o capítulo em quatro seções, respeita-se a posição geográfica dos pontos de paradas, parte do montante à jusante do rio, a saber: 1. As balsas de Thereza Cristina e Santa Maria do Areão: Prudentópolis e Cândido de Abreu; 2. A balsa do porto Ubá: Pitanga e Ivaiporã; 3. O porto Laranjeira Doce e as ruínas de Vila Rica do Espírito Santo; 4. A balsa Hilda do Porto Metrópole: Floresta e Engenheiro Beltrão (Figura 16).

Figura 16 – Localização das balsas no rio Ivaí entre 1930 e 1970

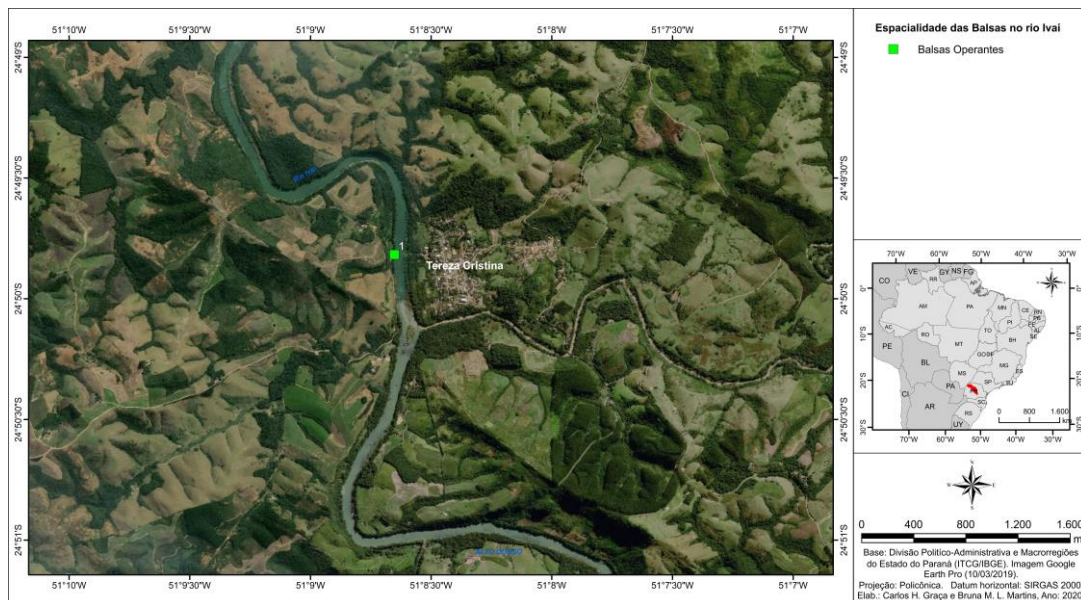


Fonte: Elaborada por Graça e Martins (2020)

## 2.1 As balsas de Thereza Cristina e Santa Maria do Areão: Prudentópolis e Cândido de Abreu

A balsa de Thereza Cristina e Santa Maria do Areão estão localizadas no município de Cândido de Abreu e faz divisa com Prudentópolis, no alto curso do rio Ivaí, pertencente à região geográfica Sudeste, conforme Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) (2004) (Figura 17).

Figura 17 – Localização da balsa de Tereza Cristina e Santa Maria do Areão



Fonte: Elaborada por Graça e Martins (2020)

Segundo IBGE (1959), o município de Cândido de Abreu formou-se a partir da população remanescente da Vila Agrícola Thereza Cristina - fundada em 1846 e com a vinda de migrantes paulistas e imigrantes poloneses, ucranianos e alemães no início do século XIX. Elevado à categoria de município com a denominação de Cândido de Abreu, pela lei estadual n.º 253, de 26 de novembro de 1954, desmembrado de Reserva (IBGE, 2020). Assim, próximo à sede municipal de Cândido de Abreu apresenta-se o distrito de Thereza Cristina em que se encontra a balsa homônima, já Santa Maria do Areão pertence ao distrito de Três Bicos também do mesmo município.

Thereza Cristina, detentora de um rico patrimônio histórico e cultural paranaense, importante para o testemunho da formação do estado e para o conhecimento dos primórdios das balsas no alto curso do rio Ivaí. A vila teve o importante papel no cenário da Guerra do Paraguai



(1864-1870), como ponto de partida da estrada líquida do rio Ivaí, que ligaria o Paraná ao Mato Grosso, o qual tratou-se no primeiro capítulo. Porém, o que resta da intencionalidade filantrópica do seu fundador, Maurice Faivre, em criar uma colônia socialista de franceses, é somente a utopia de uma vila isolada que sobrevive ao passar do tempo no ostracismo da sua própria condição geográfica.

Em 1846, o projeto de viés socialista utópico<sup>3</sup> idealizado por Faivre, teve o intuito de constituir uma colônia “Franco Brasileira”, que inseriu imigrantes de origem francesa para viver às margens do rio e comercializar produtos agrícolas, divididos por igual entre os habitantes. Entretanto os índios e os escravos eram excluídos dessa missão. Esta ideia fica evidente no Relatório de Zacarias de Góes e Vasconcellos (1854):

[...] no plano, fim e filantropia, que se propõe, a colônia Thereza afastando-se da costa do mar e dos grandes centros de população para que o influxo da escravidão e das tendências mercantis que nelas ha, não obrasse malignamente sob o seo destino que he (expressão de seo fundador) tornar o homem feliz e virtuoso, foi encravar-se no centro da província á margem do Yvahy na confluência do ribeirão das Campinas, de sorte que, no isolamento e distância das grandes povoações, que de ordinário estorvão a prosperidade das colônias e as as acabão vê do dr. Faivre um dos predicados mais recommendaveis de seo estabelecimento (VASCONCELLOS, 1854, p. 57).

Neste documento oficial, a intenção da instauração da colônia esteve particularmente ligado à filantropia em uma visão romantizada do “homem feliz e virtuoso”, que se isola em terras “disponíveis” para cultivar a cultura ocidental, porém se depara em conflitos com as populações indígenas, que já habitavam os arredores do rio Ivaí. Assim como na obra do memorialista Fernandes (1947), está evidente que a colônia foi uma possibilidade de criar um modelo de vila, no qual os princípios eram regidos pelo trabalho com a terra e ajuda mútua entre os habitantes.

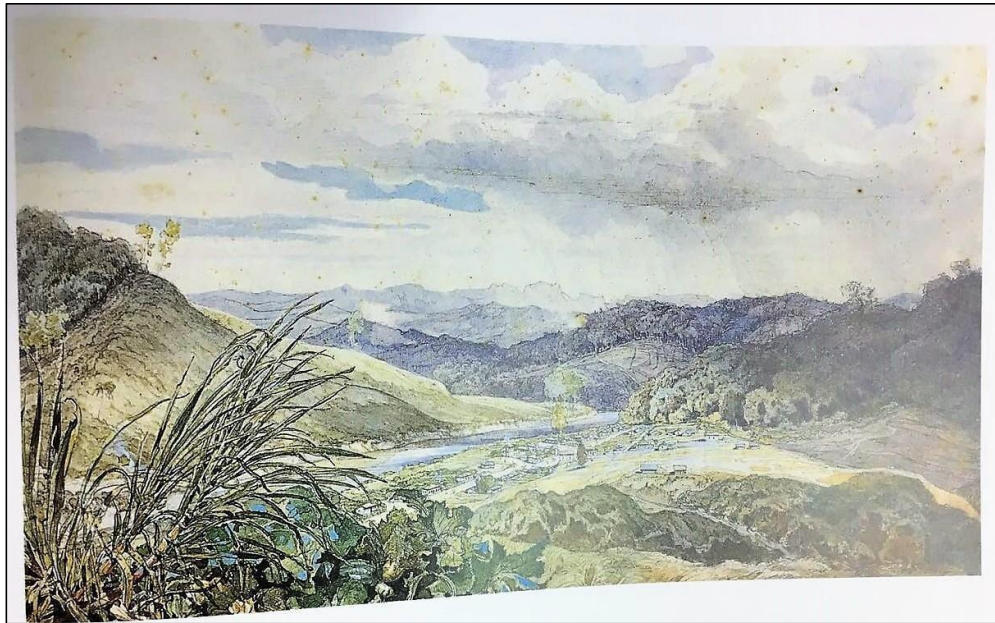
Na fase da sua fundação, a colônia era formada por 20 casas e 90 pessoas, as quais desempenharam as seguintes tarefas: produção de farinha de mandioca com auxílio de uma máquina de raspagem junto com 2 moinhos, manuseio de metal em uma forja – tipo de forno para fundir metais, fabricação de cachaça artesanal no alambique local, que eram vendidas a 200\$ réis a garrafa e confecção de artefatos feitos em uma olaria, conforme relato de Vasconcellos (1854).

---

<sup>3</sup> O socialismo utópico foi uma corrente de pensamento idealizada por Robert Owen, Saint-Simon e Charles Fourier, que postulava princípios da sociedade ideal, baseados na pacificidade da consciência social da burguesia, no qual todos trabalham por todos. Diferente do que ocorria no início da Revolução Industrial, dos abusos dos assalariados, no século XIX (COSTA; ROCHA, 2010).

Em aquarela (Figura 18) intitulada “Vista da Colônia Thereza Cristina” por Franz Keller em 1865, o pintor estava posicionado em um dos morros que cercam a paisagem do alto curso, como está evidente no terceiro plano da imagem. O que chama atenção, é a largura considerável do rio com patamares sem mata de galeria e no entorno não observamos a presença de vegetação arbórea, somente a rasteira, sendo um local propício para ponto de parada da balsa. Neste sentido, os engenheiros alertaram para a necessidade de preservar as nascentes do rio, em especial para as vegetações do alto curso para futuramente evitar o baixo volume de água, nas suas palavras, “[...] forçosa necessidade de conservar as mattas no seu curso superior, para não se diminuir ainda mais o pequeno volume de águas” (KELLER, 1866, p.5 apud MOTA, 2008, p.57).

Figura 18 – Vista da Vila Agrícola Thereza Cristina - Rio Ivahy, 1865



Fonte: Keller-Leuzinger (1865) com base em Secretaria da Cultura do Paraná (2001, p.112)

A Figura 18 demonstra ao lado direito da imagem a Vila Agrícola Thereza Cristina convertida em distrito de Cândido de Abreu somente em 1955, sendo que do outro lado da margem está a vila de Prudentópolis nomeada município em 1929.

Prudentópolis caracterizou-se como local que recebeu famílias de poloneses e ucranianos, sendo um centro emissor para constituição de povoados em seus arredores (IBGE, 1959). A fundação do município se deu junto a obra de abertura de linha telegráfica iniciativa do Barão de Capanema, que ocupava o cargo de Diretor do Telégrafo Nacional em 1852. Os

caminhos abertos por postes das linhas de telégrafos deram origem a estrada que ligava Prudentópolis e Guarapuava.

O núcleo de Prudentópolis já foi chamado de São João do Capanema e conhecido pelos moradores de “Vilinha”. Conforme o IBGE (1959), a fundação do povoado ocorreu a partir da iniciativa de Firmo Mendes Queiroz e seus estreitos laços de amizade com a Igreja Católica, e com o Diretor Barão de Capanema. No documento “Enciclopédia dos Municípios Brasileiros” elaborado pelo IBGE (1959) constata-se esta questão:

Firmo Mendes de Queiroz, descendente de bandeirantes paulistas, construiu uma casa e tentou a agricultura. Pela sua propriedade deveria passar a linha telegráfica e, conseqüentemente, a estrada para Guarapuava. Em 1884, o Pároco de Guarapuava convenceu Firmo Mendes de Queiroz a mandar construir uma capela consagrada a São João Batista. Nesse mesmo ano, Firmo de Queiroz doou suas terras, para que nelas fôsse construída uma povoação, à qual deu o nome de São João do Capanema, em homenagem ao Barão de Capanema, de quem o fundador era grande amigo. Dentro em pouco tempo a povoação foi-se transformando e aumentando com a chegada de famílias de diversas procedências, constituindo-se a "Vilinha", como passou a denominar-se entre os moradores da região. Em fins de 1894, o Governo Federal resolveu colonizar a região de São João do Capanema, cujas terras foram doadas pelo Governo do Estado para êsse fim. Foi por essa época que chegou ao Brasil a primeira leva de colonos poloneses, os quais manifestaram ao Governo Federal o desejo de se estabelecerem nas terras do Paraná (IBGE, 1959, p.56).

Neste trecho observa-se que, a formação territorial da região do alto curso se deu por iniciativa particular e do governo, sendo marcados por conflitos terras. A suavidade do discurso acima apenas disfarça uma das facetas dos detentores de poder da época, que era apropriação indevida e a utilização de mão de obra de Poloneses e Ucrânicos sobretudo no cultivo da erva mate e a extração da madeira, pois essa era alternativa para o impasse instituído pela abolição da escravatura (HARUESCKO, 2002).

O interesse do governo estadual em repassar as terras para o governo federal se deu por conta da Revolução Federalista, entre 1893 a 1895, nos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, tendo em vista que os serviços de imigração foram impedidos de funcionar. Então, o governo federal teve autoridade para “colonizar” a região, oferece incentivo para famílias da Ucrânia e Polônia para instalarem-se em terras que são doadas para o cultivo de cereais e agricultura de subsistência. Tendo em vista que, somente com o Decreto Federal nº 6.455 de 19 de abril de 1907, que houve a permissão para vinda de imigrantes para terras paranaenses.

Em 1894, o Governo Federal assumiu a responsabilidade em desenvolver a colônia federal de Prudentópolis, no qual doou terras para construção da Igreja de São João Batista, que acabou se tornando a sede da colônia, onde herdou esse nome em consequência da decisão do

diretor, o Doutor Cândido Ferreira de Abreu em homenagem ao então Presidente da República Prudente José de Morais (IBGE, 1959; RAMOS, 2012).

A organização dos lotes de terras se deu afastado da sede da colônia, sendo distribuídas no formato de linhas<sup>4</sup> junto com os núcleos de Jaciaba, Senador Correia, Herval e Ligação. Este aspecto da organização espacial está relacionado ao aproveitamento da abertura das linhas de telégrafos com isso abriu-se com facilidade de acesso ao local. Segundo Ramos (2012), o sistema geométrico é formado por parcelas de terras de aproximadamente 10 alqueires, demonstra uma forma hierárquica entre as famílias, pois as casas estão dispostas uma ao lado das outras em formato de fileira seguindo o trajeto da estrada e são formados núcleos menores afastados. Haruescko (2002, p.66) descreve esta questão:

Essas comunidades possuem comunidades menores que se mantêm dependente das comunidades-núcleos por meio de serviços de cunho social, econômico e cultural. As famílias moradoras de núcleos usufruem de uma infraestrutura própria (vendas, bares, igreja latina e igreja ucraniana, posto de coleta de correio, escolas e salão de festas, etc.) (HARUESCKO, 2002, p. 66).

De acordo com Haruescko (2002) e Ramos (2012), a população de Ucranianos e Poloneses que se instalou nas linhas enfrentou dificuldades no sentido da precariedade dos recursos econômicos, pois o governo federal concedeu o uso das terras e abdicou de oferecer condições para tanto. Assim, os autores afirmam que as primeiras famílias trabalhavam na derrubada da mata e dependiam da vontade dos moradores da “Vilinha” para obter acesso a ferramentas e matéria prima para o cultivo de cereais, produção de aguardente e suínos. Os recém-chegados também tiveram que abrir com as próprias mãos as estradas, chamadas de caminhos comunais, a população reunia-se para realizar esse trabalho em conjunto para aprimorar a integração com os demais centros da época e povoados vizinhos e quitar seus débitos que tinham com o Estado (RONCAGLIO, 1996).

A população de Prudentópolis seguia no sentido de Thereza Cristina e vice-versa. No início do século XX, a vila de Thereza Cristina recebeu famílias de poloneses e ucranianos, por esta razão o vilarejo movimentou-se junto a permanência de moradores antigos, que habitavam nas proximidades da nascente do rio Ivaí. Fernandes (2006, p.219) afirma que, essa foi a fase étnica da vila, no qual estabeleceram-se famílias de sobrenomes poloneses, como “Wójcik,

---

<sup>4</sup> Ao todo os colonos estabeleceram-se em 38 linhas, a saber: Ivaí, Piraí, Maurice Faivre, Inspetor Carvalho, Esperança, Santos Andrade, Sete de Setembro, Tiradentes, Dr. Vicente Machado, Rio Prêto, Quinze de Novembro, Visconde de Guarapuava, Barra Grande, Visconde de Nacar, Dezenove de Dezembro, Barra Velha, São João, Cônsul Pohl, Guarapuava, Coronel Bormann, Luiz Xavier, 25 de Outubro, União, Olinto, Eduardo Chaves, Capanema, Carlos Gomes, Sertório, Cláudio Guimarães, 23 de Abril, Iguaçu, Ronda e Mirim (IBGE, 1959).

Salamaia, Lubczyk, Turowski, Stańczak, Posuniak [...]”, e os “[...] brasileiros antigos, que estiveram com Faivre e com todas as outras imigrações [...]. Assim, pode-se citar os Caetanos Pintos e os Correias Santos” (FERNANDES, 2006, p. 225). As famílias imigrantes vieram para recomeçar as suas vidas e se depararam com uma estrutura de moradia e estradas precárias, assim, abriram a mão com ajuda da enxada os caminhos e construíram suas próprias condições de sobrevivência.

De acordo com Fernandes (2006), a chegada das famílias de imigrantes fez com que houvesse uma demanda de instalação de comércios secos e molhados<sup>5</sup> e serviços de comunicações. A primeira agência postal e sistema telefônico foram instalados em Thereza Cristina em meados de 1910, sob a responsabilidade do senhor Jorge Pogorzelski, que também possuía a farmácia central, chamada de “Pharmacia Dr. Faivre”, uma homenagem ao fundador. Portanto, o consumo de bens da população do distrito dependia da circulação interna de produtos com os núcleos urbanos próximos, ao mesmo tempo que era primordial as vias de acesso para o escoamento da produção de cereais, aguardente, erva mate e suínos.

Conforme Costa (2013), em meados de 1915 a 1917 foi construída a via que ligava a sede de Prudentópolis ao distrito de Jaciaba, onde uma estrada secundária fazia a conexão com Thereza Cristina. Em vista disso, o acesso a vila era dificultoso para o núcleo urbano mais próximo, pois a única via era feita por essa estrada de chão marcada por relevo íngreme. No caminho os viajantes e moradores locais passavam por acidentes geográficos, no caso o rio Ivaí, que faz o limite entre os dois núcleos populacionais. Assim, as condições para obter o acesso entre eles se deu a partir de uma travessia improvisada por canoas e tábuas de madeira, conforme a Figura 19.

---

<sup>5</sup> O termo secos compreende-se por bens duráveis, tais como roupas, calçados, objetos, móveis e dentre outros, já molhados refere-se aos mantimentos alimentícios e bebidas (KOSS, 2012).

Figura 19 – Balsa entre Thereza Cristina e Prudentópolis no séc. XX



Fonte: Acervo da família Lubczyk

Portanto, a partir dessa imagem (Figura 19) surgem indícios dos primórdios do transporte por balsas no rio Ivaí. A fotografia de autoria desconhecida, em preto e branco, destaca a passagem de uma comitiva formada por carroceiros no “Rio Ivaí. Therezina Paraná.”. No centro de interesse da fotografia, observa-se a presença de um transporte de tração animal, chamado de “carroça de toldo”, “carroção eslavo” ou “carroça polaca”, este encontra-se em posição de desembarque no rio, sendo o meio de transporte que fazia a comunicação no interior paranaense do século XX.

A partir do meio de transporte, carroção eslavo, infere-se que a data da fotografia é do século XX, pois a inserção deste veículo nas vias paranaenses se deu com a influência da cultura de imigrantes. Este meio de transporte puxado por cavalos substituí os carros de bois e as tropas de muares para realizar viagens de curta e longa distância, a fim de transportar pessoas, mercadorias e principalmente para possibilitar o escoamento das produções agrícolas (WACHOWICZ, 2002). A carroça de toldo era feita de madeira de lei e suas rodas também, a qual apresentava dois eixos, sendo chamada dessa forma por causa da capota no formato de toldo feita para proteger das intempéries naturais, como os dias de chuva (KOSS, 2012).

Observa-se que, a partir do conteúdo da fotografia encontra-se sinais para o reconhecimento de outro tempo e espaço. De acordo com Silva (2000, p.142) ao entrecruzar-se imagem fotográfica com relatos orais assegura “[...] a construção de um quadro de referências

mais amplo para se compreender o sentido do conteúdo das imagens, a fim de que elas adquiram um sentido não em si, mas em seu contexto”.

Jorge Lubczyk Sobrinho recorda que a balsa de Thereza Cristina era dirigida por sua família, nas mãos do patriarca o senhor Venceslau Lubczyk, chamado de Tcheco, que se estabeleceu inicialmente em Jaciaba junto com seus pais vindo da Europa oriental. O senhor Venceslau casou-se com Maria Lubczyk, com quem teve dois filhos. Seu pai era marceneiro fixou residência em Thereza Cristina próximo a barranca do rio Ivaí, onde construiu a embarcação e uma casa de madeira em meados de 1937, como relata o senhor Jorge Lubczyk Sobrinho “Essa época que é balsa que ele pegou ali, ele pegou essa balsa era com canoa. Parece que duas canoa feita e daí colocava uns pranchão: em cima e passava carroça, carrinho miúdo né, daí depois que ele aumentou, daí ele fez de madeira”.<sup>6</sup>

O senhor Jorge conta que cresceu vendo seu pai trabalhar na balsa de madeira que ele mesmo construiu guiada por meio de cordas feitas de cipó, uma vez que a travessia antiga era feita similarmente como está retratado na Figura 19, que a travessia a largura do rio nesse ponto era de aproximadamente 120 metros de distância entre Thereza Cristina a Prudentópolis. Entre 1930 a 1960, o balseiro conduziu a embarcação por cerca de trinta anos, sendo que este ofício foi passado adiante para os familiares.

Para demonstrar a permanência deste modal de transporte como elemento da paisagem do interior paranaense do século XIX, busca-se como exemplo o registro fotográfico do trabalho de campo de Tibor Jablonsky e Orlando Valverde de 1955, conforme a Figura 19. No que diz respeito ao que era transportado na época do senhor Venceslau “Tcheco”, o depoente fala que a “Maior parte era carroceiro, porco tocado que levava para Ponta Grossa tocado daqui né. Eles ia com a carrocinha detrás que levava uns mantimentos para pouso”.<sup>7</sup>

Esta informação corrobora com a pesquisa realizada por Koss (2012), segundo a autora aborda o comércio de gêneros alimentícios na região de Ivaí, entre o período de 1910 a 1950. O estudo trata do papel dos carroceiros tropeadores de porcos e mercadorias, que eram comercializados localmente, entre os núcleos de Ivaí, Cândido de Abreu, Prudentópolis, Reserva, Guamiranga, Imbituva, Ipiranga e Tibagi.

De acordo com Koss (2012), nesta região os carroceiros eram chamados de “agricultor safrista tropeiro” (Figura 20), isto quer dizer que desempenham três atribuições ao mesmo tempo, a saber: plantavam milho, criavam porcos e os levavam para os centros de

---

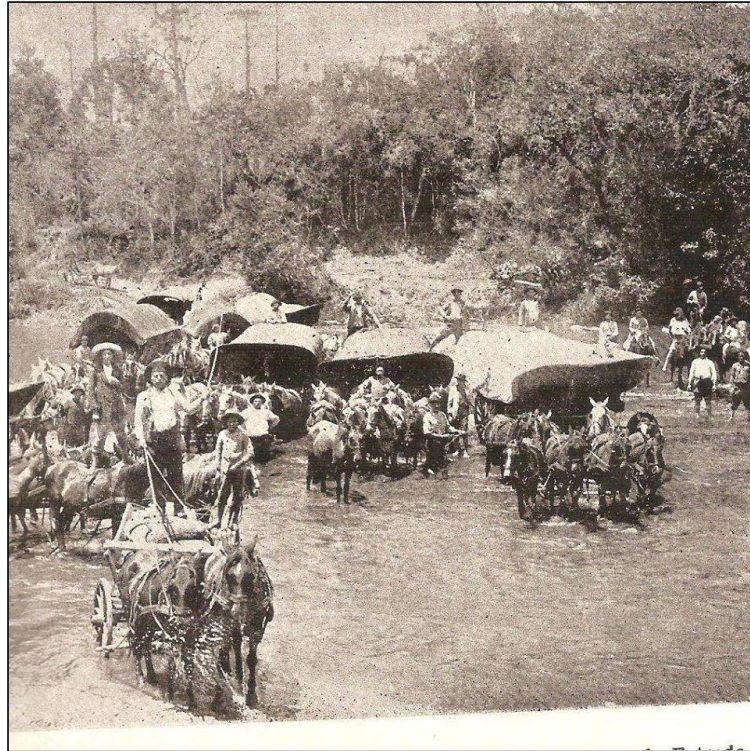
<sup>6</sup>Entrevista Sr. Jorge Lubczyk Sobrinho. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Thereza Cristina, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 10 minutos

<sup>7</sup> Ibid., 2017, p.3.



comercialização, para produtores de banha em Ponta Grossa ou frigoríficos, como por exemplo, dos Matarazzo em Jaguariaíva.

Figura 20 - Carroceiros no transporte da erva mate no séc. XX



Fonte: Acervo Prudentópolis Antigamente (2016)

A fotografia (Figura 20) datada do início do século XX, por dois motivos: o primeiro, a imagem retrata a passagem de carroceiros transportando erva mate no rio dos Patos, este que dá origem ao rio Ivaí, sendo o carroção o tipo de veículo característico para transporte de cargas e pessoas nesta região (KOSS,2012). O segundo motivo refere-se ao transporte da erva mate para ser comercializada nos centros consumidores, como Argentina e Uruguai, que entre os anos de 1900 a 1930 se tornou a principal atividade econômica paranaense (PADIS, 1981).

Conforme Padis (1981), a atividade ervateira paranaense encontrava-se problemas referente a qualidade do produto, tendo em vista que os mercados compradores reclamavam da inserção de outras plantas e até gravetos na erva mate vendida a eles. Outra questão de entrave, era as escassas vias de comunicação, que apesar da abertura Estrada da Graciosa melhorar o acesso ao litoral, as dificuldades no transporte limitou a expansão da atividade. Nos finais dos anos de 1930, começou a baixa procura da erva mate, conforme Yokoo salienta: “[...]quando a Argentina, principal importador e consumidor do produto na forma de chimarrão passou a produzir a própria erva nas plantation na Província de Misiones” (YOKOO, 2013, p. 76), e



também a fatores internacionais, como a crise econômica de 1929, seguida da Revolução de 1930 no contexto nacional (PADIS, 1981).

De acordo com Hauresko (2009), os carroceiros transportavam a produção da erva mate e a criação de suínos na região de Prudentópolis, isto fez com que abrissem os caminhos econômicos e sociais. Se os carroceiros expandiram os caminhos, o ofício do balseiro era de fundamental importância para transpor as idas e vindas de pessoas e mercadorias. É importante esclarecer que, nesse período o modo de criar suínos era feitos por meio do sistema de alçado ou sistema de safra, sendo entendidos como técnicas antigas de criação extensiva, que hoje é considerada como característico da região sul do Brasil (KOSS, 2012).

O modo de criar suínos soltos no mato, conhecido por “porco alçado” apresenta uma das características do Sistema de Faxinal habitado por populações tradicionais, como os caboclos. Segundo Sahr e Cunha (2005, p.89), “Este espaço é formado por terrenos justapostos de várias famílias que, de forma coletiva, ali criam seus animais à solta em meio a áreas de matas, que também são utilizadas para extração de erva-mate”. Em vista disso, o uso das terras era dividido em espaços, como: criadouro comum - espaço para criação de animais próximos a vales e cursos de rios; As barreiras são fechadas com “mata burros” para evitar a saída dos animais; terra de plantar - são terras para uso individual para lavoura de milho, feijão, arroz, mandioca e batata, uma vez que a técnica da queimada era aplicada para limpeza do terreno (SAHR; CUNHA, 2005).

Já a criação dos porcos no sistema de safra faz com que os animais fiquem soltos em meio a plantação de milho para fazer a engorda durante o período da colheita. Steca e Flores (2002, p.192), descrevem o modo de criar da seguinte forma:

A criação de suínos desenvolveu-se primeiramente no sistema de safra que consistia numa formação de uma roça de milho, no período da safra desse grão no momento da colheita soltava-se o porco no milharal e deixava-o se alimentar até chegar ao ponto necessário de crescimento e engorda, para ser comercializado. Os porcos quando atingiam o tamanho ideal eram vendidos aos safristas que por sua vez, numa longa jornada a pé levavam a vara até o ponto de repasse aos frigoríficos ou aos centros consumidores (STECA; FLORES 2002, p.192).

Assim, a suinocultura fez a movimentação da economia regional, sendo aceita como moeda de troca para itens necessários de uso pessoal ou alimentício devida a baixa circulação monetária. Ao mesmo tempo que, por estímulos da demanda de mercado, em especial do Estado do São Paulo, os imigrantes e posseiros se firmaram na criação de porcos, especialmente aqueles cuja terra não era a mais adequada para a agricultura extensiva, sendo esta atividade entendida como uma alternativa na entressafra da erva mate. Assim, aumentou a demanda do mercado

nacional por suínos em virtude da procura por banha, item básico de consumo na culinária e na preservação dos alimentos à base de carne antes do surgimento dos refrigeradores. Steca e Flores (2002) afirmam que, os safristas foram suplantados com a abertura das rodovias e ferrovias, e que apesar “[...] da importância econômica que atingiu, não passou de uma atividade intermediária de vida efêmera, da década de 20 à 40” (STECA; FLORES, 2002, p.193).

A importância do estudo de Koss (2012) está no sentido de registrar as memórias dos carroceiros tropeadores, o que permite elucidar certos aspectos do cotidiano e das experiências vividas naquele período. Neste sentido, o relato do carroceiro Vladomiro Lobacz colhido por Koss (2012, p.92), aborda as adversidades enfrentadas nas viagens para levar os porcos até o comércio de Ponta Grossa. Na fala desse informante é destacada as dificuldades enfrentadas nessa atividade: “Eu toquei umas cinco tropas de porco. Tocava com o carro acompanhado a tropa, de 200, 500 porcos. Era tocada tudo a pé para cidade. Desde lá de Três Bicos, Cândido de Abreu, gastava um mês” (LOBACZ, 2010, p.3 apud KOSS, 2012, p.92).

Nas palavras do senhor Vladomiro, se fazia demorada a logística e cansativa, bem como ele relata que alguns porcos morreram em consequência da extensa viagem e das condições enfrentadas nas estradas. O carroceiro relata que o ponto de partida era o núcleo de Três Bicos, ao lado de Thereza Cristina. Assim, os viajantes e os porcos ao todo percorriam o trajeto de aproximadamente 166 km de estrada de chão para chegarem a Ponta Grossa. No decorrer deste trajeto, a ausência de pontes exigia a transposição por balsa no rio Ivaí. Neste sentido, os carroceiros passavam pela balsa chamada Santa Maria do Areão em Três Bicos, localizada na propriedade da família Block, desde meados dos anos de 1930.

O senhor Wilson Block, nascido no ano de 1951 no distrito Areião relata que a sua família de descendentes de alemães se estabeleceu nas proximidades do rio Ivaí para trabalhar como agricultores com terras adquiridas do outro lado da margem, assim, houve a necessidade de transpor o rio, e ao mesmo tempo, era o único caminho para seguir em direção a Thereza Cristina e a Prudentópolis. O balseiro lavrador, o senhor Wilson Block narra como iniciaram os trabalhos com a balsa: “No começo foi meu avô que veio da Alemanha. Ele morou aí e eu nasci aqui. Na beira do Ivaí. [...] antigamente tinha balsa de madeira. Só que daí não era eu que cuidava, era outro, tinha outros balseiros. Até meu avô cuidava.”<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Entrevista com Sr. Wilson Block. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Três Bicos – Cândido de Abreu, 12 de julho de 2018, residência do entrevistado, duração: 10 minutos.

Verifica-se que a matéria prima para fazer a balsa de Santa Maria do Areão era feita a partir da derrubada da madeira de lei, pois apresentava maior resistência para aguentar o peso e oferecer condições mais seguras. A Figura 21 pertencente ao acervo pessoal da família Block datada em 1982, demonstra este aspecto. Assim, observa-se que o formato da balsa mesmo em décadas posteriores continuava com aparência e funcionalidade bastantes rudimentares.

Figura 21 – Balsa ancorada entre Três Bicos e Prudentópolis de 1982



Fonte: Acervo da Família Block

No primeiro plano da Figura 21 constata-se que, a balsa era feita sob a junção de três embarcações no formato de canoa e está em cima do que chama-se de “pranchão”, ou seja, assoalho feito por tábuas de madeira. No ancoradouro, apresenta-se uma rampa também feita do mesmo material da embarcação para possibilitar o acesso entre as margens do rio Ivaí, isto corrobora com o relato do senhor Jorge Lubczyk. Ao registrar o momento da família sob a balsa é também uma forma de dizer que aquele elemento se faz importante para o modo de vida dos familiares, no sentido de oferecer condições de transpor o rio para acessar o outro lado da margem, ao mesmo tempo, como lugar de sociabilidade entre os transeuntes.

Deste modo, as condições materiais da balsa eram limitadas aos recursos disponíveis, já que a fotografia chama a atenção para o formato da balsa. Portanto, apresenta-se o desenvolvimento da técnica de construção da mesma, isto está atrelado às necessidades do contexto, como a inserção do veículo motorizado, porém ainda era feito manualmente o deslocamento da balsa.

Neste sentido, observa-se um recipiente azul no canto direito da Figura 21 que é o óleo passado nas correntes que prendiam o cabo de aço para segurar e guiar a balsa durante a travessia realizada pelas mãos do senhor Wilson Block. O balseiro relata como funcionava a embarcação:

Funcionava no cabo de aço, de um lado e de outro, daí era engatado nas carretilhas. Ia correndo, segurava no cabo, ai pra cruzar pra lá praticamente o rio tocava ela porque não tinha motor. Daí você puxava uma corrente, deixava bem curtinha ela ficava (...) a própria que a correnteza da água levava assim.  
*Ah, então o cabo de aço era pra guiar?*  
 É, só pra levar pro outro lado.  
*Então pra puxar era pesado né?*  
 É, eu tocava às vezes com um pau grandão assim e ia empurrando ela<sup>9</sup>.

O senhor Wilson Block da balsa Santa Maria do Areão e o senhor Venceslau Lubczyk, lembrado pelo seu filho o senhor Jorge Lubczyk Sobrinho da balsa Thereza Cristina, são sujeitos basilares que trabalharam com o transporte por balsas no rio Ivaí, tendo em vista que seus ofícios possibilitaram a realização das comunicações de pessoas, a exportação/importação da produção agrícola e o comércio de mercadorias. Conseqüentemente, este modal de transporte contribuiu para o movimento de ocupação da UH, que se deu a partir de núcleos isolados, que aos poucos iam em direção a foz do rio Ivaí.

