

Um Olhar Sobre o Espaço Paranaense: Reflexões Sobre o Relato de Viagem de Thomas Bigg-Wither (1872-1875)

Diná Schmidt

Resumo: Nessa artigo explorarei o relato produzido pelo engenheiro inglês Thomas P. Bigg-Wither acerca da Província do Paraná, intitulado “Novo caminho no Brasil Meridional: a Província do Paraná Três anos em suas florestas e campos”. O relato foi redigido sistematicamente durante sua permanência em território paranaense como membro da expedição ferroviária *Paraná and Mato Grosso Survey Expedition*, responsável por avaliar as possibilidades de construção de uma ferrovia que ligasse o Mato Grosso ao Paraná, sua permanência se deu entre 1872 e 1875. Objetivo discutir aqui, algumas reflexões do autor a respeito de práticas agrícolas desenvolvidas nas colônias e fazendas por ele visitadas, sobre o manejo de propriedades voltadas à prática da agropecuária, hábitos de vida das populações residentes nas regiões por ele visitadas e ainda sobre o contato de sua expedição com populações indígenas. Buscarei problematizar essas questões considerando como o universo de onde emerge o autor, a Inglaterra industrializada e imperialista do século XIX, e o campo científico, sendo ele um engenheiro, influenciam nas leituras por ele feitas e registradas em seu diário de viagem. Para tal, trarei ao longo do texto discussões sobre elementos importantes do processo histórico coevo a viagem de Bigg-Wither. Como amparo teórico-metodológico para a análise do relato de viagem terei como referência o conceito de *representação*, que foi desenvolvido por Roger Chartier em seu livro *História Cultural entre Práticas e Representações* (1988), conceito também utilizado por Mary Pratt em seu livro *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação* (1999), onde analisa relatos de viagens produzidos durante quase quatro séculos de expedições aos continentes americano e africano. Assim, buscarei mostrar como as críticas feitas por Bigg-Wither à população e às suas práticas, por ele tidas como ‘atrasadas’, representam um conflito entre dois mundos portadores de pressupostos sócio-culturais de acentuadas diferenças e além disso, um diálogo que pretende estabelecer a supremacia de um sobre o outro.

Palavras-Chave: Relato de Viagem; Paraná; Representação.

O modesto intento destas páginas é partilhar com o leitor algumas reflexões que venho desenvolvendo ao longo de minha pesquisa, na qual me debruço sobre o relato de viagem do engenheiro inglês Thomas Bigg-Wither. O viajante percorreu parte do território paranaense, entre 1872 e 1875, como engenheiro responsável pela *Paraná and Mato Grosso Survey Expedition*, expedição incumbida de avaliar as condições de construção de uma ferrovia que ligasse o Mato Grosso ao litoral paranaense.

O itinerário empreendido por Bigg-Wither iniciou-se em Paranaguá, onde aportou vindo do RJ, adentrou ao espaço paranaense percorrendo Antonina, Curitiba, arredores de Palmeira, Ponta Grossa, Colônia Tereza, Colônia Assungui, Colônia Jataí e Tibagi. Atualmente, esta região encontra-se redefinida em novos contornos, porém, faremos as discussões respeitando as definições geográficas coevas à viagem de Bigg-Wither, considerado que o relato se reporta a um espaço determinado, conferindo a ele sentidos próprios, como o de “sertão a ser conhecido e explorado”. Um território que é definido como sertão, o é em função de um centro, como sugestiona Janaína Amado (1995). Portanto, a definição emitida por Bigg-Wither é elaborada em contraponto ao que ele entende como centro, a Europa “civilizada” do final do século XIX.

O objetivo das reflexões que empreenderemos é, justamente, problematizar a forma como o viajante inglês busca definir o espaço e a população paranaenses, produzindo um discurso onde intenta sugerir novas e “modernas” formas de ocupar e vivenciar o espaço, tendo como parâmetro de avaliação e modelo a ser seguido a Europa e seus preceitos econômicos, sociais e científicos.

