

## **Paraná sobre rodas, trilhos e águas**

### **Geografia**

Enviado por: Visitante

Postado em:05/11/2009

A história paranaense se confunde com a evolução dos meios de transporte. A colonização da área que hoje corresponde ao Paraná co-meçou com a chegada dos navegadores portugueses ao litoral. Curi-tiba nas--ceu como um ponto de parada no caminho dos tropeiros que percorriam o trecho entre Viamão (RS) e Sorocaba (SP). Saiba mais...

Para lembrar o passado, mostrar o presente e sugerir o futuro dos modais de transporte no Paraná, o jornalista Gilberto Larsen está concluindo o livro-reportagem Quilômetros de História, com lançamento previsto para 2010. Larsen lembra que o primeiro por--to com importância econômica para o estado foi o de Barreiros, em Morretes. “Este local foi o ponto de partida para o desenvolvimen--to do litoral paranaense”, diz uma placa colocada em uma curva do Rio Nhundiaquara, a 6 km da sede do município. “Serviu de ancoradouro dos batelões que faziam transporte de carga do planalto, descendo o Rio Nhun--dia--quara, até o Porto de Paranaguá, nos ciclos da erva-mate e da banana, desde o ano de 1700 até a construção das estradas de rodagem e de ferro.” Em 1864, iniciou-se a navegação regular entre Paranaguá e Barreiros (Morretes), pelos vapores Marumby e Iguazu, que faziam ainda deslocamentos eventuais à Ilha das Cobras. Ainda no século 19, o local ideal para construir o principal porto paranaense motivou intensa disputa entre os partidários de Antonina e de Paranaguá. Em janeiro de 1880, o imperador dom Pedro II optou por Pa--ranaguá. Hidrovias A navegação fluvial também esteve presente no Paraná desde os pri--mórdios da colonização. Em 1846, Beauperian Rohan foi encarregado de determinar o caminho mais curto entre Gua-rapuava e a margem esquerda do Iguazu, e reconhecer se o rio era navegável até sua foz. Dez anos depois, o engenheiro francês Fre-derico Hégre--vil--le, contratado pe--lo governo da pro--víncia, inspecionou a ligação Pal--mei--ra-Palmas e emitiu parecer so--bre a infraestrutura viária. Passada mais uma década, o alemão Josef Keller e seu filho Franz exploraram o rio entre São José dos Pinhais e a região de Man--guei--rinha. A na--ve--gação a vapor começou em 1872. Em 1915, foi fundado o Lloyd Pa--ra--naense, que permaneceu em atividade até 1953. O Rio Paraná, por sua vez, vinha sendo percorrido por espanhóis e por--tugueses. No século 19, o Para--názão teve importância estratégica na Guerra do Paraguai e já no início do século 20 serviu à exportação da erva-mate e da madeira. “Graças aos portos fluviais no extremo ocidental do Paraná foi possível o empreendimento da Companhia Mate Laranjeira, que potencializou uma atividade multimodal em Porto Mendes, com a implantação da primeira ferrovia do oeste paranaense”, lembra Larsen. “A Mate Laranjeira, uma concessão imperial a Tomás Laranjeira por serviços prestados na Guerra do Paraguai, se estabeleceu em Guaíra em 1909 para facilitar o escoamento da erva-mate.” A conexão entre a hidrovia do Rio Iguazu e a estrada de ferro veio em 1869, a partir de Porto Ama--zo--nas, com ramal para a Lapa e Rio Ne--gro. No mesmo ano foram iniciados os estudos para levar a ferrovia até Guaíra. De Curitiba a Paranaguá, de trem O modal ferroviário ganha força em 1880, com o início da construção da ferrovia Paranaguá-Curi-tiba, inaugurada cinco anos de--pois. Também em 1885, foi entregue a ligação férrea entre a ca--pital e Ponta Grossa, e iniciadas as obras do trecho Ponta Grossa-Guarapuava. Em 1890, a estrada de ferro de Porto Ama--zonas chegava a Palmeira e Pon-ta Grossa. No fim do século 19, a meta era chegar ao estado de São Paulo, atravessando os vales dos rios Açungui e Ribeira. Para isso foi criada a

Estrada de Ferro Norte do Paraná, inaugurada em 1906, com apenas 42 km, entre Curitiba e Rio Branco do Sul. No anos 60, quando a Estrada de Ferro Central do Paraná (Apu--ca--rana-Ponta Grossa) não existia, o Tronco Sul na direção de Rio Negro a caminho do Rio Gran--de do Sul ainda estava em construção e o trem de passageiros levava 24 horas entre Curitiba e Ourinhos (SP), o tenente-coronel Brasília Marques dos Santos Sobrinho assumiu a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Uma das alternativas adotadas por Brasília foi criar a intermodalidade, com o rodotrem: os con--têineres vinham de caminhão do Paraguai até Guara-puava, eram despachados para Curitiba e desciam até Paranaguá novamente em caminhões, até o completo alargamento dos túneis na Serra do Mar. Em 1954, o trem chegou a Gua--rapuava. Passados 36 anos, saiu o edital para construção da Ferrovia da Soja. Iniciadas em 1982, as obras foram paralisadas em 85. Em 1991, a Assembleia Legislativa aprovou a criação da Ferroeste, empresa de economia mista. A obra, com participação do Exército, começou em 92. Concluída em 1994, a ferrovia foi privatizada em 1996, mas 10 anos depois o Paraná retoma na Justiça o controle da Ferroeste. Rodovias Larsen descobriu ainda que a história do pedágio é antiga no Paraná, anterior às estradas de rodagem como as conhecemos hoje. “Em 1743 Manoel Muniz Bar--reto e Frutuoso da Costa Bra--ga propuseram fazer melhorais no caminho do Cubatão, entre Curitiba e o litoral, em troca do monopólio do pedágio”, conta. “O impasse de cobrar ou não durou até 1798. A vila de Curitiba ficou dividida entre dois grupos: os Forasteiros e os Arraigados.” O modal rodoviário teve na Estrada da Graciosa, inaugurada em 1973, seu grande marco no século 19. Na primeira metade do século 20, a principal obra viária foi a Estrada do Cerne, inaugurada em 1939 pelo interventor Manoel Ribas. A partir de 1951, o novo plano rodoviário impulsionou as rodovias. Nas décadas seguintes, fo--ram implantadas as ligações as--fálticas entre Paranaguá e Foz do Iguaçu (BR-277) e entre Ponta Gros--sa e o Norte do Paraná (Rodovia do Café). Alguns trechos foram duplicados nos anos 80 e 90. Atualmente, o Paraná tem cerca de 20 mil quilômetros de estradas de rodagem pavimentadas e aproximadamente 100 mil sem pavimentação. Fonte: <http://portal.rpc.com.br>