

Paraná: a comunicação histórica do mar-oceano ao rio-mar

*Ruy C. Wachowicz**

RESUMO

Terminada a Guerra do Paraguai (1869), as relações entre o Brasil e a Argentina entraram numa fase de "economia de guerra". Ambos os países precaviam-se, face a um possível conflito bélico. A "Questão de Palmas" acirrava os ânimos. Para o Brasil, a "logística" da defesa constituiu-se em preparar um sistema de transporte e comunicação que ligasse o litoral com o interior, oeste do território paranaense.

Solucionada a "Questão de Palmas" (1895), ocorreu um relaxamento desses "preparativos logísticos". Em consequência dessa equação histórica, o mais beneficiado foi o Estado do Paraná, que obteve do governo central importantíssimas obras: a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, a navegação a vapor do rio Iguaçu, a estrada União da Vitória-Palmas e a picada Guarapuava-Foz do Iguaçu. Na prática, a abertura dessas vias de comunicação facilitou uma aproximação maior entre o Brasil e os países limítrofes. Funcionaram historicamente como preparação para uma futura integração latino-americana.

A definição das fronteiras entre o "mundo" lusitano e o castelhano, no sul do Brasil, foi um problema geopolítico que surgiu antes mesmo da chegada dos portugueses. Desde o Tratado de Tordesilhas (1492) até a decisão arbitral do presidente norte-americano Cleve-

** Historiador, professor aposentado do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná, autor de diversos livros de história regional.*

land, na questão de Palmas (1895), a questão de fronteiras agitou o relacionamento entre esses dois contendores e seus herdeiros legítimos, após as suas respectivas independências: Brasil e Argentina.

O Tratado de Santo Ildefonso (1777) não definiu satisfatoriamente os limites entre Portugal e Espanha, entre os vales do rio Iguaçu e Uruguai. Com isso, persistiram a intranquilidade e a desconfiança entre essas duas potências sul-americanas. Ambos temiam que o outro tentasse resolver o problema *manu militari*.

Com a chegada do príncipe regente D. João ao Brasil em 1808, o "perigo" espanhol revelou estar presente nas estratégias do governo português. Uma das primeiras providências adotadas por D. João, no Brasil, foi criar a "Real Expedição para a Conquista dos Campos de Guarapuava": a estratégia portuguesa exigia que fossem ocupados, antes que os espanhóis o fizessem.

O Tratado de Santo Ildefonso já definia esses campos como sendo território português, mas, precavendo-se contra qualquer surpresa, o governo de D. João tomou a decisão de colonizá-los. A ocupação, logo em seguida, dos Campos de Palmas, seguiu a mesma estratégia. Com os Campos de Palmas, o governo do Rio de Janeiro procurava tornar o Brasil posseiro, já que esses campos estavam localizados em área considerada contestada, pela Argentina. Esses países, herdeiros da geopolítica ibérica na região, após suas respectivas independências, não possuíam um tratado definitivo que ali definisse as suas fronteiras. A área compreendia os territórios localizados entre os vales dos rios Iguaçu e Uruguai. A disputa foi chamada de Questão das Missões, pelos argentinos, e Questão de Palmas, pelos brasileiros.

A existência desta questão fronteiriça não impediu que esses dois países fossem aliados na Guerra do Paraguai. Mas, encerrado este conflito bélico em 1869, a questão de limites entre esses dois países aflorou novamente.

Os estrategistas brasileiros começaram então a levantar a questão das comunicações entre os principais centros brasileiros (São Paulo e Rio de Janeiro), com a região em disputa. Concluíam que, caso houvesse um conflito militar com a Confederação Argentina, o Brasil não dispunha de uma sistema de comunicação rápido e eficiente com a região. Concluído o estudo, constatou-se que os únicos caminhos existentes, que colocavam a região em questão em contato com os centros decisórios brasileiros, eram alguns caminhos vicinais à "estrada" de muare Sorocaba a Viamão, que ligava o Rio Grande do Sul a São Paulo. "Em pleno século das ferrovias, a comunicação

com a parte meridional do território brasileiro era feita nos moldes dos séculos anteriores, isto é, através de muare".¹

Os estudos indicavam que a solução mais rápida para o problema seria a opção leste-oeste. A ligação norte-sul, mais cara e demorada, poderia ser relegada para mais tarde.

