

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

**AS ESTRADAS DE FERRO DO PARANÁ
1880-1940**

LANDO ROGÉRIO KROETZ

Tese de Doutorado

São Paulo
1985

UNIVERSIDADE DE SAO PAULO

LANDO ROGÉRIO KROETZ

Tese de Doutorado

São Paulo

1985

AGRADECIMENTOS

Ficam aqui expressos agradecimentos à Professora Doutora Maria Thereza Schorer Petrone, orientadora deste trabalho.

Agradece-se também, o apreço pela pesquisa científica demonstrado por diversos professores das Universidades de São Paulo (USP) e Federal do Paraná (UFP), funcionários da Rede Ferroviária Federal S.A. e diversos órgãos da administração do Governo do Estado do Paraná.

São consignados agradecimentos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa concedida e à Coordenação de Pesquisa (COOP) da Universidade Federal do Paraná, que proporcionaram ajuda financeira para a despesa do presente trabalho.



Associação Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária (APFMF), fundada em 14 de Abril de 2007, têm entre seus objetivos, conforme Art. 4º do seu Estatuto *"apoiar a preservação da memória ferroviária no Brasil; e Promover manifestações sociais, técnicas ou culturais, dentro de sua competência."*

O presente trabalho escrito pelo **Prof. Dr. Lando Rogério Kroetz**, o qual autorizou a sua digitalização e distribuição do mesmo para fins didáticos e culturais, sendo proibido o uso comercial do mesmo.

02/2010

Titulo: **As Estradas de Ferro do Paraná 1880-1940**

Autor: **Lando Rogério Kroetz**

Local: **São Paulo-SP**

Ano: **1985**

Tipo: **Tese de Doutorado - USP**

Nº Pag. Original: **262**

APFMF

Site: www.ferreomodelismo.org.br

e-mail: apfmf@yahoo.com.br

A APFMF se exime de qualquer falha e/ou erro neste trabalho de digitalização deste trabalho, caso alguma divergência venha a ser encontrada favor informar, desta forma sempre estará disponível a versão mais completa do trabalho.

Digitalização: [Alexandre Fressatto Ramos](#)

Mapas: [Mário César de Oliveira](#) e [Alexandre Antoniutti Passos](#)

Revisão Geral: [Ricardo Melo Araujo](#)

APRESENTAÇÃO

É com grande prazer que a **Associação Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária** apresenta mais uma publicação acerca das nossas ferrovias. A primeira publicação foi o trabalho acadêmico de Alcimar Lomba, **O Transporte Ferroviário na Companhia Mate Laranjeira (1906-1944)**.

A história deste trabalho começou a cerca de um ano, quando uma cópia da mesma foi localizada em um sebo no estado do Rio de Janeiro, depois de recebida e lida, ficamos interessados em conhecer ao autor, com as facilidades da Internet o Profº Lando foi localizado. Extremamente solícito nos atendeu em todos os contatos, autorizando a digitalização do seu trabalho. Também nos brindou com algumas boas horas de conversas.

A Tese de Doutorado do Profº Lando Rogério Kroetz, apresenta informações detalhadas do período entre 1880 e 1940, sobre as nossas ferrovias, sua influência na formação do Estado, na fixação dos imigrantes, e principalmente na economia do Paraná. Trata-se de um trabalho acadêmico, mas de leitura fácil, e extremamente embasado... então boa leitura.

Ricardo Melo Araújo
Presidente
Associação Paranaense de Ferreomodelismo e
Memória Ferroviária – APFMF

ÍNDICE

1	INTRODUÇÃO	8
2	O PARANÁ NA METADE DO SÉCULO XIX	18
3	AS ESTRADAS DE FERRO DO PARANÁ	42
3.1	Estrada de Ferro do Paraná	44
3.2	Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande	59
3.3	Estrada de Ferro Norte do Paraná	74
3.4	Ramal do Paranapanema	82
3.5	Ramal Serrinha a Nova Restinga	84
3.6	Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras	88
3.7	Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná	90
3.8	Estrada de Ferro de Guarapuava	98
4	A ESTRADA DE FERRO, O POVOAMENTO E A COLONIZAÇÃO	104
5	A ESTRADA DE FERRO E A ECONOMIA	132
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	181
7	ANEXOS	188
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	190

RESUMO

No presente trabalho é feita a análise das estradas de ferro do Paraná, incluindo um estudo das transformações econômico-sociais ocorridas no Estado, no período de 1880 a 1940. Comprometendo-se da importância das ferrovias na formação da economia brasileira apresenta-se um quadro das áreas produtivas paranaenses, onde a atuação do trem, à medida que evoluiu, relacionou-se a necessidade do escoamento da produção e integração das regiões povoadas. Levantam-se alguns problemas que a empresa ferroviária promoveu no desenvolvimento social, econômico e político do Paraná, com a criação de centros de produção e de mercados internos e externos de consumo, exigindo a circulação multidirecional. Nesta transformação, a principal influência determinada e retratada na vida das estradas de ferro, reforçando e criando núcleos povoadores ao longo de seus trilhos, foi a exigência mais rápida dos bens de comércio. Exigência pois, de aperfeiçoamento técnico.

INTRODUÇÃO

1 - Introdução

As estradas de ferro têm sido objeto de investigação por parte de todos aqueles que se interessam pelos problemas nacionais. Economistas, sociólogos, geógrafos e historiadores têm analisado as ferrovias brasileiras a fim de alcançar, por meio destes estudos, as caracterizações regionais da sua problemática para que também possam formular explicações em nível mais amplo.

As estradas de ferro, nos países desenvolvidos, tanto capitalistas como socialistas, têm importância primordial no transporte de cargas à longa distância. No Brasil, em consequência do acúmulo de déficits, que oneraram profundamente os orçamentos nacionais, o clima de desânimo em relação ao papel das vias férreas no desempenho dessa tarefa, ocasionou a tendência decrescente do seu emprego.

Assim, no ano de 1973, o impacto da crise internacional do petróleo veio por em maior destaque a total distorção do panorama dos transportes brasileiros. Constatou-se que a gradual importância das ferrovias vinha declinando em progressão significativa, chegando a escalas da posição de 50% do cômputo total, nos anos de 1950, e para menos de 14% nos dias atuais.

A política eminentemente rodoviária das quatro últimas décadas fez coro que a ferrovia deixasse de competir com os demais meios de transporte, não obstante os custos operacionais mais baixos.

Em consequência, acentuou-se, cada vez mais a discrepância referente à posição deste meio de transporte, comparado com a de outros países.

A relação se apresenta dentro dos seguintes percentuais:

QUADRO Nº I - Tipos de Transportes de alguns países - 1972

PAÍSES	FERROVIA	RODOVIA	HIDROVIA
Estados Unidos	50%	25%	25%
União Soviética	83%	4%	13%
França	55%	28%	17%
Alemanha	53%	18%	19%
Japão	38%	20%	42%
Brasil	14%	72%	14%

Fonte: DNEF - Relatório 1973.

Considerando-se a infra-estrutura viária do Estado do Paraná como centro de estudo do presente trabalho, objetiva-se alargar os conhecimentos, sobre o papel desempenhado pelas ferrovias no campo sócio-econômico.

Para delimitação do período em estudo, tomou-se por base o início das atividades da Estrada de Ferro do Paraná em 1880, ano em que começou a implantação dessa primeira ferrovia no Estado. Sua inauguração ocorreu em 2 de fevereiro de 1885, no trecho Curitiba-Paranaguá, correspondendo à extensão de 110,915 km.

O estudo encerra-se no final da década de 1930, quando o governo da União, com nova orientação da política ferroviária, passou a atuar mais diretamente em todo o território nacional. Contudo, nos anos 40, o processo de encampação pela União das ferrovias tornou-se claramente definido também no Paraná.

Depois da Estrada de Ferro do Paraná, foi construída, a partir de 1901, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande; a Estrada de Ferro Norte do Paraná, em 1906; o Ramal do Paranapanema, 1912; a Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras, em 1918. E, finalmente, a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, iniciada em 1924, atinge metade do seu percurso em fins de 1930, justificando-se, portanto, a escolha do período 1880-1940.

Deu-se especial atenção à década de 1910-1919, pois foi nesse período que as ferrovias brasileiras atingiram o seu maior percentual de acréscimo: 31,9%. A rede ferroviária brasileira atingiu nessa década uma extensão de 18.633 km, equivalentes a 50,33% do desenvolvimento que esta mesma rede iria atingir em 1950. Por outro lado, 1910 caracteriza-se por ter sido o ano em que o país inaugurou o maior número de linhas com 2.225 km.

Nas décadas seguintes, o crescimento da rede ferroviária brasileira diminuiu; entre 1920-1929 o acréscimo percentual passa a 12,03% e de 1930-1940 reduz-se para 5,31%.

Na época de maior intensidade de construção ferroviária brasileira, iniciaram-se no Paraná as implantações do Ramal do Paranapanema e a Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras, esta última de cunho particular e bitola reduzida¹.

A partir de 1950, evidencia-se no Paraná a tendência de diminuição lenta, no movimento de cargas e de passageiros. O rodoviarismo no Paraná, como em todo o

¹ As bitolas foram convencionadas na linguagem ferroviária pelos nomes de bitola larga (1,60m); bitola estreita (1,00m); e bitola reduzida (0,60m). Na rede ferroviária paranaense todas as estradas de ferro usaram a bitola estreita, exceto a Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras, que empregou a bitola reduzida.

país, toma corpo e passa a substituir a ferrovia, inclusive no transporta para grandes distâncias.

No complexo jogo do mercado internacional, o Centro Sul do Brasil dependeu, desde o século XIX, do café e o Paraná, da erva-mate. Na medida em que o modelo correspondia aos anseios internos, gerando riqueza, a produção foi-se avolumando. Sob impulsos de técnicas rotineiras e tradicionais, a eiva-mate revelou-se abrangente, acompanhada por outro extrativo - a madeira, desde a região tradicional, Oeste até chegar ao Norte (Mapa I).

As estradas de ferro paranaenses tiveram papel importante no desempenho do transporte desses dois produtos. O pinho, para conquistar os mercados internacionais, necessitou que seu deslocamento fosse realizado do planalto para o litoral, tornando-se dependente das condições de transporte, principalmente ferroviário.

O que se pretende é contribuir para a História do Brasil, a partir de um estudo regional. Justifica-se singularidade das ferrovias paranaenses, os seus aspectos particulares, sua evolução diferenciada de outros Estados brasileiros, porque inserida em conjunturas diferentes, dentro de uma estrutura em mudança.

A finalidade da presente pesquisa consiste em determinar o quadro dentro do qual as estradas de ferro paranaenses contribuíram para o transporte de passageiros e de cargas no Estado do Paraná, durante os anos de 1880-1940.

Foram estudadas as condições sócio-econômicas e aspectos jurídico-políticos, que permitiram a expansão da ferrovia como fator de aumento de produtividade e de mobilização do imigrante.

A ocorrência dessas modificações constitui a linha norteadora do trabalho, enfocando a articulação dos processos econômicos e sociais.

A especificidade do capitalismo, na área escolhida para a análise, permite a caracterização do processo de instalação e desenvolvimento das ferrovias paranaenses relacionadas a erva-mate, madeira, produtos agrícolas e colonização.

Foram estudados os vários vínculos da ligação da estrada de ferro com o governo: garantia de juros; a posse e uso da terra; bem como a orientação política na gerência das companhias, a fim de compatibilizar seus objetivos e interesses sócio-econômicos.

As estradas de ferro do Paraná, na prestação de serviços de locomoção das mercadorias e passageiros, exerceram profunda influência sobre a expansão comercial e industrial dos dois produtos extrativos: erva-mate e madeira. Ao mesmo tempo, na dependência do trabalho do imigrante face ao transporte acessível, as vias férreas contribuíram para alargar novos mercados, diversificando a produção e estimulando a iniciativa empresarial. Porém, isto ainda seria insuficiente. Paralelamente, houve integração de recursos e mão-de-obra disponível, o que incentivou e promoveu condições satisfatórias para a expansão dos dois produtos extrativos. Foram introduzidas modificações na política agrária, facilitando ao acesso às terras devolutas.

O objetivo do trabalho proposto é bastante amplo, envolvendo implicações nas diversas etapas de crescimento do Estado do Paraná.

Este trabalho foi elaborado utilizando duas técnicas: a análise qualitativa, através de documentação disponível em relatórios governamentais, mensagens, discursos e outras, e a quantitativa, quer pela utilização de dados extraídos de fontes primárias, sendo elaborados, para tanto, tabelas, quadros e gráficos, quer de dados tabulados por fontes oficiais ou de particulares.

Dessa forma, os dados de produção e dos preços dos fretes ferroviários e respectivas despesas, em gráficos são sempre números absolutos. Em alguns quadros e gráficos, foram usados números-índices e cálculos em percentagem, considerados adequados aos fins que se tenha em vista.

Foram, igualmente, feitos mapas para ilustrar os trechos ferroviários onde foram implantados os trilhos de aço, nas várias regiões do Estado do Paraná, bem como os produtos existentes e as áreas agrícolas destinadas à produção de café e cereais em geral e ainda as localidades onde foram estabelecidos núcleos de colonização.

Para uma visão de conjunto do desempenho ferroviário paranaense, organizaram-se tabelas contendo a receita e a despesa, número de passageiros e animais, bagagens, encomendas e mercadorias transportadas, em toneladas, pelas vias férreas.

Os dados básicos sobre o movimento financeiro das ferrovias paranaenses foram extraídos do sistema contábil, constantes nos relatórios que os fiscais do governo enviaram ao órgão competente.

As fontes básicas para o estudo foram, portanto, os relatórios anuais das estradas de ferro, dos quais alguns acham-se impressos, outros datilografados e até manuscritos. As fontes secundárias consistiam os anuários estatísticos, relatórios ou tomadas de contas dos diversos órgãos ligados ao sistema ferroviário brasileiro.

Para as estradas de ferro de concessão federal, esses relatórios eram encaminhados ao Ministério dos Negócios da Agricultura, do Comércio, da Indústria e de Obras Públicas. Posteriormente, com a criação do Departamento Nacional das Estradas de Ferro (DNEF), os relatórios dos engenheiros fiscais, eram enviados para aquele órgão federal.

Por sua vez, para as estradas de ferro de concessão estadual, procedia-se da mesma forma, isto é, a fiscalização remetia seu relatório com a mesma sistemática à Secretaria encarregada do setor viário estadual. Após o surgimento do Departamento Nacional das Estradas de Ferro, este também recebia uma cópia dos relatórios das ferrovias, para incluir na publicação da Estatística das Estradas de Ferro do Brasil.

No caso da Estrada de Ferro do Paraná, muitos dados foram extraídos de relatórios ministeriais ou de relatórios de presidentes da Província, por não terem sido encontrados os originais organizados pela primeira empresa concessionária da Estrada de Ferro do Paraná, a Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens. O impasse surgia quando os relatórios presidenciais do Estado do Paraná não forneciam dados relativos ao volume das mercadorias transportadas, encomendas e bagagens, bem como o número de passageiros ou de animais. Os relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas e do Departamento Nacional das Estradas de Ferro (DNEF), com sua criação em 1910, publicam estes dados com minúcias, favorecendo o levantamento e complementando as séries estatísticas desejadas.

Para alguns anos, coletaram-se dados de fontes secundárias em anuários estatísticos das Estradas de Ferro do Brasil, como é o caso da Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras.

No Arquivo do Museu Ferroviário da RVPSC, com sede em Curitiba, antiga estação da Estrada de Ferro do Paraná, levantaram-se dados dos relatórios entre os anos de 1917 e 1940. A grande maioria desses relatórios são datilografados e pertenciam à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Após a Companhia ter sido encampada por autorização do Governo Revolucionário de

1930, os relatórios apresentados pela Superintendência da RVPSC passaram a ser impressos. (Anexos 1 e 2).

A maior dificuldade encontrada no arrolamento de dados foi àquela referente à Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras e em relação à Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná nos anos de 1934 a 1940. Um dos motivos que justificaria a carência de dados seria o fato de essas duas ferrovias não pertencerem ao complexo da RVPSC. Mas não se explica, por outro lado, os relatórios não terem sido exigidos pela Secretaria de Viação e Obras Públicas do Governo Manoel Ribas, pois tratava-se de concessões estaduais e as normas legislativas do Estado do Paraná eram embasadas em leis federais, que determinavam a fiscalização especializada em cada ferrovia que prestasse serviço público. No caso da Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras, foram encontrados dados somente dos anos de 1940-41, na biblioteca do Ministério dos Transportes, em Brasília, dados estes que foram publicados no anuário estatístico das Estradas de Ferro do Brasil.

A biblioteca do Ministério dos Transportes possui todo o acervo da antiga biblioteca do Ministério de Viação e Obras Públicas, que se localizava no Rio de Janeiro. Os dados não encontrados da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, em Curitiba, puderam ser localizados também naquela biblioteca, em Brasília, mas somente o da receita e da despesa referentes aos anos de 1928-1933.

Outra dificuldade no levantamento de fontes para as ferrovias paranaenses é aquela da localização dos relatórios remetidos ao antigo DNEF. Como se sabe, esse Departamento foi extinto pela Lei nº 6.671, de 9 de dezembro de 1974². Sua biblioteca era possuidora de rico acervo documental, principalmente de relatórios e tomadas de contas, que eram remetidos pelos respectivos fiscais do Governo, junto às estradas de ferro, fossem elas de concessão, ou apenas arrendadas às firmas nacionais ou estrangeiras. Como a biblioteca fosse desfeita, esses documentos foram localizados em parte no Arquivo Nacional. Algum material acha-se no Centro de Documentação e Informação da Rede Ferroviária Federal S.A., com sede no Rio de Janeiro. Apresentam-se manuscritos, datilografados ou mimeografados e não de modo uniforme, mas incluem informações que corroboram dados encontrados em fontes diversas (Anexo 3).

² BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da República Federativa do Brasil de 1974.**

Para os dados estatísticos referentes à produção paranaense de erva-mate, da madeira, de produtos agrícolas e do total das exportações e importações do Estado, foram levantados dados em vários arquivos localizados em Curitiba: no Centro de Informação e Documentação da Delegacia Regional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, na biblioteca do Departamento Estadual de Estatística, na Biblioteca Pública do Paraná, no Departamento do Arquivo e Microfilmagem do Estado do Paraná, no arquivo da Assembléia Legislativa Estadual, na biblioteca do Museu Paranaense. Igualmente, realizou-se intensivo levantamento bibliográfico nas bibliotecas do Departamento de História, do Setor de Educação e Ciências Humanas, Letras e Artes e de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná. Também foram levantados dados nas bibliotecas do Departamento de História e da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo - USP.

Na Seção de Documentação Paranaense da Biblioteca Pública do Paraná e no Museu Paranaense, foram consultados relatórios dos Presidentes da Província e Governadores do Estado, além de relatórios dos secretários de Estado. Estes relatórios, apresentam, entre outros, aspectos relativos à situação econômica, terras e colonização, à viação e transportes.

Foram consultadas ainda coleções de Leis estaduais e federais sobre a legislação ferroviária e os vários contratos que regiam a forma de atuação das estradas de ferro desde a sua implantação e funcionamento. Artigos publicados em periódicos e bibliografia especializada também foram consultados.

Dividiu-se o trabalho em quatro capítulos, além das considerações finais.

No primeiro, tratou-se dos fatores dinâmicos formadores da economia paranaense no século XIX. Inicia-se com uma apreciação sobre as formações da Província, desde a sua instalação. A seguir, abordou-se a necessidade de implementar vias de comunicação do Planalto para o Litoral, a fim de transportar a produção erva-teira e madeira para o Exterior. Ressalta-se, ainda, que o incremento dos vários núcleos coloniais deveu-se, em parte, à disponibilidade do transporte ferroviário. Igualmente, foram descritos, em linhas gerais, aspectos geográficos sobre o Paraná tradicional, anterior às ferrovias.

O segundo capítulo, sob o título "As estradas de ferro do Paraná", foi dedicado ao esquema da construção das ferrovias e suas determinações objetivas,

no sentido de mostrar o conjunto dinâmico nas estruturas existentes, condicionando o funcionamento e o grau de sua evolução.

O esforço desenvolvido foi no sentido de esclarecer a problemática brasileira e paranaense que, em interligações bastante complexas, resultaram na expansão paulatina das ferrovias no Paraná. Para essa abordagem, o capítulo foi dividido em oito partes, em que são analisadas as várias estradas de ferro, desde a legislação que as autorizou para o seu funcionamento, cada qual com esquema independente e com a formação de capitais os mais diferenciados.

O terceiro capítulo refere-se ao povoamento e à imigração no Paraná, fomentado pela disponibilidade do transporte das estradas de ferro.

Os estímulos oriundos do estabelecimento das ferrovias nas áreas paranaenses analisadas desenvolveram o espírito empresarial, aumentando o fluxo de pessoas e bens de produção. No tocante à colonização, o papel desempenhado pelas ferrovias paranaenses foi o de reforçar os núcleos existentes, favorecendo-lhes o acesso aos centros de consumo, para a comercialização dos excedentes produzidos.

O quarto capítulo apresenta o desenvolvimento econômico do Estado do Paraná e a participação das estradas de ferro como suporte de infra-estrutura viária.

Como fator de influência, as ferrovias mudaram profundamente as feições de desenvolvimento social e econômico dos paranaenses, criando centros de produção e mercado, sem, no entanto, ocupar-se da circulação multidirecional e mais rápida dos bens de comércio.

No conjunto, as estradas de ferro paranaenses apresentaram saldo positivo, com exceção de alguns anos, demonstrando que o serviço por elas prestado ao desenvolvimento sócio-econômico do Estado do Paraná foi gratificante sob a ótica de geração de riquezas e integração das regiões por elas abrangidas.

2 - O PARANÁ NA METADE DO SÉCULO XIX

2 - O Paraná na Metade do Século XIX

A emancipação da Província, em 1853, marca o início de uma nova fase político-administrativa que se instaurou no Paraná.

O quadro, que encontrou o primeiro Presidente Zacarias de Goes e Vasconcelos, revelou que os paranaenses estavam entregues tão somente às atividades ervateiras, madeireiras e do gado. Na agricultura, registra o relatório do Presidente da nova Província, no seu primeiro ano de gestão, que somente "pobres lavouras de arroz e de cana, do litoral, propiciavam produtos para a transformação nas pequenas fábricas"³. Os engenhos de socar erva-mate eram 90, de serrar madeira, em menor número, poucos engenhos de pilar arroz e alguns de preparar açúcar e aguardente⁴.

O espaço geográfico ocupado pela população existente na Província não preenchia senão um terço aproximadamente do disponível existente no Paraná (Mapa 2). A esta área denomina-se o Paraná Tradicional, que foi esboçado no século XVII, com a mineração do ouro, estruturou-se no século XVIII, sobre o latifúndio dos Campos Gerais, com base na criação e no comércio do gado e, mais tarde, nas atividades extrativas da erva-mate e da madeira. Estes dois produtos extrativos vão formar sensivelmente, uma nova economia, resultando transformações na vida paranaense de um modo geral.

A mineração do ouro proporcionava as primeiras atividades econômicas expressivas no Paraná, durante o século XVII, quando se localizou no litoral a maior concentração populacional.

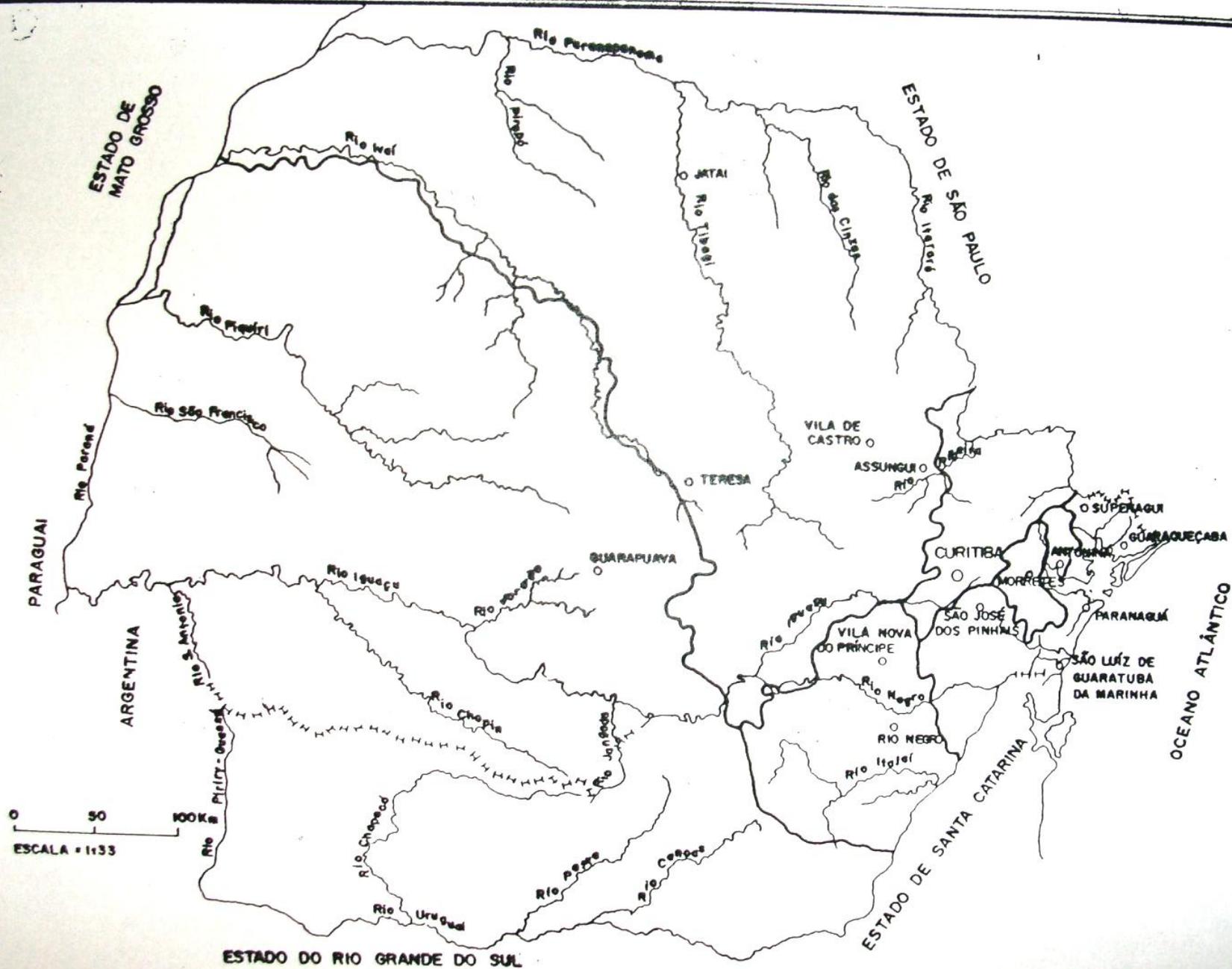
A partir de meados do século XVII, houve um deslocamento populacional, em parte, do próprio litoral para o planalto, e este começava a ganhar importância.

No início do século XVIII, as condições do Paraná, como em todo o planalto brasileiro, só comportavam uma utilização da terra: a criação extensiva de gado, que era de todas as formas de atividades possíveis a mais viável, do ponto de vista da mão-de-obra, e a mais independente em relação aos meios de transportes.

³ PARANÁ. Governo. 1853-1855 (Vasconcelos). **Relatório apresentado pelo Exmº Sr. Dr. Zacarias Goes e Vasconcelos. Presidente da Província, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, em 15 de julho de 1854.** Curitiba, Tip. Paranaense. p.65.

⁴ PARANÁ. Governo. 1853-1855 (Vasconcelos), p.65.

DIVISÃO ADMINISTRATIVA DO PARANÁ EM 1853



O segmento principal da população paranaense do planalto passou a se integrar numa estrutura econômica e social baseada no aproveitamento das áreas de campo limpo para a criação de gado, cujo estímulo foi o mercado oferecido pelas novas regiões mineradoras: Minas Gerais e Goiás. A mineração desenvolveu mudanças na vida da colônia. Durante três quartos do século XVIII, ocupou a maior parte das atenções do país e desenvolveu-se no momento em que já se manifestava a decadência da primeira empresa de exportação: a açucareira⁵.

O Brasil se reestrutura, tendo como ponto de referência a nova empresa, do ouro e organizam-se, as empresas de subsistência com a finalidade de abastecer o novo conjunto dinâmico da economia brasileira.

Ao longo da antiga rota Viamão-Sorocaba, quase todas as cidades e vilas do Paraná Tradicional nasceram sob o impulso da economia pastoril, sendo cada vilarejo separado do outro pela distância de um dia de viagem, analogamente ao que se verifica em outros roteiros do sul do Brasil. Essas localidades foram centros de convergência local para as atividades sociais e políticas de fazendeiros próximos uns dos outros, que, em dia de festas, para lá se dirigiam. Nos dias subsequentes retornavam às suas respectivas fazendas, despovoando esses lugarejos quase por completo. Uma segunda finalidade destas povoações era a de servir como pouso nas tropas e rebanhos, que se dirigiam ao mercado de Sorocaba, alguns provindos das pastagens gaúchas, outros formados no próprio Paraná.

“E com isso se inaugurava uma nova fase da atividade econômica dos habitantes do Paraná - o tropeirismo. Consistia o negócio em ir comprar as mulas no Rio Grande, no Uruguai e Argentina, conduzi-las em tropas, numa caminhada de três meses, pela estrada do Viamão, inverná-las por alguns meses nos campos do Paraná e vendê-las na grande feira anual de Sorocaba, onde vinham comprá-las paulistas, mineiros e fluminenses”⁶ (Mapa 3).

Pela posição privilegiada em que se situava a vila de Curitiba, no século XVIII, e ela se tornou o centro de expansão populacional em direção ao norte, ao oeste e ao sul da Província.

⁵ FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1959. p. 95

⁶ BALHANA, Altiva Pilatti; PINHEIRO MACHADO, Brasile WESTPHALEN, Cecília Maria. **História do Paraná**. Curitiba, Grafipar, 1969. V. 1. p. 65

Outro aspecto a ser considerado nesta trajetória das tropas de gado no Paraná é seu deslocamento, a partir de Curitiba ao Oeste até alcançar o segundo planalto, em Ponta Grossa. Os motivos seriam de ordem da própria natureza, por que, a partir de Curitiba, os tropeiros viram-se interceptados pelos rios da bacia do Ribeira, obrigando a deflexão para o Oeste, (mapa 4) que os levou a galgar a escarpa devoniana e a prosseguir até Ponta Grossa.

Ao mesmo tempo que se evidenciava essa ocupação paranaense, através desses caminhos, também se verificou um esforço de penetração de Leste para Oeste, com base no litoral, onde já existiam núcleos de povoamento. Após terem se esgotado as lavras do ouro desde a última década do século XVII, que havia dado àqueles núcleos uma transitória justificativa econômica, a penetração para o interior tornou-se imperiosa. Paranaguá passou a comandar uma política colonizadora de inspiração oficial, que atingira o planalto até o Registro do Iguaçu, fazendo entrocamento Viamão-Sorocaba. Um outro caminho pode se acrescentar, que, partindo de Curitiba, cortando os campos de São José dos Pinhais, alcançava o porto de São Francisco, em Santa Catarina.

"O enlaçamento das rotas planaltinas com o caminho do mar deu-se justamente em Curitiba, que, assim, pôde torna-se o centro de cristalização da tendência regionalista e pôde evoluir para uma função de liderança cujo reconhecimento se fez em sucessivas etapas"⁷.

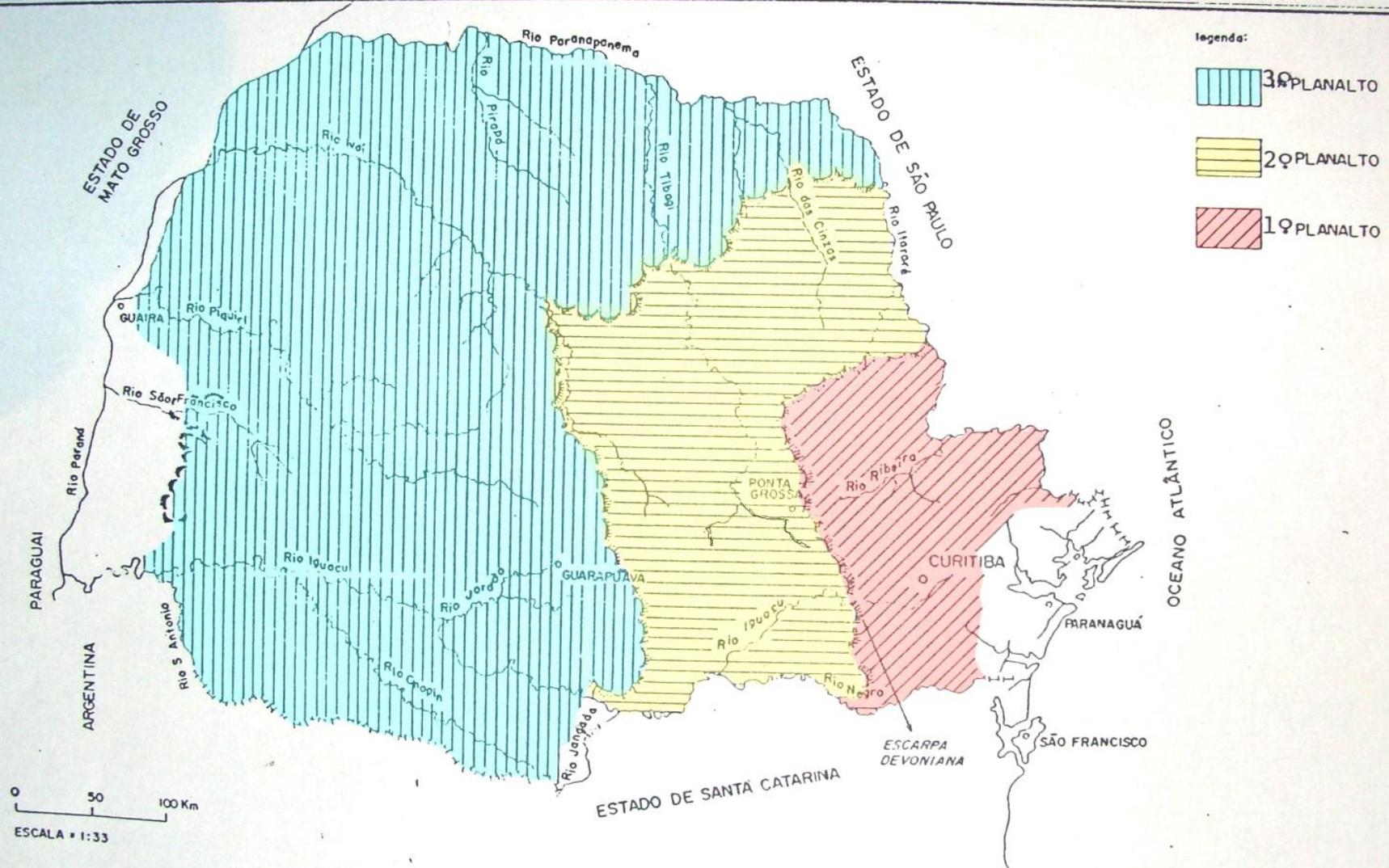
As transformações ocorridas no país, a partir da presença da família Real no Brasil, agilizaram uma série de medidas sócio-econômicas que vieram favorecer o desenvolvimento de algumas regiões antes relegadas ao esquecimento.

No caso da Comarca paranaense

O planalto do Morgado de Mateus de ocupação efetiva das regiões interiores do Paraná, por meio da expansão forçada da população em novas vilas e estâncias, até entestar efetivamente com os estabelecimentos espanhóis apresentava-se nesse começo de século, com nova oportunidade e urgência, quarenta anos depois das expedições de Afonso Botelho⁸.

⁷ BARTHELMESS, Artur. Organização e ocupação do Paraná Velho, Boletim Paranaense de Geografia, (6/7):47, 1962,

⁸ BALHANA *et alii*, p.81.



Fonte: CARDOSO, JAYME ANTONIO, Atlas Histórico do Paraná.

A Carta Regia de 5 de novembro de 1808 reconhecia que a ocupação dos Campos de Guarapuava (3º Planalto) apresentava-se como uma das prioridades para a efetiva posse do território paranaense⁹. Duas foram as razões de fundamental importância: o recrudescimento das guerras espanholas no sul do Brasil, garantindo o princípio do "uti possidetis" e o domínio sobre os índios, que dificultavam a marcha de expansão da comunidade paranaense para o Oeste.

Pare que esses objetivos fossem executados, preparou-se em 1809 uma expedição militar. Essa expedição foi composta por soldados que "soubessem lavrar e serrar madeiras; dois índios que soubessem a língua, trabalhadores que soubessem arrear tropas". Além de escravos e gado, lavradores com farinha e feijão, que foram fornecidos pelos fazendeiros dos Campos Gerais e todos "os vadios para trabalhar na estrada que ia se abrir para a conquista"¹⁰.

A expedição militar atingiu, em julho de 1810, parte dos campos de Guarapuava. A conquista efetiva coube aos fazendeiros dos Campos Gerais, interessados em ampliar suas criações de gado e adquirir novas terras de campo limpo.

O comércio de gado, estabelecido em Sorocaba, prometia ainda ampliar a circulação de bens através do uso de muares, como meio de transporte. A expansão das fazendas de gado na 5ª Comarca de São Paulo tornou-se uma alternativa altamente promissora. A expectativa em torno do assunto fez que um grupo de fazendeiros organizasse, em 1839, a "Sociedade dos Primeiros Povoadores dos Campos Palmenses, integrada por vinte e três estancieiros guarapuavanos"¹¹. Ao mesmo tempo, uma nova sociedade é organizada, partindo de Palmeira, passando em Porto-União, indo em direção a Palmas. Coincidentemente, os dois grupos chegaram ao mesmo tempo em Palmas e, após diligências de arbitragem designada por Curitiba, a posse dos campos de Palmas foi concluída. A partir daí, a conquista se estendeu ao Rio Grande do Sul, a fim de que fosse explorado o local da estrada para as Missões. (Mapa 3)

Após a abertura dessa nova rota, inicia-se o fluxo de tropa de muares, pelo caminho das Missões, em direção à Sorocaba, iniciando-se a utilização dos campos de Palmas e Guarapuava, para invernações. Se, anteriormente, foram os campos do

⁹ MACEDO, P. R. Azevedo. **Conquista Pacífica de Guarapuava**. Curitiba, Gerca, 1951, p.95.

¹⁰ MACEDO, p.95.

¹¹ BALHANA *et alii*, p.85.

primeiro e do segundo planaltos paranaenses utilizados para esse expediente, como forma de maior negócio, propiciando lucros aos fazendeiros, agora também passam a ser os do terceiro planalto. Igualmente, é o ano de 1846 que pode ser tomado como ponto de referência para assinalar o ápice do crescimento a que chegou a expansão do Paraná tradicional, que havia sido iniciado no século XVII, na rota Paranaguá-Curitiba¹².

Percebe-se que o fundamental é a fazenda de criação de gado como agente que consolida a fixação da população, no modelo expresso por Brasil Pinheiro Machado:

1. a fazenda de criação de gado, como instrumento;
2. a família como agente social e econômico;
3. as regiões de Campos Naturais, como espaço geográfico;
4. a escravidão, como sistema de trabalho.

De modo geral, toda a penetração populacional, com a finalidade de ocupar o território, é movida fundamentalmente pela atividade econômica. Assim, a fixação de núcleos populacionais nas áreas só é possível e subsiste, se houver uma atividade econômica que a sustente e se estabeleça em caráter permanente.

O gado, sem dúvida, como meio de transporte, monopolizou, durante o século XVIII e meados do XIX, as atividades econômicas da população paranaense, favorecida inicialmente pela disponibilidade, bastante efetiva, da descoberta do ouro em Minas Gerais e Goiás. Após sua decadência e, posteriormente, com a vinda da família Real ao Brasil, que ativou a circulação de bens e serviços, houve continuação do uso de muares no transporte de mercadorias.

O mesmo papel que desempenharam nas regiões das minas, passam a exercer agora no transporte agrícola, principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo. Razão pela qual a comercialização do gado, quer o *vacum* que servia como fonte de abastecimento agrícola na capital do Império, como em outros centro urbanos, quer o gado muar, nos serviços de transportes de carga, encontraram aí grande mercado consumidor.

No Paraná Tradicional, o aparecimento da indústria extrativa do mate começa a ganhar nesta conjuntura sua afirmação como produto de exportação.

¹² BALHANA *et alii*, p.86.

A extração da erva-mate no planalto e sua comercialização no litoral, aparece referenciada em 1783: "... moradores da vila de Curitiba... fazem vida conduzir congonghas, para a vila de Paranaguá, onde permutam pelo sal, algodão e farinha de trigo..."¹³ Este documento comprova uma troca de mercadorias indispensável à manutenção dos moradores do planalto.

O sal, sobretudo, era artigo de consumo considerável, por causa do gado, sendo indispensável para os criadores efetivarem suas atividades pastoris. As somas destinadas a essa transação comercial eram as mais altas em Paranaguá.¹⁴

A farinha e o algodão vindos de Paranaguá para o planalto constituíam outros produtos necessários à vida cotidiana de seus moradores. Saint-Hilaire, em 1820, vai salientar modificações no comportamento comercial desses dois produtos. O algodão era agora oriundo de Sorocaba, adquirido naquela praça por fazendeiros, e o trigo era plantado e moído na própria fazenda.

*Não se planta, semeiam-no...
Quando ser quer cultivar no campo... se semeia à mão, e cobrem-se os grãos fazendo passar por cima, à maneira de grade, a copa de uma árvore puxada por bois... Semeia-se o trigo, dois ou três anos.*¹⁵

Essa mudança foi estimulada pela tendência de auto-suficiência que a fazenda procurava manter. A fazenda paranaense apresentava-se neste particular com as mesmas características da estrutura social que imperou na "formação brasileira marcada por uma rígida estratificação dominada pela relação senhor-escravo".¹⁶

Paralelamente, observou o viajante francês Saint-Hilaire que existiam algumas lojas bem sortidas em Curitiba e que seus comerciantes traziam suas mercadorias diretamente do Rio de Janeiro. Concomitantemente, a capital da futura Província enviava a Paranaguá milho, feijão, trigo, tabaco, carne-seca, toucinho e erva-mate, os quais eram consumidos em parte no litoral, e, em parte, exportados para Buenos Aires e Montevideú. Esclarecia ainda que entre esses artigos

¹³ MACEDO, p.40.

¹⁴ SAINT-HILAIRE. Auguste. Viagem à Comarca de Curitiba. São Paulo, Nacional, 1964. p.26.

¹⁵ SAINT-HILAIRE, p.27.

¹⁶ BALHANA *et alii*, p.87

exportados através do porto de Paranaguá, aparecia na pauta algum gado com destino a São Paulo e Rio de Janeiro.¹⁷

Instalada a Província do Paraná, em 1853, seu dirigente toma como meta prioritária a melhoria dos meios de transporte e da situação econômica. No relatório apresenta do à Assembléia Legislativa Provincial, o presidente Zacarias de Goes e Vasconcelos traça os rumos que deveriam nortear a vida paranaense objetivando o seu progresso.

O estabelecimento de um plano rodoviário com um sistema de estrada que facilitasse as comunicações, principal mente entre o planalto e o litoral, era uma das condições "*sine qua non*", haveria possibilidade de aumentar a renda pública, pois estas derivavam das fontes produtoras. Duas eram as fontes que apresentavam maior rentabilidade:

presentemente, força é reconhecida, a congonha e a criação absorvem a atenção e a atividade da grande maioria dos habitantes da província, aquela de ricos e pobres, esta dos homens abastados que possuem campos...18

A situação econômica assumiu conotação de importância capital, nos planos do Presidente da Província, recém-instalada. Para que as outras atividades administrativas fossem realizadas, era preciso recursos monetários capazes de suprir as despesas decorrentes das atividades necessárias.

Uma das medidas almejadas era a de transferir a Feira de Sorocaba para Castro, a fim de que as vendas de animais se efetuassem nas internadas paranaenses, auferindo com isso a melhoria de preço, conseqüentemente atrairia capitais e compradores de fora, e a própria melhoria do gado, com a instalação de fazendas experimentais.¹⁹

Essas prioridades foram decorrentes das instruções que instituíram a programação da administração do governo da Província do Paraná, fundamentadas em informações solicitadas às cidades, vilas e termos.

Constatou-se em 1854 que a Província tinha por indústria principal a extração da erva-mate, cuja exportação se fazia pelos portos de Antonina e Paranaguá,

¹⁷ SAINT-HILAIRE p.149.

¹⁸ PARANÁ. Governo. 1853-1855 (*Vasconcelos*), p.67.

¹⁹ PARANÁ, Governo. 1853-1855 (*Vasconcelos*), p.67.

depois de beneficiada em Morretes. Por outro lado, a indústria pastoril, "sem meios adiantados, indicava um grau razoável de desenvolvimento".²⁰

Em meados do século XIX nas zonas do sul e sudoeste da Província, nas regiões de Guarapuava e Palmas, por falta de estradas, viam-se os seus moradores na impossibilidade de produzir erva-mate para fins de exportação; somente cuidavam da sua extração para seu uso local, tratando da criação do gado e do fabrico do queijo. Do mesmo modo, no Norte da Província, na Colônia de Jataí, plantava-se fumo e café para consumo próprio.²¹

A implantação de estradas, capaz de transitar os bens de consumo excedentes para a exportação na segunda metade do século XIX, seria vantajosa.

Vários aspectos da conjuntura sócio-econômica se evidenciavam como o crescimento dos mercados externos para a erva-mate, principalmente Buenos Aires, Montevideu e Santiago.

A situação calamitosa, em termos de vias de comunicação, levantada pelo Governo provincial, em 1855, não havia alterado quase nada o quadro descrito por Saint-Hilaire, em 1820. "... existiam poucas estradas tão horrorosas como essa, à época de minha viagem..."²² Referia-se à estrada que ligava Curitiba a Paranaguá. Do mesmo modo, esclarecia que muitos moradores do litoral não conheciam o planalto pelas péssimas condições da estrada: "... asseguraram-se que muitos moradores do litoral jamais tinham visto uma vaca, embora existissem grandes rebanhos a poucas léguas de distância".²³

Pela carência de estradas até 1880, a exploração de madeira era realizada somente no litoral, sendo que a exportação da imbuia, cedro, canela preta, sassafrás, carvalho, araribá, peroba e outras era realizada em pequena escala. A variedade de madeiras existentes no litoral denotava promissora comercialização do produto.

Em 1885, as estradas continuavam em péssimas condições. O relatório de 1856, apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo vice-presidente que assumira a chefia do governo do Paraná, revela que:

²⁰ COSTA, Mario O. Affonso da. **Contribuição para o estudo do comercio e das industrias do Estado**. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello

²¹ COSTA, p.6.

²² SAINT-HILAIRE, p.109.

²³ SAINT-HILAIRE, p.109.

*Não há por ora na província, uma só via de comunicação que mereça integralmente o nome de estrada, porque, ainda mesmo aquelas em que se tem executado algumas obras d'arte, não passam de trilhas, mais ou menos transitáveis que longe ainda estão de satisfazer a todas as condições de ciências.*²⁴

O relatório ilustra a situação das estradas, deduzindo-se que seu uso era apenas para o trânsito de mercadorias carregadas ao lombo de animais ou nas costas de pessoas. Reconhecia, por outro lado, que, em relação à pequena produção industrial, "não devemos e nem podemos, sobre este objetivo, levar nossas aspirações além dos raios que nos prescreve uma bem entendida economia".²⁵

Sabedor dos recursos técnicos existentes na Europa, Henrique de Beaurepaire Rohan, numa visão do futuro, projeta as estradas de ferro em território paranaense, como via de comunicação indispensável para melhor desempenho no transporte de mercadorias, desde que para isso concorresse uma produção em maior escala e de valor monetário. Naquela realidade "com os fracos recursos que possuímos, seria como que um sonho a idéia de realizarmos vias de comunicação, na escala em que apresentam os países mais cultos da Europa".²⁶

Nas estradas existentes da Província foram tomadas algumas providencias. Como exemplo, para a estrada da Graciosa (de Curitiba, passando por Antonina e alcançado Paranaguá), foi solicitada aos engenheiros a serviço do governo paranaense uma planta em que constasse a possibilidade do trânsito de carroções; na estrada para Missões, a partir de Guarapuava, também numa planta, indicando minuciosamente os acidentes do terreno, bem como os respectivos atalhos e lugares de rocio, para uma ou mais povoações em Palmas, assim como pastagens de gado"; a colocação de uma "canoa e um passador" no Rio Jangada, porque de Palmas vinham os fazendeiros buscar em Porto da União, sal e mais gêneros, bem como a construção de pontes em varias estradas.²⁷

²⁴ PARANÁ. Governo. 1856 (Rohan). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmº Sr. Vice-presidente Henrique de Beaurepaire Rohan, em 10 de março de 1856.**

Curitiba, Tip. Paranaense, 1856. p.87.

²⁵ PARANÁ. Governo. (Rohen), p.87.

²⁶ PARANÁ. Governo. (Rohen), p.88.

²⁷ .PARANÁ. Governo. 1853-1855 (Vasconcelos), p.65.

Percebeu-se que o governo provincial estava consciente da relevância do problema viário. Nesta conjuntura, o governo imperial tratou de meios para que as vias de comunicação fossem uma realidade no país, embora os recursos financeiros disponíveis fossem escassos. Entre a cogitação e a realização prática e eficiente, havia profunda e larga separação. Uma das dificuldades encontradas para a realização dos propósitos desejados, foi o curto espaço de tempo dado a cada presidente nomeado para governar a Província.

No caso do Paraná, durante o Império os presidentes provinciais exerceram curtos mandatos, sendo deslocados para o Rio de Janeiro ou outras Províncias, onde iam assumir outra função pública. Além do mais, a grande maioria dos presidentes era procedente de outras Províncias, nomeados pelo Poder Central, desconhecendo, muitas vezes, os problemas que exigiam uma atuação mais profunda no setor político-administrativo. Durante os 36 anos de sua existência no Império, o Paraná teve 55 presidentes - menos de um ano para cada administrador-cargo esse ocupado por políticos em trânsito para o parlamento nacional ou ministérios.²⁸

O Governo Imperial fornecia instruções em relação à organização das diversas repartições do serviço público. Recomendou, igualmente, que, após a instalação da Província, fossem levados ao Ministério do Império informações minuciosas sobre a instrução pública, agricultura, comércio e indústria, a fim de que fossem propostas medidas cabíveis necessárias ao "desenvolvimento de qualquer dos ramos". Apesar de todas as dificuldades da vida no reduzido período do primeiro governo, houve crescimento nas arrecadações de rendas da Província.

Nas duas coletorias de Antonina e Curitiba, em 1853, foram arrecadados 5.410\$284; em 1854 houve um acréscimo para 12.863\$28. Curitiba superou, naqueles dois anos, em dez vezes mais a cobrança de impostos. Nas barreiras de Itupava foram 1.859\$200; em Rio do Pinto, 1.783\$200 e na Graciosa, 528\$970, durante o ano de 1853, perfazendo um total de 4.171\$370. No ano seguinte, o total arrecadado nas três barreiras citadas atingiu 6.162\$720, demonstrando ter havido um pequeno acréscimo nas rendas da Província.

²⁸ BALHANA *et alii*, p.146

O movimento de mercadorias exportadas e importadas da Província apresentou-se na primeira década de meados do século XIX com os seguintes resultados:

QUADRO Nº II - Província do Paraná 1851-1860 movimento financeiro (em mil réis)

ANOS	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
1851/52	968:066	1.459:825
1852/53	629:443	1.348:218'
1853/54	965:188	1.618:198
1854/55	964:874	1.671:459
1855/56	1.794:180	2.162:022
1856/57	2.319:712	2.573:453
1857/58	2.032:286	2.407:924
1858/59	1.167:773	1.624:438
1859/60	1.718:482	1.508:913

Fonte: Relatórios da Província do Paraná - 1855 a 1860

A máquina administrativa cuidou de melhorar a cobrança de impostos; observa-se, porém, que os valores das importações superaram aqueles das exportações paranaenses, ocasionando com isso um déficit contínuo para a Província. De 1851 a 1860 destacavam-se entre os produtos importados, em sua grande maioria por cabotagem o sal, panos, chapéus, farinha de trigo, azeite de peixe, bolachas, cerveja, breu, pólvora, chumbo de munição, espingardas, vidros, tintas de óleo, vinagre, carne seca, sabão, presuntos, queijos, louças e velas. Entre as mercadorias exportadas, sobressaíram a erva-mate com 85% do valor total, a madeira em segundo lugar com 7%, arroz pilado com 2% e o restante dos produtos, como gado, farinha de mandioca, feijão, betas, cabo de embé, algodão e lenha completavam a pauta.

A economia brasileira, pelo desequilíbrio do comércio exterior, experimentou a grave crise de 1857, fato que refletiu na flutuação das exportações e importações paranaenses.²⁹

"Embora as vicissitudes, como as guerras do Sul, os bloqueios do Prata, circunstâncias foram também favoráveis, haja vista o monopólio governamental

²⁹ WESTPHALEN, Cecília Maria. A crise de 1857 no Brasil Meridional. In: SCHNEIDER, Jürgen. **Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege**; Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte Nürnberg, Zentralinstitut für hrnkische Landeskunde und Allgemeine Regionalforachtmg, 1978. v.4, p.395-405.

sobre as ervas paraguaias, facilitando a entrada daquelas de Paranaguá nos mercados platinos".³⁰

Os três principais produtos paranaenses exportados durante a mesma década foram a erva-mate, a madeira e o arroz pilado.

QUADRO Nº III - Principais Produtos de Exportação Paranaense 1851-1859

ANOS	ERVA-MATE		MADEIRA		ARROZ PILADO	
	ARROBAS	VALOR \$	PRANCHÕES	VALOR	ALQUEIRES	VALOR
1851/52	466.524	830:676	...	60:348	5.946	14:127
1852/53	300.523	514:348	...	47:290	4.151	15:130
1853/54	458.127	825:195	...	36:106	10.236	41:132
1854/55	358.605	715:650	416.985	71:284	12.682	49:081
1855/56	403.567	1.558:536	237.468	37:566	27.537	84:386
1856/57	420.492	2.169:126	672.104	35:836	9.649	53:555
1857/58	350.568	1.881:125	442.920	34:614	2.371	8:466
1858/59	317.843	1.057:624	144.815	27:540	4.908	18:220

Fonte: Relatório da Província do Paraná 1860.