Desenvolverei essa análise entendendo o relato como um discurso representativo do cenário observado, uma representação formulada por meio da ressignificação da realidade apreendida a partir dos posicionamentos e da bagagem sócio-cultural do autor. Nesse intento dialogo com as reflexões de Roger Chartier em seu livro *História Cultural Entre práticas e representações*, onde afirma que:

As representações do mundo social assim construídas, embora aspirem à universalidade de um diagnóstico fundado na razão, são sempre determinados pelos interesses de grupo que as forjam. *Daí, para cada caso, o necessário relacionamento dos discursos proferidos com a posição de quem os utiliza.* (CHARTIER, 1988, p.17. Grifo meu)

Para possibilitar esse exercício teórico-metodológico que proponho, nas próximas linhas discutirei o contexto histórico, inglês e brasileiro, assim como o momento vivido pelas publicações resultantes de viagens a outras terras, com o intuito de situar historicamente o relato e seu autor.

A partir da segunda metade do século XVIII com o desenvolvimento das ciências naturais e do grande interesse em conhecer todos os recantos possíveis do planeta, os relatos ganharam uma escala de produção ainda maior, eram consequência de viagens de descobrimento e comércio, ou de expedições científicas montadas especificamente para conhecer e inventariar novas regiões. Cientistas, de todas as áreas, se envolveram em grande número em projetos desse gênero. Seus relatos, agora além de serem lidos por estadistas e comerciantes interessados nas riquezas, eram lidos também pelas comunidades científicas e segmentos das populações em geral que tinham interesse ou curiosidade sobre novas terras. A partir do começo do século XIX as viagens de exploração, que na maioria das vezes resultavam em grandes relatórios, passaram a ser encomendadas por companhias européias interessadas em investir nos novos continentes:

...a onda de viajantes na América do sul nas décadas de 1810 e 1820 foi principalmente de britânicos que, em sua maioria, viajaram a escreveram como batedores avançados do capital europeu. Engenheiros, mineralogistas, criadores de gado, agrônomos, bem como militares – esses viajantes do século XIX eram frequentemente enviados para o novo continente por companhias de investidores europeus, como especialistas à procura de recursos exploráveis, contatos e contratos

com as elites locais, informações sobre possíveis associações, condições de trabalho, transporte, mercados potenciais e assim por diante. (PRATT, 1999, p.252-3)

É nesta lógica que se insere o relato produzido por Bigg-Wither, o objetivo de sua expedição era avaliar o espaço para definir as possibilidades de aproveitamento na construção de uma ferrovia que integraria a região a economia de mercado. A concretização deste projeto atenderia, portanto a interesses ingleses e também brasileiros, como veremos agora.

A consolidação capitalista inglesa foi profundamente marcada pela construção de ferrovias. Seu processo de construção movimentava celeremente a indústria siderúrgica, proporcionava um grande número de postos de trabalho, agilizava o transporte de matéria prima e de produtos industrializados, elementos estes que dinamizavam a economia e possibilitavam parte de seu grande crescimento nessa época. A grande indústria siderúrgica inglesa sustentava-se sobretudo sobre o ritmo intenso de construção das ferrovias, após 1850 a malha ferroviária da Inglaterra estava basicamente concluída e era necessário encontrar novos mercados consumidores, precisavam manter o ritmo e evitar uma possível crise decorrente da diminuição da indústria siderúrgica.

Utilizando-se então do monopólio sobre o comércio marítimo, estabelecido a partir da segunda metade do século XVIII, a Grã-Bretanha começou a se colocar como a “benfeitora” de países subdesenvolvidos, inculcando-lhes a idéia de “progresso” e fazendo com que consumissem produtos industrializados (o que inclui as ferrovias e todo seu aparato), conseguindo assim os novos mercados que salvaram sua indústria siderúrgica. (FINGER, 2008, p.2)