A opção leste-oeste visava fazer entrar, em contato rápido, o porto de Paranaguá com os sertões do centro-oeste da Província do Paraná.

Inicia-se então um longo processo de preparação brasileira para um possível conflito bélico com a Argentina. Acentua-se desde então o surgimento de uma "economia de guerra", em território paranaense, tal como foi chamado este período por Paul Virilio, que também atribui a ele as características de "logística", ou seja, das bases para o confronto.²

Para o governo brasileiro, o início da preparação da defesa não se constituía propriamente em acelerar um possível conflito, mas sim retardá-lo. Nem Brasil nem Argentina desejava um conflito armado, mas era preciso preparar-se para, se possível, contorná-lo. O que conta para a história nesse caso não é a "batalha", que não houve, mas a sua preparação.

O maior empecilho para a concretização desta "preparação" foi justamente transpor a estreita, porém íngreme, Serra do Mar. Neste sentido, a Província do Paraná já havia feito esforços consideráveis na abertura da estrada da Graciosa, via esta carroçável, que ligava Curitiba a Antonina. O Paraná havia financiado *ex ponte proprio* a estrada da Graciosa. Mas era insuficiente. Conceberam então os estrategistas o seguinte plano:

- a) transpor a Serra do Mar com uma ferrovia, ligando o Porto de Paranaguá a Curitiba;
- b) prolongá-la posteriormente até o local onde o rio Iguaçu começa a ser navegável (Porto Laranjeiras, depois chamado de Porto Amazonas);
- c) organizar a navegação fluvial a vapor no rio Iguaçu, até União da Vitória, bem como nos seus principais afluentes;
- d) criar a "Comissão das Estradas de Palmas", posteriormente denominada "Comissão das Estradas Estratégicas". Esta teria por missão abrir as vias terrestres que ligariam União da Vitória a Palmas; União da Vitória a Guarapuava e Guarapuava à foz do rio Iguaçu;
- e) abrir uma picada pelo vale do Piquiri, tentando uma ligação terrestre do Rio Grande do Sul a Mato Grosso, via Província do Paraná.

¹WACHOWICZ, Ruy C. A transformação da propriedade fundiária do Vale do Iguaçu. Separata de: SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA, 8, 1975, Aracaju. Anais. São Paulo : s.n., 1976. p.708.

²VIRILIO, Paul ; LOTRINGER, Sylvere. Guerra pura. São Paulo : Ed. Brasiliense, 1984. p.16

A FERROVIA PARANAGUÁ-CURITIBA

A construção da ferrovia Paranaguá-Curitiba foi uma decisão motivada pela política estratégica do governo imperial. Já em 1871, os engenheiros Rebouças e Haargreaves estudavam o traçado Antonina-Curitiba, estimulados no início pelo barão de Mauá.

Por ser Paranaguá um porto de maior calado, acabou sendo preferido pelos engenheiros para ser o início da ferrovia. Seu porto, denominado de D. Pedro II (antigo Porto d'Água), foi o escolhido, ficando preterido o de Antonina, para ser ligado posteriormente até a linha tronco da cidade de Morretes, através de um ramal ferroviário.

Em 1875, um artigo no jornal *Dezenove de Dezembro* esclarecia que a ferrovia objetivava ser mais um braço de uma grande rede estratégica. Seu prolongamento deveria estender-se para o oeste, até as fronteiras da província. Ressaltavam os autores do artigo que a ferrovia deveria funcionar como:

- a) um laço poderoso, que deveria prender o Brasil a seus vizinhos, por interesses econômicos e políticos comuns;
- b) uma arma de guerra pronta para descarregar o golpe, no caso de imprevista colisão.