A crise de 1857 diminuiu as exportações e importações paranaenses (Quadro nº III), mas a erva-mate, durante a década, permaneceu com 1,6% do total do valor das exportações brasileiras.³¹

Nos exercícios de 1856-57 e 1857-58, a erva paranaense alcança seus preços mais elevados caindo em 1858-59, de 5\$365 a arroba para 3\$327, ou seja, caem 62% em seus preços médios de exportação segundo o quadro montado por Cecília Maria Westphalen:

QUADRO Nº IV - Preços Médios da Erva-Mate no Paraná 1851-1860

EXERCÍCIOS	PREÇO	ÍNDICE
1851/52	1\$780	100
1852/53	1 \$711	96
1853/54	1 \$801	101
1854/55	1\$995	112
1855/56	3\$861	217
1856/57	5\$158	290
1857/58	5\$365	301
1858/59	3\$327	187
1859/60	3\$393	191

Fonte: Westphalen, Cecília Maria. A crise de 1857 no Brasil Meridional.

³⁰ WESTPHALEN. p.396.

³¹ WESTPHALEN, p.398.

Na coluna das madeiras, com a falta de informações relativas à quantidade, fica prejudicada a observação mais apurada dos dados correspondentes a cada exercício da década ora analisada.

No relatório, o Presidente da Província do Paraná, informa que a madeira exportada era despachada em grande quantidade, donde se presume que tinha aceitação no mercado consumidor, nos portos a que se destinava. As informações recebidas pelo governo provincial eram de que: "todos os anos são despachados neste porto, 6, 8 ou mais navios de grande capacidade com carregamento de madeiras... a natureza de seus carregamentos fazem o contrabando impune, defraudam o fisco e burlam todas as medidas que o governo tem dado para a conservação das matas nacionais".³²

A retração havida nos últimos anos do decênio (Quadro nº III) ilustra bem a situação desse produto. Além da crise de 1857, que afetou a economia brasileira, a máquina fiscal administrativa era insuficiente para corrigir abusos relativos ao segundo produtor de maior renda auferida pelas exportações paranaenses.

Nesta conjuntura, para que houvesse a exportação da madeira no planalto, havia a necessidade de uma via de comunicação que fosse capaz de transportá-la para o litoral.

Conscientes da necessidade de estabelecer na Província uma infra-estrutura, a fim de agilizar o setor extrativo da erva-mate e da madeira, que se mostravam bastante promissores, os vários presidentes da Província tomaram medidas no sentido de dotá-la inicialmente com uma estrada entre o planalto e o litoral. Já Zacarias de Goes e Vasconcellos havia determinado estudo técnico da viabilidade da estrada da Graciosa.

Os governos seguintes deram continuidade a essa programação. Em 1866, André Augusto de Paula Fleury exaltava a importância dessa estrada como tronco para o Paraná e também como partida de ligação com a Província de Mato Grosso e com as Repúblicas da Argentina e do Paraguai, utilizando-se nesta oportunidade de linhas fluviais.³³

³² PARANÁ. *Governo. 1860-1861 (Cardoso). Relatório apresentado pelo presidente da Província Pr. José Francisco Cardoso à Assembléa Legislativa por ocasião da 4ª abertura legislativa, no dia 1 de março de 1860.* Curitiba, Tip. Lopes, 1860. p.75.

³³ PARANÁ. *Governo. 1865-1866. (Fleury). Fala dirigida à Assembléa legislativa Provincial em 15 de fevereiro de 1866, pelo Exmº Sr. André Augusto de Paula Fleury, presidente da Província;* Curitiba, Tip. Lopes, 1866. p.20.

No decênio seguinte (1872), o presidente da Província informava que a estrada da Graciosa já proporcionava a exportação de pinho e, ao mesmo tempo, anunciava que estavam sendo realizados estudos para a construção de uma via férrea, a que redundaria em aumento da renda para o Paraná.³⁴

Nesta mesma década, surge a Companhia Florestal Paranaense, cuja finalidade era exportar madeira, principalmente a de pinho. Segundo informações do relatório da Província de 1876, o Paraná poderia abastecer de pinho aos mais exigentes mercados. Atendendo às reclamações de tão importante ramo de comércio, "organizou-se na Corte, uma associação com o título de Companhia Florestal Paranaense, que montou uma importante fábrica a vapor na Borda do Campo, a 25 quilômetros desta cidade... a estrada da Graciosa, que já não permitia o fácil transporte da madeira, por suas inúmeras voltas, arruinou-se por muito tempo".³⁵

O resultado dessa experiência não foi alvareiro, havendo a Companhia armazenado grande quantidade de estoques, aos quais não pode dar saída, parализando suas atividades e despedindo seus empregados.

Cinco anos após, através de outro relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial em 1881, constatava-se que a madeira era apenas consumida na Província e que a Companhia Florestal Paranaense, pelas dificuldades de transporte, fora abandonada.³⁶

No caso do arroz pilado, de 1851 a 1858 (Quadro nº III), os valores crescem à medida em que a quantidade do produto aumenta. Nos anos seguintes, há retração na quantidade, porém certa valorização da mercadoria, em relação aos anos anteriores, configura as flutuações econômicas da crise de 1857.

O comércio de tropas muar e mesmo vacuum, neste período, encontrava-se em pleno desenvolvimento. "O quinquênio de 1855-1860 marca o ápice do comércio de mulas de Sorocaba tendo entrado para a Feira cem mil mulas anualmente quer

³⁴ PARANÁ. Governo. 1871-1873 (Lisboa). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial, pelo Exmº Sr. Venâncio José de Oliveira Lisboa, em 13 de fevereiro de 1872.** Curitiba, Tip. Lopes, 1872. p.67.

³⁵ PARANÁ. Governo. 1876-1877 (Lins). **Relatório apresentado à Assembléia legislativa Provincial pelo Exmº Sr. Adolpho Lamenha Lins, presidente da Província em 15 de maio de 1876,** Curitiba, Tip. Lopes. 1876. p.68.

³⁶ PARANÁ. Governo 1881 (Pedrosa). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Dr. João José Pedrosa, presidente da Província em 16 de fevereiro de 1881.** Curitiba, Tip. Lopes, 1881. p.31.

conseqüentemente invernaram nos campos das fazendas paranaenses".³⁷ Nesta oportunidade, "uma parte de novos campos é destinada a invernar as tropas de bestas sulistas que formam o principal negócio da Província".³⁸

Como se sabe, nos Campos Gerais, a condução e a invernagem de tropas foram atividades privilegiadas ao lado da criação de gado.

No registro de Rio Negro, passaram 37.302 bestas no exercício de 1851/52, contribuindo com 80:251\$000 de impostos. Nos últimos seis meses de 1853, foram registradas 31.536 bestas fornecendo 87:258\$000 de arrecadações à Província.³⁹

Em São Paulo, constatou-se que a cultura do café, que em 1860 havia já atingido Rio Claro, não teria rentabilidade satisfatória com o transporte de muares. O último limite da produção de café no chamado Oeste paulista teria atingido a seu ponto final. Somente um transporte mais adequado, que oferecesse condição econômica mais favorável, poderia propiciar o alongamento das distâncias da área produtora com o porto de Santos.⁴⁰

O surgimento das estradas de ferro em São Paulo veio suprir a deficiência do transporte e, com isso, o interesse até então despertado pela comercialização de mulas foi perdendo gradativamente sua função econômica.

O gado bovino exportado para outras Províncias contribuiu aos cofres públicos com 4\$000 por cabeça de vaca e por cabeça de boi com 3\$000, de acordo com o artigo 2, da Lei nº 19, de 18 de setembro de 1854. Entretanto, pela Lei nº 57, de 7 de março de 1859, artigo 12, baixou o imposto, igualando bois e vacas a 1\$000 por cabeça. Por fim o artigo 6º da Lei nº 97, de 11 de abril de 1863, acrescentou-lhes mais 500 reis.⁴¹

O resultado financeiro auferido pela cobrança de impostos de gado vacum exportado pela Província do Paraná, no ano de 1855 a 1865, atingiu os seguintes valores:

³⁷ BALHANA *et alii*, p.97.

³⁸ BALHANA *et alii*, p.97.

³⁹ WESTPHALEN, *Cecília Maria*. *Nota prévia ao estudo da expansão agrícola no Paraná moderno. Boletim do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná* (25):14, 1976.

⁴⁰ TAUNAY, Afonso d'Escagnolle. *História do café no Brasil*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1943. p.32.

⁴¹ PARANÁ. Governo. 1865-1866 (Fleury). *Fala...* 1886, p.15.

QUADRO Nº V - Valor dos Impostos pela Exportação de Gado da Província do Paraná 1855-1865

EXERCÍCIOS EM CONTO DE RÉIS	
1855/56	6:976
1856/57	3:198
1857/58	5:572
1858/59	10:357
1859/60	2:578
1860/61	3:058
1861/62	5:797
1862/63	6:660
1863/64	7:636
1864/65	4:196

Fonte: Relatório da Província do Paraná - 1866.

Percebe-se que a diminuição do valor do imposto em 1859 provocou uma queda bastante significativa no exercício de 1859-60. Igualmente no exercício de 1856-1857, houve retração na comercialização do gado bovino, em relação ao exercício exterior, oriunda da falta de recursos no mercado de 1857.

O crescimento verificado nos exercícios de 1862 a 1884 foram em razão do aumento do imposto autorizado por Lei. Embora tivesse havido um crescimento nas arrecadações, o rebanho vacum sofre regressão, "motivada pela ausência de hábitos e conhecimentos técnicos, segundo os contemporâneos".⁴²

Segundo Altiva Pilatti Balhana e Cecília Maria Westphalen, tratava-se também de problemas de mercado, o qual, na conjuntura, demandava maior número de cavalos, éguas e mulas, do que gado vacum. "Não foi o comércio de tropas, com as invernações no Paraná, que trouxe a extinção do criatório, mas sim a desestruturação geral dos mercados consumidores no final do século XIX, quer de gado muar como cavalgar".⁴³

A segunda metade do século passado marcou um período de profundas transformações políticas, sociais e econômicas na vida da nação brasileira. Entre elas, as experiências relativas à introdução do trabalho assalariado, principalmente em São Paulo e a gradativa abolição do tráfico de escravos, a partir de 1850, o que modificou e dinamizou o comércio interno. É evidente que a expansão do comércio externo, ao qual o país encontrava-se atrelado, motivada por uma série de circunstâncias ocorridas desde a vinda da família Real, em 1808, iria determinar a

⁴² BALHANA, Altiva Pilatti & WESTPHALEN, Cecília Maria. Fazendas do Paraná provincial, In: Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História-Aracajú. Anais São Paulo, ANPUH, 1976. v. 2. p.406.

⁴³ RALHANA & WESTPHALEN. p.406.

ampliação de atividades econômicas do setor terciário. Como consequência imediata ou a curto prazo, profundas alterações verificaram-se no setor de subsistência da economia, que, cada vez mais, sentia a necessidade de produzir excedentes para o mercado interno, que se afirma com relativa importância.

A economia brasileira no seu todo, no período de 1850 a 1900, alcançou uma taxa de crescimento relativamente alta. Nesta conjuntura, a economia paranaense era, em grande parte, dominada e comandada pela atividade ervateira, que teve sua participação no valor total das exportações brasileiras em 1,6%, na metade do século XIX, passando a 2,0% no seu final. Vale acrescentar que o café, o cacau, o fumo participavam com quase 90% das exportações brasileiras; açúcar, algodão, couros e peles haviam decaído consideravelmente.⁴⁴

No Paraná, o produto que mereceu destaque nas exportações brasileiras foi a erva-mate. O restante das atividades econômicas foi consequência das exportações que incentivaram o setor de subsistência.

Importante observar que, neste contexto, a partir de 1885, estava concluída a ligação ferroviária entre Curitiba e Paranaguá, o que facilitava grandemente - quer quanto ao volume exportado, quer quanto a rapidez - o escoamento dos produtos.

A ocupação das terras paranaenses, durante a segunda metade do século XIX, foi realizada em várias etapas. A participação econômica e social dos escravos índios ou africanos e seus descendentes, na formação do efetivo populacional paranaense, "foi bastante significativa e persistiu durante um longo período imprimindo-lhe característica que o identificam com aqueles do modelo clássico da formação da população brasileira".⁴⁵

A demanda crescente da mão-de-obra nos cafezais paulistas e a proibição, em 1850, da importação de escravos do exterior para o país, ocasionaram no Paraná a sua saída para São Paulo. É evidente que o incentivo do deslocamento dos escravos para a lavoura paulista deveu-se em razão dos altos preços conseguidos na sua comercialização.

As vésperas da criação da Província, em 1851, houve tentativa de colonização no Norte - a Colônia Militar de Jataí. A sua instalação, porém, ocorreu em 1855, após ter sido estabelecida a Província do Paraná. Na fala apresentada à

⁴⁴ FURTADO, p.142-6-

⁴⁵ BALHANA *et alli*. p.127.

Assembléia Legislativa de 1866, o Presidente da Província, referindo-se a essa Colônia, advertia que a mesma "... nada tem de militar a não ser o diretor que é capitão reformado... e o fato de se ter atribuído "pelos colonos um cinturão e uma clavina"; não houve perspectiva alguma de desenvolvimento, ao contrário, declinou, pois o número de habitantes, que era 154 em 1859, está reduzido a 70. Estes habitantes permaneceram na Colônia porque eram funcionários, exercendo funções de carpinteiros, serradores, oleiros, operários e feitor com suas respectivas famílias. "Assim, pois, o Jatahy é uma colônia sem colonos".⁴⁶ (Mapa 3) Enaltecia, porém, o presidente paranaense o clima e as riquezas naturais, que facilitavam a vinda de imigração espontânea na busca de um solo fértil, onde havia a possibilidade da cultura de café, cana-de-açúcar, algodão, arroz e fumo; além da riqueza de matas abundantes em madeiras de construção, com mais de trinta qualidades diferentes.⁴⁷

Sabe-se que, sob os auspícios do Governo Imperial, Rio Negro do Sul - da então Quinta Comarca de São Paulo - já havia recebido, ao final da década de vinte, a primeira leva de colonos alemães, tal como acontecera em outras províncias brasileiras.⁴⁸ Em 1847, foi fundada a Colônia Thereza à margem direita do Ivaí, com imigrantes franceses e, em 1852, em Guaraqueçaba, a de Superagüi, com alguns colonos suíços, franceses e alemães.⁴⁹

No relatório de 1876, o Presidente da Província, além de criticar as condições adotadas pelo Governo Imperial em relação à vinda de imigrantes para o Brasil, propunha uma série de medidas para a melhoria do sistema e o desenvolvimento da colonização. As sugestões propostas foram várias, entre elas, a de "dizer a verdade ao imigrante sobre a nova pátria que vem procurar... facilitar-lhe o transporte, evitando que o imigrante sofra privações e mau tratamento até o termo de sua viagem... dividir bons lotes de terras nas vizinhanças dos centros populosos e fazê-los comunicáveis por estradas..."⁵⁰

A iniciativa do Presidente provincial fora alcançada, quando colocou o plano em funcionamento durante sua administração. Esta experiência consistiu na fundação de novos núcleos nos arredores de Curitiba. O que favoreceu o seu

⁴⁶ PARANÁ. Governo 1865-1866 (Fleury), p.37.

⁴⁷ PARANÁ. Governo 1865-1866 (Fleury), p.37.

⁴⁸ BALHANA *et alli*. p.158.

⁴⁹ BALHANA *et alli*. p.159.

⁵⁰ PARANÁ. Governo 1876-1877 (Lins), p.78.

desenvolvimento foi o fato de se encontrarem próximos a. um mercado consumidor. Ao contrario do que acontecia com as colônias do Assuguy ou de Jatahy (entre as quais, o contraste era completo) lá o colono, ante as dificuldades das distâncias e a falta de mercado para os seus produtos, abandonava a lavoura e vivia "à custa do Governo que para mantê-lo há de entreter constantemente, o trabalho em obras dispendiosas... e ficando o colono cada vez mais pobre e mais longe de formar o pecúlio que sonhara".⁵¹ Quando as obras cessavam, o colono abandonava o estabelecimento.

O número de colônias, a partir de 1876, aumentou consideravelmente. Além de Curitiba, vários outros municípios foram beneficiados com núcleos coloniais de várias nacionalidades, No litoral: Antonina, Morretes e Paranaguá, No planalto: São José dos Pinhais, Lapa, Campo Largo, Araucária e Ponta Grossa. Poloneses, italianos, alemães, espanhóis, franceses, suíços, ucranianos e russos foram os imigrantes que compuseram essas colônias.⁵²

No final da década de 70, houve evasão de colonos russos e alemães, o que fez retrair a imagem alvissareira que a imigração espontânea havia desenvolvido no Paraná.⁵³

O resultado desses empreendimentos, porém, apenas atingiu, como era de se esperar, as regiões já habitadas e em fase de desenvolvimento. Limitou-se somente ao Paraná tradicional, não se projetando a uma ocupação efetiva do território não desbravado.

Na década de 80, quando se iniciou a construção da primeira estrada de ferro paranaense, a expectativa da vinda de imigrantes para os serviços ferroviários foi grande. Esperava o governo Provincial, com a construção da ferrovia e de outras obras públicas, onde havia necessidade de concurso de mão-de-obra em grande escala, que a vinda de imigrantes fosse espontânea, desincumbindo-se do oneroso programa colonizador, que agravava profundamente os déficits orçamentários.

Para que cada objetivo, no entanto, fosse concretizado, o governo provincial atendendo à recomendação ministerial, criou, em 1886, sociedades de imigração em onze localidades da Província do Paraná.⁵⁴

⁵¹ PARANÁ. Governo 1876-1877 (Lins), p.78.

⁵² BALHANA *et alli*. p.168.

⁵³ BALHANA *et alli*. p.168.

Surtiu efeito a iniciativa proposta, havendo sido criados mais de 40 novos núcleos coloniais, até o início do século atual, com a participação e apoio do governo central e às vezes também do estadual.

A conjuntura nacional no final do século XIX, com a abolição da escravatura, a Proclamação da República e o grande incremento ferroviário nacional, com seus reflexos no território paranaense, foram os fatores internos preponderantes, para que a entrada de imigrantes neste período atingisse seu índice mais elevado.⁵⁵

Foi dentro desse panorama que o Paraná, no último quartel do século XIX, entrou na era ferroviária. Sentindo necessidade premente de maior desenvolvimento nas atividades agrícolas, comerciais e industriais, os paranaenses elaboraram planos e metas ferroviárias, empolgados pelos seus vizinhos paulistas, que, já haviam unido os primeiros centros de produção do interior ao Porto de Santos.

O investimento do setor de transportes ferroviários, teve importância fundamental na localização da atividade econômica, numa economia em crescimento, pois os fluxos que ligavam áreas de produção e consumo freqüentemente não se encontravam bem definidos do ponto de vista espacial. O investimento de transportes no Paraná - como verificar-se-á nos capítulos seguintes -, atuando como poderoso fator no espaço econômico, condicionou novos esquemas de divisão geográfica do trabalho, influenciando a localização de atividades industriais, extrativas e agrícolas.

⁵⁴ Foram Paranaguá, Curitiba, Superangüi, Porto de Cima, Morretes, Guarapuava, Antonina, Campo Largo, Ponta Grossa, Castro e Lapa.

⁵⁵ PARANÁ. Governo 1888 (Corrêa). **Relatório em que o Exm^o Sr. Comendador Ildelfonso Pereira Corrêa, segundo Vice-presidente apresentou ao Exm^o Sr. Pr. José Cesário de Miranda Ribeiro, por ocasião de .passar-lhe a administração da província do Paraná em 20 de junho de 1888.** Curitiba, Impressora Paranaense, 1889.p.28.

3 -. AS ESTRADAS DE FERRO DO PARANÁ

3 - As Estradas de Ferro do Paraná

*A organização ferroviária é um sistema constituído de um complexo coerente e específico de estruturas e de comportamentos, cuja compreensão, exige dissociação prévia desses elementos.*⁵⁶

Concebendo-se o sistema ferroviário como um conjunto de relações entre elementos diferenciados e complementares, entende-se que o comportamento dos empresários, empreiteiros e operários - elementos diferenciados -, interrelacionando-se geraram a complementariedade. A modalidade dos transportes é essencialmente econômica e social, porque produz fatos econômicos e fenômenos sociais. Neste caso, o sistema ferroviário no princípio envolveu estruturas e comportamentos ligados a determinados objetivos, que se impuseram simultaneamente.⁵⁷

Para atender o escoamento dos produtos que estavam sendo dirigidos principalmente para o mercado externo, as Companhias das estradas de ferro surgiram na seguinte ordem cronológica:

- a Estrada de Ferro do Paraná, partindo de Curitiba, visando o porto de Paranaguá, para exportação da erva-mate e da madeira (1885);
- a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, objetivando a interligação entre o sul e o sudeste brasileiro, como medida de Segurança Nacional e pretendendo facilitar o escoamento da madeira e de produtos agro-pastoris (1905);
- a Estrada de Ferro Norte do Paraná, com o fim de atingir a Colônia do Açungui e transportar produtos agrícolas e riquezas naturais, principalmente minerais (1908);
- o Ramal do Paranapanema, com a finalidade de unir a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande à Estrada de Ferro Sorocaba, em Ourinhos, atravessando o Norte Pioneiro, partindo de Jaguariaíva até Ourinhos (1911);
- o Ramal de Serrinha-Nova Restinga da Estrada de Ferro do Paraná originou-se pela necessidade da reconstrução do ramal de Serrinha a Porto Amazonas, que fazia parte do prolongamento de Curitiba a Ponta Grossa (1914);

⁵⁶ VALLE. Manuel Alves do. Estruturas do transporte e formas legais. **Revista do Departamento Nacional das Estradas de Ferro**, 31(9):34, out. 1974.

⁵⁷ VALLE, p.34.

- a Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras, construída por iniciativa da firma Laranjeiras Mendes & Cia., sem qualquer favor do Estado, dentro de terrenos de propriedade da própria empresa, unindo Guaíra a porto Mendes (1918);

- A Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, por iniciativa de fazendeiros de café, posteriormente passando para a Paraná Plantations Co., ligando Ourinhos a Cambará (1924);

- a Estrada de Ferro de Guarapuava, tendo em vista o aproveitamento das riquezas existentes na região do terceiro planalto, unindo o porto de Paranaguá, passando por Guarapuava até atingir a fronteira com o Paraguai (1934).

3.1. Estrada de Ferro do Paraná

A construção da primeira ferrovia paranaense, teve origem na concessão obtida pelo Decreto Imperial nº 4.674, de 10 de janeiro de 1871.⁵⁸ Esta concessão autorizava os engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antônio Monteiro Tourinho e Maurício Schwartz construírem uma estrada de ferro entre o porto de Antonina e Curitiba.⁵⁹ Com o decreto, foram baixadas 37 cláusulas contratuais que orientariam os procedimentos administrativos e técnicos e que os habilitariam para a execução da construção da estrada de ferro e seu funcionamento operacional.

Era concedido o privilégio exclusivo, por 50 anos, para a construção, uso e gozo dessa estrada de ferro, estabelecendo-se que durante esse tempo não se poderia conceder outros "caminhos de ferro de qualquer sistema dentro da zona de 20 quilômetros para cada lado, e na mesma direção dessa estrada, salvo se houver acordo com a respectiva Companhia".⁶⁰ A incorporação da mesma deveria efetivar-se no prazo de dois anos, incluindo o registro dos Estatutos no "Tribunal do Commercio competente".⁶¹ Quanto ao prazo estipulado para a construção do trecho

⁵⁸ PARANÁ.Governo. 1871 -1673 (Lisboa). **Relatório com que o Exmº Sr. Dr. Venâncio José de Oliveira Lisboa, abriu a Sessão da 10ª Legislatura da Assembléia Provincial do Paraná, no dia 15 de fevereiro de 1872.** Curitiba, Tip. Lopes, 1872. p.7.

⁵⁹ CONCESSÃO da Estrada de Ferro de Paranaguá a Curitiba e leis e regulamentos que a regem. Rio de Janeiro, Perseverança, 1881. p.17.

⁶⁰ CONCESSÃO..., p.17.

⁶¹ CONCESSÃO..., p.17.

autorizado, foi de 5 anos, contados da data de organização da Companhia. Caso não fossem observados os dispositivos referidos, a concessão considerar-se-ia caduca, sendo previsto os casos de força maior, justificados perante o Governo. Poderia ser concedida a prorrogação que não seria por mais de um ano.

A estrada de ferro teria por finalidade o transporta de passageiros e mercadorias de qualquer espécie, em vagões rebocados por locomotivas, sendo que a largura da via média entre as faces interiores dos trilhos seria de um metro.

Para o conforto e comodidade dos viajantes e melhor facilidade do transporte de mercadorias, a Companhia estabeleceria, no porto de Antonina, uma estação marítima, bem como estações terrestres de Curitiba, Nhundiaquara (Morretes). Porto de Cima e outros lugares intermediários, onde fossem necessárias.

Uma importante obrigação seria aquela de a Companhia instalar em toda a extensão da estrada de ferro um telégrafo elétrico e igualmente o Governo teria o direito de utilizar-se do posteamento para colocar um ou mais fios, estabelecendo aparelhos telegráficos nos escritórios das estações.

Competia ainda a Companhia o direito de importar, durante o prazo do privilégio, todas as locomotivas, vagões, trilhos e demais materiais que fossem necessários para serem empregados na construção, conservação e custo da linha, subordinados aos regulamentos e fiscalização governamental. Para poder gozar desse favor, a Companhia deveria, em princípio de cada ano, apresentar ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, relação do material a ser importado.

Uma das vantagens estabelecidas pelas cláusulas contratuais era aquela do direito de explorar, dentro da área de seu privilegio, metais preciosos ou minerais que descobrisse, mediante requerimento ao Governo, o qual delimitaria as datas estipuladas e condições de exploração definidas pela legislação em vigor. Outra vantagem concedida à Companhia seria a desapropriação, de acordo com o Decreto nº 1.664, de 27 de outubro de 1855, os terrenos de domínio particular necessários à construção da estrada, suas estações e mais dependências,⁶² ao passo que, "os terrenos devolutos ou nacionais, dos compreendidos nas sesmarias e posses, salvo

⁶² CONCESSÃO..., p.22.

as indenizações que fossem de direito, poderão ser ocupados durante o tempo do privilégio, gratuitamente".⁶³

A fim de incentivar a colonização em áreas não ocupadas, o Governo concederia "até 20 léguas quadradas de terras devolutas escolhidas de acordo... seja na zona privilegiada seja em outros lugares da Província onde as houver".⁶⁴

O capital exigido para o cumprimento da concessão foi estipulado em três mil e quinhentos contos de réis (3.500:000\$000). Os preços de passagens de passageiros e do transporte das mercadorias de toda espécie, que a Companhia iria perceber, seriam aqueles tabelados pelo Governo, cujas tarifas poderiam ser majorados de três em três anos e reduzidos quando a receita líquida da empresa ultrapassasse a 12% ao ano. Os malotes do Correio (anexo 4) e do Tesouro Geral ou Provincial, os detentos e seus respectivos guardas seriam gratuitamente conduzidos pela Companhia, com as necessárias garantias de segurança. Caso o Governo tivesse necessidade de mandar tropas e material bélico pela estrada de ferro, a tarifa seria reduzida à metade do preço vigente e a Companhia providenciaria imediatamente vagões e locomotivas quantas fossem necessários à operação. O transporte de imigrantes com suas bagagens, agentes policiais em serviço, também seria reduzido em 50%.

A preocupação do Governo Imperial, ao fornecer a concessão para a construção e exploração das estradas de ferro, previa, nas cláusulas contratuais, os direitos da Empresa, o governo exigia a redução de 50% no transporte de cargas e passageiros, pois estes eram financiados geralmente pelo Governo central, que, naquela conjuntura, meados da segunda metade do século XIX, estava empenhado em preencher parte dos espaços vazios existentes em todo território nacional, motivando a colonização, para intensificar o povoamento ao longo dos trilhos de aço. Verifica-se que, na cláusula XVII, o Governo do Império concede plena liberdade a Província para designar os locais destinados à colonização. A não ingerência do Poder Central na escolha dos terrenos acarretou dificuldades quando a evidência indicava a vantagem de serem criados núcleos de povoamento ao longo dos trilhos das estradas de ferro, como aconteceu em Santa Catarina, no trecho da São Paulo -

⁶³ CONCESSÃO..., p.23.

⁶⁴ CONCESSÃO..., p.23.

Rio Grande, no vale do Rio do Peixe. Ali foram estabelecidos núcleos de povoamento com migrantes oriundos do Estado do Rio Grande do Sul.⁶⁵

No Paraná, nesta época, não havia ainda a grande lavoura, cobrando-se passagem do imigrante estabelecido para responder pela agricultura de subsistência. As ações governamentais estavam centradas em dois produtos de natureza extrativa: madeira, e principalmente erva-mate. Ambos os produtos, que ativam a economia paranaense, encontravam-se no Paraná Tradicional. O café vai aparecer nas primeiras décadas do século XX, por força expansionista de paulistas. São os fazendeiros paulistas que vão organizar a produção do café no Paraná em grande escala. Em 1910, o Major Antônio Barboza Ferraz adquiriu 5 mil alqueires na área onde atualmente se situa o município de Cambará, plantando 1,5 milhão de pés.⁶⁶

Prevendo a falta de capitais nacionais para efetivação da Estrada de Ferro do Paraná, a cláusula XXXI permite que a Companhia possa ter sede no Brasil ou no exterior, bastando apenas manter um representante com plenos poderes de tratar e resolver diretamente com o Governo quaisquer questões, ficando determinado, porém, que todas elas serão resolvidas no País, sem recursos para Tribunais estrangeiros. Sua estrutura operacional e administrativa seria para utilização prioritária à ativação do mercado.

O projeto dessa estrada, que deveria ligar a Capital do Paraná ao Litoral, partindo de Antonina e passando por Morretes, não agradou, porém, aos parananguaras, que pretendiam que o ponto de partida da ferrovia fosse Paranaguá.

Surgem divergências entre as lideranças das duas cidades portuárias, cada qual desejando que o marco zero do trecho fosse em sua respectiva comuna. No entanto, a conjugação de esforços feitos pelos parananguaras junto ao Governo Provincial, resultou no surgimento da Companhia Estrada de Ferro do Paraná, constituída de acordo com o Decreto na 5.605, de 25 de abril de 1874.⁶⁷ A empresa foi organizada sob o regime das sociedades anônimas, tendo por meta executar "o

⁶⁵ KROETZ. Lando Rogério. **As Estradas de ferro de Santa Catarina 1910-1940**. Curitiba, 1976. p.25. Dissertação e Mestrado, Universidade Federal do Paraná. Datilografado.

⁶⁶ OLIVEIRA, Francisco de. **O café no Norte do Paraná**. In: O CAFÉ no Brasil! Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro do Café, 1978. p.41-47.

⁶⁷ BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio Indústrias e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Sua Alteza Real D. Pedro II. Imperador do Brasil, no ano de 1886**. Rio de Janeiro, Imprensa Official, 1889. Anexo, p-56.

contrato de que eram concessionários Pedro Aloys Scherer, José Gonçalves Pêcego Júnior e José Maria da Silva Lemos, para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro de bitola estreita que, partindo do Porto d'Água em Paranaguá, terminasse na cidade de Morretes."⁶⁸ Um ano depois, a concessão foi estendida até Curitiba, ampliando o traçado, que passou a ser o definitivo através do Decreto nº 5.912, de 1º de maio de 1875.⁶⁹

Decorridos quatro anos, os concessionários da linha Paranaguá-Curitiba foram autorizados, pelo Decreto nº 7.420 de 12 de agosto de 1879, a transferir à "Compagnie Générale de Chemis de Fér Brésiliens" os seus direitos e obrigações. De acordo com este Decreto, as obras para a construção da estrada deveriam ter início no prazo de 12 meses, sendo entregues ao tráfego dentro de cinco anos, pagando o Governo Central à Companhia os juros garantidos de 7% sobre o capital de 32.500:000\$000, cotado o câmbio a 27 francos por mil réis.⁷⁰

A estrada, com 110,915 km de extensão, foi dividida em três secções distintas, a saber:

- 1º) Paranaguá a Morretes - 42 km;
- 2º) Morretes a Roça Nova - 38 km;
- 3º) Roça Nova a Curitiba - 30 km.

Com a mudança havida no traçado e na concessão, a estrada aumentara em quilometragem, pois, no primeiro projeto de Curitiba a Antonina, eram previstos apenas 75 quilômetros. Para que Antonina não ficasse marginalizada da estrada, foi construído em 1887, o ramal de Morretes - Antonina, com 16 quilômetros, estabelecendo-se para as tarifas a equiparação de distâncias, aplicando-se a distância média de 29 quilômetros para a o percurso entre Morretes e cada uma das estações citadas.

A execução dos trabalhos, coube à Societé Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan, de Louvain. A construção iniciada em 1880, sofreu inúmeros percalços

⁶⁸ TREVISAN, Edilberto **Esboço histórico da Rede**. Curitiba. 1959. Datilografado, p.1.

⁶⁹ BRASIL. Ministério dos-Negócios da Agricultura, Comércio, Indústria e Obras Publicas. **Anexo ao Relatório... 1888**. p.56.

⁷⁰ PARANÁ. Governo 1880 (Dantas Filho). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial, pelo Exmº Sr. Pr. Manoel Pinto de Souza Dantas Filho em 16 de fevereiro de 1860**. Curitiba, Tip. Gazeta Paranaense, 1880. p.33-5.

devido à luta contra a própria natureza.⁷¹ As condições técnicas estatuídas para a estrada 1 oram, de modo geral, de declividade máxima de 3%, raio mínimo de 100 metros e bitola de 1 metro. Segundo engenheiros, e técnicos especializados em assuntos ferroviários, as condições eram precárias para uma linha de caráter comercial e, além disso, sensivelmente agravadas na prática com a simultânea aplicação desses limites: "as dificuldades de execução forçaram, em alguns trechos, o emprego de 3,7% de declividade e o raio mínimo de 70 metros".⁷²

Ao longo de seu traçado, foram construídas diversas obras de arte de considerável engenharia, entre elas, 15 túneis, tendo o maior 420 metros de comprimento; 28 pontes metálicas de 8 a 50 metros de vão, e 4 viadutos. O arrojo técnico foi demonstrado pela transposição da serra, a partir do quilômetro 45, que caracteriza a Estrada de Ferro do Paraná como uma das mais difíceis a serem construídas no mundo, em região montanhosa. A estrada de Paranaguá, a partir de 15,6 metros de altitude no litoral atinge Curitiba no planalto, a 955 m de altitude.

Em 2 de fevereiro de 1885, foi inaugurado o percurso inicial, isto é, os 110,915 quilômetros de Paranaguá a Curitiba, cuja construção custará pouco mais de onze mil contos de réis ouro, possuindo 8 estações e 2 de serviço.

Os trilhos empregados nesta linha foram do tipo de Vignole de aço Krupp-esse, com 8 metros ao máximo de comprimento.⁷³

Após a Proclamação da República, em 1892, inaugura-se a linha do prolongamento de Curitiba a Ponta Grossa com 185 quilômetros e em 1.895, o ramal de Rio Negro com 81 quilômetros e o ramal do Porto Amazonas com 40 quilômetros. Esses ramais e prolongamentos foram resultado das concessões obtidas pela Compagnie Générale des Chemins de Fér Brésiliens, através do Decreto nº 8.505, de 29 de abril de 1882.⁷⁴ O referido Decreto autorizava o prolongamento da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá até a margem esquerda do Rio Paraná, pouco abaixo

⁷¹ A segunda secção que compreende a subida da serra e onde se encontravam as grandes dificuldades de construção, não só pela natureza e disposição, mas, também pela falta absoluta de caminhos para o transporte de material.

⁷² SILVA, Dose Niepce da. A execução técnicas e as condições de tráfego da Estrada de Ferro do Paraná. In: **RVPSC Cinqüentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935**. Curitiba, Paranaense, 1935. p.38.

⁷³ BRASIL. Ministério da Indústria. Viação e Obras Públicas. **Relatório enviado ao Exmº Sr. Presidente da República, pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas no ano de 1905**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906. Anexo, p.396.

⁷⁴ As localidades beneficiadas foram: Lapa (1891), Campo do Tenente (1894), Rio Negro (1895), Restinga Seca (1892). Palmeiras (1893), Ponta Grossa (1894).

da Cachoeira das Sete Quedas; como também um ramal para o norte, em direção a Castro. (Mapa 5)

Contudo, não foi concretizado o projeto ferroviário de ligação do Litoral com o primeiro, segundo e terceiro planalto, estendendo-se até a fronteira com o Paraguai, unindo o Leste com o Oeste paranaense.

A Estrada de Ferro do Paraná, conforme ficou denominada nos relatórios dos inspetores federais, atingiu apenas o primeiro e o segundo planalto. Outras estradas de ferro, porém, foram interligadas a ela.

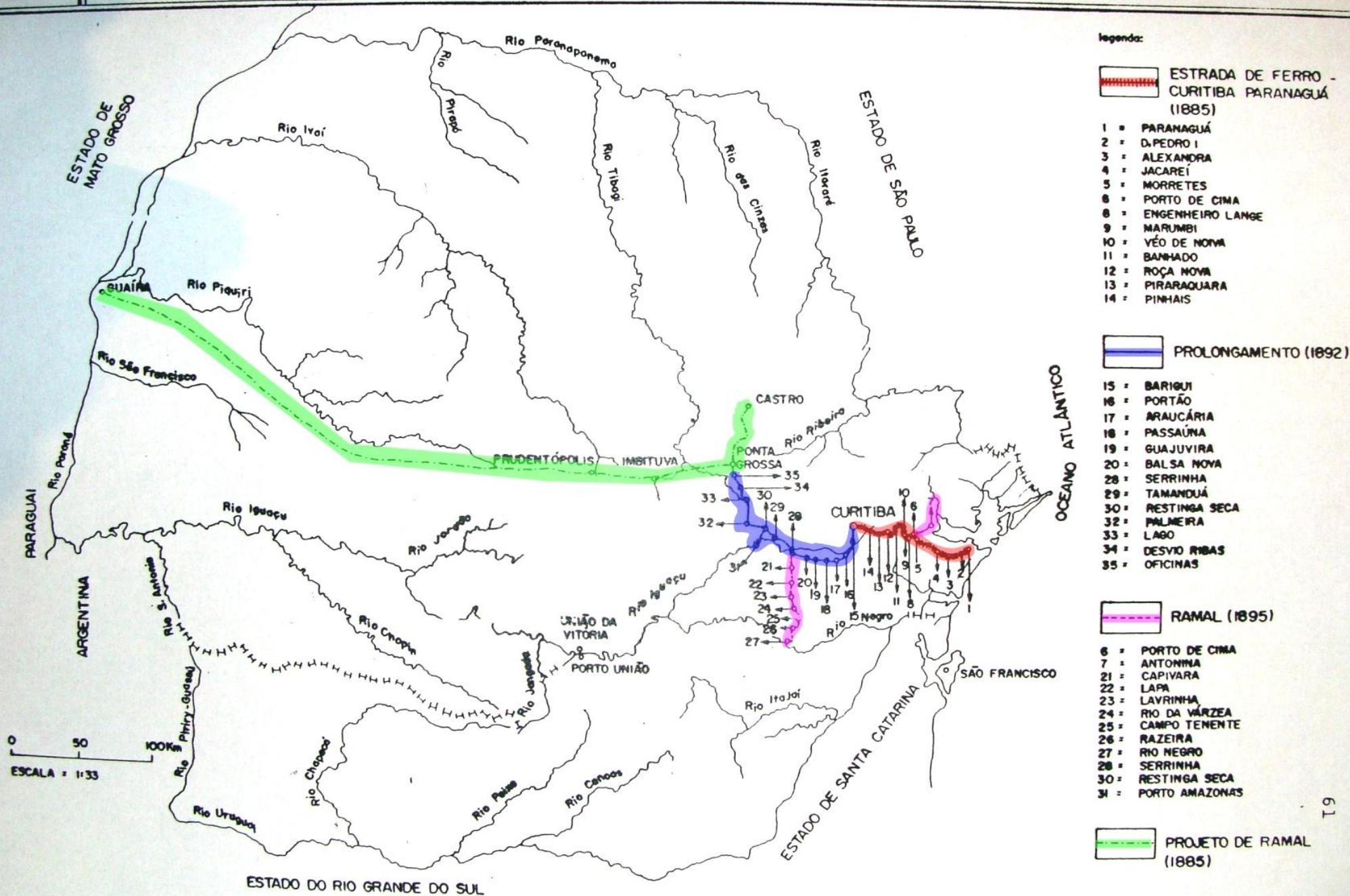
O trajeto do prolongamento Curitiba-Ponta Grossa e ramais de Rio Negro e Porto Amazonas foi aberto por trechos, em épocas diferentes e o capital garantido foi de 9.179:885\$000, o que correspondia a 30.000\$000 por km sobre a extensão de 307 km e juros de 6% ao ano em ouro, ao câmbio de 27 francos por um mil réis.⁷⁵

Nesses prolongamentos foi incluído o ramal de Restinga Seca a Porto Amazonas, onde o rio Iguaçu era navegável por lanchas a vapor. Desde 27 de dezembro de 1882, embarcações a vapor faziam esse percurso, estendendo-se até o rio Negro transportando erva-mate, madeira, principalmente o pinho.⁷⁶ Ambos existiam em larga escala no Vale do Iguaçu e mereceram posteriormente estudos da Brazil Railway Co., a qual em 1917, se estabeleceu na região através de suas subsidiárias, a Southern Brazil Lamber Colonization Company, à época, a maior indústria de madeira do Continente Sul Americano.

⁷⁵ BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, p.640.

⁷⁶ COSTA, Mario D, Affonso da, **Paraná: Contribuição para o estudo do comércio e das Indústrias do Estado**. Rio de Janeiro, Pimenta de Mello, 1.913. p.20.

ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ (1885 - 1895)



A construção ferroviária e a navegação fluvial, tantas vezes sugeridas pelos Presidentes da Província do Paraná, foram concretizadas no final do Império. A sugestão de conectar ferrovia com navegação fluvial, nesta região, funcionou até 1917 quando outros projetos ferroviários, os quais já haviam ligado União da Vitória a Ponta Grossa (1905), Rio Negro e Lapa (1895), diminuíram o sistema de conexão fluvial. Esta navegação a vapor, composta de pequenas embarcações, medindo as maiores 25 metros de comprimento por 6 metros de largura, transportavam 1400 sacos de erva-mate (5600 arrobas) ou 400 dúzias de tábuas de madeira com a ajuda de duas lanchas rebocadas, além de passageiros.⁷⁷ Mais de uma vintena de embarcações até 1953, trafegaram pelo Rio Iguaçu e seus afluentes, os rios Negro, Potinga, Timbó e Canoinhas. Essa navegação contribuiu, juntamente com as estradas de ferro, para o transporte de imigrantes europeus que se estabeleceram nas várias colônias do Vale do Iguaçu: Maria Augusta (São Mateus 1890); Palmira, Água Branca, Eufrasina. Rio Claro, Paula Freitas, (1891); Canta Galo, General Carneiro, Antônio Cândido (1892); Alberto de Abreu, Vila Zulmira, Porto Amazonas e Porto Vitória (1907), Vera Guarani (1909) e Cruz Machado (1910).

A Estrada de Ferro do Paraná, com sua linha principal, que partia de Paranaguá terminando em Ponta Grossa, perfazia 306 quilômetros, com seus ramais de Morretes a Antonina, de Restinga Seca a Porto Amazonas e de Serrinha a Rio Negro, alcançava o total de 416 quilômetros de extensão.

O trajeto percorrido pela estrada de ferro iniciava-se no porto marítimo do Litoral, subia a Serra do Mar, atingindo, no planalto, a Capital do Estado e, seguindo em demanda aos Campos Gerais, atingia Ponta Grossa, a segunda cidade mais importante.

No Primeiro Planalto, o trajeto da ferrovia passa por Piraquara, Curitiba, Araucária; atinge a estação de Serrinha, onde inicia o Segundo Planalto. Neste Segundo Planalto, estão localizados Palmeira e Ponta Grossa. Da estação de Serrinha parte o ramal que vai ter a Rio Negro, passando por Lapa, Campo Tenente, assim como da estação de Restinga Seca e de Porto Amazonas. Os ramais e o prolongamento serviam zonas de fácil aproveitamento pela excelência de seus terrenos. Segundo o estudo descrito da viação férrea do Brasil, em 1909;

⁷⁷ REINSENBERG, Alvir. **A instalação humana no vale do Iguaçu**, Curitiba, 1953. p.74.

*O Estado do Paraná é sem dúvida, um dos-mais aptos que se acham para cercar de sólidas garantias de prosperidade um movimento colonizador. A opulência de suas terras, a superioridade de suas fontes de produção, as magníficas" condições de sua climatologia... A Estrada de Ferro do Paraná facilita o pronto escoamento dos produtos e a rapidez de comunicação com a capital e com um dos mais prósperos portos comerciais do Brasil.*⁷⁸

A Estrada de Ferro do Paraná permaneceu sob administração da Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens até 1902, sendo então encampada pelo Governo da União e incorporada ao patrimônio nacional pela importância de 91.569.110 francos.⁷⁹ Sob a administração federal permaneceu até 1904, havendo sido colocada em concorrência pública. Pelo Decreto Federal nº 5.270, de 9 de agosto de 1904, foi vencedor da concorrência o engenheiro José de Augusto de Araújo Júnior.⁸⁰

Houve descontentamento no Paraná pela escolha do novo arrendatário. A imprensa paranaense dedicou páginas em artigos quase diários sobre o assunto, manifestando sua contrariedade para com o novo contratante.

*Quanto mais se reflete sobre o ato do Governo Federal, que mandou adjudicar, pro contrato de arrecadamento, a Estrada de Ferro do Paraná ao Sr. Engenheiro Araújo, mais de robustece no espírito despreocupado de quem quer que seja, a convicção que elle subsiste so por fazer parte do plano de extermínio que o Sr .Ministro da Viação delineou e esta executando em relação ao Paraná.*⁸¹

Em 4 de outubro do mesmo ano, foi revogado o referido Decreto, em razão de não haver sido assinado o contrato no prazo estipulado pelo Edital de concorrência publicado no Diário Oficial da Nação, no dia 16 de setembro de 1904 .⁸²

O Estado do Paraná., com interesses vários na via férrea, já havia baixado a Lei nº 522, de 3 de março de 1904, a qual autorizava o Poder Executivo a concorrer

⁷⁸ BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Br. José Estácio de Sá Lima Brandão, Inspetor Federal das Estradas, no ano de 1913.** Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1915. p.565.

⁷⁹ BRASIL. Inspeção..., p.565.

⁸⁰ BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1906.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1907. v.2. p.565.

⁸¹ ESTRADA de Ferro. **A República.** Curitiba, 1921, 18.ago.1904.

⁸² ESTRADA de Ferro, p.3.

ao arrendamento, formulando uma proposta, em nome do Estado, e fazendo, para isso, as operações de créditos que se tornassem necessárias.⁸³

Com a desistência, o Estado do Paraná passou à condição de arrendatário da Estrada de Ferro sub-rogando-a, na qualidade de seu cessionário. Para levar a feito a operação do arrendamento e desempenhar-se das obrigações decorrentes do contrato, o Estado do Paraná teve que realizar operações de créditos com Bancos de Londres.

O Governo do Estado do Paraná desejando que a ferrovia fosse administrada por, um paranaense em 13 de dezembro de 1904, passou a assumir a direção, como arrendatário da Estrada de Ferro do Paraná, o Engenheiro Carlos João Frojd Westermann, de acordo com o Decreto Federal 5.378, de 29 de novembro de 1904.⁸⁴

A Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, passou em 1908, a fazer parte da Brazil Railway Company. Operando em território paranaense, a São Paulo-Rio Grande, na conformidade da cláusula II do Decreto nº 7928 de 31/03/1910, incorporou a Estrada de Ferro do Paraná. Adquirindo autorização pelo Decreto nº 9250, de 28 de dezembro de 1911, modificou alguns trechos do traçado na zona de Serrinha à Restinga Seca e Serrinha à Lapa, encurtando esses ramais.⁸⁵

Na previsão de um tráfego cada vez mais intenso, foram empregados trilhos mais pesados que os antigos, assim como o aumento do número de dormentes por quilômetro, o lastramento de pedra britada, o reforçamento das pontes, a construção de cercas e de novos desvios.

O movimento financeiro da Estrada de Ferro do Paraná, com seu prolongamento e ramais, desde 1883, ano da inauguração do primeiro trecho entre Paranaguá e Morretes, até sua incorporação a São Paulo-Rio Grande, apresentou o seguinte resultado:

⁸³ PARANÁ. Governo 1905-1908 (Lima). Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Vicente Machado da Silva Lima, Presidente do Estado, ao instalar-se a 2º Sessão da 7º Legislatura, em 19 de fevereiro de 1905. Curitiba, Imp. Paranaense, 1905.

⁸⁴ CUNHA, Ernesto Antônio Lassance. Estudo descritivo da Viação Férrea do Brazil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1910. p.363.

⁸⁵ BRASIL- Inspeção Federal das Estradas. Relatório... 1913, p.566.

QUADRO Nº VI
Movimento Financeiro da Estrada de Ferro do Paraná 1883-1910 (em mil réis)

ANOS	RECEITA	DESPESAS	SALDO+ DÉFICIT-
1883	4:400	13:934	-9:534
1884	30:082	141:273	-111:191
1885	343:620	366:292	-22:683
1886	457:569	450:101	+7:468
1887	675:443	332:506	+342:937
1888	751:023	519:635	+221:388
1889	771 :442	535:060	+236:382
1890	863:321	585:814	+277:107
1891	997:784	557:373	+440:411
1892	1.332:106	1.146:124	+185:882
1893	1.720:474	987:479	+732:995
1894	2.280:918	1.153:403	+1.134:795
1895	3.005:516	1.670:415	+2.835:101
1896	3.558:431	2.042:568	+1.575:563
1897	3.252:713	2.048:067	+1.204:646
1898	3.324:921	1.882:556	+1.442:363
1899	3.440:485	1.722:978	+1.717:507
1900	3.112:467	1.689:593	+1.422:914
1901	4.076:476	2.054:593	+2.021:873
1902	2.943:974	2.105:014	+838:960
1903	3.317:376	1.710:761	+1.606:615
1904	3.144:621	1.817:898	+1.326:692
1905	2.018:143	2.982:564	-64:421
1906	3.661:107	3.448:585	+212:822
1907	3.926:470	1.445:515	+2.480:955
1908	4.443:119	1.504:969	+2.608:350
1909	4.526:135	1.596:830	+2.926:305
1910	4.682:356	1.714:015	+2.712:379

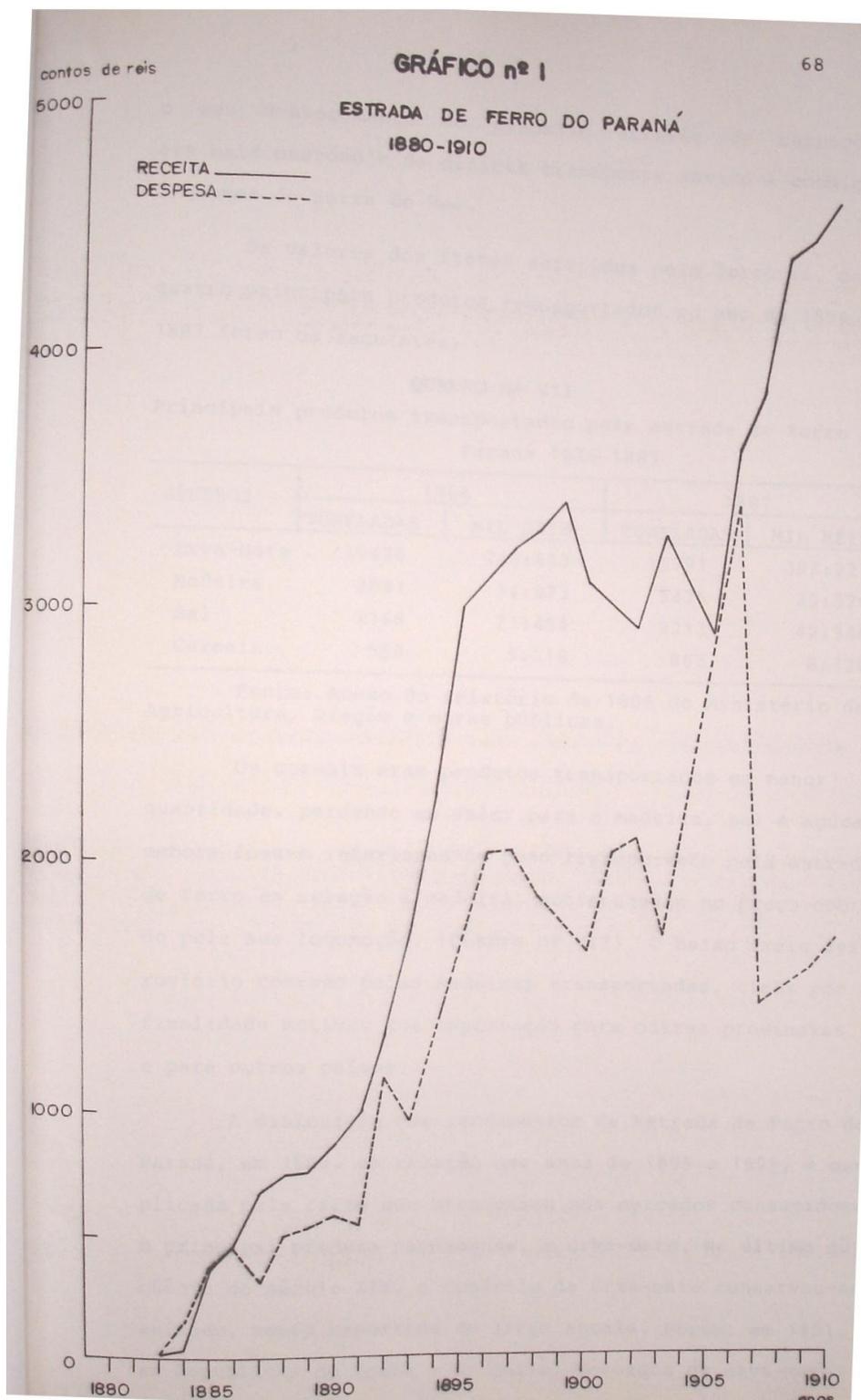
Fonte: Relatórios da Rede Viação Paraná-Santa Catarina.