Constata-se que, o sistema de balsa em Thereza Cristina e Três Bicos até nos dias de hoje serve para transpor o “obstáculo” natural imposto pelo rio Ivaí, uma vez que a solução seria a construção de pontes, no entanto isto não fez parte dos investimentos da infraestrutura viária do Estado. Neste caso, a permanência deste modal está atrelado ao baixo interesse econômico na região. No entanto, o percurso de curta distância entre Thereza Cristina e Três Bicos para Prudentópolis e/ou Guarapuava, possibilitou o desenvolvimento da economia regional e estadual caracterizado pela suinocultura e a extração da erva mate e hoje serve para a população local deslocar-se na região.

---

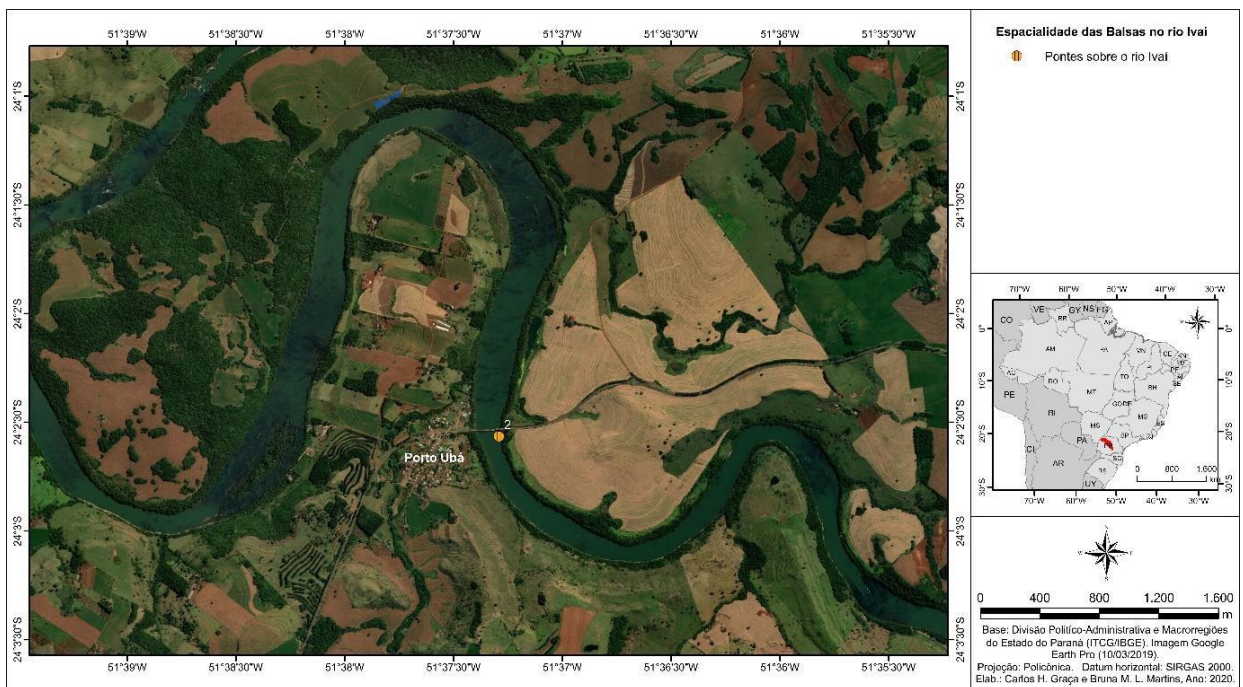
<sup>9</sup> Ibid., 2017, p.1.

Diferentemente da situação enfrentada pela balsa de Thereza Cristina e Santa Maria do Areão, a balsa no porto Ubá, localizada no início do médio curso do rio Ivaí, recebeu outra atenção dos poderes privados e públicos. Neste sentido, a seção seguinte tem como o ponto de partida a balsa no Porto Ubá, entre Pitanga e Ivaiporã, onde as idas e vindas por balsas possibilitaram a passagem em paradas estratégicas durante a fase da reocupação do Norte do Paraná, entre 1930 a 1970.

## 2.2 A balsa do porto Ubá: Jardim Alegre e Borrazópolis

A antiga balsa do porto Ubá pertencia a fazenda Ubá, localizada no município de Lidianópolis - ex Ubá do Sul, pertencente à região geográfica Norte Central, conforme IPARDES (2004) (Figura 22). Atualmente, ali localiza-se a ponte da rodovia BR 487. A fazenda foi fundada em 1853 pela família Landesberg e em 1929 vendeu seus territórios para Sociedade Territorial do Ubá (STUL).

Figura 22 – Localização da antiga balsa no porto Ubá



Fonte: Elaborada por Graça e Martins (2020)

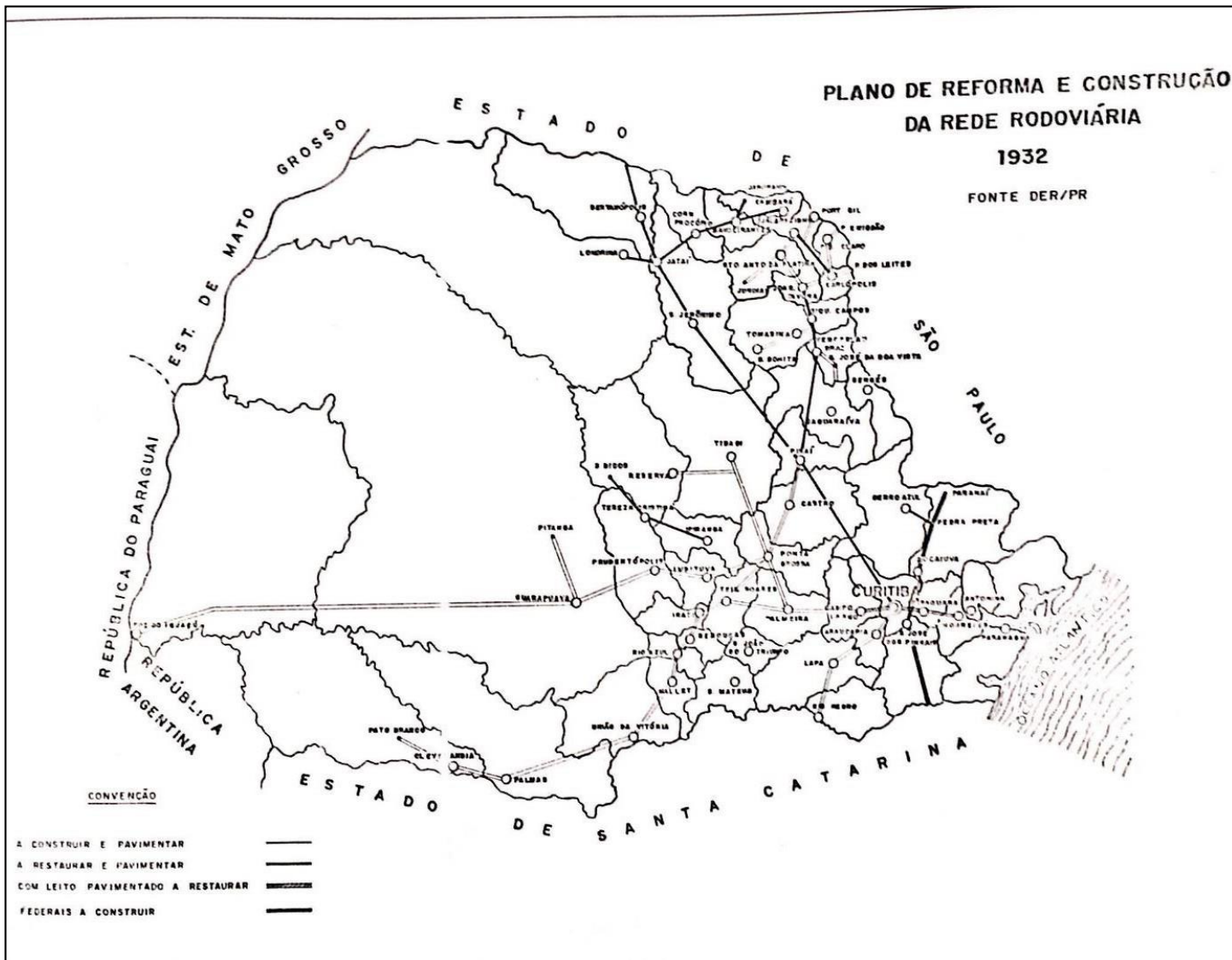
Portanto, a partir da atuação da companhia de terra STUL junto a presença dos remanescentes de populações indígenas, os posseiros e grileiros deu-se origem ao Território do Bendengó do Ubá, como afirma Denez e Queizi (2018). Pitanga existente desde 1936 e Ivaiporã

fundada em 1951 foram os inícios para o surgimento das vilas, para depois ramificar em municípios e distritos, tais como: Lunardelli, Jardim Alegre, São João do Ivaí, Lidianópolis, Arapuã, Ariranha do Ivaí e Godoy Moreira, todas localizadas a margem esquerda do rio Ivaí.

A balsa do porto Ubá iniciou as suas atividades representativas aproximadamente em meados dos anos de 1930, quando deu início ao movimento de reocupação e a intensificação da atividade econômica do café e a madeira no Norte do Paraná. No mapa do Plano de Reforma e Construção da Rede Rodoviária de 1932 (Figura 23), constata-se a intenção de construir e pavimentar a estrada que liga Ipiranga, Thereza Cristina e Três Bicos e restaurar a estrada já existente entre Guarapuava e Pitanga, próximo ao porto Ubá.



Figura 23 - Mapa do Plano de Reforma e Construção da Rede Viária de 1932



Fonte: Roncaglio (1996, p.85), com base em DER/PR (1932)

Portanto, uma das intenções do Plano do Plano de Reforma e Construção da Rede Rodoviária foi apresentar conexões viárias entre os principais centros emissores da cultura cafeeira e garantir a circulação da mercadoria. Tendo em vista, que o chamado “Ouro Verde” do Paraná destacou-se em primeiro plano para economia do Estado, seguido da extração da madeira, durante os anos de 1930 a 1960. No entanto é importante esclarecer que a cultura cafeeira se desenvolveu no Norte do estado do Paraná, delimitado pelos rios Itararé, Paranapanema, Paraná, Ivaí e Piquiri (PADIS, 1981).

Neste sentido, ao debruçar-se sobre a temática nesta região são encontradas pesquisas realizadas por geógrafos, historiadores e memorialistas, cujo a tendência comum concentra-se em três fases de expansão territorial, denominada da seguinte forma: norte Pioneiro, norte Novo e norte Novíssimo (BERNARDES, 1953; PADIS, 1981; CANCIAN, 1981; SERRA, 1991; DIAS; GONÇALVES, 1999; WACHOWICZ, 2002)

O norte Pioneiro se estende do rio Itararé até a margem direita do rio Tibagi, sendo a primeira região a desenvolver a cultura cafeeira entre o século XIX e início do século XX. O norte Novo se insere do rio Tibagi cruzando por Londrina em direção ao rio Ivaí, nesta região que se encontra o porto Ubá, inicia-se a produção do café lentamente em 1930 até 1945, culminando com final da Segunda Guerra Mundial para posteriormente desenvolver-se plenamente até meados de 1970. O norte Novíssimo pelo nome já incita dizer que foi a última parcela da região a receber esta importância econômica, no qual encerra o expansionismo da cultura cafeeira paranaense entre 1940 a 1960. A sua delimitação territorial segue do rio Ivaí até a margem direita do rio Piquiri e tem como limite o rio Paraná (CANCIAN, 1981).

Nesta configuração, o porto Ubá compreende a região do norte Novo, sendo que os principais centros da época, eram os municípios de Londrina e Apucarana. Assim, o local tornou-se um ponto de transposições entre os que vinham se instalar no médio curso do rio Ivaí e os que saíam à procura nos centros consumidores de alimentos, mercadorias e acesso a infraestrutura de saúde a partir de meados de 1930.



Figura 24 – Balsa do Porto Ubá no rio Ivaí entre 1930 a 1940



Fonte: Quiezi (2016, p.49)

Esta é a fotografia (Figura 24) da primeira balsa do Porto Ubá de que se tem registro datada em meados dos anos de 1930 de autoria desconhecida. Verifica-se que, no terceiro plano da imagem ao lado da margem do rio, está a canoa que era usada para realizar as transposições, porém a sua função foi aprimorada com a construção da balsa, que carregava o automóvel, sinais das mudanças que estavam por vir. No que concerne a estrutura de sustentação das primeiras balsas construídas no rio de que se trata, foram feitas com canoas sob tablado flutuante chamado de pranchão ou batelão. A matéria prima refere-se a madeira de lei, pois esse material apresenta-se como de alta resistência para sustentar cargas e quantidade de pessoas.

A figura 24 chama a atenção para a aglomeração de pessoas que realizaram a travessia no Porto Ubá pelo rio Ivaí, que vinha para trabalhar na Fazenda Ubá e demais na região. As pessoas estavam reunidas no batelão, ao centro, junto ao caminhão, que carregava os pertences e mantimentos. Isto denota as transposições influenciadas por movimentos populacionais em busca de prosperidade em terras férteis do Norte do Paraná.

Portanto, o contexto em que foi registrada a fotografia está alicerçado na constituição da dinâmica econômica e populacional do norte do Paraná de meados do século XX, que estimulou a vinda da mão-de-obra formada por migrantes europeus, paulistas, nordestinos, catarinenses.

No que diz respeito a balsa do Porto Ubá, a escolha para a localização da mesma não ocorreu de maneira aleatória, mas a princípio foi uma estratégia para limitar as fronteiras entre

territórios, segundo Denez e Queizi (2018). Os autores explicam que, na margem esquerda do rio Ivaí, constitui-se o Território do Bendengó do Ubá - termo “Bendengó”, que na acepção da população Kaingang refere-se a “concessões escandalosas” por se tratar de terras disputadas por posseiros e grileiros.

Este território formou-se a partir de conflitos e sobreposições de territorialidades, sendo o porto entendido como um local neutro entre as disputas entre o rio Ivaí e o seu afluente rio Corumbataí, durante o período de 1911 a 1950. Os autores chamam atenção para as relações de poder no território, que se deu com a presença de posseiros, grileiros e companhia de terras, no caso a STUL. Em 1932, o Interventor Federal Manoel Ribas, procurando expandir a colonização do Estado do Paraná, efetuou a comercialização de glebas às companhias colonizadoras por meio do Departamento de Terras e Colonização do Estado do Paraná (SERRA, 1991). Porém, o planejamento de ocupação de cima para baixo, ou seja, a iniciativa de reocupação oficial não previa a situação in loco das terras como ocorreu neste caso.

De antemão, a população indígena Kaingang ocupava a margem direita do rio Ivaí, e foram expulsos dos seus territórios tradicionais por causa das expansões de fazendas de gado nos Campos Gerais e Guarapuava (na atualidade uma pequena parcela destes domínios corresponde a Terra Indígena Ivaí e Faxinal) (MOTA, 2012). Denez e Queizi (2018) afirmam que, o processo de reocupação da margem esquerda do rio Ivaí se deu primeiramente por desentendimentos de populações indígenas Kaingang com posseiros que estabeleceram-se em terras próximas às aldeias, pois esta região recebeu o fluxo populacional proveniente de Prudentópolis e Thereza Cristina no final do século XIX.

No segundo momento, a divergências de interesses ocorreu com a intervenção da reocupação oficial na busca pela legitimação das terras por meio das companhias de terras. A STUL formada por 16 sócios entre banqueiros e advogados, cujo a administração ficou por conta de Leovegildo Barbosa Ferraz, que também possuía terras em Cambará - região próxima a Londrina, no qual estava localizada a sede da sociedade. Portanto, a STUL tomou posse da Fazenda Ubá, que teria sido o núcleo formador deste território, que de acordo com Denez e Queizi (2018):

Os irmãos Bráulio e Leovegildo Barbosa Ferraz teriam adquirido uma área de 89.545,03 mil alqueires paulista da viúva de Landsberg, Lucy Ethel Landsberg, em 1929. A escritura pública está registrada no Cartório de Registro Especial de Títulos e Documentos de Cambará (constituição da STUL), constando também no Registro Geral de Imóveis e Hipotecas da comarca de Guarapuava (legitimação da compra das terras), município ao qual estava vinculada à época a vasta região em questão (DENEZ; QUIEZI, 2018, p.229).

Os autores Denez e Queizi (2018), questionam a legitimidade da propriedade e a extensão das terras adquiridas, sendo aventada a grilagem, anterior mesmo a fundação da STUL, mas desde Conforme o estudo de Serra (2019), este caso torna-se recorrente durante a fase “ocupação pioneira” no Paraná, desde o início de 1920 até os anos de 1960.

No caso da STUL, o processo judiciário com a União para reconhecer as terras de sua propriedade perdurou até os anos de 1950. Enquanto isto o cenário entre o rio Ivaí, esteve marcado por ocupações não legalizadas das terras. Desta forma, a empresa colonizadora iniciou os projetos de delimitação de áreas em pequenas propriedades, com pequenos lotes e um longo prazo como forma de pagamento. Assim, o negócio chamava atenção dos seus compradores, como também era realizado pela Companhia Norte do Paraná (CNP). No entanto, os pedidos de desocupação não eram atendidos pelos posseiros, e a empresa respondeu com certa violência para a retirada das famílias (DENEZ; QUIEZI, 2018).

Por outro lado, a resistência por parte dos posseiros, em sua maior parte que eram safristas, ocorria com a engorda de porcos em terras já delimitadas. Denez e Queizi (2018) dizem que o episódio chamado de “Revolta dos Posseiros”, termo cunhado pelos autores, foi o que marcou o levante dos moradores contra a companhia de loteamento no ano de 1952. Na situação estavam reunidos cerca de 450 posseiros para dialogar com representantes da STUL, quando foram surpreendidos por 180 homens armados do batalhão da Polícia Militar em defesa da empresa. O desenredo se deu com o insucesso da proposta inicial dos posseiros (DENEZ, QUIEZI, 2018).

O terceiro momento de divergências da STUL se deu com o próprio governo do estado durante o processo judiciário. Em 1939, o Estado sob o governo do Interventor Federal Manoel Ribas, o que mesmo que apoiou a comercialização de terras por empresas privadas, neste momento recuava a deslegitimar as terras entre o rio Ivaí e o rio Corumbataí de propriedade da STUL. De acordo com Priori (2011, p. 141):

Em relatório sobre o período de 1932 a 1939, encaminhado a Getúlio Vargas, então Presidente da República, o Interventor Federal do Estado do Paraná, Manoel Ribas, apontou uma série de irregularidades e demonstrou, com certa argúcia, a extensão do processo fraudulento de concessões de terras a empresas particulares (PRIORI, 2011, p.141).

Este trecho reforça os estudos de Denez e Queizi (2019), no qual os autores tratam que o Território do Bendengó Ubá seja supostamente terras comercializadas ilegalmente. O desfecho do processo judiciário ocorreu somente no governo de Moysés Lupion em 1950, por dois fatores: o primeiro refere-se a política articulista do estado com os poderes locais, no caso

em apoio a colonização dirigida da STUL sob comando da família Barbosa Ferraz, que no passado já tinha recebido a concessão do governo para construção da ferrovia entre Cambará e o Porto de Santos por meio da Companhia Ferroviária Noroeste do Paraná em 1920 (STECA; FLORES, 2002).

E outro fator decorre da prática clientelista entre o Estado e a STUL, no sentido de atribuir a responsabilidade para a empresa em providenciar a construção da estrada de rodagem entre Pitanga e Apucarana e as estradas vicinais de acesso aos loteamentos, bem como a construção de escolas em núcleos urbanos (DENEZ; QUIEZI, 2018).

Com a efetiva “legitimação” da STUL, o porto Ubá transformou-se em uma parada obrigatória para atravessar o rio Ivaí de Pitanga para Apucarana e Londrina, ou vice-versa, pois o modelo de organização dirigida nos moldes das companhias de loteamento asseguravam a criação de vias de acesso para os núcleos urbanos. O contexto em que foi registrada na Figura 26 da segunda balsa no porto Ubá, datada em 1951 de autoria desconhecida, demonstra a presença do modal de travessias por balsas no rio Ivaí.

Figura 25 – Balsa do Porto Ubá no rio Ivaí na década de 1950



Fonte: Queizi (2016, p.50)

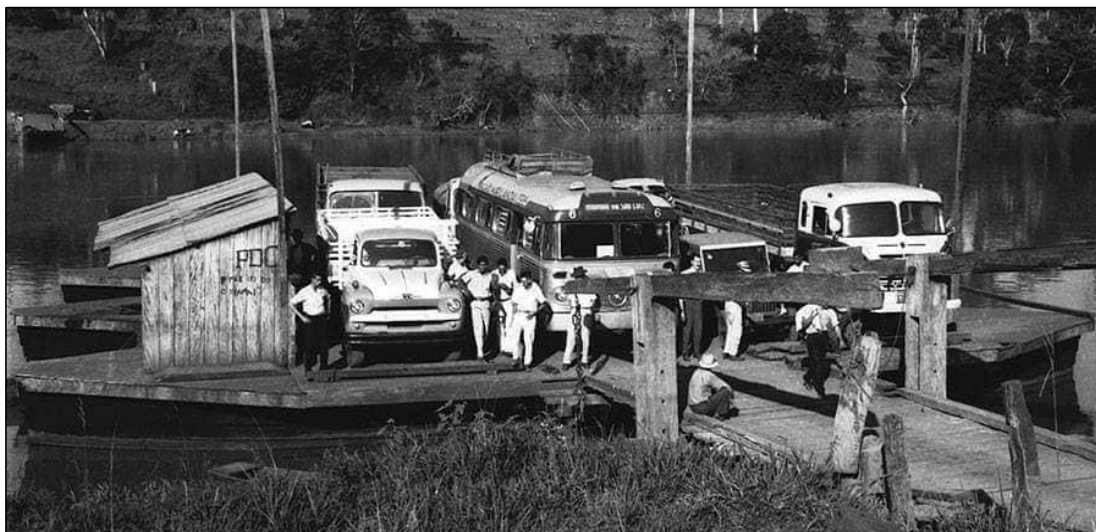
Verifica-se na Figura 25, o aprimoramento da estrutura física da embarcação para dar conta de transportar a produção dos grãos de café e as toras de madeira, se comparado o tamanho da balsa anterior do ano de 1930 representado pela Figura 26, que apresentava uma estrutura de

sustentação rudimentar, com isso houve a ampliação do batelão e a construção de abrigos, que serviam de moradia para os balseiros, que ficavam de prontidão para realizar as travessias.

A exigência para melhorar a infraestrutura da balsa está atrelada a inserção dos automóveis de passeio e caminhões de carga, substituindo os antigos carroções ou carroças de tração animal, porém a circulação desses veículos demonstra um certo poder aquisitivo de fazendeiros, serralheiros e comerciantes que ambientaram o porto Ubá, sendo que as condições da mão de obra dos imigrantes e posseiros era precária.

A Figura 25, registrada por volta de 1960, assegura novamente a característica do movimento de automóveis na região, que estava em expansão e crescimento econômico. O fluxo de veículos deve-se a implantação da indústria nacional de automóveis incentivado pelo Governo de Getúlio Vargas com a abertura da Fábrica Nacional de Motores (FNM) em 1942. Posteriormente, houve a vinda de indústrias europeias e norte-americanas que se instalaram no país no Governo de Juscelino Kubitschek, fato este que enfraqueceu o capital nacional. Assim, as empresas como FNM, Vemag e Romi foram compradas pelas *Volkswagen*, *Alfa Romeo* e *Fiat* (RONCAGLIO, 1996).

Figura 26 – Balsa do Porto Ubá no rio Ivaí na década de 1960



Fonte: Queizi (2016, p.49), com base no Acervo da Família Oliveira

O formato panorâmico da imagem (Figura 26) chama atenção, pois este tipo de enquadramento permite registrar a quantidade de veículos que estava sob a balsa do Porto Ubá em meados de 1960. No meio da frota verifica-se a presença de um ônibus de transporte coletivo, bem como a vinda de caminhões para carregar e descarregar cargas. A legitimação da STUL por volta de 1950, iniciou o loteamento e as vendas das terras, fez com que o café fosse plantado

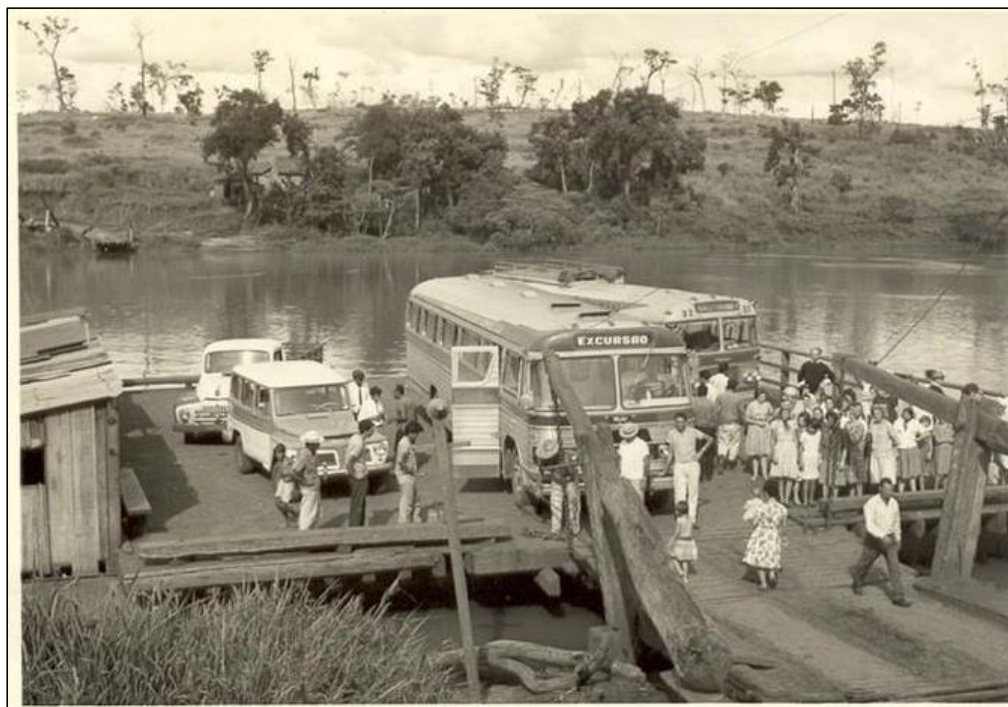
na região trazendo ganhos significativos, fato este que justificou a vinda de contingente populacional expressivo para trabalhar como mão de obra nos cafezais (DENEZ; QUEIZI, 2018).

Outro fator importante para o período está atrelado à intensidade de veículos por causa da ampliação da infraestrutura de estradas de rodagem paranaenses, como por exemplo a inauguração da Rodovia do Café no ano de 1961, que parte de Uvaia a Porto São José, foi uma das metas do Plano de Rodoviário do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) vinculado aos Governos estaduais de Moysés Lupion (1947-1951) e Bento Munhoz da Rocha Neto (1951-1956). Esta rodovia possibilitou o escoamento da produção cafeeira do norte do Estado, sendo um importante canal para o desenvolvimento econômico, em detrimento da sinuosa Estrada do Cerne, inaugurada em 1930, para escoamento no Porto de Paranaguá, estabelecendo autonomia do eixo norte-sul via Porto de Santos, em São Paulo (RONCAGLIO, 1996).

Compreende-se que, o desenvolvimento da infraestrutura a partir da viabilização de estradas fortaleceu o desempenho do transporte de cargas, fazendo com que a dinâmica monetária ocorresse nesta região com base na cafeicultura, madeira, suínos e resquícios da erva mate. Simultaneamente, sucedeu a devastação da natureza conforme o terceiro plano da Figura 27, a madeira entendida como bem inesgotável impreterivelmente utilizada para fins comerciais exportada para os mercados de São Paulo e Rio de Janeiro, em pleno momento de urbanização, o que fez com que fosse um ótimo negócio para o interior do Paraná, consolidando o aparecimento de serrarias (PADIS, 1981). Porém, observa-se que porto Ubá não é exceção no que diz respeito ausência da mata de galeria do rio Ivaí, fato este que também ocorreu na balsa Laranjeira Doce entre Fênix e São Pedro do Ivaí.



Figura 27 – Balsa do porto Ubá em 1966



Fonte: Acervo Prefeitura Municipal Ivaiporã

De acordo com Moysés e Boni (2011), a Figura 27 representa o momento de transposição de um grupo de catequistas do Sagrado Coração de Jesus e padres oriundos de Prudentópolis, que deslocaram-se para Ivaiporã com o intuito de participar das comemorações de inauguração do colégio particular Santa Olga no ano de 1966. Neste sentido, a balsa tinha importante papel de viabilizar encontros sociais, viagens para fins de lazer, e, neste caso, evidencia-se o deslocamento de cunho religioso, já que esta era uma das únicas formas de atravessar o rio Ivaí. Isto denota que a balsa do porto Ubá se tornou um meio estratégico de transposições econômicas e sociais entre o período de 1930 a 1966.

Portanto, a balsa no porto Ubá encerrou-se as atividades em 1966 para no ano seguinte dar lugar a ponte na rodovia BR-487. Na perspectiva dos governantes e capitais privados isto significa acelerar a dinâmica econômica do capital, já para os moradores locais representa a melhoria da sua qualidade de vida no sentido das idas e vindas em busca de lazer, saúde, alimentação e fins diversos.

Conforme a Revista Brasileira dos Municípios organizada pelo IBGE (1967), na seção “Vida Municipal”, o documento afirma a construção de uma ponte sobre o rio Ivaí nos municípios de Ivaiporã e Borrazópolis, caracterizando a ponte no porto Ubá. A viabilidade da ponte foi uma das ações empreendidas pelo primeiro governador do Estado do Paraná, Paulo Pimentel, entre o mandato que perdurou de 1966 a 1971. O seu campo de atuação político estava

voltado para o fomento da industrialização, tendo em vista que era necessário a ampliação da infraestrutura de transportes e energia.

Ao passar dos anos, os anseios dos detentores do capital no sentido de trazer o “progresso” para as estradas do interior do estado fizeram com que a balsa do porto Ubá fosse substituída pela construção da ponte sob o rio Ivaí, para atender às novas demandas dos movimentos econômicos baseados na industrialização e na lavoura mecanizada. O porto Laranjeira Doce e São João, integrou-se ao similar contexto socioeconômico apresentadas no porto Ubá, com diferencial na sua discussão, sobre a questão da preservação da Floresta Estacional Semidecidual e sítio arqueológico de Vila Rica do Espírito Santo.

### 2.3 O porto Laranjeira Doce e as ruínas de Vila Rica do Espírito Santo

Desde 1950, a balsa do porto Laranjeira Doce estava localizada no município de Fênix na margem esquerda e São Pedro do Ivaí na margem direita, que foi transferida para São João do Ivaí no ano de 1970. Atualmente refere-se a ponte da rodovia BR 369, pertencente à região geográfica Centro Ocidental Paranaense, conforme IPARDES (2004) (Figura 28). A denominação do porto refere-se a existência de laranjas junto ao a Floresta Estacional Semidecidual nos remanescentes da antigo núcleo colonial espanhol, atual Parque Estadual Vila do Espírito Santo.

Figura 28 – Localização da antiga balsa do porto Laranjeira Doce



Fonte: Elaborado por Graça e Martins (2020)



A balsa iniciou suas atividades em meados de 1950, quando deu início ao movimento de ocupação dirigida por empresas colonizadoras e a espontânea por posseiros. Neste sentido, a empresa “A Junqueira & Cia” dona de cerca de três mil alqueires de terras no município de Apucarana, resolveu expandir seus negócios para a região, por isso instalou uma serraria para extração e o beneficiamento da madeira nas barrancas do rio Ivaí. A vinda da população em busca de trabalho na serraria, fez com que a empresa iniciasse o loteamento de parte da sua propriedade. Estas terras recebem o nome de Patrimônio do Ivaí e converteu-se em distrito de Jandaia do Sul em 1951, para elevar a categoria de município em 1954 desde então, denominado São Pedro do Ivaí (IBGE, 2020).

De acordo com Miranda e Ragusa (2014), em 1948 chegaram as primeiras famílias no patrimônio, vindas do norte Pioneiro e da divisa com o estado de São Paulo, a saber: Ibiporã, Nova Fátima, Joaquim Távora, além de mineiros e nordestinos. O que chamou atenção das pessoas para se dirigirem a essa região, foi a recompensa oferecida por Afonso Junqueira Franco. Ele, filho do Coronel Gabriel Jorge Franco, comprou terras do patrimônio do seu pai e com intuito de promovê-las decidiu oferecer o valor de 500 cruzeiros velhos para cada comprador que levantasse uma casa de madeira até o prazo de dezembro de 1950.

Esta foi uma estratégia que trouxe diversos benefícios para a companhia. Primeiro porque auxiliou na fixação da população no local, para no ano seguinte o patrimônio passar a ser distrito de Jandaia do Sul, isto denota que os administradores estavam buscando uma autonomia administrativa. Ao solicitar a construção das casas de madeira, o proprietário oferecia margem para derrubada da mata e conseqüentemente abriu condições para receber o plantio do café, pois o contexto estava favorável a atividade econômica do café quando atingiu o auge no período de 1950, conforme Cancian (1981). Alguns dados conferem esta questão, “Em 1957 já haviam sido plantados cerca de 500 mil pés de café obtendo uma produção de 25 mil sacas. Em 1959, o número subiu para 7.500.000 pés para uma produção de 400 mil sacas (MIRANDA; RARUSA, 2014, p. 69).

As autoras Miranda e Ragusa (2014) e Santos (2019) defendem a ideia de que a geada negra de 1975 foi o fator primordial da decadência do café no município de São Pedro do Ivaí. Porém, observa-se outros fatores para esta questão, como o excedente da produção do café nos finais dos anos 1970 e a suas implicações econômicas no baixo valor de mercado e a mudança de perspectiva do Estado para os investimentos na industrialização (CANCIAN, 1981; PADIS, 1981; SERRA, 1991).

A economia pautada na extração da madeira e na cafeicultura propiciou a circulação de pessoas e cargas entre as margens do médio curso do rio Ivaí. Nota-se este aspecto na Figura

29, datada por volta de 1950, que mostra a balsa do porto Vila Rica e ao fundo verifica-se plantações e a presença da estrada que ligou Fênix a São Pedro do Ivaí.