Concluía os articulistas que esta ferrovia, se concretizada, poderia levar o exército imperial pelo norte, até o interior da Argentina, ou ainda atingir o Paraguai, no coração.³

Concomitantemente a essas análises, um político importante concluía que essa via de comunicação, bem como seu prolongamento para o interior da província, deveriam ser construídos para que o país tivesse condições de mover com rapidez seus meios de ataque e defesa. Com ela, o país também ofereceria à colonização e ao trabalho suas ubérrimas terras. A construção não só seria "um preparo para as contingências da guerra, senão a garantia da paz".⁴

Fantasia de lado, conseguiu o governo geral que a ferrovia Paranaguá-Curitiba fosse construída por um consórcio de capitais predominantemente europeus, entrando o governo brasileiro e paranaense com garantias de juros ao capital empatado.

Após um monumental esforço técnico e humano, a ferrovia foi construída em tempo recorde e inaugurada em fevereiro de 1885. Em 1889, foi assinado contrato com a mesma companhia: Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésilien, para a construção do ramal Curitiba-Porto Amazonas e Antonina-Morretes.

A importância econômica desta ferrovia não era comparável às estradas estrangeiras, mas sim ao desempenho da Santos-Jundiaí.

³PECEGO JUNIOR, José Gonçalves; LEMOS, José Maria da Silva. *Estrada de ferro de Paranaguá a Curitiba e o porto de D. Pedro II. Dezenove de Dezembro, Curitiba, 7 ago. 1875.*

⁴CIRCULAR do conselheiro Manoel Alves de Araújo, candidato à Assembléia Geral. *Dezenove de Dezembro, Curitiba, 25 out. 1884.*

O aumento substancial da arrecadação da Província de São Paulo era em parte atribuído à construção dessa ferrovia. O mesmo se esperava no Paraná, com a construção da Paranaguá-Curitiba.⁵

Do ponto de vista da arrecadação da ferrovia, a economia do planalto curitibano não era vista como capaz de sustentar sua manutenção. Nos arredores da capital, os campos de criação eram poucos e as terras eram consideradas pouco férteis. Sua economia era insuficiente para o rendimento da estrada. Nessas circunstâncias, a estrada de ferro apelou para o aumento das tarifas. Assim, em 1888, o balanço da empresa era o seguinte:

Receita	751:023\$762
Despesa	519:635\$108
Saldo	231:388\$654 ⁶

Em 1892, os protestos eram gerais contra as tarifas praticadas pela estrada de ferro. A tarifa da tonelada métrica passou de 4\$ para 15\$200. O transporte da erva mate, principal economia da província, passou de 4\$ para 11\$200.

Começaram então a aparecer os apelos para que o governo do Estado do Paraná restabelecesse o trânsito pela Estrada da Graciosa, que havia sido abandonada pelo Estado, em proveito da ferrovia. O governo paranaense acatou a sugestão e restabeleceu o tráfego por esta rodovia, que passou a fazer concorrência com a ferrovia.

A NAVEGAÇÃO DO IGUAÇU

A navegação do rio Iguaçu iniciou-se *lato sensu* a partir da fundação de Palmas em 1839. Já de início, os fundadores desse núcleo, verdadeiro ponto avançado dos interesses brasileiros face às pretensões argentinas, começaram a abrir uma picada que os comunicasse com Palmeira e Curitiba. Escolheram, para transpor o rio Iguaçu, o trecho "na testa da primeira cachoeira",⁷ que impedia a continuidade da navegação do Iguaçu. Surgiu ali, nas proximidades, a vila de Porto Vitória. Era neste local que as canoas facilitavam a passagem do gado, das mercadorias e dos passageiros, para a outra margem do já caudaloso Iguaçu.

Com o correr do tempo, aprimorou-se o transporte de canoas. Em 1866, os engenheiros Keller estudaram o Iguaçu e escreveram sobre o assunto:

⁵ DEZENOVE DE DEZEMBRO. Curitiba, 11 mar. 1871.

⁶ GAZETA PARANAENSE. Curitiba, 17 fev. 1889.

⁷ RIESEMBERG, Alvir. *A nau de São Sebastião*. Curitiba: Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, 1978. p.61. (Estante paranista, 6)

Um pequeno número dos habitantes se emprega na navegação fluvial, trazendo sal em grandes canoas do rio das Areas, pequeno afluente do Iguazu, cuja barra fica na altura de Palmeira.⁸

O sal era essencial para a economia do criatório, estabelecida na sociedade dos Campos de Palmas. Sua aquisição, via Guarapuava, era muito cara. Todo comerciante de União da Vitória que podia adquirir uma canoa, assim o fazia. Este comércio, embora diminuto, realizava-se também com a vila de Rio Negro, na margem direita do rio do mesmo nome.