O movimento financeiro da Estrada apresentou saldo negativo somente nos três primeiros anos de seu funcionamento e, posteriormente, em 1905. Os saldos foram aumentando progressivamente, ocorrendo algumas oscilações (Gráfico nº 1).

A partir de 1885, a linha estava concluída de Paranaguá a Curitiba e, em meados da última década do século XIX, com seu prolongamento e ramais em sua extensão total. A Estrada de Ferro do Paraná (Quadro nº VI) teve movimento comercial altamente compensador, com tendência acentuada para alta, observada na curva do Gráfico nº 1.

O transporte de mercadorias representou 89% da renda total da receita arrecadada. Entre as mercadorias em tráfego, a erva-mate é o principal componente, tendo atingido 15701 toneladas transportados pela estrada de ferro,

em 1887, das 23089 toneladas exportados pelo Porto de Paranaguá.⁸⁶ No ano anterior, já haviam sido transportadas 10476 toneladas de erva-mate.



⁸⁶ BRASIL. Ministério dos Negócios d'Agricultura, Comercio e Obras Publicas. **Relatório.... 1888**. Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1889. Anexo, p.330.

Logo depois de inaugurada, a estrada de ferro ainda sofreu a concorrência da estrada Graciosa-rodovia toda macadamizada, cheia de obras de arte, com extensão de 82 km entre Curitiba e Antonina. Passavam ali por ano cerca de 800 carroças tiradas a 8 cavalos. Em 1887, foram transportados 4.936 toneladas de erva-mate por essa rodovia.⁸⁷

A madeira constituía outro produto transportado pois, o seu deslocamento do planalto através de carroções era mais oneroso e de difícil transporte devido à condições íngremes da Serra do Mar.

Os valores dos fretes auferidos pela ferrovia, dos quatro principais produtos transportados no ano de 1886 e 1887 foram os seguintes:

QUADRO Nº VII
Principais produtos transportados pela estrada de ferro do Paraná 1886 - 1887.

GÊNEROS	1886		1887	
	TONELADAS	MIL RÉIS	TONELADAS	MIL RÉIS
Erva-Mate	10476	246:483	15791	393:223
Madeira	2891	14:473	5476	25:570
Sal	1168	21:454	2213	42:948
Cereais	558	5:318	863	8:130

Fonte: Anexo do relatório de 1888 do Ministério de Agricultura, viação e obras públicas.

Os cereais eram produtos transportados em menor quantidade, perdendo em valor para a madeira, sal e açúcar; embora fossem inferiores no peso transportado pela estrada de ferro em relação à madeira, sobrepujavam no preço cobrado pela sua locomoção. (Quadro nº VII) O baixo frete ferroviário cobrado pelas madeiras transportadas, tinha por finalidade motivar sua exportação para outras províncias e para outros países.

A diminuição dos rendimentos da Estrada de Ferro do Paraná, em 1902, em relação aos anos de 1895 a 1899, é explicada pela crise que atravessou nos mercados consumidores o principal produto paranaense, a erva-mate. No último quinquênio do século XIX, o comércio da erva-mate conservou-se animado, sendo

⁸⁷ PARANÁ.Governo 1888 (Santos). **Relatório do Exmº Sr. Comendador Antônio dos Santos apresentado ao Exmº Sr. Joaquim d'Almeida Faria Sobrinho ao passar-lhe a administração em 29 de dezembro de 1887.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1887. p.97.

exportado em larga escala. Porém, em 1901, as Repúblicas do Prata e do Chile, mercados da erva-mate, sofreram com a crise econômica mundial, razão pela qual houve retraimento na aquisição do produto.⁸⁸

A despesa, que nos três primeiros exercícios (Quadro nº VI) supera a receita, foi ocasionada pela execução de trabalhos extraordinários exigidos pela consolidação e melhoramento da linha e justificados pelas exigências da fase construtiva. Um dos melhoramentos realizados foi a perfuração do túnel do quilômetro 65, destinado a desviar de sua posição primitiva um trecho da linha que não oferecia garantia suficientes de segurança, além de outros reparos em túneis e revestimento do solo.⁸⁹

A diminuição da receita seguinte foi devida às chuvas intermitentes que assolaram a zona servida pela Estrada de Ferro, durante os primeiros meses do ano de 1905. O transbordamento dos rios e o excesso de precipitação pluviométrica causaram estragos no leito das rodovias que davam acesso à ferrovia, dificultando o transporte, principalmente de gêneros alimentícios. Embora no segundo semestre houvesse sido normalizado o transporte de mercadorias, a despesa com a recuperação de vários trechos ferroviários danificados pelas enchentes foi o motivo pelo qual sobrepujou a receita.

Ao comparar este movimento financeiro com o da Estrada de Ferro D. Thereza Cristina, em Santa Catarina, do Porto de Imbituva até Lauro Müller, que foi implantada nos mesmos anos da Estrada de Ferro do Paraná, ver-se-á que a estrada catarinense durante o período de 1884-1909 apresentou somente déficit.⁹⁰ Nunca a receita daquela ferrovia suplantou a despesa, embora, durante esse tempo, passasse por duas administrações diferentes; primeiro, pela firma inglesa The Donna Thereza Cristina Railway Company Limited, até 1903, e, depois, pelo Governo Federal, até 31 de março de 1910, quando, pelo Decreto nº 7928, passa, juntamente com a Estrada de Ferro do Paraná, à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

Difere, pois, a Estrada de Ferro catarinense da Estrada de Ferro paranaense nos primeiros 28 anos de sua existência com três administrações: a francesa, a do Governo Federal e a particular sempre apresentando saldos positivos, a exceção

⁸⁸ ESTRADA de Ferro do Paraná. In: ALHANACH do Paraná. Curitiba, 1903. v.6, p.74-8.

⁸⁹ PARANÁ. Governo 1888 (Santos), p.99.

⁹⁰ KROETZ. p.49.

dos primeiros três anos de funcionamento e naquele de 1905, quando apareceram "déficits" ocorridos pelos motivos anteriormente expostos.

3.2. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande

A primeira concessão feita pelo Decreto Imperial nº 10.432, de 09 de novembro de 1889, autorizava ao engenheiro João Teixeira Soares o privilégio para a construção, uso e gozo de uma linha ferroviária, que, partindo das margens do Itararé, na Província de São Paulo, terminasse em Santa Maria da Boca do Monte, na Província do Rio Grande. Estabelecia ainda um ramal de Imbituva ao rio Paraná, passando por Guarapuava e outro ramal de Ijuí Grande, partindo das imediações de Cruz Alta, no Rio Grande do Sul, e terminando na margem esquerda do rio Uruguai.⁹¹

Do primeiro deviam partir dois sub-ramais, um destinado a ligar as secções navegáveis do rio Paraná e outro destacando-se em Guarapuava e seguindo o rio Iguaçu até sua foz.

Com a Proclamação da República, a concessão foi confirmada ao engenheiro João Teixeira Soares, ou à Companhia que ele organizasse, pelo Decreto nº 305, de 7 de abril de 1890, do Governo Provisório, modificadas, porém, algumas cláusulas do Decreto Imperial nº 10.432.⁹²

A cláusula I do Decreto nº 305 determinava que o capital garantido necessário para o estabelecimento, quer da linha principal, quer dos ramais, seria no máximo de trinta contos de réis por quilômetros da extensão total da mesma estrada e excluía o sub-ramal de Guarapuava à foz do rio Iguaçu no Estado do Paraná, permanecendo o de Imbituva ao rio Paraná.

Se os capitais fossem levantados em países estrangeiros, a cláusula II instituíria o câmbio de vinte e cinco dinheiros (25/d) por mil réis para todas as operações. Igualmente, ficava reduzido a quinze quilômetros para cada eixo da

⁹¹ BRASIL. Leis, decretos, etc **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1889**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890. V. 4, p.189.

⁹² BRASIL. Leis, decretos, etc **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1890**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891. V. 1, p.509.

estrada o limite de trinta quilômetros, que determinava a zona máxima em que teriam lugar as cessões gratuitas de terrenos (cláusula III).

O Decreto nº 462, de 7 de junho de 1890, permitiu a transferência dessa concessão à Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens, com todos os direitos legais estabelecidos ao primeiro concessionário. No mesmo ano, o Governo Provisório baixou o Decreto nº 920, de 24 de outubro de 1890, efetivando novamente a Concessão do sub-ramal de Guarapuava à foz do rio Iguaçu, que pela cláusula I do citado Decreto nº 305, havia sido excluído, porém fixava que a linha terminasse na margem esquerda do rio Paraná.⁹³

No ano seguinte, através do Decreto nº 397, de 20 de junho de 1891, a Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brési-liens, na qualidade de concessionária, foi autorizada a transferir à Companhia Industrial dos Estados do Brasil a construção, uso e gozo da estrada, e seus ramais, com exceção do trecho Santa Maria a Cruz Alta, no Rio Grande do Sul.⁹⁴

A Companhia Industrial dos Estados do Brasil, por sua vez, transferiu a concessão para um grupo de capitalistas belgas e franceses, que formaram a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, de acordo com o Decreto nº 1.386, de 6 de maio de 1893.⁹⁵ Finalmente, pelo Decreto nº 1983, de 7 de março de 1895, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande do Sul, transferiu parte de sua concessão relativa ao trecho de Cruz Alta ao rio Uruguai e o ramal de Ijuí Grande, no Rio Grande do Sul, à Compagnie de Fer Sud-Ouest Brésiliens.⁹⁶

O Governo Imperial, quando autorizou a construção da ferrovia, visava a aprimorar a defesa do território no Brasil Meridional, cujas comunicações existentes por terra eram bastante precárias.

Com a Guerra do Paraguai, já se havia sentido a dificuldade de mobilização do Exército para atingir as fronteiras com vários países do Continente Sul-Americano.

Concomitantemente, a preocupação do Governo Central do Império, e posteriormente da Republica, era a de preencher espaços vazios em territórios

⁹³ BRASIL. Leis, decretos, etc. Coleção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1890. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1891. v. 1 p.781.

⁹⁴ BRASIL, Leis, decretos, etc. Coleção das leis..., 1891. v.1, p.113.

⁹⁵ BRASIL. Leis, decretos, etc. Coleção das leis..., 1893. v.1, p.396.

⁹⁶ BRASIL. Leis, decretos, etc. Coleção das leis..., 1895. v. 1, p.251.

pouco povoados, favorecendo-os com um sistema ferroviário que os colocasse em comunicação com o litoral e com os centros consumidores nacionais e internacionais. Além disso, previa-se que a construção de ramais de concessão estadual, com características de linhas agrícolas, ligasse os centros de produção aos de consumo.

Seis anos depois, o Decreto nº 3.947, de 7 de março de 1901, alterava e consolidava todas as cláusulas dos decretos relativos à Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.⁹⁷

A cláusula I desse Decreto estabelecia o privilégio de 90 anos e a garantia de 6% em ouro, durante trinta anos, para a construção uso e gozo dessa estrada de ferro.

Esta via férrea tinha por finalidade principal a interligação entre os Estado do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do sul. Mato Grosso e alcançava as fronteiras da Argentina e do Paraguai.

A linha principal foi dividida, a partir de Ponta Grossa, em linha norte, em direção ao Estado de São Paulo e em linha sul, a entroncar-se nas margens do rio Uruguai com a via férrea da Compagnie Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens, conforme estudos já aprovados pelo Governo.

O contrato também estabelecia o trajeto do ramal de Imbituva ao rio Paraná, cujo ponto de entroncamento seria fixado entre as estações de Teixeira Soares e Fernandes Pinheiro da linha em tráfego, ou em qualquer dessas estações e teria uma parte comum até a Vila de Prudentópolis (cláusula III).

De Prudentópolis partiriam duas linhas subordinadas ao seguinte traçado: Ivaí-Piquirí-Paraná. Seria o grande ramal: Prudentópolis-Guarapuava-Paraná (Mapa 6).

Das cláusulas V e XI originaram-se o ramal de Paranapanema e o de São Francisco (Mapa 6).

Estabelecia o contrato, além de privilégios, a cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionais e os compreendidos nas sesmarias e posses, exceto as indenizações que fossem de direito, em uma zona máxima de quinze quilômetros para cada lado as linhas, contanto que a área total não excedesse a que

⁹⁷ BRASIL. Leis, decretos, etc. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1901. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1902. v. 1. p,358.

correspondia à média de nove quilômetros para cada lado de extensão total das referidas linhas.

A Companhia podia utilizar esses terrenos no prazo de 50 anos, a contar da data da concessão, bem como ficava com o direito de desapropriar os terrenos de domínio particular, que fossem necessários para o leito da estrada, estações, armazéns e outras dependências especificados nos estudos, definitivos.

A cláusula XXXVI estabelecia a obrigatoriedade do transporte gratuito:

1º aos colonos e imigrantes, sua bagagem, ferramentas, utensílios e instrumentos aratórios;

2º as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos presidentes dos Estados para serem gratuitamente distribuídas aos lavradores;

3º as malas do Correio e seus condutores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegráfica e o respectivo material, bem como quaisquer somas de dinheiro do Tesouro nacional ou Estadual, sendo os transportes efetuados em carros especialmente adaptados para esse fim.

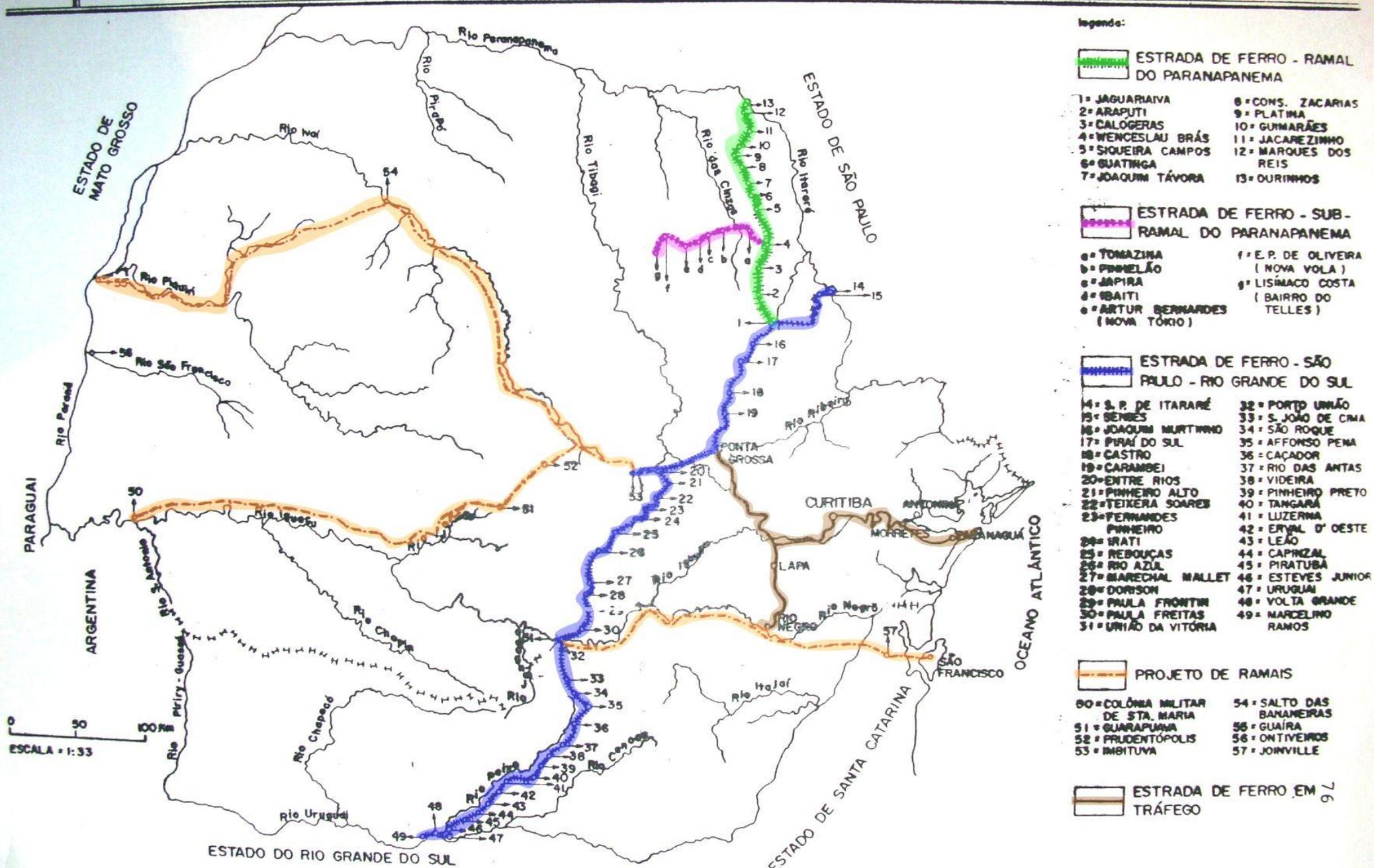
Em 50% de abatimento sobre o preço das tarifas:

1º as autoridades e escoltas policiais e respectivas bagagens, quando fossem em diligências;

2º munição de guerra e qualquer número de soldados do Exército, Guarda Nacional ou da Polícia, com seus oficiais e respectivas bagagens, quando mandados a serviço do Governo.

Os trabalhos de construção foram iniciados em 1901 e realizados em dois sentidos: linhas norte e sul. A linha sul teve como centro de partida a estação localizada em Ponta Grossa até Paulo Frontin e, desta estação, até a margem direita do rio Iguaçu, em União da Vitória; igualmente, além da margem esquerda do rio Iguaçu (Porto União), em demanda ao Vale do Rio do Peixe, para atingir o rio Uruguai na localidade de Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul (Mapa 6).

Duas dificuldades foram constatadas: a turma de serviço foi atacada pelos índios que habitavam a região situada entre Porto União e Caçador e, o desaparecimento dos vestígios da linha demarcada para a construção da ferrovia. Na linha norte, a construção atingiu Jaguariaíva e foram realizados estudos desta estação até Itararé-São Paulo.



Fornecidos os instrumentos legais para a implantação da ferrovia e a exigência do prazo de três anos, desenvolveram seus trabalhos, cujo traçado, furtando-se de pequenas obras de arte, favorecia o aumento de quilometragem trazendo como conseqüência maior rentabilidade de juros e maior posse de terras ao longo da construção desses 97 quilômetros restantes, a linha da Estrada de Ferro estava concluída em território paranaense.⁹⁸

No que se refere às condições técnicas da linha sul, apresentava inúmeras obras de arte, como o Viaduto Alfredo Maia com 74,40 metros de comprimento, e a ponte sobre o rio Iguaçu com 430 metros de comprimento e com 3 vãos livres de 100 metros, cujo custo atingiu 855:532\$932. Essa ponte serviu posteriormente como marco de divisa entre Porto União-SC e União da Vitória-PR, juntamente com a própria linha da estrada de ferro, numa extensão de quatro quilômetros, separando Paraná de Santa Catarina.

O rio Iguaçu passou em 1917 a ser divisa entre o Estado de Santa Catarina e o Paraná desde a foz do Rio Negro até aquela ponte. O sub-ramal de Imbituva-Rio Paraná, que passara a ser derivado do grande ramal Ivaí-Piquiri-Paraná, foi suprimido da concessão, conforme decreto nº 4.418, de 2 de junho de 1902, no intuito de reverter a respectiva garantia de juros para o ramal de São Francisco.⁹⁹

O Decreto nº 6.553, de 20 de dezembro de 1907, fixou prazo para a conclusão dos trabalhos de construção das linhas de concessão da Companhia, dando providências e estabelecendo o modo de povoamento das terras marginais ou próximas a estrada.¹⁰⁰

A cláusula VIII estabelecia que o povoamento das terras marginais ou próximas à estrada deveria ser realizado pela Companhia, independente de qualquer iniciativa do Governo Federal ou dos Estados, de associação ou de particulares.

O povoamento deveria ser efetuado mediante a localização de famílias de imigrantes, habituados a trabalhos industriais ou agro-pecuários. Estas famílias

⁹⁸ BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro da Indústria, Comércio e Viação e Obras Públicas, no ano de 1904.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905, p. 499

⁹⁹ BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1902.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1903. v. 1 p.247.

¹⁰⁰ BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1907,** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908. v. 2, p.235.

ficariam como proprietários de lotes situados à margem ou dentro da zona de 20 quilômetros para cada lado do eixo da ferrovia, formando núcleos com estradas de rodagem ladeados de lotes,

Todo o serviço de localização, demarcações, inclusive para o primeiro estabelecimento, correria às expensas da Companhia, que deveria fornecer aos imigrantes ferramentas e sementes. Proporcionar-lhes, sempre que houver necessidade, trabalhos assalariados na estrada ou nas proximidades do lote, a fim de tornar-lhes fácil sua manutenção. Quando preciso, seriam adiantados gêneros alimentícios ou dinheiro até a primeira colheita.

Ao Governo Federal caberia a designação dos preços dos lotes e das casas, e as respectivas condições de pagamentos. Igualmente, exerceria a fiscalização sobre tudo quanto fosse de interesse para a prosperidade dos colonos e relativo aos direitos que lhes fossem garantidos.¹⁰¹

Em 1908, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, pertencente ao grupo de capitalistas franceses e belgas, foi transferida para uma concessionária norte-americana, dirigida no Brasil por Percival Farquhar, que representava a empresa Brazil Railway Co.. Sob a nova administração, foi completada a ligação entre Itararé e Marcelino Ramos, conforme havia sido estipulado no Decreto nº 6.533, que determinava sua conclusão em 1910.

Quando a São Paulo-Rio Grande, em 1908, foi transferida à Brazil Railway Co., a estrada de ferro possuía a extensão de 567 quilômetros construídos, distância esta compreendida entre Itararé e a estação de São João de Cima, localizada no atual município de Matos Costa, hoje Santa Catarina.

Para sua conclusão faltavam ainda 316 quilômetros, todos em território contestado por paranaenses e catarinenses.

Durante os anos de construção, a medida que os trajetos eram concluídos, a estrada de ferro passou a funcionar, tendo o movimento financeiro apresentado os seguintes resultados gerais do tráfego, no trecho compreendido entre as estações de Itararé e de Uruguai. (Mapa 6)

¹⁰¹ BRASIL. Leis, decretos, etc. Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1907. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908. v. 2 p.1237.

QUADRO Nº VIII - Movimento Financeiro da Cia Estrada de Ferro São Paulo—Rio Grande:
Trecho Itarare-Uruguai (em mil réis)

ANOS	EXTENSÃO MÉDIA EM TRÁFEGO	RECEITAS	DESPESAS	SALDO + DÉFICIT-
1900	228.000	189:024	770:706	581:682
1901	228.000	191:164	497:912	-306:748
1902	250.000	222:400	366:600	-144:200
1903	289.000	268:014	400:387	-132:372
1904	315.000	310:268	589:124	-278:856
1905	370.000	318:814	635:832	-317:018
1906	416.852	507:536	690: 1 34	-182:597
1907	416.852	706:871	954:559	-247:687
1908	497.117	877:386	871:849	+5:537
1909	605.874	1.287:941	1.285:778	+2: 164
1910	729.264	2.082:568	2.061:665	+20:903
1911	883.131	2.558:580	2.776:701	-218:122
1912	883.131	3.161:758	3.694:376	-532:618
1913	883.205	3.323:148	3.756:604	-436:456
1914	883.205	2.748:876	2.694:343	+7:533
1915	883.205	3.037:418	2.576:627	+460:791
1916	883.205	2.902:352	3.570:088	-667:736
1917	883.205	3.659:782	3.722:394	-61:388
1918	883.205	4.542:404	4.832:976	-380:572
1919	883.205	4.205:050	4.858:334	-653:284
1920	883.205	4.118:077	5.059:682	-941:605
1921	883.205	4.280:954	5.100:876	-820:023
1922	883.205	5.055:426	6.004:691	-949:266
1923	883.205	5.112:160	6.811:884	-1.699:724
1924	883.205	5.856:707	7.657:790	-1.801:097
1925	883.205	6.990:577	8.926:424	-1.916:740
1926	883.205	8.417:042	11.523:487	-3.106:739
1927	883.205	9.821:702	11.869:766	-2.048:056
1928	883.205	9.415:614	12.324:123	-1.980:509
1929	883.205	9.999:443	12.657:928	-2.658:485
1930	883.205	9.735:594	12.326:788	-2.591:184
1931	883.205	7.561:158	9.816:125	-2.355:033
1932	883.205	8.461:035	9.378:015	-917:620
1933	883.205	9.850:068	10.859:270	-1.009:198
1934	883.205	12.392:568	13.697:630	-1.305:061
1935	883.205	15.970:179	15.047:515	+923:464
1936	883.205	17.027:104	17.755:758	-726:654 *
1937	883.205	17.755:164	18.595:477	-840:312
1938	883.205	20.480:753	21.928:802	-11.448:495
1939	883.205	20.988:451	23.798:303	-2.809:852
1940	883.205	22.743:988	25.387:481	-2.643:493

Fonte: Relatórios da Rede Viação Paraná-Santa Catarina e Ministério de Viação e Obras Públicas.

Os resultados financeiros, (Quadro nº VIII), foram desanimadores porque, se, de um lado, a receita e a quilometragem aumentaram, por outro lado, a despesa sofreu acréscimos, havendo o saldo superado o déficit apenas nos anos de 1908 a 1910, em proporções mínimas.

Nos anos de 1902 e 1913, a receita continuou crescendo satisfatoriamente, a curva da despesa, porém, subiu, formando o primeiro patamar. (gráfico 2)

Quais seriam os fatores que ocasionaram o crescimento da despesa?

O Relatório de 1913, da Inspeção Federal das Estradas, esclarece que o motivo pelo qual as despesas de custeio sobrepujaram as receitas do tráfego foi o "avultado aumento das despesas e assim acontecerá durante alguns anos"¹⁰². No trecho entre União da Vitória e a estação do Rio Uruguai, na divisa de Santa Catarina com o Rio Grande do Sul, segundo a informação do Inspeção Federal, enquanto a estrada não conseguisse desenvolver um transporte efetivo na extensa região do Vale do Rio do Peixe (313 km), por ela servida, as despesas agravariam o resultado financeiro.

Após ser inaugurado o trajeto de Porto União-Marcelino Ramos, houve a justificativa do peso morto ocasionado pela falta de mercadorias e de passageiros a serem transportados. No longo percurso que faziam os trens da linha, os vagões viajavam muitas vezes com menos da metade da lotação.

A fiscalização das estradas, após longa explanação de motivos de ordem econômica, entre as causas apontadas, citava a pequena utilização do material de carga e vagões de alta capacidade e o retorno dos vagões que freqüentemente voltavam de São Paulo vazios.

O que agravava efetivamente a despesa era a complementação dos empreendimentos. Tão logo foi concluída a ligação Porto Alegre-São Paulo, em 1916, por essa ferrovia, foram constatadas várias irregularidades, como atrasos de trens na conexão das linhas da Auxiliaire e da Sorocabana¹⁰³ e no longo percurso do trecho do Vale do Rio do Peixe:

*Neste, então o inconveniente é maior ainda, pelo perigo da circulação noturna em região deserta, na qual se desenrolam sempre factos que trazem em constante sobressalto, não só o pessoal da estrada, como os próprios passageiros.*¹⁰⁴

Sendo freqüentes os atrasos dos trens, houve necessidade de colocar no entroncamento da São Paulo-Rio Grande com a Estrada de Ferro do Paraná, na linha de Ponta Grossa a Curitiba dois horários para não prejudicar os passageiros, acarretando o aumento das despesas, já oneradas pelas circunstâncias indicadas.

¹⁰² BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas, no ano de 1913**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1915. p.543.

¹⁰³ Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brazil e Estrada de Ferro Sorocabana.

¹⁰⁴ BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. Relatório..., 1913. p.548

Pelo fato de a administração da Companhia encontrar-se centralizada em São Paulo e, de não tomar conhecimento dos compromissos assumidos pela anterior, ela "se julga no direito de distribuir o material a seu talante, sem atender ao que já ficou resolvido".¹⁰⁵

A fiscalização Federal denunciou a falta de coerência havida, pois grande parte do material doante das linhas garantidas estava alugado à Sorocabana, constituindo tal praxe a melhor fonte de renda da linha Itararé - Uruguai, conquanto fictícia porque, no período de 1900 a 1916, o trecho praticamente acusava déficit permanente. (Quadro nº VIII)

Esse artifício utilizado pela Companhia isentava-a do pagamento do lucro que auferia por simples jogo de contas e não da boca do cofre.

Assim, enquanto figurava na despesa de custeio da São Paulo-Rio Grande, em 1913, a importância de 219:588\$950, o aluguel de veículos pela Sorocabana contribuíra com 671:353\$850, dando uma diferença de 451:764\$900 em favor da primeira, capaz por si só de cobrir o déficit do ano, se o total das outras verbas de custeio não fossem superior à soma das diversas rubricas da receita.¹⁰⁶

Era implícita a função fiscalizadora, controladora ou interventora do Estado, pois "a concessão é outorgada de poderes pelo Estado, sem atingir sua atividade funcional, no que se refere ao interesse público"¹⁰⁷. Parecia não haver aceitação ou uma consciência plena dessa realidade quanto à natureza e extensão dos poderes.

Concluía o Inspetor Federal, alegando falta de elementos para apurar as circunstâncias favoráveis a um melhor aproveitamento do material rodante e também o pouco caso manifestado pela Companhia.¹⁰⁸

Na revisão do contrato da Companhia Estrada de São Paulo-Rio Grande, em 1915, a Companhia justificava que os motivos seriam os altos custos da construção das linhas ordinárias, de freqüentes, sucessivas e fortes rampas e contra-rampas, com curvas apertadas, reduzindo o número de vagões de cada trem a um mínimo tal que tais estradas jamais comportariam fretes baratos¹⁰⁹. Citava, como exemplo, o trecho compreendido entre as estações de Porto União e Rio Uruguai, principalmente no Vale do Rio do Peixe, onde não foi previsto, na tabela de preços,

¹⁰⁵ BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. Relatório..., 1913. p.549

¹⁰⁶ BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. Relatório..., 1913. p.549

¹⁰⁷ VALLE, p. 35

¹⁰⁸ BRASIL. Inspetoria Federal das Estradas. Relatório..., 1913. p.547

¹⁰⁹ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão do Contrato da Companhia Estrada de Ferro...**, p.3.

o custo quilométrico. No cômputo das despesas, este custo elevou-se a mais de cem contos pelo emprego da declividade máxima de 1% em tangente unicamente, sem contra-rampas em cerca de 300 quilômetros em vez de 2%, como se adotara nos estudos aprovados em 1895, o que exigiu um movimento de terras quase duplo do volume previsto no primeiro orçamento.¹¹⁰

Por outro lado, o curto prazo em que se realizou a construção para atender aos desejos do Governo Federal e várias dificuldades, entre elas a incursão dos fanáticos, encareceram muito o valor das obras. A incursão dos fanáticos gerou a Guerra do Contestado, entre os anos de 1911-1916.

Para ressarcir a diferença nos custos dessa construção, o Governo concedeu a Companhia a inclusão no capital da referida linha, da importância retirada dos depósitos feitos em favor do ramal de São Francisco, quanto a esta, o capital foi elevado a 40 contos, o que representou um aumento de 4.650 contos no trecho de Porto União-Hansa (SC) e de 11.900 contos para todo o ramal de São Francisco.¹¹¹

Segundo a Inspetoria Federal da Estrada, foi reconhecido "que a Companhia não poupou sacrifícios para construir as suas linhas nas melhores condições possíveis, pondo de lado erros de administração que se sucederam desde 1907 e que sobrecarregaram o custo das linhas com despesas que não puderam ser justificadas perante a Fiscalização".¹¹²

O Governo aceitou a exposição de motivos da Companhia propostos na justificativa, concordando em garantir o capital de £9.516.964.

Durante os dezessete anos abordados, foram duas as companhias estrangeiras que atuaram na construção e exploração desta estrada: a primeira europeia e a segunda norte-americana. Os direitos conferidos à primeira, através da concessão, foram transferidos à segunda. De certa forma, os déficits crônicos apresentados pelas duas empresas surgiram desde a época da sua implantação.

Assim sendo, o Governo Federal, consciente da responsabilidade e omissões do Estado frente aos problemas levantados pela Companhia e pela Fiscalização das Estradas, resolve normalizar esta situação, dada a importância e diversidade das várias linhas de penetração da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

¹¹⁰ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão...**, p. 3.

¹¹¹ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão...**, p. 7.

¹¹² BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão...**, p. 9.

Com a finalidade de serem definidas as relações contratuais entre o Governo e a Companhia, através de vários ajustes, foi baixado o Decreto nº 11.648, de 24 de julho de 1915.¹¹³

No contrato de consolidação celebrado entre o Governo de União ea Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em 7 de agosto de 1915, ficou determinado que todos os contratos de concessões anteriores, referentes às linhas e ramais passariam a ser regulados unicamente pela novação do contrato, a partir do seu registro no Tribunal de Contas.¹¹⁴

Através do Decreto nº 11.905, de 19 de janeiro de 1916, foram baixadas 124 cláusulas, com o objetivo de harmonizar e consolidar as cláusulas do contrato de novações com as dos contratos anteriores por ele não modificadas expressa ou implicitamente.¹¹⁵

A Rede de Viação Paraná-Santa Catarina¹¹⁶, que compreende as concessões da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, passou a ser constituída pelo seguinte conjunto:

- a) as estradas de concessão Federal, sob o regime da garantia de juros;
- b) estrada de concessão federal, sem a garantia de juros,
- c) Estrada de Ferro do Paraná, de propriedade da União, arrendada à Companhia;
- d) Estrada de Ferro Tereza Cristina, também pertencente à União e arrendada à Companhia e tornava sem efeito a cláusula VIII do Decreto nº 6533, de 20 de dezembro de 1907, obrigando a Companhia apenas a fundar, quando possível, em localidades de sua livre escolha, núcleos coloniais, à sua custa e promover o seu respectivo desenvolvimento, sem ônus algum para a União.

Pertenciam ao regime de garantia de juros, as linhas e ramais:

- 1) Itararé ao rio Uruguai (linha tronco);
- 2) Jaguariaiva a São José (ramal Parapanema);
- 3) São Francisco a Porto União (ramal de São Francisco);

¹¹³ BRASIL- Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1915.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916. v. 2, p.75.

¹¹⁴ BRASIL- Leis, decretos, etc. **Coleção... 1915.** p.76.

¹¹⁵ BRASIL- Leis, decretos, etc. **Coleção... 1915.** p.78.

¹¹⁶ O nome da Rede Viação Paraná-Santa Catarina, apareceu pela primeira vez, quando a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina ficou sob arrendamento da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, através dos Decreto nº 7926, de 3 de marco de 1910.

4) Serrinha a Nova Restinga (variante entre Curitiba-Ponta Grossa).

A responsabilidade da União pela garantia de juros de 6% ouro, de que gozava a Companhia em virtude de seus contratos anteriores, ficara fixado na quantia correspondente a £9.516.459.

Ficou estabelecida a zona privilegiada, com uma faixa de 20 quilômetros para cada eixo das estradas concedidas a Companhia, exceto se as novas estradas seguissem direções diversas. Se outras estradas tivessem ponto inicial ou terminal na linha da Companhia e desta se aproximassem ou cruzassem, ficariam proibidas de embarcar e desembarcar gêneros ou passageiros dentro daquela zona, sem prévio aviso.

A falta de recursos financeiros concorreu para que as competências e atribuições delegadas pelo Governo à Companhia levassem-na a decidir indiscriminadamente, urgindo, em conseqüência, intervenção imediata. Esta ficou explícita no contrato de consolidação em 1916.

A Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande teve várias alterações contratuais, formalizadas durante a sua época de implantação.

O Decreto nº 12.911, de 31 de maio de 1917, de acordo com a cláusula IV do contrato de 6 de julho daquele ano, determinou a extinção da garantia de juros correspondentes ao capital fixado, em relação a cada depósito nas datas indicadas no Quadro IX.

QUADRO Nº IX
Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande Depósitos de capital e extinção da garantia de juros 1895- 1943 (em libras)

DATA DOS DEPÓSITOS	LIBRAS	EXTINÇÃO DA GARANTIA
23 de agosto de 1895	843.750	23 de março de 1925
1º de maio de 1901	337.500	1º de maio de 1931
27 de março de 1903	84.375	27 de março de 1933
25 de julho de 1903	84.375	25 de julho de 1933
15 de março de 1904	253.125	15 de março de 1934
20 de fevereiro de 1905	84.375	20 de fevereiro de 1935
21 de novembro de 1905	413.125	21 de novembro de 1935
15 de janeiro de 1906	261.875	15 de janeiro de 1936
1º de abril de 1906	1.069.584	1º de abril de 1936
30 de junho de 1909	1.000.000	30 de junho de 1939
5 de agosto de 1910	1.000.000	5 de agosto de 1940
1º de abril de 1911	1.000.000	1º de abril de 1941
18 de novembro de 1911	1.000.000	18 de novembro de 1941
20 de junho de 1913	1.000.000	20 de junho de 1943

Fonte: Relatório da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande - 1925.

O total do capital garantido a partir de 1916, passou a ser £9.516.459 até 23 de agosto de 1925, reduzindo-se nesta data para £8.672.709.

A partir daí, o posicionamento do Governo continuou sendo o mesmo, pois não houve mudança no quadro financeiro. A Companhia reformulou novas exposições de despesas, sucedendo-se os saldos negativos. Após o término da 1ª Guerra Mundial, o movimento financeiro diminuiu constituindo o segundo patamar, configurando-se a tendência ascendente da despesa, Esta atinge o ponto mais elevado da curva em 1929 quando compõe o terceiro patamar. (gráfico nº 2)

Em 5 de outubro de 1930, verificou-se a ocupação militar da estrada pelo Governo Revolucionário. Pelo Decreto nº 19.601, de 19 de janeiro de 1931, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande foi incorporada à União, assim como todas as estradas de ferro pertencentes à atual Rede Viação Paraná-Santa Catarina.¹¹⁷

Na década de 30, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande passou por nova fase administrativa. A Superintendência, com outra orientação administrativa, tentou modificar o quadro financeiro da receita e despesa. Em 1935, pela primeira vez desde 1915, o saldo suplantou o "déficit". Mas a partir daí, o "déficit" ultrapassa o saldo positivo (gráfico nº 2).

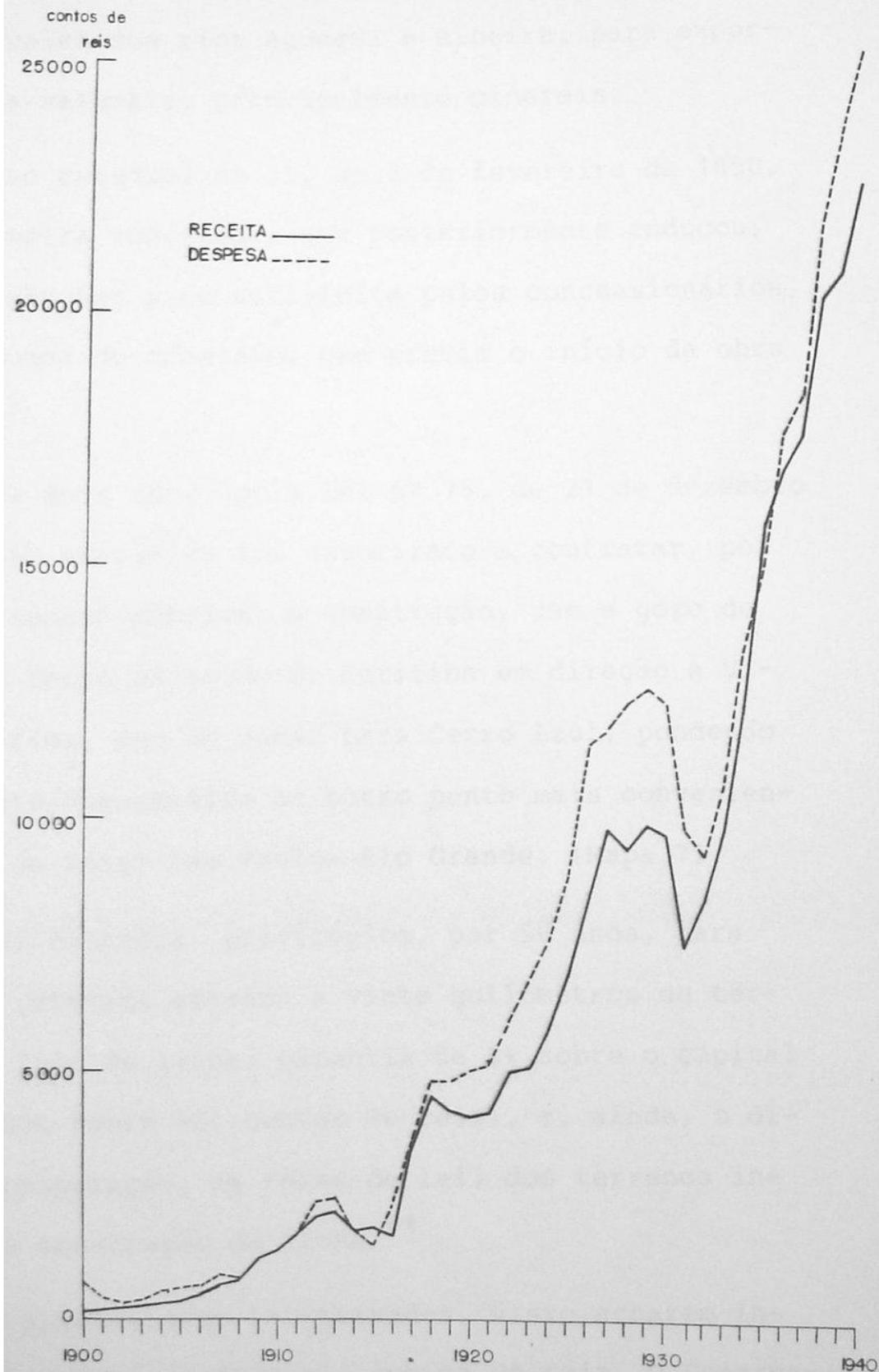
A característica dessa estrada de ferro, durante os quarenta anos analisados, foi sempre o saldo negativo apresentado pelos relatórios da Companhia, com exceção dos anos de 1908 a 1910; 1914 e 1915; e 1935. (Quadro nº VIII)

¹¹⁷ BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1931.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1932. v.2, p.49

GRÁFICO nº 2

REDE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - RIO GRANDE
TRECHO ITARARÉ - UNIÃO DA VITÓRIA - 1900 - 1940



3.3. Estrada de Ferro Norte do Paraná

A Estrada de Ferro Norte do Paraná surgiu do desejo de o Governo paranaense ligar por meio de transporte rápido a Capital aos vales dos rios Açungui e Ribeira, para exportar as riquezas naturais, principalmente minerais.

O Decreto estadual nº 35, de 3 de fevereiro de 1890, forneceu a primeira concessão, que posteriormente caducou, em virtude de não ter sido satisfeita pelos concessionários a cláusula segunda do contrato, que previa o início da obra em dois anos.¹¹⁸

Passados dois anos, pela Lei nº 75, de 21 de dezembro de 1892, o Poder Executivo foi autorizado a contratar, por meio de concorrência pública, a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro partindo de Curitiba em direção à Vila Açungui de Cima, com um ramal para Cerro Azul, podendo prolongar-se até Jaguariaíva ou outro ponto mais conveniente da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. (Mapa 7)

Essa Lei concedia privilégios, por 50 anos, para uso e gozo da referida estrada e vinte quilômetros de terras para cada lado da linha; garantia de 6% sobre o capital de 2.000:000\$000 (dois mil contos de réis), e, ainda, o direito de desapropriação, na forma de lei, dos terrenos indispensáveis à construção da linha.¹¹⁹

Não se apresentavam interessados, visto acharem insuficientes o capital de dois mil contos de réis. O Congresso Legislativo Estadual autorizou o Poder Executivo garantir juros de 7% sobre o capital efetivamente empregado, não excedendo, porém, a 25:000\$000 por quilômetro, conservando os mesmos favores e ônus da Lei nº 75. A iniciativa legislativa não surtiu efeito. Deliberou-se, em 1896, autorizar o Poder Executivo a mandar fazer estudos completos e definitivos para essa vi a férrea e contratar sua construção mediante determinadas condições. Entre elas, figurava a garantia de 7% sobre o capital empregado, que contrariava os dispositivos das leis federais que previam no máximo 6%. Publicados os editais de

¹¹⁸ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva, Presidente do Estado, pelo Bal. Claudino Roqoberto Ferreira dos Santos, em 31 de dezembro de 1910.** Curitiba, Tip. A República, 1911. p.. 70.

¹¹⁹ PARANÁ. Governo 1891-1892 (Silva). **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo pelo Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva, Governador do Estado em 20 de outubro de 1894.** Curitiba. Imp. Paranaense, 1894. p.41.

concorrência pública, foi aceita a proposta da *Societê Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan* e, a 18 de julho daquele ano, foi lavrado e assinado o respectivo contrato.¹²⁰

Concluídos os estudos pela empresa estrangeira em 1887, sendo elevado o valor total de sua construção, segundo o orçamento apresentado, o Governo Federal resolveu adiar sua construção.

Na tentativa de realizar o projeto dessa ferrovia, o Congresso Legislativo pela Lei nº 246, de 20 de novembro de 1897, autorizou novamente o Poder Executivo a contratar sua construção; apenas, porém, a primeira secção, de acordo com os estudos realizados.

Não sendo utilizada essa autorização, a Lei nº 631, de 14 de março de 1906, consignou a verba Fretes e Passagens, no orçamento da Receita do Estado do Paraná, para a necessária garantia de juros do capital a ser empregado. Com esse dispositivo legal, foi baixado o Decreto nº 298, de 27 de julho daquele ano, concedendo a *Gaston de Cerjat*, ou a empresa que o mesmo organizasse, privilégio para a construção, uso e gozo dessa ferrovia. A garantia de 6% de juros sobre o capital de £.374-19-2 por quilômetro, numa extensão de 43.300 metros, de acordo com os estudos realizados pela firma francesa.¹²¹

O traçado, segundo os estudos realizados, deveria atingir uma zona geoeconômica bastante povoada por imigrantes poloneses dedicados à cultura de cereais em geral. Igualmente, acusava, no percurso, a existência de campos para a criação do gado e de rica vegetação propícia para a extração da erva-mate e madeiras de lei. Ainda nessa região, o subsolo é formado de rocha calcária, capaz de fornecer mármore branco, cal e cimento.

O início da construção foi em 19 de dezembro de 1906¹²², ficando concluído os 43,397 quilômetros em fevereiro de 1909, de Curitiba a Rio Branco do Sul. Nos termos do Decreto Nº 183, de 21 de maio de 1907, houve a transferência de sua

¹²⁰ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. José Pereira Santos Andrade, Governador do Estado pelo Engenheiro Civil Cândido Ferreira de Abreu, em 31 de Janeiro de 1899.** Curitiba, Impressora Paranaense, 1899. p.63.

¹²¹ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Vicente Machado da Silva Lima, presidente do Estado pelo Dr. Francisco Gutierrez Beltrão, no ano de 1906.** Curitiba, Annibal Rocha & C., 1906.

¹²² Comemoração do 53º aniversário de Instalação da Província do Paraná.

concessão à Companhia Estrada de Ferro Norte do Paraná. O custo total da obra atingiu a importância de 3.573:573\$492.¹²³

O ponto inicial da linha é no quilômetro 18, da Estrada de Ferro do Paraná, segue em direção ao vale do Rio Juvevê, em demanda ao vale do Barigüi, atingindo 1 ,035 metros acima do nível do mar, onde encontra a divisa das águas das bacias hidrográficas dos rios Iguaçu e do rio Pacanissa, acompanha o vale deste rio até a zona compreendida entre os afluentes dos rios Cajuru e Rocinha, e termina em Rio Branco do Sul, cuja estação está na altitude de 892 metros.¹²⁴ (Mapa 7)

As condições técnicas da linha apresentam um raio mínimo de 90,06 metros e declividade máxima de 0,25 metros, possuindo duas pontes com vãos de 40 e 20 metros respectivamente; 33 pontilhões e 150 bueiros.

Para o tráfego da Estrada de Ferro Norte do Paraná foram construídas cinco estações: Cachoeira, Tamanduá, Tranqueira, Itaperussu e Rio Branco do Sul.

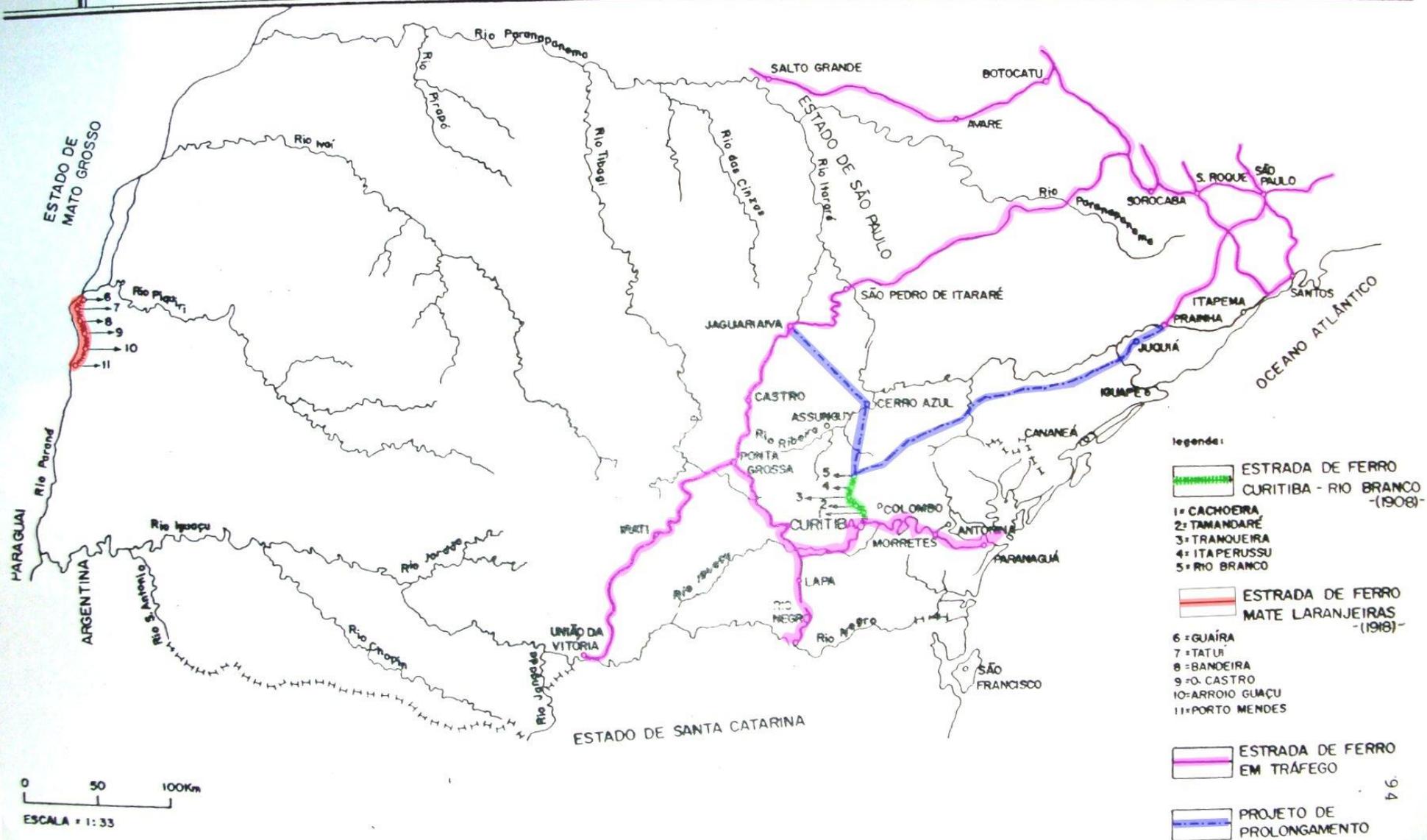
Nos primeiros anos de funcionamento, as principais mercadorias, transportadas foram lenha, madeira, cal, pedras, milho e porcos. A erva-mate aparece em pequena escala, evidenciando-se nesta estrada tendência maior para o transporte de madeira. Após o incremento da comercialização da cal para outras cidades do Paraná e Santa Catarina, com a isenção de impostos pelo governo do Estado do Paraná, houve predomínio deste produto no transporte dessa ferrovia.

Com a incorporação da Estrada de Ferro do Paraná pela Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em 1910, houve dificuldades em continuar a construção. O governo do Estado do Paraná, após gestões junto à *Brazil Railway Co.*, concessionária da Estrada de Ferro do Paraná, conseguiu que a Estrada de Ferro Norte do Paraná fosse também a ela incorporada.

¹²³ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. Revisão do Contrato da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Rio de Janeiro, 1916. Arquivo Nacional - Seção dos Ministérios, maço 222, processo 967. p.18. Datilografado.

¹²⁴ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. Relatório... 1910. p.11.

ESTRADAS DE FERRO NORTE DO PARANÁ E MATE LARANJEIRAS



0 50 100Km
ESCALA = 1:33

Fonte: PESSOA, LINDOLPHO. E. F. Brasil Paraguai.

Em 1911, a Estrada de Ferro Norte do Paraná passou a ser parte integrante da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, juntamente com a Estrada de Ferro do Paraná, formando uma rede ferroviária no Paraná e Santa Catarina da *Brazil Railway Co.*. Fez encontro de contas com o Governo do Paraná, não só quanto à exploração da linha, mas também em referencia aos impostos que arrecadava como garantia de juros contratuais (6%), e dos transportes devidos pelo Estado. Além desse contrato, foi posteriormente baixado um Termo aditivo, em 6 de maio de 1913, para a ampliação da linha, que, partindo de Rio Branco, passando por Cerro Azul, atingiria Santo Antônio de Juquiá, em São Paulo. (Mapa 7)

Com o advento da 1ª Guerra Mundial, com as dificuldades econômico-financeiras do Brasil e com a carência de capitais estrangeiros, não foi permitido o emprego de investimento na ordem de 27 mil contos de réis, sendo adiada a execução de seu prolongamento e não foi mais construída.