Figura 29 – Balsa do porto Laranjeira Doce na década de 1950

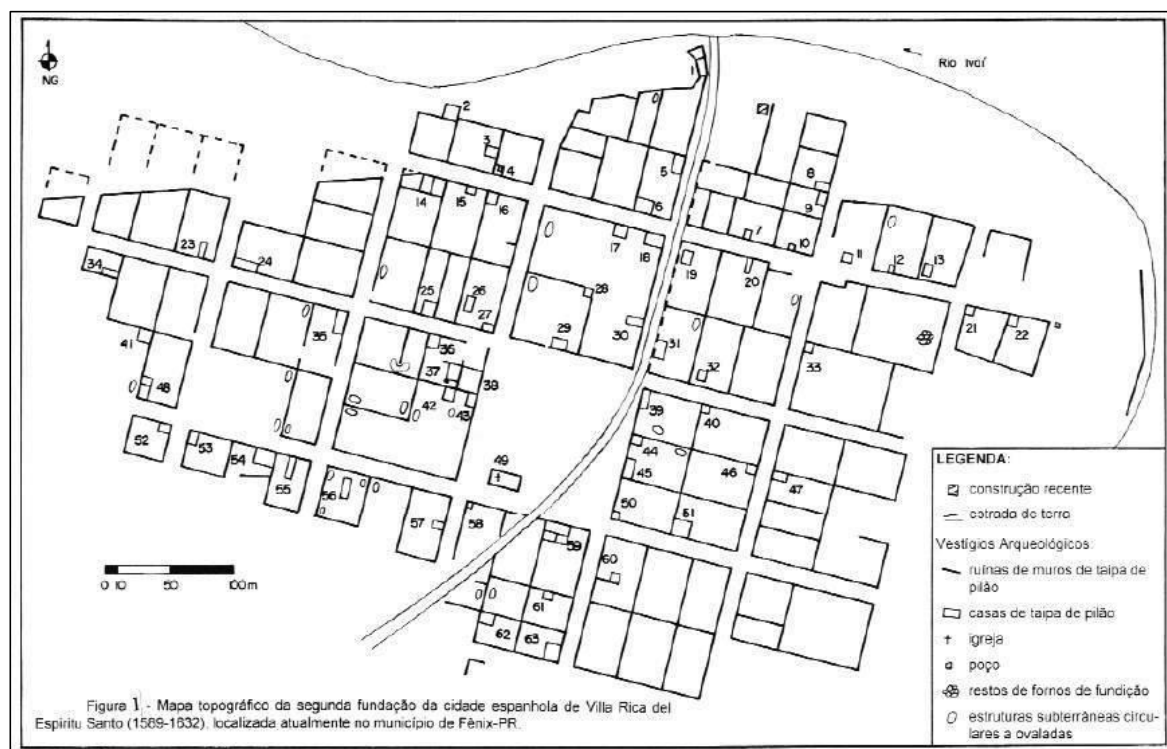


Fonte: Acervo do Museu Paranaense

A fotografia (Figura 29) demonstra a movimentação intensa de veículos, desde o caminhão de carga, o ônibus coletivo, os automóveis de passeio e o elementar “Jipe Ford Willys” ou conhecido popularmente por Rural, que fez parte do cenário automobilístico nacional entre 1950 e 1960, conforme Negro (1994). Este tipo de veículo tem tração nas quatro rodas possibilitando a passagem por estradas de terras incipientes da época. Esta estrada “[...] era uma das principais vias de acesso entre o norte e o centro-oeste do Paraná, e junto às ruínas, às margens do rio Ivaí, existiam pequenos comércios, plantações agrícolas, e um sistema com balsas para transpor o rio” (PARELLADA, 2005, p.225).

Do outro lado da margem, localiza-se o município de Fênix que por sua vez teve seu nome relacionado as memórias da antiga cidade colonial do século XVI e converteu-se em distrito de Campo Mourão em 1954 e tornou-se município em 1960 (IBGE, 2020). No entanto, o traçado da estrada ligava Fênix a São Pedro do Ivaí, unido ao tráfego intenso se tornaria um dos percalços para garantir a existência da estrada, pois do outro lado da margem encontra-se o sítio arqueológico de Vila Rica do Espírito Santo, pertencente a Fênix, como retratado na Figura 30.

Figura 30 – Mapa topográfico do sítio arqueológico de Vila Rica



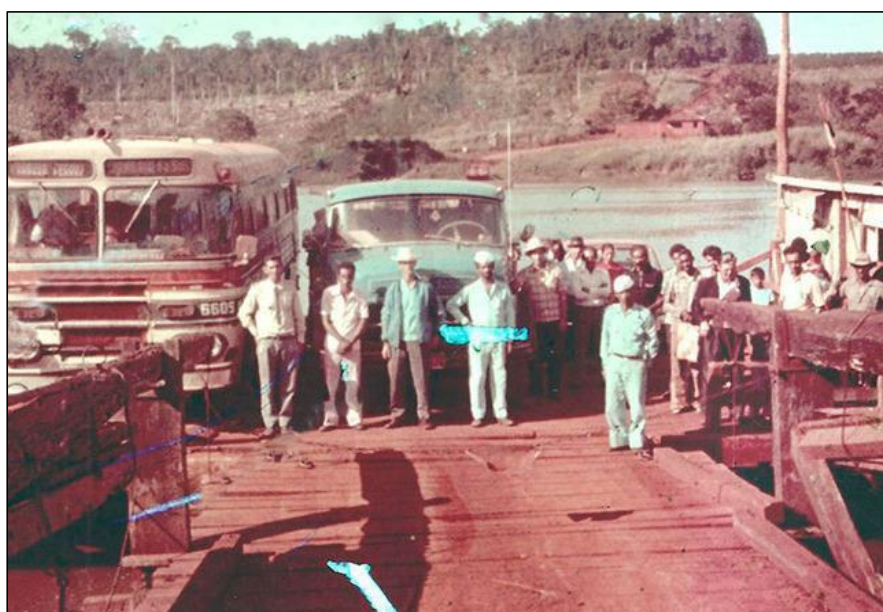
Fonte: Parellada (2005)

De acordo com Parellada (2005), a passagem do tráfego era intensa nesta estrada que consequentemente ocasionou danos diretos ao sítio arqueológico de Vila Rica do Espírito Santo. Para proteger este patrimônio cultural foram empreendidos grandes esforços para protegê-lo. A reivindicação da pesquisadora arqueóloga Claudia Inês Parellada, orientada por pelos arqueólogos Oldemar Blasi e a Igor Chmyz da Universidade Federal do Paraná junto ao Museu Paranaense, com sede em Curitiba, fez com que a memória material fosse urgentemente preservada (PARELLADA, 2005).

Da parte da política pública governamental, a área é considerada como de interesse do Estado desde o ano de 1948, conforme a Lei Estadual nº 33. Posteriormente, segue o Decreto Lei nº17.790 de 1965, que criou a Reserva Estadual para preservar o sítio arqueológico e o remanescente da Floresta Estacional Semidecidual. No ano de 1983, o cinturão de proteção do sítio arqueológico se deu com a criação da unidade da conservação, nomeada Parque Estadual Vila Rica do Espírito Santo, que atualmente é administrado pelo Instituto Ambiental do Paraná (IAP). O parque apresenta ações de educação patrimonial e ambiental com a comunidade e os visitantes.

Conforme Parellada (2005), a estrada foi desativada por volta de 1970, sendo que a alternativa apropriada foi atravessar o rio Ivaí no caminho alternativo distante das ruínas de Vila Rica. Anterior a este acontecimento, foi aberta uma picada que partia de São João do Ivaí, localizado na margem direita do rio, que seguia para São Pedro do Ivaí no ano de 1950, no entanto somente a canoa era utilizada para atravessar o rio Ivaí. Assim, a balsa do porto Laranjeira Doce foi transferida para o porto São João, conforme Prefeitura Municipal de São João do Ivaí (2020).

Figura 31 – Balsa do porto São João na década de 1970



Fonte: Acervo online São Pedro do Ivaí Histórico (2014)

O sistema de balsa era importante meio de transporte para realizar a travessia no porto São João, o que chama atenção na Figura 31 datada de 1970, já que garantia a passagem de caminhões, veículos e até ônibus de linha entre Barbosa Ferraz a Jandaia do Sul, sendo uma ligação dos municípios do norte com centro-oeste do Estado. Neste sentido, foi construída a ponte sobre o rio Ivaí substituindo a balsa do porto São João, na PR 457, entre São João do Ivaí à São Pedro do Ivaí, denominada de “Ponte Aparecido Bezerra Guedes”, de acordo com a Lei nº 6.877 de 1977 (PARANA, 1977).

A balsa era uma via importante para o deslocamento e acesso do norte com centro-oeste do Estado, porém ao instalar a ponte denota uma estratégia de aprimoramento das estradas de rodagem. Já no caso do porto Metrópole da balsa Hilda, este assemelha-se em sua trajetória ao porto Ubá, Laranjeira Doce e São João, no entanto este porto destaca-se por sua posição geográfica de Campo Mourão junto às principais vias do Estado.

## 2.4 A balsa Hilda no Porto Metrópole: Floresta e Engenheiro Beltrão

A balsa Hilda estava localizada entre o município de Engenheiro Beltrão na margem esquerda e Floresta na margem direita do rio Ivaí no porto Metrópole, onde hoje está situada a ponte da rodovia BR 369, pertencente à região geográfica Centro Ocidental Paranaense, conforme IPARDES (2004) (Figura 32).

Figura 32 – Localiza o da antiga balsa do porto Metrópole



Fonte: Elaborado por Graça e Martins (2020)

Para compreender o surgimento das atividades na balsa Hilda, interessa atentar-se aos acontecimentos econômicos do estado do Paraná. De acordo com Roncaglio (1996), foram atingidos os propósitos governamentais da década de 1940, que esteve voltado para a ocupa o do seu território por meio de movimentos populacionais influenciados pela atividade econômica da cafeicultura, a madeira e resquícios da erva mate. Em suas palavras, “O recenseamento geral feito em 1940, indica 1.236.276 de habitantes vivendo no Paraná, cerca de 6 ou 7 habitantes por quil metro quadrado” (RONCAGLIO, 1996, p. 43). No entanto, as péssimas condi es das estradas impossibilitavam a circula o da produ o, sendo os empecilhos para alavancar com maior êxito as atividades econômicas.

O movimento de ocupa o dirigida por empresas colonizadoras e espontânea por posseiros e grileiros a partir da abertura de picadas em dire o a Campo Mourão, tornaram-se as peças chave para investigar os desdobramentos da trajetória do porto Metrópole. De acordo



com Yokoo (2013), o processo de colonização de Campo Mourão, que faz parte da mesorregião centro ocidental paranaense, ocorreu a partir de duas frentes: a primeira a frente demográfica e segunda à frente de expansão pioneira.

A frente demográfica teve como enfoque atuação das populações indígenas e os agricultores-posseiros, entendidos como caboclos e colonos, no estabelecimento de um modelo não capitalista do território, chamado por Yokoo (2013) de “amansadores de terra”. Estes cultivavam o solo para subsistência de sua família, sendo que as sobras eram trocadas por produtos básicos.

A frente pioneira influenciada por fatores econômicos do contexto nacional e estadual, fez com que houvesse a apropriação de terras para fins mercadológicos, caracterizando-se como frente de expansão dirigida por empresas e pelo Estado. Como por exemplo, o distrito Maringá tornou-se município em 1951, sendo resultado da atuação da Companhia de Terras Norte do Paraná – CTNP, empresa formada por capital inglês, que compra cerca de 550 mil alqueires de terras situados entre os rios Tibagi, Paranapanema e Ivaí, diretamente do Governo do Estado em 1925.

Embora, tenha sido vendida em 1944 para um grupo de paulistas, que alterou seu nome para Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná - CMNP. A sua extensão territorial se deu com a venda de lotes de terras, oportunizando a criação dos principais núcleos urbanos da época, Londrina, Maringá, Paranavaí, Cianorte e Umuarama. Atenta-se para o fato de que, o baixo curso do rio Ivaí teve a maior parte do seu território dividido por tal empresa.

Para garantir o cenário de ocupação por parte do Estado, instalou-se em Campo Mourão, o escritório da Inspeção do Departamento de Terras, no ano 1943, que fez parte do Departamento de Geografia Terras e Colonização - DGTC. A função da Inspeção voltou-se para organização dos trabalhos de campo a fim de demarcar as terras devolutas do Estado e planejar uma sede urbana no entorno dos lotes. Conforme Yokoo (2013, p. 160):

o projeto de colonização da CTNP no norte do Paraná a partir da década de 1930, em consonância com a situação político-ideológico da Marcha para Oeste do governo getulista com o intuito de nacionalizar econômica e demograficamente o oeste paranaense, tenha articulado a proposição do Plano de Colonização do governo paranaense para os terrenos devolutos na região de Paranavaí (Fazenda Brasileira), e para Campo Mourão, demarcando entre os vales dos rios Piquiri e Ivaí as Colônias: Mourão, Goioerê, Goio-Bang, Cantú, Muquidão e Rio Verde.

A Colônia de Campo Mourão foi criada como distrito policial de Guarapuava em 1921. No entanto surgiu espontaneamente desde de 1903, elevou-se como município somente em 1947 (IBGE, 2020). Neste sentido, a tese defendida por Yokoo (2013), refere-se a sobreposição

das frentes, no caso ocorreu a expropriação dos domínios da frente demográfica pela frente de colonização oficial e empresarial na mesorregião centro ocidental paranaense, que envolveu a localização da balsa Hilda no porto Metrópole.

No caso de Campo Mourão, Andrade (2013) afirma em sua tese, que o papel do Estado de estabelecer a democracia entre a sociedade, se esvai quando este passa a dar prioridade aos interesses do capital, em vez de estabelecer uma justa política de divisão de terras, diante da frente demográfica. Assim, a estratégia de resistência dos agricultores-posseiros adotada foi a permanência em territórios, e em meio a este cenário surgiram os oportunistas, na figura de grileiros, o que aumentou cada vez mais o clima de tensão na região.

Conforme mencionado anteriormente, as terras devolutas do Estado do Paraná eram desprovidas de boas condições de infraestrutura viária, fazendo com que fosse de interesse do governo aliar a participação das empresas na efetiva ocupação e por conseguinte na “[...] construção das redes de picadas e das estradas de penetração ligando os povoados isolados, e inserindo o sertão aos centros dinâmicos da economia paranaense” (YOKOO, 2013, p. 160).

Como por exemplo, ocorreu com a abertura da estrada que liga Campo Mourão a Maringá no ano de 1944, passando por Peabiru, atravessando o rio Ivaí nas proximidades de Floresta e Engenheiro Beltrão (Figura 35). Como afirma Onofre (2011, p.69), este trecho “viabilizou a penetração de uma frente pioneira, constituída por indivíduos que não haviam conseguido terra na região de Maringá e pretendiam adquirir terras para o plantio de café e formação de “safras” (criação de porcos)”.

De acordo com Onofre (2011), a partir da abertura da estrada de Maringá até o limite com o rio Ivaí na margem direita, o que é atualmente o município de Floresta, entre o final o 1940, a partir do estabelecimento da população do Norte do Paraná, do Estado do Mato Grosso, Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, desenvolveu-se a ocupação efetiva de Campo Mourão.

Figura 33 – Estrada entre Campo Mourão a Peabiru em 1948



Fonte: Acervo pessoal José João Bigarella

A fotografia datada do ano de 1948 (Figura 33) pertencente ao acervo de trabalho de campo do Professor geólogo José João Bigarella, demonstra uma parte do trecho da estrada de chão que ligava Campo Mourão a Maringá, porém antes de atravessar da margem esquerda para direita do rio Ivaí. Primeiro, verifica-se os aspectos vegetacionais com a derrubada de parte da mata ao lado da beira da estrada, sinais da transformação abrupta da vegetação com a exploração da natureza.

Por este ângulo, a importância da balsa Hilda estava no fato de que era a via de encontro, incluindo acesso aos centros de escoamento da produção agrícola. Neste caso, centrada na produção do café, policultura (arroz, milho, trigo, hortelã e etc.) e a suinocultura, bem como na comercialização da madeira (SERRA, 1991), eram primordiais para dinâmica econômica e social do contexto regional ao estadual.

Além do mais, as pessoas dependiam da balsa para atravessar o rio em busca de mantimentos, saúde, lazer e negócios nos centros próximos da época como Jandaia do Sul, Apucarana, Pitanga, Maringá e Marialva e com os centros de Guarapuava, Ponta Grossa, Curitiba e Paranaguá, entre os anos de 1940 até o ano de 1956, quando houve a construção da ponte no rio Ivaí.



Figura 34 – Balsa do porto Metrópole em 1948



Fonte: Acervo pessoal José João Bigarella

A Figura 34, datada de 1948, mostra como a vegetação do entorno estava ainda preservada, fato que demonstra o início do reconhecimento das terras por parte da frente de expansão pioneira, sendo estes resquícios da paisagem organizada pela frente demográfica, no intuito de utilizar apenas o necessário dos recursos naturais. Portanto, este porto de transposição do rio deveria existir desde a atuação dos agricultores posseiros, pois observa-se esta era única maneira de transpor o rio, a não ser por canoas.

Na imagem, constata-se que a balsa era puxada à mão, com ajuda de uma roldana amarrada por um cabo de aço situada em uma tora de madeira na margem do rio, este cabo segura a embarcação contra a corrente das águas. Na margem do rio, encontra-se duas tábuas feitas de madeira, que auxiliam no desembarque da balsa, isto denota a rusticidade da embarcação e a limitação da capacidade de carga transportada, sendo este um dos empecilhos do transporte da época.

Vale lembrar que no mesmo ano do registro fotográfico, a prefeitura do município de Campo Mourão solicitou ao Governo do estado a responsabilidade pela administração da balsa, alegando os seguintes motivos “[...] atendendo à segurança dos transportes de carga e passageiros, e, mesmo por necessidade fiscal, seja transferida para a administração deste Município, a Balsa sobre o RIO IVAÍ, na estrada CAMPO MOURÃO-MARINGÁ” (grifo do autor) (CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO MOURÃO, 1948). A partir do momento em que se institucionalizou a balsa, pois até então a sua gestão de responsabilidade era desconhecida,

iniciou-se o aprimoramento do transporte da embarcação aliado ao aumento do fluxo de veículos, como exprime a Figura 35, a seguir:

Figura 35 – Carros na balsa Hilda na década de 1950



Fonte: Pereira et al (2019, p.82) com base no Acervo de Ivani Ap. Teles da Cunha

Após o registro anterior, verifica-se que a balsa Hilda apresentava um batelão com capacidade para transportar mais de um veículo por vez e suportar o peso de um ônibus, além de apresentar cercas de madeira para oferecer segurança ao passageiro e balseiros. Conforme a análise da mesma imagem realizada por Pereira et al (2019), os veículos retratados confirmam a data do seu registro, já que encontra-se da esquerda pra direita, primeiro o veículo de tração, o Jipe Willys Ford, encontrado também na Figura 29 do porto Laranjeira Doce e o terceiro veículo uma Caminhonete Ford, ambos fabricados a partir de 1950.

Pereira et al (2019), destacam a imponência da vegetação preservada, fato este também verificado na Figura 36. No entanto isto era uma singularidade para o contexto, diferentemente de como foi verificado no porto Ubá e porto Laranjeira Doce. Isto se deve às formas de atuação exacerbada das empresas madeireiras, pois o porto Ubá estava localizado na Fazenda Ubá e a balsa Vila Rica na Serraria Junqueira. Como afirma Monbeig (1957), a paisagem traz os resquícios do passado e atuação do presente das sociedades, assim, o “espelho da civilização” reflete os seus interesses voltados para a dinâmica econômica, em contraste com a valorização da natureza.

Figura 36 – Vista área da balsa Hilda na década de 1950



Fonte: Acervo do Museu da Bacia do Paraná

A vista aérea da Figura 36, datada por volta de 1950, indica como o arvoredo do fundo do entorno do porto Metrópole e da balsa Hilda ainda não estava sendo explorado efetivamente pelo capital. A mata preservada corresponde aos exemplares de Perobas, Cedros, Imbuíás e Palmitos característico da floresta subtropical das proximidades do rio Ivaí, conforme Yokoo (2013). Porém, nota-se o avanço do processo das terras florestadas como consequência da abertura da estrada entre Engenheiro e Floresta, assim como, há sinais de habitações. Está nítido na imagem, que o papel da balsa era um importante conector social e econômico, entre municípios, colônias e vilas.

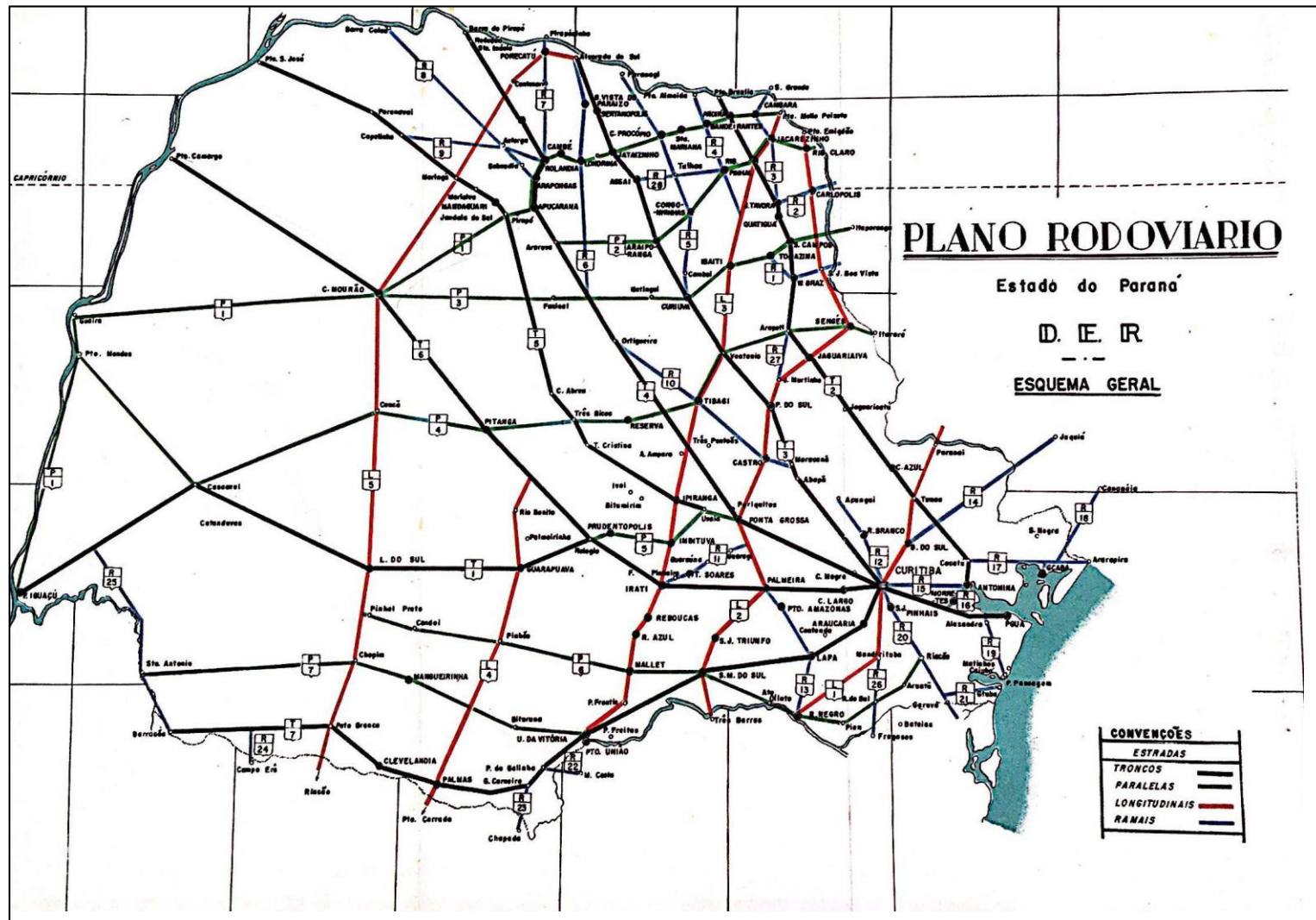
No entanto, se por um lado o porto Metrópole teve suas matas preservadas, por outro a sua paisagem contrasta com as ocupações conflituosas do chamado grilo Marimpá. De acordo com Yokoo (2013), a escolha do nome Marimpá não se deu de maneira inesperada, pois a sua grafia sugere proximidade com o município de Maringá, isto fez com que aumentasse a credibilidade para “venda” do loteamento, que já contava com eletricidade, secos e molhados, hospedaria e moradias. A disputa por terras entre a Sociedade Técnica Colonizadora Engenheiro Beltrão - STCEB e os sujeitos que detinham a posse das terras do Maripá, apoiados por políticos influentes, fez com que emergisse diversos conflitos, segundo Pereira et al (2019, p.19):

A STCEB encontrou problemas para colonizar a área, pois a mesma já dispunha de moradores onde hoje se localiza o distrito de Sertãozinho, sendo que os pioneiros deram início na abertura da floresta em 1935, dentre os quais estavam Joaquim Viana Pereira e Eduardo Galeski. Esses pioneiros, que tiveram a chegada anterior à Colonizadora Beltrão em 1942, adquiriram a terra do “grileiro” Sebastião de Castro, tendo que, posteriormente, solicitar ao Estado as terras que ocupavam ou comprá-las da colonizadora. Esse grileiro fixou uma comunidade com o nome de Marimpá [...], que ficava localizada ao lado direito da rodovia que hoje liga Engenheiro Beltrão a Quinta do Sol (PEREIRA et al, 2019, p.19).

O caso foi resolvido a favor da STCEB, que seguia o plano de colonização pautado nos loteamentos próximos aos rios para os moradores terem acesso água e a abertura de estradas, sendo o grileiro expulso do território com ação militar (YOKOO, 2013). Com parecer favorável a empresa, a localidade recebe o nome de Engenheiro Beltrão, tornando-se distrito de Campo Mourão no ano de 1951, para posteriormente elevar-se a categoria de município em 1954 (PEREIRA et al, 2019).

Durante o momento da institucionalização de Engenheiro Beltrão, destaca-se a execução do Plano Rodoviário Estadual (Figura 37) pensado pelo engenheiro Luís Carlos Pereira Tourinho do DER em 1951 (RONCAGLIO, 1996). Este documento tinha por objetivo central desenvolver caminhos que melhorassem as condições viárias paranaenses, portanto, buscou apresentar estradas para o escoamento da produção agrícola pelos portos de Paranaguá e Antonina, melhorar a comunicação com estado de São Paulo e abrir caminhos em direção ao norte Novo e Novíssimo do Estado.

Figura 37 – Plano Rodoviário do Estado do Paraná de 1951



Fonte: Roncaglio (1996), com base em DER/PR (1951)



A seguir as rodovias que estão vinculadas a UH do rio Ivaí, segundo o mapa (Figura 37): as rodovias troncos (em preto), ou seja, as principais, são: T1 - Paranaguá a Foz do Iguaçu, T2- Antonina-Porto Bonito, T3 - Curitiba-Alvorada do Sul, T7-Curitiba-Pato Branco, sendo que a T5 - Uvaia-Porto São José corresponde a Rodovia do Café, que perpassa o rio Ivaí na balsa de Thereza Cristina em distrito homônimo, balsa Santa Maria do Areão em Três Bicos e na balsa São Marcos em Herculândia já no baixo curso;

As paralelas representadas pela cor verde, são as seguintes: P1- Melo Peixoto-Foz do Iguaçu, P2 - Rio Itararé -Araruva, P3 - Rio Itararé-Campo Mourão, P4 - Rio Itararé-Porto Mendes, P5 - Ponta Grossa - Relógio, P6 - Rincão Pinhal Preto, P7 União da Vitória - Santo Antônio; As longitudinais de cor vermelha, que tem a função de ligar o norte e sul do país, são as seguintes: L1- Paranaíba-Rio Negro, L2 - Porto Emigdão - Três Barras, L3 - Melo Peixoto - União da Vitória, L4/T6 - Ponta Cerrada e L5- Alvorada do Sul-Rincão;

A partir documento (Figura 37), verifica-se que o município de Campo Mourão recebe as vias principais, paralelas e longitudinais, fato este que demonstra que as estradas dirigem-se em um ponto comum, ou seja, interliga médio curso do rio Ivaí na dinâmica econômica do contexto estadual e nacional. As estradas que convergem a Campo Mourão são:

- T-6 Relógio-Porto Camargo, conhecida como Estrada Boiadeira, que parte de Prudentópolis, Pitanga, Campo Mourão, Querência do Norte e Icaraíma, neste caso esta faz a ligação com os três cursos do rio Ivaí;
- P1- Melo Peixoto-Foz do Iguaçu, que parte da região de Cambará, Guaíra e Foz Iguaçu, sendo que atravessa o rio Ivaí no porto Laranjeira Doce entre Fênix e São João do Ivaí; P3 - Rio Itararé-Campo Mourão, que parte da divisa com São Paulo em Itaporanga, Tomazina, Curiúva, Faxinal, Campo Mourão para integrar-se a P1;
- L5 - Alvorada do Sul-Rincão, que parte de Rincão em Santa Catarina, Pato Branco, Laranjeiras do Sul, Canaã, Maringá, Porecatu e Alvorada do Sul, na divisa com estado de São Paulo. A longitudinal perpassa a balsa Hilda no porto MetrÓpole, bem como passaria por balsas próximas, como por exemplo, porto Bananeiras em Floresta e porto em Ivatuba.

Roncaglio (1996) afirma que, o governo de Bento Munhoz da Rocha Neto colocou em prática o plano rodoviário entre 1951 a 1955. As ações estão voltadas para pavimentação de estradas, em destaque para o asfaltamento de algumas rodovias, que segundo autora se tornaram um impulso para o rodoviarismo no Paraná. Naquele período, inaugurou-se a estrada em Engenheiro Beltrão e Floresta de revestimento em leito natural como retrata a Figura 38.

Figura 38 – Inauguração da estrada Engenheiro Beltrão na década de 1950

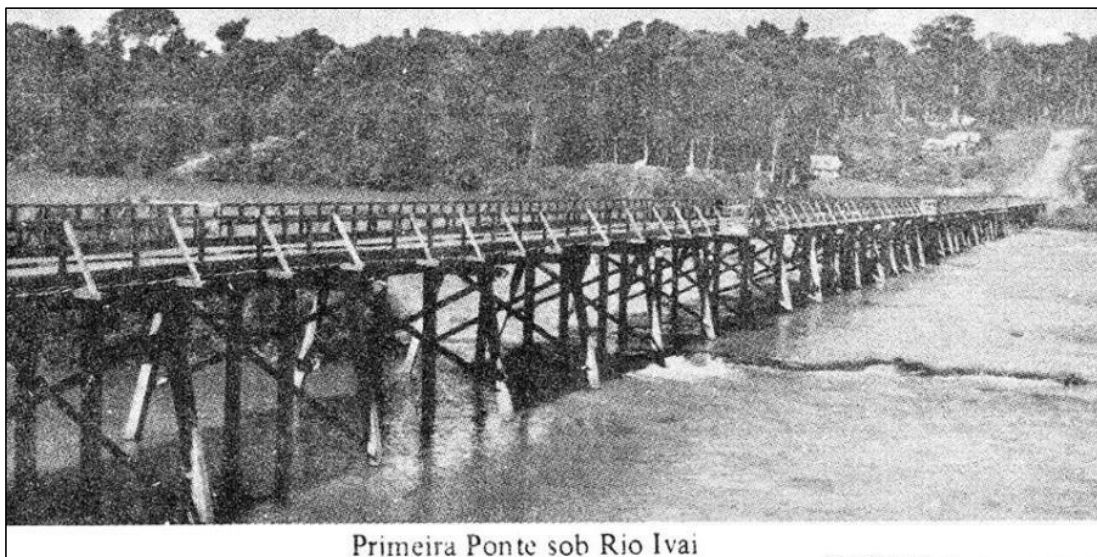


Fonte: Roncaglio (1996, p.112)

A faixa de inauguração demonstra como o evento tornou-se um grande acontecimento, com a presença de políticos, que chama a atenção de populares desde as crianças até os adultos, rodeados por veículos, como caminhonetes, jipes, automóveis de passeio e ônibus.

De acordo com o memorialista Wille Bathke Junior (2018), a balsa Hilda foi substituída por uma ponte de madeira (Figura 39) construída no governo de Moysés Lupion como uma ação desdobrada do Plano Rodoviário Paranaense de 1951. No entanto, esta obra foi destruída por causa de uma forte enchente que atingiu o rio Ivaí. Assim, a alternativa foi ativar novamente a balsa até a inauguração da ponte de concreto em 1956.

Figura 39 - Ponte de madeira entre Engenheiro e Floresta na década de 1950

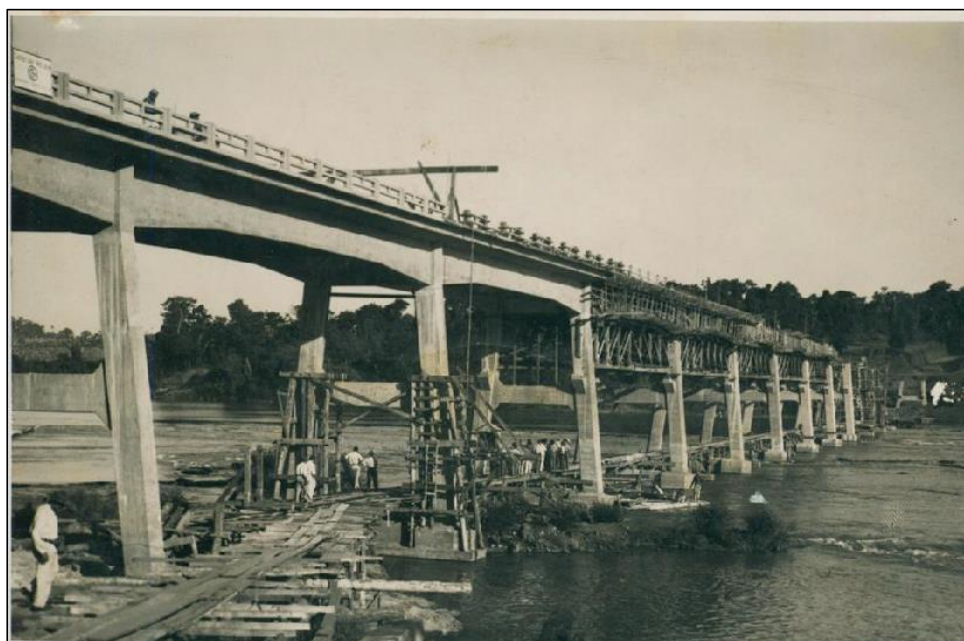


Fonte: Pereira et al (2019, p.83)

Portanto, o interesse na estratégica posição geográfica do município de Campo Mourão, além de trazer benefícios para população paranaense e viajantes que dependiam das estradas, fez com que o aprimoramento da transposição viesse com a inserção da ponte de concreto, como nota-se a obra seria uma das marcas distintas do Governador Moysés Lupion, no qual o seu lema era pautado na ideia de “progresso”. Na Figura 40, a ponte sob o rio Ivai está em construção, sendo a madeira substituída pelo concreto, em nome da dinâmica econômica paranaense, que estava passando pelo período de transição do modelo exportador primário para tomar os rumos da industrialização e da organização do espaço agrário mecanizado pautado nas lavouras de trigo, milho e soja.