Os convênios feitos com outros países englobavam matéria prima para a própria ferrovia, para as construções correlatas a ela, mão de obra especializada como técnicos e engenheiros. Além dos benefícios da construção, a instalação de ferrovias tornaria mais rápido e eficiente o transporte de pessoas e mercadorias, o que facilitaria à Inglaterra comprar matérias primas que viessem do interior desses países, e também mandar para lá seus produtos industrializados. O Brasil era um dos países propícios à proposta inglesa, buscava nessa época a modernização e integração do seu território, e a ferrovia era vista com bons olhos para esses

fins. Muitos engenheiros brasileiros falavam da necessidade de implementar no Brasil, inclusive nas regiões mais distantes, um sistema eficiente de transporte, que fosse capaz de interligar e dinamizar a economia do país, estimular o povoamento incitando a imigração, promovendo assim sua integração e desenvolvimento. Os sistemas de transporte preferidos eram a navegação fluvial e principalmente a ferrovia:

O advento da era ferroviária, tanto no Brasil quanto em outros países do mundo, e, principalmente, o reconhecimento dos enormes impactos desenvolvimentistas das ferrovias nos países de colonização recente, como os Estados Unidos da América, fizeram com que esta modalidade de transporte passasse a receber prioridade dos engenheiros de transporte, de sorte que todos os planos apresentados entre o período de 1870 até 1930 foram essencialmente ferroviários. (RODRIGUES, 2005, p.6. Grifo do autor)

Assim, o relato produzido por Bigg-Wither dialoga intensamente com a ideologia que alimentava e era alimentada por esse processo de desenvolvimento e expansão capitalista, a avaliação que constrói acerca do espaço e sua população, está diretamente ligada a um olhar que busca constantemente possibilidades de integração a economia de mercado e lucro. Para discutir com mais profundidade essa hipótese interpretativa dialogarei com passagens do relato que permitirão aprofundar essas reflexões.

Ao falar de Curitiba, recentemente tornada capital da Província, processo datado de 1853, quando da emancipação política do Paraná em relação a São Paulo, Bigg-Wither emite juízos contraditórios sobre a jovem cidade, que deixam transparecer como suas

avaliações estão ligadas ao estabelecimento de comparações entre os cenários que vão se desdobrando a sua frente e suas referências europeias:

A falta de altas agulhas de torres ou edifícios altos ou mesmo das usuais chaminés dá a Curitiba, vista de longe, aspecto muito diferente do de uma cidade inglesa. Quase se podia classificá-la de aglomerado de tendas e cabanas, formando o campo de um exército na expectativa de receber ordens de partir para outra localidade. O costume, quase universal, de pintar as casas de branco fortalece esta semelhança. (BIGG-WITHER, 1974, p.79)

Em outro momento, depois de já estar a algum tempo percorrendo os campos paranaenses, vivendo em meio ao 'sertão', refere-se do seguinte modo a mesma Curitiba:

Naturalmente estava habituado aos costumes sertanejos, embora tivesse passado a parte principal de sua juventude *na atmosfera civilizadas de Curitiba*. (idem, p.174. Grifo meu)

Contrapondo os dois trechos percebe-se a contradição da fala do autor, no primeiro momento fala da cidade tendo como ponto de referência as cidades inglesas, já marcadas pelas indústrias cuspidoras de fuligem, por altos edifícios cimentados, nessa comparação Curitiba é uma aldeia, um acampamento com suas casas calhadas de branco. Aponta, implicitamente, elementos que para um inglês significam ausências graves que não permitem aquele 'lugarejo' intitular-se cidade. Não existem indústrias, grande prédios, casas suntuosas.

No segundo momento o autor fala a partir de um lugar absolutamente diferenciado, encontra-se em meio aos campos paranaenses, onde os sinais mais próximos de ocupação do espaço são grandes fazendas de gado que abrigam meia dúzia de pessoas, e que só se encontram a distância de algumas milhas uma da outra. Onde as famílias moram em cabanas de chão batido e não tem acesso a tinta para calharem suas casas de branco. Ali Curitiba ganha status de civilizada, e se ainda não é uma cidade a altura do urbanismo inglês, pode encontrar-se a caminho de tal.

A viagem de Curitiba em direção aos campos do interior, e todos os caminhos percorridos através deles são descritos como grandes percalços a serem transpostos. Esses caminhos não representam as estradas que facilitam o trânsito humano e de cargas entre os diferentes lugares, representam sim, a imensa dificuldade de transportar as distâncias que separam o mundo civilizado do interior pouco ocupado e muitas vezes inóspito.