As canoas levavam para o interior sal, querosene, tecidos, bebidas, alimentos, quinquilharias etc. Traziam erva mate, couros para curtume (tanto de gado bovino como de animais selvagens), crina, gêneros alimentícios de Guarapuava e Palmas, etc.⁹

Essas canoas eram geralmente construídas de imbuia e possuíam a espessura de uma polegada, reforçadas no seu interior, de distância em distância, por uma saliência de duas polegadas. Apoiadas nessas saliências, eram feitas divisórias, que formavam compartimentos chamados de "cavernas". As bordas da canoa não eram protegidas por faixas de madeira como as canoas do Tietê e as do litoral paranaense.

A canoa possuía geralmente um metro de boca por dez metros de comprimento, com capacidade para carregar 60 sacos de sal, de 50 litros cada. A carga de uma canoa equivalia à capacidade de 30 muares. Comparadas às canoas do Tietê, eram muito menores. As canoas paulistas podiam transportar, em média, 400 arrobas. A tripulação da canoa do Iguazu era composta de somente dois homens, e o banco do piloto era localizado na popa, cavado na própria estrutura da embarcação. A carga era acomodada nas "cavernas", de tal forma que não desequilibrasse a estabilidade da canoa. Entre as "cavernas" obrigatoriamente deveria haver espaços em forma de vãos, a fim de que pudesse ser esgotada a água que viesse a infiltrar-se.

A mercadoria era coberta por couros crus, que eram amarrados nas bordas da canoa. Conforme a profundidade das águas, era impulsionada a remos de imbuia ou pindaúva. Usavam-se também varejões de pinheiro, calçados de pontas de ferro.¹⁰

Escreve um cronista, destas priscas eras do vale do Iguazu: "audaciosos canoeiros e lancheiros que penosamente empurravam as embarcações a montante com vogas e varas ferradas, para o diminuto intercâmbio comercial".¹¹

Afirma Alvir Riesemberg que os canoeiros do Iguazu "criaram o tipo de canoa que, por seu tamanho e por seu manejo, por sua

⁸ *Ibid.*

⁹ O PARANAENSE. Curitiba, 15 jun. 1879.

¹⁰ RIESEMBERG, p.63.

¹¹ AMAZONAS, E.A. Cinqüentenário da navegação. Gazeta do Povo, Curitiba, 18 dez. 1932.

capacidade e por sua segurança, por sua duração e por sua resistência, melhor se adaptou àquela lide".¹² A canoa do Iguaçú para Riesemberg não possuía a "galhardia" das canoas do litoral e também "não copiou" o modelo da canoa paulista do Tietê (modelo dos mais difundidos no Brasil). Era menor que a paulista e possuía características próprias.¹³

Em 1880, fixou residência em União da Vitória, vindo de Palmas, Amazonas de Araújo Marcondes, membro do Partido Liberal, que rapidamente prosperou na localidade, como comerciante. A exemplo de seus concorrentes, também adquiriu canoas, com as quais realizava seu comércio. Desta forma, inteirou-se dos problemas do rio Iguaçú.

No início da década de 70 do século passado, algumas lideranças do vale já tentavam obter, junto à presidência da Província do Paraná, concessão para melhoria da navegação do vale. Neste sentido, em 1871, o Tenente Coronel Manoel de Oliveira Franco obteve da Assembléia Provincial uma lei que lhe concedia o privilégio da navegação. A lei foi aprovada pela Assembléia Provincial, porém vetada pelo presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa, sob alegação de que feria a legislação imperial, a qual proibia às províncias concederem navegação em rios e baías que envolvessem mais de uma província. Ora, como Santa Catarina reivindicasse o território entre os rios Uruguai, Negro e Iguaçú (Contestado), a lei foi considerada ilegal pela presidência, sendo vetada. Pelo menos, essa foi a explicação oficial.

