



TRILHAS
caminhos e estradas
NO PARANÁ

Séculos XVI a XIX

35
(1)
3



TRILHAS
caminhos e estradas
NO PARANÁ

Séculos XVI a XIX

Roberto Requião de Mello e Silva
Governador do Estado do Paraná

Orlando Pessuti
Vice-Governador

Vera Maria Haj Mussi Augusto
Secretária de Estado da Cultura

Sonia Hamamoto Shigueoka
Diretora Geral da Secretaria de Estado da Cultura



FICHA CATALOGRÁFICA

Trilhas, caminhos e estradas no Paraná : séculos XVI a XIX / texto Henrique Paulo Schmidlin, Marcelo Polinari, Luiz Manfredini. - Curitiba : Secretaria de Estado da Cultura, 2009.
p. 72 : il. ; 30 cm - (Cadernos Paraná da Gente ; n. 7)

ISBN

Inclui bibliografia.

1. Paraná – História. 2. Paraná – Civilização.
3. Estradas – Paraná – História. I. Schmidlin, Paulo Henrique. II. Polinari, Marcello, 1960-.
III. Manfredini, Luiz, 1950-. IV. Série.

CDD (22ª ed.)

981.62

Dados internacionais de catalogação na publicação
Bibliotecária responsável: Mara Rejane Vicente Teixeira

TRILHAS
caminhos e estradas
NO PARANÁ



Séculos XVI a XIX

Cadernos Paraná da Gente nº 7
Curitiba 2009





A coleção *Cadernos Paraná da Gente* reafirma seu princípio basilar de prospectar, expor e valorizar a rica identidade paranaense, aquilo que nos é peculiar e nos distingue no espaço do vasto caldeamento brasileiro.

Neste volume apresentamos, ainda que sumariamente, os mais significativos caminhos mediante os quais o Paraná foi construído a partir dos séculos XVI e XVII, quando aqui aportaram os primeiros exploradores europeus.

Do controverso e mítico Caminho do Peabiru, pré-colombiano, à aventura da navegação pelo rio Iguaçu, passando pelas rotas coloniais que venceram a muralha da Serra do Mar, pelo Caminho das Tropas que semeou cidades, pela encantadora estrada da Graciosa e pela audaciosa ferrovia que beira precipícios e, no final do século XIX, desafiou o ceticismo da engenharia mundial: eis o largo panorama que o presente volume descortina a quem deseja conhecer os traços gerais de uma jornada histórica que, a um só tempo, fomentou o processo civilizatório nos primórdios do nosso Estado e expandiu as fronteiras do Brasil para além da demarcação original do Tratado de Tordesilhas.

Como fizemos nos volumes anteriores, tratando das lendas, da gastronomia, da história das nossas cidades, agora abordamos esses caminhos essenciais por entendermos que uma política cultural só se legitima quando assentada sobre a saga da sua gente. Afinal, ao contrário do que predica o neoliberalismo, somos uma Nação, não um mercado, nosso presente e nosso futuro se alicerçam nas raízes da nossa cultura e nos processos civilizatórios que nosso povo vivenciou e vivencia. Possuímos um território conquistado ao preço de sonhos e lutas, e uma identidade construída ao longo dessa trajetória. E isso é, verdadeiramente, o que nos distingue e nos afirma.