A primeira dificuldade, *como sempre*, era obter transporte suficiente. Estradas, propriamente ditas, *não existem* a partir de Curitiba. Tudo seria transportado em lobo de burro nesse percurso de *200 milhas...* (p. 81. Grifo meu)

Esse trecho escolhido representa os diversos momentos do relato em que o viajante se lamenta pelas dificuldades de locomoção e transporte, uma dificuldade que não atinge só a sua expedição, mas atravança todas as possibilidades de desenvolvimento das fazendas e pequenas colônias do interior. Não possuem formas ágeis e eficientes para se comunicar e transportar mercadorias, seja para pequenos núcleos urbanos mais próximos, ou para a capital e o litoral.

Os agricultores e criadores de gado não conseguem vender o que produzem, e tem grande dificuldade de conseguir adquirir produtos que só se encontra nas cidades. Tanto produtos para consumo imediato, quanto insumos e equipamentos que auxiliariam no desenvolvimento agrícola. Esse isolamento impede que as pequenas comunidades interioranas se desenvolvam, fazendo com que todos os recursos naturais lá existentes permaneçam inexplorados, enquanto poderiam trazer grandes lucros.

Estava habituado ao contexto inglês onde, como já dissemos a cima, a malha ferroviária já estava quase completa e o transporte de matéria-prima e mercadorias era extremamente ágil, o que estimulava muito o desenvolvimento capitalista da Inglaterra. Ao dirigir seu olhar ao interior do Paraná, constrói críticas ásperas a essa ausência, atribuindo a ela parte significativa das responsabilidades sobre o 'atraso' que ali reinava.

Ao visitar a Colônia Teresa e constatar o insucesso daquela tentativa de ocupação do interior, visto que boa parte da população inicial havia abandonado a colônia, e que os que ali permaneciam, em sua grande maioria, estavam em acentuadas condições de pobreza, e que, apesar da região propiciar recursos naturais que possibilitariam um desenvolvimento considerável, a situação era de tanta precariedade, ele não demora a encontrar um dos motivos desse fracasso:

Por falta de estradas adequadas, todo o tráfego com o campo tem de ser feito em lombo de mula. Para que haja compensação, é necessário que cada fazendeiro disponha de pastagens suficientes para manter uma tropa. Esse é um dos motivos por que os pequenos proprietários ficam sobrecarregados em excesso na luta pela prosperidade, pois, não sendo capazes de manter uma tropa de mulas, com a falta de pastagem suficiente, eles de vêm forçados a vender as suas colheitas *in situ* aos abastados fazendeiros pelo preço que estes estabelecem. (p.361)

O autor atribui a dificuldade de desenvolvimento por parte dos pequenos agricultores, que são a maioria, em grande medida a ausência de um sistema eficaz de transporte, e atribui a responsabilidade ao Governo da província que faz grandes propagandas para atrair os imigrantes e ao se instalarem não fornecem as condições mínimas de estabelecimento.

Convém frisar também que a ausência de um sistema de transporte eficiente justifica sua estadia e as atividades que exerce ali. A expedição a que pertence pretende construir uma ferrovia, o que resolveria todos os problemas que aponta. Sua presença ali, assim como as pretensões inglesas para aquele lugar, estariam plenamente justificadas.

Sua formação como engenheiro ferroviário lhe designa autoridade para falar sobre, detém conhecimentos e experiência que lhe conferem o direito de observar e avaliar a situação, apontando as falhas e sugerindo as soluções. Além disso fala em nome do Estado Inglês em parceria como o Estado Brasileiro, o que lhe confere uma autoridade ainda maior como porta voz de tais entidades. Esses elementos também desautorizam outras opiniões, como a de um habitante do lugar que pretende sugerir sobre o caminho dos trilhos da ferrovia:

É quase desnecessário explicar que tal cavalheiro jamais vira uma estrada de ferro e, provavelmente, uma estrada de carroças em sua vida, não tendo, portanto, competência para formar opinião autônoma sobre o assunto. (p.119)

Bourdieu (2008) ao tratar habilmente da problemática da autoridade nos discursos e representações, afirma a eficiência do recurso ao poder do conhecimento e do posto de porta-voz de instâncias maiores na legitimação da fala dos sujeitos, recurso usado habilmente pelo viajante.