Em 5 de outubro de 1930, verificou-se a ocupação militar da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande por parte das forças revolucionárias. Essa ocupação foi confirmada posteriormente pelo Decreto do Governo Provisório nº 19.601, de 19 de janeiro de 1931, sendo encampada. Pelos avisos nº 123 e 124, de 31 de agosto de 1931, o Ministério da Viação e Obras Públicas decidiu, nessa encampação, não incluir a Estrada de Ferro Norte do Paraná. Embora administrada pela Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, não fazia parte integrante da Rede Federal, estando apenas subordinada pelo contrato, mas continuava a pertencer ao Governo do Estado do Paraná.¹²⁵

Sem embargo da resolução ministerial, a Rede Viação Paraná-Santa Catarina continuou como gestora de fato da Estrada de Ferro Norte do Paraná, escriturando a receita e a despesa em separado, para futuros acertos de contas com o Estado do Paraná. O contrato entre o Estado e essa ferrovia expirou em 1936, assim como a garantia de juros nele prevista, o que não obstou fossem os mesmos arrecadados até o ano de 1938, quando cessou a cobrança em virtude da Constituição de 1937. Apesar disso, a situação permaneceu imutável, ficando a Rede Viação Paraná-Santa Catarina com o encargo de manter o oneroso e deficitário tráfego (Quadro nº X)

¹²⁵ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Sr. Dr. Getúlio Dorneles Vargas, Presidente do Governo provisório da República do Brasil, pelo Ministro de Viação e Obras Públicas, no ano de 1931.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1932. p. XI

QUADRO Nº X
Movimento Financeiro da Estrada de Ferro Norte do Paraná 1909 - 1940 - (em mil réis)

ANOS	RECEITA	DESPESA	DÉFICIT
1909	49:122	149:765	-100:643
1910	83:913	107:518	- 22:605
1911	102:338	133:413	- 33:965
1912	117:457	163:764	- 46:307
1913	154:346	225:275	- 70:930
1914	97: 163	158:316	- 61:153
1915	83:342	144:444	- 61:102
1916	74:674	138:543	- 63:869
1917	71:099	108:966	- 37:867
1918	76:011	117:015	- 41:004
1919	87:119	126:384	- 39:265
1920	95:304	135:001	- 39:697
1921	103:383	143:621	- 40:238
1922	106:731	150:624	- 43:893
1923	134:889	176:318	- 41:429
1924	158:955	186:854	- 27:897
1925	141:084	213:942	- 72:858
1926	164:917	270:377	-105:460
1927	192:753	283:705	- 90:952
1928	224:994	271:526	- 46:535
1929	248:169	347:474	- 99:304
1930	150:303	301:042	-150:738
1931	112:622	229:521	-116:899
1932	86:978	204:778	-117:801
1933	82:628	212:679	-130:051
1934	81:534	227:421	-145:887
1935	124:993	255:734	-130:741
1936	147:083	243:338	- 96:255
1937	165:246	270:176	-104:938
1938	162:442	281:568	-119:126
1939	159:700	286:636	-126:936
1940	Incorporada a RVPSC		

Fonte: Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, RVPSC e Estatística das Estradas de Ferro do Brasil.

Após entendimentos entre o Estado do Paraná e o Governo Federal, pelo Decreto nº 2.436, de 22 de julho de 1940, a Companhia Estrada de Ferro Norte do Paraná foi incorporada ao patrimônio e subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas, fazendo parte integrante da Rede Viação Paraná-Santa Catarina (RVPSC).¹²⁶

Como decorrência dos entendimentos promovidos entre a Rede e o Governo do Estado, convencionou-se entre ambos a nomeação de uma Comissão Mista, a fim de proceder a verificação de suas contas.

¹²⁶ RVPSC. Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1940. Curitiba, Imp. Paranaense, 1941. p. 11

Depois de examinados todos os documentos apresentados e apreciados os motivos determinantes da atitude da Rede, em relação aos adiantamentos que fez à Norte do Paraná, para cobrir os "déficits" da sua exploração durante o período de 5 de outubro de 1930 a 22 de julho de 1940, opinou a Comissão no sentido de ser entregue à União, representada pela Rede, a soma de 1.251:409\$100, proveniente de garantias de juros devidas contratualmente à Companhia E. F. Norte do Paraná, importância essa correspondente ao total dos "déficits" apurados na exploração da Estrada no mencionado período de tempo.

A Comissão estabeleceu as condições de encontro de contas entre a Rede e o Estado, ficando apurado o seguinte:

Crédito da Rede

Material cedido ao Cais do Porto	10:112\$000
Transportes para o Estado	2.156:432\$400
Serviço de fiscalização do imposto de exportação e importação	88; 400\$000
Contas a receber emitidas contra o Cais do Porto de Paranaguá, correspondentes a serviços de manobras, conserto de vagões, vencimentos de pessoal de tração e de guarda chavês	65:101\$300
Soma	2.323:225\$700

Débito da Rede

Imposto arrecadado pela Rede, de novembro de 1931 a fevereiro de 1938	3.410:182\$200
Diferença.	1.086:956\$500

Resolvido o pagamento pelo Estado dos 1.251:409\$100 e havendo a seu favor a diferença de 1.086:956\$500, recebeu a Rede o saldo correspondente de 164:452\$600, ficando assim indenizada dos adiantamentos que fez à Norte do Paraná.

Como, porém, o montante das garantias de juros devido à Companhia Estrada de Ferro Norte do Paraná atingiu a 1.753:168\$728 e tendo a Rede recebido apenas os 1.251:409\$100, correspondentes aos aludidos "déficits", restava o saldo de 501.7593628, cuja desoneração pleiteou junto ao Governo da União.¹²⁷

¹²⁷ RVPSC. Relatório... 1940, p. 147

A característica marcante dessa ferrovia foi sempre o saldo negativo apresentado pelos relatórios da Empresa.

O movimento financeiro desde 1909 a 1939, pelos dados disponíveis da receita e da Despesa (Quadro nº X), evidenciam essa situação.

Mesmo passando por três fases gerenciais, os saldos deficitários acompanharam sua administração e funcionamento. Para medir o grau de rentabilidade de uma empresa, é aconselhável o estudo comparativo com outras.

Fazendo-se cotejo com a Estrada de Ferro Santa Catarina no Vale do Itajaí, de concessão também estadual, passando posteriormente para a administração federal, vemos que ela não obteve resultados positivos em nenhum ano de funcionamento. Apesar de aquela possuir mais do dobro de extensão quilométrica e percorrendo uma região onde se desenvolveu o maior Parque Industrial do Estado de Santa Catarina, não logrou sucesso, sendo a ferrovia erradicada.¹²⁸

A prosperidade econômica de uma empresa ferroviária depende da conjugação de dois fatores: a densidade de tráfego, sobretudo de cargas, conjugada com a produtividade. "Um só desses fatores, porém, por mais favorável que possa ser, não produz aquela prosperidade, se o outro fator é adverso."¹²⁹

A implantação dessa ferrovia visou, na época de sua construção, servir a uma região de agricultura estável e povoações com promessas de valorização econômica, uma vez que a área é rica em calcário como também de solos propícios para a agricultura.

Com o desenvolvimento cada vez maior da comercialização dos produtos extrativos da erva-mate e da madeira e o surgimento em outros espaços geográficos de colonização, esta região foi relegada a segundo plano, tendo crescimento vegetativo, contando apenas com seus próprios recursos.

Em 1950, foi instalada em Rio Branco do sul a primeira indústria de cimento no Paraná, surgindo a oportunidade de crescimento do transporte ferroviário. Mas o aparecimento de veículos automotores rodoviários e a expansão da rede de estradas de rodagem em todo o país e no Paraná, imprimindo maior mobilidade, flexibilidade e rapidez ao transporte terrestre, feriu a fundo a movimentação de cargas pelo sistema ferroviário. Também a Estrada de Ferro Norte do Paraná sofreu

¹²⁸ KROETZ, p. 19

¹²⁹ LIMA, Othon de Araújo. **Sistema ferroviário brasileiro**. Rio de Janeiro, Apec, 1969. p.20.

a concorrência do caminhão, impedindo o seu desenvolvimento e desempenho em maior escala.

3.4. Ramal de Paranapanema

O Ramal de Paranapanema, cuja concessão consta do Decreto nº 3.947, de 7 de março de 1901, teve os primeiros estudos aprovados, em 28 de fevereiro de 1907, através do Decreto nº 6.395, numa extensão inicial de 106 quilômetros de Jaguariaíva a São José.¹³⁰

O Decreto nº 8.815, de 5 de julho de 1911, aprovou, com algumas modificações, estudos que propunham a extensão do Ramal de Paranapanema até a Colônia Mineira (Siqueira Campos) e daí até o vale do rio Paranapanema.¹³¹

Finalmente, por Decreto nº 10.375, de 6 de agosto de 1913, foram aprovados estudos definitivos do trecho da Colônia Mineira ao ponto terminal, em Ourinhos, estação da Estrada de ferro Sorocabana, devendo a construção de todo o Ramal atingir uma extensão de 218,914 quilômetros.¹³² (Mapa 6)

Iniciou-se a obra em 1912, objetivando unir a Estrada de ferro São Paulo-Rio Grande e a Estrada de Ferro Paraná ao Sistema de Sorocabana, em Ourinhos.

O contrato de consolidação, em 1916, já considerava o trecho da Jaguariaíva a São José, hoje Calógeras, como pertencente ao Governo Federal, sendo arrendado à *Brazil Railway Co.*, pelo Decreto nº 12.491, de 21 de março de 1917, fazendo parte da Companhia estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Foi também iniciado o estudo para a construção de um sub-ramal, destinado ao transporte de carvão de pedra existente no Rio do Peixe (Mapa 6).

A construção, partindo de Jaguariaíva, teve início em 1912, alcançando São José a 18 de junho de 1918 e no ano seguinte atingiu Wencealau Bras. Em 1º de julho de 1924, o ramal do Paranapanema estranhamente passou a fazer parte da Estrada de Ferro do Paraná, de conformidade com a determinação expressa na

¹³⁰ BRASIL. Leis, decretos, etc.. **Coleção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1908.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909. v.2. p.387

¹³¹ BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. Relatório... 1913. p.587

¹³² BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. Relatório... 1913. p.587

Cláusula XVII do termo de revisão de contrato entre a União e a *Brasil Railway Co.*¹³³

A configuração do relevo havia impedido a expansão inicial dos núcleos povoadores que foram fundados no último quartel do século XIX, dificultando a marcha do povoamento no sentido tradicional NE-SW.¹³⁴

A partir de 1924, o restante do trajeto construído foi bastante moroso, pois somente em 1930 os trilhos deste ramal atingiram Jacarezinho, Devido a esse morosidade, o traçado foi novamente modificado, e, em 1937, ficou a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ligada à estação de Marques dos Reis, não havendo mais necessidade de seguir até Ourinhos, porquanto a Estrada de Ferro São Paulo-Paraná ligada a penetração para o norte do Estado através dessa estação até Londrina, no Norte novo.

O Sub-ramal de Barra Bonita-Rio do Peixe é representado pelo trecho Wenceslau Bras-Lisímaco Costa, cuja construção esteve a cargo da própria Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Iniciado em 1918, somente em 1930 é que foi concluído com recursos próprios da Companhia, que lançava seus custos na conta de despesas de obras novas.

Além da morosidade da construção desse ramal, constata-se pelo resultado financeiro da receita e da despesa, apresentado no Quadro nº XI, que o balanço foi profundamente marcado pelo saldo negativo, com exceção dos anos de 1935, 1938, 1939 e 1940. Salienta-se, ainda, que o ramal do Paranapanema, como toda a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, passou por nova fase administrativa em 1930, quando foi incorporada à União, pelo regime de ocupação, através do Decreto nº 19.601, em 19 de janeiro de 1931.¹³⁵

¹³³ BRASIL. Leis, decretos, etc.. **Coleção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1924.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1925. v.2. p. 185

¹³⁴ MÜLLER, Nice Lecoq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. **Boletim Paulista de Geografia.** (22):55-97, mar., 1956.

¹³⁵ BRASIL. Leis, decretos, etc.. **Coleção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1931.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1932. v.2. p. 49

O movimento financeiro realizado pelo ramal do Paranapanema numa extensão de 217,701 quilômetros, apresentou os seguintes resultados:

QUADRO Nº XI
Movimento Financeiro do Ramal Paranapanema - Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande 1922-1940
(em mil réis)

ANOS	RECEITA	DESPESA	DÉFICIT
1922	264:693	517:729	- 253:036
1923	312:125	435:125	- 123:052
1924	566:450	652:159	- 85:709
1925	463:934	794:454	- 330:520
1926	691:755	1.083:843	- 392:087
1927	941:593	1.009:439	- 67:846
1928	1.000:747	1.088:018	- 87:271
1929	1.211:219	1.376:457	- 165:238
1930	1.174:824	2.033:121	- 858:297
1931	1.305:825	1.937:656	- 631:831
1932	1.232:557	1.838:009	- 605:452
1933(1)	1.586:047	2.032:169	- 446:122
1934	1.643:539	2.133:889	- 490:350
1935	2.573:283	2.259:096	+ 314:188
1936	2.667:728	2.719:936	- 52:209
1937	2.746:355	2.856:070	- 109:715
1938	3.537:324	3.507:249	+ 27:074
1939	6.869:531	6.241:472	+ 628:059
1940	6.458:377	6.442:290	+ 16:081

Fonte: Relatórios da rede de Viação Paraná-Santa Catarina (1) incluído o sub-ramal Barra Bonita-Rio do Peixe.

3.5 Ramal Serrinha a Nova Restinga

Esta linha ferroviária originou-se da necessidade de reconstrução do ramal de Serrinha a Porto Amazonas, que fazia parte do prolongamento de Curitiba-Ponta Grossa, na Estrada de Ferro do Paraná, mercê do arrendamento desta para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. (mapa 8)

O item primeiro da cláusula V do Decreto nº 7.928, de 31 de março de 1910, determinava a redução da extensão da estrada pouco mais de metade e melhorava as condições técnicas, de acordo com estudos aprovados pelo Governo Federal.¹³⁶

Houve, porém, demora na abertura ao tráfego dessa linha, até que ficasse resolvida provisoriamente a dúvida suscitada pela Companhia, quanto ao regime a que deveria ser submetida.

¹³⁶ BRASIL. Leis, decretos, etc.. **Coleção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1910.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1911. v.2. p. 104

O Aviso nº 06, de 14 de janeiro de 1914, autorizou a abertura do tráfego, mediante a exclusão da linha do regime de arrendamento e incluindo-a no regime da garantia de juros. Por esse Aviso, a nova linha de Serrinha era considerada inteiramente desvinculada das linhas da Estrada de Ferro do Paraná.¹³⁷

Em consequência do regime da garantia de juros, também as contas da receita e despesa dessa linha ficavam separadas da Estrada de Ferro do Paraná. As passagens e os fretes eram cobrados de acordo com as novas distâncias, observando-se o mesmo cálculo da receita estabelecido para as outras linhas garantidas da rede Viação Paraná-Santa Catarina.

Permaneceu em funcionamento, durante algum tempo, o antigo trecho de Serrinha à Nova Restinga, via Tamanduá, sendo que o antigo ramal da Restinga Seca a Porto Amazonas foi suprimido.

A 1º de março de 1914, o ramal Serrinha à Nova Restinga foi entregue ao tráfego, com grande vantagem pelo encurtamento das distâncias resultante e pelas condições técnicas mais favoráveis do que as do antigo traçado.

Apesar da pequena extensão da linha, 45794 metros, são numerosas as obras de arte de certa importância que foram construídas, como as pontes sobre o rio Iguaçu com 60 metros de vão e a do rio Santa Clara, com 40 metros de vão. A soma dispendida até 1913 excedeu em muito o orçamento aprovado, sendo computada a importância de 4.459:680\$911 para a construção desse traçado.¹³⁸

A estação de maior rentabilidade sempre foi a de Porto Amazonas que recebia, através da navegação fluvial desde União da Vitória e Rio Negro, madeira e erva-mate, apesar de as duas localidades do Sul do Estado serem lindeiras com Santa Catarina e serem servidas por trilhos da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. Mas, assim mesmo a navegação fluvial, em consonância com o transporte ferroviário, carregou as cargas oriundas dos mais recônditos locais da região do Vale do Iguaçu e seus afluentes, os rios Negro, Potinga, Timbó e Canoinhas.

¹³⁷ BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. Relatório..., 1913, p 601

¹³⁸ BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. Relatório..., 1913, p 601

Desde a inauguração do tráfego, os resultados obtidos pela linha foram animadores:

QUADRO Nº XII
Movimento Financeiro do Ramal Serrinha-Nova Restinga Estrada de Ferro Paraná 1914-1936 -(em mil réis)

ANOS	RECEITA	DESPESA	DÉFICIT
1914	412:372	209:740	+ 202:632
1915	615:539	232:511	+ 383:028
1916	606:000	214:888	+ 391:101
1917	559:050	159:256	+ 399:794
1918	678:565	208:954	+ 400:611
1919	750:398	328:428	+ 521:9 69
1920	926:598	259:611	+ 666:987
1921	921:607	301:862	+ 619:745
1922	1.027:280	326:569	+ 700:719
1923	1.149:625	848:401	+ 801:224
1924	1.310:126	546:437	+ 763:690
1925	1.327:574	600:329	+ 772:245
1926	1.905:390	781:745	+ 1.123:646
1927	1.640:550	588:821	+ 1.051:729
1928	1.784:003	608:485	+ 1.175:519
1929	1.731:400	646:045	+ 1.085:356
1930	1.712:044	720:826	+ 991:217
1931	1.403:661	523:660	+ 880:001
1932	1.381:173	523:849	+ 857:324
1933	1.217:554	525:385	+ 692:168
1934	1.326:947	605:509	+ 721:438
1935	1.617:051	715:499	+ 901:552
1936	1.678:715	855:637	+ 823:079

Fonte: Relatórios da rede de Viação Paraná-Santa Catarina.

Os vapores do rio Iguaçu, por imposição das características dos rios que navegavam, eram de pequenas proporções e sua capacidade de carga máxima era de 1400 sacos de mate, num total de 1600 arrobas ou de 400 dúzias de tábuas para cada embarcação rebocada por duas lanchas.

Houve, portanto, nesta área aparentemente bem servida pelos trilhos da São Paulo-Rio Grande, certa coordenação dos transportes fluvial e ferroviário. Um complementou o outro, conduzindo desta forma os bens exportáveis não deterioráveis a curto prazo.

Neste pequeno trecho ferroviário, abastecido em grande parte pelo transporte fluvial, a linha Serrinha-Nova Restinga com extensão de 45 quilômetros, suplantou o que de mais gravoso aconteceu na maioria das estradas de ferro paranaenses os déficits crônicos e permanentes, com exceção da Estrada de Ferro do Paraná.

Na década de 30 (Quadro nº XII), os valores começam a diminuir. A crise de 30, que, além de efeitos gerais sobre a economia brasileira, afetou o mate

paranaense, pois a Argentina, o maior mercado de consumo desse produto, proibiu a sua importação.¹³⁹

Assim, a partir de 1931, não houve mais exportação do mate beneficiado para a Argentina e também começou a queda vertiginosa da erva cancheada. As quantidades exportadas desse produto, que atingiram cerca de 56.000 toneladas em 1932, caíram ao nível de 30.000 até 1939, continuando o seu declínio na década seguinte.

A madeira, conforme ver-se-á no último capítulo, também sofreu restrições nos mercados externos, razão pela qual os valores decresceram nos dois primeiros anos da década de 30, aumentando novamente nos anos de 35 e 36, recuperando em parte os limites anteriormente atingidos.

3.6. Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras

Com o fim de transportar erva-mate em trânsito do Estado de Mato Grosso para a Argentina, a firma Laranjeiras Mendes & Companhia construiu uma estrada de ferro que partia do Porto Guaíra, no Alto Paraná, e terminava em Porto Mendes, no Baixo Paraná. Esta estrada de ferro ligava a navegação fluvial do Alto ao Baixo Paraná, interrompida pelas Sete Quedas do rio Paraná. (mapa 7)

A 1^o de junho de 1918, foi inaugurado o trajeto numa extensão de 68 quilômetros, linha construída com bitola reduzida, de 60cm, tipo "Decauville", com rampa superior às vezes a 4%.¹⁴⁰

Construída sem qualquer favor do Estado, dentro de terrenos de propriedade da Empresa respectiva, não permitia o tráfego público em suas linhas. Além disso, a Empresa manteve um completo serviço de urbanização, serviços médico-farmacêutico e uma pequena usina de eletricidade. Também foi instalada uma linha

¹³⁹ PARANÁ. Governo 1930-1931 (Tourinho). **Mensagem dirigida pelo Interventor Federal do Paraná, General Mario Tourinho ao Chefe Provisório da República Dr. Getúlio Dorneles Vargas, em 5 de outubro de 1931.** Curitiba, 1931. p. 73.

¹⁴⁰ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios da Fazenda, Agricultura e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Exm^o Sr. Dr. Afonso Alves de Camargo, presidente do Estado, pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, em 31 de dezembro de 1918.** Curitiba, Tip. A Republica, 1918. p. 202

telefônica que interligava os portos Mendes, Guaíra, Artaza e Camargo, com os escritórios da Companhia.

O Governo do Estado, ciente das necessidades viárias dos habitantes da região compreendida entre os rios Piquiri e Paranapanema, sem comunicações com quaisquer centros comerciais e objetivando o desenvolvimento daquela região, entrou em entendimento com a empresa Mate-Laranjeiras para a abertura da sua linha férrea ao tráfego público.

Em 5 de março de 1929, firmou-se contrato com os empreiteiros Raul & Heitor Mendes e o Estado do Paraná concedendo-lhes o privilégio por 60 anos para o uso e gozo da estrada construída: com a cessão gratuita de uma área de 10.000 hectares de terras devolutas, privilégio de uma zona em uma faixa de 15 quilômetros em cada eixo da linha e isenção de impostos estaduais sobre materiais adquiridos para serviços da estrada e outros impostos desde que não incidissem naqueles da exportação. Em contra partida, o contrato estabelecia o prazo de 18 meses para a uniformização das condições técnicas da linha férrea, de modo a permitir tráfego eficiente.

Nestas condições os favores concedidos foram considerados lesivos aos interesses do Estado, tratando-se, sobretudo, de uma simples via férrea do sistema Decauville. O Governo Revolucionário em 1931 convidou a Companhia Mate-Laranjeiras para uma revisão do contrato que firmara, ou para a rescisão do mesmo. Em comum acordo, a Empresa aceitou a última proposta.¹⁴¹

Pelo Decreto nº 461, de 19 de fevereiro de 1931, foi rescindido o contrato lavrado pelo Estado do Paraná e a Companhia Mate-Laranjeiras. Porém, assegurou-se à firma Mate-Laranjeiras a faculdade de explorar o tráfego público em sua linha férrea, com a obrigação de submeter à aprovação do Governo Estadual as respectivas tarifas e dar livre transito as tropas militares.¹⁴²

QUADRO Nº XIII
Movimento Financeiro da Estrada de Ferro Mate-Laranjeiras 1940 – 1941 (em mil réis)

ANOS	RECEITA	DESPESA	DÉFICIT
1940	84:697	667:631	- 582:934
1941	801:529	670:048	+ 131:481

Fonte: Estatística das Estradas de Ferro do Brasil – 1944

¹⁴¹ PARANÁ. Governo. 1930-1931 (Tourinho). p. 58.

¹⁴² PARANÁ. Governo. 1930-1931 (Tourinho). **Mensagem...** p. 59.

A falta de dados estatísticos disponíveis impedem análise aprofundada de seu desempenho.

3.7. Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná

O feliz encontro do café com a terra-roxa em São Paulo favoreceu o alargamento de sua fronteira agrícola e econômica. Deslocando-se em várias regiões, a cultura do café alcança o Norte Pioneiro do Estado do Paraná, surgindo, assim, os primeiros núcleos: Colônia Mineira (1862), Santo Antônio da Platina (1866), Wenceslau Brás e São José da Boa Vista (1867). (mapa 9)

Depois da primeira onda colonizadora na região no Vale do rio das Cinzas, a ocupação do planalto a Leste do rio Tibagi (mapa 10), que também foi um desenvolvimento natural da extensão dos cafeicultores paulistas, teve como ponto de partida Ourinhos, em São Paulo.

Fundados os núcleos de Jacarezinho (1900) e Cambará (1904), estes foram beneficiados com a aproximação dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, que atingiu Ourinhos em 1908.

Com Ourinhos como "boca de sertão" ou "ponta de trilhos", a colonização se expandiu, surgindo novos núcleos com Bandeirantes (1921) e Cornélio Procópio (1924).¹⁴³

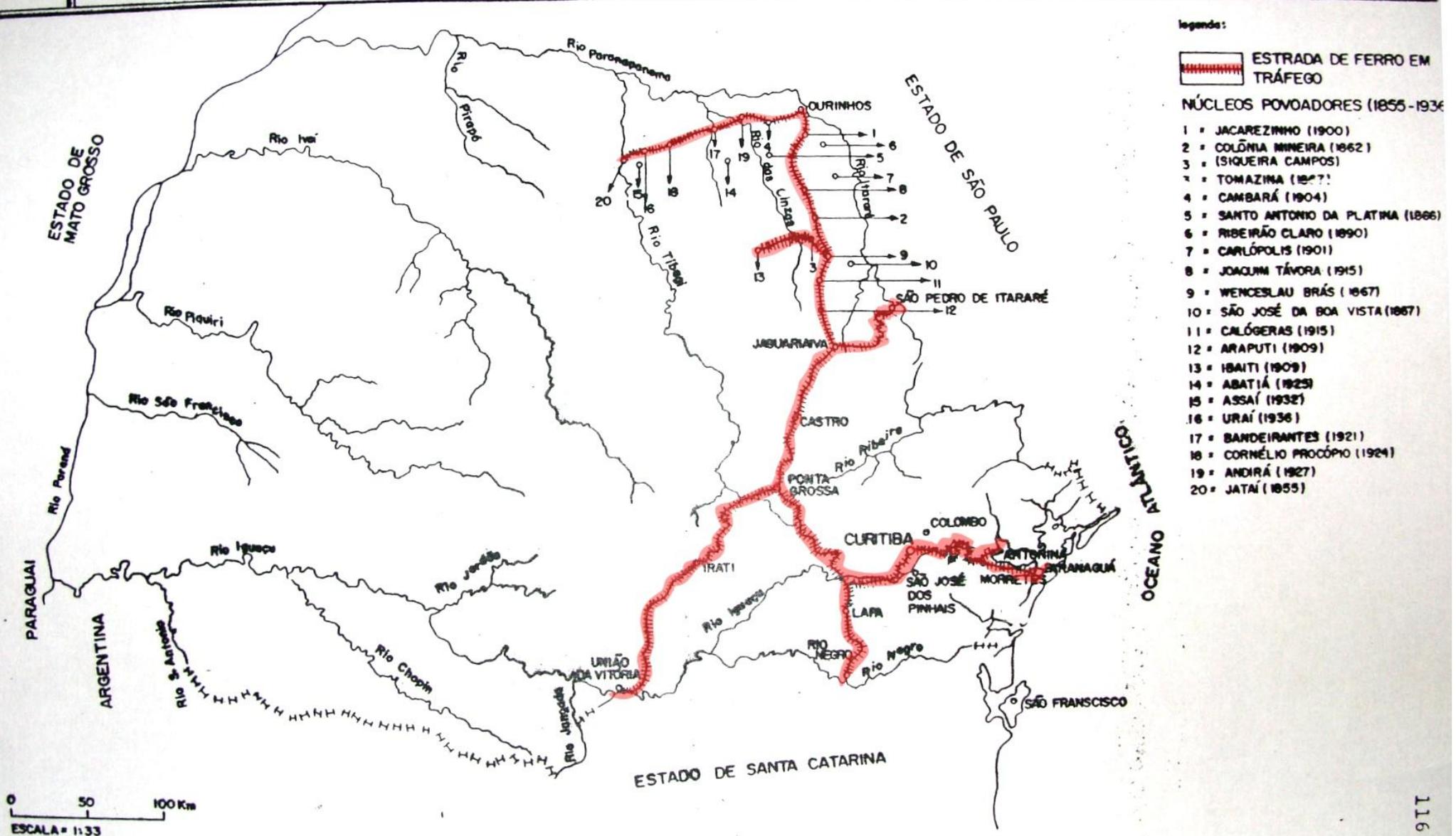
Com o crescimento cada vez maior da produção e desejando, como em São Paulo, que os trilhos de ferro ficassem o mais próximo dos cafezais, foi solicitada ao Governo do Estado do Paraná a concessão de uma estrada de ferro.

Para esse empreendimento, de iniciativa particular, uniram-se os capitais de vários fazendeiros que desenvolviam suas atividades cafeicultoras no Norte do Paraná.¹⁴⁴

¹⁴³ MÜLLER. p.73.

¹⁴⁴ Eram eles: Major Barbosa Ferraz e seu filho Leovigildo Barbosa Ferraz, Willie da Fonseca Brabazon Davids, Gabriel Ribeiro dos Santos e Manoel da Silveira Correia.

NORTE PIONEIRO - NÚCLEOS POVOADORES (1855-1936)



Pelo Decreto estadual nº 896, de 2 de agosto de 1920, foi concedida a Antônio Ribeiro dos Santos e outros, ou à Companhia que organizassem, a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que, partindo de um ponto conveniente do projetado ramal férreo Jaguariaíva-Ourinhos, entre Jacarezinho e a barranca do rio Paraná, seguisse até Cambará, daí atravessando os rios das Cinzas e Laranjinha e se prolongasse até Jataí.¹⁴⁵ (mapa 10)

Em junho de 1921, os concessionários constituíram uma sociedade anônima para levantar capitais para a construção da ferrovia, tendo sido subscritos 800.000:000\$000 (oitocentos mil coitos de réis) em ações.

Organizou-se a Companhia Ferroviária Noroeste do Paraná, que iniciou suas atividades construindo os primeiros quilômetros com recursos disponíveis, porém, não suficientes para concluir com desejável rapidez os trabalhos do trecho ferroviário Ourinhos-Cambará.

Diante das dificuldades para um entendimento com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, sobre o ponto de entroncamento, a Companhia Ferroviária Noroeste do Paraná resolveu, de acordo com o Governo do Paraná, fazer o ponto de partida à margem esquerda do Rio Paranapanema, com o intuito de ligar a ferrovia diretamente a Ourinhos.

Em 25 de novembro de 1922, a Noroeste do Paraná, por Decreto nº 3.536 do Estado de São Paulo, obteve a concessão para construir a via férrea de Ourinhos, da estação da Estrada de Ferro Sorocabana - ao porto de Itaipava, à margem esquerda do rio Paranapanema.¹⁴⁶

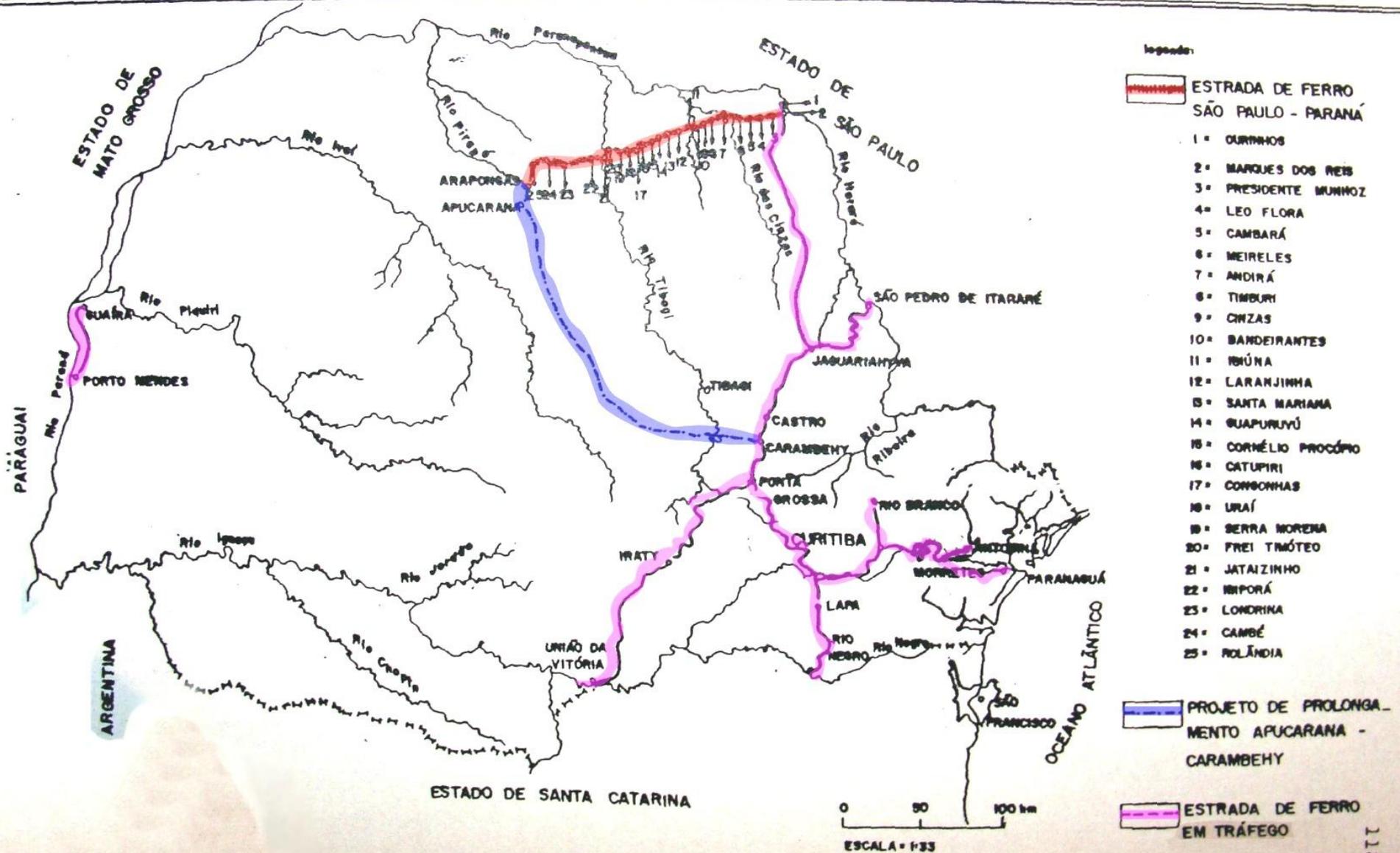
No Departamento do Contencioso, do Tesouro do Estado do Paraná, foram assinados os contratos e respectivos termos relativos à concessão para a construção da estrada de ferro.¹⁴⁷

¹⁴⁵ GOULIN, C Adriano. Planos ferroviários e rodoviários do Paraná. In: RVPSC. **Cinquentenário...**, p.219.

¹⁴⁶ COMPANHIA FERROVIÁRIA SÃO PAULO-PARANÁ. **Relatório nº 19 apresentado à Assembléia Geral Ordinária da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná S.A., referente ao ano de 1939.** Curitiba, 26 de junho de 1940. Datilografado.

¹⁴⁷ Em 1º de setembro de 1922, 13 de março de 1923, 16 de outubro de 1925 na Secretaria dos Negócios da Agricultura, Viação e Obras Públicas e Diretores da Companhia Ferroviária Noroeste do Paraná.

ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO - PARANÁ 1923 - 1944



Obtendo a permissão, foi construído o trecho em território paulista, desde a travessia do rio até Ourinhos, "invadindo a zona privilegiada para este ultimo ramal".¹⁴⁸

Em 13 de março de 1923, a estrada de ferro passou a denominar-se Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. No ano seguinte, no mês de junho, foram inaugurados os primeiros 22 quilômetros de linhas, da estação de Ourinhos até Leoflora (PR). Aberto o tráfego ao público, sobreveio o movimento revolucionário de São Paulo (julho de 1924), havendo os revolucionários se apoderado da linha e do seu escasso material rodante. Em agosto desse ano era aberta a estação de Cambará, no km 30.

A ligação entre os dois trechos da linha construída em São Paulo e no Paraná, fazia-se por uma ponte provisória enquanto se construía, com aquiescência dos dois Estados interessados, a ponte metálica sobre o rio Paranapanema. Essa ponte teve seu término de construção em 6 de fevereiro de 1927, quando foi inaugurada.

Em 1923, foi organizada a Missão Montagu, composta de representantes dos meios políticos, financeiros e industriais da Inglaterra.¹⁴⁹ Fez parte da comitiva o Diretor da *Sudan Cotton Plantations Syndicater* com a incumbência, por parte de seus acionistas, de estudar a possibilidade de aplicação de capitais no Brasil, de forma a obter o algodão, que importavam em larga escala, para suprir a florescente indústria têxtil da Inglaterra.¹⁵⁰

O Diretor da Sudan Plantations visitou o Norte do Paraná, recebendo informações do engenheiro da Estrada de Ferro sobre a valorização das áreas próximas aos trilhos do trecho já construído, que se avizinhavam a Cambará, apresentando-lhe ainda "um plano inteligente de vendas de terras férteis".¹⁵¹

Com os contatos mantidos e pelas informações recebidas, foi organizada em Londres, em 1924, a *Brazil Plantations Syndicate Limited*, com capital de 200.000 libras esterlinas para atuar primeiro em São Paulo, na plantação em larga escala de

¹⁴⁸ COMPANHIA FERROVIÁRIA SÃO PAULO-PARANÁ. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura e Obras Públicas, pelo Engenheiro Fiscal Rosoaldo G. de Mello Leitão, em 30 de junho de 1934.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1934.

¹⁴⁹ MISSÃO Motangu. **Jornal do Comércio.** Rio de Janeiro, 1º de janeiro de 1924.

¹⁵⁰ Missão MONTANGU

¹⁵¹ COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná.** São Paulo, Ave Maria. 1977. p.51.

algodão. Posteriormente, em 1925, a empresa aumentou o capital para 760.000 libras esterlinas, passando a atuar também no Paraná com plantação de algodão. Em 1928, a diretoria da Companhia de Terras Norte do Paraná, subsidiária, no Brasil, da *Paraná Plantations Syndicate Limited*, deliberou cessar as atividades com o algodão, para dedicar-se intensivamente à colonização das terras adquiridas do governo do Estado do Paraná na margem esquerda do Paranapanema, entre os rios Tibagi e Ivaí. Resolveu igualmente aceitar a proposta feita para adquirir a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná.¹⁵² Em 20 de abril de 1928, pelo Decreto Estadual nº 450, foram unificados e substituídos os contratos de termos de concessão de que eram titulares a Cia.Ferroviária Noroeste do Paraná e Cia.de Terras Norte do Paraná, modificando-se também a razão social, em virtude da transação efetuada na compra da maioria das ações pela segunda, para Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná.¹⁵³

A Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná obtivera pelo Decreto nº 450, de 20 de abril de 1928, o privilégio de uso e gozo por noventa anos, concessão que ficou extensiva desde Ourinhos até Cambará e ali, transpondo o rio Tibagi, seguindo em direção ao Espigão Divisor entre os rios Paranapanema e Tibagi até o percurso de 280 quilômetros, em ponto conveniente ao prolongamento da mesma estrada até o rio Paraná, onde fosse mais próximo aos portos de São José e Guaíra.

Ficou a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná com a concessão de dois ramais: um, ligando a linha considerada tronco ao ramal do Paranapanema, entre Santo Antônio da Platina e Jacarezinho; outro, ligando a linha tronco da concessão na zona das cabeceiras do Pirapó, ao ponto mais aproximado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, entre Ponta Grossa e Castro, passando pelo município de Tibagi (mapa nº 10).

Com a disposição do Decreto nº 450 no sentido de ser construído o segundo ramal, a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná tornou-se sucessora da construção da Estrada de Ferro Central do Paraná.¹⁵⁴ Esta ferrovia havia sido concedida pelo Decreto Estadual nº 1913, de 17 de agosto de 1922, à Companhia

¹⁵² COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE 00 PARANÁ, p.56.

¹⁵³ PARADA. Leis, Decretos, etc. **Coleção das leis estaduais de 1928**. Curitiba, Imp. Paranaense, 1929. p.386.

¹⁵⁴ PARANÁ. Governo 1929-1930 (Camargo). **Mensagem ao Congresso Legislativo pelo Dr. Affonso Alves de Camargo, ao Instalar-se a 2º Sessão da 19º Legislatura, em 12 de fevereiro de 1929**. p.76.

Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio, para a construção de um trecho de 800 quilômetros.¹⁵⁵

Antes da Revolução de 1930, alterou-se a concessão da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, desobrigando-a da construção do primeiro ramal.

Neste ano, inaugurada a estação em Jacarezinho, do ramal do Paranapanema, surgiram divergências locais quanto à conclusão do mesmo. Duas proposições foram estabelecidas: uma, no sentido de conectar em Ourinhos e a outra, de entroncar em Cambará com a São Paulo-Paraná, facilitando as comunicações do município com o centro do estado. Capital e porto de Paranaguá.

Instaurado processo pelo Ministério de Viação e Obras Públicas e, após entendimento deste com a Inspectoria Federal das Estradas, a solução natural indicada foi o intercâmbio de vagões entre a São Paulo-Paraná e a São Paulo-Rio Grande, ambas em acordo de tráfego mútuo após entroncamento no quilômetro 8 da Companhia Ferroviária.¹⁵⁶

Os trabalhos de construção da linha, a partir de Cambará, foram realizados pela firma empreiteira *Mac Donald Gibes Co.* A Estrada atingiu Jataí em 3 de maio de 1932, numa extensão de 184 quilômetros, realizando a Companhia o tráfego rodoviário até Londrina, numa distância de 25 quilômetros.

O saldo positivo verificado em 1927 representou a percentagem de 1,22% sobre o capital reconhecido até 31 de dezembro de 1927. O segundo saldo positivo, obtido em 1933, foi favorecido pelo aumento considerável no transporte de mercadorias, as quais contribuíram com 827:4523200 contra 409:514\$730 do ano anterior. Em 1932, os resultados da Receita e Despesa apresentam resultados inferiores ao ano de 1931, devido ao movimento revolucionário, ocorrido entre os meses de julho e setembro, ocasionando retraimento no movimento geral das receitas.

¹⁵⁵ PARANÁ. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis estaduais de 1922.** Curitiba, Plácido e Silva e Cia Ltda., 1924. p.220.

¹⁵⁶ PARANÁ. Secretaria dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Manoel Ribas, Interventor Federal pelo Exmº Sr. Othon Mader.** Curitiba, Paranaense, 1934.

Durante os primeiros anos, os resultados financeiros não foram alvissareiros, pois apresentaram, na época da construção até Jataí, saldos negativos, de acordo com o quadro abaixo:

QUADRO Nº XIV - Movimento Financeiro da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná 1925-1943
(em mil réis)

ANOS	RECEITA	DESPESA	DÉFICIT
1925	102:088	185:538	- 83:450
1926	257:460	269:300	- 11:840
1927	298:426	248:953	+ 49:473
1928	345:658	477:792	- 132:134
1929	523:309	698:656	- 175:347
1930	517:223	773:623	- 256:400
1931	1.105:587	1.257:810	- 152:225
1932	802:097	979:585	- 177:488
1933	1.705:789	1.583:911	+ 121:879
1934	2.543:947	2.049:005	+ 482:286
1935	3.150:000	2.350:000	+ 800:000
1936	4.018:498	2.938:160	+ 1.080:338
1937	6.059:726	3.389:281	+ 2.670:445
1938	7.589:259	4.089:098	+ 3.500:161
1939	9.268:155	4.537:990	+ 4.750:165
1940	12.460:527	5.285:599	+ 7.174:928
1941	15.450:132	7.103:059	+ 8.355:075
1942	16.121:938	7.925:595	+ 8.196:343
1943	18.501:055	10.984:298	+ 7.513:753

Fonte: Relatório da Secretaria Viação e Obras Públicas e Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil.

Entre os produtos de maior quantidade e valor transportados até 1932, aparecem na pauta o milho em 1º lugar, a madeira, o café e o feijão respectivamente. O café ainda não havia atingido maior tonelagem transportada, somente na década de 40 vai suplantar o milho e em 1937 ocupa o 2º lugar.

Tendo a São Paulo-Paraná reconhecido que invadira, em território paulista, a zona privilegiada da São Paulo-Rio Grande, esta teria passagem livre e desembaraçada para os seus trens, desde o entroncamento em território paranaense, pagando apenas a taxa mínima por eixo ou por veículo, com caráter único de garantia de propriedade do trecho da São Paulo-Paraná.¹⁵⁷

No mesmo contrato ficou estabelecido que, em ocasião oportuna para o Governo Federal e para a São Paulo-Paraná, poderia o primeiro adquirir por compra o que seria a parte final do ramal do Paranapanema.

A São Paulo-Paraná tinha a concessão pelo prazo de 90 anos, a contar de 23 de abril de 1928, para a construção e exploração de uma linha férrea na extensão de

¹⁵⁷ PARANÁ. Secretaria dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas. **Relatório.... 1934**, p. 451

320 quilômetros. Em 1940 estavam construídos 237 quilômetros e o capital empregado pela Companhia até 31 de dezembro daquele ano, reconhecido pelo Estado do Paraná, era de 69.458:637\$700.¹⁵⁸

Deflagrada a 2º Guerra Mundial, os países europeus nela envolvidos passaram a necessitar de recursos cada vez maiores para fazer face às suas despesas. A Inglaterra adotou uma política de retorno compulsório dos capitais ingleses aplicados no exterior. Semanalmente, a imprensa londrina publicava uma lista de empresas oferecidas à venda em todo o mundo.

Em 1942, surgiu a venda da Companhia de Terras Norte do Paraná e da companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, as quais foram adquiridas por um grupo de empresários brasileiros. Nessa transação, concluída somente em 1944, o Governo da União, condicionou que a estrada de ferro, então com os trilhos em Apucarana, possuindo 269 quilômetros, fosse incorporada à Rede Viação Paraná-Santa Catarina, baixando para tanto, o decreto-lei nº 6.412, de 10 de abril daquele ano.¹⁵⁹

Os bens adquiridos importaram no valor global de CR\$ 99.278.427,60 (noventa e nove milhões, duzentos e setenta e oito mil, quatrocentos e vinte e sete cruzeiros e sessenta centavos), conforme comunicação constante do Ofício da Divisão de Orçamento do Ministério de Viação e Obras Públicas, nº 3.792, de 25 de agosto de 1944.¹⁶⁰

3.8. Estrada de Ferro de Guarapuava

A construção de uma estrada de ferro para Guarapuava foi, desde que se iniciaram os primeiros ramais ferroviários no Paraná, julgada como de imprescindível utilidade para a expansão e aproveitamento das riquezas existentes naquela região.

Vários foram os projetos de estrada de ferro, que unindo o litoral ao planalto se dirigiam rumo ao Oeste, para atingir o Paraguai, passando por Guarapuava. Muitas autoridades ferroviárias pronunciaram-se a favor dos estudos realizados no

¹⁵⁸ RVPSC. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1944.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1945. p III

¹⁵⁹ RVPSC. **Relatório... 1944**, p. III

¹⁶⁰ RVPSC. **Relatório... 1944**, p. IV

tempo do Império pelo Capitão Christiano Palm (1871), por William Lloyd (1872) e pelo engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho (1873). Nestes projetos parte do trajeto seria ferrovia e parte por navegação fluvial, utilizando-se a rede hidrográfica disponível. Além desses três projetos, André Rebouças após analisar os estudos do Capitão Monteiro Tourinho, preconizou em 1876 o traçado com uma estrada de ferro ligando o Atlântico, passando por Curitiba e Guarapuava indo em direção a Assunção, no Paraguai.

Não havendo sido implantado nenhum desses traçados, resolveu em âmbito regional, o Governo do Estado do Paraná, pela Lei nº 1.939, de 20 de março de 1920, estabelecer um novo plano ferroviário. Previa uma linha tronco principal: Paranaguá-Curitiba-Guarapuava-Paraguai. Pelo Decreto estadual nº 259, do mesmo ano, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande recebera concessão para sua construção, partindo da estação de Nova Restinga, da Estrada de Ferro do Paraná, dirigindo-se em direção ao rio Paraná, entre os Saltos das Sete Quedas e o rio Ocohy, em seguida pelo Vale do Acarai, entroncando, em ponto mais conveniente da linha férrea em tráfego que ligava Assunção a Buenos Aires, com um percurso inferior a 1.300 km, desde Paranaguá até o seu ponto terminal.¹⁶¹ Pelo Decreto estadual nº 957, do mesmo ano, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande transferiu a concessão para a Companhia Brasileira de Viação e Comércio, modificando-se algumas partes do traçado original. O prolongamento de Guarapuava até o rio Paraná seguiria a linha do divisor d'águas, encontrando terreno bastante favorável e, nesta parte, o projeto avantajava-se em relação aos outros traçados pelos vales, conforme demonstravam os estudos de reconhecimento que foram realizados.¹⁶² (Mapa 11)

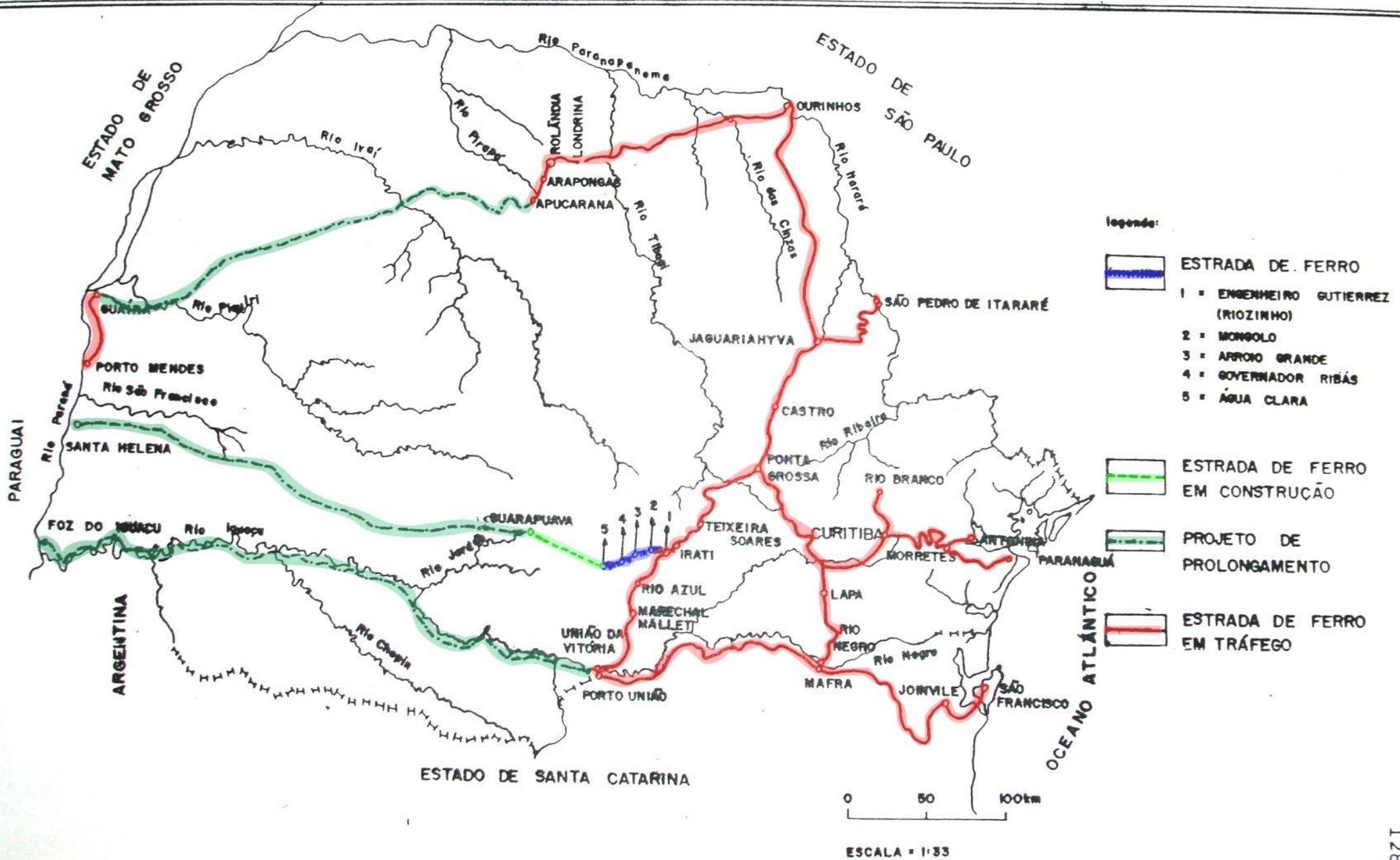
Não sendo ouvido na esfera federal, o Governo do Paraná, em 1920, lançou mão de dispositivos legais; querendo solucionar esta situação, contratou com a Cia. Brasileira de Viação e Comércio a construção da estrada, "a qual deveria partir do ponto conveniente da linha Itararé-Uruguaí, indo a Guarapuava e atravessando a Serra da Esperança".¹⁶³

¹⁶¹ PARANÁ. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis estaduais de 1920**. Curitiba, Plácido e Silva e Cia Ltda., 1922. p. 392.

¹⁶² PARANÁ. Leis, decretos, etc. **Coleção...**, p.392.

¹⁶³ RVPSC. **Relatório enviado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas, pelo engenheiro Alexandre Gutierrez, Superintendente da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, em 71 de dezembro de 1935**. Curitiba, Imp. Paranaense, 1936. p. XIII

ESTRADA DE FERRO - GUARAPUAVA



Assim mesmo, somente em 1928 iniciavam-se os trabalhos, que, com o advento da Revolução de 30, tiveram seus contratos rescindidos e anulada a concessão, pelo Decreto nº 300 do Governo Revolucionário. Grande parte dos trabalhos já haviam sido iniciados, com 20 quilômetros de linha construída entre as estações do Riosinho e Arroio Grande. (Mapa 11)

Após estudos realizados em 1934 pela Inspetoria Federal das Estradas de Ferro, o Governo da União assumiu a Estrada de Ferro do Guarapuava, incorporando-a à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Antes o Estado do Paraná baixara o Decreto Estadual nº 967, de 23 de abril de 1934, transferindo para a União, sem nenhum ônus, todo o acervo da estrada em construção.¹⁶⁴ O Governo Federal, através do Decreto nº 447, de 22 de novembro de 1935, homologou essa transferência, comprometendo-se a concluir as obras. Contratou a empresa Braco S.A. para as construções dessa estrada de ferro, tendo os trilhos alcançado Guarapuava apenas em 1951. (Mapa 11)

A conjuntura internacional não propiciava, desde a crise de 30, disponibilidade de capitais para empréstimos a empreendimentos regionais.