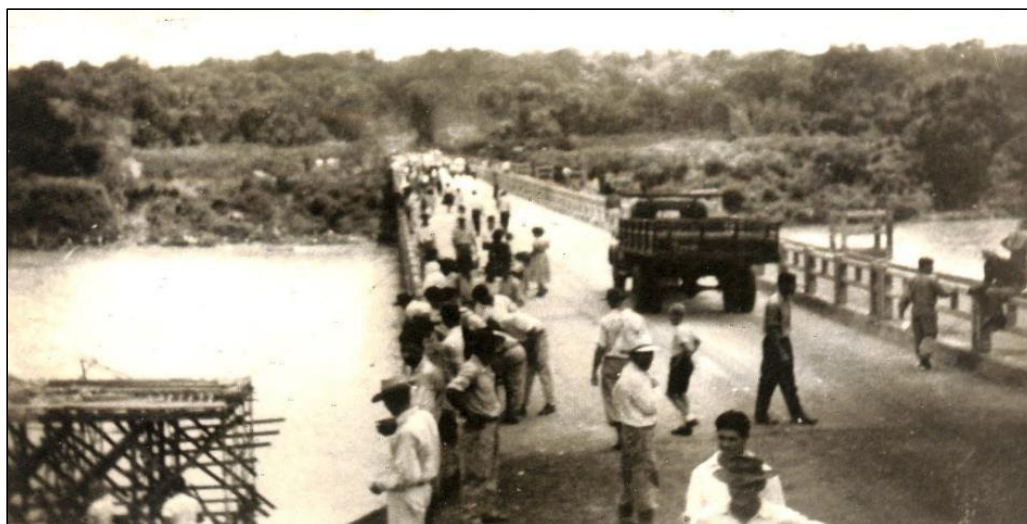


Figura 40 – Moysés Lupion e comitiva visitam obra na ponte sobre o Rio Ivaí na década de 1950



Fonte: Acervo online de Moysés Lupion de Troya (2016)

Figura 41 - Inauguração da ponte no rio Ivaí entre Engenheiro e Floresta em 1956



Fonte: Acervo Maringá Histórica (2020)

A Figura 41 de autoria de Kenji Ueta<sup>10</sup>, um dos primeiros fotógrafos de Maringá, pertencente ao Acervo Maringá Histórica, retrata a ponte no rio Ivaí entre Engenheiro e Floresta

---

<sup>10</sup> Sobre a trajetória do fotógrafo consultar a obra CAETANO, Loide. Kenji Ueta: lente, olho e coração. Maringá: A.R. Publisher Editora, 2018.

inaugurada no ano de 1956. Na imagem encontra-se diversos populares em cima da ponte avistando o ineditismo da paisagem do rio Ivaí, que por ora era proporcionada pela ponte e não mais através da balsa. Assim, era findado o contrato da balsa Hilda no porto Metrópole, fato este que trouxeram mudanças novamente na dinâmica econômica e social da UH do rio Ivaí.

De forma geral, compreende-se que as balsas Hilda do porto Metrópole, balsa Vila Rica do porto Laranjeira Doce, balsa do porto Ubá, balsa de Thereza Cristina e a balsa Santa Maria do Areão são elementos integrantes da dinâmica econômica do alto e médio curso do rio Ivaí durante o período analisado, por isso se tornam importantes conectores físicos e sociais para o desenvolvimento da dinâmica socioeconômica paranaense. No entanto, observa-se um interesse significativo na balsa do porto Ubá, que faz a ligação do norte com a rota do Café, sendo estes um dos interesses para substituição da balsa. Porém, não conta-se somente com o cultivo de grãos, mas o intuito por parte do Governo e do capital privado em colocar o Estado do Paraná como expoente da industrialização na década de 1970.

Somados todos esses fatores, constata-se que a suplantação da balsa Hilda foi uma oportunidade para ampliar e oferecer condições para a rede de transportes e a logística da produção agrícola; propiciar a comunicação terrestre com os estados vizinhos como Mato Grosso, São Paulo e Santa Catarina e internacionalmente com Paraguai e Argentina. No âmbito regional, trouxe fluidez e facilitou o acesso para os municípios de Campo Mourão, Peabiru, Engenheiro Beltrão, Floresta, Ivatuba e Maringá;

Concomitantemente, o cenário econômico da cafeicultura paranaense, que estava perdendo a sua força nos finais dos anos 1960 e início dos anos 1970, por motivos do contexto nacional e internacional, despede-se do “Ouro Verde” como carro chefe da economia paranaense para dividir espaço com outras culturas. Assim, a partir da inserção do modelo de produção agrícola de soja, trigo e milho gera uma nova organização do espaço agrário paranaense (NÓBREGA; SERRA, 2009).

Desta maneira, as balsas no rio Ivaí assumem outro papel em determinados pontos estratégicos para adentrar a nova organização do espaço agrário, que por ora são suplantadas para atender os anseios do capital. Porém, a permanência deste modal demonstra indícios de uma outra realidade enfrentada no estado do Paraná. Logo, a forte ligação entre os “Nortes do Paraná”, sinônimo da pujança econômica, abre espaço para as diferenças econômicas e sociais, que traça espacialidades periféricas paranaenses.

## **CAPÍTULO 3 – PERMANÊNCIAS DAS BALSAS NO RIO IVAÍ ENTRE 2014 E 2019**

Na atualidade, a UH do rio Ivaí está cada vez mais dinâmica, e isso se deu a partir do avanço técnico e científico, pois decorre de inúmeros fatores, tais como: o processo de globalização, das ressignificações das identidades, disseminação de valores ocidentais, da aceleração do capital nos domínios ambientais e principalmente com a modernização da agricultura e os impactos da industrialização.

As balsas no rio Ivaí se tornaram objetos obsoletos diante dos avanços das técnicas, como, por exemplo, a suplantação por pontes. No entanto, este modal ainda persiste no rio em questão, em pleno século XXI. A partir disso, verifica-se uma questão: Por quais motivos o transporte por balsas permanece em determinadas localizações geográficas do curso do rio Ivaí?

Este capítulo analisou a permanência das balsas no rio Ivaí entre 2014 e 2019. A escolha do recorte temporal está alicerçado na disposição de dados acerca do transporte por balsas no Paraná, neste sentido, optou-se por utilizar como referência o documento “Plano hidroviário do Paraná: levantamento das potencialidades das hidrovias do estado do Paraná”, elaborado em 2014 pela Fundação de Amparo à Pesquisa e Extensão Universitária (FAPEU) da Universidade Federal de Santa Catarina, disponibilizado pela Secretaria de Infraestrutura e Logística (SEIL).

A partir dos dados coletados no documento, traçou as orientações para o desenvolvimento do trabalho de campo, que ocorreu entre o período de 2017 a 2019. Assim, demonstra o panorama das balsas em operação no rio Ivaí e quais atividades econômicas estão relacionadas, para tal fim foram aplicados formulários (APÊNDICE A) ao responsável pela balsa.

Desta forma, divide-se o capítulo em três momentos, a saber: primeiro trata-se da localização das balsas; no segundo, sobre as balsas operantes no rio Ivaí e suas características e atividades econômicas e, por fim, debate-se as razões das balsas operantes no rio Ivaí.

### **3.1 Localização das balsas no rio Ivaí entre 2014 e 2019**

Segundo a SEIL (2014) no “Plano hidroviário do Paraná: levantamento das potencialidades das hidrovias do estado do Paraná”, o modal hidroviário formado por balsas no Estado dispunha em 2014 de 62 travessias. Os rios Iguaçu e Ivaí são os que detiveram maior concentração de balsas até o ano de 2014. As embarcações do rio Ivaí seguem as

regulamentações da Marinha do Brasil vinculada à Diretoria de Portos e Costas - DPC, sendo que a Capitania Fluvial do Rio Paraná responde como órgão fiscalizador.

De acordo com SEIL (2014), a UH do rio Ivaí apresenta um total de quinze (15) balsas, sendo que uma localiza-se no afluente rio Corumbataí, entre Barbosa Ferraz e Godoy Moreira. Logo, o curso principal dispunha no total de quatorze (14) embarcações em seu dorso, sendo divididas de tal forma: cinco (05) balsas no alto curso, sete (07) balsas no médio curso e três (03) balsas no baixo curso, segundo o Quadro 2:

Quadro 2 - Relação de Travessias por Balsas no curso principal do rio Ivaí em 2014

<b>Rio Ivaí</b>	<b>Localidade</b>	<b>Balsa</b>	
<b>Alto curso</b>	Cândido de Abreu	Areão Block Tereza Cristina Rio Belo Poço-grande/Jacaré	
<b>Médio curso</b>	Rio Branco do Ivaí	Porto Espanhol	
	Grandes Rios	Marollo	
	São Pedro do Ivaí	São Pedro	
	Ivatuba	Travessia sem nome	
	São Carlos do Ivaí	Santo Antônio	
	Mirador	Rainha do Ivaí	
<b>Baixo curso</b>	Ivaté	São Marcos	
	Icaraíma	Jundiá Nova Itá	
<b>Total: 14 balsas</b>	<b>Operante</b>	<b>Operante irregular</b>	<b>Desativada</b>
	5	3	6

Fonte: Elaborado pela autora, com base em SEIL (2014)

Conforme SEIL (2014) dentre as quatorze (14) balsas do curso principal do rio Ivaí, apenas cinco (05) estavam em funcionamento de acordo com as normas da Marinha do Brasil, a saber: no alto curso: nenhuma; médio curso: a balsa São Pedro pertencente a Companhia Vale do Ivaí - Açúcar e Álcool do município de São Pedro do Ivaí; a balsa Santo Antônio de

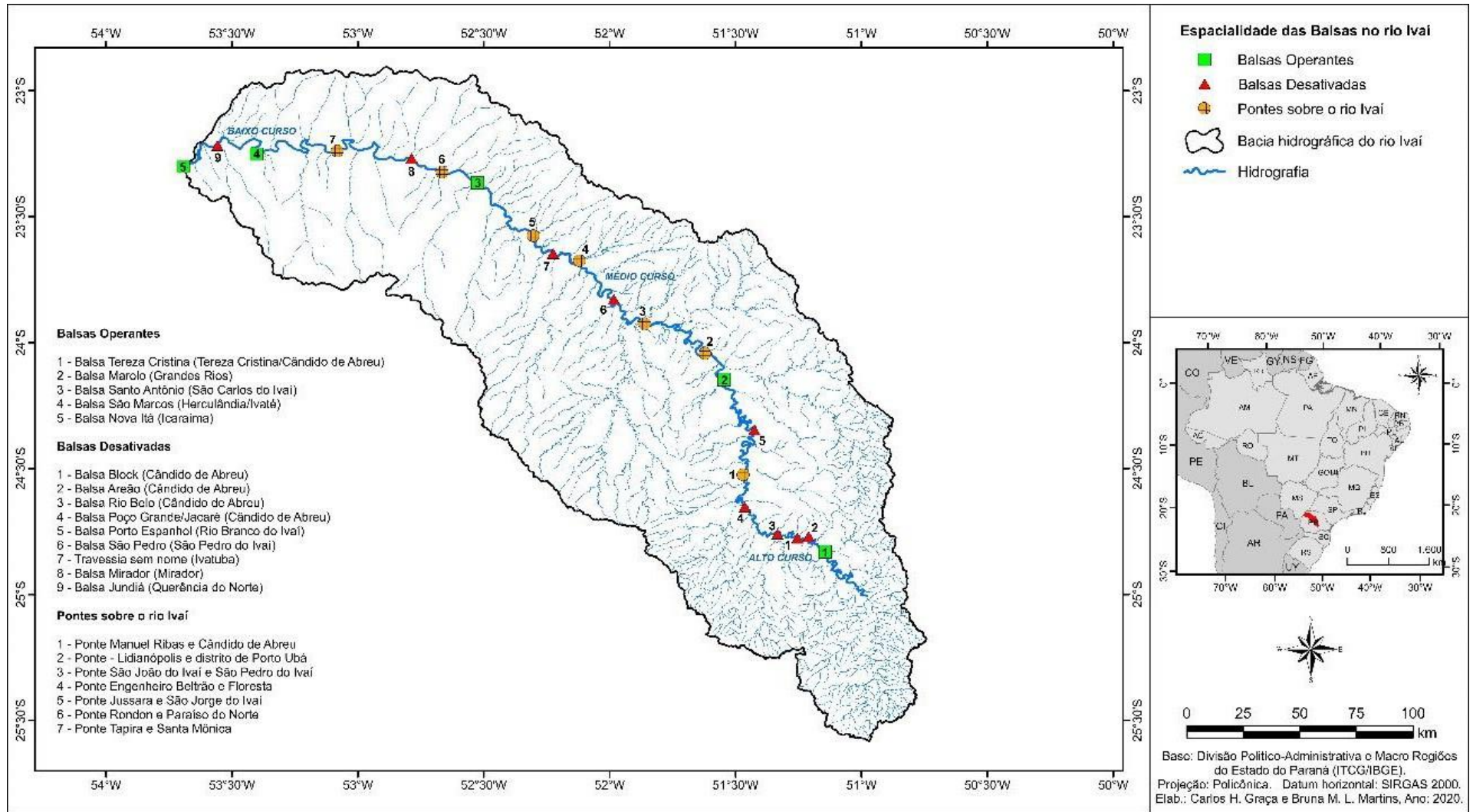
propriedade particular do município de São Carlos do Ivaí; a balsa Rainha do Ivaí pertencente a Usina Santa Terezinha do município de Mirador; no baixo curso: a balsa São Marcos pertencente a Elza Weiss Ltda. localizada no município de Ivaté, no distrito de Herculândia e a balsa Nova Itá em Querência do Norte de propriedade da Piletti Navegações Ltda.

A categoria balsas operantes justifica-se por funcionarem mesmo em estado irregular, pois foram interditadas por não adequarem-se às normas da Marinha do Brasil. Entre elas estão as seguintes: a balsa Tereza Cristina, balsa Block e a balsa Poço Grande/Jacaré localizada no alto curso de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Cândido de Abreu. Já as balsas desativadas correspondem às seguintes no alto curso: a balsa Areão e a balsa Rio Belo de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Cândido de Abreu; no médio curso: a balsa do município de Ivatuba de responsabilidade da prefeitura municipal e a balsa do Porto Espanhol de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Rio Branco do Ivaí; já no baixo curso: a balsa Jundiá de propriedade particular em Querência do Norte.

Verifica-se que as balsas que estão em operação regular quando ocorreu o estudo da SEIL, em 2014, atende em sua maior parte aos interesses do capital privado, figurado nas usinas de cana de açúcar no médio curso do rio Ivaí, já no baixo curso apresenta-se duas empresas especializadas em transporte por navegação de travessia. As balsas operando irregularmente concentram-se no alto curso, pois estão localizadas em áreas de maior declividade da UH sendo de difícil acesso e de baixos investimentos na malha viária. Assim, as balsas são vias essenciais para circulação dos moradores locais em busca de trabalho, educação e saúde. As balsas desativadas em sua maior parte são de responsabilidade de órgão público e, assim, dependem de políticas e investimentos públicos para adequarem-se às exigências da Marinha do Brasil.

Diante deste cenário, a pesquisa desenvolveu-se para o trabalho de campo. A partir das informações prévias, constatou-se a seguinte situação sobre a localização das travessias por balsas no rio Ivaí, conforme a Figura 41:

Figura 41 - Localização das balsas no rio Ivaí em 2019



Fonte: Elaborado por Graça e Martins (2020)

A Figura 41 representa as balsas do rio Ivaí em operação, inoperantes e operantes irregularmente. Ao todo, verificou-se nos trabalhos de campo a situação de quatorze (14) balsas preexistentes no estudo da SEIL (2014), sendo que cinco (05) estão em operação, oito (08) no estado inoperantes e nenhuma operante de forma irregular. As balsas inoperantes são: Areão, Block, Rio Belo, Poço Grande/Jacaré, Porto Espanhol, São Pedro, Travessia sem nome de Ivatuba e Rainha do Ivaí.

Segue-se os motivos para as balsas serem desativadas: a falta de infraestrutura, ausência de subsídio financeiro para manutenção e operacionalização das embarcações, ausência de cursos de instrumentalização de condutores e deficiência de infraestrutura do ancoradouro e a falta de equipamentos segurança para o condutor e o passageiro (SEIL, 2014). No caso das balsas pertencentes às usinas de açúcar, que foram desativadas em consequência da melhoria do transporte rodoviário no entorno e ainda por falta de interesse da empresa em manter as instalações e funcionários ativos, como por exemplo a Usina de Açúcar Santa Terezinha.

No alto curso do rio Ivaí no total são cinco balsas, somente uma está em funcionamento, a balsa Tereza Cristina de responsabilidade da Prefeitura de Cândido de Abreu. No médio curso, dentre as seis balsas, encontra-se duas em operação a balsa Marollo, entre Jardim Alegre e Grandes Rios e a balsa Santo Antônio entre Japurá e São Carlos do Ivaí. No baixo curso, duas continuam em funcionamento das três apontadas no estudo da SEIL, a saber: a balsa São Marcos Herculanãdia – entre Ivaté e Santa Cruz do Monte Castelo e a balsa Nova Itá em Porto Novo – entre Icaraíma e Querência do Norte.

### **3.2 As balsas operantes no rio Ivaí: características e atividades econômicas**

O modal hidroviário de travessias por balsas persiste em determinadas localidades na extensão do curso do rio Ivaí, no qual se revela como um canal de fronteiras, ou seja, de importância basilar para o gerenciamento do modo de vida, tanto dos balseiros, que extraem suas divisas do ofício, e passageiros que transpõem o rio em busca de trabalho e lazer, quanto das empresas que utilizam a balsa para fortalecer seus capitais. Assim, chama-se a atenção para algumas questões e parecem pertinentes: porque as balsas permanecem em determinados pontos do rio Ivaí? Quais os interesses em mantê-las? Há desinteresse de buscar outras alternativas para transpor o rio em pleno século XXI?

Para responder tais questionamentos, apresenta-se os resultados de entrevistas (Apêndice A) e formulários (Apêndice B), que foram aplicados com os responsáveis pelas



balsas em operação no rio Ivaí, no total de cinco (05) embarcações. Assim, apresenta-se as características gerais, quanto ao funcionamento e quanto a utilização das balsas.

### ***3.2.1 Balsa Tereza Cristina: Prudentópolis e Cândido de Abreu***

A balsa de Tereza Cristina é um importante meio de acesso para os municípios do alto curso do rio Ivaí, sendo que já passou por ela atividades econômicas relevantes para o Estado, como a erva-mate, madeira e a suinocultura. Na atualidade as cargas são referentes as produções agrícolas voltada para a safra de grãos de milho e feijão, além do gado.

No que diz respeito a natureza considera-se a balsa de Tereza Cristina (Figura 42) como pública de responsabilidade da Prefeitura de Cândido de Abreu, sendo administrada pela Associação de Moradores de Tereza Cristina. Os principais motivos de deslocamento na balsa são acesso do distrito de Tereza Cristina e Três Bicos para o município de Prudentópolis, escoamento da produção agrícola e trabalho e lazer.

Se não fosse pela balsa, os usuários teriam que realizar o percurso para Prudentópolis por estrada não pavimentada, que possui ao todo 119 km com a duração de 2h20min. Porém, ao transpor o rio Ivaí por um tempo de 2min e 40s e seguir por 75 km de estrada de cascalho, economiza-se tempo e traz comodidade a viagem entre morros.

A respeito do início das atividades do transporte por balsas, considera-se esta balsa como a mais antiga, sendo operacionalizada desde 1940. Em 1998, o governo do Estado enviou para a localidade uma balsa de madeira, sendo substituída por uma de ferro utilizada por aproximadamente 20 anos, de acordo com SEIL (2014). Na atualidade, a travessia de aço de propulsão a motor, dispõe de dois ancoradouros de atracação em leito natural, sendo que o rio neste ponto possui 70 metros de largura e 1,4 metros de profundidade.

A figura 43 retrata a embarcação de Teresa Cristina no ano de 2017, localizada entre os municípios de Prudentópolis e Cândido de Abreu e, apresenta todas a medidas de segurança exigidas pela Marinha do Brasil.



Figura 43 - Balsa Tereza Cristina no rio Ivaí em 2017



Fonte: Acervo pessoal da autora

Com a entrega da nova balsa, a gestão está sob a responsabilidade da Associação dos Moradores do distrito. No entanto, os quatro balseiros que trabalham na embarcação não possuem vínculo empregatício.

A Tabela 2 demonstra os valores da tarifa cobrada por tipo de categoria, a seguir:

Tabela 2 - Relação de tarifas da balsa de Tereza Cristina

<b>Categoria</b>	<b>Valor cobrado no ano de 2019</b>
<b>Pedestre</b>	R\$2,00
<b>Motos</b>	R\$5,00
<b>Carros</b>	R\$10,00
<b>Trator</b>	R\$12,00
<b>Caminhão</b>	R\$20,00

Fonte: Elaborada pela autora

A balsa funciona diariamente e, em média, realiza 50 travessias por mês na entressafra. Já no período de safra 600 a 900 travessias por mês de modo que o número de travessias varia

de acordo com a temporada da produção agrícola. Em 2017, a média salarial do balseiro de Tereza Cristina era em torno de aproximadamente dois salários mínimos, sendo a renda complementada com trabalhos na lavoura: “Aqui o movimento muito fraco agora. Agora está em crise. Nós sobrevive ali 3 famílias passa apurado. Porque aí enche o rio fica parado, isso que ainda eu faço lavoura para controlar a situação”<sup>11</sup>. O balseiro autônomo, o senhor Leandro Kum, também comenta sobre essa questão:

A prefeitura trouxe a balsa, só que não paga salário, a gente cobra por travessia. O que nós ganhamos durante o dia é nosso, só que para atender a balsa quando o rio enche o rio sobe, só nós que atende, se for meia noite, e nós precisar vim aí, nós temos que vim por causa do rio que está enchendo e a mesma coisa se tiver baixando, se não ela fica no seco<sup>12</sup>.

O entrevistado aponta as dificuldades enfrentadas por eles por causa das intempéries naturais, no caso de enchente ou seca, uma vez que a variedade pluviométrica considerada de alta intensidade no alto curso do rio, com média anual aproximadamente de 2.000mm devido a altitude em torno de 600m a 1.200m, faz com que ocorram enchentes, conforme dados apontados por Baldo (2006).

### **3.2.2 Balsa Marollo: Jardim Alegre e Grandes Rios**

A balsa Marollo (Figura 44) está localizada no município de Grandes Rios, pertencente à região geográfica Norte Central Paranaense, conforme IPARDES (2004). A travessia conecta o município em que está situada com Jardim Alegre, o que reduz o trajeto rodoviário entre as duas sedes municipais de 72 km via PR 082 para cerca de 23,2 km em estrada não pavimentada. O acesso a balsa ocorre por cerca de 4,7 km através da avenida José Monteiro de Grandes Rios.

---

<sup>11</sup> Entrevista Sr. José Carlos Gonçalves. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 30 minutos.

<sup>12</sup> Entrevista Sr. Leandro Kum. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Tereza Cristina – distrito de Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 10 minutos.

Figura 44 - Balsa Marollo em 2019



Fonte: Acervo pessoal da autora

As atividades da balsa iniciaram a partir de anos de 1958, conseqüentemente a fundação de Grandes Rios, sendo que o loteamento das terras foi realizado pela imobiliária Cidade de Grandes Rios. Neste período, o Norte central paranaense estava passando pelo auge do café, como foi tratado no capítulo anterior, deste modo a economia do local estava pautada essencialmente no café, arroz, aveia, feijão e milho. A balsa se tornou importante via para acessar os municípios vizinhos como, por exemplo, Jardim Alegre e Faxinal.

No ano de 1998, a responsabilidade da travessia passou a ser da empresa Porto e Extração de Areia Marollo Ltda., do proprietário o senhor Gilmar do Rosário Serra, que continua até os dias atuais (SEIL, 2014).

### ***3.2.3 Balsa Santo Antônio: Japurá e São Carlos do Ivaí***

A balsa Santo Antônio (Figura 45) está localizada no distrito de Porto São Carlos. A travessia sobre o médio curso do rio Ivaí, liga os municípios de São Carlos do Ivaí e o distrito Santa Cecília de Japurá. O benefício da balsa neste ponto é reduzir o trajeto entre os municípios sedes, sendo que estão a 21 km de distância atravessando pelo rio Ivaí, se fosse pela via Paraíso do Norte na estrada PR 492, o percurso torna-se mais longo, no total de 81 km. O acesso a balsa ocorre pela rodovia PR-498 Maria Nifa Garanhão, a distância de 10 km, em estrada de chão, de São Carlos do Ivaí.

Figura 45 - Balsa Santo Antônio em 2019



Fonte: Acervo pessoal da autora

As atividades na balsa iniciaram nos finais dos anos de 1950, quando o engenheiro Silas Pioli adquiriu do governo Estadual, o direito de propriedade de 2.000 hectares de terras localizadas às margens do rio Ivaí no ano de 1944. A criação da fazenda São Carlos do Ivaí, que inicialmente desenvolveu a criação de gado e o cultivo do café, deu origem ao atual município e o distrito de São Carlos (IBGE, 2020). O contexto da fundação da balsa era propício para o plantio do café, no entanto o proprietário foi perspicaz ao introduzir a pecuária como atividade econômica, tendo em vista o início da área de planície entre a transição do médio para o baixo curso, sendo ideal para pastagens.

O registro fotográfico (Figura 46) deste período da balsa Santo Antônio se torna algo raro de encontrar, salvo a exceção de uma das expedições geográficas do IBGE tercontado com o registro feito pelo fotógrafo Tibor Jablonsky acompanhado do geógrafo Maurício Coelho Vieira, durante a passagem pela Travessia do Porto São Carlos na década de 1960.

Figura 46 – Balsa já depois de ter atravessado o rio Ivaí: município de São Carlos Ivaí



Fonte: Acervo da Biblioteca Digital do IBGE

Observa-se que, no primeiro plano da Figura 46, está a balsa feita de madeira em formato retangular com recortes na borda do lado esquerdo e possivelmente do lado direito. A embarcação em questão pode ser designada como batelão construída em madeira com fundo chato que medem 6,5 a 7 metros. O batelão foi construído a balsa em cima com a colocação de tábuas de madeira de três embarcações, por isso a ponta da balsa forma um recorte entre os barcos. Na esquerda da balsa, encontra-se um abrigo em que um homem de chapéu está encostado para se proteger das temperaturas quentes.

Em relação às cargas, um carro do modelo *Ford Rural*, que era uso dos expedicionários. Assim, próximo a rampa de acesso feita de madeira encontra-se um homem abaixado que está manipulando o encaixe da balsa, era um dos balseiros. No que diz respeito a vegetação, na margem direita, observa-se que a árvore faz uma sombra entre a balsa e o ancoradouro em leito natural, isto é um sinal de que este lado a mata esteja preservada. No entanto, no terceiro plano, a mata de galeria está em recuperação, demonstrando sinais de que houve desmatamento naquele local. Ao fundo visualiza-se algumas casas e a estrada que permite acesso a balsa.

A Figura 47 retrata a margem direita de São Carlos do Ivaí, que traz características da urbanização, como a presença de energia para atender os moradores do distrito de São Carlos ao



lado da estrada não pavimentada que dá acesso a balsa. Na margem esquerda, encontra-se o distrito de Santa Cecília, que apresenta a mata ciliar em estado de preservação. Em destaque na fotografia encontra-se um monumento em homenagem à padroeira do rio Ivaí, a Nossa Senhora das Águas.

Figura 46 – Porto São Carlos e a Padroeira do rio Ivaí em 2019



Fonte: Acervo pessoal da autora

No que diz respeito a gestão da balsa, considera-se como propriedade privada, sendo administrada pela Balsa Santo Antônio Ltda. aos cuidados do senhor Gilberto. A empresa possui quatro balseiros registrados legalmente, que revezam em turnos de trabalho. São cobradas tarifas de acordo com a categoria do transporte, como apresenta a Tabela 3, a seguir:

Tabela 3 - Relação de tarifas da balsa Santo Antônio

<b>Categoria</b>	<b>Valor em reais cobrado no ano de 2019</b>
<b>Bitrem vazio</b>	R\$ 70,00
<b>Carreta carregada</b>	R\$ 70,00
<b>Carreta vazia</b>	R\$ 65,00
<b>Caminhão carregado</b>	R\$ 50,00
<b>Caminhão vazio</b>	R\$ 45,00
<b>Ônibus</b>	R\$ 45,00
<b>Caminhão 3/4</b>	R\$ 40,00
<b>Automóvel</b>	R\$ 18,00
<b>Automóvel com carreta</b>	R\$ 30,00
<b>Motocicleta com carro</b>	R\$10,00
<b>Motocicleta sem carro</b>	R\$18,00
<b>Pedestre</b>	R\$3,00

Fonte: Elaborada pela autora

A balsa funciona diariamente e, em média, realiza 750 travessias por mês. Os principais motivos de deslocamento são os acessos para os municípios vizinhos em busca de trabalho e lazer e os escoamentos da produção agrícola e industrial, como os produtos relativos a indústria de polpa de frutas e sorvetes.

### **3.2.4 Balsa São Marcos: Herculândia e Querência do Norte**

A balsa São Marcos (Figura 48) está localizada no distrito Herculândia, pertencente à região geográfica Noroeste Paranaense, conforme IPARDES (2004). A travessia, no baixo curso do rio Ivaí, que liga Querência do Norte e o distrito de Ivaté, reduz o trajeto rodoviário entre as duas sedes municipais de 128 km para cerca de 49,5 km em estrada não pavimentada. O acesso a balsa ocorre pela avenida principal do distrito de Herculândia pela rodovia BR 487-Estrada Boiadeira.

Figura 48 – Balsa São Marcos de Herculândia em 2019



Fonte: Acervo pessoal da autora

As atividades na balsa iniciaram no ano de 1963, quando a família Weiss, seguiu de Mandaguari para estabelecer uma serraria no distrito de Herculândia. A senhora Elza herdou a empresa do primeiro marido, assim, assume a figura de empresária da balsa São Marcos, tanto é que a razão social tem o seu nome e sobrenome como marca registrada. A balsa está com 56 anos de funcionamento no ano de 2019, sendo que já passou por transformações ao longo da trajetória. Iniciou em 1963, quando o sogro do primeiro casamento da senhora Elza, comprou terras na beira do rio Ivaí, para além das que já tinha a serralheria, localizada no perímetro urbano de Herculândia.

Então, o sogro resolve instalar na propriedade a balsa batizada de São Marcos para atender exclusivamente o transporte da madeira. Todavia, na época já tinha outra balsa em funcionamento a cinco quilômetros dali, a concorrente foi comprada e desativada pela família Weiss. Assim, a senhora Elza relata que: “Aí começou a concorrência, o senhor tinha o seu caminhão, o senhor vinha aqui, falou assim: “porque o de cima faz por tanto” e aquela coisa toda. Porque a gente tinha era mais pra nós mesmo”<sup>13</sup>.

No entanto, o trajeto para ter acesso a comunidade era feito somente por balsa, assim, ter as duas opções seria importante para o local, mas não para o detentor do capital. No início, o trajeto antigamente percorrido para se chegar em Ivaté, era passando pela balsa em Herculândia, conforme a Prefeitura Municipal de Ivaté (2020):

---

<sup>13</sup>Entrevista com Sra. Elza Weiss Renon. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Herculândia, 16 de julho de 2019, residência da entrevistada, duração: 60 minutos.



O transporte mais utilizado para se chegar a esta cidade era uma balsa localizada a cerca de 5 km de distância da comunidade, meio de transporte este que apesar de não ser mais o único, recebeu uma realocação e acesso mais adequado no ano de 1963, e perdura no mesmo lugar até os dias de hoje (PREFEITURA MUNICIPAL DE IVATÉ, 2020).

A dona Elza conta que: “Aí [sogro] escolheu o lugar, é onde ela tá até hoje, daí fez uma, fez duas, fez três, essa já é a quinta ou sexta balsa. Acho que a quinta ou sexta. Eu nem sei. De 1963 pra cá”<sup>14</sup>. A entrevistada lembra que, o trabalho na balsa era dificultoso, pois a balsa e o atracadouro da embarcação eram feitos de madeira de lei, ambos muito pesados. Ela conta que, quando chovia tinha que retirar o trapiche da beira do rio Ivaí, o qual exigia muito esforço dos balseiros.

Ao questionar a senhora Elza até quando irá manter a balsa, afirma que só os herdeiros irão dizer. Ela comenta que hoje está funcionando para atender a população, já que os fluxos de passageiros são oriundos dos municípios do entorno. Desde então, a empresa Elza Weiss e Cia Ltda. administra a balsa de natureza privada, que emprega quatro funcionários habilitados pela Marinha do Brasil. Ao todo são realizadas de 250 a 300 travessias por mês, sendo cobrado por tipo de categoria as seguinte tarifas, conforme a Tabela 4:

Tabela 4 - Relação de tarifas da balsa São Marcos

<b>Categoria</b>	<b>Valor cobrado no ano de 2019</b>
<b>Caminhão Toco</b>	R\$45,00
<b>Caminhão Truck</b>	R\$50,00
<b>Caminhão 3/4</b>	R\$45,00
<b>Automóvel</b>	R\$35,00
<b>Motocicleta</b>	R\$35,00
<b>Passageiro</b>	R\$2,00

Fonte: Elaborada pela autora

Atualmente, a balsa de propulsão a motor conta com ajuda de um rebocador dentro dos padrões exigidos pela Marinha Brasileira e emprega três balseiros, a saber: os senhores Vítor, Abimaldo e Antônio. Os rendimentos da balsa são voltados para manter a empresa, como

---

<sup>14</sup> Ibid., 2019, p.1.

salários, despesas e a manutenção das embarcações, sendo que a maior parte da renda da senhora Elza advém da fazenda de gados e aposentadoria.

A balsa funciona diariamente, sendo que os principais motivos de deslocamento são os acessos para os municípios vizinhos para o trabalho nas indústrias e na lavoura. Na entrevista realizada com o balseiro Abinaldo Silva<sup>15</sup>, que trabalha há 23 anos na balsa São Marcos, ele conta que atualmente não passa caminhão com carga, pois o rio está muito baixo e pode ocorrer de afundar e que antigamente o transporte era de safra de arroz e cerâmica. Nos dias de hoje, é comum atravessar automóveis, motocicleta e caminhão sem carga.

### ***3.2.5 Balsa Nova Itá: Icaraíma e Querência do Norte***

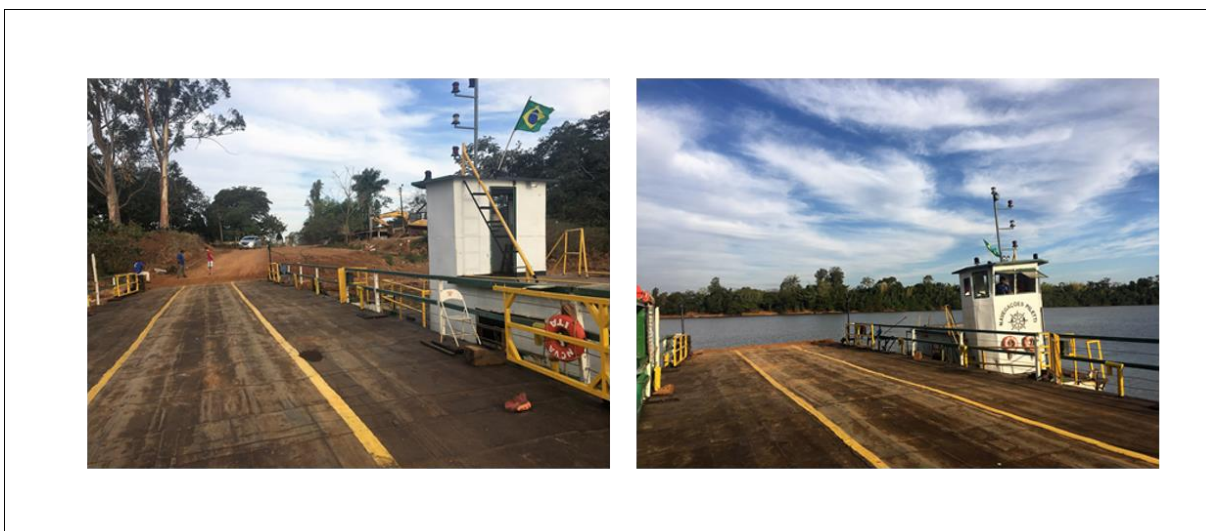
As informações sobre a balsa Nova Itá são limitadas a pesquisa de campo, a partir das conversas informais com os balseiros, que estavam trabalhando no dia da visita, pois não obteve-se êxito diante das tentativas de contato com o proprietário, que foram feitas por telefone comercial e via Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Querência do Norte. Assim, optou-se por incluir as informações que estão disponibilizadas publicamente no documento da SEIL (2014).