Se parte da responsabilidade do 'atraso' apontado por Bigg-Wither recai sobre as dificuldades no transporte, este não é o único fator. Destaca também outros elementos como o desleixo com o trabalho, que ele verifica em grande parte da população. Segundo o autor, muitos preferem passar os dias sentadas à soleira de suas portas à cuidarem com mais zelo do gado ou das lavouras. Essa crítica cabe a pequenos proprietários, grandes estancieiros e também trabalhadores diaristas. Ao se referir a dois trabalhadores paranaenses que contrataram para fazer parte da expedição assim diz:

...foram nossos empregados por curto espaço de tempo, mas eram tão preguiçosos e, ademais, possuíam em tamanha intensidade o orgulho brasileiro contra a classe mais desprezível [referindo-se aos escravos], isto é, considerando o trabalho real como derogatório do nascimento livre, que ficamos satisfeitos no dia em nos vimos livres deles. Como trabalhadores não valiam absolutamente nada... (p.177).

O inglês ressalta aqui a indolência, que era tida como característica natural do povo brasileiro por muitos viajantes, cronistas e intelectuais, tanto estrangeiros, como por muitos nacionais. O senso comum à época de que os brasileiros rejeitavam o trabalho por considerá-lo uma prerrogativa dos escravos, é aqui usado como argumento para justificar o desnível no ritmo de trabalho dos brasileiros em relação aos empregados europeus que serviam a

expedição. Em outro momento, referindo-se à família de um fazendeiro criador de gado assim escreve:

O gado é levado ao mercado, ano após ano, pelos mesmos horríveis caminhos como os da Serra dos Macacos, enquanto o fazendeiro e sua família ficam sentados, na ociosidade, a metade do ano, esperando que o gado engorde, gordura que é perdida na estrada, e tudo por falta de algumas poucas semanas de trabalho enérgico como o machado. (p.156)

Nesse fragmento novamente atenta para a ociosidade da população, agora se referindo a um estancieiro de posses significativas, que poderia fazer suas terras e gado rederem muitos mais caso despendesse maiores energias no trabalho. Porém, para espanto do viajante, se conforma com os baixos lucros e uma vida pacata que os poucos recursos que auferem permitem:

...pensando como um homem, que se orgulhava de possuir uma propriedade de mais de trinta milhas quadradas de extensão e que também possuía algumas centenas de cabeças de gado, mulas e cavalos, se contentava com passar a sua vida numa habitação tão miserável como aquela, vivendo de uma maneira em nada melhor do que a do mais pobre caboclo. (p. 154)

Bigg-Wither vinha de um contexto onde a consolidação do capitalismo promovia uma intensa disciplinarização do trabalho e regulamentação do tempo despendido pelas pessoas a ele. Dedicar-se intensamente ao trabalho era visto como sinônimo de hábitos saudáveis e morais, que proporcionariam crescimento espiritual e econômico aos morigerados e trabalhadores (THOMPSON,1998). Logo, ao olhar para o contexto paranaense propõe uma avaliação segundo esses mesmos moldes, criticando toda e qualquer postura diferenciada.

Outro elemento que contribuía para a morosidade econômica da região, segundo Bigg-Wither, era a ausência de um espírito empreendedor capitalista dessas pessoas. Segundo ele, os afortunados recursos naturais da região eram desprezados devido a falta de iniciativa de seus moradores, não produziam nem mesmo os artigos mais elementares para sua alimentação e outros consumos quotidianos:

Embora o solo fosse muito fértil e o clima propício ao cultivo de frutas e legumes tropicais e temperados, não tentavam cultivar coisa alguma, nem mesmo o necessário à subsistência, como feijão, arroz e milho. Apesar de não terem em que se ocupar durante nove meses do ano, não se via uma horta no lugar e creio que ninguém nunca pensou em fazer mesmo um jardim, como coisa que a imaginação mais selvagem nunca sonhou. [...] Ainda que o leite fosse abundante na colônia, não se conhecia a manteiga. Vi plantas de fumo em estado nativo na borda da mata. No entanto, todo o fumo usado na colônia procedia de uma distância de 100 milhas ou mais! (p.178)