Alguns anos após, dois cidadãos requereram o mesmo privilégio: o brigadeiro José Correa de Bittencourt e José Pereira de Linhares. O primeiro já contava como certa a obtenção do privilégio e chegou a fazer propaganda da nova empresa de navegação nos Estados Unidos. Seu representante em Nova York foi Henry Clark, encarregado de fazer propaganda naquele país para obter financiamento para o empreendimento.¹⁴

Em 1879, já estavam adiantadas as negociações entre o brigadeiro Bittencourt e o gabinete conservador, que governava o país. A concessão deveria sair por um período de 50 anos e atingiria o Iguaçú e seus principais tributários.

Observe-se que a navegação do Iguaçú era tratada concomitantemente com a construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba.

Ocorreu entretanto a mudança da política: o partido conservador cedeu lugar ao liberal em 1878. As negociações com o brigadeiro Bittencourt foram paralisadas. Em janeiro de 1882, assumiu o governo o gabinete liberal presidido por Martinho Álvares da Silva Campos, cujo ministro da Agricultura era o paranaense Manoel Alves

¹² RIESEMBERG, p. 62-63.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ O PARANAENSE. Curitiba, 15 jun. 1879.

de Araújo, parente de Amazonas de Araújo Marcondes. O nepotismo falou mais alto. O coronel Amazonas obteve a concessão do privilégio da navegação do vale do Iguaçu. Manoel Alves de Araújo foi o elemento de ligação da província do Paraná com o governo imperial quanto à aplicação do plano da logística da defesa do império, com relação às pretensões argentinas. O conselheiro Araújo era um dos defensores da política de abertura da comunicação leste-oeste, através da Província do Paraná.

A utilização de três meios de transporte - ferroviário, fluvial e rodoviário - para aproximar o Brasil da região contestada encontrava no conselheiro Araújo um dos mais convincentes defensores. Seu papel foi muito importante para que o governo imperial considerasse estratégico, para a nação, o sistema de comunicação que estava sendo implantado. Afinal, o Paraná seria política e economicamente o grande beneficiado.

Em 1882, foi iniciada a navegação fluvial do Iguaçu com o vapor "Cruzeiro". Entre Porto Amazonas (início da navegação) e União da Vitória (porto terminal) havia apenas cinco ranchos na margem direita, "não havia seis".¹⁵ Na margem esquerda não havia nem um casebre. Era território ainda controlado pelo indígena xokleng (botocudo). Toda esta vasta região nada produzia, mas estava servida, na margem direita, por um péssimo caminho de tropas, que ligava Palmas a Palmeira. Em 1882, em navegação, sem auxílio governamental, era "uma loucura".¹⁶

De que modo? Só o simples transporte de uma caldeira de Antonina ao Porto Laranjeiras (Porto Amazonas) era quase uma questão insolúvel! Que futuro teria uma empresa de navegação num deserto de almas vivas?¹⁷

O vapor "Cruzeiro" foi montado na corte pela casa A.G. de Mattos & Cia. Media 90 palmos de comprimento por 26 de boca. Sua máquina possuía apenas 18 cavalos e sua fundição datava de 1878. Possuía um calado de 18 polegadas inglesas e podia carregar 800 arrobas (12 toneladas) de carga. Podia navegar a 12 milhas por hora e rebocar, se necessário, duas chatas carregadas, ou cinco canoas.

Este vapor chegou ao Paraná, ao porto de Antonina, por mar, onde foi feito em pedaços. Subiu a serra do Mar pela Estrada da Graciosa, em carroças. Em Porto Amazonas foi rebitado novamente. Para familiarizar-se com a navegação, o próprio Amazonas de Araújo Marcondes foi estagiar num estaleiro do Rio de Janeiro. Ali aprendeu o que era um vapor, seus principais componentes, como manobrá-lo e sobretudo a técnica do rebite, então ainda desconhecida no Paraná.

¹⁵AMAZONAS.

¹⁶Ibid.

¹⁷Ibid.