Posto isto, a balsa Nova Itá (FIGURA 49) está localizada no encontro entre os rios Ivaí e o Paraná, pertencente à região geográfica Noroeste Paranaense, conforme IPARDES (2004). A travessia conecta o município de Icaraíma e Querência do Norte, reduz o trajeto rodoviário entre as duas sedes municipais de 158 km via BR 487/PR 576 para cerca de 55,2 km em estrada não pavimentada. Os dados levantados em campo demonstram que, a balsa Nova Itá está aproximadamente 15 km do centro de Icaraíma, sendo que o acesso ocorre por meio da Avenida Hermes Vissoto em estrada de chão (Figura 49).

---

<sup>15</sup> Entrevista Sr. Abinaldo Ferreira da Silva. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Ivaté – distrito de Herculândia, 14 de julho de 2019, durante o trabalho na balsa Nova Itá, duração: 10 minutos.

Figura 49 – Mosaico da Balsa Nova Itá do Porto Novo em 2019



Fonte: Acervo pessoal da autora

No que diz respeito a gestão, considera-se a balsa como privada, sendo administrada pela empresa Navegações Piletti, que funciona desde 1977, porém este porto foi fundado em 1986. O proprietário o senhor Wilson Piletti era responsável pela travessia no Porto Jundiá, que também ligava Icaraíma a Querência do Norte, em outro ponto no rio Ivaí, no entanto não está em funcionamento. Os principais motivos de deslocamento se referem ao transporte entre os municípios próximos, para atender aos moradores, transpor a produção agrícola baseada no arroz e a mandioca, e, a produção agropecuária. A travessia funciona diariamente, sendo que são realizadas aproximadamente 300 travessias por mês, conforme SEIL (2014).

### **3.3 Balsas operantes no rio Ivaí: porque permanecem?**

Para analisar as permanências das travessias por balsas no rio Ivaí, utiliza-se como base teórica e metodológica os estudos sobre as dinâmicas dos municípios paranaenses realizado por Fabio Rodrigues da Costa intitulado a “A noção de municípios periféricos: contradições e desigualdades no estado do Paraná” (2013). A relevância dessas abordagens se deve ao fato de que, as contribuições do autor sobre a dinamicidade dos municípios, condizem com a realidade do contexto paranaense. Em se tratando das balsas, constata-se fatores que contribuem para a continuidade deste modal de transporte diante das transformações das dinâmicas econômicas e sociais pelo/para o capital.

O geógrafo Costa (2013) ao analisar as dinâmicas dos municípios paranaenses, leva em consideração os seguintes critérios: Influência das Cidades - IC, Relevância Econômica - RE,

Índice IPARDES de Desempenho Municipal - IPDM, Taxa de Pobreza e Crescimento Geométrico da População - CG, para elaborar a seguinte expressão matemática representada na Figura 50:

Figura 50 – Expressão Matemática: Dinâmica dos municípios paranaenses

$$\frac{IC+RE+IPDM+TP+CG}{5} =$$

Fonte: Costa (2013, p.114)

Os dados extraídos para formatar a expressão foram obtidos em documentações de órgãos oficiais, compilados no IBGE, sendo que os principais documentos são: “Vários Paranás” elaborado por IPARDES (2005) e o estudo “Regiões de influência de cidades – REGIC” do IBGE (2008). Costa (2013) realizou o cálculo dos 399 municípios do estado Paraná, com base na fórmula e elaborou as seguintes classificações: fortemente dinâmicos, dinâmicos, intermediários e periféricos, a saber Tabela 6:

Tabela 5 - Classificações das dinâmicas dos municípios paranaenses

<b>Classificação</b>	<b>Parâmetro</b>
Fortemente Dinâmicos	7,5 até 10,0
Dinâmicos	5,0 < 7,5
Intermediários	2,5 < 5,0
Periféricos	0 < 2,5

Fonte: Costa (2013, p.114)

A seguir descreve-se as principais características das classificações das dinâmicas dos municípios paranaenses:

- Os municípios entendidos como fortemente dinâmicos condizem com a maior fluidez do capital, onde “Exerce elevada influência na rede urbana paranaense e são os principais centros industriais, comerciais e de prestação de serviços” (COSTA, 2013, p. 118). Apresentam complexa rede de relações econômicas e sociais do local ao global; Possuem uma ampla malha aérea capaz de conectar-se com os principais centros de influência do país; Apresentam ampla conexão rodoviária; Dispõe de centros médicos e hospitalares especializados; A empregabilidade se torna fator atrativo para o movimento populacional; Há

uma oferta de pluriatividades culturais; Por outro lado, desenvolve problemas de violência, exploração do trabalho, segregação social e higienização social. Como por exemplo, os municípios de Curitiba, Araucária, São José dos Pinhais, Londrina e Maringá.

- Os municípios dinâmicos diferenciam-se dos municípios fortemente dinâmicos, no sentido de atuarem como centros industriais, comerciais e prestação de serviços de maneira menos complexa. De acordo com Costa (2013, p.120), “A maioria dos municípios dinâmicos está localizada no interior (ligados a atividades agroindústrias, prestação de serviços, comércio, moda, indústria e desenvolvimento de tecnologia) ou no entorno de Curitiba”. Como por exemplo no interior do estado, o município de Campo Mourão que desempenha influência econômica em sua região, fazendo com que haja uma mobilidade diária regional, a fim de estabelecer relações de trabalho, comerciais, procura por bens e serviços, atendimentos de saúde, entretenimento e turismo.

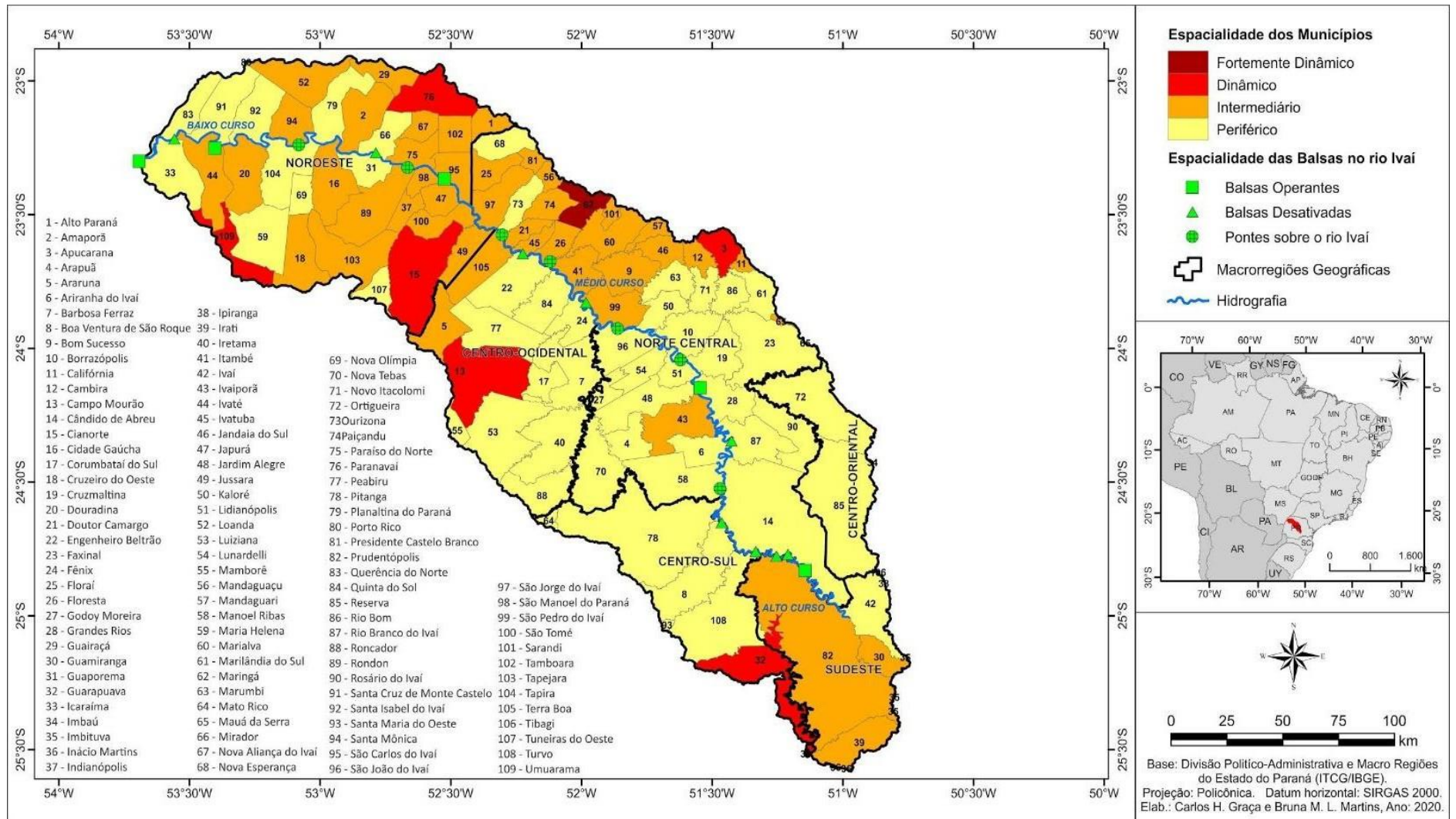
- Os municípios intermediários são identificados por apresentarem os serviços básicos para a população de forma limitada, como alimentação, transporte, saúde, educação. Nas palavras de Costa (2013, p. 120), “São centros locais ou centros de zona com influência local ou regional”, assim, apresentam pouca ou média dinamicidade, mas obtém crescimento populacional constante.

- Os municípios periféricos são localidades que apresentam problemas socioeconômicos, tais como: desemprego, baixos salários, baixa qualificação profissional e esvaziamento populacional. Estão limitados aos recursos oriundos do governo Estadual e Federal. Possuem baixa concentração de riquezas. Segundo Costa (2013, p.138):

Os municípios periféricos são considerados espacialidades socialmente críticas porque possuem indicadores sociais e econômicos inferiores à média paranaense e bem distante dos valores encontrados nos municípios fortemente dinâmicos e dinâmicos (COSTA, 2013, p.138).

A partir destas classificações, questiona-se como está a dinâmica dos municípios onde as balsas permanecem em funcionamento no rio Ivaí? Para tanto, elaborou-se o mapa de espacialidade das balsas operantes no rio em questão (Figura 51), com intuito de representar a dinâmicas dos municípios nos quais elas estão inseridas e apresentar fatores relacionados, que justifiquem permanência deste modal, a seguir:

Figura 51 – Espacialidade das balsas da Unidade Hídrica do rio Ivaí



Fonte: Elaborado por Graça e Martins (2020)

Ao espacializar os dados sobre a travessias por balsas no rio Ivaí, verifica-se uma diminuição de 64% de balsas operantes, sendo que apenas 36% das balsas estão em funcionamento entre 2017 e 2019.

No alto curso, somente a balsa de Tereza Cristina opera regularmente. Logo, nota-se uma maior diminuição deste modal em funcionamento, tendo em vista que este segmento do rio se concentra municípios de dinâmica periférica. A desativação das balsas impediria a circulação da população dos municípios de Cândido de Abreu, Turvo, Boa Ventura de São Roque e Ariranha do Ivaí. Assim, como trata-se de uma área com baixa produtividade e consequentemente de poucos investimentos públicos, apresenta-se apenas uma ponte que liga os municípios de Lidianópolis e Cândido de Abreu, que faz parte da rodovia BR 487 – extensão de Ponta Grossa no estado do Paraná a Naviraí no estado do Mato Grosso do Sul.

Diferentemente, no médio curso, este segmento apresenta uma alta concentração no número de travessias por ponte, sendo que apenas uma balsa está em operação, entre os municípios de Grandes Rios e Jardim Alegre e duas apresentam-se como desativadas. Este fato se deve a fatores como:

- Trata-se do segmento que, no quadrilátero, contempla o município de Maringá considerado como fortemente dinâmico. Portanto, apresenta uma área de influência com alta produtividade, consequentemente o aumento de investimentos públicos e privados na logística viária (COSTA, 2013).
- Os municípios dinâmicos também fortalecem este cenário, como por exemplo, Apucarana, Campo Mourão, Cianorte e Paranaíba.
- Conjuntura histórica socioeconômica estadual, relacionado a dinâmica cafeeira e a policultura, que aproximadamente parte do médio curso, obteve a ocupação influenciada por estas economias, bem como na atualidade o desenvolvimento intenso da agricultura pautada no soja-milho-trigo.

Neste sentido, destaca-se a ponte que liga os municípios de Engenheiro Beltrão e Floresta na PR 317, denominada de Rodovia Avelino Piacentini para interligar os municípios de Campo Mourão e Maringá, um importante meio de ligação interestadual. Salienta-se que, neste ponto, está situado a oitava ponte que perpassa o curso do rio Ivaí. Segundo jornalista Gustavo Vaz da Agência de Notícias do Paraná, a obra foi finalizada em 2018, tem uma extensão de 300 metros, no leito do rio a altura chega a 33 metros, fato este que duplica a rodovia (VAZ, 2018).



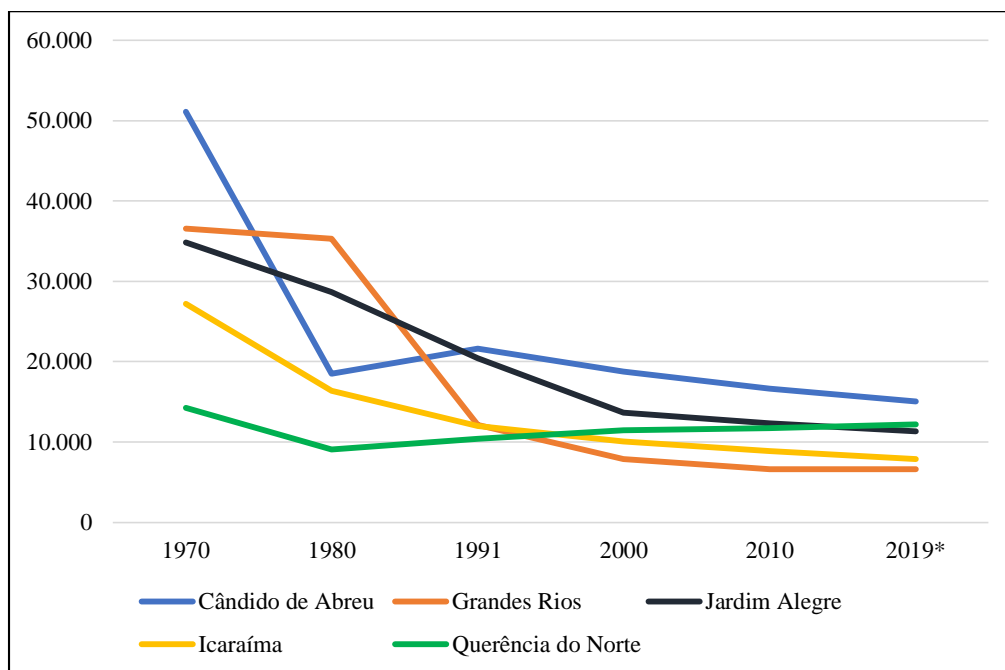
No baixo curso, encontra-se o maior número de balsas em funcionamento, no total de três, dispersas no início e final do segmento, para ajustar-se a dinâmica intermediária dos municípios, como: Japurá, São Carlos do Ivaí e Ivaté, bem como dos municípios periféricos, tais como: Santa Cruz do Monte Castelo, Icaraíma e Querência do Norte. No que concerne as pontes que fazem parte deste cenário, a que liga o município de Paraíso do Norte a Rondon, denominada de “Ponte Anísio Tormena” (PARANÁ, 2014) serve para atender uma área de concentração de usinas sucroalcooleiras, frigoríficos e abatedouros, que faz parte da rodovia PR 492.

Em suma, os dados do mapa (Figura 51) revelam uma predominância dos municípios periféricos, sendo que das cinco balsas operantes no rio Ivaí, a balsa de Tereza Cristina em Cândido de Abreu, a balsa Marollo em Grandes Rios e a balsa Porto Novo em Icaraíma competem a esta categoria. As balsas São Marcos em São Carlos do Ivaí e a Santo Antônio em Ivaté fazem parte dos municípios intermediários. Diante deste resultado, apresenta-se algumas indicações das condições encontradas nas balsas e apontamentos sobre problemas enfrentados pelos balseiros diante das condições periféricas e intermediárias dos municípios estudados.

### ***3.3.1 Municípios periféricos e a permanência das balsas***

O perfil dos municípios periféricos que apresentam balsas em operação no rio Ivaí demonstram afinidades e diferenças em comum, a saber: Cândido de Abreu - Tereza Cristina, Icaraíma, Grandes Rios, Jardim Alegre, Icaraíma e Querência do Norte. No Gráfico 1 estão ilustrados os dados referente aos censos do IBGE de 1970 a 2010, sendo levando em consideração a estimativa para 2019, a seguir:

Gráfico 1 - Trajetória da população dos municípios com balsas operantes no rio Ivaí, 1970-2019



Fonte: Elaborado pela autora, com base em IBGE (2010)

Os dados do Gráfico 1 demonstram o esvaziamento populacional como uma característica do município periférico paranaense, conforme Costa (2013). Como por exemplo, os municípios de Jardim Alegre e Grandes Rios, em que está localizada a balsa Marollo, juntos no ano de 1970 apresentou uma população de 71.158 habitantes, sendo este período marcado pela transição da cultura cafeeira como carro chefe do Estado para a inserção da mecanização da agricultura e investimentos na indústria. Nos anos que seguem os números demonstram a diminuição das populações de ambas os municípios chegarem apresentar uma queda de 70%, no total de 19.232 habitantes conforme a estimativa de 2019.

No caso da balsa de Tereza Cristina, o município sede de Cândido de Abreu com população de 16.655, teve o valor do Produto Interno Bruto (PIB), em 2010, no valor de 169 milhões, em atividades exclusivamente da produção agrícola de pequenas e grandes propriedades, sendo escassa a presença do setor de serviços e indústrias. Conforme IBGE (2020), no ano de 2017, este valor aumentou para R\$ 279 milhões, porém em relação ao Índice de Desenvolvimento Humano<sup>16</sup> (IDH), apresenta 0,629 de média, sendo que ocupa 383ª posição

<sup>16</sup> O Índice de Desenvolvimento Humano tem por base de análise as categorias: longevidade, renda e educação, que constata a qualidade de vida das populações, em busca de conhecer o desenvolvimento da localidade (IBGE, 2008).

dos 399 municípios no Paraná. Compreende-se que a arrecadação monetária cresceu, mas a distribuição se concentrou na mãos de poucos, com isso manteve o baixo índice de IDH.

Em relação ao distrito de Tereza Cristina, encontra-se como uma de suas deficiências a infraestrutura viária de acesso ao local feita por estrada de cascalhos em alto declive e as condições da avenida principal e ruas do distrito (Figura 52).

Figura 52– Avenida e Praça Central de Tereza Cristina



Fonte: Acervo pessoal da autora

A Figura 52 retrata o logradouro principal do distrito de Tereza Cristina, que oferece o acesso a balsa. Verifica-se que o pavimento formado por cascalho está em baixas condições de uso, sem apresentar calçadas e bueiros. Isto denota a falta de infraestrutura urbana do distrito, que coloca em risco a mobilidade das pessoas e veículos.

No que diz respeito, a infraestrutura da travessia por balsa, no ano de 2016, a balsa foi embargada por uma ação promovida pelo Ministério Público do Paraná, com base no parecer da Capitania dos Portos, que afirma a falta de segurança para os usuários, de acordo com a entrevista realizada com o senhor Carlos Roberto Dias, secretário da Associação de Moradores

de Tereza Cristina e professor na Escola Estadual do Campo Tereza Cristina. Segundo o entrevistado:

A balsa ela além de levar e trazer pessoas, ela é um fator importante na questão econômica, não só de Tereza mas (...) onde tem balsa carrega pessoas, automaticamente essas pessoas de um lado pro outro vão trabalhar, particularmente em Tereza Cristina, a gente tinha alunos, o ano passado, tínhamos alunos do lado de lá aqui. Então, a educação perdia, a economia perdia, porque são pessoas que moram em Tereza Cristina e que tem propriedade do lado de lá. Ou mesmo aquelas que têm propriedade do lado de lá, estamos ainda numa região essencialmente agrícola, a grande maioria das pessoas ou vão trabalhar em suas propriedades ou vão levar pessoas para trabalhar nas suas propriedades. Do outro lado que é Prudentópolis, nós estamos em Tereza Cristina e aqui é Cândido de Abreu e as pessoas vão trabalhar pra lá mesmo de boia fria.<sup>17</sup><sup>19</sup>.

A interdição da balsa proporcionou uma série de impactos para o distrito, tais como: aumento do tempo de viagem diante das condições precárias das estradas municipais e estaduais, a falta de transporte para as pessoas deslocarem-se ao trabalho, ausência de alunos na escola e o impedimento do abastecimento do comércio locais. É imprescindível que a passagem por meio da balsa garante o sustento tanto do balseiro quanto do próprio usuário, que está em busca do seu trabalho, estudo, consumo ou lazer do outro lado da margem. As reivindicações da população junto à prefeitura de Cândido de Abreu resultaram em um processo licitatório para compra de uma nova balsa no valor de 210 mil reais, que foi entregue em 2017.

Portanto, esta situação reflete na gestão da balsa de Tereza Cristina, como por exemplo, qual seria o interesse do governo Estadual ou Federal em trazer investimentos públicos para financiar uma ponte com intuito de melhorar a situação local? Quais vantagens? Em nome de qual capital privado? A permanência da balsa de fato para este local é basilar para atender suas necessidades básicas, como educação, trabalho, lazer, emprego, tendo em vista que se enquadra como periférico no contexto paranaense.

Outro desdobramento refere-se a estabilidade do balseiro, tendo em vista que a prefeitura, dentro dos seus limites financeiros, dispôs da balsa para população fazer uso. No entanto, não há uma atenção maior para relação trabalhista. O balseiro de Tereza Cristina, o senhor Leandro Kum aponta as dificuldades enfrentadas por causa da ausência da garantia de empregabilidade, comenta sobre isso:

A prefeitura trouxe a balsa, só que não paga salário, nós cobra por travessia. O que nós ganha durante o dia é nosso, só que para atender a balsa quando o rio enche o rio

---

<sup>17</sup> Entrevista com Sr. Carlos Alberto Dias. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Tereza Cristina, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 60 minutos.

sobe, só nós que atende, se for meia noite e nós precisar vim ai, nós tem que vim por causa do rio, tá enchendo né, e a mesma coisa se tiver baixando se não ela fica no seco.<sup>18</sup>

A entrevista realizada com a presidenta Marcela Dias, da Associação de Moradores de Tereza Cristina, em 2018, ela afirmou que: “Essa semana, o rio estava cheio, a balsa não passou, eles não ganharam nada”<sup>1921</sup>”. Ela comenta que a associação está preocupada com esta questão, neste sentido conversaram com a prefeitura para tentar um acordo:[...] quando o rio está muito cheio, ou muito seco, que a balsa também não passa quando está muito baixo, a prefeitura estaria repassando o dinheiro pra balsa, porque como é que eles vão ficar esse tempo sem ter dinheiro.<sup>20</sup>

No depoimento com o Secretário de Administração de Cândido de Abreu, Sandroval Probst, questionado sobre a gestão das balsas, este afirma que:

*Então são essas três balsas [Areão, Block e Rio Belo], e, é da administração municipal?*

Não, veja bem, elas não são municipais, são de responsabilidade do prefeito, certo?! São...elas não sendo do município, a de Tereza Cristina é do município porque o município comprou, essas duas [Areão e Block] que vão vim, as de baixo vão ser do Estado, e vão tá funcionando na metade do município de Cândido de Abreu, e na metade do outro município que fica do outro lado do rio, a de Tereza Cristina é Prudentópolis, a dos Block é Turvo, e a do Jacaré é Boa Ventura de São Roque.

*Os trabalhadores que estão nessa balsa eles são da responsabilidade de vocês?*

Não. A única que está funcionando que é Tereza Cristina, ela foi passada para Associação do distrito de Tereza Cristina, Associação de Moradores, Associação de Moradores está tocando a balsa, as outras duas ainda não sei te falar porque elas não estão em funcionamento. A ideia é montar a Associação dos Balseiros e entregar na mão dessas pessoas que vão tocar e as pessoas que vão conduzir os trabalhos na balsa.<sup>2123</sup>.

Constatamos nas palavras do entrevistado, uma série de dubiedades, tanto no posicionamento sobre a responsabilidade das balsas, quando nas incertezas se de fato as embarcações retornaram a funcionar e até na empregabilidade. Esses percalços denotam a merecida imprescindibilidade em olhar para as transposições, que em certos casos, são os únicos meios de locomoção de pessoas e cargas.

---

<sup>18</sup>Entrevista Sr. Leandro Kum. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Tereza Cristina distrito de Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 10 minutos.

<sup>19</sup>Entrevista Sra. Marcela Dias. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Tereza Cristina, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistada, duração: 60 minutos.

<sup>20</sup>Id., 2017, p.1.

<sup>21</sup>Entrevista Sr. Sandroval José Probst. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2017, via telefone, duração: 10 minutos.

Logo, o salário dos balseiros está condicionado ao fluxo de pessoas, das condições naturais e a disposição para realizar tal tarefa, isto denota as precárias as condições de trabalho oferecidas pelo município para os balseiros, sendo que a opção secundária é o trabalho na lavoura. Em 2018, o balseiro senhor José Gonçalves afirmou que o valor recebido aproximadamente foi de dois salários mínimos, sendo a renda complementada com trabalhos na lavoura: “Aqui o movimento muito fraco agora. Agora tá em crise. Nós sobrevive ali 3 famílias, olha apurado. Porque aí enche o rio fica parado, isso que ainda eu faço lavoura para controlar a situação”.<sup>22</sup>

Além disso, os rendimentos ficam prejudicados por causa das intempéries naturais, como enchente ou seca. Conforme dados apontados por Baldo (2006), variedade pluviométrica é considerada de alta intensidade no alto curso do rio, com média anual aproximadamente de 2.000mm devido a altitude em torno de 600m a 1.200m, isto faz com que ocorram enchentes.

A balsa do Marollo está localizada no município de Grandes Rios, que possui 5.618 pessoas. Segundo informações do último censo em 2010, teve o valor do Produto Interno Bruto (PIB), no mesmo ano, em torno de 58.478,00 milhões, em atividades exclusivamente do setor de serviços (educação, administração pública, defesa e seguridade social), agropecuária e pouco expressiva do setor industrial. No ano de 2017, este valor passou para R\$ 119 milhões, sendo que o setor serviços (57%) se mantém como predominante, seguido da agropecuária (38%) e o setor industrial com apenas 4,3%. No tocante ao IDH, o município de Grandes Rios apresenta de valor 0,658 de média, sendo que ocupa 346º posição dos 399 municípios paranaenses (IBGE, 2020).

Neste sentido, a balsa Marollo está inserida em um município que apresenta dependência econômica, tanto dos recursos do governo do Estado e Federal, quanto de recursos privados, que são poucos investidos na localidade. Assim, a balsa de natureza privada tem seus rendimentos voltados como complemento de renda, pois os montantes maiores são adquiridos com a extração da areia e a lavoura.

A balsa Marollo apresenta condições similares a balsa de Tereza Cristina, pois ambas estão situadas em localidades onde ocorre a subordinação territorial. Costa (2013, p. 104) afirma com base em estudos urbanos, que a subordinação territorial acontece “[...] através da política, ou seja, o controle do poder político concentrado em alguns pontos propagando e irradiando decisões e definindo ações é que se dá a subordinação territorial”.

---

<sup>22</sup> Entrevista Sr. José Carlos Gonçalves. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2018, residência do entrevistado, duração: 30 minutos.

Assim, as relações são desiguais na escala dos municípios dinâmicos paranaenses, que ocorre quando um município depende de outro município intermediário ou dinâmico para ter seus interesses representados nas políticas públicas do Estado e Federal. No caso de Grandes Rios, este procura atender e complementar as necessidades da população no município de Ivaiporã, no entanto os municípios de Jardim Alegre, Rosário do Ivaí e Rio Branco do Ivaí, utilizam a balsa como transporte essencial para transpor o rio.

Como os “Os municípios periféricos possuem restrito poder de decisão sobre o direcionamento dos investimentos de origem pública e privada, uma vez que o capital estabelece as prioridades conforme os seus interesses” (COSTA, 2010, p.105). Os moradores, associações comerciais e autoridades municipais organizam-se através de um abaixo assinado para solicitação de uma ponte sobre o rio Ivaí nas imediações da balsa Marollo.

Conforme matéria publicada pelo site de notícias TNOline de abrangência regional, em novembro de 2019, a construção da ponte é um pedido antigo da população, porém “nunca foi levado a sério”, isto já denuncia os jogos políticos envolvidos para concretização da ponte. Os benefícios deste empreendimento, segundo Prefeito de Jardim Alegre, o senhor José Roberto Furlan, a obra possibilitaria uma integração regional entre municípios da margem esquerda e direita do rio Ivaí, para facilitar não só deslocamento, mas trazer novas condições econômicas para a população formada por 70 mil habitantes de Grandes Rios, Jardim Alegre, Ivaiporã, Rosário do Ivaí e Rio Branco do Ivaí.

Figura 53 - Ancoradouro e via de acesso para balsa do Marollo



Fonte: Acervo pessoal da autora (2019)



Verifica-se que as condições do ancoradouro da balsa, assim como, a estrada de acesso para travessia apresenta problemas de infraestrutura viária (Figura 53). O percurso até a balsa é realizado totalmente em estrada de chão, fato este que demonstra aspectos deficitários do município em questão, uma vez que o investimento no trajeto traz benefícios para a população. No entanto, como trata-se de um município periférico, os recursos financeiros são destinados a atender os interesses dos detentores de poder, no caso do capital privado e público, portanto, novamente incide a situação similar com a balsa de Tereza Cristina, questiona-se: qual seria o interesse do governo Estadual ou Federal em trazer investimentos públicos para financiar a pavimentação asfáltica ou até mesmo uma ponte com intuito de melhorar a situação local? Quais vantagens? Em nome de qual capital privado? Ou poder político?

Conforme Costa (2013, p.145), “Os municípios periféricos em razão dos novos fluxos de informação e circulação estão integrados na dinâmica capitalista, porém essa integração é parcial e não é capaz de articular melhorias efetivas para toda população”. Isto de fato é verificado no caso da balsa do Marollo, a reivindicação popular, privada e pública demonstram a urgência em direcionar novas perspectivas para economia dos municípios da área de abrangência da balsa e seu entorno. No entanto, tais possibilidades são impedidas por sua subordinação territorial.

O cenário do porto Novo em Icaraíma dialoga com as condições da balsa de Grandes Rios. O município de Icaraíma possui aproximadamente 8.839 habitantes, dados do último censo realizado em 2010, segundo IBGE (2020). O valor do PIB, no mesmo ano, foi no valor de R\$ 91 milhões divididos entre as principais atividades econômicas, a saber: serviços, agropecuária e indústria. Em 2017, este valor aumentou para R\$ 210 milhões, sendo 58% do setor de serviços, 37% da agropecuária e o setor industrial com 5% do total do PIB. O IDH aponta que o município de Icaraíma ocupa 334º do ranking do estado do Paraná.

Neste sentido, a mola propulsora do município concentra-se no setor de serviços, que caracteriza-se por atividades variadas, como: serviços administrativos, educação, defesa e saúde pública. No tocante ao setor da agropecuária, os principais produtos agrícolas são: o cultivo do arroz, milho e soja, em destaque para a mandioca e predominantemente a cana-de-açúcar (MARCOTTI, 2013).

Marcotti (2013) complementa que, por volta de 1990, iniciou-se a intensificação da cultura da cana-de-açúcar entre os municípios de Icaraíma e Ivaté - onde encontra-se a balsa São Marcos, conforme Marcotti (2013, p.57): “Em 1992, o Grupo Santa Terezinha adquiriu a Cooperativa Agroindustrial dos Produtores de Cana de Icaraíma Ltda. – COPICAR”, sendo que as atividades da usina empregam 708 pessoas do município.

As transposições de atividades industriais se tornaram coadjuvantes pela balsa Nova Itá, em conversa com o senhor balseiro Adilson Ribeiro<sup>23 25</sup>. Ele comenta que principalmente transportava produtos de uma indústria de colchões e móveis. No entanto, a indústria parou de utilizar o trajeto através da balsa, com a construção da ponte que liga o Porto Camargo - Icaraíma a Naviraí no estado do Mato Grosso, inaugurada em 2002.

Contudo, mesmo com a ponte, a balsa continua a funcionar e atualmente, serve para atender os interesses locais e turísticos. Nas pesquisas de campo, o senhor Roberto Fernandes, o balseiro contratado da empresa Piletti Navegações, afirma que: “Aqui vai para Querência do Norte, Naviraí. No caso, turista, pescador, atravessa a balsa aqui para pescar no Porto Felício. E os moradores que mora aqui perto vai para Querência, o lugar mais perto é aqui”<sup>24</sup>.

Uma questão que chama atenção na fala do balseiro, é o fato da presença de fluxo turístico em direção ao Porto Felício no rio Paraná, conhecido pela prática da pesca esportiva. Neste sentido, mesmo que essa não seja uma atividade econômica característica do município de Icaraíma, apesar de possuir setores específicos para o turismo na administração pública, essa possa ser uma alternativa para alavancar o desenvolvimento econômico na região (MARCOTTI, 2013).

Diversos estudos destacam que atividade turística possibilita a forma de inovação dos recursos endógenos de comunidades (BARTHOLO; SAN SOLO; BURSZTYN, 2009). Portanto, o Turismo de Base Comunitária tem como prerrogativa a utilização dos recursos naturais e culturais das comunidades tradicionais para a atividade turística. Este tem como premissa, em primeiro lugar, o respeito a comunidade local e a preservação dos seus bens culturais e naturais para futuras gerações. Em segundo lugar, o turismo de base comunitária entendido como ferramenta para geração de renda e trabalho, faz com que haja uma relação equilibrada entre o mercado turístico, poder público e comunidade local.

No caso para os municípios periféricos, esta seria uma forma de trazer benefícios diretos para população local. A pesquisa feita por Cinthia Meneghel (2010) em sua dissertação de mestrado, intitulada “Turismo fluvial de base comunitária como alternativa econômica sustentável aos municípios do Alto Rio Paraná”, envolve o município de Querência do Norte, a autora indica como parte da sua análise o desenvolvimento do segmento fluvial como capaz de atribuir rendimentos ao município em questão. Assim como, Marcotti (2013) afirma que o

---

<sup>23</sup>Entrevista Sr. Adilson Ribeiro. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins**. Icaraíma, 14 de julho de 2019, duração: 7 minutos.