Nessa citação pode-se perceber como Bigg-Wither considera essas pessoas que possuem um comportamento pouco ligado aos valores que lhes são familiares, ao falar das possibilidades de fazer uma horta ou jardim refere-se a eles como "...coisa que a imaginação mais selvagem nunca sonhou". Atribui a um modo de vida diferenciado o rótulo de selvagem, reafirmando, implicitamente, a supremacia inglesa/europeia e consecutivamente sua autoridade, como inglês, em não só observar, mas inferir diretamente no espaço, sugerindo práticas necessárias ao 'progresso'.

Em outro momento de seu relato, ao falar sobre as possibilidades de produção de carneiros nas planícies próximas a Curitiba, fala contundentemente sobre a ausência do espírito capitalista dos criadores da região. Segundo o relato a criação de carneiros não é praticada, entre outros motivos, por exigir uma aplicação de fundos levemente maior do que a criação de bovinos:

Os brasileiros, em geral, não se interessam em empregar dinheiro em coisa que não lhes dê grande lucro. Sua educação os torna incapazes de aplicar uma libra para ganhar vinte e um shillings, mormente se houver preocupações. Há muitas maneiras mais simples e rápidas de se ter lucro. Assim eles não empregam o dinheiro quando se lhes oferece um negócio com pouca

vantagem. (p.79)

Salientando uma prática completamente diferente, Bigg-Wither menciona a visita que fez a um conterrâneo seu que vive em uma propriedade de campos nos arredores de Ponta Grossa. Logo na chegada à fazenda ele menciona sua surpresa:

Ao chegar mais perto da casa de nosso 'compatriota', vimos a primeira tentativa de cultivo na campina, em que os nossos olhos ainda não se tinham comprazido nesta região. Uma área de cerca de dois acres em frente a casa, cercada por um fosso, ostentava vegetação verde e brilhante, em refrescante contraste com o castanho sem vida do prado circunvizinho. Era uma plantação de centeio ainda nova e *o terreno em que estava feita fora preparado e arado à moda inglesa*. [...] corpulento rapaz, feito naturalmente de boa cepa, nos recebeu no tradicional *estilo inglês* e, em pouco tempo, já nos conhecíamos perfeitamente. Contou-nos estar aqui já havia uns sete anos e que estivera na Inglaterra uma vez nesse período de tempo, trazendo de volta muitos implementos agrícolas, além de grama e outras sementes. Logo se pôs a trabalhar para ver o que conseguiria obter da campina. [...] também nos informou ter já empregado bastante capital na propriedade, em construção de casa, na abertura de fossos e na campina... (p.121. Grifo meu)

Fica clara sua mudança de postura ao encontrar um lugar onde a todo o momento pode citar uma prática típica da Inglaterra. Reconhece ali características típicas do modo de vida que está habituado, e sua postura de estranheza e reprovação diante das práticas observadas se dissipa, para dar lugar a admiração pela dedicação e espírito empreendedor do anfitrião.

O autor gasta alguns parágrafos enumerando e descrevendo as dificuldades de se preparar uma lavoura ali. Segundo ele há grandes investimentos de trabalho e recursos financeiros para tornar as terras aráveis e cultiváveis, o que torna o empreendimento bastante oneroso, apesar de a terra em si ser barata. Essas dificuldades engrandecem as habilidades de seu conterrâneo em administrar e fazer produzir tais terras.

Enquanto em outras situações as dificuldades de se preparar uma lavoura são minimizadas em favor da fertilidade das terras, os gastos com o empreendimento são minimizados em favor dos lucros, sendo o insucesso culpa somente dos proprietários, aqui a situação se inverte. As dificuldades são ressaltadas para ressaltar também as qualidades do

proprietário, um inglês como o viajante. Pode-se compreender aqui que essa inversão de avaliações se dá em favor dos argumentos de Bigg-Wither, atestando que os insucessos são de

responsabilidades dos homens que ocupam e administram a região visitada, e não de qualquer deficiência por parte dos recursos naturais, que se mostram o tempo todo como propícios ao desenvolvimento e à extração de lucros. Convém lembrar que essas avaliações não são feitas de forma proposital para manipular informações, o autor profere suas opiniões de acordo com os pressupostos que está habituado a lidar, e faz comparações de acordo com seus princípios, os quais já discutimos em diversos momentos.