A crise mundial, na terceira década do século XX, modificou os padrões de investimento no Brasil. Sabe-se que, na segunda metade do século XIX, os recursos externos eram oriundos de capitais ingleses na sua grande maioria, enquanto que, de 1900 até a primeira Grande Guerra, surgem os grandes cartéis europeus e norte-americanos, iniciando nova fase competitiva caracterizada pelo aparecimento de multinacionais. Com isso, o investimento ferroviário no Brasil passou a ser um problema financeiro. Mais econômico do que técnico. Econômico no que repetia a sua melhor exploração comercial futura e não apenas na sua fase inicial de construção.

No caso da Estrada de Ferro de Guarapuava, a construção só se tornou viável depois de demonstradas as vantagens econômicas futuras. Não ficaria isolada e, ademais, seria complementada com a ligação de Nova Restinga, melhor

¹⁶⁴ PARANÁ. Governo 1932-1945 (Ribas). **Relatório apresentado ao Presidente da Republica Dr. Getúlio Dorneles Vargas, pelo Interventor no ano de 1940.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1941.

aparelhada e com um serviço de transporte rodoviário combinado, que, além de Guarapuava, atingiria o Oeste, em demanda à fronteira com o Paraguai.¹⁶⁵

Até o ano de 1940, na Estrada de Ferro de Guarapuava encontravam-se construídas as estações de Monjolo, Arroio Grande, Governador Manoel Ribas e Água Clara, as quais apresentaram a receita bruta de 93:370\$230.¹⁶⁶

O custo total dos serviços, até 1939, de acordo com apropriações, foi de 15.470:939\$819, sendo 5.480:864\$687 por administração e 9.990:075\$132 pagos à Braco S.A.

Os serviços de apropriações foram concluídos até dezembro de 1939, e as importâncias apuradas somaram 11.773:489\$691.

De acordo com os elementos obtidos da contabilidade geral da RVPSC, o custo das construções até 1940 foi o seguinte:

- Acervo da construção entregue pelo Governo do Estado do Paraná à Rede, conforme escritura pública lavrada em 17 de janeiro de 1936 15.909:150\$800;

- Despesas apuradas, pela contabilidade geral, de janeiro de 1936 a dezembro de 1940 19.920:736\$800¹⁶⁷

O custo, portanto atingiu a soma de 34.920:736\$800.

A implantação das estradas de ferro no Paraná, iniciadas nas últimas décadas do século XIX, foi consolidada somente em meados do atual. Proporcionaram como conseqüência a interligação entre áreas avançadas no interior, embora imperfeitamente o traçado tenha correspondido as exigências daquele tempo.

O trem veículo rápido para a época veio abalar os conceitos de tempo-espaço que escapa a concepção moderna dominante. Enquanto se pode constatar uma intensificação do espaço de aproveitamento da superfície por prestação de serviço de toda espécie, observa-se na indústria - principalmente a extrativa - um aproveitamento cada vez mais extensivo da área.

¹⁶⁵ Os estudos realizados pelo DNEF, revelaram que o custo de construção do ramal ate Guairá a curto prazo era inviável, devido à diminuta população existente nesta Região e, conseqüentemente, a escassez de carga no tráfego.

¹⁶⁶ RVPSC. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1940.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1941. p. 20

¹⁶⁷ RVPSC. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1940.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1941. p. 185

Todos esses fatores provocaram um aumento do volume total do trânsito. Formaram um desenvolvimento em escala diferente, e por essa razão não podem ser comparadas diretamente.

Aos Governos federal e estadual coube preservar o funcionamento do mercado no desenvolvimento do processo econômico, ora dando liberdade, ora interferindo no setor produtivo.

No início das construções das vias férreas os empreendedores das estradas de ferro levavam em consideração a distribuição da procura da área, almejando, por razões de rendimento ou segurança nacional, fossem ligadas umas as outras. Significava isso, porém, um desvio da direção retilínea das ferrovias e representa hoje uma ligação tradicional muito onerosa para as estradas de ferro.

Poder-se-á resumir este capítulo, afirmando que a maioria das estradas de ferro paranaenses, mantiveram as antiquadas características técnicas de uma era já ultrapassada. A primeira estrada de ferro teve dificuldade em transpor a Serra do Mar, que veda os portos do litoral. Nas demais a escassez de capital e os termos dos contratos de construção resultaram em traçados sinuosos, com muitas rampas pronunciadas e curvas fechadas. Em consequência, ocasionaram baixa média de carga e velocidade dos trens. O tráfego no começo era tão pequeno que algumas não pagavam nem sequer os custos de manutenção.

Com a encampação na década de trinta, pelo Governo Revolucionário, algumas estradas de ferro paranaenses lograram melhorias em seus serviços, mas continuaram com a desoladora situação da maioria das ferrovias brasileiras: déficits crônicos. A que se juntavam o material obsoleto e heterogêneo, com apreciável número de locomotivas e vagões entulhando as oficinas sem possibilidade de recuperação por falta de peças e de mão-de-obra especializada.

4 - A ESTRADA DE FERRO, O POVOAMENTO E A COLONIZAÇÃO

4 - A Estrada de Ferro, o Povoamento e a Colonização

O povoamento do território paranaense como de grande maioria dos Estados brasileiros, inicia-se no litoral dirigindo-se posteriormente para o planalto.

A população do Paraná foi constituída originalmente por alguns faiscadores e mineradores de ouro no século XVII. Um segundo movimento povoador, surge no século XVIII, se estruturando sobre o latifúndio campeiro dos Campos Gerais, com base na criação e no comércio do gado. Um terceiro movimento populacional vai se solidificar tendo por base as atividades extrativas da erva-mate e posteriormente a da madeira, a partir do século XIX.

Estes três movimentos povoadores vão constituir o que se denomina Paraná tradicional recebendo o transporte ferroviário no final do século XIX. O Paraná moderno vai surgir no século atual, embasado na cultura do café, que se desenvolveu no Norte do Estado e cujo transporte ferroviário foi implantado entre as décadas de 20 e 40 no século atual.

No século passado, a Província, preocupando-se com o povoamento das terras, utilizou a imigração para criar uma agricultura de abastecimento adaptada às condições peculiares do Paraná.¹⁶⁸

O Governo Adolpho Lamenha Lins elaborou em 1875, um plano de colonização baseado no estabelecimento de colônias agrícolas nos arredores dos centros urbanos, com o objetivo de colocá-los junto aos mercados consumidores. Esse plano foi, baseado em experiência anterior, realizada ao redor de Curitiba (Argelina 1869, Pilarzinho 1870, São Venâncio 1871 e Abranches, 1873). Trouxe como resultado a utilização de terras disponíveis em localidades já povoadas (Quadro nº XV), sem atingir, porém, áreas devolutas e inabitadas. O almejado alargamento da fronteira de povoamento não se concretizou.

Para atender a demanda crescente dos produtos exportáveis, mate e madeira, e igualmente a fixação dos imigrantes nos núcleos coloniais, sentiu-se a necessidade de transporte rápido e eficaz. Os estímulos provenientes do mercado

¹⁶⁸ WESTPHALEN, Cecília Maria & BALHANA, Altiva Pilatti. Nota prévia ao estudo da expansão agrícola no Paraná moderno. **Boletim do Departamento de História. Universidade Federal do Paraná.** Curitiba (25):5, 1976.

externo para a compra dos dois produtos extrativos paranaenses favoreceram a construção de uma estrada de ferro no litoral em direção ao planalto.

A implantação de trilhos entre Paranaguá e Curitiba foi consequência da conjuntura do final do século XIX. O sistema ferroviário brasileiro assumiria, a partir dessa época até 1940, a predominância no setor de transporte de cargas e de passageiros.

Os primeiros núcleos coloniais estabelecidos no Paraná foram: Rio Negro, fundado em 1829 e localizado no Sul, sob os auspícios do Governo do Império, com colonos alemães; a Colônia Militar de Jataí, criada, em 1851, em pleno seio da floresta virgem no Norte, na confluência do rio que lhe dá o nome, com seu tributário Ivaizinho. Há, ainda, os núcleos de iniciativa particular: a Colônia Thereza, fundada em 1847, a margem direita do Ivaí, com imigrantes franceses; a de Superagui, em Guaraqueçaba, que foi estabelecida em 1852, com alguns colonos suíços, franceses e alemães. (Mapa 2)

A distância dos centros de população e a deficiência de vias de comunicação aniquilaram o esforço despendido. "Não bastaram as ótimas qualidades das terras, nem as dos seus habitantes para que o fracasso fosse evitado. Aqui também as dificuldades dos meios de transporte mataram tão bela iniciativa".¹⁶⁹

Depois de instalada a Província do Paraná, foi organizada a Colônia de Açungui, em 1860, a 100 quilômetros da Capital, com imigrantes ingleses, franceses, italianos, alemães e outros, perfazendo 949 habitantes. A falta de vias de comunicação mais eficientes, embora tivesse sido construída uma estrada de rodagem até Curitiba, fez que muitos colonos abandonassem seus lotes. (Mapa 7).

Na década de 1870, teve início o novo plano colonizador que dispôs criar núcleos ao redor das cidades ou vilas, próximos aos centros consumidores.

Através da Lei nº 451, de 6 de abril de 1871, foram criadas comissões de imigração com a finalidade de localizar e fixar o imigrante no Município.

Nesta perspectiva, houve crescimento acentuado com fundações de iniciativa particular e de origem oficial (Quadro XV).

No final do século XIX, já existiam 80 núcleos coloniais no Paraná, na maioria constituído de poloneses e italianos.

¹⁶⁹ FRANCO, Arthur Martins. A colonização no Paraná. In: RVPSC, **Cincoentenário da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá 1865-1935**. Curitiba, Paranaense. 1935. p.42.

QUADRO Nº XV

Núcleos Coloniais da Província do Paraná existentes em 1888

Data de Fundação	NÚCLEOS COLONIAIS	Municípios	Nº de Habitan- tantes	Nacionalidade
1869	Argelina	Curitiba	138	Italianos-Franceses-Alemães
1878	Senador Dantas	Curitiba	250	Italianos
1870	Pilarzinho	Curitiba	347	Polacos-Italianos-Franceses
1875	Santa Cândida	Curitiba	271	Polacos-Brasileiros-Franceses
1878	Alfredo Chaves	Curitiba	229	Italianos-Brasileiros
1873	Abranches	Curitiba	307	Italianos-Brasileiros-Polacos
1876	Lamenha	Curitiba	752	Polacos-Brasileiros-Alemães
1871	São Venâncio	Curitiba	90	Brasileiros-Italianos-Alemães
1876	Santo Inácio	Curitiba	344	Polacos-Brasileiros
1877	Orleans	Curitiba	318	Polacos-Franceses-Italianos-Alemães
1876	Dom Pedro	Curitiba	225	Polacos-Brasileiros
1877	Riviére	Curitiba	563	Polacos-Alemães-Brasileiros
1876	Dom Augusto	Curitiba	232	Polacos-Brasileiros
1886	Antônio Prado	Curitiba	265	Polacos-Italianos-Brasileiros
1887	Presidente Faria	Curitiba	204	Italianos-Brasileiros-Alemães-Franceses
1878	Santa Felicidade	Curitiba	532	Italianos-Brasileiros-Poloneses
1878	Zacarias	São José dos Pinhais	163	Polacos-Brasileiros-Italianos
1878	Murici	São José dos Pinhais	398	Polacos-Brasileiros-italianos
1878	Inspetor Carvalho	São José dos Pinhais	150	Polacos-Brasileiros-italianos
1878	Novo Tirol	São José dos Pinhais	322	Italianos-Brasileiros
1876	Thomaz Coelho	Araucária	2.000	Polacos-Silesianos-Galicianos
1877	Cari	Porto de Cima	91	Italianos-Brasileiros
1877	Marques	Porto de Cima	259	Brasileiros-Italianos
1877	Entre Rios	Porto de Cima	50	Brasileiros-Italianos
1877	Rio Sagrado	Morretes	115	Italianos
1877	Rio do Pinto	Morretes	242	Italianos
1877	América	Morretes	620	Italianos
1879	Maria Luiza	Paranaguá	101	Italianos-Brasileiros-Alemães
1879	Taunay	Paranaguá	309	Italianos-Brasileiros
1879	Visconde de Nácar	Paranaguá	136	Italianos-Brasileiros
1878	Pereira	Paranaguá	189	Italianos-Brasileiros
1879	Ipiranga	Antonina	50	Italianos
1879	Zulmira	Antonina	16	Italianos
1879	Cobrestante	Antonia	21	Italianos
1879	Turvo	Antonina	15	Italianos
1886	Santa Cristina	Campo Largo	256	Polacos-Brasileiros
1886	Alice	Campo Largo	38	Polacos
1886	Mendes Sá	Campo Largo	195	Italianos-Brasileiros
1878	Antônio Rebouças	Campo Largo	282	Italianos-Brasileiros
1878	Johansdorf	Lapa	73	Alemães do Volga
1878	Marienthal	Lapa	116	Alemães do Volga
1878	Wirmond	Lapa	210	Alemães do Volga
1887	São Lourenço	Rio Negro	158	Austríacos-Poloneses
1888	José Alfredo	Rio Negro	223	Austríacos-Poloneses
1878	Pugas	Palmeira	50	Alemães do Volga-Russos
1878	Lago	Palmeira	155	Alemães do Volga-Russos
1878	Santa Quitéria	Palmeira	175	Alemães do Volga-Russos
1878	Papagaios Novos	Palmeira	132	Alemães do Volga-Russos
1878	Quero-Quero	Palmeira	149	Alemães do Volga-Russos
1878	Octávio	Ponta Grossa	750	Alemães do Volga-Russos

Fonte: Anexo ao relatório do Ministério de Agricultura e Obras Públicas de 1888.

Os governos central e provincial envidaram esforços na formação desses centros coloniais.com o sentido de êxito, mas o serviço de colonização não satisfez, pois, funcionava desintegrado "devido à falta de coordenação de medidas que aparelhassem, em tempo oportuno, não só o Governo, como as comissões encarregadas da fundação dos novos núcleos".¹⁷⁰

Um dos problemas, foi a precipitação com que as levas de colonos, inadvertidamente e sem a devida seleção de agricultores eram encaminhados para as áreas escolhidas. Com isso resultaram contratempos, forçando o Governo a ter despesas extras e ocasionando a retirada de grande número de famílias desses núcleos, com grave prejuízo para o erário público.¹⁷¹

Os acontecimentos dos últimos anos do Império relacionados ao serviço de colonização revelam os mesmos enganos, desestimulando o esforço governamental. Os relatórios dos Presidentes da Província, nas décadas de 1870 e 1880, estão eivados de considerações reclamatórias pela ausência de demarcação de lotes urbanos e rurais, além da falta de triagem dos colonos.

Ao findar o Império, uma reformulação no sistema, quer da colonização oficial como da particular, impôs novo plano. Consistia ele na imigração espontânea provocada por meio de favores diretos, como o adiantamento de passagens, conveniente recepção nos postos de desembarque e instalação em núcleos estabelecidos à margem de vias de comunicação e na proximidade de mercados consumidores. Quanto à recepção a nível provincial, houve falhas, "o serviço de recepção do imigrante não está convenientemente regularizado e não é dos melhores o serviço de instalação dos mesmos nas hospedarias de Paranaguá, Antonina e Curitiba durante os primeiros dias de sua chegada a esta Província".¹⁷²

Com a autonomia, em 1908, do Ministério da Agricultura, no Governo Afonso Pena, foram criados no Paraná nove núcleos coloniais, sob o patrocínio federal: Ivaí e Taió (em Ipiranga); Irati, Itapará, Jesuíno Marcondes, Senador Correia, Vera Guarani, Cruz Machado e Apucarana. Além desses, foram estabelecidas, às expensas do Estado, uma colônia em São José dos Pinhais e, às custas da

¹⁷⁰ FRANCO, p. 45.

¹⁷¹ FRANCO, p. 45.

¹⁷² PARANÁ. Governo 1888 (Correa). **Relatório em que o Exmº Sr. Comendador Ildelfonso Pereira Corrêa, segundo Vice-presidente apresentou ao Exmº Sr. Dr. José Cesário de Miranda Ribeiro, por ocasião de passar-lhe a administração da Província do Paraná em 30 de junho de 1888.** Curitiba, Paranaense, 1888. p. 27

Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, dois núcleos no quilômetro 292 na linha sul, à margem do Rio do Peixe, e um em Carambeí, no quilômetro 32 da linha norte.

A conjuntura internacional neste período, anterior à Primeira Guerra Mundial, favorecia a vinda de imigrantes para o Brasil. As crises operárias, os pesados impostos, o rigor do regime militar e o aumento de população, na maior parte dos países europeus, foram determinantes do êxodo.

Aos objetivos do Ministério da Agricultura em incrementar a imigração, aliavam-se fatores da conjuntura externa, que repelia segmentos da população européia, agora atraída pela riqueza do solo brasileiro e pela oferta de novas oportunidades de trabalho.

O Governo Afonso Pena, em 1908, em áreas desocupadas do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, Paraná e do Espírito Santo, promoveu novos incentivos para a colonização a nível de pequena propriedade. Concluiu que a política Imperial de imigração quase nada contribuía para solucionar o preenchimento dos espaços vazios e para o alargamento das fronteiras de povoamento. Devido à não observância do que prescrevia o próprio Regulamento Ministerial, aos inconvenientes com a chegada inoportuna de grandes levas de colonos, quando as comissões apenas haviam iniciado as demarcações dos lotes e nem sequer estavam preparadas para abrigá-los e ainda longe de centros consumidores, salvo algumas exceções, os resultados não foram alvissareiros. Aliada a todas essas dificuldades, a carência de transporte prejudicou o desenvolvimento colonizador.¹⁷³

Por força das leis de concessões, previa-se a criação de núcleos povoadores ao longo dos trilhos das estradas de ferro, por parte das companhias ferroviárias. A Brazil Railway & Co., concessionária, no Paraná, da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, na linha sul, trecho compreendido entre Ponta Grossa e União da Vitória, reforçou, em 1910, a população com pequeno contingente de imigrantes dinamizando, assim, o crescimento sócio-econômico da região.

Teixeira Soares, Irati, Rebouças, Rio Azul, Mallet, Dorizon, Paula Frontin, Vargem Grande, Paula Freitas foram localidades sem um aparente desempenho na economia paranaense, mas, a partir da implantação da via férrea, desenvolveram atividade agrícola, comercial e industrial. (Mapa 6)

¹⁷³ FRANCO, p. 45.

As vantagens imediatas que trazem as inovações nos meios de transporte e se impõem mais facilmente à consciência dos homens, mais capazes de lhes perceber os benefícios do que atingir a extensão de suas conseqüências econômicas e sociais, tornarem possível a expansão do veículo de tração mecânica que, por toda parte, tomou lugar, relegando-o a plano secundário, ao veículo de tração animal¹⁷⁴.

Os estímulos advindos da implantação da ferrovia no Paraná tradicional favoreceu o fluxo de pessoas ou produtos. Muitos trabalhadores, que vieram da Europa ao Paraná, para construção dos trilhos estabeleceram-se ao longo da linha sul, aumentando os núcleos povoadores já existentes. A maioria era de origem polonesa ou ucraniana e seus descendentes formam hoje a grande maioria da população situada entre os municípios de Ponta Grossa até União da vitória (Mapa 12).

As terras, no percurso ferroviário entre Itararé e União da Vitória, em 1909, encontravam-se ocupadas por fazendeiros de gado. Desse fato, o fiscal do Governo instruído que fora pela Secretaria de Obras Públicas e Colonização, deu ciência à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.¹⁷⁵

No período imperial, as terras devolutas pertenciam ao Governo Central. Pela disposição referente ao artigo 64 da Constituição de 1891 e a Lei Estadual de Terras nº 62, de 20 de dezembro de 1892, e respectivo Regulamento pelo Decreto nº 1, de 8 de abril de 1893, o domínio das terras devolutas passa para o Estado.¹⁷⁶

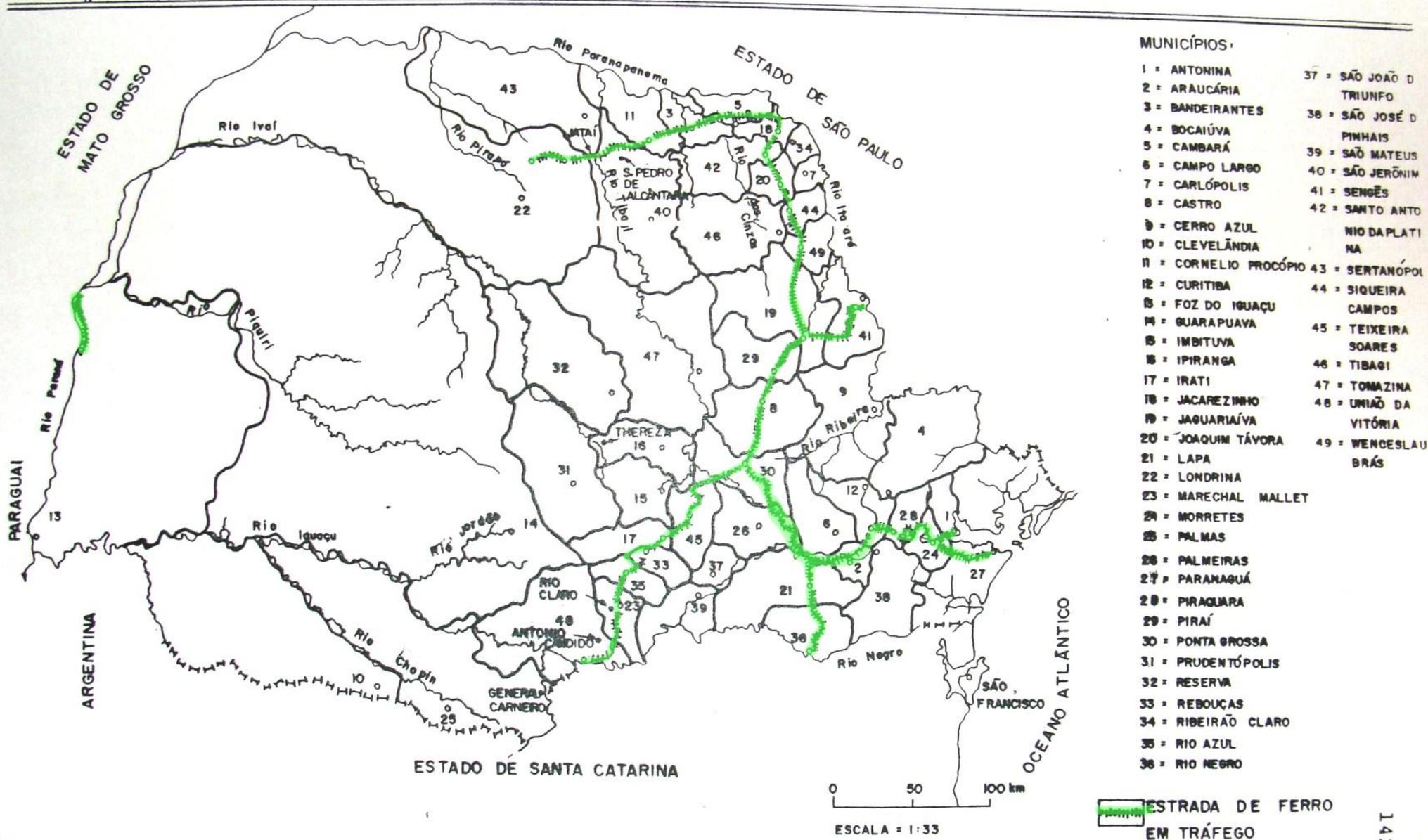
Com a mudança de regime de governo e com a primeira Constituição Republicana, houve demora no cumprimento das determinações contratuais e no atendimento das exigências legais sobre a questão. Três foram os motivos principais que retardaram, por parte da companhia, a criação de núcleos coloniais:

- a) a fase de construção pela concessionária francesa;
- b) a existência de apenas três áreas devolutas de pequeno porte;

¹⁷⁴ AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste**. São Paulo, Melhoramento, 1953. p. 20

¹⁷⁵ PARANÁ. Secretário d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva pelo Bal. Claudino Rogoberto Ferreira Santos em 31 de dezembro de 1909**. Curitiba, Tip. A Republica, 1910. p. 40

¹⁷⁶ BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção de leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1893**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1895. v.2. p.114



MUNICÍPIOS:

- | | |
|------------------------|------------------|
| 1 = ANTONINA | 37 = SÃO JOÃO D |
| 2 = ARAUCÁRIA | 38 = SÃO JOSÉ D |
| 3 = BANDEIRANTES | 39 = SÃO MATEUS |
| 4 = BOCAIÚVA | 40 = SÃO JERÔNIM |
| 5 = CAMBARÁ | 41 = SENGÊS |
| 6 = CAMPO LARGO | 42 = SANTO ANTO |
| 7 = CARLÓPOLIS | 43 = SERTANOPOLO |
| 8 = CASTRO | 44 = SIQUEIRA |
| 9 = CERRO AZUL | 45 = TEIXEIRA |
| 10 = CLEVELÂNDIA | 46 = TIBAGI |
| 11 = CORNELIO PROCÓPIO | 47 = TOMAZINA |
| 12 = CURITIBA | 48 = UNIÃO DA |
| 13 = FOZ DO IGUAÇU | 49 = WENCESLAU |
| 14 = GUARAPUAVA | BRÁS |
| 15 = IMBITUVA | |
| 16 = IPIRANGA | |
| 17 = IRATI | |
| 18 = JACAREZINHO | |
| 19 = JAGUARIAÍVA | |
| 20 = JOAQUIM TÁVORA | |
| 21 = LAPA | |
| 22 = LONDRINA | |
| 23 = MARECHAL MALLET | |
| 24 = MORRETES | |
| 25 = PALMAS | |
| 26 = PALMEIRAS | |
| 27 = PARAMAGUÁ | |
| 28 = PIRAGUARA | |
| 29 = PIRAÍ | |
| 30 = PONTA GROSSA | |
| 31 = PRUDENTÓPOLIS | |
| 32 = RESERVA | |
| 33 = REBOUÇAS | |
| 34 = RIBEIRÃO CLARO | |
| 35 = RIO AZUL | |
| 36 = RIO NEGRO | |

c) as áreas já ocupadas e legitimadas, de acordo com as Leis de Perras do Estado, respeitadas as disposições da Lei 1850.

Com respeito ao primeiro motivo, a Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens, que implantou os trilhos no percurso da São Paulo-Rio Grande em solo paranaense, não dera início a fase colonizadora, pois, antes de concluir a construção da ferrovia, transferiu a concessão para a Brazil Railway Co.

Quanto ao segundo motivo, eram pequenos os tratos de áreas devolutas localizados entre as estações de Rebouças e União da Vitória; a primeira ficava entre os rios Potinga e Riozinho, futura estação, onde seria iniciado o ramal de Guarapuava, com uma superfície de 546 hectares. A outra, um excesso de posse denominado vital em Rio Claro, na estação de Mallet, com 2.700 hectares, e, por fim, as terras situadas à margem esquerda do Rio Iguaçu, com 5.465 hectares, que constituíam o excesso de terrenos que pertenciam à Teixeira Soares e Kulhlmann.¹⁷⁷

O terceiro motivo é que a soma destas áreas não atingia o montante dos terrenos previstos pela concessão à Companhia Ferroviária, que compreendia a média de 9 quilômetros para cada eixo da linha em toda a extensão. Tendo em vista a questão levantada pela Companhia, o Governo do Paraná concedeu-lhe terras devolutas, onde quer que existissem dentro do seu território, no total de área superior a 900.000 hectares.

O primeiro terreno demarcado pela São Paulo-Rio Grande, em 1908, localizava-se à margem esquerda do rio Iguaçu, de um e outro lado da linha tronco sul. Foi dividido em 421 lotes e servidos por estradas de rodagem. Foram construídas 250 casas para as famílias de colonos, uma casa para a administração, um armazém de gêneros alimentícios, escola e igreja. Esses terrenos distam 28 quilômetros de Porto União e ficam entre os núcleos no Estado do Paraná, de Antônio Cândido e General Carneiro¹⁷⁸ (Mapa 12).

A colônia Antônio Olinto, no município da Lapa, reorganizada em 1908, situada a 12 léguas entre o rio Iguaçu e seu afluente rio Negro, recebeu os benefícios, por via indireta com a construção do ramal de São Francisco. Com a

¹⁷⁷ PARANÁ. Secretário d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva pelo Bal. Claudino Rogoberto Ferreira Santos em 31 de dezembro de 1909.** Curitiba, Tip. A Republica, 1910. p. 40

¹⁷⁸ PARANÁ. Secretário d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva pelo Bal. Claudino Rogoberto Ferreira Santos em 31 de dezembro de 1909.** Curitiba, Tip. A Republica, 1910. p. 40

instalação, em 1909, da Southern Brazil Lumber Colonization Co. em Três Barras, houve aproveitamento da mão-de-obra de colonos para trabalhos na serraria e no fornecimento de produtos agrícolas para os operários da firma. A ação empresarial madeireira, desenvolvida na região norte-catarinense, foi tipicamente depredatória, porém, na época estudada, significou crescimento econômico. É a força de expansão do capitalismo internacional, agindo na área com grande potencial, mas sem se preocupar com o aproveitamento racional.

Idêntica atuação foi desenvolvida pela Companhia Mate-Laranjeiras, na região oeste do Estado do Paraná, Proprietária de uma estrada de ferro de bitola reduzida, inicialmente de uso exclusivamente particular, passa a prestar serviço público. Continuando, porém, sua atividade exploratória dos ervais e da madeira entre os portos Mendes e Guaíra, nada realizou em matéria de colonização efetiva. Apenas houve a miséria e a exploração supertadas pelos trabalhadores. O Oeste paranaense restou praticamente desconhecido e despovoado. Permaneceram ali apenas alguns cablocos seminômades na floresta.¹⁷⁹

Em direção à linha tronco norte, adquirindo por compra terras em Castro, a São Paulo-Rio Grande desenvolveu, dentro do território paranaense, a instalação de uma colônia em Carambeí, em 1911, especialmente adaptada à criação de gado leiteiro e à exploração de laticínios uma leiteria modelo (Mapa 10). Os queijos e manteiga já fabricados pelos colonos holandeses conseguiram aceitação nos grandes centros de consumo de São Paulo e do Rio de Janeiro¹⁸⁰. A inovação no estabelecimento dessa colônia visava à recuperação econômica das terras de campo e a sua conquista para as atividades agrícolas, o que foi lentamente empreendido pelos imigrantes holandeses.

A implantação de campos de experiência, destinados aos ensaios das culturas que melhor se adaptassem às condições naturais da região, esclareceu aos colonos sobre o que mais lhes convinha produzir em seus lotes. A experiência pioneira realizada em Carambeí serviu como escola prática, sendo nela aplicados os mais adiantados processos de agronomia até então conhecidos no Paraná. Esses

¹⁷⁹ BALHANA, Altiva Pilatti, PINHEIRO MACHADO, Brasil, WESTPHALEN, Cecília Maria. **História do Paraná**. Curitiba, Grafipar, 1969. p.225.

¹⁸⁰ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão do contrato da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande**. Arquivo Nacional, Seção dos Ministérios, maço 222, processo 967, 1916. p.9. Datilografado.

conhecimentos, advindos dos resultados adquiridos, proporcionavam a oportunidade de serem divulgados na região corrigindo-se pouco a pouco os defeitos e vícios da rotina inconsciente.¹⁸¹

Apesar das dificuldades iniciais, essa experiência em Carambeí, frutificou, atraindo “novos contingentes populacionais para aquelas áreas sub-utilizadas desde o final do século XIX, com a desagregação da economia pastoril¹⁸².

Segundo argumentos da Companhia São Paulo-Rio Grande, na revisão dos contratos com a Inspetoria Federal das Estradas, os esforços da empresa visaram a aprimorar a produção agro-pastoril. Sementes selecionadas e porcos de raças foram importados e distribuídos entre os colonos, resultando em benefício para a economia nacional. Carambeí exportou, em limitada quantidade para outros Estados, nos cinco primeiros anos, gado leiteiro, trigo, aveia, batata inglesa, manteiga, queijo, ovos, porcos e galinhas. A maior parte desses produtos foram destinados às colônias da própria *Brazil Development and Colonization Co.*, que pertencia à *Holding Brazil Railway Co.* Na década de vinte, teve novo crescimento com a participação e incentivo fornecido pelo governo estadual.

A organização da cooperativa em 1925, adotada pelos colonos de Carambeí, a utilização de pastos artificiais para a melhoria dos rebanhos de gado leiteiro, a produção de laticínios e a conveniente utilização das terras de campo para a agricultura resultaram no aparecimento de uma estrutura fundamentada na pecuária associada às atividades agrícolas. Os resultados dessa iniciativa estribaram-se na facilidade de financiamento e orientação do Ministério da Agricultura e seus órgãos técnicos, e suportados pelo mercado consumidor efetivo. Esses fatores abriram perspectivas para a vinda de novos imigrantes holandeses portadores de algum capital. O êxito de Carambeí fez que, nas terras de campo, as quais compreendem 33.000 quilômetros quadrados do território paranaense, surgissem novos empreendimentos colonizadores em Palmeira, Guarapuava e Castro em 1925.¹⁸³

A Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a par da colonização em Carambeí e em Antônio Cândido, General Carneiro e Rio Claro no sul do Estado (Mapa 12), desenvolveu no Exterior uma ativa propaganda para favorecer a vinda de agricultores, fornecendo-lhes auxílios de várias espécies, procurando esclarecê-los

¹⁸¹ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão...**, p.10.

¹⁸² BALHANA, *et alii*, p. 226

¹⁸³ BALHANA, *et alii*, p. 218

sobre as vantagens provenientes de sua vinda ao Brasil, colaborando com a propaganda oficial, sem encargo algum para o tesouro da União. A vinda, porém, desses agricultores, que se dirigiam ao Vale do Rio do Peixe, interrompeu-se pelas incursões dos fanáticos naquela região, que geraram a Guerra do Contestado, de 1912 a 1916. Alegando a Companhia "a gravidade ineludível de taes fatos, não pode mais prosseguir na colonização das regiões invadidas"¹⁸⁴, estancando a corrente dos colonos que para lá se dirigiam.

A colonização do Vale passou à competência do Estado de Santa Catarina, que a efetivou com a vinda de colonos do Rio Grande do Sul, a partir de 1916, após concluída a construção da ferrovia e terminada a Guerra do Contestado.

No trajeto da Estrada de Ferro do Paraná, coro a construção do trecho Curitiba-Paranaguá e posteriormente o seu prolongamento a Ponta Grossa e ramal Lapa-Rio Negro não houve criação de novos núcleos povoadores. A estrada de ferro atingiu áreas já povoadas do Paraná tradicional, reforçando com sua instalação os povoados, vilas e cidades. (Mapa 5)

A existência de núcleos coloniais na área, situados na faixa de 20 quilômetros para cada lado da via férrea, localizados nem sempre no percurso contínuo da estrada, consolidou a justificativa da não doação de terras para essa finalidade por parte do Governo do Estado.

A relação dessas colônias, o número de lotes, o município a que pertenciam, o nome das estações e a respectiva distância, o número e nacionalidade dos habitantes, o tipo de produção e sua característica de oficial ou particular tudo isso vem demonstrado pelo Quadro XVI.

¹⁸⁴ BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão...**, p.10.

QUADRO Nº XVI

Colônias situadas na faixa de 20 quilômetros para cada lado do eixo da Estrada de Ferro do Paraná

DATA	NOMES	Nº DE LOTES	MUNICÍPIOS	ESTAÇÕES		Nº APROXIMADO DE HABITANTES	CULTURAS	OBSERVAÇÕES
				NOMES	DISTÂNCIA À COLÔNIA			
1888	Santa Rita	38	Paranaguá	Paranaguá	4 km	230	mandioca, café, cana	Colônia particular colonos italianos nacionais
1879	Taunay	133	"	Alexandra	no centro da Colônia	710	"	Existem terras devolutas na margem esquerda da linha
1880	Santa Cruz	48	"	"	2 km	250	"	Italianas e nacionais
1879	Maria Luiza	107	"	"	5 km	600	"	Em sua maioria italianos
1879	Visconde de Nacar	52	"	"	5 km	200	"	Em sua maioria italianos
1879	Pereira	40	"	"	8 km	240	"	Colônia particular nacionais, italianos
1877	Rio Sagrado	50	Morretes	Morretes	12 km	360	"	Nacionais e italianos
1877	Rio do Pinto	56	"	"	6 km	300	"	Nacionais e italianos
1880	Maria	141	"	"	2 km	750	mandioca, banana, café	Em sua maioria italianos
1880	Sítio Grande	28	"	"	2 km	170	"	Em sua maioria italianos
1879	América	151	"	"	2 km	780	"	Colônia municipal nacionais e italianos
1877	Cary	17	Porto de Cima	Porto de Cima	1 km	100	"	Nacionais e italianos
1877	Marques	56	"	"	3 km	240	"	Idem
1877	Entre Rios	45	"	"	5 km	110	"	Idem
1878	Novo Tyrol	66	Deodoro	Piraquara	6 km	460	cereais	Italianos
1888	Maria José	18	"	"	10 km	80	"	Idem
1878	Zacarias	28	São José dos Pinhais	Portão	20 km	180	"	Polacos
1878	Muricy	73	"	"	20 km	430	"	Idem
1878	Inspetor Carvalho	34	"	"	20 km	210	bata-tas e cebola	Idem
1880	Ten. Cor. Alcides	101	"	Piraquara	1 km	450	"	Colônia particular

1865	Argelina	33	Curitiba	Curitiba	4 km	220	vinha	Diversas nacionalidades
1875	Santa Cándida	65	"	"	8 km	320	bata- tas e cebo- las	Polacos
1877	Orleans	66	"	"	10 km	330	"	Idem
1876	São Ig- nácio	78	"	"	4 km	470	"	Idem
1876	Dom Pe- dro	24	"	"	14 km	170	"	Colônia particular polacos
1876	D.Augus- to	36	Araucária	Barigui	8 km	250	"	Idem
1877	Reviere	97	Curitiba	Curitiba	12 km	600	"	Idem
1886	São Ga- briel	41	"	"	8 km	240	"	Polacos e italianos
1878	S.Feli- cidade	120	"	"	6 km	680	vinha	Colônia particular italianos
1870	Pilarzi- nho	50	"	"	4 km	310	"	Colônia municipal diversas nacionalidades
1873	Abranches	82	"	"	3 km	420	"	Idem
1878	Dantas	50	"	Portão	2 km	370	"	Idem
1878	Antonio Rebouças	35	Campo Largo	Curitiba	19 km	210	"	Italianos
1880	Alice	9	"	Balsa No va	20 km	60	"	Idem
1886	Santa Cristina	60	"	Guajuvi- ra	12 km	380	"	Polacos
1886	D.Mariana	32	"	Balsa No va	20 km	200	Cebo- las e bata- tas	Italianos
1886	Balbino Cunha	23	"	"	20 km	150	vinha e ce- bolas	Idem
1886	Mariano Torres	180	"	Guajuvi- va	3 km	960	"	Italianos e polacos
1876	Tomaz Coelho	275	Araucária	Araucá- ria	2 km	1600	cebo- las e bata- tas	Polacos
1879	Barão Taunay	25	"	"	junto à estação	25	vinha	Italianos
1878	Alfredo Chaves	40	Colombo	Curitiba	20 km	310	"	Idem
1887	Pres. Faria	51	"	Pinhais	12 km	200	"	idem
1871	S.Venân- cio	31	Tamandaré	Curitiba	12 km	170	bata- tas	Polacos
1876	Lamenha	140	"	"	10 km	720	"	Idem
1886	Antonio Prado	51	"	"	16 km	320	"	Idem
1878	Wimond	44	Lapa	Lapa	5 km	260	"	Russos
1878	Marien- thal	50	"	"	12 km	210	"	idem
1878	Johnnis- dorf	60	"	"	4 km	260	"	Idem
1878	João Al- fredo	61	Rio Negro	R.Negro	3 km	510	"	Polacos
1888	S.Louren- ço	25	"	"	7 km	130	"	Idem
1887	Killo	141	Palmeira	Porto Amazonas	2 km	85	vinha	Italianos e polacos
1892	S.Bárba- ra	37	"	Palmeiras	18 km	500	"	Polacos
1891	S.Quité- ria	25	"	"	10 km	180	"	Idem
1878	Papaqaios	61	"	"	14 km	132	"	Idem
1878	Pugas		"	"	8 km	110	"	Idem
1878	Lago		"	Laço	3 km	155	"	Russos

Segundo o relatório do presidente do Estado em 1908, as colônias existentes no Estado do Paraná, estavam distribuídas em quatro categorias:

- colônias federais;
- colônias estaduais;
- colônias municipais; e
- colônias particulares¹⁸⁵

Essas colônias desenvolveram-se, porque localizadas próximas aos centros consumidores e favorecidas pelas vias de transporte ferroviário e, igualmente, por estradas vicinais de rodagem.

As distâncias entre as colônias e as estações (Quadro XII) variam de 2 a 20 quilômetros, de acordo com o trajeto percorrido pelas estradas de ferro implantadas no Paraná.

Além dessas, havia outras colônias estabelecidas em locais mais distantes: a de São Mateus, a 50 quilômetros da estação de Marechal Mallet; General Carneiro, a 33 quilômetros da estação de Porto União da Vitória; Lucena, a 33 quilômetros da estação da Mafra; Palmira, em São João do Triunfo, a 25 quilômetros da estação de Porto Amazonas; Rio Claro e Eufrásia, a 25 quilômetros da estação de Dorizon. (Mapa 6)

As colônias próximas às estações das estradas de ferro, tanto as do Litoral como dos Campos Gerais (Planalto), bem como aquelas mãos distantes, utilizando o recurso do transporte ferroviário, conseguiram exportar excedentes de suas produções.

A produção agrícola era bastante diversificada: milho, feijão, centeio, cevada, aveia, linho, batata inglesa e doce, cana-de-açúcar, cebola, alho, mandioca, fumo, hortaliças e fenagens diversas, além de frutas, como pêssegos, laranjas, uvas, bananas e, ainda, erva-mate em ramos. Entre os produtos de origem vegetal, animal

¹⁸⁵ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório...**, 1910. p. 9.

e industrial produziam toucinho, ovos, galinhas, mel de abelha, cera, banha, leite e couros crus.¹⁸⁶

Dos vários núcleos coloniais servidos pelos trilhos de ferro (Quadro nº XVI), a Colônia Marques e Entre Rios, no município de Porto de Cima, foram as que menos prosperaram. A Colônia Entre Rios, que havia sido fundada em 1877 com 50 habitantes, passou a possuir em 1907, 110 habitantes, reforçada por colonos vindos de Santa Catarina. Porém, em 1909, encontrava-se completamente abandonada, ficando reduzida a apenas 13 habitantes. O Governo do Estado propôs pagar a cada família cem mil réis, por ocasião da expedição do título provisório do lote obtido, com a finalidade de dinamizar esse núcleo.¹⁸⁷ Não surtiu o efeito desejado.

Segundo informações colhidas pelos funcionários estaduais, encarregados do serviço de colonização, no caso da Colônia Marques, os colonos, vindos de outros lugares, como de Santa Catarina, abandonavam os lotes, incorporando-as às levas que seguiam, por conta do Governo Federal, para núcleos do interior do Estado. Usufruía durante os seis meses das diárias e auxílios, procurando viver às expensas do Governo, mudando de uma para outra colônia, ou de um Estado para outro, em busca sempre de auxílios que lhe eram dispensados nas localidades em que se estabeleciam.

Outra razão do fracasso desses núcleos, era a

campanha de desânimo que a maioria dos habitantes, naturais daquela localidade, procuravam plantar no espírito dos que ali vão localizar-se, convencendo-se da improficuidade dos terrenos e outras coisas que inventam para desanimar, e isto porque são inimigos dos elementos novos, que temem por um mal entendido atraso, filho exclusivo da ignorância.¹⁸⁸

Analisando (Quadros nos XV e XVI) as duas etapas distintas - uma, antes da implantação Estrada de Ferro do Paraná e a outra com o recurso do transporte ferroviário disponível, o crescimento verificado em algumas dessas colônias foi

¹⁸⁶ PARANÁ. Secretaria dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Eng Sr. Dr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque pelo engenheiro civil José Niepce da Silva, em 31 de dezembro de 1912.** Curitiba, Tip. Alfredo Hoffmann, 1913. p.27.

¹⁸⁷ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório... 1910,** p.15.

¹⁸⁸ PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório... 1910,** p.15.

estável, sendo que em outras diminuiu o efetivo populacional. O decréscimo justificase por condições desfavoráveis. Entre elas, a crença da superioridade inata do trabalhador europeu, a carência de recursos econômicos e a ocupação em grande parte dos colonos em obras públicas, como a própria construção da estrada de ferro. Outros imigrantes, sem o menor interesse pelo trabalho agrícola, desviaram suas atividades para setores que lhes proporcionassem maior rentabilidade.

No caso paranaense, esta constatação das autoridades, moderou, ainda no final do século passado, o entusiasmo governamental quanto à vinda de imigrantes.

A elite predominante paranaense estava atenta ao transporte rápido do produto de exportação que se mostrava altamente rentável. A construção, pois, da Estrada de Ferro do Paraná não visava a atingir áreas inabitadas, mas, sim, facilitar o fluxo de passageiros, de gêneros e sobretudo dos bens exportáveis para o Exterior - mate e madeira. Sua construção foi direcionada para os centros extrativos desses produtos, permanecendo exclusivamente dentro do Paraná tradicional, atendendo às regiões originárias de bens exportáveis.

O papel desempenhado por essa ferrovia no tocante à colonização foi o de reforçar os núcleos existentes, favorecendo o seu acesso aos centros de consumo, para a comercialização dos excedentes produzidos. (Mapa 5)

A criação de novos núcleos coloniais, ao longo dos trilhos, como no caso da Ferrovia São Paulo-Rio Grande, ficou a cargo do próprio Governo do Estado. Razão pela qual, mesmo sendo ela arrendada a empresas estrangeiras, como a *Brazil Railway e Co.* e a *Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens*, elas não realizaram este serviço com excessão apenas das colônias de Rio Claro, General Carneiro e Antônio Olinto (Mapa 12). A vinda de imigrantes e a formação de núcleos povoadores ao longo da Estrada de Ferro do Paraná foram de iniciativa governamental ou de firmas particulares que nada tinham a ver com a empresa arrendatária da ferrovia.

Da mesma forma, a pequena ferrovia Norte do Paraná, cujo plano inicial previa atingir Cerro Azul, onde havia sido fundada a colônia do Açungui. A época da sua fundação, demonstrou indícios de se tornar próspera, devido à qualidade de seu solo e excelência de seu clima. Entretanto, a ferrovia nunca ultrapassou a Rio Branco (43 km), constando que o dispêndio de capital para levar os trilhos até Cerro Azul (114 km) iria onerar sensivelmente os cofres do tesouro do Estado. Os próprios

juros pagos pela garantia, estipulada em contrato até 1935, agravaram a saúde financeira dos orçamentos paranaenses.

Os relatórios dos governadores do Estado do Paraná, durante as duas primeiras décadas do século XX, são unânimes em afirmar o gasto enorme com o pagamento dos juros garantidos em lei relativos a essa Estrada de Ferro. A iniciativa serviu apenas para reforçar a colonização da região mineradora do estado, facilitando o transporte de cargas e aproximando aqueles centros de produção agrícola e os mercados de consumo, com suas culturas de subsistência.

Servindo aos municípios de população relativamente densa, em sua demanda à Estrada de Ferro Sorocabana, o ramal do Paranapanema foi implantado para atender o Norte Pioneiro. O objetivo foi atravessar um centro de produção agrícola de grande atividade, aproximando outros já fortemente impulsionados, possibilitando, destarte, lucros imediatos.

A ocupação do Norte Pioneiro teve como origem a expansão da cultura cafeeira paulista. Como porção mais setentrional do Estado do Paraná, essa região fica definida pelos rios Itararé e Paranapanema até a margem direita do Rio Tibagi. Foi em meados do século XIX que surgiram as primeiras colônias, com a finalidade de assegurar e estabelecer ligação com Mato Grosso.

A Colônia Militar de Jataí e os aldeamentos de São Pedro de Alcântara e São Jerônimo da Serra, e até a Colônia Thereza, (Mapa 12) foram postos avançados de colonização num sertão ainda não desbravado, subsistindo como pequenos povoados até este século, quando então começaram a se desenvolver.

A partir da década de 1860, com a entrada da frente pioneira do café, fazendeiros paulistas, que seguindo a marcha para o Oeste do café e atraídos pelas manchas de terra roxa da região, ali se estabeleceram como grandes proprietários isolados, empreendendo, nos cursos superior e médio do rio Itararé, o cultivo de café. Resultaram, assim, os primeiros núcleos: Colônia Mineira (1862), hoje Siqueira Campos; Santo Antônio da Platina (1866); Wenceslau Brás e São José da Boa Vista (1867). Eram as fazendas pioneiras do Norte Velho, fazendas de café no tradicional estilo paulista.¹⁸⁹ (Mapa 9)

Desses centros, que balizaram a frente pioneira do último quartel do século passado a expansão prosseguiu para o Oeste até o rio das Cinzas; para além dele,

¹⁸⁹ BALHANA, *et alii*, p. 218

esmorecia e perdia a vitalidade. Esse esmorecimento foi resultante da própria configuração do relevo: “a rede hidrográfica, correndo para o norte, abre espigões de orientação NE-SW, que dificultavam a marcha de povoamento no sentido tradicional”.¹⁹⁰

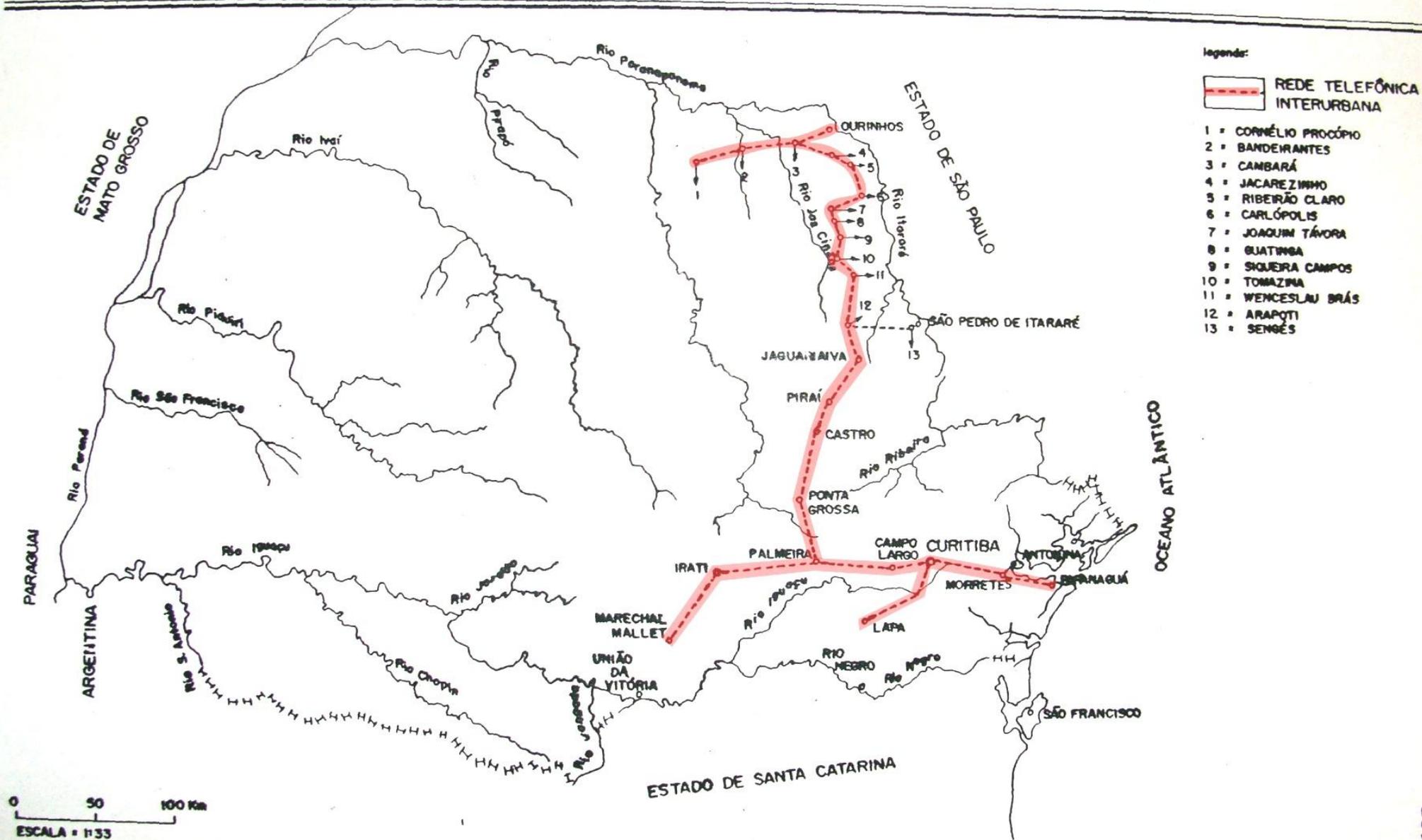
O início da construção do ramal de Paranapanema, da São Paulo-Rio Grande, somente ocorreu em 1912. Partindo de Jaguariaiva, atingiu São José da Boa Vista, três anos mais tarde, e Wenceslau Brás, em 1919, sendo inaugurado o tráfego com Siqueira Campos nesse mesmo ano. Sua construção, entretanto, foi lenta, tendo atingido Jacarezinho somente em 1930.

O desenvolvimento do Norte Pioneiro foi, portanto, o resultado da expansão da cafeicultura paulista. A participação da estrada de ferro, na região, colaborou, sem dúvida, para aprimorar e reforçar esse desenvolvimento. O surgimento na área de novos municípios, desmembrados de outros mais antigos, foi conseqüência do crescimento sócio-econômico, em que a participação da infra-estrutura ferroviária proporcionava essa expansão.