<sup>24</sup>Entrevista Sr. Roberto Fernandes. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins**. Icaraíma, 14 de julho de 2019, duração: 5 minutos.

turismo, ainda de maneira tímida, apresenta-se como elemento para geração de renda e trabalho, em Icaraíma e Ivaté.

No que se refere a balsa Nova Itá, identifica-se algumas vantagens para tanto, como o fato de estar localizada no caminho no fluxo turístico em direção ao rio Paraná para visitação ao Porto Felício. Além de dispor, de uma pequena oferta de alimentos e bebidas formada por dois comércios, sendo retratado na Figura 54. Já na margem direita do rio Ivaí, onde perpassa a estrada que leva ao município de Querência do Norte, encontra-se o atrativo religioso, chamado de Marco Missioneiro, que dispõe de uma gruta com a imagem de Nossa Senhora dos Navegantes e um cruzeiro.

Figura 54 – Comércio no porto Novo em Icaraíma



Fonte: Acervo pessoal da autora (2019)

No entanto, a infraestrutura viária de acesso a balsa apresenta-se como deficitária, pois o trajeto é feito em estrada de chão de 15 km de Icaraíma (Figura 55), como também foi verificado nas balsas de Tereza Cristina e na balsa do porto Marollo em Grandes Rios. Isto denota, claramente, as condi es periféricas destes municípios, conforme Costa (2013).

Figura 55 – Estrada de acesso ao porto Novo em Icaraíma



Fonte: Acervo pessoal da autora (2019)

Posto isto, ao comparar as condições das balsas operantes no rio Ivaí inseridas em municípios periféricos, os resultados revelam que existem diferenças e similaridades. As balsas dos municípios periféricos, tais como a balsa Tereza Cristina de Cândido de Abreu, localizada no alto curso, a balsa do Marollo de Grandes Rios, localizada no médio curso e a balsa de Nova Itá de Icaraíma, localizada no baixo curso apresentam as seguintes características similares: Acesso ao centro local em busca de bens e serviços; Trajeto que economiza as proximidades entre os municípios; Acesso ao trabalho, a escola, a saúde e ao lazer; Transporte produção agrícola de pequenas propriedades rurais.

Em relação a infraestrutura de acesso a balsa, sem exceção, todas as balsas dos municípios periféricos apresentaram deficiências na pavimentação do trajeto, além do mais no caso de Tereza Cristina estende-se este problema ao distrito, já os outros municípios apresentam pavimentação asfáltica, sendo este um indicador social crítico para a população.

As diferenças entre as balsas são constatadas na gestão administrativa das balsas, nos locais onde a balsa é responsabilidade da Associação de Moradores, sem fins lucrativos, no caso de Tereza Cristina, depende-se da sazonalidade do cultivo agrícola e das condições

naturais para manter o funcionamento, para então, os balseiros conseguirem meios de sobrevivência, já no município não apresenta outras possibilidades de emprego.

Isto denota, que a prefeitura municipal exime-se de toda responsabilidade trabalhista, manutenção da balsa e a seguridade dos trabalhadores. Já no caso das balsas de Grandes Rios e Icaraíma, os balseiros são os proprietários das empresas e que atualmente já passaram a contratar terceiros para trabalharem na balsa, contudo passam por dificuldades no sentido as intempéries naturais, no entanto os trabalhadores têm seus direitos garantidos.

### ***3.3.2 Municípios intermediários e a permanência das balsas***

A balsa Santo Antônio está localizada em São Carlos do Ivaí, sendo considerado como um município intermediário, isso quer dizer que trata-se de um centro de zona de atuação local ou regional. Diferente dos municípios periféricos, estes já possuem meios para atender as necessidades básicas da população. Uma pequena parte do capital privado e público são injetados na economia local, enquanto os municípios de Cândido de Abreu e Grandes Rios dependem dos recursos exclusivamente do governo estadual e federal por meio de repasses de arrecadação, pois não conseguem gerar recursos próprios, conforme Costa (2013).

O cenário de São Carlos com base nas informações econômicas, formado por 6.354 pessoas, informações do último censo em 2010, teve o valor do Produto Interno Bruto (PIB), em torno de 111 milhões, em atividades exclusivamente da produção industrial, setor de serviços e agropecuária. No ano de 2017, este valor aumentou para R\$ 272 milhões, sendo que o setor industrial (47,5 %) ocupa o topo das atividades econômicas do município, em segundo lugar aparece o setor de serviços (27,1%), agropecuária (13%) e a administração pública (12,2%). No tocante ao IDH, o município de São Carlos do Ivaí apresenta de valor 0,682 de média, sendo que ocupa 181º posição dos 399 municípios no Paraná (IBGE, 2020).

O setor industrial (47,5%) movimenta a economia do município de São Carlos do Ivaí, configurado pela Cooperativa Regional de Produtores de Cana - COOPCANA que ao todo emprega 230 funcionários. No entanto, este setor depende diretamente da agricultura para manter a sua estabilidade. De acordo com a Prefeitura Municipal de São Carlos do Ivaí (2020), a cooperativa destaca-se entre as demais indústrias, que competem ao ramo da cerâmica, fabricação de tijolos, confecção de peças íntimas, redes esportivas e vestuários no geral, alimentícia de polpa de frutas e sorvetes. E uma indústria química se destaca por empregar tecnologia em fontes renováveis, pois produz a substância do bicarbonato a partir do gás

carbônico com resíduos das usinas de açúcar (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS DO IVAÍ, 2020).

Já as olarias e cerâmicas, totalizam em torno de 28 empresas, dado que a região localiza-se na área com maior número de olarias da UH do rio Ivaí. Conforme a Mineropar (1997), a produção de cerâmica vermelha que correspondente ao rio Ivaí está concentrada no médio-baixo curso, nos municípios de Doutor Camargo, Floresta, Indianópolis, Itambé, Ivatuba, Japurá, Mirador, Paraíso do Norte, São Carlos do Ivaí e São Manoel do Paraná, perfazendo um total de 61 empresas.

Na conversa com o balseiro, o senhor Carlos Silva Souza, ele afirma que a produção industrial de São Carlos do Ivaí traz mais rendimentos para balsa Santo Antônio, sendo que trafega intensamente caminhões com carga, carretas carregadas e bitrem vazios - este tipo de veículo comumente visto para transportar cana-de-açúcar. No caso, a balsa faz parte da rodovia PR 082, apresenta como passagem obrigatória para quem deseja economizar alguns quilômetros, na fala do entrevistado o senhor Carlos está evidente essa funcionalidade:

Porque se eles não vem por aqui, tem que dar a volta, por cima, e ir por Paraíso, Cianorte é mais longe, de Japurá para vir para São Carlos por cima é mais longe. Aqui é um caminho só, né. Você passou aqui é 8 km para São Carlos. De São Carlos pra cá dá 12 até Japurá<sup>25</sup>.

Portanto, verifica-se que a rodovia que atravessa a região apresenta limitações, conforme a Figura 56, assim, este torna-se um fator que colabora com as condições dos municípios periféricos, que demonstram a precária infraestrutura de acesso a balsa. Desta forma, mesmo localizando-se em um município intermediário, o acesso da balsa Santo Antônio infere a ausência de investimentos públicos na melhoria e manutenção da via de circulação, que é tão importante para a região.

---

<sup>25</sup>Entrevista Sr. Carlos Silva Souza. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins**. São Carlos do Ivaí, 14 de julho de 2019, duração: 10 minutos.



Figura 56 – Mosaico da Rodovia PR 082: acesso a balsa Santo Antônio



Fonte: Acervo pessoal da autora (2019)

Na primeira imagem do mosaico (Figura 56) - esquerda para direita, observa-se a rodovia pavimentada de lama asfáltica, porém em mau estado de conservação, com a existência de buracos e ausência de elementos de sinalização e acostamento. Ao fundo encontra-se as casas dos moradores do distrito de São Carlos, que são atendidos com energia elétrica e antenas de comunicação. A segunda imagem do mosaico (Figura 56), representa a paisagem do baixo curso do rio Ivaí, compreendidos por relevo plano, ausência de vegetação e áreas dedicadas exclusivamente para a lavoura.

No final do baixo curso, o município de Ivaté possui características similares com o município de São Carlos. A balsa São Marcos está localizada no distrito Herculândia. O município de Ivaté contava com 7.514 habitantes de acordo com o censo de 2010 do IBGE. O valor do PIB, no mesmo ano, foi no valor de R\$ 96 milhões divididos por ordem de relevância, entre as principais atividades econômicas, a saber: indústria, serviços e agropecuária. Em 2017, este valor passou para R\$ 174 milhões, sendo 54% corresponde ao setor de serviços, 21% equivale às atividades agropecuárias e o setor industrial com 25% do total do PIB.

O IDH aponta que o município de Ivaté ocupa 199º do ranking do estado do Paraná e a média de 0,706, que significa que está próximo da média atribuída ao estado do Paraná, como um todo, no valor de 0,754, sendo que desenvolvimento total está próximo de 1,0, fato que contribui para classificação como município intermediário.



A economia do município configura-se por ser pouco diversificada, tendo um setor econômico específico dominante, voltado principalmente para o setor sucroalcooleiro e demais como mandioca, feijão, milho, amendoim, soja e arroz (LOCASTRO et al, 2012). No ano de 1990, houve a intensificação das indústrias de cana-de-açúcar, assim como, “Em 1995, entrou em funcionamento a Usina de Álcool e Açúcar Ivaté S.A. na cidade de Ivaté, que atualmente tem capacidade de processar até 9.600 toneladas de cana-de-açúcar por dia” (MARCOTTI, 2013, p. 57). Ao todo a empresa disponibiliza cerca de 1.625 oportunidades de trabalho.

O cenário do município apresenta-se algumas deficiências, tal como apontada no estudo realizado por Locastro et al (2012). Os autores afirmam que, Ivaté tem demonstrado esvaziamento populacional, uma vez que as vagas de emprego estão limitadas aos setores pouco promissores, no entanto o cenário proporcionado por grandes grupos da indústria sucroalcooleira traz novas perspectivas para o município.

Neste sentido, compartilha-se da ideia de Endlich (2009) e Costa (2013), que ao criar condições para instalação de indústrias em municípios intermediários faz com que crie uma certa ilusão de melhoria de qualidade de vida. No entanto, observa-se que as possibilidades oferecidas pelas mesmas são voltadas para funções que requerem baixa qualificação profissional, ou seja, os trabalhadores são muitas vezes explorados nas indústrias primárias, como afirma Endlich (2009, p.135):

A produção do açúcar e do álcool demanda intensa mão-de-obra pouco qualificada para o corte da cana-de-açúcar. [...] a condição de trabalho das pessoas envolvidas na atividade do corte de cana é precária. Trata-se de uma atividade extenuante, mal remunerada, além de frequentemente mutiladora (ENDLICH, 2009, p.135).

Neste caso, verifica-se que a baixa qualificação profissional exigida pela oferta de empregos nos municípios que são periféricos também está associada aos municípios intermediários, no entanto estes oferecem condições básicas para a população, como emprego, saúde, educação e lazer.

Em relação às balsas dos municípios intermediários apresentam-se características similares aos municípios periféricos, já que a infraestrutura de acesso em quase todas as balsas são feitas por estradas de chão, exceto no caso de Herculândia, que trata-se da PR 082, o asfalto está prejudicado e ainda por cima com buracos. O fato que as diferencia das demais, refere-se a presença das indústrias sucroalcooleiras, em Icaraíma e São Carlos do Ivaí, isto faz com que haja uma maior arrecadação monetária, porém concentrada nas mãos de poucos, “oportunidades de emprego” garantidas, enquanto há pouco dinamismo do setor industrial nas demais balsas.

No caso da balsa de São Carlos do Ivaí, está em posição geográfica privilegiada, já que está próximo de municípios dinâmicos, em um raio de 100km, que são: Paranavaí, Cianorte e Umuarama. Além disso, está aproximadamente 68 km de distância de Maringá, compreendido por ser fortemente dinâmico e capaz de concentrar centros industriais, comerciais e serviços.

As condições das balsas nos municípios estudados estão correlacionadas a dinâmica econômica paranaense. Soja (1993, p.139) afirma que, ao produzir o espaço por meio dos recursos econômicos ratifica transformações geográficas de valor. Como por exemplo, ao suplantando uma balsa por uma ponte para atender os anseios dos detentores de poder, significa que aquela localidade passa a receber outra “transferência geográfica de valor”. Em suas palavras significa que:

[...] existem áreas de maior e menor produtividade, razões capital/trabalho altas e baixas (ou seja, a composição orgânica), e taxas variáveis de lucro, todas dentro do mesmo mercado integrado de mercadorias. Assim, as trocas de mercado transformam-se num veículo, não somente de transferência de valor entre empresas e setores, mas também de uma transferência geográfica de valor (SOJA, 1993, p.139).

Com isto, traz mudanças significativas nos elementos formadores da UH do rio Ivaí, no sentido material e imaterial, na transformação de lugares, ou seja, a inserção de uma ponte altera a dinâmica econômica e social, fazendo com que as relações se anulem pelo concreto, ao mesmo tempo que promove o trânsito livre para a movimentação de cargas e pessoas. Neste sentido, as memórias dos sujeitos são as (re)existências e a afirmação do Lugar geográfico.

As balsas operantes no rio Ivaí, estão inseridas no contexto dos municípios periféricos e intermediários, que por sua vez se caracterizam por apresentar condições críticas decorrentes das dinâmicas econômicas paranaenses. Os quais enfrentam uma série de problemas, tais como: ausência de recursos financeiros para investimentos no município para atender as necessidades da população, que faz com que a mesma se dirija aos centros locais, no entanto a infraestrutura viária precária dificulta ainda mais a situação de mobilidade.

## **CAPÍTULO 4 – O LUGAR E AS MEMÓRIAS DOS BALSEIROS DO RIO IVAÍ**

O objetivo do capítulo está centrado em investigar as memórias sobre as balsas no rio Ivaí como forma de (re)existências da categoria geográfica Lugar, diante das transformações constantes, que afetam as relações do mundo e o lugar (CARLOS, 2007). Em vista disso, aplica-se o termo (re)existências no sentido de demonstrar as memórias das experiências de vida como forma de permanência diante das efemeridades da sociedade globalizada. Assim, busca-se este termo para validação das seguintes hipóteses: O Lugar (re)existe nas condições críticas? A partir das memórias acerca das vivências nas balsas no rio Ivaí encontra-se vínculos com Lugar? No desenvolvimento do capítulo, apresenta-se os resultados apoiado nas entrevistas realizadas com balseiros do rio Ivaí, a saber: os senhores Celestino Barbosa da Silva e José Carlos Zaguetti.

### **4.1 O senhor Celestino: o balseiro ribeirinho**

O senhor Celestino Barbosa da Silva (Figura 57), nasceu no estado de Pernambuco em 07 de setembro de 1926. Se casou e teve sete filhos. Perdeu a esposa no parto do sétimo filho. Ela tinha apenas 36 anos. Viúvo com os filhos para criar. Casa-se novamente. O pernambucano mudou-se para São Paulo, no intuito de trabalhar na lavoura. Vendo melhores possibilidades no interior, estabeleceu-se no dia 19 de abril de 1957 no estado do Paraná, no município de Itambé. Ele, operou a balsa por cerca de doze anos e ao todo esteve por mais de 60 anos morando na beira do rio Ivaí.

Figura 57 - O senhor Celestino: balseiro ribeirinho



Fonte: Acervo pessoal da autora

Na margem direita do rio em questão, encontra-se o município de Itambé, que surgiu em 1947, quando inicia-se o loteamento das terras por conta da Companhia Melhoramentos do Paraná (CMP). A sede do município dividiu o espaço com os cafezais, sendo este o produto relevante da dinâmica econômica paranaense daquele período. Desta forma, a demanda por mão de obra aumenta para trabalhar na região, assim, o senhor Celestino mobilizou-se para trabalhar na lavoura de café e na derrubada da madeira, sendo contratado para trabalhar nos alqueires de terras recém adquiridos do governo pela família Bandeira, localizado na margem esquerda do médio curso do rio Ivaí.

O senhor Celestino conta que o trabalho inicial na fazenda era para a derrubada de mata e depois que começou a atividade na lavoura de café e hortelã na beira do rio, em suas palavras: “Derrubei os matos aí de machado, aquele tempo não tinha motosserra. Era tudo no machado”<sup>26</sup>. Era comum os trabalhadores realizarem a “limpeza” do terreno para iniciar o cultivo do café, sendo que as madeiras extraídas enviadas para comercialização (SERRA, 1991).

O senhor Celestino trabalhou por cerca de 48 anos na Fazenda Figueira, propriedade da senhora Rosalina da Silva, conhecida por Rosa Bandeira, casada com o agrimensor senhor Francisco da Silva, popularmente chamado de Senhor Bandeira, que se estabeleceram nas terras

---

<sup>26</sup>Entrevista com Sr. Celestino Barbosa da Silva. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Itambé, 8 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 40 minutos.

próximas a Itambé por volta de 1943. O senhor Bandeira prestava serviços para o governo do Estado mensurando terras da margem esquerda do rio Ivaí, atual município de Quinta do Sol, e, por coincidência a funda a Fazenda Figueira no lado esquerdo do rio Ivaí, já que a família mantinha uma residência na sede, localizada à margem direita, portanto, era necessário instalar uma balsa para atravessar o rio Ivaí, tanto para o deslocamento da família e moradores, quanto para o escoamento da produção cafeeira e o transporte de madeiras vendidas por serrarias de Itambé, conforme a Figura 58.

Figura 58 - Balsa do Porto Figueira localizada em Itambé



Fonte: Denizia Moresqui (2017) com base no Acervo da Família Bandeira

O registro fotográfico (Figura 58) retrata a balsa que o senhor Celestino trabalhou na Fazenda Figueira no rio Ivaí. A figura ilustra o caminhão carregado com toras de madeira, que por sinal trata-se do período entre os anos de 1950 e 1960. Segundo Padis (1981), o produto econômico da madeireiro foi um dos fatores que possibilitou a ocupação do Norte do Paraná, sendo verificado na fotografia a comercialização de grandes quantidades de madeira no período.

A senhora Rosalina Maria Aparecida da Silva, falecida em 19 de setembro de 2019, era conhecida por Rosa Bandeira. A entrevista realizada por Denizia Moresqui (2017), a senhora Rosa Bandeira comenta que as atividades na balsa iniciaram por volta de 1943. A primeira embarcação foi feita no improvisado, sendo amarrados latões de óleo diesel em baixo de um batelão de madeira para realizar as transposições manualmente guiado com corda. Posteriormente, os

funcionários da fazenda fizeram uma balsa apoiada com canoas cercada de madeira para oferecer segurança e movida a motor, como está retratado na fotografia 59. Esta era antigamente uma estrada movimentada, inicialmente era jardineira, depois começou a passar ônibus que levava os moradores para os centros da época, como Mandaguari, Maringá e Londrina.

O senhor Celestino conta como começou a trabalhar como balseiro da Fazenda Figueira, quando o patrão ofereceu para cuidar da balsa, por volta do ano de 1976. Desta maneira, ele e a sua família instalaram-se em uma casa próxima a balsa, desde então o senhor balseiro não saiu mais de perto da beira do rio Ivaí, sendo chamado de “véio do rio” pelos amigos e familiares. Assim, ele já de idade avançada sentado em um banco de madeira no quintal da sua casa rodeado por visitas, recorda a origem para narrar como era lidar com a balsa:

Eu nasci em Pernambuco, aqui fui balseiro, aqui eu sofri muito, trabalhava dia e noite, não podia parar, chovendo e tudo. Eu passava pra lá e pra cá, sofri muito. Passava condução, tudo passava aí, trator, ônibus, passava tudo aí.

*Como o senhor aprendeu a trabalhar na balsa?*

Um dia e uma noite eu aprendi trabalhar de balseiro. Ai, fiquei, passava dez, oito e um caminhão pesado no meio, atravessava lá, chegava lá, já tinha mais pra cá, voltava de novo, era pra lá e pra cá<sup>27</sup>.

Nesta fala constata-se a relação do entrevistado com o trabalho, que envolve o sacrifício e a exploração das suas condições laborais, pois ele garante a base de sustentação da família, mesmo diante da chuva ou realizando inúmeras travessias por dia. A memória do trabalho traz consigo o caráter imposto de estar naquele lugar, segundo Bosi (1994, p.471), “Simultaneamente com seu caráter corpóreo, subjetivo, o trabalho significa a inserção obrigatória do sujeito no sistema de relações econômicas e sociais”. Desta forma, o senhor Celestino desenvolve a partir da memória do trabalho a sua relação com o Lugar, tanto na questão do apelido, quanto na questão prática do labor na balsa no rio.

Para dar continuidade na entrevista com senhor Celestino, apresentou-se a impressão da fotografia (Figura 58), com a intenção de chamar a sua atenção para a concessão das memórias do trabalho. Esta técnica envolve os pressupostos metodológicos de Boni e Hoffmann (2011), chamado de gatilho da memória. Os autores utilizam as memórias fotográficas junto com a oralidade para induzir alguns indícios da espacialidade e visualidade da narrativa do entrevistado.

A entrevista com senhor Celestino, com base na fotografia enquanto gatilho de memória, toma outro rumo, ele entende que a fotografia da balsa Figueira representa a credibilidade para

---

<sup>27</sup>Id., 2017, p.1.

o diálogo profícuo a respeito da experiência de vida naquele Lugar. Ao mostrar a fotografia, o entrevistado afirma: “Era essa daqui. Essa aqui que eu trabalhava, mas ela mesmo, era da fazenda ali. Eu trabalhava de empregado, é essa daqui, foi tirada em cima ali, só que eu morava pra cá”<sup>28</sup>. As expressões “essa daqui” e “essa aqui” denotam que o entrevistado fez o uso da imagem para certificar que ele trabalhou na balsa, que está representada na Figura 60. Assim, utiliza as expressões “acima ali” e “morava pra cá” para confirmar que era autêntica a informação, pois ele tem o rio Ivaí como ponto de referência, já “acima ali” encontra-se a Fazenda Figueira e “pra cá” significa o quintal da sua residência.

Figura 59 – O balseiro Celestino segurando a fotografia da balsa do Porto Figueira



Fonte: Acervo pessoal de Beatriz Colnago (2017)

A Figura 59 representa momento em que o senhor Celestino está segurando em suas mãos a fotografia (Figura 58) durante a entrevista que foi realizada no quintal da sua casa, esta imagem o fez recordar dos tempos de trabalho na balsa. Após olhar a foto, pergunta-se ao entrevistado se gostava do trabalho na balsa:

Como balseiro eu sim. Outros aí...você botar aí, não sabe, nem pra onde, que sabe mexer, você solta aí, eu já sei pra onde vai. Ela tem que ir de frente o bico, os dois bicão, vai aqui assim, 10 a 12 carros em cima, o caminhão no meio, se não, você tem que chegar perto assim, se tem que virar ela pra ela não entra, atravessar, e entrar de

---

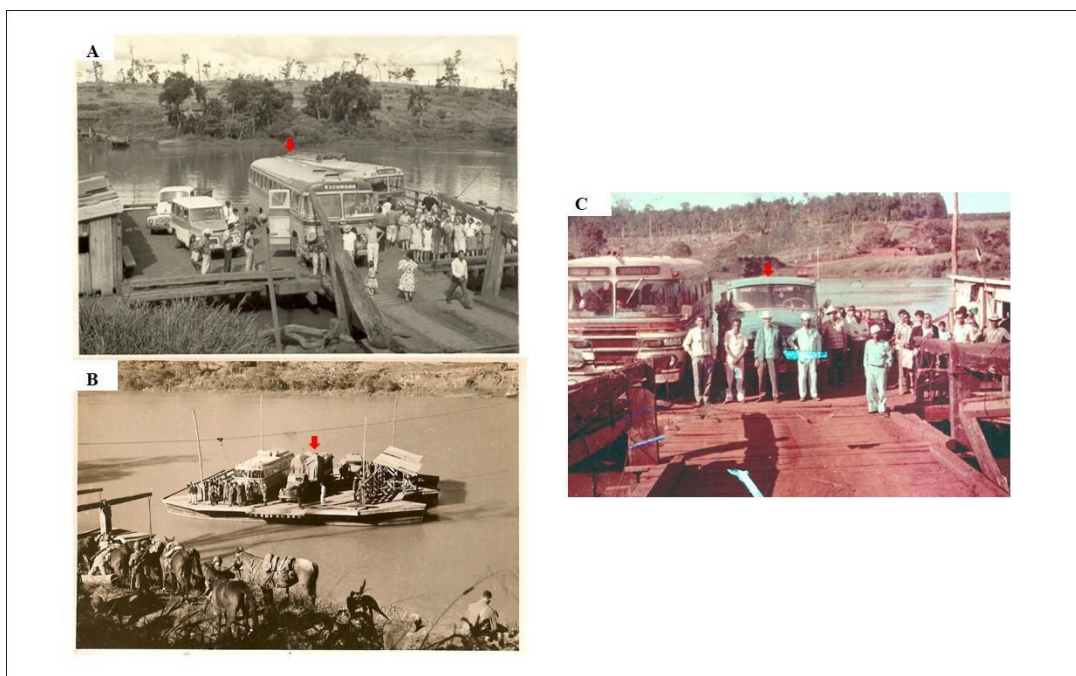
<sup>28</sup>Ibid., 2017, p.1.



bico, você não, não consegue. Muitos se não souber, nem adianta vir trabalhar, não. Difícil achar balseiro para trabalhar.<sup>29</sup>

Portanto, o balseiro tem suas próprias táticas para realização da travessia, o senhor Celestino comenta que a posição correta de organizar os veículos em cima do batelão, portanto a regra geral é colocar o caminhão ou veículo mais pesado entre os demais para manter certo equilíbrio para não correr o risco da balsa virar ou até mesmo afundar. Constata-se essa informação nas fotografias das balsas do rio Ivaí, sendo esta regra geral como um modelo organizacional entre os balseiros, conforme Figura 60.

Figura 60 – Conjunto de fotografias das balsas no rio Ivaí



Fonte: A) Acervo Prefeitura Municipal de Ivaiporã (2020) B) Acervo Prefeitura Municipal de Ivaiporã (2020) C) Acervo São Pedro do Ivaí Histórico (2020)

O conjunto das três imagens das balsas (Figura 60) no rio Ivaí está relacionado com o que o senhor Celestino disse sobre a posição estratégica dos veículos pesados, que aparecem da seguinte forma: a primeira fotografia visualiza-se um ônibus centralizado vazio, pois as pessoas por curiosidade ou segurança desciam durante a travessia, pois também era um momento de lazer, aventura e adrenalina; na segunda, à vista do barranco permite analisar de forma ampla que o caminhão carregado está no centro ao lado do ônibus vazio, já que as pessoas estão em volta

---

<sup>29</sup>Ibid., 2017, p.2.

do veículo; e a terceira, verifica-se que o caminhão carregado está estacionado no meio entre o ônibus e o automóvel de passeio.

Em vista disso, os balseiros organizam os veículos de forma com que melhor se adaptem às diferentes situações vivenciadas por eles na balsa. Como por exemplo, o senhor Celestino narra acerca das tarefas desempenhadas pelo balseiro, ele utiliza expressões próprias do ofício, como “esgotar”, que refere-se ao momento de retirada da água de dentro da balsa, para não correr o risco de afundar, situação a qual ele mesmo enfrentou:

Aí deu uma cheia, choveu um dia, uma noite, ela já tava meio estragada, furou encheu d'água e não deu jeito mais de esgotar a água. E correu, o trator para puxar ela mas não saía, tocou no barranco, assim e não saía. Aí choveu um dia e uma noite sem parar, amarrei na picape com corda assim corda, grossa, tudo, rodou foi embora, e só foi ela. Foi mais duas aqui de cima, ficou ali ficou atravessada em cima da ilha<sup>30</sup>.

Entre os balseiros, os relatos de enchentes são comuns de ocorrer, no caso da balsa da Fazenda Figueira, esta foi submergida por uma cheia, no ano de 1983. Como não havia interesse em colocar outra as atividades com a balsa foram encerradas neste período, levando em consideração que a infraestrutura viária das proximidades já contavam com pavimentação asfáltica e a ponte que liga o rio Ivaí, em São João do Ivaí e São Pedro do Ivaí facilitou a passagem. A finalização das atividades na balsa do Porto Figueira trouxe alguns desdobramentos para o senhor Celestino, como o fato de ficar sem o emprego e a questão territorial.

Ele conta que, mesmo posteriormente encerrar as atividades da balsa, continuou morando nas barrancas do rio Ivaí, já que fez um acordo para obter a posse das terras com a fazenda na qual trabalhou por quase trinta anos. Nas suas palavras:

Aí fiquei aqui, tocava aqui, não pagou meus direitos, aí deu essa terra aqui, pra eu criar meus filhos. Casei duas filhas aqui. Aí quando tava com seis anos ou mais veio um... e mediu aqui a beira do rio, 100 metros, tirou tudo aqui. É, os guarda queria tirar eu daqui. Eles perguntaram porque que a casa é do lado rio? Eu digo, porque a balsa passava aí, toda a hora tinha que está perto do rio.<sup>31</sup>

O senhor Celestino fala sobre o problema judicial enfrentado com os órgãos fiscalizadores, no caso IAP e a Polícia Ambiental do Paraná, em relação a mata ciliar e a Reserva Legal (RL). Para compreender este conflito, é importante esclarecer dois pontos, primeiro o que se entende-se por proteção da mata ciliar e RL, segundo a regulamentação da

---

<sup>30</sup>Ibid., 2017, p.4.

<sup>31</sup>Ibid., 2017, p.5.

legislação vigente. Segundo Ab'Saber (2011), as florestas beiradeiras são áreas vegetacionais associadas aos cursos d'água e reservatórios, que variam de acordo com as características do domínio morfoclimático no qual está inserido. De acordo com o Código Florestal Brasileiro (2012), este define mata ciliar como: “Área protegida, coberta ou não por vegetação nativa, com a função ambiental de preservar os recursos hídricos, a paisagem, a estabilidade geológica e a biodiversidade, [...], proteger o solo e assegurar o bem-estar das populações humanas” (BRASIL, 2012).

Entendido como uma Área de Proteção Permanente (APP), que traz benefícios para a manutenção da biodiversidade, atua como uma barreira para assoreamento dos rios, protege de resíduos que provocam enchentes, auxilia na qualidade da água e a aumenta as condições da flora e fauna local. Essas são algumas das benfeitorias da preservação das matas ciliares, no entanto existe a ocorrência de desmatamentos, incêndio foi de assoreamento dos rios, conforme relata Ab'Saber (2011).

As RL's são áreas de proteção de vegetação original ou de reflorestamento, que estão inseridas em propriedades particulares. Segundo Donato e Ferreira (2019, p.8), “O objetivo real da RL é proporcionar a presença de manchas de vegetação em meio a matriz totalmente modificada da realidade natural local”. As autoras afirmam que são zonas geralmente negligenciadas pelos proprietários, pois por motivos de desconhecimento da legislação ou interesse econômico, que culminam na ausência da floresta natural.

Donato e Ferreira (2019) complementam que, apesar das legislações existentes, como Código Florestal de 1965 e o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) de 2001, ainda são poucos os proprietários que protegem as áreas naturais. Desta forma, a políticas públicas de preservação ambiental são importantes instrumentos para salvaguardar esse rico patrimônio natural.

Segundo a regulamentação da legislação vigente, a área destinada para RL depende da extensão da propriedade, no entanto 20% dos imóveis rurais devem apresentar cobertura florestal, que está previsto pelo Código Florestal Brasileiro. No caso da mata ciliar, a metragem da área reservada são calculados de acordo com a largura do rio, que varia entre 30 m a 500 m de preservação (BRASIL, 2012).

Figura 61 – Residência do balseiro Celestino



Fonte: Acervo pessoal de Beatriz Colnago (2017)

A fotografia 61, retrata a residência do balseiro, que está localizada na direita margem do rio Ivaí, no município de Itambé. Constata-se que, ao lado direito da casa, está concentrado a maior parte da vegetação arbórea, pois diz respeito à reserva legal, ao fundo está o trecho do rio Ivaí, que banha a propriedade.

O desfecho do processo judicial ocorreu com a deliberação da propriedade do antigo balseiro como comunidade tradicional ribeirinha, sendo estipulado o plantio de árvores para assegurar a reserva legal e proteger a mata ciliar na propriedade. Esta questão fica evidente no diálogo com o senhor Celestino: “Eles queriam tirar o senhor daqui? Queria. Mas agora sou ribeirinho. Ah, você é ribeirinho? É, eu sou muito antigo aí na beira do rio eles colocaram como ribeirinho, aí não tem jeito não”<sup>32</sup>.

Conforme a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável de Povos e Comunidades Tradicionais regulamentado pelo Decreto 6.040 de 2007, são considerados povos ou comunidades tradicionais “[...] grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural” (BRASIL, 2007).

O senhor Celestino atende às determinações da legislação para compreendê-lo como ribeirinho, e assim, garantir o uso e a posse de terra e o enquadramento no trato com a natureza. Além de estar à margem do rio Ivaí, o balseiro ribeirinho vive da agricultura de subsistência,

---

<sup>32</sup>Ibid., 2017, p.3

bem como mantém a tradição da criação de porcos, assim como, faziam os moradores safristas do início da ocupação paranaense, conforme Koss (2009).

Os defumados de porco feitos pelas mãos do senhor Celestino, representados na Figura 62, denotam aspectos que por meio do alimento, nota-se sinais do vínculo de pertencimento com o Lugar. Este saber fazer, no caso o porco, demonstram o conhecimento para manter o alimento em estado comestível por um longo período, sendo esta uma prática comum para a conservação de proteínas animais.

Figura 62 – Varal com defumados de porco no quintal do senhor Celestino



Fonte: Acervo pessoal de Beatriz Colnago (2017)

As impressões do balseiro sobre o rio Ivaí compreendem de fato que, há singularidade no Lugar, levando em consideração as mudanças ocasionadas pelo dinamismo do capital, que tende a homogeneizar os lugares, no entanto encontram-se fragmentos destoantes do mundo globalizado. O relato sobre o rio do senhor Celestino, evidencia este aspecto:

O rio pra mim é até uma saúde pra mim aqui, a água, o ar... Se tivesse na cidade já tinha ido. O povo de idade na cidade tão morrendo tudo mode aquela poluição, aquilo tampa, vai pro coração, tampa as veia tudo. Aqui não! Aqui é ar, é pulmão, é tudo. Eu acho muito bom aqui.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup>Ibid., 2017, p.5.

A impressão que o balseiro apresenta da cidade está vinculada a questão ambiental, que na sede urbana encontra a poluição e na beira do rio depara-se com ar puro e contato com a natureza, que para ele significa qualidade de vida. Ana Fani Carlos define que, o Lugar é a produção da vida, assim, ela quer dizer que “[...] a produção da vida não envolve apenas a reprodução de bens para satisfação das necessidades materiais; é também a produção da humanidade do homem” (CARLOS, 2007). O Lugar apresenta-se novamente como lócus da produção dos sentidos e valores atribuídos ao espaço, que torna a (re)existência do singular diante de transformações derivadas dos problemas da “compressão espaço-tempo”.