De maneira geral o solo das regiões visitadas é tido como fértil e facilmente aproveitável, nas regiões de campo mais para a criação de gado e nas regiões de floresta para cultivo agrícola, assim como as campinas, embora estas para produtos diferentes dos que normalmente são cultivados.

A criação de gado é feita de forma pouco proveitosa segundo o viajante, sendo normalmente soltas no campo, as reses raramente recebem sal ou qualquer tipo de ração adicional às gramas que encontram no campo. As pastagens são naturais, sendo que "...todos os cercados eram queimados rotativamente, de modo que sempre era obtida constante suplementação de grama nova", não havendo preocupação com introdução de outras gramas ou capins ou mesmo de melhoramento das espécies:

Mesmo na própria especialidade de negócio, a criação de gado, a apatia é notável. A reprodução, tanto no caso dos cavalos como do gado, é feita em promiscuidade na fazenda. Não cuidam de melhorar a raça de nenhum, pela seleção prudente dos machos e das éguas. Jamais sangue novo é introduzido na tropa ou rebanho, sendo a

degeneração por conseguinte certa e efetiva, especialmente nas cavalos, porque as tropas destes são geralmente pequenas e, assim, mais sujeitas a sofrerem os efeitos da constante inter-reprodução. (p. 156)

O cultivo das lavouras era feito por meio da técnica de roça, sendo, por isso, as queimadas muito constantes nas três diferentes áreas de cultivo (floresta, campo e campina). O milho, feijão e arroz ocupavam a grande maioria das lavouras, sendo cultivados com grande sucesso nas terras de floresta e com menos retornos nas campinas. Segundo o autor esse último ponto era usado muitas vezes como justificativa para a insignificante inversão de trabalho e investimento nessas áreas de campina. Contra argumentando, afirma que tal região seria mais apropriada para a produção de trigo, cevada e centeio, como ficara provado com a produção de seu compatriota, como mencionamos anteriormente. Portanto tratava-se apenas de alargar a visão para outras possibilidades, passando a produzir artigos que poderiam ser comercializados, abandonando o hábito, quase que generalizado, de produzir só o que seria consumido. Além das populações das colônias e fazendas, Bigg-Wither também teve contato com os indígenas que habitavam a região, especificamente os coroados e botocudos. Seu contato com essas tribos mostra-se em alguns momentos conflituoso, sempre extremamente hierarquizado, colocando os indígenas como inferiores, e é por vezes contraditório.

Antes mesmo de encontrar com qualquer tribo o medo de que isso acontecesse era eminente, e comparado ao receio de feras selvagens:

Eram elas armas bélicas com que poderíamos repelir ataques de homens e de feras, pois ainda não sabíamos se seríamos ou não atacados por algum feroz touro selvagem ou por índios de cara pintada. (p.100)

É interessante observar que embora não tenham sido atacados por nenhuma tribo, foram ao encontro delas, uma que era “mansa”, próxima a colônia Teresa, para conhecê-la, e outra ainda ‘selvagem’ para aprisioná-la, alegando querer conhecê-los e civilizá-los. Quanto aos primeiros, as considerações sobre eles são as seguintes:

Os traços característicos, à primeira vista, pareciam muito feios. Os olhos algo oblíquos, *como os dos chineses*. A testa baixa e inclinada para trás, com rugas horizontais. O nariz largo e chato, a boca grande e disforme. A expressão do rosto nos adultos era vazia e parecia indicar *muito pouca inteligência*. A cor da pele era uma espécie de castanho chocolate. As mãos e pés notavelmente pequenos, porém bem feitos, mormente os das mulheres. As crianças, ao contrário dos pais, pareciam inteligentes, vivas e *aproveitáveis*. (p.169, grifos meus)