Nos primeiros anos, a empresa era muito modesta: empregava cinco homens no vapor e mais dois ou três em terra. Para uma viagem completa de ida e volta entre Porto Amazonas e União da Vitória, o "Cruzeiro" consumia 66 m³ de lenha, o que custava 36\$000. A lenha utilizada era o "branquilha", outrora muito abundante na região.¹⁸

Em 1886, o presidente da Província, Alfredo d'Escragnole Taunay, foi conhecer *in loco* a navegação. A narrativa minuciosa da viagem foi publicada na imprensa curitibana. Nessa descrição, podem se destacar alguns costumes, que hoje poderiam ser considerados exóticos ou ultrapassados, por parte da comitiva:

- a) ao partir o vapor "Cruzeiro" do Porto Amazonas detonaram-se, nas águas do rio, duas bananas de dinamite, provocando mortandade de alguns peixes;
- b) durante a viagem, ao passar por ilhas, voltas, baixios, etc., estes iam sendo nominados com os nomes dos elementos da própria comitiva, de políticos amigos ou escritores brasileiros (Baurepaire Rohan, Sertanejo Lopes, Barão de Antonina, Basílio da Gama, Santa Rita Durão, etc.);
- c) do bordo do vapor disparavam-se tiros nos animais que se avistavam nas margens, sendo presas fáceis as "impassíveis capivaras"; eram simples exercícios de tiro ao alvo;
- d) o cidadão Vallões foi encontrado trabalhando armado, devido ao perigo que representavam os botocudos;
- e) ao porto Vallões, nome originalmente tirado do seu morador, deu a comitiva o nome oficial de "Barão de Taunay";
- f) ao penetrarem nas águas do rio Timbó, considerado virgem para a navegação devido à presença dos botocudos, acionou-se o silvo do vapor e dispararam-se consecutivamente tiros, contando com isso afugentá-los.¹⁹

O pequeno e modesto "Cruzeiro" era um vapor pouco confortável. Os passageiros não dispunham de restaurante, camarotes e ainda tinham que perambular pelo convés, entre sacos e mercadorias; o pior era que não possuía sanitários. Que fazer com as mulheres e crianças, numa viagem de dois dias e duas noites?

Esses eram alguns dos argumentos com que a oposição conservadora atacava o concessionário liberal, coronel Amazonas Marcondes. Com o tempo, o vapor sofreu reformas e essas deficiências foram saneadas.

Em 1915, algumas empresas disputavam o transporte pelo vale do Iguaçu. Várias delas uniram-se numa maior: o Lloyd Paranaense. Esta firma transformou-se na principal empresa transportadora do vale, sendo que em 1927 possuía os seguintes vapores: 'Paraná',

¹⁸GAZETA PARANAENSE.
Curitiba, 13 ago. 1886.

¹⁹GAZETA PARANAENSE.
Curitiba, 15 mar. 1886.

'Palmas', 'Pery', 'Paranaguá', 'Victória', 'Curityba', assim como as lanchas: 'Estrella', 'Santana', 'São Mateus', 'Duda', 'Cilá', 'Primeira', 'Segunda', 'Aymoré' e 'União'.

Nesse mesmo ano, atuavam ainda as firmas: Leão Júnior & Cia, Venancio & Cia, Seraphim Portes, Pizzatto & Pollati, Cassou & Nicola, Alberto & Cia e outras.

No início da navegação a vapor, em 1882, não foi eliminado de imediato o transporte de canoas. Em 1890, ainda eram registradas, em União da Vitória, 13 pessoas que pagaram imposto para o transporte de mercadorias em canoas, entre Porto Amazonas e União da Vitória.²⁰

A fim de impedir que o coronel Amazonas Marcondes falisse com o pouco movimento nos primeiros anos, o governo imperial autorizou uma subvenção anual à companhia de navegação, no valor de 12:000\$000. Em 1883, o vice-presidente da Província do Paraná, comendador Antônio Alves de Araújo, irmão do conselheiro Manuel Alves de Araújo, escrevia em seu relatório sobre a navegação do Iguaçu:

[...] a linha de navegação não só auxiliará o desenvolvimento da colonização nas margens do rio Iguaçu, como habilitará o governo a atender a qualquer urgente reclamação das colônias militares do Chopim e do Chapecó, desde que se melhore a estrada de porto da União a Palmas e ao Xanxerê [...].²¹

A oposição conservadora da Província não se conformava com a concessão obtida pelo coronel Amazonas. O que mais ainda irritava esses líderes foi a concessão da subvenção anual de 12 contos de réis, para auxílio da Companhia de Navegação.