O estar no Lugar também está vinculado às questões econômicas da dinâmica capitalista. Verifica-se que, as condições do senhor Celestino como balseiro, representante do movimento populacional nordestino, que instalou-se no interior do Paraná, foi sendo construída baseado no trabalho braçal, tanto na lavoura, quanto na balsa, mediado por um esforço e persistência para sustentação da família. O senhor Celestino como ribeirinho, o “véio do rio” é fruto das relações do trabalho e a inserção no cotidiano, próximo ao rio, que nas suas palavras ficam evidentes a sua afeição pelas águas do rio Ivaí.

#### **4.2 O balseiro Zé Gaúcho**

O senhor José Carlos Zaguetti (Figura 63), conhecido por Zé Gaúcho, nasceu na cidade de Santa Rosa no estado do Rio Grande do Sul em 16 de abril de 1947. Nasceu órfão de pai. Sua mãe Maria teve 12 filhos tratados com polenta e leite. A situação precária fez com que a sua mãe abrisse mão de dois filhos. Com apenas três anos de idade mudou-se para o Paraná, no ano de 1950. Os pais adotivos gaúchos deslocaram-se para plantar café no município de Cidade Gaúcha. Começou a trabalhar na lavoura desde a infância. Casou-se três vezes. Teve duas filhas. Ele operou a “balsinha” entre Mirador e Guaporema por mais de 20 anos. Hoje aposentado com 72 anos de idade vive sozinho cuidando de sua “chacrinha” no alto do morro em Mirador. Diz que não fica dois dias sem olhar o rio Ivaí.



Figura 63 – Zé Gaúcho e o Quadro de Família



Fonte: Acervo Pessoal de trabalho de campo (2019)

A imagem 63 registra o momento em que o senhor Zé Gaúcho, segura nas mãos uma fotopintura<sup>34</sup>, esta é a única lembrança imagética da infância e pais adotivos. Ele relata que, seu pai era um “gaúcho sistemático” que tinha seus preceitos arraigados na tradição gaúcha, como verifica-se na fotopintura, um senhor trajado com calça amarrada no tornozelo, chamada de bombacha, que aparece tomando um chimarrão, bebida de erva-mate, servido na cuia e bomba, segurando uma chaleira para armazenar água quente. De fato, a família Zaguetti deslocou-se para morar na Cidade Gaúcha, um local que recebeu pessoas oriundas do sul que mantinham suas características identitárias, sendo este o resultado da frente sulista em direção ao baixo curso do rio Ivaí, como afirma Serra (1991).

---

<sup>34</sup>A fotopintura era comum no interior, a partir dos anos 1960, para registrar o momento em família, as pessoas pagavam o serviço do fotógrafo-pintor em prestações. A vantagem era que a fotopintura permitia usar cores e aperfeiçoar feições e inserir cenários, conforme Borges (2011).



A Cidade Gaúcha, torna-se um exemplo desta frente de ocupação, promovida já na fase dinâmica da cultura cafeeira no norte do Paraná, que segundo Cancian (1981), ocorreu entre 1945 e 1970. A cafeicultura no Paraná fortaleceu-se no pós-guerra, sendo uma fase de maior impulso para o Estado, já que tornou-se o centro do dinamismo econômico, sendo esta função ocupada pelo Estado de São Paulo (CANCIAN, 1981).

Neste sentido, as implicações econômicas deste momento, propiciou a intensificação do fluxo populacional em direção ao Norte do Paraná, no caso do norte Novíssimo, chamou a atenção das populações nordestinas, paulistas, gaúchos e catarinenses, que estavam em condições socioeconômicas deficitárias em seus estados, para instalarem-se nos recém loteamentos comercializados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e entre outras imobiliárias, ou até mesmo apossar-se de terras devolutas. Este movimento de ocupação, deu origem a diversos municípios no baixo curso do rio Ivaí, tais como: Umuarama, Paraíso do Norte, Rondon, Mirador, Guaporema, Tapira, Cidade Gaúcha e entre outros.

O chamado Norte Novíssimo, onde localiza-se o baixo curso do rio Ivaí, caracterizou-se por dispor de terras com baixo custo, sendo atrativo para médios e pequenos proprietários rurais. A empresa Imobiliária Ypiranga de Boralli & Held planejou e loteou a Cidade Gaúcha em 1952, utilizando o nome da cidade como estratégia para vender as terras para populações oriundas do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. O povoado surge como distrito de Rondon, altera-se para distrito de Paraíso do Norte, para então, elevar-se a categoria de município em 1960 (IBGE, 2020). Diante deste cenário, a família Zaguetti constrói a sua trajetória, sendo parte dela o senhor ex-balseiro José Carlos.

O senhor Zé Gaúcho comenta que seus pais saíram de Santa Rosa - RS e vieram para trabalhar na lavoura de café e criação de gado em Cidade Gaúcha no ano de 1950. O seu pai foi contratado pela Fazenda Travessa Grande, que está localizada em Guaporema, a 50 km de Cidade Gaúcha, a qual trabalhou por cerca de 30 anos. Ele conta que, desde a infância, conheceu como era o trabalho do lavrador, pois começou a ajudar seu pai com sete anos nas tarefas do dia a dia.

Porque eu com sete aninhos eu puxava enxada de cedo a noite junto com o pai, com toquinho de enxada, desse tamanhinho, ó. Ele falava quer comer vagabundo? Tem que trabalhar! Eu enfrentava junto com o véio lá, o dia inteiro, lá, limpando e cobre de café. Levando mordida de formiga. Então, já sofre na luta, então não tem medo de trabalhar, né. Eu fui criado na dureza mesmo. Carpindo. Cuidando de gado. Levando cabeçada de bezerro, né. Criei na dureza mesmo<sup>3537</sup>.

---

<sup>35</sup>Entrevista com Sr. José Carlos Zaguetti. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Mirador, 15 de julho de 2019, residência do entrevistado, duração: 80 minutos.

A impressão do entrevistado para com a memória do trabalho, é construída a partir da sua infância, sendo permeada por situações difíceis para uma criança, fato este comum naquela época em que os filhos ajudavam os pais no trabalho manual, que exige certo esforço físico. Este aspecto fica esclarecido na frase “Então, já sofre na luta, então não tem medo de trabalhar, né. Eu fui criado na dureza mesmo”<sup>38</sup>. Assim, o entrevistado faz um paralelo de como as crianças da contemporaneidade estão alheias a este tipo de situação, dependendo da classe social, que de certa forma faz com que seja entendido por ele como uma memória difícil, mas ao mesmo tempo um elemento de respeito para formação da identidade própria.

Logo, a trajetória do senhor Zé Gaúcho está permeada pelas memórias do trabalho e por migrações para a construção de vínculos de pertencimento com o Lugar. Nas suas palavras, “Que bem dizer me criei aqui em Mirador e Guaporema, né. Eu vim aqui com três aninhos. Eu estou sempre aqui nesse meio de Mirador, Guaporema e Gaúcha<sup>39</sup>”. A escolha para desempenhar o ofício de balseiro ocorreu pela necessidade de trabalho, pois a migração entre os municípios de Cidade Gaúcha para Guaporema e por fim Mirador, se deu por motivos econômicos na busca por estabilidade. A primeira migração está relacionada a família-trabalho, já a segunda escolha individual-trabalho, que fez com que o Zé Gaúcho trabalhasse de balseiro, sendo conhecido popularmente primeiramente como Zé Balseiro.

Os municípios de Cidade Gaúcha, Mirador e Guaporema têm em comum a dinâmica socioeconômica. Deste modo, apresentam condições históricas similares, por consequência, as ofertas de trabalhos são limitadas as demandas das fazendas de café e gado, e, na atualidade pelas usinas sucroalcooleiras. Todavia, o município de Cidade Gaúcha apresenta-se como intermediário, pois torna-se o centro local dos municípios do entorno e apresenta melhores condições econômicas, sociais, educacionais e no atendimento de saúde, conforme Costa (2013).

Na situação do senhor Zé Gaúcho, o mesmo foi deslocando-se para buscar novas ofertas de trabalho que enquadre nas suas condições de vida, que para ele pode significar o rompimento com as transformações urbanas na busca pela valorização do Lugar. O entrevistado relata que, recebeu uma oferta de emprego feita pelo prefeito de Mirador, o senhor Jair Divino Dério, para trabalhar na balsa Rainha do Ivaí, entre Mirador e Guaporema nos anos de 1980.

Neste período, a balsa Rainha do Ivaí era responsabilidade da prefeitura, no entanto repassava para os balseiros a administração, sem relações trabalhistas, como afirma o senhor Zé Gaúcho: “Ai prefeito era muito amigo meu, falou olha quer tomar conta dessa balsinha aí? O que você ganhar é seu. Ai toquei ali. Não tinha salário. Não tinha nada. Tinha dia que ficava

um ou dois meses sem passar tinha que dar os pulos”<sup>36</sup>. O entrevistado conta que, teve outros balseiros que trabalharam na balsa anterior a ele, sendo assim, na sua época era conhecido como “Zé Balseiro”.

Porém, no início dos anos 2000, a Usina de Açúcar Santa Terezinha passa a operação da balsa para atender os seus interesses, com isso acarreta transformações. Como afirma Costa (2013), o capital sempre tem uma forma de procurar por melhores condições para atender os seus anseios de maneira desigual. No caso, a empresa ao fazer da travessia caminho obrigatório para o escoamento da produção de cana-de-açúcar, teve que investir na infraestrutura do porto e inserir profissionais que possuíam carteira de habilitação náutica, de acordo com as normas exigidas pela Marinha do Brasil, sob responsabilidade de fiscalização a Capitania Fluvial de Guaíra.

Entende-se que, a empresa proporcionou a melhoria da infraestrutura do porto e da balsa, porém retirou a possibilidade do senhor Zé Balseiro de manter-se no próprio ofício. Observa-se que, quando há institucionalização da balsa, aumenta-se a preocupação em adequar-se às normas de segurança e trabalhistas, já a operação informal as condições dispostas são extremamente mínimas para o funcionamento. Portanto, as instituições de poder, tanto pública quanto privada, direcionam seus interesses para atender o capital, nesta situação torna-se conveniente para ambos os lados. O senhor Zé Gaúcho comenta esta situação, que no início da entrevista teve a impressão de que o balseiro estava insatisfeito com o trabalho na balsa, porém no decorrer da conversa, ele foi falando sobre as dificuldades em enquadrar-se nas normas, e, o quanto estava com saudades daquele tempo.

E a Usina tá bem desanimada com essa balsa ai. Eu vi uma conversa que ela chegou a oferecer a balsa de graça pro prefeito. Quando a Usina arrumou o porto aí pra coloca essa balsona, eles vieram falar comigo, né. Porque eu tinha balsinha lá pequenininha. Eu falei: Olha meu amigo, eu não sou dono de nada aqui, o porto tá aí faz o que você quiser. Aí a única coisa que vocês vão ter trabalho, é tirar a balsinha daí de dentro da água. Porque ela vai afundar, aí vira ferrugem, ai Marinha não aceita isso.<sup>37</sup>

É importante esclarecer que, o entrevistado utiliza durante a narrativa, duas expressões para representar os momentos da balsa, no caso chama de “balsinha” quando era operada por ele no passado e quando passou o direito de operação para a usina sucroalcooleira denomina de “balsona”. Para tanto, passa-se a analisar as memórias relativas da balsa quando operada pelo

---

<sup>36</sup>Id., 2019, p.1.

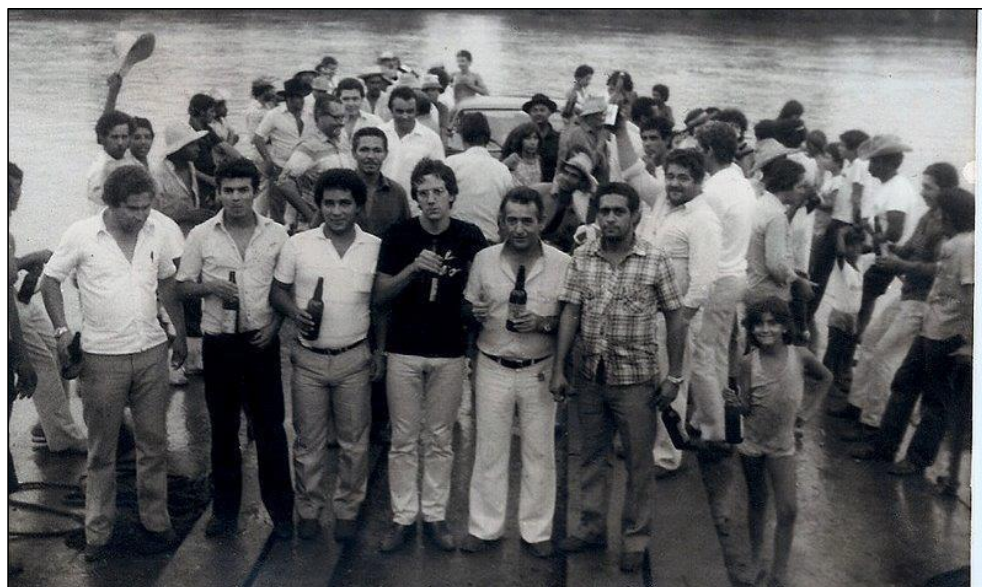
<sup>37</sup>Ibid., 2019, p.1.

Zé Balseiro até chegar no Zé Gaúcho, bem como antes mesmo da sua participação como balseiro.

Nas memórias da “balsinha”, entende-se a balsa como algo sem significância econômica, porém de valor simbólico para o entrevistado, como ele afirma: “Era balsa pequenininha empurrada com bambu com corda de espinheiro. Era uma balsinha simples, sabe. Porque a renda era pouca e não dava nada. Era da prefeitura, né”.<sup>38</sup>

A balsa de operação da prefeitura foi instalada com a intenção do deslocamento dos moradores entre os municípios de Guaporema e Mirador. A Figura 64, retrata o momento da inauguração da segunda balsa de estrutura rudimentar, entre 1970 e 1980, tendo em vista que a primeira foi instalada em 1950, com o início da ocupação de Mirador.

Figura 64– Inauguração da balsa entre Mirador e Guaporema



Fonte: Acervo online Mirador Tempos Atrás (2012)

Confere-se também que, a Figura 64 denota como foi um momento de importância para a população, a celebração em comemoração à segunda balsa no município. Evidencia-se este aspecto pelo número de participantes de diversas faixas etárias, na sua grande maioria homens, que estavam no momento de descontração e servidos por bebidas alcoólicas sobre o batelão de madeira da balsa chamada de Rainha do Ivaí de responsabilidade da prefeitura municipal. Conforme Carlos (2007), é no Lugar que acontece os momentos de lazer, nos quais as relações sociais são estreitadas, pois as pessoas que estão na fotografia fazem parte dos moradores locais,

---

<sup>38</sup>Ibid., 2019, p.4.

mas também aparece a presença do prefeito, o senhor Jair Dério de camisa xadrez, com uma garrafa de bebida na mão quebrando os protocolos de cerimônia oficial, sendo uma figura política entre os populares.

Tanto a população quanto o balseiro consideram a balsa como importante para o município, isto fez com que dali surgissem diferentes situações cotidianas, dentre estas algumas marcaram a memória do senhor José Zaguetti. Estas memórias foram engatilhadas com ajuda da fotografia, conforme instruções metodológicas de Boni e Hoffmann (2011).

A Figura 65 pertencente ao acervo do entrevistado de autoria desconhecida retrata a balsa Rainha do Ivaí de Mirador no rio Ivaí, que neste registro confere a existência de matas ciliares em ambas as margens. Verifica-se o trajeto percorrido pela travessia no rio Ivaí, que neste ponto do curso fluvial possui aproximadamente a extensão de 170 metros e 6 metros de profundidade, podendo variar de acordo com regime hidrológico, de acordo com SEIL (2014).

Figura 65 – Balsa Rainha do Ivaí na década de 1990



Fonte: Acervo pessoal de José Zaguetti

De acordo com o senhor José Zaguetti, o movimento de tração da balsa era feito por uma embarcação, espécie de rebocador, para guiar durante a viagem, com ajuda de cabos de aço e roldanas. A balsa suportava a transposição de automóveis de passeio e caminhões de pequeno porte, em suas palavras: “Levava carro baixo, caminhão não passava não, só carro baixo, que nem Jipe, Rural, “Picapinha”, esses caminhãozinho três quarto, quando tinha ainda gasolina”<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup>Ibid., 2019, p.4.

A Figura 65 despertou no balseiro as suas memórias sobre acontecimentos referente ao tempo da “balsinha”. O senhor José Zaguetti comenta que, essa era balsa que ele trabalhava e morava. “Essa aqui é a balsinha que eu trabalhava. Lá tinha fogão, tinha toca fita, tinha tudo. Era uma casinha igual tem aquela ali, ó. Ai eu morava junto com a mulher, né”.<sup>40</sup> As repetições das expressões “lá” denota a referência a localização da balsa, no rio Ivaí e “aquela ali, ó” faz ligação com a casa que está em cima da balsa, isto fica visível no recorte da fotografia, conforme a Figura 66.

Observa-se a partir do recorte da Figura 68, as características mencionadas pelo entrevistado, como antiga residência em cima da balsa. Além do mais, chama a atenção, a existência de um varal com roupas estendidas próximo a balsa, isto denota aspectos do cotidiano do balseiro, que estão presentes na dimensão simbólica do Lugar. Portanto, “A produção espacial realiza-se no plano do cotidiano e aparece nas formas de apropriação, utilização e ocupação de um determinado lugar, num momento específico” (CARLOS, 2007, p.20).

O uso e a apropriação da balsa ultrapassa o sentido do trabalho, deslocamento, transporte e transposições de cargas e pessoas, mas para o balseiro refere-se ao encontro do público-trabalho com o privado-cotidiano, ou seja, no que Carlos (2007) afirma do “Lugar no mundo”. Esta relação se evidencia, ao indagar o senhor José Zaguetti sobre a periodização da fotografia (Figura 68), ele faz um comparativo com o nascimento da filha do segundo casamento, chamada de Cleonice Zaguetti, nascida em 1998, que hoje tem 22 anos de idade, pois a sua esposa concebeu a filha na balsa. Este episódio traz boas lembranças ao balseiro, como ele conta:

Até tinha uma menina que tava aqui agora pouco. Ela nasceu em cima da balsa. Passou mal e ganhou a criança dentro da casinha, lá. Volte meia eu brinco, né. Cleonice você saiu branquinha porque você nasceu em cima da água.

*Nasceu dentro da balsa, seu zé?*

A nasceu em cima da balsa. A mulher passou mal lá. Eu falei é aqui mesmo. Teve lá. Dentro da casinha.

*Quem ajudou ela?*

Eu, além de balseiro, parteiro. A gente não pode ter medo das coisas, lá. Tem que encarar<sup>41</sup>.

A memória do senhor José Zaguetti, mostra detalhadamente acontecimentos do privado-cotidiano que pertence a trajetória pessoal do entrevistado. Aqui, lembra-se das recomendações de Bosi (1994, p.68), “A narração da própria vida é o testemunho mais eloquente dos modos que a pessoa tem de se lembrar. É a sua memória”. O balseiro exhibe no decorrer da entrevista,

---

<sup>40</sup>Ibid., 2019, p.5.

<sup>41</sup> Ibid., 2019, p.5.

fatos dos quais são possíveis de elucidar o contexto, assim ao investigar as causalidades da rotina na balsa, sendo assim, encontra-se a dimensão histórica do Lugar.

As memórias individuais traduzem as dinâmicas socioeconômicas da sociedade. Deste modo, a situação íntima enfrentada por sua família expõe as condições periféricas em relação à saúde do município, no período entre 1990 e 2000. No caso de Mirador, este encaixa-se como município periférico, sendo que a criação de gado mantém-se como a principal atividade econômica. O município possui população de 2.237 pessoas, sendo que apresentou o valor do Produto Interno Bruto (PIB), em 2017, no valor de 79 milhões, no qual 63% corresponde ao setor da agropecuária, de acordo com IBGE (2020). A criação extensiva de gado destaca-se como uma das atividades predominantes do Norte Novíssimo, pois uma das vantagens, é o relevo plano que torna-se propício para a pastagem. Esta atividade permanece desde dos tempos da ocupação por volta de 1950, no caso do baixo curso do rio Ivaí (MARCOTTI, 2013).

Neste sentido, como exemplo da memória-individual e a relação com a dinâmica econômica do município, o senhor José Zaguetti relata como era a transposição dos bois, fato este frequentemente atendido pelo balseiro:

Antigamente essa balsa era um outra, que tinha um cercado. A balsa era tipo de uma mangueira, toda fechada. Não tinha esse negócio de caminhão carregar boi. O boi era na estrada. Boiadeiro mesmo, no lombo do burro, cavalo, né. Aí chegava lá, aí o balseiro fechava a balsa e colocava aquela boiada dentro. Ficava atapetado de boi nelore, bicho bravo, que pegava até o vento. E o balseiro ficava trepado em cima da balsa. Aquele tempo era gado bravo que passava. Não era essas vaquinhas que fica dormindo em pé, aí.<sup>42</sup>

Para atender as travessias de bois, a infraestrutura da balsa era adaptada, a qual contava com um cercado em volta para limitar o acesso dos animais durante a travessia, isto demonstra que neste ponto era frequente a circulação de criação de bois, assim como, no médio e alto curso do rio Ivaí. A quantidade de cabeças de gado não era pouca, como menciona o entrevistado nesta expressão, “Ficava atapetado”, ou seja, que ficava lotado de gado em cima do batelão de madeira.

Para o senhor José Zaguetti, o boiadeiro era aquela figura que viajava tocando os bois pelas estradas de chão, e, para ele a praticidade do caminhão de boi parece desvalorizar a imagem do boiadeiro. Nota-se que, são dois ofícios que conversam entre si, pois o balseiro realizava a travessia e tinha que subir na cerca para proteger-se da boiada, já o boiadeiro

---

<sup>42</sup>Ibid., 2019, p.6.



dependia deste serviço para atravessar o rio e levar os animais, que eram tocados por eles nas estradas.

A figura do boiadeiro frequentava a balsa de Mirador, tanto a trabalho para tocar a boiada, quanto para seguir para festas típicas, como o rodeio. O rodeio representa uma prática cultural realizada por peões e boiadeiros ao final de uma longa caminhada como um ato de comemoração da entrega da boiada no ponto de encontro comum. Esta festividade apresenta-se como características do interior de São Paulo e Rio Grande do Sul, como “[...] espetáculos de demonstração de perícia e masculinidade e diziam muito sobre a coragem e habilidade de seus participantes para lançar, a pé ou a cavalo, animais em corrida e monta animais xucros” (DOURADO, 2013, p.54).

Dourado afirma (2013), que a festividade do rodeio e a vaquejada era vista em regiões cafeeiras como estratégia para manter as tradições do Lugar de origem, pois estas zonas “democráticas”, conforme diz autora, eram pontos de encontro de diversas culturas, como de gaúchos, paulistas e nordestinos, sendo assim, os trabalhadores exaustos depois de horas de viagem em condições precárias, realizavam essa prática como forma de descontração, recreação e esporte bem como uma opção lazer e sociabilidade popular.

O senhor José Zaguetti fala que a balsa ficava lotada de carros e passageiros quando tinha rodeio nos municípios de Amaporã e Planaltina aproximadamente 30km de Mirador. Nas suas palavras: “Ai quando tem rodeio para cá passa tudo ali. Dia de rodeio aquilo era pipocado, ali de gente, assim que não tinha nem lugar, de..de...de quantos que não tirei de lá morrendo afogado, bêbado”.<sup>43</sup> O entrevistado remete ao tempo em que passava as pessoas para irem aos rodeios na região, conta que ajudou um homem a não afogar-se no rio Ivaí, a saber: Então, aí chegou um gaúcho, com chapelão preto na cabeça e botona e, “mas bah tchê, eu tô com uma vontade de beber essa água tudo, fio” e pulou dentro da água. Eu passei a tirar o infeliz lá de dentro.<sup>44</sup>

Constata-se que, a rotina do balseiro José Zaguetti era permeada por situações adversas, que remete ao tempo em que ele tem afeição, pois durante a entrevista de duração de 60 minutos, o entrevistado utilizou a expressão “saudades”, “eu sinto falta” ou “gostava de trabalhar” por diversas vezes sempre após relatar uma situação da “balsinha”, isto esclarece a dimensão simbólica do Lugar na experiência de vida do balseiro. De acordo com Bosi (1994):

---

<sup>43</sup>Ibid., 2019, p.7.

<sup>44</sup>Ibid., 2019, p.8

Quando a sociedade esvazia seu tempo de experiências significativas, empurrando-o para a margem, a lembrança de tempos melhores se converte num sucedâneo da vida. E a vida atual só parece significar se ela recolher de outra época o alento. O vínculo com outra época, a consciência de ter suportado, compreendido muita coisa, traz para o ancião alegria e uma ocasião de mostrar sua competência (BOSI, 1994, p.82).

A pertinência da memória do trabalho do balseiro completa-se ao retomar ao passado e trazer para o presente em forma de memória duradoura. É neste caminho que, o balseiro divide a temporalidade da “balsinha” entendida como tempo de saudade, já a “balsona” fato que impede de estar naquele na balsa e obter novas experiências no Lugar. Ele afirma que “Eu sinto falta sim. Tem dia que dá uma baita de uma saudade. Agora mudou tudo. Eu mandava, né. Agora já empregado. A balsinha da prefeitura, agora ai, é da usina, já é coisa grande”.<sup>45</sup> Compreende-se que, a institucionalização da balsa como de uso exclusivo da empresa sucroalcooleira fez com que, alterasse as condições burocráticas exigidas para trabalhar na balsa, fato este que impede o senhor José Zaguetti de estar no Lugar.

Em relação a dimensão ambiental e simbólica do Lugar, ao questionar o entrevistado, sobre o significado do rio Ivaí? Ele responde:

Ah se eu passar dois dia sem olhar a carinha dele lá eu fico doente. Tem que ir lá nem que seja para dar uma olhadinha e voltar. E como eu me sinto bem ali. Ish quando chego naquela beira de rio lá, que eu sento no barranco na natureza, pra mim é a maior riqueza do mundo, mas agora to ficando de idade, né. Eles quiseram dar emprego pra mim, mas eu não quis.<sup>46</sup>

Ao identificar o sentido do rio Ivaí, encontra-se aspectos que dizem respeito a apropriação dos elementos naturais para compreensão do Lugar, demonstrados nas expressões “natureza” e “beira do rio”. O entrevistado esclarece que a valorização do modo de ser do balseiro era importante, já que traz o sentimento de saudades do Lugar em que trabalhou e morou com a sua família.

No entanto, como a balsa passa para a administração da usina, que na atualidade encontra-se desativada, o entrevistado apenas revisita o Lugar para rememorar o passado. Logo, o Lugar torna-se (re)existência a partir da memória do senhor José Zaguetti, conhecido como Zé Gaúcho, que ainda preserva a suas ligações com local de nascimento, no entanto constrói fragmentos de pertencimento por meio do trabalho na balsa no contexto totalizante da dinâmica capitalista.

---

<sup>45</sup> Ibid., 2019, p.9

<sup>46</sup> Ibid., 2019, p.9

A “memória dos velhos” como afirma Bosi (1994), são marcadas por momentos em que viveram e foram superados, como forma de ensinamento, ou seja, permanece registrado na segunda dimensão de memória, conforme Candau (2016). Ao trazer a oralidade como forma de apreensão da memória faz com que a valorização do passado reafirme o pertencimento em relação ao Lugar. No presente, diante das dinâmicas da globalização, o fragmento da memória torna-se a (re)existência do Lugar.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As balsas no rio Ivaí fizeram parte do desenvolvimento econômico do estado do Paraná, em determinados pontos estratégicos, sendo o suporte logístico que atendeu a demanda da produção cafeeira e a madeira, bem como meio de deslocamento para trabalhadores e moradores que transitavam entre a UH do rio Ivaí.

Em relação aos segmentos do rio, concentrou-se um movimento intenso das balsas no médio curso durante o período de 1930 a 1956. Como por exemplo, a balsa do porto Ubá localizada em Lidianópolis, que contempla o trecho da BR 487, conhecida por Estrada Boiadeira, sendo um importante canal de ligação do estado do Paraná com o estado do Mato Grosso do Sul, fato este que motivou a suplantação da balsa para a construção da ponte para atravessar o rio Ivaí.

A balsa Hilda no porto Metrópole também foi um importante ponto de embarque e desembarque, pois esta embarcação fazia a ligação entre os municípios de Campo Mourão, Maringá, Engenheiro Beltrão e Floresta. Na atualidade, a ponte no rio Ivaí atende os municípios do entorno e importante entroncamento para outros estados e países. Estas características do presente são um dos resultados da dinâmica econômica do período de 1940 a 1970.

No caso da balsa Hilda, não estava por acaso no porto Metrópole, este nome já demonstrava a pujança almejada para esta parte do rio Ivaí e adjacências. Este fato concretizou-se, literalmente, com a construção da ponte no ano de 1956, no mandato do Governador Moysés Lupion, conhecido por ser visionário do “progresso”. Este fator somado ao desenvolvimento econômico posterior ao período estudado, na figura da modernização da agricultura, incentiva a transformação do espaço agrário paranaense, isto explica o motivo da existência na atualidade de quatro pontes para atender o fluxo de intenso no médio curso do rio Ivaí, sendo que no local da balsa Hilda hoje a infraestrutura conta com pista duplicada e duas pontes em lugares diferentes que atravessam o rio Ivaí.

Infere-se que, o transporte por balsas no período da ocupação trouxe resultados para atender a demanda do momento em que não havia infraestrutura de apoio, com a falta de investimentos governamentais para tanto, deste modo, a atuação dos balseiros fortificaram a condição atual do médio curso do rio Ivaí.

A ação do Estado, no investimentos de infraestrutura de rodovias e pontes, acontece quando se faz pertinente para o capital, neste sentido, como demonstrado, as balsas que antes operavam no rio em torno de 14 embarcações diminuíram para 5 balsas em funcionamento. Por um lado, este fator seria positivo se a quantidade de balsas fossem substituídas por pontes na

mesma proporção, pois a suas presenças indicam a indispensabilidade do transporte para atender a população e/ou capital privado. No entanto, observa-se que as balsas simplesmente deixaram de existir, sem ter o mínimo de investimento do poder público em vias de comunicação para efetivar a suplantação.

Verifica-se que, na atualidade as balsas em funcionamento no rio Ivaí refletem a conjuntura econômica a qual estão inseridas, como por exemplo, das cinco balsas em operação, na maior parte funcionam para atender as necessidades da população no deslocamento em busca de trabalho, saúde, lazer e entre outros motivos, fato este que demonstra a características de municípios periféricos e intermediários do estado do Paraná.

Este é o caso do alto curso do rio Ivaí, região de que concentra a maior parte dos municípios periféricos da UH, apresentou no ano de 2014 pela SEIL, a existência de seis balsas que atendiam o segmento, porém verificou-se o funcionamento de uma apenas e sem previsão de construção de vias de acesso. No caso, a balsa de Thereza Cristina sobrevive a quase dois séculos na sua trajetória histórica para atender o deslocamento na região de Cândido de Abreu e Prudentópolis.

Infere-se que, as condições de trabalho oferecidas nas balsas operantes são as mínimas, no sentido da ausência de um suporte trabalhista, se por acaso acontece uma enchente ou chove torrencialmente, este fato impede os balseiros de gerarem a sua renda com a passagem na balsa e quem resolve o problema? Os balseiros já sabem desta situação e desempenham a função de lavrador. Contudo, existe a total ausência do poder público em assumir esta responsabilidade, denota falta de gastos financeiros do municípios voltados para esta atividade imprescindível para a população, pois demonstra uma das marcas das condições periféricas.

Em relação ao baixo curso do rio Ivaí, a situação revela-se como parcialmente moderada em relação ao alto curso, já que concentram-se a maior parte de municípios intermediários e a presença de Paranaíba, Cianorte e Umuarama como municípios dinâmicos. E também, no alto curso não encontramos a presença de indústrias, usinas e empresas de grande porte, circunstância que chama atenção do poder público e privado. Já no baixo curso, está instalada a intensa presença de usinas sucroalcooleiras, latifundiários, frigoríficos, olarias e indústria avícola, que demandam a presença do capital, neste caso materializado em rodovias e duas pontes que atravessam em direção aos municípios dinâmicos com a finalidade de atender a logística de transportes.

Verifica-se que, as balsas do baixo curso estão operantes em razão da demanda interna dos municípios do seu entorno, no caso de São Carlos do Ivaí, Ivaté e Icaraíma. As condições de trabalho são melhores do que a balsa de Thereza Cristina, pois apresentam contrato de

trabalho, fato este que garante os direitos da legislação trabalhista, tais como: salário mensal, décimo terceiro, férias e outros benefícios. Portanto, a operação das mesmas está ligada a tradição familiar das empresas, que atuam desde o início da ocupação do noroeste, no caso da balsa da São Marcos, que funciona desde 1963.

Desta maneira, a permanência das balsas no rio Ivaí refletem a forma desigual de apropriação do capital em detrimento dos detentores de poder, no caso das grandes empresas de agrícolas, indústrias e latifundiários. Nos locais em que realmente a população necessita de uma melhoria de acesso as vias de comunicação, que conseqüentemente impulsiona o comércio, investimentos em negócios e o aumento de linhas das empresas de transportes coletivos intermunicipais e interestaduais, porém a situação mantém como a forma rudimentar das travessias por balsas, que demonstram ser um importante legado para o patrimônio cultural do estado a partir das memórias dos entrevistados no último item.

A estratégia para construção do último capítulo se deu com o interesse de investigar as memórias dos dois antigos balseiros, que trabalharam na balsa no rio Ivaí como forma de (re)existência da categoria geográfica Lugar. Corrobora-se esta ideia a partir das entrevistas com os balseiros, tanto o senhor Celestino, quanto o senhor José, apresentam nas suas falas as experiências vividas na época da intensa atividade das balsas. O entrevistados balseiros afirmaram que este tempo era de baixa condições de trabalho devido as técnicas rudimentares das embarcações, como por exemplo para realizar a travessia eram puxadas manualmente com ajuda de cabo de aço.

Deste modo, os balseiros enfrentaram problemas, mas também registraram situações peculiares que ocorriam no cotidiano da morosidade das balsas. Como conta o senhor José no casos do nascimento da sua filha, passagem dos bois bravos e a travessia do homem bêbado. A balsa ultrapassa o significado do espaço de trabalho para representar o Lugar dos vínculos de pertencimento com o rio e mesmo com ofício de balseiro. Como senhor Celestino demonstra nas suas falas, que prefere estar próximo ao rio do que viver na cidade, o Lugar para ele estar ali nas barrancas do rio Ivaí.

Compreende que, as balsas foram importantes meios de comunicação para fortalecer a economia do estado do Paraná durante os ciclos econômicos cafeeiro e madeireiro, porém na atualidade estão fadadas aos esquecimento por razões também econômicas e políticas. Ao mesmo tempo, que as memórias dos balseiros e a senhora pioneira trazem à tona a característica principal da categoria Lugar, a (re)existência do fragmento de pertencimento diante da dinâmica capitalista atual.

## FONTES

### Fontes Orais

Entrevista com Sr. José Carlos Zaguetti. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Mirador, 15 de julho de 2019, residência do entrevistado, duração: 80 minutos.