Vera Maria Haj Mussi Augusto

Secretária de Estado da Cultura

Rosemeire Odahara Graça

Coordenadora do Projeto Paraná da Gente

Pesquisa

Myriam Sbravati

Luiz Manfredini

Coordenadoria de Patrimônio Cultural

Textos

Henrique Paulo Schmidlin e Marcelo Polinari

A história se fez pelas trilhas da floresta

Luiz Manfredini

O caminho da montanha do sol

Garimpeiros e caçadores de índios marcham para o Oeste

Os tropeiros e o modo de vida no Sul

As estradas da Serra do Mar

Pelas águas do Iguaçu, 70 anos de progresso e aventuras

Rita Solieri Brandt

Coordenadora do Centro de Desenho Gráfico

Projeto gráfico

Evandra Fagundes

Revisão

Leonardo Bettinelli

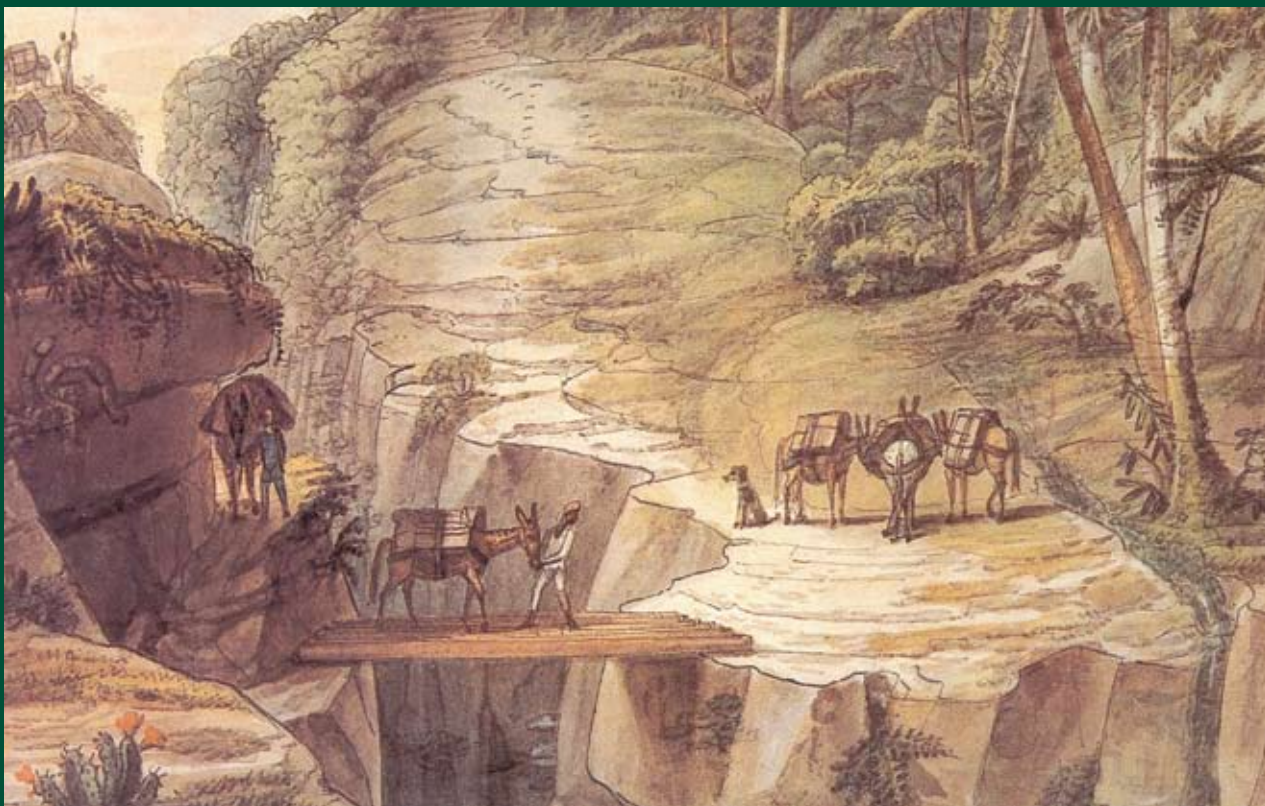
Mapas



SUMÁRIO



- 9 A história se fez pelas trilhas da floresta
- 25 O Caminho da Montanha do Sol
- 33 Garimpeiros e caçadores de índios marcham para o Oeste
- 39 Os tropeiros e o modo de vida no Sul
- 51 As estradas da Serra do Mar
- 61 Pelas águas do Iguaçu, 70 anos de progresso e aventuras