A exportação de café, através de Paranaguá, só foi possível após a implantação dos trilhos, pela ausência de vias de comunicação entre o Norte do Estado e aquele porto marítimo. A vinculação definitiva dessa região com a Capital e o porto de Paranaguá será consolidada mediante outro esforço governamental do Estado do Paraná. Abrindo mão de certos favores, a *International Telephone and Telegraph Corporation*, detentora da concessão do serviço interurbano de telefonia e através da Companhia Telefônica Paranaense, sua subsidiária no Estado, interliga em 1933, Paranaguá e Curitiba com o Norte Pioneiro.¹⁹¹ Assim, como a estrada de ferro, também o telefone desempenhou uma função de apoio na consolidação do crescimento populacional e econômico dessa área. (Mapa 13)

¹⁹⁰ MÜLLER, Nice Lecoq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. **Boletim Paulista de Geografia.** (22):55-97, mar., 1956.

¹⁹¹ KROETZ, Lando Rogério. História da Telefonia no Paraná 1882-1962. Curitiba, Telepar, 1982. p.48.



O povoamento do Norte Novo, região que compreende o planalto a Oeste do Tibagi (Mapa 4), teve início com pioneiros paulistas e mineiros, que, transpondo o rio Paranapanema, ocuparam uma área de duas glebas de 50.000 hectares. Eram terras concedidas a particulares pelo governo do Estado do Paraná, para fins de colonização, em consonância com a Lei nº 1.642, de 5 de abril de 1916.¹⁹²

A ocupação foi iniciada a partir de 1923, na colônia Primeiro do Maio, a 15 km ao Norte de Jataí, e, no ano seguinte, pela colônia de Sertanópolis. "Em ambos os casos, o loteamento seguiu o plano de lotes, indo dos cursos d'água aos espigões sendo as propriedades de tamanho variável: pequenas chácaras ao redor dos núcleos urbanos, vindo depois sítios e, nas partes mais altas, principalmente nas cabeceiras, pequenas fazendas".¹⁹³

Outras concessões foram efetuadas em 1925 pelo Governo do Estado a particulares, como a Colônia Zacarias de Góis, objetivando o povoamento do Norte do Paraná, porém de progresso mais lento que as duas anteriores. Revestiu-se de grande importância este sistema de colonização efetuado com a adoção, principalmente, do regime da pequena propriedade e pela abertura de uma nova frente pioneira, independente de Ourinhos¹⁹⁴ (Mapa 14).

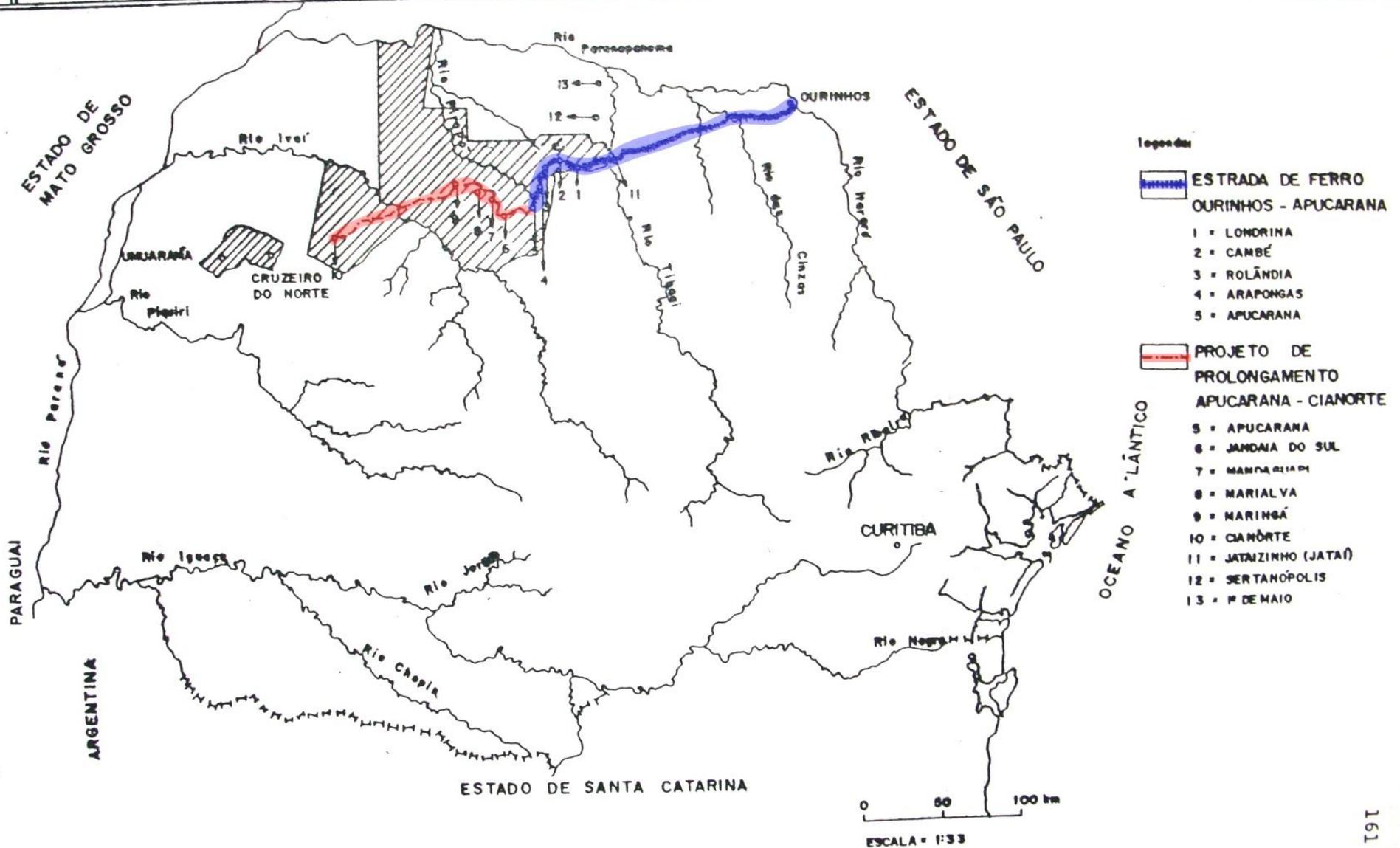
Afora mais um ou dois movimentos espontâneos de população, cujo significado não chega a ter importância pode-se dizer que se encerrou uma etapa no processo de povoamento no Norte Novo. Inicia-se, a partir daí, a colonização intensiva com movimentos organizados e, no mais das vezes, racionalmente planejados.

Uma iniciativa, em moldes modernos, merece particular referência. Foi a obra da Companhia de Terras Norte do Paraná, que empreendeu notável processo de povoamento de terras naquela região (Mapa 14). O empreendimento se diferenciou daquela da *Brazil Development and Colonization Co.*, subsidiária da *Brazil Railway Co.*, pois, na aplicação de capital estrangeiro, que desponta agora, não se usufrui de concessões de terras advindas da construção de estrada de ferro, mas sim, da aquisição a baixo preço de terras do Estado.

¹⁹² PARANÁ. Leis, decretos, etc. Coleção das leis estaduais de 1916. Curitiba, Tip. Diário Oficial, 1917. p.37.

¹⁹³ MÜLLER, p.75.

¹⁹⁴ LONDRINA. Prefeitura Municipal. **Plano de desenvolvimento urbano**. Londrina, 1979. p.11.



Dois foram os fatores que auxiliaram essa realização: a missão Montagu, que tivera como objetivo, por parte do governo brasileiro, atrair grupos de capitalistas ingleses para investir em atividades agrícolas e o interesse dos ingleses de produzir algodão, substituindo a matéria-prima do Sudão, onde a situação política não era tranqüila para o Império Britânico.¹⁹⁵

Foi fundada em Londres, em 1924, a *Brazil Plantation Syndicate Ltd.*, com capital de 200 mil libras esterlinas. No ano seguinte, organizou-se no Brasil a Companhia de Terras Norte do Paraná, subsidiária da *Brazil Plantation Syndicate Ltd.*, sendo registrados os seus estatutos em 24 de setembro de 1925, com um capital de 1.000 contos de réis.¹⁹⁶

Seus interesses estavam ligados diretamente ao plantio de algodão e à instalação das máquinas de beneficiamento. Esta obra não foi bem sucedida, modificando-se os seus planos iniciais. A fim de ser ressarcida dos prejuízos havidos, a empresa inglesa foi liquidada, sendo fundada a *Paraná Plantation Co.*, a qual levantou fundos de maior monta, num total de 750 mil libras esterlinas.¹⁹⁷ Essa empresa dispõe-se a colonizar, vendendo terras no Norte do Paraná. Entre 1925 e 1928, a Companhia adquiriu várias áreas de terras contíguas àquelas já compradas do Estado do Paraná, perfazendo um total de 515.017 alqueires, correspondente à décima sexta parte da área total do Estado, consideradas sua melhor porção em termos de solo. A aquisição da maior parte das terras - 450.000 alqueires - foi realizada diretamente no Governo do Estado, pela quantia de 8.712 contos de réis. A ausência de vias de acesso à região muito contribuiu para que o preço das terras fosse fixado, por lei, em níveis bastante baixos, cerca de 20.000 reis por alqueire paulista.¹⁹⁸

Partindo da assertiva de que o êxito da Companhia nas suas vendas pelo plano projetado precisava de uma infra-estrutura capaz de responder às necessidades da obra colonizadora, era indispensável que a parte adquirida das terras fosse interligada por vias de comunicação. Além da apropriação das terras, previa projetos de estradas de ferro e de rodagem.

¹⁹⁵ MÜLLER, p.75.

¹⁹⁶ COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e desenvolvimento no norte do Paraná.** São Paulo, Ed. Ave Maria, 1977. p.54.

¹⁹⁷ PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.** São Paulo, Ed. Hucitec, 1981. p.91.

¹⁹⁸ COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, p.59.

Respondendo ao apelo, formalizado em 1924, quando a missão Montagu estivera no Brasil, de um financiamento feito pela Companhia São Paulo-Paraná, com a oferta de compra da maioria das suas ações, a Companhia de Terras Norte do Paraná, adquiriu, em 1928, a concessão da ferrovia. Esta via férrea atinge Jataí em 1932 e, com a demora da construção da ponte ferroviária sobre o rio Tibagi, estebeleceu-se a conexão com Londrina por intermédio de veículos automotores-jardineiras, para o transporte de passageiros, e de caminhões, para carga de mercadorias, frotas estas da própria empresa.

Outro serviço indispensável para facilitar o desempenho da Companhia colonizadora, foi o estabelecimento de um posto telefônico, instalado no hotel da empresa, em Londrina (Anexo 5). Um dos pioneiros da fundação de Londrina, Georg Graig Smith, informou em entrevista que, à medida que a Companhia estabelecia seu escritório de vendas de terras, instalava também um posto telefônico - outra via de comunicação -, antes de os trilhos da estrada de ferro atingirem aquela localidade, como aconteceu em Londrina.

As diretrizes adotadas pela Companhia basearam-se no êxito de um trabalho realizado, entre 1910 a 1920, numa área de 40.000 alqueires, situada em Birigui, no Estado de São Paulo.

As cidades destinadas a se tornar núcleos econômicos de maior importância foram demarcadas a cada 100 quilômetros. Entre essas, distanciadas de 10 a 15 quilômetros um do outro, seriam fundados patrimônios, centros comerciais e abastecedores intermediários. Tanto nas cidades como nos patrimônios, a área urbana apresentaria uma divisão em datas residenciais e comerciais. Ao redor das áreas urbanas, foram reservadas faixas chamadas cinturões verdes, destinadas a servir para a produção de gêneros alimentícios de consumo local. A área rural foi cortada por estradas vicinais, abertas de preferência ao longo dos espigões, que permitiam a divisão da terra em pequenos lotes de 10, 15 ou 20 alqueires, com frente para a estrada de acesso e fundos para um ribeirão.¹⁹⁹ Na parte alta, própria para o cultivo do café, o proprietário da gleba desenvolvia sua atividade agrícola básica: cerca de 1500 pés por alqueire. Na parte baixa, a construção da casa, horta e criação de animais para consumo próprio e o pomar. A água era obtida do ribeirão ou de poços.

¹⁹⁹ Entre os anos de 1929 a 1935 a Companhia construiu 3615 km de estradas de rodagem.

O planejamento previa que vários lotes contíguos, alinhados nos cursos d'água, formassem comunidades para evitar o isolamento das famílias, favorecendo, dessa forma, o trabalho em mutirão, principalmente na época da colheita.

Assim, procurava-se eliminar a possibilidade do pequeno proprietário agir como fazendeiro de café, que produzia grandes safras e as comercializava nos maiores centros; limitar-se-ia a vender sua produção no próprio patrimônio, aplicando no comércio local o resultado da venda, gerando, assim, uma distribuição de interesses e uma circulação de dinheiro, contribuindo para o progresso da região.²⁰⁰

A experiência realizada em Londrina, que foi o primeiro patrimônio, demonstrou a viabilidade do plano diretor concedido pela Companhia. O êxito das cidades do Norte Novo estava, pois, na instalação da propriedade dirigida pelo colono, que nela residia e aplicava os lucros do seu trabalho na povoação mais próxima.

O crescimento sócio-econômico da experiência realizada nessa área foi significativo. O fluxo de migrantes paulistas, inicialmente proveniente de Campinas, São Carlos e Ribeirão Preto, provocou acréscimo populacional, adicionado de mineiros, nordestinos e, por fim de outros advindos de varias partes do país.²⁰¹ Os alemães expulsos pelo regime totalitário da Alemanha trouxeram algumas economias. Como não lhes fosse permitido sair com dinheiro, depositaram-no em banco da Alemanha, que o transformou em trilhos e outros equipamentos ferroviários de que a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná necessitava para a implantação da estrada de ferro. Esta, por sua vez, creditava o valor correspondente a esse material ao imigrante para que o mesmo comprasse terras, no Brasil.²⁰²

Outras nacionalidades também acorreram à região, pois, segundo dados levantados em 1945, a população do Norte do Paraná era constituída de trinta procedências diferentes, sendo 42% de paulistas e mineiros, 12,5% de italianos, 7% de japoneses, 6% de alemães e 32,5% espanhóis, portugueses e demais nacionalidades.²⁰³

²⁰⁰ COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, p.78.

²⁰¹ MONBEIC, Pierre. **A zona pioneira do Norte do Paraná**. Boletim Geográfico, 3(25):5, 1945.

²⁰² COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ, p.88.

²⁰³ BERNARDE, Lysia Maria Cavalcanti. **Excursão ao Paraná e Santa Catarina. Londrina, a zona pioneira do Norte do Paraná**. Boletim Geográfico. 3(28):607, 1945.

Uma nova iniciativa no Norte, embora de dimensão mais modesta, foi encetada, em 1931, por duas empresas constituídas por capitais japoneses, a *Brazil Takushoku Kaisha-Bratac* e a *Nambeï Toshi kabushiki-Kaisha*, que resultaram no surgimento das cidades de Assai e Uraí.

Tendo por base econômica a cultura do algodão e a população constituída de imigrantes japoneses e seus descendentes, essas colônias prosperaram rapidamente devido à qualidade do solo, a assistência agrônômica e médica fornecida pela colonizadora.

Como reflexo dessas duas atividades precursoras, a inglesa e a japonesa, surgiram na região outras iniciativas de colonizações de caráter particular ou oficial: Ibiporã, Jataizinho, Içara, Jaguapitã, Centenário do Norte, de áreas relativamente pequenas, e mais a Oeste, a enorme colônia de Paranavaí.

Na região do Norte Pioneiro Bandeirantes, Andirá, Santa Mariana, Cornélio Procópio, a Leste do Rio Tibagi, a demora na progressão dos trilhos da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná fez que os povoadores não se distanciassem de Ourinhos e, mais tarde, de Cambará.

Com a construção, em 1928, dessa ferrovia em demanda às terras de colonização em Londrina, constituída hoje por 33 municípios, surgiram os 8 primeiros municípios, situados ao longo do percurso da ferrovia e 15 metros localizados entre os rios das Cinzas e Tibagi, e à esquerda da via férrea. Além disso, a construção das rodovias estaduais e a cessão de terras da parte do Governo do Estado reforçaram a implantação desses núcleos.

Para servir e desenvolver a zona, dotando-a de transporte ferroviário, o Estado auxiliou fortemente a construção da Linha Férrea... Cedendo-lhe gratuitamente milhares de hectares das mais ricas e famosas terras roxas... No que se respeita às estradas de rodagem, todo o empenho faz o Governo em manter em bom estado o trafego as suas rodovias, constantemente melhoradas.²⁰⁴

O mesmo relatório de 1936 esclarece ainda que, em outras regiões, as obras públicas do Estado foram reduzidas, e até suprimidas, para desafogar as finanças

²⁰⁴ PARANÁ. Governo 1932-1945 (Ribas). **Mensagem apresentada pelo Exmº Sr. Governador Manoel Ribas à Assembléia Legislativa ao Estado, em 1º de setembro de 1936.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1936.

públicas. No Norte, os serviços prosseguiram sempre com normalidade e intensidade.

A ferrovia foi um instrumento material de que os imigrantes e migrantes vindos para o Norte - seja o Pioneiro, seja o Novo - usufruíram para melhor agir sobre o seu meio. Por ela, a população tornou-se cada vez dona do solo e de seus produtos. "Elas têm, pois, um compromisso entre a natureza e a humanidade. Por esse fato, por essa posição extraordinária, extra-social, têm uma natureza geral e humana."²⁰⁵

A partir de 1925, o Norte do Paraná foi submetido a uma notável divisão territorial, que acolheu uma população numerosa, transformando aquelas áreas em verdadeiros centros de produção, onde circulam bens de consumo e de exportação.

Um dos fatores do progresso paranaense foi a veloz expansão do Norte do Paraná, que se processou ao longo da linha da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, construída aproximadamente no rumo Leste-Nordeste a Oeste-Sudoeste. Depois de atravessar o Paranapanema em Ourinhos, o traçado se afastou cada vez mais do rio, em demanda a Guaíra e ao Paraguai.

Iniciada a construção em 1922, a ferrovia atingiu Cambora em 1925, ficando paralizada durante 4 anos, por falta de recursos. Em 1928, a transferência do controle acionário para o grupo inglês da Companhia Terras Norte do Paraná permitiu que, no ano seguinte, fosse prosseguida a construção, a qual, em 1932, alcançaria a margem direita do Tibagi. Transpondo o Tibagi, em 1934, a ferrovia se estendeu a Londrina, Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana, numa extensão de 279 km em 1940, passando, em 1944, a integrar a Rede Viação Paraná Santa Catarina (Mapa 4).

O papel desempenhado pela ação do caminho de ferro em conexão com as estradas de rodagem, no Estado do Paraná, cooperou, eficazmente, para o desenvolvimento agrícola como suporte de infra-estrutura no transporte de passageiros e suas bagagens.

A atuação das estradas de ferro paranaenses no transporte de passageiros e cargas em áreas para onde foram determinadas, pelos meios colocados à

²⁰⁵ MAUSS, Mareei. Divisions et proportions de divisions de la sociologie. **L'Année Sociologique**, 2:117, 1924-25.

disposição, resultaram numa estrutura do tráfego que constituiu uma força formadora vantajosa para a economia regional.

Os meios colocados à disposição foram as condições locais e variáveis no sentido geográfico, econômico, cultural, político e estrutural em relação à população, bem como na mudança destas e na conseqüente alteração dos conceitos de vizinhança e distâncias.

Os vários núcleos coloniais estabelecidos antes e a partir da implantação das ferrovias no Paraná, foram favorecidos por este meio de transporte rápido e eficaz. A aproximação dos trilhos das vias férreas, intensificaram a fixação da população aos núcleos já existentes os quais passaram a fornecer produtos de subsistência para os núcleos urbanos.

Os estímulos advindo da implantação das ferrovias no Paraná favoreceram o fluxo de pessoas ou produtos intensificando a produção agrícola, comercial e industrial.

5 - A ESTRADA DE FERRO E A ECONOMIA

5 - A Estrada de Ferro e a Economia

A exploração da erva-mate esteve presente na economia paranaense, sobressaindo-se dentre as demais atividades. Em 1885 ao lado da erva-mate, a madeira acompanhou em escala mais modesta o setor exportador.

A produção ervateira participou em 1902, com cerca de 3% do valor total das exportações brasileiras²⁰⁶, enquanto que em relação às exportações paranaenses ela representou 75%.

Visando facilitar as exportações paranaenses, surgiu o transporte ferroviário. O projeto de construção original, em 1871, dá Estrada de Ferro do Paraná configurou um empreendimento vultoso. Como justificativa apresentada pelos poderes constituídos, a nível provincial, a via férrea passou a ser denominada de estrada econômica. É evidente que devia transportar passageiros e outras mercadorias.

O movimento financeiro resultante da receita auferida no transporte de passageiros, bagagens, encomendas, mercadorias e animais (Quadro nº XVII), no período de 1892 a 1910 configura um crescimento estável, com pequenas oscilações, prevalecendo a ascendência. Durante as duas primeiras décadas, observa-se que a quantidade de mercadorias transportadas apresenta ligeira diminuição no ano de 1894 em relação ao anterior, assim como nos anos de 1897 a 1901 em relação ao ano de 1896, o que justifica a diminuição da exportação da erva-mate. Quanto ao número de passageiros, a oscilação é devida ao ingresso de maior ou menor quantidade de imigrantes.

Para vários mercados dirigiam-se os produtos paranaenses: a erva-mate para a Argentina, Uruguai e Chile; a madeira para o Uruguai e Argentina. Houve também procura no mercado interno de madeira, principalmente pelo Rio de Janeiro e São Paulo, procura decorrente do surto de urbanização, consolidado desde o final do século passado.

Os produtos agrícolas, com exceção do café e do algodão, atendiam ao mercado interno, com pequenos excedentes exportáveis. O café paranaense, no início do século XX, participava do mercado exportador brasileiro com parcela

²⁰⁶ CARNEIRO, Newton. **Um precursor da Justiça social**. Curitiba, 1965. p.29

mínima. Enquanto São Paulo, entre 1920 e 1930, produzia na ordem de 65% do café vendido no exterior, o Paraná fornecia apenas 1%.

QUADRO nº XVII
Estrada de Ferro do Paraná 1892-1910 - Resultados da receita (em mil réis)

ANOS	PASSAGEIROS		ENCOMENDAS E BAGAGEM		MERCADORIAS		ANIMAIS	
	Nº	RECEITA	TON.	RECEITA	TON.	RECEITA	Nº	RECEITA
1892	47.571	116:212	332	19:884	64.571	981:397	427	2:191
1893	49.651	121:919	333	19:969	65.255	1.008:501	405	2:052
1894	61.193	146:989	498	27:782	57.086	937:679	1.440	7.852
1895	46.376	187:399	322	38:586	50.633	1.459:353	727	8:244
1896	15.293	262:010	832	54:660	60.086	1.659:232	679	6:434
1897	51.432	192:332	577	39:600	80.100	1.453:636	2.051	12:385
1898	56.891	168:171	578	39:932	83.011	1.500:890	1.963	12:038
1899	62.741	131:425	599	35:187	82.688	1.489:731	2.047	12:381
1900	75.621	146:160	291	33:806	80.416	1.469:001	1.791	9:518
1901	65.370	133:032	387	32:766	81.453	1.513:913	1.913	10:410
1902	47.493	110:382	424	27:973	82.194	1.724:308	2.242	13:043
1903	75.141	167:640	526	41:830	92.683	1.936:541	2.111	12:800
1904	89.638	224:339	629	51:030	103.449	2.360:469	2.053	12:401
1905	106.151	281:563	835	60:931	125.891	2.783:489	2.147	12:833
1906	114.151	339:157	943	70:321	178.202	3.207:273	1.953	9:234
1907	115.325	404:690	1.128	87:670	178.100	3.669:058	2.179	9:399
1908	125.831	472:930	1.386	102:592	186.508	3.469:070	2.556	16:129
1909	124.831	476:666	1.532	108:420	189.059	3.866:080	2.379	13:833
1910	124.130	490:799	1.298	93:542	189.192	4.005:853	4.169	27:787

Fonte: Relatórios do M.V.O.P. 1895-1910.

No relatório apresentado em 1888 ao Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, assim se expressou o engenheiro fiscal da Estrada de Ferro do Paraná:

O principal motivo de importação e exportação da própria província pela estrada de ferro, a qual continua entretanto a concorrência à da Graciosa; sendo para notar que o trânsito nesta estrada conservou-se sensivelmente igual ao do ano de 1886.²⁰⁷

No início da era ferroviária paranaense, a Estrada de Ferro do Paraná, a única existente e sob administração da *Compagnie Générale de Chemins de Fer*

²⁰⁷ BRASIL. **Inspetoria Federal das Estradas. Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no ano de 1887.** Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1889. p.209.

Brésiliens, gozava da garantia de 6% de juros, o que lhe proporcionava lucros satisfatórios. O engenheiro-fiscal enfatizava a necessidade de rentabilidade da estrada, para não ocasionar encargos financeiros aos cofres públicos. Em decorrência dessa preocupação manifestava que o domínio do transporte era a alternativa justificada para, segundo a fiscalização nas estradas de ferro, não sobrecarregarem os orçamentos do Governo Central.²⁰⁸

A conjuntura paranaense, no final do século XIX, favoreceu o trem no desempenho do papel transformador da vida da antiga Província "... dir-se-ia tão subitamente como mutação de cenário".²⁰⁹ A função econômica exercida pela estrada de ferro nos últimos anos do Império, no Paraná, coincide com aquelas enunciadas por Fernando de Azevedo, a nível nacional, e Capot-Rey, a nível internacional: "O caminho ou estrada de ferro foi uma de suas maiores conquistas, e tão grande pela sua importância e suas repercussões na vida social, econômica, política e militar, que o século XIX se pode considerar o século do caminho de ferro".²¹⁰

Nos primeiros anos de funcionamento da ferrovia, houve ainda preferência pelos antigos carroções devido o alto custo do frete da erva-mate. Em virtude da ineficiência daquele transporte moroso à longa distância, não recompensava a continuidade de seu uso, constatando-se também sua inconveniência pelo risco da carga deteriorar-se em períodos de intensa chuva.

As carroças continuaram a funcionar como elemento de conexão, do depósito do engenho ervateiro aos vagões e destes, o embarque para o navio.

A valorização e a influência do transporte ferroviário, no tempo da Província, evidenciaram-se quando, em 1887 foram instaladas as primeiras linhas telefônicas em Curitiba. "Inauguraram-se no dia 30 de setembro as linhas telefônicas que mandei estabelecer pondo em comunicação o Palácio da presidência com a Secretaria de Polícia, Quartel do 3ª Regimento de Artilharia e estação da Estrada de Ferro".²¹¹ Percebe-se nesse Relatório que a estação ferroviária foi preferida para

²⁰⁸ BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. **Relatório...** 1887. p.209.

²⁰⁹ AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o Oeste**. São Paulo, Melhoramentos, 1958. p.78.

²¹⁰ CAPOT-REY, Robert. **Geographie de la circulation sur les continents**. Paris, Gallimard, 1946. p. 97. Citado por AZEVEDO, p.78.

²¹¹ PARANÁ. Governo 1886-1888 (Faria Sobrinho). **Relatório do Presidente da Província Dr. Joaquim D'Almeida Faria Sobrinho, apresentado à Assembléia Legislativa em 29 de dezembro de 1888**. Curitiba, Tip. da Gazeta Paranaense, 1888. p.52.

dispor do serviço telefônico, deixando outras repartições da própria administração provincial em segundo plano.

A primeira ferrovia, apresenta saldo positivo estável, resultante principalmente do transporte de mercadorias (Quadro XVII).

É interesse verificar em relação às mercadorias transportadas, a participação de alguns produtos. No caso do mate, o percentual foi de 30% do valor total transportado aparecendo a madeira, com 50% e o restante das outras mercadorias com 20%. Equivale esclarecer que o peso da carga da madeira era maior, mas a receita era inferior, pois usufruía de preço especial rio transporte ferroviário.

Vários foram os fatores que favoreceram o empreendimento madeireiro no Paraná, anteriores ao término da construção da ferrovia Curitiba-Paranaguá. A Lei nº 587, de 16 de abril de 1880, através de seus dispositivos, estabeleceu normas para as atividades madeireiras.²¹² As diretivas visavam regular o corte da madeira "para estabelecer o conceito da sua durabilidade e preservar as nossas florestas de contínuas devastações". O aprimoramento do setor madeireiro objetivava principalmente a expansão do mercado externo. No mercado interno, o Rio de Janeiro e São Paulo experimentaram um surto de urbanização, intensificando o uso da madeira para a construção civil. Para o produto paranaense alcançar o êxito pretendido, "era necessário que, principalmente, o governo e a Assembléia Provincial criassem condições favoráveis"²¹³, proporcionando, neste sentido, incentivos para efetiva conquista desses mercados. No exterior, o mercado platino também se mostrava altamente promissor.

A Lei nº 824, de 11 de novembro de 1885²¹⁴, determinava essa tomada de posição, privilegiando o setor madeireiro com isenção de todos os impostos provinciais e municipais e, ainda, das taxas de barreiras para todas as madeiras exportadas. Concomitantemente, foi concluída a construção da estrada de ferro de Paranaguá a Curitiba, sendo estabelecido frete especial para a madeira. Para uma tonelada de Coucoeira de pinho (madeira grossa para ser desdobrada ou

²¹² PARANÁ. Governo 1881 (Pedrosa). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa por ocasião da 2ª Sessão da 14ª Legislatura, pelo Exmº Sr. Dr. João José Pedrosa no dia 16 de fevereiro de 1881.** Curitiba, Perseverança, 1881. p.15.

²¹³ COSTA, Odah Regina Guimarães. **Ação empresarial do Barão do Serro Azul.** Curitiba, Grafipar, 1891. p. 45.

²¹⁴ PARANÁ. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis estaduais de 1885.** Curitiba, Perseverança, 1886. p.41.

aparelhada), medindo 3x9 e 20 pés de comprimento o frete ferroviário era de 4\$500 contra 12\$000 pela Estrada da Graciosa; Sendo o percurso rodoviário de 53 quilômetros no trajeto de Piraquara até Antonina, enquanto o trecho ferroviário até Paranaguá atingia 79 quilômetros. Amparados por essas vantagens, a expectativa de expansão neste setor, com técnicas e procedimentos operacionais mais modernos em moldes capitalistas, determinou experiência interessante na economia paranaense.

O êxito inicial, que se acreditou duradouro e promissor, não obteve, porém, o resultado desejado. A concorrência estrangeira dos pinhos suecos e norte-americanos dificultou sua aceitação no mercado consumidor: Rio de Janeiro e São Paulo. Paralelamente, em Santa Catarina, no mesmo período em que se construía a primeira ferrovia, a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, a firma construtora inglesa não quis colocar dormentes de madeira brasileira, alegando serem de qualidade inferior. Foi necessário que o Senado do Império interviesse, exigindo, por dispositivo legal, intercalação de um dormente brasileiro para cada dois estrangeiros na construção daquela estrada.

O mercado nacional, nas últimas décadas do século XIX, era objeto de campanha intensa e pertinaz contra o produto brasileiro, movida pelos negociantes e importadores de madeira escandinava e canadense. Outrossim, em 1886, os compradores platinos queixavam-se da espessura do pinho paranaense "sua grossura é muito desigual... defeituoso e mui desmerecido... a vista da madeira deixa muito a desejar, pois veio muito escura... que seja seca, bem madura, sem rachadura, como também não ser aventada."²¹⁵

Um fator importante era o preço vantajoso do produto nacional. Em 1886, no Rio de Janeiro e em Santos, o pinho paranaense custava 36\$000, contra 41\$500 e 45\$000, do báltico e norte-americano. No mercado externo, atingia o preço de 38\$000, ao câmbio de 18 a 18 1/2 pence por mil réis. Subitamente, a moeda brasileira reagiu, havendo uma valorização, em 1888, que alcançava 25 pences por mil réis. Esta mudança colocou a venda da madeira paranaense em situação difícil e desvantajosa em relação ao similar estrangeiro, inclusive no mercado interno.

As conseqüências foram desastrosas, ocasionando a falência de diversas firmas madeireiras. Houve queda na produção de pinho no Paraná, passando a ser

²¹⁵ CARNEIRO, p. 55

consumido, eventualmente, quando o produto estrangeiro não era suficiente para atender à procura nos mercados nacionais. Embora não se tenha extinguido completamente, houve atendimento do mercado nacional, especialmente de São Paulo, que, por esta época, experimentava grande surto de progresso. Foi oportuno, em 1889, para os madeireiros que puderam continuar a industrialização e comércio de pinho.

Uma dificuldade a ser vencida eram as queixas no que se refere à própria Estrada de Ferro do Paraná, pelas falhas no atendimento às requisições de vagões, pelas despesas com o carregamento dos carros em Curitiba e Piraquara, e com o descarregamento dos vagões custava \$500; a descarga dos vagões, \$500; a armazenagem, \$500 e mais o carregamento para bordo, \$500.²¹⁶

Essas despesas mais tarde, foram evitadas com a melhoria do cais do Porto de Paranaguá. Um desvio nas estações da estrada de ferro facilitava o carregamento dos vagões de transporte da madeira diretamente do pátio da madeireira. Os vagões que transportavam madeira foram dotados de cobertura, a fim de evitar estragos oriundos de chuva e excesso da ação direta dos raios solares.

Outras medidas foram solicitadas ao Governo Imperial, como a elevação do imposto geral de importação de pinho estrangeiro, isenção de impostos gerais e abatimento de 20% nos preços em vigor nos transportes realizados nas Estradas de Ferro do Paraná.

Fase auspiciosa iniciou-se com o advento da República. A partir de 1891, estabeleceu-se no Paraná o protecionismo à madeira, através de barreiras alfandegárias, criando melhores condições econômicas para essa indústria.

A persistência dos madeireiros paranaenses melhorando o processo de secagem, visava a sua exportação em escala maior. O objetivo foi alcançado em parte, sendo que, entre os anos de 1896 a 1898, o total exportado figurou a renda do Estado com 4%, no valor de 1.020:000\$000. Neste final do século XIX, já existiam 64 serrarias no Paraná, com produção de 2 milhões de contos de réis anuais de madeiras exportadas e consumidas no Estado.²¹⁷

Uma das iniciativas arrojadas, em Curitiba, foi a instalação, em 1903, de uma indústria de palitos de fósforo, considerada, no gênero, a maior do país e que

²¹⁶ COSTA, p. 47

²¹⁷ MARTINS, Romário. **Livro das árvores do Paraná**, Curitiba Paranaense, 1944. p. 242.

sozinha contribuiu com 20% na arrecadação total do Estado; em 1910, sofreu dificuldades na obtenção de madeiras para o seu uso, porque, em 1907, surgiu o Código Florestal do Estado, com a finalidade de impedir o desflorestamento indiscriminado.

Os incentivos governamentais, entretanto, não foram suficientes para atingir meta almejada. Já na exposição de Viena, em 1873, constatou-se ser o pinho e outras madeiras paranaenses de excelente qualidade, mas o mercado europeu ainda não foi conquistado. Com a participação, em 1910, do capital norte-americano, que interferiu no setor, usufruindo da facilidade do transporte ferroviário, é que a madeira paranaense atinge o mercado europeu.

A partir do ingresso da *Brazil Railway Co.*, empresa Holding, na área da rede ferroviária paranaense e catarinense é que o pinho paranaense começou a ser admitido em escala maior no mercado exterior. A expansão do capitalismo, com técnicas modernas e produção em grande escala, favoreceu o aprimoramento industrial da madeira bruta serrada, proporcionando melhor comercialização.

Isso ocorreu no período anterior à Primeira Guerra Mundial, quando todas as estradas de ferro dos Estados do Paraná e de Santa Catarina passaram à administração da *Brazil Railway Co.* Justamente nesse período foi autorizada, pelo Decreto nº 7.426, de 27 de maio de 1909, a funcionar no Brasil a empresa *Trading Southern Brazil Lumber and Colonization*, a fim de atuar no setor madeireiro no território disputado pelos dois Estados sulinos, com a finalidade de produzir e exportar em grande escala madeiras serradas.²¹⁸ Uma das funções da Companhia era gerar tráfego para o ramal de São Francisco, da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande. As duas empresas, atuando naquela região do Norte catarinense, sempre apresentaram receita superior a despesa.²¹⁹

Os objetivos das empresas estrangeiras eram alcançar um estado de equilíbrio financeiro. No caso da *Brazil Railway Co.*, para garantir carga aos vagões da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, no ramal de São Francisco, extraíam madeira em grande quantidade, exaurindo parte da riqueza vegetal daquela área.

²¹⁸ BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1911.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1912. p.470

²¹⁹ KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina 1910-1960.** Dissertação. Mestrado. Universidade Federal do Paraná. Mimiografado.

Na área da atuação da Estrada de Ferro do Paraná, onde a participação do capital estrangeiro não se fazia presente, a madeira serrada ou para caixa favoreceu um transporte estável, embora a erva-mate, que liderava as exportações paranaenses, apresentasse maior rentabilidade.

Duas direções teve a exploração de madeira, no Paraná, nas regiões servidas pelas ferrovias e prolongamento. O da exportação, visando lucros, e a de consumo local, acompanhando as ferrovias e determinando, ao longo da via permanente, penetrações marginais.

Aquela de consumo local desenvolveu-se com o crescimento das cidades, ainda que predatória. Fomentou a derrubada de árvores de madeiras preciosas e raras sem replantio sistemático e, muitas vezes, até sem utilização adequada. Este último rumo determinou, por derivação, as grandes fábricas de móveis da primeira metade do século, chegando, entre seu primeiro e segundo quartéis, a laminação e ao contraplacado, para exportação e consumo local das oficinas.

Em se tratando do procedimento comercial das riquezas extrativas, a atuação da empresa norte-americana, no Paraná, distingue-se daquela em Santa Catarina. Lá, ela monopolizou o transporte ferroviário, a industrialização, o comércio e a exportação da madeira. Aqui, as elites dominantes delimitaram a ação daquela empresa ferroviária, permitindo sua atividade somente no transporte ferroviário. Esta concepção protecionista dos paranaenses considerou a região geográfica como unidade organizadora, levando em conta todas as fronteiras políticas ocasionais a despeito da diferenciação quanto à propriedade e rentabilidade. Neste caso, a madeira dependeu do transporte, enfatizando sua capacidade técnica e econômica, tornando-se força formadora da economia estadual ao escudar tal empreendimento.

A questão dos abusos depredatórios preocupavam, porém, os governantes paranaenses. A falta de uma ação conjunta entre o Estado e a União para adotar medidas de fiscalização deixava espaço para a danificação da área, pois a lei existia desde 1907, mas não era cumprida. O Código Florestal do Estado constituiu-se em "mera decoração da legislação paranaense".²²⁰

A madeira extraída em grandes proporções passa a ser comercializada nos mercados externos, nacionais e internacionais. O Governo do Estado, procurando amparar a economia madeireira, não influencia satisfatoriamente no desenrolar dos

²²⁰ MARTINS, p. 101

acontecimentos junto ao mercado externo, mesmo criando, em 1929, o Instituto da Madeira.

Houve tentativas esparsas no sentido de aplacar as inúmeras queixas da falta de organização no setor, através de boletins, revistas e jornais, relatórios de governos e alguns estudos particulares sobre o assunto. Mas de concreto pouco foi realizado em defesa do produto, que, apesar do descaso, permaneceu até o final da década de 1920, como segunda fonte de renda na economia paranaense. Observe-se que a madeira é ultrapassada pelo café somente a partir de 1933:

QUADRO Nº XVIII
Principais Exportações no Paraná - 1933

PRODUTOS	RENDA ORÇAMENTÁRIA
Erva-mate cancheada	1.469:559\$658
Erva-mate beneficiada	1.446:168\$144
Madeira	1.075:744\$529
Café	1.568:546\$070

Fonte: Mensagem à Assembléia Legislativa do Sr. Manoel Ribas - 1934.

Com o Estado Novo, foi promulgado o Decreto estadual nº 2.569, de 11 de dezembro de 1933, confiando a fiscalização das matas ao Departamento de Terras. Justo neste ano, a retração foi mais acentuada (Quadro nº XIX).²²¹

A diminuição da madeira, em m³, em 1933, pelos efeitos da crise de 29, não foi duradoura, considerando que o aumento posterior chegou a três dígitos, caracterizados por 3 centenas de milhar, nos anos de 1939 e 1940. (Quadro nº XIX)

Assim (Quadro nº XIX), entre os anos de 1925 a 1929, houve baixa no volume das exportações de madeiras em geral, com ligeira elevação em 1928, recuperando-se no ano seguinte ao da crise internacional. Na década posterior, quando a recessão mundial vai atingir energicamente o Brasil, somente entre 1935 a 1940, as quantidades se elevam de modo significativo e ultrapassam a soma da década de 20 (Gráfico nº 3). A madeira nessa conjuntura, no tocante aos resultados alcançados em valores exportados, cede seu lugar de segundo produto na pauta do comércio

²²¹ PARANÁ. Governo 1932-1945 (Ribas). **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa pelo Exmº Sr. Manoel Ribas, Interventor Federal, em 18 de fevereiro de 1940.** Curitiba, 1940, P.39.

externo ao café, que começa a despontar como produto principal em remessas para o exterior.

QUADRO Nº XIX
Exportação Paranaense de Madeira (em metros cúbicos) 1901-1940.
Mercados: externo e interno (em contos de réis)

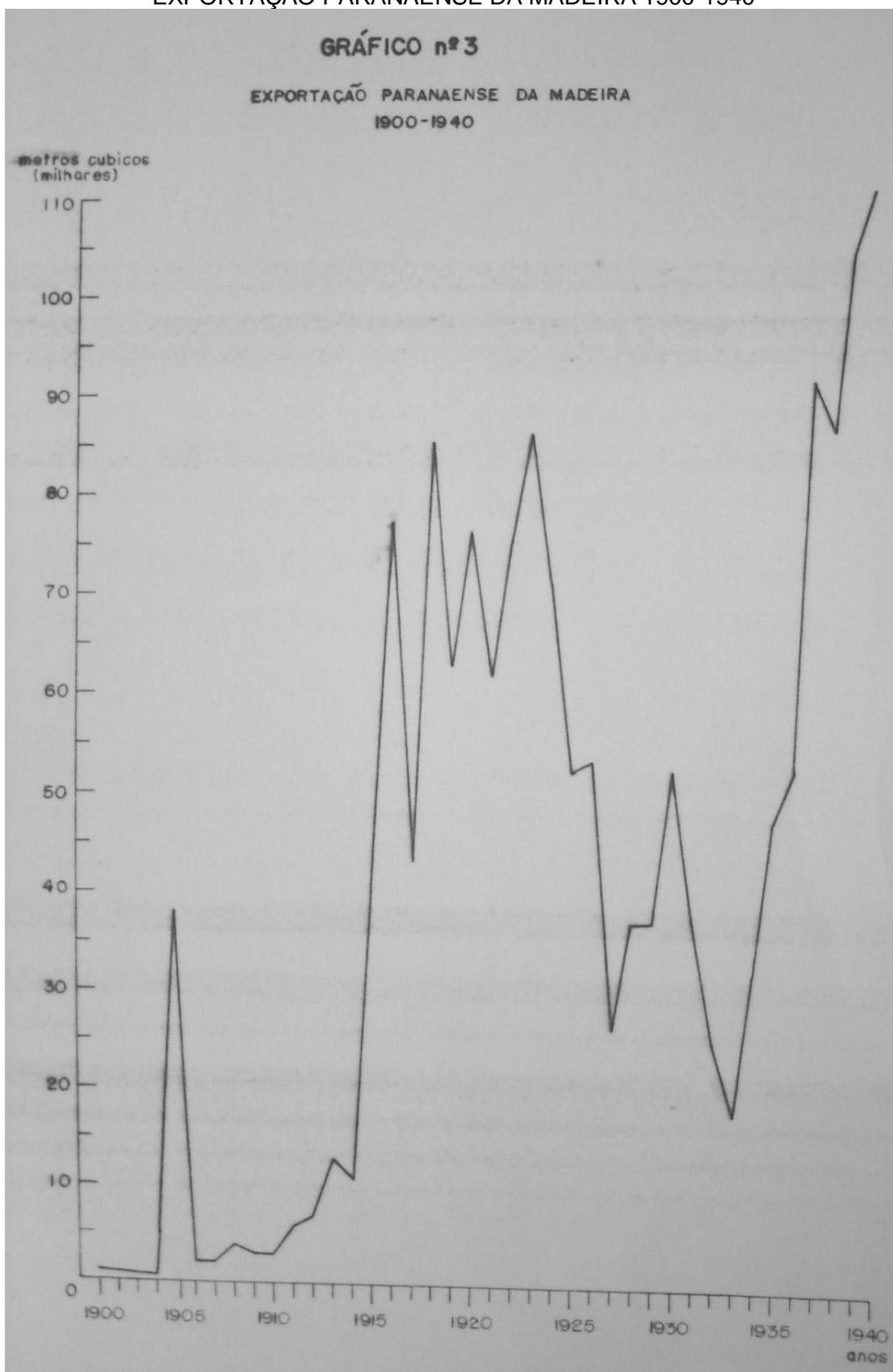
ANO	m ³	CONTOS DE RÉIS	ANO	m ³	CONTOS DE RÉIS
1901	1.158	50	1921	62.439	7.556
1902	272	9	1922	75.284	9.158
1903	773	32	1923	86.643	11.066
1904	643	24	1924	71.170	10.159
1905	38.502	151	1925	52.805	7.835
1906	2.289	80	1926	53.752	8.241
1907	2.921	119	1927	27.200	5.843
1908	3.917	140	1928	37.727	5.825
1909	3.331	122	1929	37.887	5.996
1910	3.670	686	1930	52.675	8.103
1911	6.810	607	1931	37.958	6.056
1912	7.237	601	1932	25.712	4.181
1913	13.564	1.015	1933	18.853	2.999
1914	11.381	699	1934	32.594	5.140
1915	40.494	1.924	1935	47.234	7.609
1916	77.145	4.725	1936	52.105	10.091
1917	43.409	3.266	1937	91.499	18.025
1918	85.430	7.047	1938	86.652	19.621
1919	63.632	5.376	1939	104.841	24.831
1920	76.537	8.250	1940	110.120	26.378

Fonte: Comércio Exterior do Brasil.

A madeira, nos anos de 1925 a 1929, constitui 0,4% dos principais produtos brasileiros de exportação; nos anos de 1935 a 1939, alcançou o percentual de 1%, percentual baseado no valor em dólar²²², segundo Werner Baer. Outra particularidade, a nível nacional, é que o principal produto da exportação paranaense - a erva-mate - não aparece no rol dos dez primeiros produtos. O Estado de Santa Catarina e o Estado do Rio Grande do Sul enfileiravam a corrente madeireira com quantidades superiores a do Paraná, concluindo-se que, com esta participação, a madeira paranaense ainda não atingia um ponto ótimo de resultados. Outrossim, após a contração na venda da madeira nos primeiros anos posteriores à crise internacional de 29, surge no setor uma nova região produtora: no Norte, os fazendeiros de café visavam a ocupação do solo pela agricultura, ocorrendo o desmata-mento. A área era rica em madeiras, como peroba, imbuia, jacarandá, pau-d'alho, ipê e palmito, mas com valores comerciais diferentes para cada uma delas e também com maior ou menor aceitação nos mercados.

²²² BAER, Werner. **A Industrialização e o desenvolvimento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro, FGV, 1966. p. 36.

GRÁFICO nº3
EXPORTAÇÃO PARANAENSE DA MADEIRA 1900-1940



Já no Norte Velho, de colonização iniciada a partir de 1868 a ocupação do solo se fez quase que exclusivamente pela cafeicultura. Devido à escassez das

estradas, não houve um aproveitamento comercial das madeiras existentes, o uso da madeira ficou restrito às necessidades da vida de uma grande fazenda.

Foi somente após o estabelecimento das estradas de ferro como infraestrutura de suporte, indispensável para o transporte da madeira, que houve, na área, emprego lucrativo desse produto. Com a construção da São Paulo-Rio Grande, as primeiras levas de pinho foram transportadas no trecho Itararé-Ponta Grossa. À medida em que se construía o ramal de Paranapanema, a partir de Jaguariaíva em direção a Jacarezinho, percorrendo a região produtora do café, o pinho passou a ser transportado em grande quantidade rumo a Paranaguá.

No período anterior, do último quartel do século XIX até a colonização moderna da década de 30, muitas terras permaneceram cobertas pelas matas, na retaguarda das frentes pioneiras, que se deslocam em busca de novas terras para o cultivo do café e do algodão. Como aconteceu em São Paulo, o cultivo do café praticamente foi a única atividade econômica na área. Justifica-se tal procedimento considerando-se que "nenhum dos produtos que representaram no passado fontes de riqueza do Brasil pode emparelhar-se com o café tanto no que diz respeito ao seu valor de produção, quando nas conseqüências sócio-culturais produzidas".²²³

Como decorrência, essa procura de terra para o plantio de café determinou o esgotamento rápido de suas essências florestais virgens, a tal ponto de preocupar as autoridades governamentais, resultando, em 1933, a fiscalização das matas pelo Departamento de Terras do Estado.

Nos relatórios das ferrovias paranaenses, há constantes referências sobre a capacidade acerca do volume físico de transporte da produção madeireira. O número das requisições não atendidas de vagões completos alcançaram a cifra de 11.274, durante o ano de 1936, contra 88.109 atendidas, o que evidencia a intensidade do tráfego. Nestes números não está incluída a produção do Norte, pois a São Paulo-Paraná não pertencia a RVPSC.²²⁴

Entre 1927 a 1940 (Quadro XX), o número de vagões necessários para o transporte de madeira chegava a 1/3 a mais do total disponível dos vagões.

²²³ ARAÚJO FILHO, J.R. O café, riqueza paulista. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, (23):78, 1956.

²²⁴ RVPSC. **Relatório apresentado ao Ministro de Viação e Obras Públicas, pelo Superintendente da RVPSC, engenheiro Alexandre Gutierrez, no ano de 1937**. Curitiba Imp. Paranaense, 1938. p. I

QUADRO Nº XX
Numero de Vagões Fornecidos pela RVPSC 1927-1940

ANO	MADEIRA	ERVA MATE	CAFÉ	DIVERSOS	TOTAL
1927	19.910	7.112		23.992	51.014
1928	24.955	7.446		33.401	65.802
1929	23.604	6.461		39.677	69.742
1930	17.923	6.507	1.913	38.991	65.334
1931	16.141	5.929	865	37.940	60.875
1932	14.250	7.127	581	33.918	55.876
1933	20.585	4.797	1.054	34.717	61.133
1934	22.242	5.137	785	38.262	66.426
1935	25.554	4.346	988	43.449	74.337
1936	19.781	4.741	1.319	45.251	81.092
1937	31.739	4.854	1.501	50.015	88.109
1938	32.255	3.738	1.215	49.655	86.863
1939	33.170	4.015	1.678	48.863	88.726
1940	34.691	4.606	1.770	48.826	89.993

Fonte: Relatórios da RVPSC.

A receita (Quadro nº XXI) do transporte da erva-mate e da madeira representou 45% da renda bruta, durante os anos de 1927 a 1935 e 63,8% nos últimos cinco anos da década de 30.

QUADRO Nº XXI
RVPSC - Toneladas Transportadas e Receita da Madeira e Erva-Mate 1921-1940 (em mil réis)

ANO	MADEIRA		ERVA-MATE	
	TONELADA	RECEITA	TONELADA	RECEITA
1921	123.118	4.120:118	-	-
1922	146.943	4.895:598	-	-
1923	177.022	5.897:196	-	-
1924	215.069	7.197:783	-	-
1925	250.000	8.361:741	-	--
1926	297.188	9.900:169	-	-
1927	302.771	10.086:205	-	-
1928	361.158	12.031: 041	84.271	4.716:748
1929	344.678	11.482:411	65.556	3.432:397
1930	236.910	7.892:937	61.129	3.447:827
1931	220.957	4.960:829	53.270	3.014:805
1932	179.430	4.160:186	62.452	3.402:620
1933	188.276	5.158:659	36.641	2.036:979
1934	186.507	5.190:226	42.705	2.331:409
1935	291.854	8.255:801	39.367	2.178:207
1936	354.917	10.153:823	46.899	2.635:705
1937	376.158	10.883:194	44.400	2.500:487
1938	460.875	16.324:461	46.093	2.382:954
1939	510.956	18.135:641	44.669	1.967:704
1940	492.661	18.188:251	33.928	1.672:757

Fone: Relatórios da RVPSC.

Obs.: Foram deduzidas as partes de SC.

A reação verificada na indústria da madeira, em 1935, em relação ao ano anterior, inclusive para o mercado externo, suscitou, por parte da Superintendência

da RVPSC, críticas a respeito das tarifas protecionistas, que só foram abolidas em 1937.

Nos últimos cinco anos da década de 30, o crescimento foi constante, produzindo, em 1940, a metade da receita total das mercadorias transportadas pela Rede Viação Paraná-Santa Catarina. A ascendência da receita foi favorecida em 1938 com a exclusão das tarifas protecionistas, o que demonstrou a sua viabilidade.

O movimento alcançado estava aquém da produção, pois solicitou transporte, sem, no entanto* ser atendido em virtude da deficiência do material rodante e das precárias condições da RVPSC.

O mesmo quadro apontado em 1923 persistia, quando a RVPSC se encontrava sob a administração da *Brazil Railway Co.*. Encampada em 1931 pelo Governo Revolucionário, apresentava a estrada péssimas condições técnicas e sem verbas para o vulto de obras a serem realizadas.

Segundo a Superintendência, para um parque de tração diminuto e obsoleto, contando com 85 unidades com mais de 20 anos de uso contínuo, foram adquiridas, em 1935, apenas 6 novas locomotivas. A linha necessitava ser substituída em cerca de 600 km de seu percurso, tendo sido obtido apenas a metade dos trilhos. E o material rodante, dependente da má condição técnica da linha, exigiu substituição constante, a fim de serem evitados desastres freqüentes, o que acarretava despesas de reparação. As pontes, em sua quase totalidade, exigiam reforços reclamando consertos imediatos.

O material importado, como locomotivas, trilhos e aros, pregos elevados, decorrentes da combinação de fatores diversor, aos quais se sobreleva a inferioridade cambial do mil réis, pesava sobre a despesa da Rede, onerando-a consideravelmente.