Entrevista com Sr. Celestino Barbosa da Silva. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Itambé, 8 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 40 minutos.

Entrevista Sr. Carlos Silva Souza. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** São Carlos do Ivaí, 14 de julho de 2019, duração: 10 minutos.

Entrevista Sr. Adilson Ribeiro. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Icaraíma, 14 de julho de 2019, duração: 7 minutos.

Entrevista Sr. Roberto Fernandes. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Icaraíma, 14 de julho de 2019, duração: 5 minutos.

Entrevista Sr. José Carlos Gonçalves. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2018, residência do entrevistado, duração: 30 minutos.

Entrevista Sra. Marcela Dias. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Tereza Cristina, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistada, duração: 60 minutos.

Entrevista Sr. Sandroval José Probst. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2017, via telefone, duração: 10 minutos.

Entrevista com Sr. Carlos Alberto Dias. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Tereza Cristina, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 60 minutos.

Entrevista Sr. Leandro Kum. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Tereza Cristina – distrito de Cândido de Abreu, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 10 minutos.

Entrevista Sr. Abinaldo Ferreira da Silva. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Ivaté – distrito de Herculândia, 14 de julho de 2019, durante o trabalho na balsa Nova Itá, duração: 10 minutos.

Entrevista Sr. Jorge Lubczyk Sobrinho. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Thereza Cristina, 6 de setembro de 2017, residência do entrevistado, duração: 10 minutos

Entrevista com Sr. Wilson Block. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins.** Três Bicos – Cândido de Abreu, 12 de julho de 2018, residência do entrevistado, duração: 10 minutos.



Entrevista com Sra. Elza Weiss Renon. **Entrevista concedida a Bruna Morante Lacerda Martins**. Herculândia, 16 de julho de 2019, residência da entrevistada, duração: 60 minutos.

### **Fontes Imagéticas**

ACERVO DA FAMÍLIA LUBCZYK. **Rio Ivahy. Therezina Paraná**. Tereza Cristina, Cândido de Abreu, Paraná.

ACERVO DA FAMÍLIA BLOCK. **Balsa ancorada entre Três Bicos e Prudentópolis de 1982**. Três Bicos, Cândido de Abreu, Paraná.

ACERVO PESSOAL JOSÉ JOÃO BIGARELLA. **Estrada entre Campo Mourão a Peabiru**. 1948, Paraná.

ACERVO PESSOAL JOSÉ JOÃO BIGARELLA. **Balsa do porto Metrópole**. 1948, Paraná.

ACERVO PESSOAL JOSÉ ZAGUETTI. **Balsa Rainha do Ivaí**. 1990, Mirador, Paraná.

ACERVO DO MUSEU DA BACIA DO PARANÁ. **Balsa no rio Ivaí**. Maringá, Paraná.

CUNHA, I. Ap. T. Carros na balsa Hilda. 1950. *In*: PEREIRA, J. et al. **Mudanças socioambientais no município de Engenheiro Beltrão, Paraná**: com base na história de vida e documentos da época. Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2019, p. 82.

DER/PR. Mapa Plano de Reforma e Construção da Rede Rodoviária. 1932. *In*: RONCAGLIO, C. **Das estradas às rodovias**: meio século do rodoviarismo do Paraná. Curitiba: DER, 1996, p. 85.

DER/PR. Mapa do Plano Rodoviário do Estado do Paraná. 1951. *In*: RONCAGLIO, C. **Das estradas às rodovias**: meio século do rodoviarismo do Paraná. Curitiba: DER, 1996, p. 98.

DER/PR. Inauguração da estrada Engenheiro Beltrão. 1950. *In*: RONCAGLIO, C. **Das estradas às rodovias**: meio século do rodoviarismo do Paraná. Curitiba: DER, 1996, p.112.

ESTÂNCIA RONCO DAS ÁGUAS. **A Pousada**. Disponível em: <https://www.roncodasaguas.com.br/pousada>. Acesso em: 2 fev. 2020.

KELLER-LEUZINGER, F. Caça da Anta - Rio J.ahy, c.1870. albumina. 9,4 X 18 cm. Observação: Foto: 26,5 x 33,2 29361cm (passe-partout). **Coleção Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro**. Patrocínio White Martins. F.001.070

KELLER-LEUZINGER, J. **Ruínas da Villa-Rica do Espírito Santo**. 1865. 1 mapa ms., 12 x 20cm em f. 25, 8 x 36,6 cm. Disponível em: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart525981/cart525981.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart525981/cart525981.jpg). Acesso em: 7 mai. 2019.

MONTEZINHO, Antonio Rodrigues. **Mapa corographico da capitania de S. Paulo, que por ordem do Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Bernardo Jozé de Lorena, Governador e Capitão general da mesma Capitania / levantou Antonio Roiz Montezinho**. [1792?]. 1

mapa ms., 53 x 44 cm. Disponível em:

[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart514625.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart514625.jpg). Acesso em: 4 mai. 2020.

MARINGÁ HISTÓRICA. **Inauguração da ponte no rio Ivaí entre Engenheiro e Floresta.**1956. Disponível:<http://www.maringahistorica.com.br/2020/01/inauguracao-da-ponte-do-rio-ivai-1956.html>. Acesso em 02 de abril de 2020.

MIRADOR TEMPOS ATRÁS. Inauguração da balsa em Mirador e Guaporema. 1950. *In: Facebook Mirador Tempos Atrás*, Mirador, 11 de setembro de 2012. Disponível em:<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=101792736645062&set=pb.100004430072950.-2207520000.&type=3&theater>. Acesso em: 15 de junho de 2019.

MOYSÉS LUPION E COMITIVA VISITAM OBRA NA PONTE SOBRE O RIO IVAÍ. 1950. *In: Facebook: Moysés Lupion de Troya*, Jaguariaíva, 14 de outubro de 2016. Disponível em:

<https://www.facebook.com/1377832219162349/photos/a.1378261152452789/1799146943697539/?type=3&theater>. Acesso em: 23 de junho de 2019.

MORESQUI, D. Balsa do Porto Figueira localizada em Itambé. Acervo Pessoal da Família Bandeira. *In: MORESQUI, D. História de Itambé – Parte 3*. Itambé, 24 de janeiro de 2017. Disponível em: <http://deniziamoresqui.blogspot.com/2017/01/historia-de-itambe-parte-3.html>. Acesso em: 5 de maio de 2019.

PARANÁ TURISMO. **Prudentópolis.** Disponível em: <http://www.turismo.pr.gov.br/modulos/conteudo/conteudo.php?conteudo=67>. Acesso em: 2 fev. 2020.

PEREIRA, et al. Ligação Engenheiro Beltrão - Floresta. Ponte sobre o rio Ivaí. 1950. *In: PEREIRA, J. et al. Mudanças socioambientais no município de Engenheiro Beltrão, Paraná: com base na história de vida e documentos da época*. Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2019, p. 83.

PRUDENTÓPOLIS ANTIGAMENTE. Transporte de erva mate no séc. XX. *In: Facebook: Prudentópolis Antigamente*, Prudentópolis, 16 de junho de 2016. Disponível em: <https://www.facebook.com/jcf47/photos/a.1524242947864613/2043997629222473/?type=3&theater>. Acesso em: 10 dez. 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PRUDENTOPÓLIS. **Turismo.** Disponível em: <http://prudentopolis.pr.gov.br/turismo>. Acesso em: 10 dez. 2019.

QUIEZI, S. Ap. A luta pela terra no Bendengó do Ubá: marcas e memórias do movimento de (re)ocupação do território no século XX. *In: PARANÁ. Secretaria de Estado da Educação. Superintendência de Educação. Os Desafios da Escola Pública Paranaense na Perspectiva do Professor PDE: Produção Didático-pedagógica*, 2016. Curitiba: SEED/PR., 2016. V.2. (Cadernos PDE). Disponível em: [http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/cadernospde/pdebusca/producoes\\_pde/2016/2016\\_pdp\\_hist\\_uel\\_simoneaparecidaquiezi.pdf](http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/cadernospde/pdebusca/producoes_pde/2016/2016_pdp_hist_uel_simoneaparecidaquiezi.pdf) . Acesso em: 11 out. de 2019.

SECRETARIA DE CULTURA DO PARANÁ. **Pintores das paisagens do Paraná.** Curitiba: SEC-PR, 2001, p.112.

THEODORO, Anderson. Querência do Norte (Porto Natal). *In: Facebook: Anderson Theodoro Fotografias*, Querência do Norte, 19 de setembro de 2017. Disponível em: <https://www.facebook.com/anderson.theodoro.fotografia/photos/a.153273845268418/153274868601649/?type=3&theater>. Acesso em: 10 dez. 2019.

PARANÁ TURISMO. **Prudentópolis**. Disponível em: <http://www.turismo.pr.gov.br/modulos/conteudo/conteudo.php?conteudo=67>. Acesso em: 2 fev. 2020.

SÃO PEDRO DO IVAÍ HISTÓRICO. Balsa do porto São João. 1970. *In: Facebook São Pedro do Ivaí Histórico*, São Pedro do Ivaí, 14 de janeiro de 2014. Disponível em: <https://www.facebook.com/saopedrodoivaihistorico/photos/a.534790189874966/695367323817251/?type=3&theater>. Acesso em: 17 de julho de 2019.

### **Leis e Decretos**

BRASIL. **Decreto nº 6.040, de 7 fevereiro de 2007**. Institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais. Brasília, DF: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 7 fev. 2007.

BRASIL. **Lei nº. 12651, de 25 de maio de 2012**. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nºs 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, 25 maio 2012.

PARANÁ. **Lei nº 33 de 17 de janeiro de 1948**. Dispõe sobre a reserva como patrimônio inalienável do Estado, áreas territoriais, nas regiões onde estão situados os remanescentes das primitivas reduções jesuíticas. Curitiba, 17 jan. 1948.

PARANÁ. **Lei nº 6.877 de 20 de maio de 1977**. Denomina "PONTE APARECIDO BEZERRA GUEDES", a ponte construída sobre o Rio Ivaí, na localidade de Porto São João. Curitiba, 24 mai. 1977.

PARANÁ. **Lei nº 1.7952 de 10 de janeiro de 2014**. Denomina de "Ponte Anísio Tormena" a ponte sobre o Rio Ivaí localizada na PR-492, entre os Municípios de Paraíso do Norte e Rondon. Curitiba, 10 jan. 2014.

## REFERÊNCIAS

- AB'SABER, A. **Os domínios de natureza no Brasil: Potencialidades paisagísticas**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- AB'SABER, A. O suporte geoecológico das florestas beiradeiras (ciliares). *In: RODRIGUES, R.; LEITÃO FILHO, H. (org.). Matas ciliares conservação e recuperação*. São Paulo: EDUSP, 2011. p.15-25.
- ABREU, M. A. Sobre a memória das cidades. *In: CARLOS, A. F.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. (org.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011. p.18-35.
- ANDRADE, Á. A. V. de. **Poder, estado e capital nos processos de des-re-territorialização no campo na microrregião geográfica de Campo Mourão-PR**. Orientador: Elpídio Serra. 2013. 310 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2013.
- ANDRADE, A. R.; NERY, J. T. Análise sazonal e espacial da precipitação pluvial na bacia hidrográfica do rio Ivaí, Paraná. **Boletim de geografia Maringá**, v. 29, n. 1, p. 107-121, 2011.
- ARRUDA, G. Rios e governos no Estado do Paraná: pontes, “força hidráulica” e a era das barragens (1853-1940). **Varia História**, Belo Horizonte, v. 24, n. 39, p.153-175, jun. 2008a.
- ARRUDA, G. **A natureza dos rios: história, memória e territórios**. Curitiba: Edi. UFPR, 2008b.
- BALDO, M. C. **Variabilidade pluviométrica e a dinâmica atmosférica na bacia hidrográfica do rio Ivaí-PR**. Orientador: João Lima Sant’Anna Neto. 2006. 172 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.
- BARTHOLO, R.; SANSOLO, D. G.; BURSZTYN, I. (org.). **Turismo de base comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009.
- BATHKE JÚNIOR, W. **Campo Mourão e o perigoso rio Ivaí**. 2018. Disponível em: <http://wibajuem.blogspot.com/2018/11/campo-mourao-e-o-perigoso-ivai.html>. Acesso em: 22 jun. 2019.
- BERNARDES, L. M. C. O problema das “frentes pioneiras” no Estado do Paraná. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: IBGE, ano 15, n. 3, p. 335-384, jul./set. 1953.
- BERQUE, A. Paisagem-marca, Paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. *In: CORRÊA, R.L; ROSENDAHL, Z. (org.). Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1998. p.217-245.
- BONI, P.; HOFFMAN, M. Guardiã de imagens: “memórias fotográficas” e a relação de pertencimento de um pioneiro com Londrina. **Revista Em Questão**, Porto Alegre, v. 17, n. 2, p. 149-166, jul./dez. 2011.

BOSI, E. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CAMPOS, R. M. **Análise quantitativa e temporal da área mata ciliar de trechos da bacia do rio Ivaí – Paraná-Brasil**. Orientador: Marcos Rafael Nanni. 2013. 37 f. Dissertação (Mestrado em Agronomia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2013.

CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO MOURÃO. **Resolução n° 8 de 1948**. Campo Mourão, Câmara Municipal, 13 mar. 1948. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a2/pr/c/campo-mourao/resolucao/1948/1/8/resolucao-n-8-1948>. Acesso em: 22 jan. 2020.

CANDAU, J. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2016.

CANCIAN, N. **Cafeicultura paranaense (1900-1970)**. Curitiba: Grafipar, 1981.

CAPEL, H. Ruptura e continuidade no pensamento geográfico. *In*: VILLALOBOS, J. U. G. **Horácio Capel**: ruptura e continuidade no pensamento geográfico. Maringá: Eduem, 2013. p. 97-120.

CARDOSO, S. A. **Villa Rica Del Espiritu Santo**: estudo histórico de uma cidade espanhola no Paraná (1570-1632). Orientador: Lucio Tadeu Mota. 2015. 81 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2015.

CARLOS, A. F. A. **O Lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CAXAMBU, M. Notas sobre a tipologias de vegetais do Paraná. *In*: PAROLIN, M.; VOLKMER-RIBEIRO, C.; LEANDRINI, J. A. **Abordagem ambiental interdisciplinar em bacias hidrográficas no Estado do Paraná**. Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2010. p.61-62.

COSTA, F. R.; ROCHA, M. M. Geografia: Conceitos e paradigmas – apontamentos preliminares. **Rev. GEOMAE**, Campo Mourão, v. 1, n. 2, p. 25-53, 2º Sem. 2010.

COSTA, F. R. **A noção de municípios periféricos**: contradições e desigualdades no estado do Paraná. Orientador: Márcio Mendes Rocha. 2013. 215 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2013.

CORRÊA, R. L.; ROZENDAHL, Z. (org.). **Paisagem tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

DENEZ, C. C.; QUIEZI, S. A. Território do Ubá: conflitos e territorialidades entre os rios Ivaí e Corumbataí/PR. **InterEspaço**, Grajaú, v. 4, n. 14, p. 218-239, maio/ago. 2018.

MORESQUI, D. **História de Itambé** – Parte 3, 24 jan. 2017. Disponível em: <http://deniziamoresqui.blogspot.com/2017/01/historia-de-itambe-parte-3.html>. Acesso em: 22 jan. 2020.

DESTEFANI, E. V. **Regime hidrológico do rio Ivaí-PR**. Orientador: Edvard Elias de Souza Filho. 2005. 94 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2005.

DONATO, L. FERREIRA, E. M. Paisagem e Biogeografia – o desenvolvimento do homem e

da natureza. *In*: CONGRESO IBEROAMERICANO DE ESTUDIOS TERRITORIALES Y AMBIENTALES – CIETA, 5., 2019, Foz do Iguaçu. **Anais [...]**. Foz do Iguaçu: Unioeste, 2018. p. 1-15.

DOURADO, S. P. C. O rural como fronteira do urbano: rodeios e vaquejadas nas interpretações do Brasil. **Revista do Centro de Educação e Letras**, Foz do Iguaçu, v. 15, n. 2, p. 51-69, 2º Sem. 2013.

ELLIOT, J. H. Itinerário de uma viagem de exploração pelos rios Verde, Itararei, Paranapanema, e os sertões circunjacentes mandado fazer pelo Exmo Sr. Barão de Antonina em 1845. *In*: AYROSA, P. M. As entradas de João Francisco Lopes Henrique Elliot. **Rev. do Inst. Hist. e Geogr. Bras.**, São Paulo, v. 28, p.31-47.1930.

ENDLICH, Â. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades**. São Paulo: Ed. Unesp, 2009.

FERNANDES, J. C. **Saga da Esperança: socialismo utópico na beira do Ivaí**. Curitiba: Imprensa Oficial do Estado, 2006.

FILIPACK, F. **Dicionário Sociolinguístico Paranaense**. Curitiba: Imprensa Oficial, 2002.

GANDARA, G. S. Rios: território das águas às margens das cidades: o caso dos rios de Uruaçu-GO. **Revista Confins**, Paris, v. 1, n. 31, p. 1-8, 2017.

HAHN, F. A.; BALLER, L. Um olhar sobre a fronteira: os relatos do sertanista Edmundo Alberto Mercer. **Revista Tempo, Espaço e Linguagem**, Guarapuava, v. 8, n. 1, p. 83-102, 2017.

HARUESCKO, C. **Organização-sócio espacial das famílias de ucraino-brasileiros em comunidades rurais no município de Prudentópolis-PR**. Guarapuava: Guaiaca, 2002.

HARVEY, D. **O Enigma do Capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Bomtempo, 2011.

HOLZER, W. A geografia humanista: uma revisão. **Espaço e Cultura**, Rio de Janeiro, Edição Comemorativa, p. 117-147, 1993-2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1959. v. 31. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295\\_31.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv27295_31.pdf). Acesso em: 10 fev. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Manual Técnico da Vegetação Brasileira**. Rio de Janeiro: IBGE, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Vida Municipal. **Revista Brasileira dos Municípios**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 70, 1967. Disponível em: [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/180/rbm\\_1967\\_v20\\_n79\\_n80\\_jul\\_dez.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/180/rbm_1967_v20_n79_n80_jul_dez.pdf). Acesso em: 22 fev. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. REGIC. **Região de**

**influência das cidades.** Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo-Icaraíma.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/icaraima/pesquisa/23/22957?tipo=grafico>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Histórico-São Pedro do Ivaí.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/sao-pedro-do-ivai/historico>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE-CIDADES. **Panorama-São Carlos do Ivaí.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/sao-carlos-do-ivai/panorama>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE-CIDADES. **Panorama-Cândido de Abreu.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/candido-de-abreu/panorama>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE-CIDADES. **Panorama-Grandes Rios.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/grandes-rios/panorama>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE-CIDADES. **Panorama-Icaraíma.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/icaraima/panorama>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE-CIDADES. **Panorama-Ivaté.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/ivate/panorama>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE-CIDADES. **Panorama-Cidade Gaúcha.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/cidade-gaucha/panorama>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE-CIDADES. **Panorama-Mirador.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/mirador/panorama>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO DE TERRAS, CARTOGRAFIA E FLORESTAS DO ESTADO DO PARANÁ. **Campo Mourão.** Campo Mourão: ITCF, 1987.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Relação dos municípios segundo as regiões geográficas do Paraná.** Curitiba: IPARDES, 2004. Disponível em: [http://www.ipardes.gov.br/pdf/mapas/base\\_fisica/relacao\\_mun\\_regiao\\_geografica\\_parana.pdf](http://www.ipardes.gov.br/pdf/mapas/base_fisica/relacao_mun_regiao_geografica_parana.pdf). Acesso em: 15 out. 2017.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Os vários Paranás:** estudos socioeconômico-institucionais como subsídios aos planos de desenvolvimento regional. Curitiba: IPARDES, 2005. Disponível em: <http://www.ipardes.pr>.



gov.br/sites/ipardes/arquivos\_restritos/files/documento/2019-09/vari0s\_paranas\_especialidades\_2006.pdf. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ. **Plano de Manejo: Área de Proteção Ambiental da Serra da Esperança**. Curitiba: IAP, 2019. Disponível em: <http://www.iap.pr.gov.br/pagina-1285.html>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO AMBIENTAL DO PARANÁ. **Plano de Manejo do Parque Estadual Lago Azul**. Curitiba: IAP/DIBAP, 2005. Disponível em: <http://www.iap.pr.gov.br/pagina-1228.html>. Acesso em: 09 set. 2020.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE ICMBIO. **APA das Ilhas e Várzeas do Rio Paraná**. Brasília, DF: ICMBio, 2019. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/unidadesdeconservacao/biomas-brasileiros/mata-atlantica/unidades-de-conservacao-mata-atlantica/2176-apa-ilhas-e-varzeas-do-rio-parana>. Acesso em: 2 fev. 2020.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Relação dos municípios segundo as regiões geográficas do Paraná**. Curitiba: IPARDES, 2004. Disponível em: [http://www.ipardes.gov.br/pdf/mapas/base\\_fisica/relacao\\_mun\\_regiao\\_geografica\\_parana.pdf](http://www.ipardes.gov.br/pdf/mapas/base_fisica/relacao_mun_regiao_geografica_parana.pdf). Acesso em: 15 out. 2017.

KARPINSKI, C. **Navegação, cataratas e hidrelétricas: discursos e representações sobre o rio Iguaçu – Paraná (1853-1859)**. Orientador: Marcos Fábio Freire Montysuma. 2011. 375 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

KOSS, L. Carroceiros tropeadores de porcos e o comércio em Ivaí-PR (1910-1950). *In*: SOCHODOLAK, H.; NETO ARIAS, J. M. (org.). **Capítulos de História do Paraná**. Guarapuava: Unicentro, 2012. p.85-97.

LELI, I. T. **Variação espacial e temporal da carga suspensa do rio Ivaí**. Orientador: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Tereza da Nóbrega. 2010. 73 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2010.

LOCASTRO, J. K.; RASBOLD, G. G.; GUERREIRO, R. L.; BERTOLI, J. G. Análise comparativa entre aspectos físico-econômicos e vulnerabilidade ambiental: município de Ivaté, NW do Paraná. **Rev. GEOMAE**, Campo Mourão, v. 3, n. 1, p. 69-80, 1º Sem. 2012.

MAACK, R. **Geografia física do estado do Paraná**. 3. ed. Curitiba: Imprensa Oficial, 1968.

MARCOTTI, A. R. **Atratividade turística na região dos municípios lindeiros com a planície aluvial do rio Ivaí – Paraná**. Orientadora: Marta Luzia de Souza. 2013. 116 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2013.

MARANDOLA JÚNIOR, E. **Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana**. Orientador: Daniel Joseph Hogan. 2008. 278 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

MAUAD, A.; LOPES, M. História e Fotografia. *In*: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. (org.). **Novos Domínios da História**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. p.264-312.

MENEGHEL, C. **Turismo fluvial de base comunitária como alternativa econômica sustentável aos municípios do Alto do Rio Paraná**. Orientador: Mário Lincoln de Carlos Etchebehere. 2010. 196 f. Dissertação (Mestrado em Análise Geoambiental) – Universidade de Guarulhos, São Paulo, 2010.

MIKICH, S. B.; OLIVEIRA, K. L. **Revisão do plano de manejo do Parque Estadual Vila Rica do Espírito Santo**. Curitiba: Mater Natura; Instituto de Estudos Ambientais, 2003.

MONBEIG, P. **Novos estudos da Geografia humana brasileira**. São Paulo: Difusão Europeia, 1957.

MONBEIG, P. Paisagem, o espelho de uma civilização. **GEOgraphia**, Niterói, v. 6, n. 11, p. 109-117, 2004.

MIRANDA, E. A.; RAGUSA, H. Os efeitos da geada negra de 1975 para os trabalhadores da lavoura de café de São Pedro do Ivaí- Paraná. **Ateliê da História UEPG**, Ponta Grossa, v. 2, n. 2, p. 67-5, jul./dez. 2014.

MOTA, L. T. **As guerras dos índios Kaingang**: a história épica dos índios Kaingang no Paraná. Maringá: Eduem, 1994.

MOTA, L. T. Campo Mourão: os Territórios do Cacique Kuaracibera dos Guarani, ou os Pahy- Ke-Rê dos Kaingang, ou os Campos do Mourão dos Conquistadores Portugueses. *In*: MEZZOMO, F. A.; PÁTARO, F. A.; HAHN, F.A. (org.). **Constituições de territórios paranaenses: olhares da história**. Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2012. p. 105-144.

MOTA, L. T.; NOELLI, F. S. Exploração e guerra de conquista dos territórios indígenas nos vales dos rios Tibagi, Ivaí e Piquiri. *In*: DIAS, R. B; GONÇALVES, J. (org.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: Eduem, 1999. p.50-68.

MOTA, L. T. O vale do rio Ivaí: fronteiras, relações interculturais e guerra da conquista. *In*: ARRUDA, G. (org.). **A natureza dos rios: história, memória e territórios**. Curitiba: Ed. UFPR, 2008. p.125-143.

MOTA, L. T.; NOVAK, É. S. **Os Kaingang do Vale do Ivaí-PR: História e relações interculturais**, Maringá: Eduem, 2008.

MOYSES, J. M.; BONI, P. C. Fotografia e memória na recuperação histórica de Ivaiporã (PR). *Semina: Ciências Sociais e Humanas*, Londrina, v. 32, n. 1, p. 41-56, jan./jun. 2011.

NEGRO, A. L. **Ford Willys anos 60: sistema de auto dominação e metalúrgicos do ABC**. Orientador: Michael McDonald Hall. 1994. 213 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

NÓBREGA, M. T. de; SERRA, E. Noroeste do Paraná: a dinâmica da paisagem rural nas zonas de contato arenito-basalto. **Terr@Plural**, Ponta Grossa, v. 3, n. 2, p. 197-213, jul./dez., 2009.

ONOFRE, G. R. **Capital e COAMO – Agroindustrial Cooperativa**: a formação de um

território. Orientador: Julio Cesar Suzuki. 2011. 273 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

PADIS, P. C. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.** São Paulo: HUCITEC; Curitiba: Secretaria da Cultura e do Esporte do Paraná, 1981.

PARANÁ. Presidente André Augusto de Pádua Fleury. **Relatório apresentado pelo Presidente do Paraná na abertura da segunda sessão da Sétima Legislatura, em 21 de março de 1865.** Curitiba: Typ. Paranaense Candido Martins Lopes, 1865.

PARANÁ TURISMO. **Prudentópolis.** Disponível em: <http://www.turismo.pr.gov.br/modulos/conteudo/conteudo.php?conteudo=67>. Acesso em: 2 fev. 2020.

PARELLADA, C. I. **Um tesouro herdado: os vestígios arqueológicos da cidade colonial espanhola de Villa Rica Del Espiritu Santo/Fênix-PR.** Orientador: Igor Chmyz. 1997. 211 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

PARELLADA, C. I. **Estudo arqueológico no alto do Vale da Ribeira: área de gasoduto Bolívia-Brasil, trecho X, Paraná.** Orientador: Maria Cristina M. Scatamacchia. 1997. 272 f. Tese (Doutorado em Arqueologia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

PAROLIN, M.; VOLKMER-RIBEIRO, C.; LEANDRINI, J. A. (org.). **Abordagem ambiental interdisciplinar em bacias hidrográficas no Estado do Paraná.** Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2010.

PAROLIN, M.; BORSATO, V. Definições de tempo e de clima. *In*: PAROLIN, M.; VOLKMER-RIBEIRO, C.; LEANDRINI, J. A. (org.). **Abordagem ambiental interdisciplinar em bacias hidrográficas no Estado do Paraná.** Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2010. p.68-69.

PEREIRA, J. C. B.; SCROCCARO, J. L. **Bacias Hidrográficas do Paraná.** 2. ed. Curitiba: SEMA, 2015 (Série Histórica).

PEREIRA, J. et al. **Mudanças socioambientais no município de Engenheiro Beltrão, Paraná:** com base na história de vida e documentos da época. Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IVATÉ. **A cidade.** Disponível em: [http://ivate.pr.gov.br/pagina/124\\_A-Cidade.html](http://ivate.pr.gov.br/pagina/124_A-Cidade.html). Acesso em: 22 jan. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DE AMAPORÃ. **Pontos Turísticos.** 2018. Disponível em: [http://www.amapora.pr.gov.br/index.php?sessao=b054603368pvb0&id=465&id\\_categoria=0](http://www.amapora.pr.gov.br/index.php?sessao=b054603368pvb0&id=465&id_categoria=0). Acesso em: 22 maio 2018.

PRIORI, Â. A. **O levante dos posseiros: a revolta camponesa de Porecatu e a ação do Partido Comunista Brasileiro no campo.** Maringá: Eduem, 2011.

POLLAK, M. Memória, silêncio, esquecimento. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 2, n.3, p. 3-15, 1989.

RAMOS, O. F. **Experiências da colonização eslava no centro-sul do Paraná (1895-1995)**. Orientadora: Ida Lewkowicz. 2012. 219 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual Paulista, Franca, 2012.

RELPH, E. As bases fenomenológicas da geografia. **Revista Geografia**, Rio Claro, v. 4, n. 7, p. 1-25, abr. 1979.

RICOEUR, P. **A memória, a história e o esquecimento**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 2010.

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

SAHR, C. L.; CUNHA, L. A. G. O significado social e ecológico dos faxinais: reflexões acerca de uma política agrária sustentável para a região da mata com araucária no Paraná. **Emancipação**, Ponta Grossa, v. 5, n. 1, p. 89-104, maio/ago. 2005.

SANTOS, F. R.; FORTES, E. Unidades hidrogeomorfológicas e mapeamento do relevo: uma proposta de classificação geomórfica para a Bacia Hidrográfica do Ivaí-PR. *In*: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOMORFOLOGIA, 7º ENCONTRO LATINO AMERICANO DE GEOMORFOLOGIA, 2., 2008. Belo Horizonte. [Anais...] Belo Horizonte: SINAGEO, 2008. p.1-10.

SANTOS, V. C. **Ambientes de confluência no contexto da rede de drenagem: Exemplo da bacia hidrográfica do rio Ivaí – estado do Paraná**. Orientador: José Cândido Stevaux. 2015. 458 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2015.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

SAUER, O. A morfologia da paisagem. *In*: CORRÊA, R. L.; ROZENDAHL, Z. (org.). **Paisagem tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 10-45.

SOUZA, C. F. de; PERTILLE, C. T.; CORRÊA, B. J. S.; VIEIRA, F. S. Caracterização morfométrica da Bacia Hidrográfica do Rio Ivaí-Paraná. **Revista Eletrônica do Curso de Geologia**, Jataí, n. 29, p. 1-18, jul./dez. 2017.

SCHALLENBERGER, E. Gênese do Guairá: Caminhos, Fronteiras e Território. *In*: MEZZOMO, F.; HAHN, F.; PÁTARO, C. (org.). **Constituições de territórios paranaenses: olhares da história**. Campo Mourão: Ed. Fecilcam, 2012. p.75-94.

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA DO PARANÁ. **Plano hidrovial do Paraná**: levantamento das potencialidades das hidrovias do estado do Paraná. Curitiba: FAPEU, 2014.

SERRA, E. **Processos de ocupação e a luta pela terra agrícola no Paraná**. Orientador: Antônio Olívio Ceron. 1991. 202 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1991.

SILVA, H. M. Alguns apontamentos sobre o Uso de Fotografias em Pesquisas Históricas.

**Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 5, n. 2, p. 137-148, 2000.

SOJA, E. **Geografia Pós-Moderna**: A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

STECA, L. C.; FLORES, M. D. **História do Paraná**: do século XVI à década de 1950. Londrina: Eduel, 2002.

TOMAZI, N. **“Norte do Paraná” História e Fantasmagorias**. Orientador: Carlos Roberto Antunes dos Santos. 1997. 318 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

VASCONCELLOS, Z. G. **Relatório do Presidente da Província do Paraná**: Conselheiro Zacarias Góes e Vasconcellos na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1854. Curitiba: Type Paranaense de Candido Martins Lopes, 1854.

WACHOWICZ, R. C. **História do Paraná**. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.

YOKOO, E. N. **A dinâmica das frentes de ocupação territorial na Mesorregião Centro-Ocidental Paranaense**. Orientador: Elpidio Serra. 2013. 218 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2013.

## APÊNDICE

### Apêndice A

#### FORMULÁRIO - RESPONSÁVEIS PELA BALSA

Município:

Balsa:

Resp.:

#### INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Nome oficial

1.2 Natureza

( 1 ) Pública ( 2 ) Privada ( 3 ) Outra

1.3. Tipo de Administração

( 1 ) Associação ( 2 ) Prefeitura (3) Empresa ( 4 ) Outros

1.4. Início da atividade

1.5 Quantidade de funcionários \_\_\_\_\_

1.6 Coordenadas geográficas

1.7 Endereço

Avenida/rua/travessa/caminho/outro

Bairro/localidade

Município \_ CP

Telefone

Endereço eletrônico (e-mail)

#### FUNCIONAMENTO

1.2. Estrutura de funcionamento

Permissão de acesso: ( 1 ) Gratuita ( 2 ) Paga

1.3. Tarifas cobradas

2.2.2 Tipo/preço

( 1 ) Pedestre: ( 2 ) Moto: ( 3 ) Automóvel: ( 4 ) Ônibus: ( 5 ) Caminhão ( 6 ) Outros:

1.4. Formas de pagamento

( 1 ) Dinheiro ( 2 ) Cheque ( 3 ) Cheque de outra praça ( 4 ) Cartão de crédito ( 5 )

Cartão de débito

1.5. Regras de funcionamento

2.2.1. Período

2.2.3

Horário

Abertura/ Encerramento

2.2.2.3. Funcionamento 24 horas ( 1 ) Sim ( 2 ) Não

2.2.2.4. Funcionamento em feriados ( 1 ) Sim ( 2 ) Não

## UTILIZAÇÕES

1.6. Utilizações da Balsa

3.3.1 Abrangência

( 1 ) Próprio município ( 2 ) Municípios vizinhos ( 3 ) Interestadual ( 4 ) Outros

Motivação: ( 1 ) Transporte de cargas ( 2 ) Trabalho ( 3 ) Lazer ( 4 ) Acesso a comunidade isolada ( 5 ) Saúde ( 6 ) Turismo

3.3.4 Transporte de cargas

3.3.1.1 Natureza \_\_\_\_\_

3.3.1.2 Origens: \_\_\_\_\_

3.3.1.3 Principal produto transportado \_\_\_\_\_

3.3.5 Caracterização do fluxo de passageiros

Origens: \_\_\_\_\_

Destinos: \_\_\_\_\_

Número de travessias por mês \_\_\_\_\_

OBSERVAÇÕES:





## **Apêndice C**

### **CARTA DE CESSÃO**

(local e data)

Eu, (nome, estado civil, documento de identidade, declaro para os devidos fins que cedo os direitos autorais de minha entrevista gravada em (datas das entrevistas) para Bruna Morante Lacerda Martins usá-las integralmente ou em partes, sem restrições de prazos ou citações, desde a presente data. O interesse da entrevista refere-se a pesquisa intitulada Águas das (re)existências: lugar e memórias dos balseiros do rio Ivaí – PR de Doutorado em Geografia – Universidade Estadual de Maringá.

Abdicando de direitos meus e de meus descendentes quanto ao objeto dessa carta de cessão, subscrevo a presente.

---

Assinatura do Depoente