Com o controle da navegação do Iguaçu, Amazonas Marcondes tornou-se o nome de maior expressão comercial e política da região. Passou a ser chamado de "patriarca do vale". Em consequência, o Partido Liberal passou a ganhar todas as eleições nos municípios sob sua influência. Razões sobejas para se lamentarem tinham os líderes conservadores, por haverem perdido a concessão. As consequências políticas da projeção da figura do coronel Amazonas foram funestas para a agremiação conservadora.

AS ESTRADAS ESTRATÉGICAS

A ligação leste-oeste foi iniciada em 1880, com os trabalhos da construção da ferrovia, e em 1882 com o início da navegação a vapor do rio Iguaçu. Neste mesmo ano foram fundadas as colônias

²⁰RIESEMBERG, p.64.

²¹PARANÁ. Relatório do vice-presidente da Província do Paraná comendador Antônio Alves de Araújo, ao passar a administração a Carlos Augusto de Carvalho em 16 maio 1883. Curityba: Typ. Perseverança de J.F. Pinheiro, 1884. p.74.

militares do Chopim e Chapecó. *Mutatis mutandis*, os trabalhos da abertura da estrada carroçável, entre União da Vitória e Palmas, começaram também de forma sincronizada. Os estrategistas consideravam importante esta rodovia.

Para substituir a péssima picada de muares que existia, o Ministério da Guerra planejou abrir uma estrada, com cerca de 6m de largura. Completando o plano rodoviário de acesso às fronteiras meridionais, foi também concebida a melhoria da picada de muares entre União da Vitória e Guarapuava (que pelo lado sul, deveria ligar com a Província do Rio Grande do Sul). De Guarapuava, deveria partir uma picada, varando os sertões ocidentais, até a foz do rio Iguaçú. Neste local, deveria também ser fundada uma colônia militar em condições melhores do que as congêneres de Chopim e Chapecó.

Para executar este plano rodoviário, conectado com a navegação do vale do Iguaçú e a Estrada de Ferro Paraná, foi criada a "Comissão Militar da Estrada de Palmas". Esta Comissão, composta por alguns oficiais do exército e engenheiros, "de que pode o governo dispor na ocasião",²² foi comandada pelo capitão Belarmino Augusto de Mendonça Lobo, com ordens de acampar em União da Vitória.

A estrada para Palmas era o tronco principal desse plano de estradas. Concluída esta, Palmas poderia usufruir da navegação do Iguaçú com maior plenitude.²³

Ainda no início dos trabalhos, a Comissão passou a ser chamada a resolver problemas que não haviam sido pensados pelas autoridades do Rio de Janeiro. Houve necessidade de apelar para os soldados da Comissão, para afugentarem os índios que estavam assaltando e matando. Na localidade de Chapéo do Sol, na margem esquerda do Iguaçú, foram mortas duas pessoas que ali se haviam estabelecido. Para a localidade, foram enviadas 11 praças comandadas por um 2º tenente e devidamente provisionadas, para "enxotar esses irreconciliáveis inimigos da civilização".²⁴

Para a localidade de S. João também foram enviadas 12 praças para afugentar os índios, que estavam rondando algumas fazendas, com manifestas intenções hostis.

A estrada de Palmas foi traçada com 6m de largura, raio de curva mínimo de 30m e declividade de 8%. Em 1889, na antevéspera da República, já haviam sido construídos aproximadamente 20 km com todas as obras de arte e o estudo do perfil longitudinal e transversal foi feito, até atingir a borda dos Campos de Palmas.

²²DEZENOVE DE DEZEMBRO. Curitiba, 25 out. 1884.

²³DEZENOVE DE DEZEMBRO. Curitiba, 25 out. 1885.

²⁴DEZENOVE DE DEZEMBRO. Curitiba, 24 out. 1884.