Coexistindo com as necessidades materiais, a organização administrativa estava presa a moldes antigos, sem a necessária elasticidade que devia seguir à expansão da Rede que não aumentou o pessoal, já com 12 anos, apenas incidentalmente modificado.

Como a maioria teve a sua produção incrementada na década de 30, em vista dos preços compensadores, as reclamações do transporte eram constantes. As requisições eram atendidas na ordem cronológica dos pedidos e, durante muitos anos, encontrava-se a Rede nessas condições pela impossibilidade de dar vazão ao volume de madeiras produzidas.

Outrossim, para que as requisições fossem atendidas, exigia a Estrada um estoque visível, isto é, quantidades de madeiras beneficiadas empilhadas ao longo das linhas, ladeando os trilhos. Estoque sujeito às intempéries, perdendo muitas vezes o valor comercial, principalmente para a exportação, mas era garantia para o embarque do vagão fornecido pela Rede, sem levar em consideração transporte ou qualidade do produto, empilhando-se a madeira ao longo das ferrovias, mesmo quando não havia possibilidade de embarque.²²⁵

A exportação pelos portos de Antonina e Paranaguá elevou-se vertiginosamente, ao passo que para a Estrada de Ferro Sorocabana houve apenas leve ascendência. A explicação dessa participação em menor escala deve-se ao fato do aumento de 40% nos fretes da Sorocabana, pretendido em 1934, causando impacto na classe madeireira. O ramal do Paranapanema, responsável pelo tráfego na região Norte Pioneiro, era quem alimentava a Sorocabana por parte da Rede Viação Paraná-Santa Catarina. As reclamações de transporte incidiam justamente sobre esse destino. As requisições se acumulavam porque o trecho Itararé-Marcelino Ramos, pelas suas condições técnicas, não permitia a composição de trens com a lotação que era possível para os portos. Por outro lado, a Rede não possuía tração para fazer crescer o número de trens que corriam para atender em parte ao transporte solicitado. O tráfego, engorgitado pela precariedade do material de tração existente, incapacitava os trens de observar rigorosamente os horários, de modo que os cruzamentos se fizessem com regularidade e rapidez.

A madeira, apesar de não encontrar no transporte ferroviário as facilidades para o seu escoamento, representou, contudo, a maior fonte de receita para RVPSC, coadjuvada pela produção catarinense no trecho Porto União-Marcelino Ramos e ramal de São Francisco (Quadro nº XXII).

A madeira acarretava, ainda, o inconveniente de não lotar os vagões plataformas, isso porque a dimensão do produto era tal que cada veículo só comportava duas pilhas. No meio sobrava espaço porque os vagões não foram adaptados para o carregamento de madeira, ocasionando prejuízo, o qual era compensado pelo peso. Em 1937, a RVPSC autorizou os carregamentos de 1,70m de altura e também a ocupação dos vãos centrais para o transporte de caixas. Porém, o aproveitamento do espaço só foi possível no sentido da Sorocabana, pois

²²⁵ LAVALLE, Aida Mansani. **A madeira na economia paranaense**. Curitiba, Grafipar, 1981. p.56.

para os portos paranaenses o transporte era feito em trens especiais, não havendo essa possibilidade.

QUADRO nº XXII
RVPSC - Percentual da Receita no Transporte de Madeira e Erva Mate Sobre o Total - 1921-1940

ANO	MERCADORIAS TONELADAS/QUILÔMETROS	% s/o TOTAL DA RECEITA	
		MADEIRA	ERVA-MATE
1921	131.752.530	22,65	21,34
1922	157.070.366	23,05	22,89
1923	178.576.512	25,24	20,38
1924	195.835.108	26,21	18,06
1925	202.699.400	27,39	17,79
1926	195.328.565	26,16	18,89
1927	203.311.037	27,11	17,03
1928	236.376.675	30,19	14,06
1929	238.782.124	28,53	11,07
1930	228.999.515	20,89	11,99
1931	178.674.690	24,61	13,77
1932	177.373.320	21,16	14,67
1933	224.145.468	30,11	9,29
1934	250.307.564	31,02	8,99
1935	296.480.563	28,92	6,50
1936	346.102.739	31,00	5,62
1937	436.704.657	37,46	3,65
1938	411.492.255	50,26	4,88
1939	442.693.944	51,84	4,48
1940	425.244.056	52,52	3,68

Fonte: Relatório da RVPSC.

A quantidade de café transportada na década de 20 era cercada pela cota de exportação que cabia ao Porto de Paranaguá.²²⁶ No ramal do Paranapanema, por exigência da linha, os vagões de café não eram lotados devido às deficiências técnicas. Em 1930, inicia-se a produção do Norte Novo e, com a queda das exportações da erva-mate, o café assume a liderança, no final da década. O grosso de sua produção, porém, não é transportado pelos vagões da RVPSC, conforme ver-se-á adiante.

A erva-mate, ao guiar o conjunto da economia paranaense, teve importância superior à da madeira. Assumiu tríplice função econômica: a extrativa, para os simples ervateiros; a fabril e comercial, para os donos dos engenhos, e a dos

²²⁶ PARANÁ. Governo 1920-1928 (Rocha). **Mensagem ao Congresso Legislativo pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado, ao Instalar-se na 1º Sessão da 19º Legislatura, no dia 1º de fevereiro de 1928.** Curitiba. Tip. A Republica. 1928. p.17

transportes, que alimentavam para os carroceiros grande parte dos fretes da Província.²²⁷

Essa terceira função modificou-se quando foi construída a Estrada de Ferro do Paraná, que passou a transportar, além da erva-mate, outros produtos, como a madeira, antes puxados por carroções.

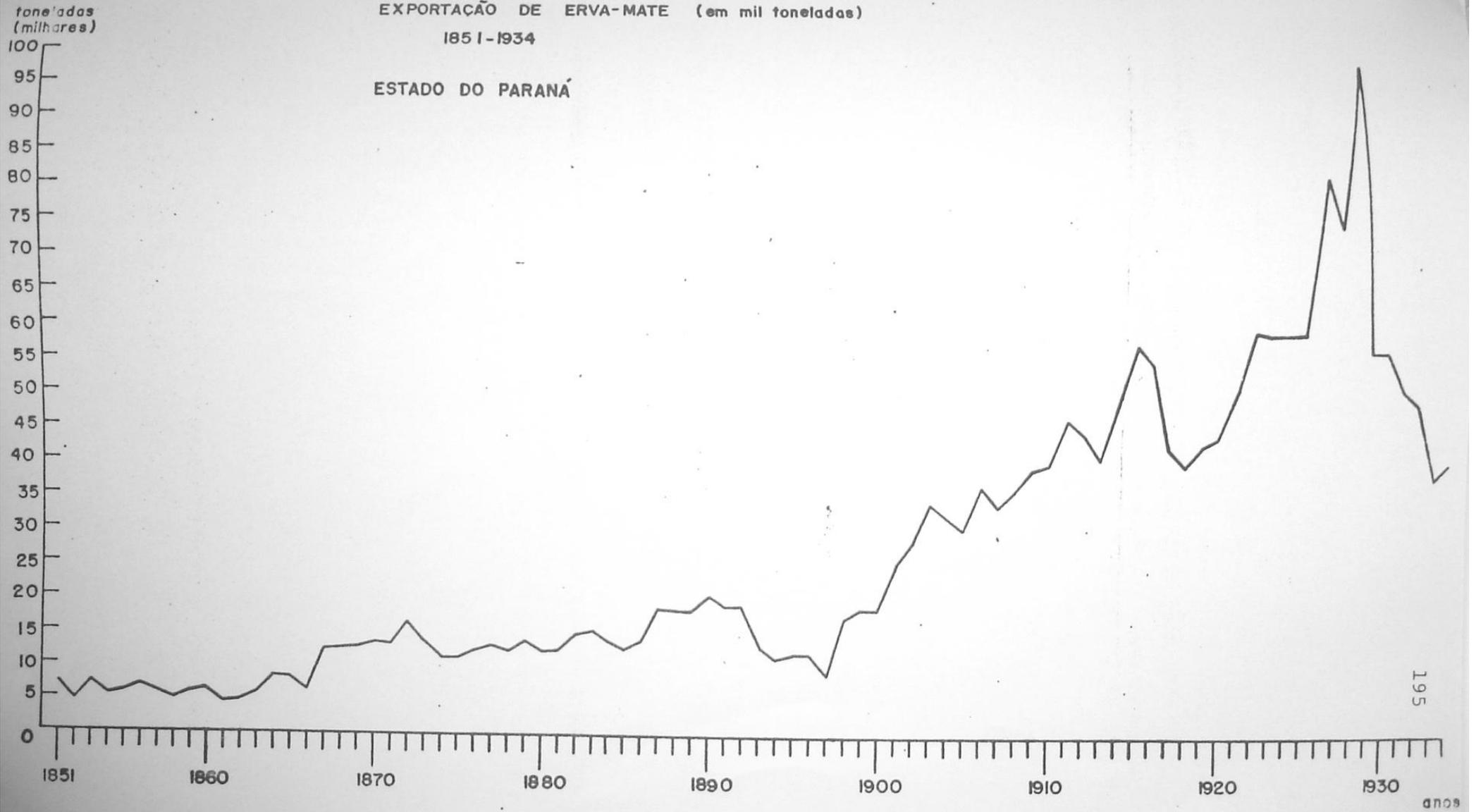
A erva-mate, responsável pelo bom nível de emprego, era o instrumento fundamental para a importação de bens não produzidos internamente. Até o surgimento do café em maior escala, foi a maior fonte de renda na arrecadação da receita pública e principal mercadoria no transporte ferroviário. A exportação desse produto desde 1851-1940 manteve-se em alta, havendo pequenas oscilações. O movimento total das exportações (Gráfico nº 4) apresenta três patamares: no primeiro, entre os anos de 1851 a 1866, revela leves flutuações. No ano de 1867, a curva de crescimento retrata o início do segundo patamar, que termina no final do século XIX. O degrau mais alto desse patamar ocorreu de 1887 a 1892, caindo sensivelmente no ano seguinte, chegando em 1897 ao ponto mais baixo de toda a representação. Foram vários os fatores que determinaram essa queda. Internamente, as crises políticas do final do Império e do começo da República, a mudança política para o regime republicano e a crise política e econômica, que lhe seguiu, interromperam de forma acentuada toda a economia brasileira e o mate não foi exceção. Externamente, a Guerra Civil ao Uruguai, um dos principais compradores, a crise por que passou a Europa neste época (1893), reduziram as exportações das Repúblicas do Prata e do Chile e, conseqüentemente, a sua capacidade de importar (Quadro nº XXIII).

²²⁷ PARANÁ. Governo 1881 (Pedrosa). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa por ocasião da Instalação da 2ª Sessão da Legislatura, pelo Presidente Dr. João Jose Pedrosa no dia 16 de fevereiro de 1881.** Curitiba, Perseverança, 1881. p. 39

GRÁFICO nº 4

EXPORTAÇÃO DE ERVA-MATE (em mil toneladas)
1851-1934

ESTADO DO PARANÁ



195

anos

Com o novo século, passadas as crises, inicia-se a escalada para o terceiro patamar, entre os anos de 1901-1918, com a mesma intensidade, quando a curva atinge igual proporção do início da década de 90. As exportações da erva-mate até a 1º Guerra Mundial configuram um crescimento estável com pequenas oscilações, prevalecendo a ascendência. Na realidade, observa-se que, neste período, vários fatores de ordem social e econômica ocorreram no contexto nacional e regional. O conflito bélico mundial não interrompeu o fluxo normal de crescimento da exportação ervateira (Quadro nº XXIII).

QUADRO Nº XXIII
Exportação de Erva-Mate pelo Estado ao Paraná 1851-1934

ANOS	TONELADAS	ANOS	TONELADAS
1851	7.109	1893	13.772
1852	4.698	1894	12.345
1853	6.990	1895	13.722
1854	5.573	1896	13.261
1855	6.105	1897	9.592
1856	6.906	1898	17.017
1857	6.077	1899	18.992
1858	4.974	1900	18.489
1859	5.657	1901	25.137
1860	6.123	1902	28.210
1861	4.441	1903	34.845
1862	4.811	1904	32.215
1863	5.582	1905	30.398
1864	8.632	1906	36.662
1865	8.218	1907	33.843
1866	6.877	1908	36.642
1867	12.462	1909	38.679
1868	12.813	1910	39.228
1869	13.354	1911	46.066
1870	14.284	1912	44.957
1871	13.714	1913	40.918
1872	16.632	1914	48.546
1873	13.442	1915	57.097
1874	11.706	1916	49.202
1875	11.569	1917	42.188
1876	12.702	1918	39.538
1877	13.290	1919	42.937
1878	12.971	1920	44.843
1879	14.088	1921	46.781
1880	12.699	1922	51.140
1881	12.943	1923	59.501
1882	15.167	1924	58.398
1883	15.310	1925	58.437
1884	14.524	1926	81.347
1885	13.462	1927	73.605
1886	14.524	1928	97.500
1887	18.559	1929	56.500
1888	18.254	1930	56.000
1889	18.330	1931	50.776
1890	20.593	1932	47.357
1891	18.373	1933	37.481
1892	19.352	1934	40.167

Fonte: Relatórios da Província do Paraná. Anuário Estatístico da Secretaria Geral do Estado do Paraná-1924. Rede Viação Paraná-Santa Catarina* Relatórios do Estado do Paraná.

A Argentina inicia em 1913 o cultivo da ílex e as compras passam a ser apenas do produto não beneficiado, razão pela qual a curva retraiu-se.

Nos anos de 1917 e 1918, evidencia-se novo decréscimo da curva ascendente, terminando no terceiro patamar.

Novas regiões ervateiras vão fortalecer o início de outra fase alta, com a participação de Palmas e Mangueirinha, além de União da Vitória, Ponta Grossa e Guarapuava, que passam a fornecer o produto cancheado. Sem contar com a Região Oeste, fronteira com a Argentina e Paraguai, como Barracão e Porto Mendes destituídos de uma fiscalização rigorosa.

Essa mudança provoca decadência da erva beneficiada, originando desemprego em Curitiba, baixos salários e o êxodo de operários para os Estados de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.²²⁸

Os lucros obtidos, no início do século, pelos ervateiros, entretanto, eram compensadores. A 200 réis por arroba seca eram arrendados os ervais, passando em 1914 a valer 1 mil réis. Mesmo com a guerra, não houve contração significativa nas exportações, ao contrário, houve acumulações de capitais nestes anos, pois as importações da Europa estavam fechadas.²²⁹ Paralelamente, eram insistentes as reivindicações dos produtos e comerciantes ervateiros no que concerne às tarifas ferroviárias.

No relatório do Secretário da Agricultura, Indústria e Comércio consta o preço do frete, tomando-se por base 15 kg de erva-mate, da zona produtora ao porto de embarque:

conduções em tropas até a estrada carroçável	\$500
idem de carroça de Guarapuava ate a plataforma	1\$100
frete de Ponta Grossa aos portos de embarque	\$850
15 quilos pagam de frete	2\$450

de Palmas o frete é maior 350 réis, pois pagam 15 quilos de erva-mate:

conduções de tropa em média	\$500
carioca a Porto União	1\$100

²²⁸ CARNEIRO, p. 48

²²⁹ PARANÁ. Secretaria dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque. Presidente do Estado pelo engenheiro civil Arthur Martins Franca, em 31 de dezembro de 1914.** Curitiba, Tip. Lima Mundial, 1915. p.61.

frete à Via-Férrea

1\$200

2\$800²³⁰

Segundo o Secretário de Estado, o frete era altíssimo, asfixiando o lucro dos produtores ervateiros. Além disso, pelos dados levantados no Paraná, os fretes eram 2/3 mais caros que os cobrados no Rio Grande do Sul. Para uma tonelada de erva-mate de Curitiba até a estação de Uruguai (divisa SC-RS), numa extensão de 518 km, o valor do frete era de 85\$000 contra 23\$000 da mesma estação catarinense até a fronteira do Rio Grande do Sul com a República Oriental, em Uruguiana, num percurso de 909 km. Por essa razão, evitavam os comerciantes paranaenses utilizar-se da ferrovia de ligação Norte-Sul, no trecho Itararé-Marcelino Ramos, para o transporte da ílex, preferindo o percurso marítimo, que, embora moroso, não minimizava a sua rentabilidade. Basta considerar as ervas extraídas de Clevelândia, Palmas e Mangueirinha, que percorriam mais de 100 km em cargueiros; depois, 150 km em carroças, para, em seguida, percorrer 400 km em estrada de ferro, finalmente, 2.000 km de navegação marítima até Buenos Aires ou Rosário, com um percurso total de quase 2.800 km, incluindo 8 ou 10 transbordos.²³¹

A conexão entre os transportes de cargueiros, carroças, via férrea, navegação fluvial e marítima encarecia o custo do frete para o produtor, além da demora na entrega do produto ao mercado comprador.

A falta de carga para os vagões da São Paulo-Rio Grande, que percorriam o vale do Rio do Peixe, hoje território catarinense, poderia ser atenuada com fretes mais em conta. Em 1915, as exportações paranaenses da erva-mate para o Chile, Uruguai e Argentina atingiram 48.546 toneladas; passaram pelos portos de Antonina e Paranaguá a quantia de 36.206 toneladas, cuja produção, na sua totalidade, era oriunda do planalto.

A partir da década de 20, a exportação toma o sentido de alta com uma interrupção verificada nos anos de 1924-1925 e novamente entre 1927-1928, subindo decididamente até alcançar o ponto mais alto no final da década, como se observa no Gráfico nº 4.

²³⁰ PARANÁ. Secretaria dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comércio. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque, Presidente do Estado, pelo Dr. Ernesto Luiz de Oliveira, em 31 de dezembro de 1913.** Curitiba, Tip. do Diário Oficial, 1914. p..

61

²³¹ GARCEZ, João Moreira. Expansão econômica no Paraná. In: **RVPSC Cinquentenário da Estrada de ferro do Paraná 1885-1935.** Curitiba. Imprensa Paranaense. 1935. p. 165

O ápice das exportações paranaenses da erva-mate atinge a quantidade de 97.500 toneladas, sendo flagrante o seu declínio a partir de então.

A queda do produto não pôde ser evitada, mesmo criando-se o Instituto do Mate no Paraná, através da Lei nº 2 359, de 2 de abril de 1928, estabelecendo privilégios.²³² A retração, (Gráfico nº 4) a partir de 1932, marca o fim da supremacia do ciclo ervateiro no Paraná. A Argentina, que, em 1926, aumentara os direitos alfandegários para 60%, proibiu em 1931 a importação do produto cancheado.²³³ A exportação reduziu-se, em 1939, a 30.000 toneladas, fazendo que a curva do produto tomasse o sentido de baixa na pauta do mercado externo paranaense.²³⁴

A erva-mate manteve-se como principal produto paranaense, durante 8 décadas que medearam a emancipação da Província e a crise de 1929. No século XIX até a 1ª Guerra Mundial, ela acompanhou a arrecadação de impostos e participou na exportação paranaense hegemonicamente (Gráfico nº 5). A partir daí, com a entrada do café em maior escala, a erva-mate contraiu-se.

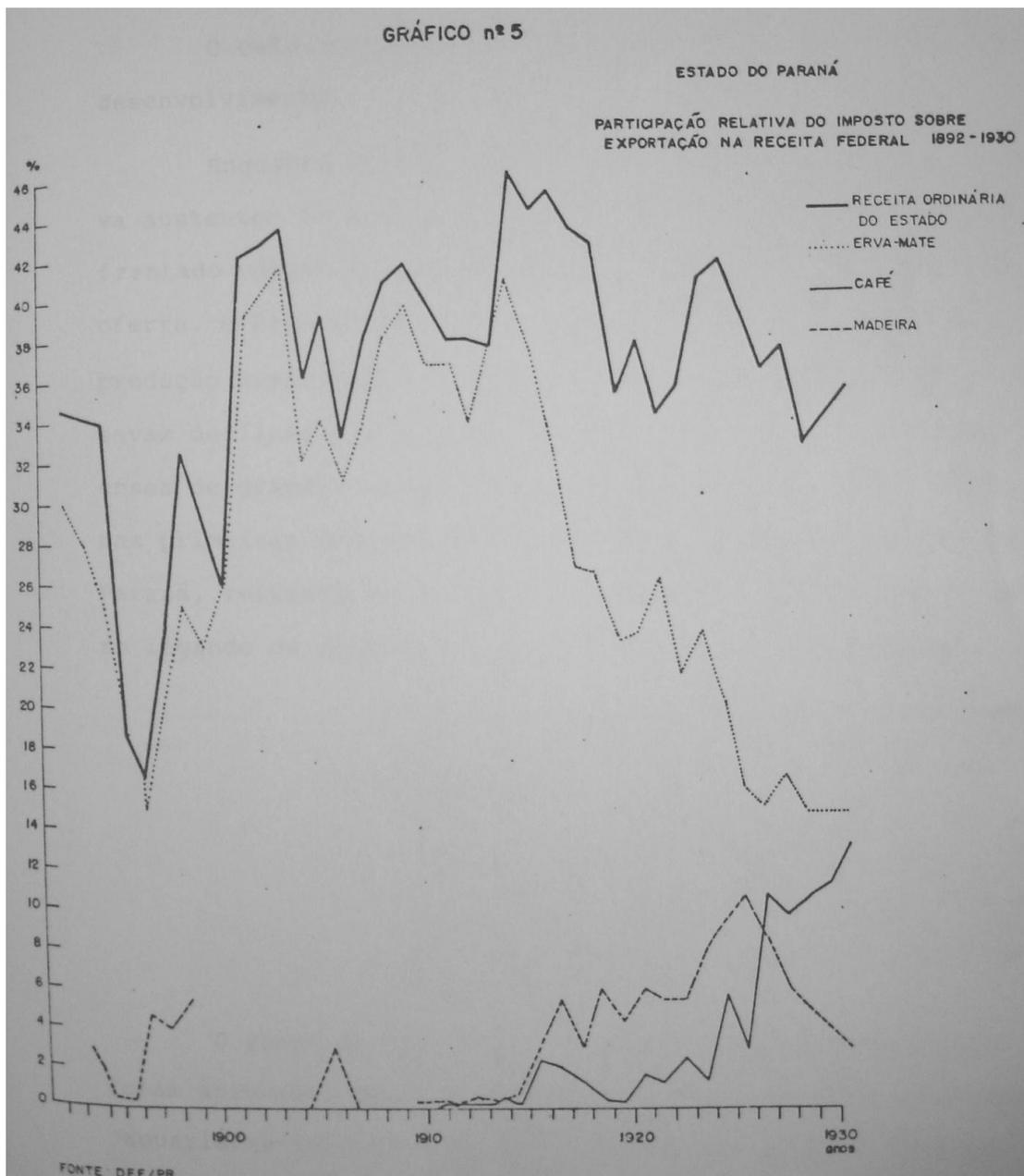
Os percentuais da receita produzida pelo transporte da madeira e da erva-mate (Quadro nº XXII), durante os anos de 1921-1940, no trecho Itararé-União da Vitória e ramal do Paranapanema, Estrada de Ferro do Paraná e Norte do Paraná, todas formando a Rede Viação Paraná-Santa Catarina, demonstram o desempenho ferroviário relativo a esses dois produtos. Como se verifica, o transporte da madeira pelas ferrovias paranaenses produziu metade da receita total de mercadorias no final da década de 30, demonstrando sua liderança desde 1921. O transporte de madeira era imprescindível à RVPSC, dependendo a Rede da situação desse produto.

O café, a partir de 1909, proporciona novo surto de desenvolvimento.

²³² PARANÁ. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis estaduais de 1928**. Curitiba. Tip. A República, 1929. p. 78.

²³³ PARANÁ. Governo 1930-1931 (Tourinho). **Mensagem dirigida pelo Interventor Federal Gal. Mario Tourinho ao Chefe do Governo Provisório da República Dr. Getúlio Dorneles Vargas**. Em **5 de outubro de 1931**. Curitiba, 1931. p.73.

²³⁴ LINHARES, Temístocles. **História econômica do mate**. Rio de Janeiro, J. Olympo Editora, 1969. p.363.



Enquanto São Paulo, no início do século XX, procurava sustentar os preços da valorização do café, após ter enfrentado varias crises decorrentes do aumento excessivo da oferta, o Paraná incentivava sua produção.²³⁵ O aumento da produção brasileira e também dos concorrentes externos causavam declínio nos preços. Com a entrada em terras paranaenses de grandes cafeicultores, principalmente paulistas, nas primeiras décadas deste século, o Governo do Estado do Paraná, reivindicou

²³⁵ CANCIAN, Nadir Aparecida. A cafeicultura paranaense 1900-1970. Curitiba, Grafipar, 1981. p. 14

em 1915 a construção de estrada de ferro ligando os centros de produção ao porto de Paranaguá.

*O cultivo do café progride de modo verdadeiramente extraordinário no território noroeste do Estado, que incontestavelmente em não afastados dias concorrerá aos mercados estrangeiros com uma avultada parte da exportação geral. Para isso basta que uma linha de estrada de ferro atravesse aquele território, aproximando-o dos pontos de embarque, principalmente a taxa mínima que é cobrada sobre esse produto, a título de animação, aliás, bem necessária para maior e mais rápido desenvolvimento.*²³⁶

O ramal do Paranapanema, cujos estudos definitivos foram aprovados em 1913, teve implantado, em 1918, o trecho Jaguariaíva-Wenceslau Brás, porém somente em 1930 atingia Jacarezinho.

Trata-se de atividade promissora. Assim, em 1909-1910, exportam-se 509.470 quilos de café, no valor de 240:280\$000, atingindo, no exercício de 1929-1930, a produção de 35.760 toneladas, importando em 100.128:000\$000.

QUADRO Nº XXIV

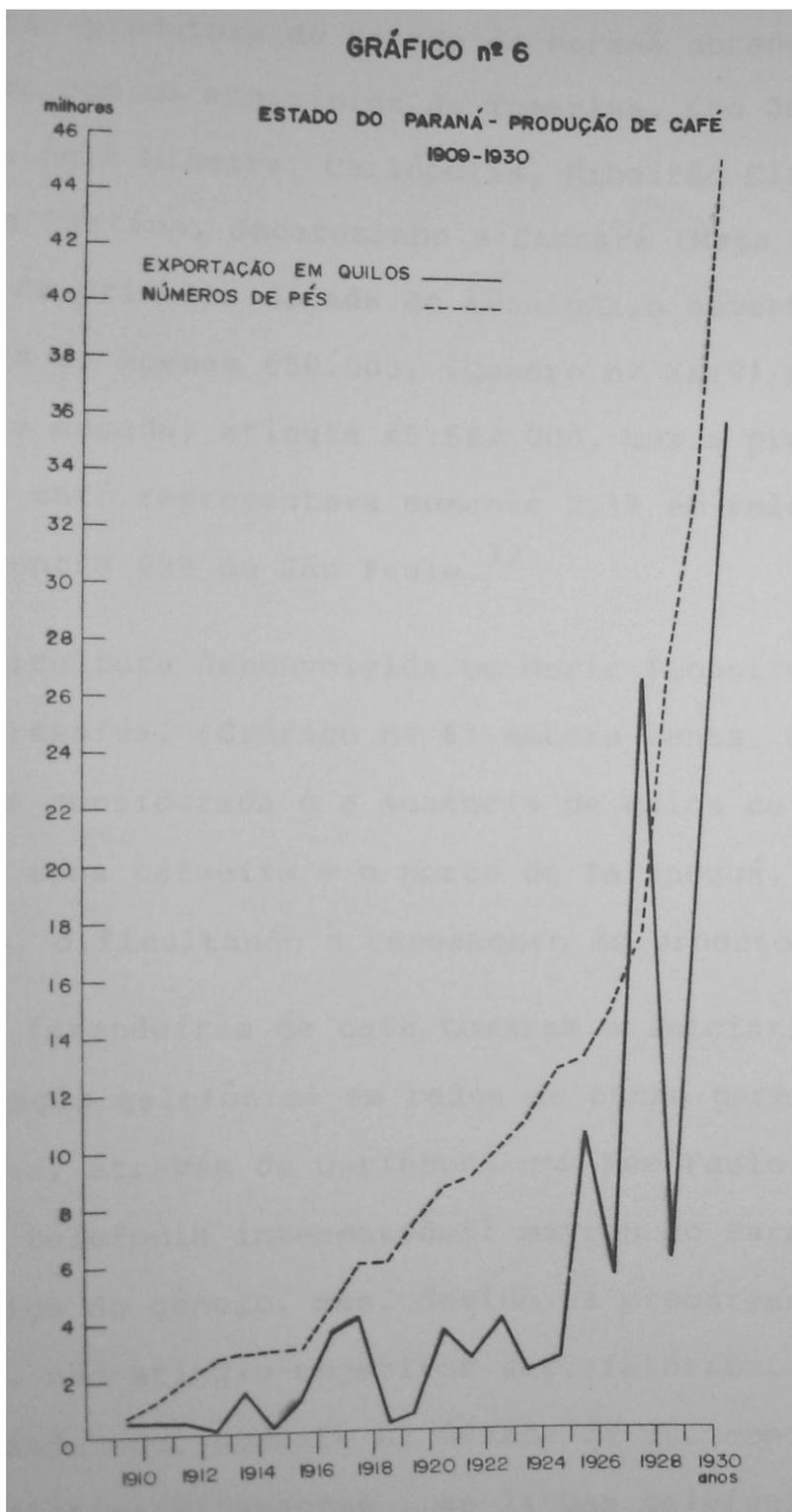
Estado do Paraná - Quantidade exportada de café número de pés e valor exportado 1909-1930 (em mil réis)

ANOS	NÚMERO DE PÉS EXISTENTE	TOTAL EXPORTADO (EM QUILOS)	VALOR DA EXPORTAÇÃO (MIL RÉIS)
1909-1910	850.000	509.470	240:280
1910-1911	1.100.000	510.690	360:414
1911-1912	2.000.000	426.730	272:914
1912-1913	2.850.000	198.684	86:598
1913-1914	2.900.000	1.719.120	274:888
1914-1915	3.000.000	250.500	82:456
1915-1916	4.150.000	1.125.300	386:482
1916-1917	5.950.000	3.626.414	2.442:180
1917-1918	6.000.000	4.072.400	2.851:380
1918-1919	7.450.000	305.928	239:128
1919-1920	8.700.000	650.200	609:887
1920-1921	9.000.000	3.691.500	3.462:627
1921-1922	10.000.000	2.789.328	2.616:300
1922-1923	11.000.000	4.073.620	3.822:082
1923-1924	12.800.800	1.932.000	5.409:720
1924-1925	13.150.000	2.463.580	6.912:177
1925-1926	15.200.000	10.515.540	28.702:304
1926-1927	17.800.700	5.213.280	14.597:303
1927-1928	27.700.000	26.600.580	74.495:232
1928-1929	33.672.000	6.516.000	18.244:800
1929-1930	45.682.000	35.760.000	100.128:000

Fonte: Ministério da Agricultura - Instituto Brasileiro do Café. IBC - Anuário Estatístico do Café - 1968.

²³⁶ PARANÁ. Governo 1913-1916 (Albuquerque). Mensagem dirigida ao Congresso legislativo pelo Sr. Dr. Carlos Cavalcanti d'Albuquerque. Presidente do Estado, em 18 de fevereiro de 1915. Curitiba, Tip. A República, 1915. p.38.

O aumento dos quilos de café exportado pelo Estado do Paraná, registrado em meados da década de vinte (Gráfico nº 6), demonstra crescimento significativo. O Ramal do Paranapanema, que contribuía no transporte do produto para os cafeicultores das localidades mais antigas do Norte Pioneiro, e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, em Cambará, solidificavam o empreendimento do café.



A região produtora do Estado do Paraná abrangia o Norte Pioneiro com os municípios de Tomazina, São Jose da Boa Vista, Colônia Mineira, Carlópolis, Ribeirão Claro, Santo Antônio da Platina, Jacarezinho e Cambará (Mapa nº 9). Se, no final da primeira década do século XX.o número de pés existentes era de apenas 850.000, (Quadro nº XXIV) no término da terceira década, atingia 45.682.000, mas a produção paranaense de café representava somente 2,1% em relação à brasileira, contra 69% de São Paulo.²³⁷

A cafeicultura desenvolvida no Norte Pioneiro tem evolução progressiva, (Gráfico nº 6) embora lenta. Outra variável a ser considerada é a ausência de meios de comunicação entre a zona cafeeira e o porto de Paranaguá, e também com São Paulo, dificultando o escoamento do produto.

Alguns fazendeiros de café tomaram a iniciativa de estabelecer ligação telefônica em redes de cunho particular, interligando-se, através de Ourinhos, com São Paulo. Este pioneirismo da telefonia interestadual marcou no Paraná o primeiro serviço no gênero, mas, devido às precárias condições técnicas, não atingiu objetivos satisfatórios, sendo totalmente abandonado. Somente na década de 30, com a CTP-Companhia Telefônica Paranaense, as linhas telefônicas interligaram esta região às de Curitiba, Paranaguá e São Paulo (Mapa 13).

Havia ausência de esforço governamental paranaense junto à União, no sentido de acelerar a construção da linha férrea, a fim de estabelecer elos viários entre a capital do Estado e o Norte Pioneiro.

A Brazil Railway Co., concessionária da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, ficara encarregada da construção do ramal do Parapanema. Os custos dessa construção seriam ressarcidos da receita auferida pelas linhas de concessões da Empresa no Paraná.

Os resultados (Quadro nº VIII) do movimento financeiro da São Paulo-Rio Grande não eram suficientes para acelerar os trabalhos de implantação desse Ramal, devido, em parte, aos altos custos do material importado.

Os paranaenses não haviam iniciado o cultivo do café no Norte Pioneiro, por isso São Paulo drenava seu porto esse produto. Explica-se, desta maneira, a falta

²³⁷ INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. **Armário estatístico do café de 1967**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1966. p.2

de repercussão do interesse da Administração Pública do Paraná para o estabelecimento de uma infra-estrutura viária naquela região.

"O exame da série de mensagens dos presidentes do Estado do Paraná ao Congresso Legislativo Estadual, é revelador dessa preocupação governamental".²³⁸

Em 1892 o presidente Francisco Xavier da Silva, já alertara, que em consequência da decadência da criação do gado, nos Campos Gerais, uma das alternativas, era dirigir-se a região Norte do Estado, que no final do século passado, começava a evidenciar os primeiros sinais da sua grandeza:

*... se essas férteis zonas ao norte de Jaguariaíva, São José da Boa Vista, Tomazina, se estas férteis zonas não forem servidas por uma estrada de rodagem, quando não possam ser por uma estrada de ferro, os seus produtos demandarão aos mercados de São Paulo, escoando-se pela ferrovia Sorocabana que, em dois ramais, procura as fronteiras do Estado do Paraná, sendo que um vem terminar nas margens do rio Paranapanema (Ourinhos) e outro na do Itararé.*²³⁹

Objetivara o governante paranaense a ligação através de estradas de rodagem à estação mais próxima da estrada de ferro com as fontes produtoras. Igualmente na Mensagem de 1905, Vicente Machado da Silva Lima, lembrava ao Congresso Legislativo, a necessidade de se unir o Norte do Estado, através de rodovias com a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.

A estratégia para consolidar o desejo manifesto pela administração pública, somente, em 1912 corporificou-se, através da construção do Ramal do Paranapanema, conforme foi analisado no segundo capítulo do presente trabalho, embora, sua implantação fosse lenta.

Na mensagem de Caetano Munhoz da Rocha, em 1923, percebe-se o privilegiamento dos problemas atinentes às ferrovias paranaenses, no que tange ao transporte da madeira, sugeria-se a sua encampação como medida para solucionar as deficiências do tráfego. O mate, ainda como principal produto exportado, ficou restrito na Mensagem ao incentivo para a conquista de novos mercados internos e

²³⁸ BALHANA et alii, p.259

²³⁹ PARANÁ. Governo 1891-1892 (Silva). **Mensagem enviada e lida perante o Congresso Legislativo pelo Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva, governador do Estado em 4 de outubro de 1892.** Curitiba, Tip. A República, 1892. p. 15

externos. O café aparece em terceiro lugar, com projetos para o futuro: a conclusão do ramal do Paranapanema, a execução das obras do porto de Paranaguá e a instalação de uma bolsa de café no mesmo porto. Afinal, em 1928, a Mensagem do Presidente do Estado, declarava: "começou a encaminhar pelo porto de Paranaguá a exportação de café".²⁴⁰ Das medidas sugeridas; algumas foram concretizadas somente nos anos 30.

As estradas de ferro paranaenses, com exceção da São Paulo-Paraná, foram encampadas em 1930; a carência de material rodante e as péssimas condições das linhas continuaram a existir, não conseguindo aparelhar-se para atender à demanda dos produtos exportáveis.

Os resultados dessa transformação de empresa privada para a administração pública foram prejudicados pela própria estrutura da Rede, conforme anteriormente exposto.

A justificativa de a despesa superar a receita, apresentada pelas duas gerências administrativas, de 1922 a 1934 (Quadro nº XI), era proveniente da fase de construção. Os recursos utilizados neste ramal do Paranapanema eram oriundos do produto da renda da própria Rede.

O ramal do Paranapanema porém, teve uma ascendência no movimento financeiro, desde o início da implantação (Quadro nº XXV). À medida que os trilhos foram colocados, cresceram os índices de produtividade do ramal, pois podia contar com cargas permanentes. A superioridade desse trecho da RVPSC, na época da implantação, em relação ao implantado no vale do rio do Peixe, em Santa Catarina é marcante. Enquanto aquele foi estabelecido em região destituída de organização econômica, este já se encontrava com atividades produtivas bem montadas, porém carentes de infra-estrutura viária.

As mercadorias e passageiros apresentam maior movimento. Tiveram crescimento estável, favorecidas pela produtividade do solo. O ramal do Paranapanema, no Norte Pioneiro, exerceu a mesma função que as outras ferrovias paranaenses e catarinenses, estimulando a estabilidade da colonização nas zonas de frente pioneira, fomentando prósperos núcleos urbanos e a produção organizada nas cercanias das suas estações.

²⁴⁰ PARANÁ. Governo 1920-1928 (Rocha). **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado ao instalar-se a 1ª Sessão da 19ª Legislatura, em 1ª de fevereiro de 1928.** Curitiba, Tip. d'A República, 1928. p.31

QUADRO Nº XXV
Movimento financeiro do Ramal Paranapanema – Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande 1922-1940 (em mil réis)

ANO	PASSAGEIROS		ENCOMENDAS E PASSAGENS		MERCADORIAS		ANIMAIS	
	Nº	RECEITA	TON.	RECEITA	TON.	RECEITA	TON.	RECEITA
1922	31.191	31:191	302,6	12:336	36.223,9	126:004	34.596	33:304
1923	33.485	33:485	399,3	16:860	32.481,5	146:372	47.825	46:039
1924	49.409	128:639	582,4	24:988	39.997,3	311:253	36.373	35:015
1925	42.386	111:316	754,3	30:703	16.476,3	234:851	33.917	32:649
1926	44.532	128:025	569,1	39:580	22.284,9	411:098	40.059	63:142
1927	55.983	167:430	681,4	40:973	59.325,5	617:178	33.931	51:534
1928	64.078	223:629	833,6	49:761	62.057,5	584:703	47.382	74:893
1929	60.377	249:122	1.078,8	67:642	56.679,0	719:890	53.228	90:050
1930	63.442	219:778	941,4	47:337	64.242,2	702:982	106.138	120:560
1931	67.970	226:595	700,3	41:363	75.263,5	815:344	63.625	136:314
1932	79.470	265:806	514,0	34:719	56.112,0	671:536	48.514	142:786
1933	63.516	198:401	774,9	45:931	93.502,2	857:208	68.392	250:748
1934	82.421	257:155	885,6	54:851	123.741,0	843:416	54.501	211:836
1935	127.319	393:337	1.226,4	76:377	105.523,3	1.340:005	10.960	245:245
1936	137.227	407:825	1.292,6	89:437	131.159,7	1.357:717	48.746	186:462
1937	141.783	498:683	1.342,8	99:256	145.006,3	1.454:974	31.398	129:672
1938	133.771	516:612	1.363,6	100:831	158.440,5	2.127:228	113.424	246:533
1939	129.522	487:046	1.558,1	116:390	182.243,3	3.244:374	126.273	222:417
1940	132.540	530:219	1.483,3	108:204	241.164,7	2.446:806	127.223	224:097

Fonte: Relatórios da Rede de Viação Paraná – Santa Catarina

Esse investimento foi feito em parte num período de recessão, no qual a economia brasileira estava em crise e com sua produção decrescente em vários ramos de atividades.

Para o café, após a Revolução de 1930, foram adotadas outras medidas. Através do Decreto nº 19688, de 11 de fevereiro de 1931, determinou-se a compra e incineração do produto retido; a proibição do plantio por cinco anos; além da cobrança de um imposto em espécie de 20% de cada safra.²⁴¹ Os Estados que não alcançassem 50 milhões de cafeeiros ficaram isentos dessa norma e o "imposto em espécie foi substituído por outro de meia libra por saca de café a ser cobrada nos portos de exportação".²⁴²

O Paraná foi beneficiado com essas normas, pois, além de não produzir aquela quantidade, entra na produção cafeeira com nova sistemática operacional. O processo de ocupação das terras no Norte Novo foi feito para a pequena

²⁴¹ BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da Republica dos Estados Unidos do Brasil de 1931**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1932. v.2, p.49

²⁴² DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. **Defesa do café no Brasil**. Rio de Janeiro, 1935, p.156.

propriedade, o que facilitou a diversificação de sua produção, destacando-se o milho, algodão, feijão e principalmente o café.

O milho ocupou, nos anos iniciais da década de 30, o primeiro lugar, seguido das madeiras e, só depois, pelo café, conforme as quantidades transportadas pela Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná (Quadro nº XXVI).

QUADRO Nº XXVI
Cia Ferroviária São Paulo-Paraná - Transporte das Mercadorias em toneladas - 1931-1934

ANOS	ALGODÃO	MILHO	CAFÉ	FEIJÃO	MADEIRA
1931	5	9.593	1.946	2.039	422
1932	10	6.634	1.543	1.371	867
1933	270	15.439	3.480	1.365	1.903
1934	1.798	14.548	6.899	3.236	10.745

Fonte: Relatório da Secretaria Agricultura e Obras Públicas do Estado do Paraná - 1934.

A madeira, como segundo produto de exportação no Norte paranaense na década de 30, teve esgotamento rápido. As causas determinantes dessa depredação foram motivadas pela procuradas terras para o plantio do café, pastos e outras culturas.

Os agricultores tinham interesse maior na limpeza da terra para o cultivo agrícola. O lavrador estava inteirado, quando derrubava a mata, do seu pouco aproveitamento comercial. Visava, nesta atividade transitória, não investir muito e daí porque resultou uma indústria madeireira mal aparelhada, destituída de visão a longo prazo, por isso sem reposição por reflorestamento.

O aproveitamento do produto disponível, transitório, forneceu algum capital para os pequenos proprietários que iniciavam suas atividades agrícolas.

Para o transporte de madeira usou-se o trem, à medida que os trilhos alcançavam a área colonizada.

Desde a época até o início da guerra tudo indica que não houve dificuldade de transporte, contudo, a insuficiência de dados estatísticos impede uma apreciação real da situação.²⁴³

Pelo dados disponíveis (Quadro XXV), percebe-se a ascendência desse produto em relação aos demais.

²⁴³ CANCIAN, Nadir Aparecida. **A conjuntura econômica da madeira no Norte do Paraná**. Curitiba, 1974. p.192. Dissertação, Mestrado, Universidade Federal do Paraná. Datilografado

O valor das exportações paranaenses, durante os anos de 1931-1936, mostra que a madeira no Norte do Estado contribuiu substancialmente para o seu crescimento (Quadro nº XXVII). As madeiras de outras regiões do Paraná, dependentes do transporte ferroviário, onde atuavam as ferrovias da RVPSC, ao contrário, não dispunham de vagões suficientes para atender à demanda existente. Nesta década de trinta, período de implantação da Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná e de colonização da área citada, as exigências do transporte eram plenamente cumpridas. Isto não acontecerá na conjuntura da Guerra quando da sua incorporação à RVPSC o problema torna-se semelhante em todo o Paraná e Santa Catarina, em relação ao transporte de madeira. Aumenta a produtividade e as estradas não vencem os carregamentos, e, por causa da Guerra, são fechadas as possibilidades de importação de novas locomotivas, ficando as antigas gastas e obsoletas.

Os produtos básicos da exportação paranaense, nos meados da década de trinta, eram a erva-mate, o café e a madeira, no valor respectivo de 34.831, 20.119 e 15.334 contos de réis. Apesar de o Paraná, em 1935, não produzir senão 613 mil sacas de café, o que significava apenas 0,3% do total nacional, sua importância para a economia em valor exportado e arrecadação de impostos era visível. Enquanto o mate contribuía com 34,5% do total de imposto sobre a exportação, o café participava com 42,3% e com 15% de toda a receita ordinária do Estado²⁴⁴.

QUADRO Nº XXVII
Evolução da Exportação do Estado do Paraná - 1931-1936

CLASSIF.	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Madeira	9.091:422\$753	7.486:990\$521	6.149:768\$259	11.199\$636\$510	15.336:762\$669	19.403:067\$106
Erva-Mate	66.977:535\$500	48.612:902\$200	35.654:824\$200	38.502:925\$800	34.831:250\$400	38.980:067\$600
Café	40.319:613\$000	34.860:896\$800	14.616:599\$000	21.842:822\$000	20.118:660\$000	32.942:879\$000
Prod. Agrícolas	7.933:868\$025	5.576:415\$660	5.297:988\$260	8.131:101\$600	12.453:890\$470	14.642:202\$910
Prod. diversos inclusive de orig. animal e vegetal	17.262:104\$906	28.659:327\$290	15.512:004\$115	33.571:961\$807	48.631:806\$170	38.831:503\$475
Gado e animais diversos	4.238:905\$000	3.532:559\$000	3.236:095\$000	4.892:715\$000	8.188:692\$000	7.799:885\$500
Total por ano	145.823:449\$184	128.729:156\$471	80.467:278\$834	118.141:162\$717	139.561:061\$709	152.600:231\$591

Fonte: Departamento de Estatística do Estado do Paraná - 1940.

²⁴⁴ PARANÁ. Governo 1932-1945 (Ribas). **Mensagem apresentada pelo Exm. Sr. Governador Manoel Ribas à Assembléia Legislativa do Estado, em 16 de maio de 1935.** Curitiba, Paranaense,

Com a produção do café no Norte Novo, reforçando a do Norte Velho, o Governo Estadual tomou medidas no sentido de carrear a exportação do produto através do Porto de Paranaguá, ao invés de Santos, pois isso implicava para o erário do Estado numa arrecadação de 8 mil réis (8\$000) por saca exportada.

O Departamento Nacional do Café, havia determinado, em 1934, que do café produzido pelo Paraná, pelo menos 84 mil sacas deveriam ser exportadas pelo porto de Santos²⁴⁵ para contrabalançar a determinação do Departamento, foram reduzidos os direitos aduaneiros estaduais sobre o café exportado via Paranaguá, porque as distâncias a serem percorridas pelos trens, única opção que facilitava o transporte do produto, favoreciam muito mais o porto paulista.

Vários relatórios e mensagens dos governantes paranaenses, desde o final do século XIX, manifestam preocupação quanto à questão fiscal e à exportação do café realizada através de São Paulo.

No Paraná, as rodovias pioneiras não propiciaram estímulo à colonização estável nas zonas de penetração, como fizeram as estradas de ferro, onde apareceram prósperos núcleos urbanos e a produção organizada nas cercanias das estações, o momento em que se estabeleceu ligação rodoviária (1960) entre a região produtora e o principal porto paranaense tornando este menos distante que o porto paulista a situação inverteu-se e a preferência dos exportadores de café foi dada a Paranaguá.

No estudo da expansão do sistema viário paranaense, repelindo qualquer julgamento apriorístico ou empírico, deve-se ter em mira a situação da infra-estrutura de que era dotado o Estado do Paraná. Mombeig coloca a situação nesta realidade:

A superioridade de Santos é devida em grande parte a sua situação geográfica, ao equipamento de seu porto e ao traçado geral da rede de comunicação paulista. É preciso notar que (no caso) do café, as grandes firmas exportadoras e os serviços anexos (classificação, prova, etc.) estão localizadas em Santos precisamente porque os seus armazéns é que concentram todos os tipos de café provenientes de regiões diferentes. E, portanto, em Santos que se acham reunidos os escritórios das firmas

²⁴⁵ PARANÁ. Governo 1932-1945 (Ribas). *Mensagem...* 1935, p.92.

*exportadoras.... a preponderância de Santos retardou o desenvolvimento do porto de Paranaguá*²⁴⁶.

O desinteresse pela construção da Estrada de Ferro Central do Paraná que havia sido concedida pelo Decreto Estadual ne 813, em 1922, à Cia. Marcondes de Colonização, levou à sua revogação antes mesmo da Revolução de 30. Esta decisão governamental, motivada pela carência de recursos do Estado do Paraná, manifesta as relações de dependência "e a periferia da economia paranaense em relação ao centro dinâmico industrial do país"²⁴⁷.

Se a malha ferroviária paranaense fosse implantada de acordo com os vários projetos existentes (Mapa 15), o domínio paulista tenderia a diminuir²⁴⁸.

*O sucesso alcançado pela cafeicultura pioneira nos campos do terceiro planalto paranaense ligou a economia estadual a vínculos bem mais sólidos com o Estado de São Paulo do que com o Sul do Paraná, conduzindo até a uma inversão no ciclo de transportes, passando o escoamento da produção exportável (a principal) dar-se através do porto de Santos. Desta forma o Norte do Paraná modelava-se mais como um prolongamento da economia do Oeste Paulista, resultando num esvaziamento econômico financeiro do Paraná e conseqüentemente tirando recursos que o Governo do Estado necessitava para aplicar na construção da ferrovia*²⁴⁹.

A reação dos governantes paranaenses, na tentativa de mudar essa situação dependente do setor cafeeiro, só vai surtir resultados satisfatórios, 30 anos mais tarde. Em 1967, Paranaguá transformou-se no segundo porto brasileiro exportador de café, com 33%.

²⁴⁶ MONBEIG, Pierre. **Novos estudos de geografia humana brasileira**. São Paulo. 1957. p.171.

²⁴⁷ PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo, Hucitec, 1981.

²⁴⁸ A Estrada de Ferro Central do Paraná levou 26 anos para ser construída (1947-1975), em face de inúmeras paralizações.

²⁴⁹ ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PARANÁ. **Projeto de recuperação e melhoria necessários para consolidar o corpo estadual da ferrovia**. Curitiba, 1980. datilografado.

País essencialmente agrícola, marcado pela dependência do café, o Brasil procura se industrializar, processo este acelerado pela crise de 29, acontecendo de forma espontânea. Em plena década de 30, criado o Conselho Federal do Comércio Exterior, adotou-se uma decidida política de amparo ao setor industrial. Os esforços do governo Vargas voltaram-se à transformação do Brasil em país industrializado, sem deixar de continuar a dar atenção ao café. Ao contrário, em momento algum a cafeicultura ficou desamparada, mas esta não mais monopolizou todas as diretrizes econômicas²⁵⁰.

A nova programação governamental, intervindo e direcionando a economia nacional, cria maiores possibilidades para o aparecimento de um mercado interno. A conseqüente diversificação da produção, provocada devido aos sintomas de esgotamento quanto à capacidade de continuar ocasiona essa mudança. Aproveitando a disponibilidade das terras apropriadas para a cultura do café, ela é iniciada, na década de 30, no Norte Novo, caracterizando-se depois como a grande região cafeeira do país. Isso não invalidou a marca de dependência a que o Paraná estava sujeito. Embora esta atividade agrícola trouxesse benefícios para a região e para o Estado, tornou-se fundamental uma infra-estrutura ferroviária capaz de catalizar maior rentabilidade.

As ferrovias paranaenses desempenharam, até meados do século XX, papel preponderante na condução de bens e passageiros, mesmo em regiões onde houve superposição dos meios de transporte, como no caso da ligação entre o Planalto e o Litoral (Curitiba-Paranaguá).

Ocorre que as deficiências operacionais tornaram o transporte dos produtos exportáveis - madeira e erva-mate - lento e oneroso, quando não ocasionavam a sua deteriorização.

A fim de serem visualizados os valores apresentados pelas receitas procedentes das estradas de ferro paranaense, a Tabela nº 1 foi organizada com base nos registros adotados pelo sistema contábil das ferrovias. São cinco as colunas que aparecem nas tomadas de contas apresentadas pelos engenheiros fiscais: passageiros, bagagens e encomendas, mercadorias, animais e rendas diversas. Conforme se pode observar, houve crescimento uniforme, isto é, a medida

²⁵⁰ VARGAS, Getúlio Dorneles. **Conselho Federal do Comércio Exterior. Dez anos de atividades.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944. p.12.

que as ferrovias foram construídas e iniciaram o tráfego de pessoas e bens, aumenta o movimento de transporte. Somente nas crises aparecem pequenas retrações no movimento geral do tráfego. Além disso, ocorreu, em alguns casos isolados, diminuição de bagagens e encomendas, animais e rendas diversas, de um ano para o outro.

O número de passageiros e a tonelada de mercadorias são as que maiores rendimentos proporcionam às ferrovias (Tabela nº 1). O transporte de passageiros não assume nas estradas de ferro paranaense o papel primordial. O principal objetivo pelo qual foram construídas as ferrovias brasileiras, incluindo as do Paraná, foi a do transporte de mercadorias das zonas produtoras para os portos de exportação. Ressalve-se o caso da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que foi implantada no Paraná e Santa Catarina, no sentido Norte-Sul, com a finalidade de interligar o Estado do Rio Grande do Sul com o centro dinâmico do país, São Paulo e Rio de Janeiro. Com isto visava-se à segurança nacional - facilitar o deslocamento de tropas para as zonas fronteiriças no Sul - e o transporte de produtos agropecuários e extrativos da madeira e erva-mate.