Este trecho é bastante revelador da concepção do autor sobre os índios, uma concepção derivada de idéias que circulavam com grande fluência no meio europeu. Ao compará-los com os chineses fica claro que o autor utiliza-se das concepções da antropologia racial, típica do século XIX, que colocava em posição inferior esses grupos étnicos. A partir desse pressuposto eles são tidos como ‘pouco inteligentes’, os conhecimentos que possuem sobre seu modo de vida dentro da selva e que lhes permite há séculos a sobrevivência ali, são sumariamente descartados. São descritos como se fossem um animal exótico, e não como outro ser humano, fisicamente semelhante aos europeus. Em certo momento o índio chega a ser colocado quase como um macaco:

Se Darwin pudesse ter apresentado o retrato perfeito do ser a nossa frente em seu livro *Descendência do Homem*, ele teria feito mais no sentido de convencer o público em geral da proximidade de conexão existente entre o homem e o macaco do que uma quantidade de argumentos escritos. (p.318)

A referência feita a Darwin e a sua teoria evolucionista, que teve grande influência na Europa do século XIX, indica mais uma vez o filtro europeu que marca sua avaliação desse grupo étnico. As crianças são ditas como sendo ‘ainda aproveitáveis’, mais adiante ao capturar um pequeno grupo de botocudos, a expedição retira da tribo duas crianças como objetivo de ensiná-las o português para que possam servir de intérpretes futuramente, escolhem as crianças pois segundo Bigg-Wither, estas ainda podem aprender alguma coisa.

Em outros momentos, contraditoriamente, o viajante reconhece algumas habilidades daqueles homens, como no momento em que analisa uma armadilha para peixes que funciona com grande eficiência, e também ao observar um dos coroados utilizar seu arco e flecha com grande destreza, tendo grande talento para a caça, reconhece sua competência:

As novidades trazidas por ele da natureza da região eram suficientemente sedutoras aos nossos instintos esportivos. Ele caçara galo silvestre, vira muitos rastros de veado e de antas e apanhara peixe para si e os seus três homens durante o tempo de ausência. (p.173)

O gosto que ele e seus companheiros nutriam pela prática da caça os compelia, mesmo que talvez inconscientemente, a reconhecer a inteligência e destreza do povo indígena dentro de seus saberes tradicionais, e que lhes garantiam a sobrevivência.

Verifica-se então, que Bigg-Wither parte de suas concepções sócio-culturais, forjadas na Inglaterra que consolida seu processo de industrialização, ao passo que busca expandi-lo à outros territórios. Seu discurso possui uma função legitimadora, tanto de sua presença ali, como também da nação que representa. Desqualificar a população que ali vive, enquanto agentes do progresso, lhe confere o direito de observar, avaliar e intervir nesse meio, estendendo também esse direito a Inglaterra. As representações por ele construídas demonstram um contato entre dois mundos diferentes, um contato que recebe, a partir do relato, um sentido de hierarquização entre tais mundos, subordinando o Brasil, e não apenas o Paraná, à Inglaterra, procurando ditar a forma como deveria se dar esse contato.

Referências

BIGG-WHITER, Thomas P. *Novo caminho no Brasil meridional: a província do Paraná. Três anos em suas florestas e campos 1872/1875*. Rio de Janeiro, José Olympio; Curitiba, UFPR, 1974.

BORDIEU, Pierre. A força da representação. IN: *A economia das trocas lingüísticas*. São Paulo: Edusp, 2008.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Difel, 1988.

FINGER, A na. *Conjunto ferroviário de Paranacicaba – uma herança inglesa na Serra do Mar*. I Colóquio sobre História e historiografia da arquitetura brasileira.
<http://sites.google.com/site/coloquiohh08>.

PRATT, Mary. *Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação*. Bauru, SP: EDUSC, 1999.

RODRIGUES, Jadir. *Os meios de transporte e a modernização: rodoviarismo e desenvolvimento*. www.prp.ueg.br/06v1/conteudo/pesquisa/ds_20051123_001

THOMPSON, E. P. *Costumes em Comum: Estudos sobre cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras. 1998.