O capitão Belarmino dividiu o pessoal disponível em 3 turmas: 1 - vale do Iguaçu, 2 - vale do Piquiri, 3 - estrada de Palmas. As duas primeiras turmas, fez seguir de União da Vitória a Guarapuava. Alargaram a picada existente, desviaram serras, prepararam os passos com estivados, colocaram alguns pontilhões e fizeram o levantamento barométrico e longitudinal. Com essas providências, reduziram a picada de 170 para 134 km.

De Guarapuava, uma turma seguiu abrindo picada em direção ao rio Paraná, passando pelo antigo aldeamento do Chagú (hoje Laranjeiras do Sul). A turma do vale do Piquiri seguiu com uma picada em direção ao toldo Jambrê.²⁵

Para fundar a colônia militar de Foz do Iguaçu, o próprio Belarmino partiu de Guarapuava nas últimas semanas do império e chegou à foz do rio nos primeiros dias da República.

Inicialmente foram ambiciosos os planos para a colônia militar de Foz do Iguaçu: com ela, seria impulsionado o progresso. Estava planejada para ser uma base de esquadrilha naval. Pensavam os estrategistas em utilizar a colônia para abrir uma comunicação direta com a República do Paraguai, para "nos enlaçarmos pelos elos de imediatas relações comerciais".²⁶ Os mesmos resultados eram esperados com relação à Argentina, cujo contato seria feito através das localidades de Posadas, S. José das Trincheiras e Husaingo.²⁷

CONCLUSÃO

Esses eram os planos do governo brasileiro enquanto perdurava a possibilidade de um conflito bélico com a Argentina. Mas, nos últimos anos da década de 80, tanto a República platina como o governo imperial brasileiro já haviam sobejamente demonstrado em suas relações diplomáticas que não desejavam envolver-se num conflito armado.

A maior pendência entre essas potências sul-americanas, a questão de Palmas, estava sendo encaminhada para uma solução pacífica, por meio da divisão do território contestado ou pelo arbitramento. Assim, aos poucos começou a haver um relaxamento dos preparativos logísticos por parte dos governos. Ocorria um paulatino desarmamento dos espíritos.

Esta nova postura entre os dois países levou ao início de um lento abandono dos objetivos estratégicos e/ou logísticos, por parte do governo brasileiro. As colônias militares de Chopim, Chapecó e Foz do Iguaçu freqüentemente passaram a receber menos verbas. A picada Guarapuava-Foz foi praticamente abandonada e a colônia

²⁵DEZENOVE DE DEZEMBRO. Curitiba, 21 out. 1888.

²⁶DEZENOVE DE DEZEMBRO. Curitiba, 10 ago. 1889.

²⁷Ibid.

militar relegada ao quase esquecimento, sendo seu desenvolvimento entregue à própria sorte. Em 1912, sua administração passou para a órbita do governo do Estado do Paraná. A rodovia União da Vitória-Palmas foi concluída, a duras penas.

Em fevereiro de 1895, o presidente norte-americano Grover Cleveland, árbitro na Questão de Palmas, deu ganho de causa ao Brasil. Desde então, os motivos de desconfiança Brasil-Argentina cessaram completamente.

De toda essa equação histórica, o maior beneficiado foi o Estado do Paraná: em seu território, obteve a construção da estrada de ferro ligando o Porto de Paranaguá a Curitiba e posteriormente de seu prolongamento até Porto Amazonas e Rio Negro.

O surgimento subvencionado da navegação a vapor, no vale do rio Iguaçu, veio estimular a exportação sobretudo da erva mate, e posteriormente da madeira serrada. A construção da rodovia União da Vitória-Palmas aproximou a região sudoeste à capital do Estado.

Por outro lado, a ligação norte-sul foi concretizada nas primeiras décadas da República, com o surgimento da ferrovia São Paulo-Rio Grande. Esta nova equação passou a envolver outras motivações logísticas, com relação ao Rio Grande do Sul, com a finalidade de reforçar a integração de suas terras, fronteiriças, aos centros decisórios do País.

RECEBIDO PARA PUBLICAÇÃO
EM OUTUBRO DE 1994