TABELA nº 1 - Estradas de Perro do Paraná 1883-1940
Movimento da receita desde o início do tráfego em contos de réis

ANOS	PASSAGEIROS	ENCOMENDAS E BAGAGEM	MERCADORIAS	ANIMAIS	RENDAS DIVERSAS
1883	3	0,332	0,503	0,001	0,047
1884	13	2	15	0,205	0,493
1885	67	9	265	0,822	1
1886	52	11	386	0,779	3
1887	58	11	606	1	4
1888	63	13	670	0,934	4
1889	68	12	685	0,973	5
1890	84	14	745	0,998	20
1891	130	23	820	1	23
1892	177	30	1.113	3	16
1893	238	62	1.428	4	21
1894	175	87	2.060	8	13
1895	408	64	2.464	13	27
1896	479	66	2.934	12	47
1897	411	75	2.713	18	46
1898	376	66	2.806	16	61
1899	391	61	2.902	16	57
1900(1)	416	53	2.770	14	36
1901	344	61	1.578	15	33
1902	292	64	2.631	19	56
1903	290	81	3.167	18	50
1904	314	90	3.009	19	50
1905	385	110	2.714	11	46
1906	444	131	3.560	13	62
1907	539	149	3.896	19	70
1908	727	167	4.006	35	92
1909(2)	812	181	4.742	31	125
1910	1.076	361	5.368	53	283
1911	1.098	228	6.123	53	230
1912	1.300	300	5.962	118	614
1913	1.344	344	5.987	120	655
1914	1.260	336	4.519	141	518
1915(3)	950	341	5.409	166	467
1916	1.002	283	6.170	239	623
1917	993	348	7.068	274 -	785
1918	1.167	391	7.463	241	966
1919	1.518	530	a.001	241	892
1920	1.977	689	9.244	256	620
1921	1.997	629	9.582	242	602
1922	2.280	243	11.083	273	906
1923	2.652	707	11.882	273	7.256
1924	2.681	946	13.906	212	1.371
1925	2.902	1.196	14.921	348	1.746
1926	3.125	1.304	19.390	608	1.815
1927	3.371	1.189	18.183	525	1.671
1928	3.590	1.230	20.335	461	1.718
1929	4.309	1.377	19.827	607	1.782
1930	3.138	1.065	17.849	825	863
1931(4)	3.693	1.002	15.269	744	1.213
1932	3.275	877	14.856	843	1.887
1933	3.569	973	16.033	804	3.374
1934	4.553	1.097	17.353	557	4.223
1935	5.433	1.297	21.474	727	1.135
1936	7.027	1.536	23.334	737	2.762
1937	7.027	1.854	26.400	1.049	1.248
1938	7.673	1.743	34.573	1.155	2.012
1939	8.257	1.780	35.807	1.209	2.606
1940(5)	8.718	1.850	37.755	1.352	2.520

Fonte: Relatórios da RVPSC -S.V.O.P.-PR (1) Inclusive a São Paulo-Rio Grande do Sul. (2) Inclusive a Norte do Paraná. (3) Inclusive Ramal Paranapanema e Sub-Ramal Rio do Peixe-Barra Bonita. (4) Inclusive a São Paulo-Paraná. (5) Inclusive a Mate-Laranjeiras.

Os três primeiros déficits (Tabela nº 2), os registrados na época de construção da primeira ferrovia paranaense e o de 1905, já foram analisados no capítulo 2º do presente trabalho.

A 1ª Guerra Mundial, alguns anos da década de 20 e a crise de 29 vão refletir na comercialização dos dois produtos extrativos de proeminência na pauta das exportações paranaenses erva-mate e madeira, ocasionando a retração desses produtos no transporte ferroviário. A diminuição registrada no sistema contábil da Rede retrata esta situação (Tabela nº 2). Apesar de apresentarem período de extrema instabilidade, em que o aumento do tráfego alterna-se com crises ligadas não só à queda do volume do transporte, mas também à recessão geral da economia, o saldo consegue manter-se favorável.

As ferrovias brasileiras durante a 1ª Guerra Mundial passaram um período de crise, ocasionando diminuição de densidade do tráfego, face à retração das exportações, além da situação econômica interna.

TABELA Nº 2 - Estradas de Ferro do Paraná 1883-1940
Movimento Pinanceiro desde o inicio do tráfego 1883-1940 (em conto de réis)

ANOS	TOTAL DA RECEITA	DESPESA	SALDO
1883	4	13	-9
1884	30	141	-111
1885	344	366	-23
1886	458	457	0.110
1887	680	557	122
1888	751	519	231
1889	771	535	236
1890	863	586	278
1890	998	763	235
1892	1.332	918	414
1893	1.720	987	732
1894	2.286	1.153	1.132
1895	3.004	1.670	1.133
1896	3.559	2.043	1.515
1897	3.253	2.048	1.204
1898	3.325	1.882	1.442
1899	3.440	1.723	1.717
1900(1)	3.301	2.435	866
1901	3.038	1.886	1.152
1902	3.051	1.801	1.249
1903	3.585	2.111	1.474
1904	3.454	2.371	1,083
1905	3.256	3.492	-255
1906	3.169	3.992	176
1907	4.633	4.529	103
1908	4.991	4.629	361
1909(2)	5.891	5.550	341
1910	7.141	6.492	649
1911	7.733	6.348	1.325
1912	8.292	7.608	684
1913	8.450	8.264	380
1914	6.774	6.394	2.547
1915(3)	7.331	4.784	1.424
1916	8.317	6.893	2.309
1917	9.468	7.159	1.825
1918	10.228	8.765	1.812
1919	11.182	9.370	1.644
1920	12.786	11.142	1.105
1921	13.052	11.947	377
1922	14.641	14.264	423
1923	16.398	15.975	1.905
1924	19.087	17.181	267
1925	20.893	20.626	487
1926	26.019	25.532	1.769
1927	24.693	22.924	4.019
1928	27.115	23.096	1.812
1929	27.183	25.371	1.812
1930	24.911	23.270	1.641
1931(4)	21.366	19.806	1.560
1932	22.156	18.512	3.644
1933	24.459	21.438	3.021
1934	26.799	25.521	1.278
1935	29.186	28.213	973
1936	33.802	35.972	-2.170
1937	37.578	39.359	-1.781
1938	47.156	47.941	-785
1939	50.659	41.466	9.193
1940(5)	52.195	42.648	9.547

Fonte: Relatórios da Rede Viação Paraná-Santa Catarina e SVOP do Paraná. (1) Inclusive a São Paulo-Rio Grande do Sul. (2) Inclusive a Norte do Paraná. (3) Inclusive Ramal Paranapanema e Sub-Ramal Rio do Peixe-Barra Bonita. (4) Inclusive a São Paulo-Paraná. (5) Inclusive a Mate-Laranjeiras.

O fato não é de surpreender a ninguém, conhecidos que são as múltiplas causas gerais que ocorreram para

semelhante resultado. Com efeito, o exercício de 1914 já vinha sendo trabalhado por grandes perturbações na vida econômica e financeira... Se o movimento de importação já vinha se apresentando o consideravelmente enfraquecido em consequência da má situação interna dos negócios, a guerra européia, determinando a princípio a quase absoluta paralisação do comércio internacional²⁵¹.

O mesmo fenômeno aconteceu na década de 20; embora não houvesse mais o estado beligerante, o valor das exportações de erva-mate é reduzido visto que o montante do produto beneficiado não excedia ao montante comercializado externamente. A desvalorização da moeda vem somar-se igualmente a esta conjuntura de instabilidade econômica. Em 1928 e 1929, percebe-se crescimento sem precedentes na receita das ferrovias paranaenses (Tabela nº 2). O resultado que se alcançava evidencia, novamente, que a exportação ervateira atinge, naquele ano, a sua maior quantidade vendida no comércio externo, refletindo de modo considerável no aumento do saldo das estradas de ferro do Paraná.

A forma relativamente rápida, pela qual a economia brasileira se recuperou da crise de 29, está ligada ao surgimento de novas atividades que vinham substituindo o café. Para as ferrovias paranaenses, a Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná vem propiciar maiores fontes de receita. De início, os fretes são provenientes da madeira e de alguns produtos agrícolas. Esse reforço às receitas das estradas de ferro do Paraná, entretanto, impedirá que, nos anos de 1936, 1937 e 1938, não se registre saldo positivo. A São Paulo-Paraná encontrava-se ainda na fase de implantação, com percurso modesto e em construção, apresentando saldo favorável a partir de 1933 e contribuiu para não haver déficit em 1935, quando o seu saldo atingiu 1080 contos de réis.

Durante todo o período analisado (Tabela nº 2), os fatores que determinaram os déficits nos três anos referidos foram os inúmeros materiais adquiridos no Exterior, desde 1934, para recuperação de longos trechos das linhas da RVPSC²⁵². Substituição de dezenas de milhares de dormentes e de muitos quilômetros de trilhos gastos por outros novos e de maior peso; construção de novas estações e

²⁵¹ COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO. **Relatório enviado à Secretaria de Viação e Obras Publica do Estado de Sao Paulo**, em 11 de junho de 1915. Sao Paulo, Casa Vanorner.

²⁵² Trecho Itarare/Ponta Grossa. Ramal do Paranapanema, variante da Lapa, modificações do trecho Curitiba—Serrinha, construção da Estrada de herro de Guarapuava.

mudanças de vários trechos²⁵³. Resultavam despesas decorrentes dessa fase para atender ao crescente surto das regiões produtoras por elas servidas. Além dessas melhorias, instalaram-se estações, de rádio telegrafia, telégrafos e telefone.

As medidas restritivas nas despesas em geral e o investimento realizado com os recursos ordinários da Rede, provenientes das receitas e outros especiais concedidos pelo Governo da União, oriundos de verbas dotadas em orçamento para o Ministério de Viação e Obras Públicas, conseguiram encerrar os dois últimos exercícios da década de 30 com saldo altamente compensador, até então nunca atingido na exploração das ferrovias paranaenses. Leve-se em conta que, em 1939, metade deste superávit e, em 1940, dois terços provieram da São Paulo-Paraná.

O que prejudicava o rendimento, do ponto de vista técnico, era o uso contínuo dos equipamentos, que levou à deformação dos trilhos com 40 ou mais anos de uso (22,5 kg por metro corrente), além daquele desgaste natural, causado pelas inúmeras curvas de pequenos raios. A aquisição, na Bélgica, de 200 km de trilhos (32,24 kg e de 37,20 kg por metro respectivamente), favoreceu a circulação de trens com maiores velocidades e pesos, mas haviam os obstáculos da linha enfraquecida e não substituída totalmente²⁵⁴. Isto porque, a redução de gastos na conservação sempre postergada, das instalações e dos equipamentos fixos e móveis, dificultava aproveitamento mais eficiente e pertinaz do material rodante²⁵⁵.

O traçado sinuoso da linha limitava a velocidade dos trens. A própria Companhia Telefônica Paranaense, quando implantou o serviço interurbano de Curitiba em direção ao Norte Pioneiro, aproveitava o posteamento do telégrafo da Rede Viação Paraná-Santa Catarina. Mas, a partir de Joaquim Tá-vora (Mapa 13), a empresa telefônica evitou o trajeto da estrada de ferro, pelas constantes curvas irregulares porque iriam encarecer suas instalações.

As despesas de custeio da São Paulo-Rio Grande estavam sobrecarregadas de encargos com combustível; o coeficiente apresenta o percentual considerável (Quadro nº XXVIII).

²⁵³ Durante os anos de 1929 a 1940 na Estrada de ferro do Paraná foram substituídos 68% dos dormentes, na linha Itararé-União da Vitória e ramal do Paranapanema, 99%.

²⁵⁴ RVPSC. Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Superintendente da RVPSC, Engenheiro Alexandre Gutierrez, no ano de 1937. Curitiba, Imp. Paranaense, 1938. p. 277.

²⁵⁵ A CONSERVAÇÃO postergada e locução que exprime o adiantamento na reposição de agrupamento desgastado ou absoleto, por falta de recursos financeiros de custeio. In: LIMA, p.10.

QUADRO Nº XXVIII
Despesa com combustível em relação à despesa total-RVPSC 1928-1940 (em contos de réis)

ANOS	DESPESA COM COMBUSTÍVEL	DESPESA TOTAL DA REDE	COEFICIENTE (%)
1928	16.247	33.001	49,23
1929	18.070	35.928	50,29
1930	19.055	37.954	50,20
1931	13.928	30.747	45,29
1932	13.202	29.021	45,49
1933	15.374	32.509	47,29
1934	16.912	36.401	46,46
1935	18.322	40.021	45,78
1936	23.394	49.947	46,83
1937	26.232	55.775	47,03
1938	29.776	65.542	45,43
1939	29.295	58.698	49,90
1940	28.730	60.246	47,69

Fonte: Relatórios da Rede Viação Paraná-Santa Catarina.

A despesa com o combustível, que na maior parte não era importado²⁵⁶, usando-se a lenha ou nó de pinho, tinha percentual elevado em relação aos demais componentes da despesa de custeio.

Pelos dados do gasto total da Rede (Quadro nº XXVIII), a lenha, que representava grande parte do combustível, quase atigia a metade da despesa geral da RVPSC. Esse aumento verificado na fonte energética utilizada pelos trens das estradas de ferro paranaenses, era consequência da própria aquisição do produto. "O custo da lenha, apesar de obtido internamente, não era baixo, inclusive pela necessidade de transporte das áreas de floresta ate as ferrovias".²⁵⁷

Com os constantes abusos na compra de lenha, foi baixado o Decreto-Lei Federal nº 1.665, de 9 de outubro de 1939. Por ele, ficou estabelecida a forma de aquisição da lenha devia ser feita no local e diretamente com os produtores, sem intermediários, mediante coleta de preços. Uma comissão foi designada em cada estrada de ferro para o controle das aquisições, a qual instruía quanto às medições, tipo, qualidade, preço da lenha, enviando os dados, através de boletins, à Inspeção Federal das Estradas²⁵⁸.

²⁵⁶ Além da lenha eram empregados lubrificantes: óleo para motor, engrenagens e graxa patente.

²⁵⁷ SAES. Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana (1670-1940)**. São Paulo, 1974. p.163. Dissertação, Mestrado, Universidade de São Paulo.

²⁵⁸ BRASIL. Leis, decretos, etc. Decreto nº 1665-09 out.1939. Regulamenta a forma de aquisições de lenha, mediante coleta de preços. Diário Oficial, Rio de Janeiro, 3 jan.1940. p.56.

O restante da despesa ficava distribuído entre salários de pessoal, administração geral e central e material diverso empregado para o funcionamento dos trens e vagões, incluindo consertos e reparações dos mesmos.

A despesa com reparações atingiu aos seguintes percentuais, nos anos de 1915 a 1940:

QUADRO Nº XXIX
Evolução das despesas com reparações - RVPSC 1915-1940 (em mil réis)

ANOS	DESPESAS C/ REPARAÇÃO DE LOCOMOTIVAS	CARROS E VAGÕES	TOTAL	% DE DESP. DE REPART.	
				Com a Locomoção:	Com o total da Rede
1915	215:016	292:751	543:767	28,99	9,32
1916	373:692	506:019	879:712	34,39	10,92
1917	550:462	827:730	1.378:193	41,81	13,83
1918	702:117	935:762	1.637:880	39,28	13,71
1919	868:612	1.142:435	2.011:048	39,52	16,25
1920	1.014:094	1.179:451	2.193:546	37,33	15,29
1921	1.055:210	1.165:274	2.220:484	34,02	14,42
1922	1.140:399	1.569:971	2.710:371	34,30	14,67
1923	1.260:820	1.545:155	2.805:976	31,48	13,68
1924	1.617:749	2.184:294	3.801:044	33,59	15,46
1925	2.068:373	2.569:054	4.637:428	33,12	15,4
1926	2.296:443	2.962:535	5.258:979	30,52	15,31
1927	2.181:920	2.514:015	4.695:935	30,04	14,16
1928	2.613:932	2.762:917	5.376:850	33,31	16,33
1929	2.424:330	2.964:409	5.388:739	30,02	15,00
1930	2.703:063	3.150:076	5.853:140	30,91	15,42
1931	2.021:182	2.031:954	4.053:137	29,45	13,18
1932	2.032:405	2.178:442	4.210:848	32,27	14,51
1933	2.682:274	3.145:515	5.827:789	38,34	17,93
1934	2.969:136	3.705:316	6.674:452	39,96	18,34
1935	3.415:661	3.466:405	6.882:067	37,56	17,2
1936	3.735:690	4.389:032	8.124:723	34,73	16,27
1937	3.989:660	5.146:933	9.136:594	34,83	16,38
1938	2.429:994	3.230:230	5.660:225	19,01	8,53
1939	2.876:836	4.600:099	7.476:935	25,52	12,58
1940	2.714:883	5.463:405	8.178:288	28,44	13,39

Fonte: Relatórios da Rede Viação Paraná-Santa Catarina. Obs.: Não incluída a São Paulo-Paraná.

Os gastos de reparação de carro, vagões e locomotivas, apesar de constantes, atingem uma média aproximada de 33% do total das despesas da locomoção, mas em relação do total de despesas da Rede, estes nunca atingiram a 20%. Equivale dizer que o material rodante de uso contínuo estava defasado para o atendimento que a demanda exigia, principalmente no transporte de madeiras.

Somando-se os percentuais (Quadros nº XXVIII e XXIX), atinge-se mais de 60%, resultando em menos de 40% o restante das despesas efetuadas em cada exercício.

Deduz-se que o quadro de pessoal no período estudado, foi o que agravou as despesas das ferrovias paranaenses, o mesmo acontecendo após a década de quarenta, quando as reclamações dos Superintendentes da RVPSC, por efeito de sua encampação, referiam-se constantemente ao deficiente quadro de pessoal de que era possuidora a Rede, ampliando consideravelmente o número de ferroviários.

Othon de Araújo Lima, ao analisar as ferrovias brasileiras, afirma que “as despesas de custeio das ferrovias estão sobrecarregadas de encargo de pessoal em excesso, mal utilizado e mal adaptado às suas funções e às novas peculiaridades do tráfego ferroviário sob regime de concorrência livre”²⁵⁹.

Como se pôde observar durante o transcurso deste trabalho, a erva-mate sempre deteve o frete mais caro. A mesma empresa concessionária cobrava pelo seu transporte, nos Estados de Santa Catarina e Paraná, taxa superior àquela do Estado do Rio Grande do Sul. Em contrapartida, a madeira sempre gozou de tarifas protecionistas, que somente foram retiradas em meados da década de 30. Quando esta decisão foi tomada, a maioria do transporte era feito pelas ferrovias.

"O elevado prejuízo das contas de operação das ferrovias brasileiras, dimana, antes de baixo produto médio (receita por tonelada km)...”²⁶⁰, o que comprova que a ineficiência administrativa por si só não pode ser responsabilizada pelo declínio da rentabilidade.

Verifica-se que, mesmo havendo acréscimo no transporte de diversas mercadorias, porém face à redução sofrida nas tarifas altas - erva-mate - isto implicou em menor receita para as ferrovias o que esclarece o declínio da sua rentabilidade nos últimos anos da década de 30 (Quadro ns XXX).

Os déficits ocorridos nos anos de 36, 37 e 38, entre outros motivos, resultaram da defasagem da rentabilidade das ferrovias paranaenses em virtude da diminuta participação da erva-mate, do pinho e do café (Quadro nº XXX).

Entre as Estradas de Ferro do Paraná, algumas acusam saldo positivo, que vai contrabalançar os déficits permanentes da São Paulo-Rio Grande e Norte do Paraná. A Estrada de Ferro do Paraná, com seu prolongamento e ramais, teve a incumbência do transporte de maior quantidade de erva-mate e a São Paulo-Paraná, posteriormente, de café.

²⁵⁹ LIMA, p.88.

²⁶⁰ LIMA, p.52.

O surgimento de encargos sociais, impostos pela legislação trabalhista pelo Governo de Vargas não afetou a saúde financeira das ferrovias paranaenses, pois elas foram assumidas pela União, e seus empregados passaram para o quadro dos funcionários públicos.

Outras despesas vão dificultar o seu normal funcionamento. Os capitais empregados na construção das ferrovias paranaenses eram procedentes do Exterior. A Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, estrada inicialmente implantada, com capitais nacionais, pelos fazendeiros de café identificou-se com as demais, porque a maioria das ações da empresa foi vendida para a Cia. Terras Norte do Paraná, cuja proprietária era a Paraná Plantation Co.

QUADRO nº XXX

Mercadorias com movimento superior a 1 milhão de toneladas km em cujo transporte houve lucro ou prejuízo em 1936-1940

Mercadorias que deram lucro	1936		1937		1938		1939		1940	
	Tonelada/km	% Sº Total								
Erva-Mate Beneficiada	1.961.525	0,57	1.647.729	0,41	1.886.485	0,46	1.728.202	0,39	1.382.542	0,33
Erva-Mate Charqueada	7.902.711	2,28	6.763.548	1,69	6.593.614	1,60	4.845.207	1,09	3.889.026	0,91
Café em grão					25.438.676	6,18	28.556.472	6,45	26.331.464	6,19
Pinho aparelhado ou serrado							37.405.377	8,45	39.887.800	9,38
<hr/>										
Mercadorias que deram prejuízo										
Pinho aparelhado ou serrado	60.497.406	17,48	42.756,794	10,67	41.898.870	10,18				
Café em grão	20.348.840	5,88	25.081.175	6,26						

Fonte: Relatórios da Rede Viação Paraná-Santa Catarina.

Acompanhar o desenvolvimento da aplicação de capitais nas ferrovias significa observar a construção da linha, dos prolongamentos e dos ramais²⁶¹ bem como, da aquisição de máquinas e equipamentos.

Os aumentos de Capital eram autorizados através de contratos com o Governo da União ou dos Estados, sob a garantia de juros. A garantia de juros estabelecia que, caso a renda líquida da ferrovia não fosse suficiente para distribuir dividendos de 6% ou 7% ao ano, a União ou o Estado completariam os lucros para chegar àquele nível. O capital sobre o qual vigorava a garantia de juros representava sempre contratos realizados com o governo para construir novos trechos de linha. O regime de garantia de juros seria gradativamente eliminado. O Decreto de ocupação nº 19.601, de 19 de janeiro de 1931, interrompeu a concessão e arrendamento das linhas pertencentes à São Paulo-Rio Grande e, conseqüentemente, a garantia de 6% sobre o capital de £ 8.672 709. Esse Decreto, no parágrafo 1º do artigo 22, determinou que a receita da Rede continuava a ser arrecadada de acordo com as tarifas e regulamentos em vigor, aplicada no custeio de seus serviços.

Conclui-se que o investimento ferroviário no Paraná localizou a atividade produtiva numa economia em andamento, ao definir os fluxos que ligaram áreas de produção e consumo do ponto de vista espacial.

Como fator de influência, a ferrovia mudou profundamente as feições de desenvolvimento social e econômico dos paranaenses, criando centros de produção e de mercado, sem, no entanto, ocupar-se da circulação multidirecional e mais rápida dos bens do comércio.

A partir de 1930, com o advento das encampações, as ferrovias paranaenses passam por inúmeras dificuldades oriundas das péssimas condições técnicas que possuíam e da falta de obtenção de financiamentos no Exterior, decorrentes da crise da depressão econômica mundial, impedindo a aquisição de modernos equipamentos e máquinas. Tais fatores não permitiram que as ferrovias correspondessem a tempo e a hora à demanda crescente de transporte para passageiros e cargas. Sobreveio com isso, as deficiências operacionais que tornaram o transporte dos produtos exportáveis lento e oneroso quando não ocasionaram sua deteriorização.

²⁶¹ SAES, p. 194

Apesar destes obstáculos, os resultados no conjunto das ferrovias paranaenses, analisadas pelo movimento financeiro desde o início do tráfego até o final da década de trinta, apresentaram resultado positivo. Portanto, as ferrovias paranaenses foram responsáveis, em grande parte, pela locomoção de cargas e passageiros, executando uma função de importância no desenvolvimento sócio-econômico do Estado do Paraná.

6- CONSIDERAÇÕES FINAIS

6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, ao mesmo tempo que foram abordados os aspectos relacionados com as ferrovias, foram estudados os vários fatores de produção que resultaram na formação das áreas econômicas do Paraná, por onde passaram as linhas de ferro.

Toda penetração populacional, com a finalidade de ocupar o território do Paraná, foi movida pela atividade econômica. Assim, a fixação de núcleos populacionais nas áreas paranaenses foi possível e subsistiu porque houve um empreendimento que sustentasse e estabelecesse em caráter permanente as primeiras colonizações.

A exportação da erva-mate e, posteriormente, da madeira constituíram combustível para o aceleração constante que impulsionou as transformações sócio-econômicas do Paraná, durante o século transato e as primeiras décadas do atual.

Concernente à influência do trem, as áreas econômicas no Paraná tiveram resultados diferentes no processo de mudança dentro dos diversos setores econômicos.

A evolução gradativa das ferrovias implantadas em solo paranaense está relacionada à necessidade do escoamento da produção e de integração das áreas povoadas. Algumas estradas de ferro no Paraná, não visaram os portos de Antonina e Paranaguá. Estas linhas posteriormente foram interligadas à medida que seus trajetos eram concluídos, com exceção da Mate-Laranjeiras que não se integrou à rede ferroviária paranaense (Mapa 16).

As características técnicas das ferrovias, resultantes de traçados sinuosos, rampas pronunciadas e curvas fechadas ocasionaram baixa média de carga e velocidade dos trens. A escassez de capital e os termos dos contratos de construção definiram essa situação.

A implantação das estradas de ferro no Paraná, com todas as implicações de ordem técnica, proporcionou a integração entre áreas avançadas do Interior com o Litoral. O trem, veículo rápido para a época, veio abalar os conceitos de tempo-espaço, estendendo, ativando e propulsionando novas iniciativas econômicas.

A primeira ferrovia no final do século XIX, ao transpor a Serra do Mar, intensificou a produção dos bens de consumo através da prestação de serviços de tráfego, observando-se na indústria - principalmente a extrativa - um aproveitamento cada vez mais extensivo da área.

Atuou como poderoso fator na área econômica condicionando novos esquemas de divisão geográfica do trabalho influenciando a localização de atividades extrativas, agrícolas e industriais.

A expansão econômica regional alargou a fronteira de povoamento e de mercado, inserida ao contexto histórico e sócio-político-econômico do Paraná, deslocando bens e serviços.

Os vários núcleos coloniais, estabelecidos antes e a partir da implantação das ferrovias no Paraná, foram favorecidos por este meio de transporte. Com a aproximação das linhas férreas, intensificaram-se a fixação da população aos núcleos já existentes, os quais passaram a fornecer produtos de subsistência para os núcleos urbanos.

No Paraná, os rendimentos sociais oriundos do serviço de transporte, no conjunto possibilitaram condições de trabalho, nas indústrias criadas a partir da implantação e funcionamento.

A área servida diferenciava-se de estrada para estrada, avaliada pela influência do produto exportado.

Na década de trinta, as ferrovias paranaenses atingiram o apogeu da sua expansão (Mapa 16) e do reconhecimento pelo público, estruturando economicamente as regiões e distribuindo a população, sua dinâmica processa distintas oportunidades de desenvolvimento. Quanto às ferrovias, variantes dependentes de uma posição inicial pouco diferenciada economicamente rumaram para desiguais perspectivas de desempenho. Por ocasião da introdução das ferrovias no Paraná não se conhecia ainda a sua potência criativa em relação aos espaços por elas servida, nem os efeitos de esvaziamento provocado pela ausência do trem em outros territórios.

No processo de formação da cidade, as ferrovias desempenharam seu maior papel. A estação provocou, em sua volta, o desenvolvimento de um centro comercial. Nisso atuam não somente os preços, mas todas as etapas dos valores do tráfego em suas áreas e, diferentemente difundidas, lucros e prejuízos. A conjunção e coligação da economia industrial inclui em si a tendência para a concentração de tráfego nos seus pontos cruciais. Mas, junto à tendência da centralização, existe parcialmente também outra, a da descentralização, conforme observou-se no desmembramento de povoados para as áreas de colonização, com tráfego de produtos diferenciados.

Os estímulos advindos da implantação das ferrovias no Paraná, favoreceram o fluxo de pessoas ou produtos, intensificando a produção agrícola, comercial e industrial. As estradas de ferro paranaenses, no transporte de passageiros e cargas resultaram numa estrutura do tráfego que constitui uma força formadora vantajosa para a economia regional.

Das várias construções ferroviárias no Paraná, a de maior quilometragem foi a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, que teve como escopo primordial unir as capitais de São Paulo e Porto Alegre, numa extensão de 2.140 quilômetros, dos quais, 505 quilômetros (Itararé-União da Vitória) em território paranaense. Um segundo objetivo era promover o tráfego internacional com o Uruguai e com a Argentina, além de assegurar o deslocamento, via interior, das tropas, como medida de segurança nacional.

O que, do ponto de vista técnico, prejudicou o seu rendimento foi o desgaste dos trilhos, com quarenta anos de uso, além daquela desvantagem natural, oriunda da existência de inúmeras curvas de pequenos raios. A aquisição de novos equipamentos ferroviários e a construção de variantes em traçados, onde rampas e curvas providas de níveis técnicos compatíveis com o adequado vulto dos transportes, foram uma tentativa de minimizar a deficiência operacional das estradas de ferro paranaenses. Entretanto, não podem ser imputados somente sob este ponto de vista técnico os déficits que perturbavam a saúde financeira das vias férreas do Paraná.

Vários estudos elaborados por técnicos no setor econômico advertem que os déficits das empresas eram fictícios, "porque inflacionados com dispêndios efetuados a favor do País, mas não ressarcidos" e, ainda, mercê da estagnação das tarifas, cuja evolução durante muito tempo, não acompanhou a evolução média

global dos preços. Havia, portanto, exigência de prestação de serviços por preço inferior ao custo.

As estradas de ferro puderam encontrar uma compensação dentro da empresa, de maneira que as linhas lucrativas subvencionassem as deficitárias.

Outro fator que afluiu para tornar as tarifas inoperantes foram as instabilidades de cambio, desde o início da implantação das linhas férreas paranaenses. O capital empregado na construção era procedente do Exterior. Os empréstimos externos efetuados para a construção das ferrovias paranaenses agravavam à despesa, principalmente, por meio da desvalorização da moeda nacional. Essa desvalorização decorria da própria dinâmica do mercado exportador brasileiro; por isso, em todo o período estudado, o declínio cambial criava dificuldade para a empresa ferroviária.

À medida que os trilhos das ferrovias eram assentados, os custos da construção e o conseqüente acréscimo de equipamentos resultavam em aumento de capital. Através de contratos com o Governo da União, eram autorizados os aumentos de capital e estabelecidos os prazos de extinção da garantia de juros, sendo gradativamente eliminados. Caso a renda líquida das vias férreas não fosse suficiente para distribuir dividendos de 6% ao ano, a União completaria a renda para chegar aquele nível.

O trem, fator de crescimento fundamentado na perspectiva de lucros, comandou, junto com outros fatores, o emprego da terra. Colonização, frente de trabalho, utilização da terra e das riquezas extrativas formaram um esquema Inter-relacionado.

As ferrovias paranaenses desempenharam, até meados do século XX, papel preponderante na condução de bens e passageiros, mesmo em regiões onde houve superposição dos meios de transporte, como no caso da ligação entre o Planalto e o Litoral (Curitiba-Paranaguá).

O movimento alcançado pelas ferrovias paranaenses (Tabela nº 1), estava aquém da produção, em virtude da deficiência do material rodante e das precárias condições das vias férreas.

Pode-se afirmar, em conclusão, que - voltadas para o transporte dos produtos extrativos, madeira e erva-mate e também agropecuários - as ferrovias paranaenses assumiram características próprias desde a sua implantação. São Paulo, na construção das estradas de ferro, visou ao transporte de café do interior para o

litoral, à medida que a marcha do café ia-se deslocando. As vias férreas foram implantadas em grande parte, por iniciativa dos próprios cafeicultores paulistas.

No Paraná, a iniciativa particular contou com a participação do capital estrangeiro para a construção das ferrovias. No entanto, as elites dominantes, ao contrário do que aconteceu em Santa Catarina, não permitiram que as empresas estrangeiras detentoras das concessões ferroviárias, interferissem na exploração das riquezas extrativas: erva-mate e madeira.

Os resultados das estradas de ferro do Paraná, em termos financeiros, não foram melhores devido a tarifa reduzida destinada à madeira. Em relação à erva-mate deu-se o oposto, pois a cobrança de tarifas para este produto foi superior às de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Os ervateiros evitavam a utilização do tráfego ferroviário (Itararé-Montevideú) para este produto, aderindo ao transporte marítimo, apesar do percurso ser mais longo e moroso, via porto de Paranaguá-Buenos Aires.

Isto assegurou a rentabilidade superior da Estrada de Ferro do Paraná em relação à Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, pois esta era preterida pelos exportadores de erva-mate, fugindo da alta tarifação ferroviária imposta ao produto condutor da economia paranaense.

No entanto, observa-se que os resultados financeiros (Tabela nº 1), advindos da receita e da despesa apresentaram saldo positivo para as estradas de ferro paranaenses. Durante o período estudado (1880-1940), o investimento do sistema ferroviário no Paraná, como modo de transporte público, não obstante as limitações crescentes do seu campo de ação, demonstra que foi favorável para o desenvolvimento sócio-econômico do Estado.

7 - ANEXOS

*Foram suprimidos os Anexos devido a impossibilidade técnica de reproduzi-
los devido a sua qualidade.*

APFMM

8 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

8 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

8.1 FONTES DATILOGRAFADAS OU MIMIOGRAFADAS

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Revisão do contrato da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.** Arquivo Nacional. Seção dos Ministérios, maço 222, processo 967, 1916. Datilografado.

CANCIAN, Nadir Aparecida. **A conjuntura econômica da madeira no Norte do Paraná.** Curitiba, 1974. Dissertação. Mestrado. Universidade Federal do Paraná. Mimiografado.

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE. **Relatório apresentado ao Inspetor Federal das Estradas referente ao ano de 1917.** Curitiba, 31 de dezembro de 1917. Datilografado

COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SÃO PAULO-RIO GRANDE. **Relatório apresentado ao Inspetor Federal das Estradas referente ao ano de 1925.** Curitiba, 3 nov., 1926, Datilografia.

COMPANHIA FERROVIÁRIA SÃO PAULO-PARANÁ. **Relatório nº 19 apresentado à Assembléia Geral Ordinária da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná S.A., referente ao ano de 1939.** Curitiba, 26 de junho de 1940. Datilografado.

ESTRADA CENTRAL DO PARANÁ. **Projeto de recuperação e melhoria necessário para consolidar o corpo estrada da ferrovia.** Curitiba, 1980. Datilografado.

LONDRINA (Prefeitura Municipal). **Plano de desenvolvimento urbano.** Londrina, 1979. Mimiografado.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro de Santa Catarina 1910-1960.** Dissertação. Mestrado. Universidade Federal do Paraná. Mimiografado.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana (1870-1940).** Dissertação. Mestrado Universidade Federal do Paraná. Mimografado.

TREVISAN, Edilberto. **Esboço histórico da Rede.** Curitiba, 1959. Datilografado.

8.2 FONTES IMPRESSAS

8.2.1 Coleção das leis, decretos e regulamentos

8.2.1.1 Federais

BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis do Império do Brasil de 1889.** Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1980. v.4.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1890.** Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1891. v.1.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1891.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1892. v.1.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1893.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1895. v.1.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1895.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1896. v.1.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1900.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1901. v.1.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1902.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1903. v.1.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1906.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1907. v.2.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1907.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908. v. 2.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1908.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909. v.2.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1909.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1912. v.1.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1911.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1912. v. 3.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1915.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1916. v.2.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1924.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1925. v. 2.

_____. **Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1931.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1932. v.2.

_____. Decreto nº 1665 de 09 de outubro de 1939. Regulamenta a forma de aquisição da lenha, mediante coleta de preços. **Diário Oficial.** Rio de Janeiro, 3 de janeiro de 1940. p.56

BRASIL. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis da Republica Federativa do Brasil de 1974**. Brasília, Imprensa Nacional, 1975, v.2.

CONCESSÃO da **Estrada de Ferro do Paraná e Coritiba e leis e regulamentos que a regem**. Rio de Janeiro, Perseverença, 1881.

8.2.1.2 Estaduais

PARANÁ. Leis, decretos, etc. **Coleção das leis estaduais de 1885**. Curitiba, Tip. Paranaense, 1886.

_____. **Coleção das leis estaduais de 1916**. Curitiba, Tip. Diário Oficial, 1917.

_____. **Coleção das leis estaduais de 1920**. Curitiba, Plácido e Silva e Cia Ltda, 1922.

_____. **Coleção das leis estaduais de 1922**. Curitiba, Plácido e Silva e Cia Ltda, 1924.

_____. **Coleção das leis estaduais de 1928**. Curitiba, Tip. A República, 1929.

_____. Decreto nº 300 de 03 de novembro de 1930. Declara a caducidade da concessão outorgada a Cia. Brasileira de Viação e Comércio (BRAVIACO). **Diário Oficial do Estado**. Curitiba, 4 de novembro de 1930.

8.2.2 Relatórios, mensagens e falas

8.2.2.1 Federais

BRASIL. Departamento Nacional das Estradas de Ferro. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Inspetor Federal das Estradas Joaquim José de Souza Breves Filho, no ano de 1920**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1921.

_____. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas pelo Inspetor Federal das Estradas Joaquim José de Souza Breves Filho, no ano de 1921**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922.

_____. Departamento Nacional das Estradas de Ferro. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo inspetor Federal das Estradas Joaquim José de Souza Breves Filho, no ano de 1922**. Rio de Janeiro Imprensa Nacional, 1923.

_____. **Relatório de 1973**. Rio de Janeiro, 1974.

BRASIL. Inspeção Federal das Estradas. **Relatório ao Exm^o Sr. Ministro dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas no ano de 1887.** Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1889.

_____. **Relatório apresentado ao Exm^o Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Dr. José Estácio de São Lima Brandão, Inspetor Federal das Estradas, no ano de 1913.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1915.

_____. **Relatório apresentado ao Exm^o Sr. Ministro da Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas, no ano de 1904.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905.

_____. Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio, Indústria e Obras Públicas. **Relatório apresentado a Sua Alteza Real D. Pedro II, Imperador do Brasil, no ano de 1888.** Rio de Janeiro, Imprensa Oficial, 1889. Anexo.

_____. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório enviado ao Exm^o Sr. Presidente da República pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas no ano de 1905.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1906. Anexo.

_____. Ministério da Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Exm^o Sr. Presidente da República pelo Ministro da Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas, no ano de 1907.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1908.

_____. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. **Relatório enviado ao Exm^o Sr. Presidente da República pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, no ano de 1908.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1909. Anexo.

_____. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Exm^o Sr. Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, no ano de 1910.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1911.

_____. **Relatório apresentado ao Exm^o Sr. Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, no ano de 1911.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1912.

_____. **Relatório apresentado ao Exm^o Sr. Presidente da República pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, no ano de 1912.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1913.

_____. Ministério de Viação e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Sr. Dr. Getúlio Dorneles Vargas, Presidente do Governo provisório da República do Brasil, pelo Ministro de Viação e Obras Públicas, no ano de 1931.** Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1932. p. XI

8.2.2.2 Estaduais

PARANÁ. Governo 1853-1855 (Vasconcelos). **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Zacarias de Goes e Vasconcelos, presidente da Província, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial em 15 de julho de 1853.** Rio de Janeiro, Perseverança, 1854 •

_____. Governo 1856 (Rohan). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmº Sr. Vice-presidente Henrique de Beurepaire Rohan, em 10 de março de 1856.** Curitiba, Tip. Gazeta Paranaense, 1856.

_____. Governo 1860-1861 (Cardoso). **Relatório apresentado pelo Presidente da Província Dr. José Francisco Cardoso à Assembléia Legislativa, por ocasião da abertura legislativa, no dia 19 de março de 1860.** Curitiba, Tip. Lopes, 1860.

_____. Governo 1865-1866 (Fleury). **Fala dirigida à Assembléia Legislativa Provincial em 13 de fevereiro de 1866, pelo Exmº Sr. André Augusto de Paula Fleury, presidente da Província.** Curitiba, Tip. Lopes, 1866

_____. **Fala dirigida à Assembléia Provincial pelo Exmº Sr. André Augusto de Paula Fleury, presidente da Província em 15 de setembro de 1866.** Curitiba, Tip. Lopes, 1866.

_____. Governo 1871-1873 (Lisboa). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmº Sr. Venâncio José de Oliveira Lisboa, em 15 de fevereiro de 1872.** Curitiba, Tip. Lopes, 1872.

_____. Governo 1876-1877 (Lins). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmº Sr. Adolpho Lamenha Lins, presidente em 15 de fevereiro de 1876.** Curitiba, Tip. Lopes, 1876

_____. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmº Sr. Adolpho Lamenha Lins, presidente da Província em 15 de maio de 1876.** Curitiba. Tip. Lopes, 1876.

_____. Governo 1881 (Pedrosa). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa, por ocasião da Instalação da 2ª. Sessão da 14ª. Legislatura, pelo presidente Dr. João José Pedrosa, no dia 16 de fevereiro de 1881.** Curitiba, Perseverança, 1881.

_____. Governo 1880 (Dantas Filho). **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial pelo Exmº Sr. Pr. Manoel Pinto de Souza Dantas Filho, em 16 de fevereiro de 1880.** Curitiba, Tip. Gazeta Paranaense, 1880.

_____. Governo 1887 (Santos). **Relatório ao Exmº Sr. Comendador Antônio dos Santos apresentado ao Exmº Sr. Joaquim d'Almeida Faria Sobrinho ao passar lhe a administração em 29 de dezembro de 1887.** Curitiba, Paranaense, 1887.

PARANÁ. Governo 1888 (Correa). **Relatório em que o Exmº Sr. Comendador Ildefonso Pereira Corrêa, segundo Vice-presidente apresentou ao Exmº Sr. Dr. José Cesário de Miranda Ribeiro, por ocasião de passar-lhe a administração da Província do Paraná em 30 de junho de 1888.** Curitiba, Paranaense, 1888:

_____. Governo 1891-1892 (Silva). **Mensagem enviada e lida perante o Congresso Legislativo pelo Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva, governador do Estado em 20 de outubro de 1894.** Curitiba, Tip. A República, 1894.

_____. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Pr. José Pereira Santos Andrade, governador do Estado pelo engenheiro civil Cândido Ferreira de Abreu, em 31 de janeiro de 1899.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1899.

_____. Governo 1905-1908 (Lima). **Mensagem ao Congresso Legislativo dirigida pelo Dr. Vicente Machado da Silva Lima, presidente do Estado, ao instalar-se a 2ª. Sessão da 7ª. Legislatura, em 19 de fevereiro de 1905.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1905.

_____. Secretaria d'Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Vicente Machado da Silva Lima, presidente do Estado pelo Dr. Francisco Gutierrez Beltrão, no ano de 1906.** Curitiba, Annibal Rocha & C., 1906.

_____. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva pelo Bal. Claudino Rogoberto Ferreira Santos em 31 de dezembro de 1909.** Curitiba, Tip. A Republica, 1910.

_____. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva, presidente do Estado pelo Bal. Claudino Rogoberto Ferreira Santos, em 15 de dezembro de 1910.** Curitiba, Tip. A Republica, 1910.

_____. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Carlos Cavalcanti Albuquerque, pelo engenheiro civil José Niepce da Silva, em 31 de dezembro de 1912.** Curitiba, Tip. Alfredo Hoffmann, 1913.

_____. Secretaria dos Negócios da Agricultura, Indústria e Comercio. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Carlos Cavalcanti de Albuquerque, presidente do Estado pelo Pr. Ernesto Luiz de Oliveira, em 31 de dezembro de 1913.** Curitiba, Tip Diário Oficial, 1914.

_____. **Relatório apresentado ao Exmº Sr Carlos Cavalcanti de Albuquerque, presidente do Estado pelo engenheiro civil Arthur Martins Franco, em 31 de dezembro de 1914.** Curitiba, Tip. Lima Mundial, 1915

_____. **Governo 1913-1916 (Albuquerque). Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo pelo Sr. Dr Carlos Cavalcanti de Albuquerque, presidente do Estado, em 1º de fevereiro de 1915.** Curitiba, Tip. A Republica, 1915

PARANÁ. Secretaria d'Estado dos Negócios da Fazenda, Agricultura e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Dr. Afonso Alves de Camargo, presidente do Estado, pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, em 31 de dezembro de 1918.** Curitiba, Tip. A Republica, 1918.

_____. Governo 1923 (Rocha). **Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado, em 19 de fevereiro de 1923.** Curitiba, Tip. A Republica, 1923.

_____. Governo 1920-1938 (Rocha). **Mensagem ao Congresso Legislativo pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, presidente do Estado, ao instalar-se na 1ª Sessão da 19ª Legislatura no dia 19 de fevereiro de 1920.** Curitiba, Tip. A República, 1928.

_____. Governo 1929-1930 (Camargo). **Mensagem ao Congresso Legislativo pelo Dr. Afonso Alves de Camargo, ao instalar-se a 2ª Sessão da 19ª Legislatura, em 1º de fevereiro de 1929.** Curitiba, Tip. A República, 1929

_____. Governo 1930-1931 (Tourinho). **Mensagem dirigida pelo Interventor Federal do Paraná, General Mario Tourinho ao Chefe Provisório da República Dr. Getúlio Dorneles Vargas, em 5 de outubro de 1931.** Curitiba, 1931.

_____. Secretaria dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Manoel Ribas, Interventor Federal pelo Exmº Sr. Othon Mader.** Curitiba, Paranaense, 1934.

_____. Governo 1932-1945 (Ribas). **Mensagem apresentada pelo Exmº Sr. Governador Manoel Ribas à Assembléia Legislativa do Estado, em 16 de março de 1935.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1935.

_____. Governo 1932-1945 (Ribas). **Mensagem apresentada pelo Exmº Sr. Governador Manoel Ribas à Assembléia Legislativa ao Estado, em 1º de setembro de 1936.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1936.

_____. (Estado). **Mensagem do Governador Sr. Manoel Ribas aos Legisladores do Paraná em 1º de setembro de 1936.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1936.

_____. Governo 1932-1945 (Ribas). **Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa Estadual pelo Exmº Sr. Manoel Ribas Interventor Federal, em 18 de fevereiro de 1940.** Curitiba, 1940.

_____. Governo 1932-1945 (Ribas). **Relatório apresentado ao Presidente da Republica Dr. Getulio Dorneles Vargas, pelo Interventor no ano de 1940.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1941.

8.2.2.3 Estradas de Ferro

COMPANHIA FERROVIÁRIA SÃO PAULO-PARANÁ. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Secretario de Estado dos Negócios da Agricultura e Obras Públicas, pelo Engenheiro Fiscal Rosoaldo G. de Mello Leitão, em 30 de junho de 1934.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1934.

RVPSC. **Relatório enviado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas, pelo engenheiro Alexandre Gutierrez, Superintendente da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, em 71 de dezembro de 1935.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1936.

_____. **Relatório apresentado ao Ministro de Viação e Obras Públicas, pelo Superintendente da RVPSC, engenheiro Alexandre Gutierrez, no ano de 1937.** Curitiba Imp. Paranaense, 1938.

_____. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1940.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1941.

_____. **Relatório apresentado ao Exmº Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas pelo Ten. Cel. Durival de Britto e Silva, Superintendente da RVPSC no ano de 1944.** Curitiba, Imp. Paranaense, 1945.

8.2.3 Artigos de periódicos

ARAÚJO FILHO, J.R. O café, riqueza paulista. **Boletim Paulista de Geografia.** São Paulo, (23):78, 1956.

BARTHELMESS, Artur. Organização e ocupação do Paraná Velho. **Boletim Paranaense de Geografia.** (617):42-63. 1962.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Excursão a Londrina, a zona pioneira do Norte do Paraná. **Boletim Geográfico. 3** (28):603-608, 1945.

ESTRADA de ferro. **A República.** Curitiba, 192:7, 18 de agosto de 1904.

MAUSS, Marcel. Divisions et proportions de divisions de la sociologie. **L'Année Sociologie.** 2:117, 1924-1925.

MISSÃO Motangu. **Jornal do Comércio.** Rio de Janeiro, 1º de janeiro de 1924.

MONBEIG, Pierre. A zona pioneira do Norte do Paraná. **Boletim Geográfico. 3** (25):5-12, 1945.

MÜLLER, Nice Lecoq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. **Boletim Paulista de Geografia.** (22):55-97, mar., 1956.

VALLE, Manuel Alves do. Estruturas do transporte e formas legais. **Revista do Departamento Nacional das Estradas de Ferro. 31** (9) :32-43, 1974.

WESTPHALEN, Cecília Maria e BALHANA, Altiva Pilatti. Nota prévia ao estudo da expansão agrícola no Paraná moderno. **Boletim do Departamento de História. Universidade Federal do Paraná.** Curitiba, 1976, (25):5-30.

8.2.4 Livros

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste.** São Paulo, Melhoramentos, 1953.

BALHANA, Altiva Pilatti; PINHEIRO MACHADO, Brasil; WESTPHALEN, Cecília Maria. **História do Paraná.** Curitiba, Grafipar, 1969. v.1.

BAER, Werner. **A industrialização e o desenvolvimento econômico no Brasil.** Rio de Janeiro, FGV, 1966.

BRAGA, Antônio Pereira. **Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande: concessão de terras.** Rio de Janeiro, Tip. Jornal do Comércio, 1921.

BRASIL. Departamento Nacional das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1937.** Rio de Janeiro, 1938.

_____. Departamento das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1940.** Rio de Janeiro, 1941.

_____. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil 1942.** Rio de Janeiro, 1944.

_____. Inspetoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil, 1911-1940.** Rio de Janeiro, 1912-1941. 30v.

_____. Ministério da Fazenda. **Comércio exterior do Brasil.** Rio de Janeiro, serviço de estatística econômica nacional, 1940.

CANCIAN, Nadir Aparecida. **A cafeicultura paranaense 1900-1970.** Curitiba, Grafipar, 1981.

CARDOSO, Jayme Machado e WESTPHALEN, Cecília Maria. **Atlas Histórico do Paraná.** Curitiba, 1981.

CARNEIRO, Newton. **Um precursor da justiça social.** Curitiba, 1965.

COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e desenvolvimento no Norte do Paraná.** São Paulo, Ave Maria, 1977.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO. **Relatório enviado à Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, em 11 de junho de 1915.** São Paulo, Casa Vanerden, 1915

COSTA, Mário J. Affonso da. Paraná. **Contribuição para o estudo do comércio e das indústrias do Estado**. Rio de Janeiro. Pimenta de Mello, 1913.

COSTA, Odah Regina Guimarães. **Ação empresarial do Barão do Serro Azul**. Curitiba, Grafipar, 1981.

CUNHA, Ernesto Antônio Lassance. **Estudo descritivo da Viação Férrea do Brasil**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1910.

DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. **Defesa do café no Brasil**. Rio de Janeiro, 1935.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro. Fundo de Cultura, 1959.

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. **Anuário estatístico do café - 1967**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1968.

LAVALLE, Aida Mansani. **A madeira na economia paranaense**. Curitiba, Grafipar, 1981.

LIMA, Othon de Araújo. **Sistema ferroviário brasileiro**. Rio de Janeiro, Apec, 1979.

LINHARES, Temístocles. **História econômica do mate**. Rio de Janeiro, J. Olympio Editora, 1969.

KROETZ, Lando Rogério. **História da telefonia do Paraná 1882-1982**. Curitiba, Telepar, 1982.

MACEDO, F.R. Azevedo. **Conquista Pacífica de Guarapuava**. Curitiba, Gerca, 1951.

MARTINS, Romário. **Livro das árvores do Paraná**. Curitiba, Paranaense, 1944.

MONBEIG, Pierre. **Novos estudos de geografia humana brasileira**. São Paulo, DIFEL, 1957.

PADIS, Pedro Calil. **Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná**. São Paulo, Hucitec, 1981.

PARANÁ. Departamento de Estatística do Estado. **Anuário estatístico da Secretaria Geral 1924**. Curitiba, Tip. A Republica, 1925.

_____. **Municípios existentes em 1936**. Curitiba, Imp. Paranaense , 1936.

_____. **Anuário estatístico de 1940**. Curitiba, Imp. Paranaense , 1941

PESSOA, Lindolpho. **Estrada de Ferro Brasil-Paraguay, traçado Paranaguá-Guarapuava-Assumpção**. Curitiba, O Estado do Paraná, 1926.

RIESENBERG, Alvir. **A instalação no vale do Iguaçu**. Curitiba, 1953.

SAES, Flávio Azevedo Marques do. **As ferrovias de São Paulo, 1870 - 1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo**. São Paulo, Hucitec, 1981.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem a Comarca de Curitiba**. São Paulo, Nacional, 1964.

TAUNAY, Afonso d'Escragnole. **História do Café no Brasil**. Rio de Janeiro, Departamento Nacional do Café, 1943.

VARGAS, Getúlio Dorneles. **Conselho Federal do Comércio Exterior. Dez anos de atividades**. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944.

8.2.5 Capítulos de Obras

BALHANA, Altiva Pilatti & WESTPHALEN, Cecília Maria. Fazendas do Paraná provincial. In: SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES UNIVERSITÁRIOS DE HISTORIA, 9, Sergipe, 1979. **Anais**. São Paulo, ANPUH, 1979. v.2. p. 391-404.

ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ. In: **ALMANACH DO PARANÁ**. Curitiba, 1903. v.6, p.74-8.

FRANCO, Arthur Martins. A colonização no Paraná. In: RVPSC, **Cincoentenário da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá 1885-1935**. Curitiba, Paranaense, 1935.

GARCEZ, João Moreira. Expansão econômica no Paraná. In: RVPSC **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935**. Curitiba, Imp. Paranaense, 1935.

GOULIN, G. Adriano. Planos ferroviários e rodoviários do Paraná. In: RVPSC **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935**. Curitiba, Paranaense, 1935.

OLIVEIRA, Francisco de O. O café no Norte do Paraná. In: **O café no Brasil**. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro do Café, 1978.

SILVA, José Niepce da. A execução técnica e as condições de tráfego da Estrada de Ferro do Paraná. In: RVPSC. **Cincoentenário da Estrada de Ferro do Paraná 1885-1935**. Curitiba - Imp. Paranaense, 1935.

WESTPHALEN, Cecília Maria. A crise de 1857 no Brasil Meridional. SCHNEIDER, Jürgen. **Wirtschaftskräfte und wirtschaftswege: Beiträge zur wirtschaftsgeschichte, Nflivenbergq zentralinstitut für Fränksische Landeskun de un Algemeire Regionalforschung**, 1978. v.4, p.395-405.