DEBRET, Jean-Baptiste. (1768 -1848)
Limite da Província de São Paulo e Curitiba.
Fonte: Coleção Marquês de Bonneval
(pertenceu a Antonio Almeida Correia)



A HISTÓRIA
SE FEZ PELAS
TRILHAS
DA FLORESTA





PALLIÈRE, João Leão. (1823 - 1887)
Tropa carregada de mate descendo a serra. 1860.
Aquarela. 24x24cm.
Fonte: Coleção particular



Nos séculos inaugurais da história paranaense, as vias de penetração não passavam de toscos caminhos arduamente rasgados nas florestas, quase todos originários de antigas trilhas indígenas. Por eles transitavam quase só pedestres, quando muito pequenas tropas de muare fomentaram a expansão territorial e os primeiros surtos de desenvolvimento econômico e social do Estado. Depois foram largamente utilizados pelos bandeirantes. Tornaram-se caminhos de tropas e, muitos deles, mais tarde, deram origem às modernas vias de comunicação da atualidade.

Segundo o Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494 para delimitar as fronteiras entre Espanha e Portugal no espaço atlântico e nas conquistas ultramarinas, somente o litoral norte do que é o atual Estado do Paraná pertencia a Portugal. Mas nem portugueses nem espanhóis respeitavam estritamente essa demarcação. Primeiro, porque a linha divisória nunca foi determinada com exatidão. Depois, porque a esses limites costumavam sobrepor-se os interesses econômicos de ambos os lados em torno, principalmente, da busca de metais preciosos, em particular do ouro. Assim, Portugal patrocinava expedições – oficiais e particulares – e, desse modo, aos poucos, foi ocupando territórios que, pelo Tratado de Tordesilhas, pertenciam à Espanha. As vantagens da empreitada pareciam evidentes: na região de Serra Negra, atual município de Guaraqueçaba, os portugueses realizaram a primeira descoberta de ouro no Brasil.

Assim começou a ocupação do território paranaense, nos séculos XVI e XVII, do Norte para o Sul, ou seja, a partir de Cananéia, atual Estado de São Paulo, com aventureiros, catadores de ouro (fiscadores), caçadores de índios (escravizadores/preadores), gente de São Vicente e Cananéia vinda em 1554. Aproximaram-se costeando, perlustrando enseadas, ilhas e baías que formam o vasto completo estuarino-lagunar do nosso litoral Norte, adentrando rios que desaguavam nas baías das Laranjeiras, Guaraqueçaba, Paranaguá e Antonina.

Na medida em que ocupavam a terra e instalavam seus arraiais (povoados rústicos e temporários de garimpeiros), os exploradores necessitavam de mão-de-obra e, assim, preavam (escravizavam) índios para utilizá-los como trabalhadores na agricultura e no garimpo. Desenvolveram-se vários ramos do comércio e os ofícios, além da rápida valorização da terra. A partir de alguns arraiais, foram criadas, no litoral, as primeiras vilas: Ararapira, Paranaguá, Porto de Cima, Morretes, Guaratuba, entre outras.

Mais tarde, a ocupação passou a se expandir no sentido Leste-Oeste, do litoral ao planalto. Os exploradores orientavam-se por trilhas indígenas e navegando a montante dos principais rios das bacias hidrográficas que corriam para o litoral, até onde era possível, e prosseguindo, desembarcados, até alcançar os vales mais baixos, nas chamadas canhadas, onde podiam atravessar a serra, assomar ao planalto e continuar a faina pelo ouro.

Depois de 1680, Portugal queria aumentar ainda mais suas conquistas (terras, povos, fontes de renda) e impostos. A marcha para o Oeste sobre territórios espanhóis foi incentivada pela coroa portuguesa no final do século XVII. Na medida em que se sucederam as grandes expedições oficiais e particulares de conquista do interior, aumentaram as concessões de sesmarias para fazer a terra produzir.

No século XVIII, foi descoberto ouro nas Minas Gerais. O abundante gado muar e vacum oriundo dos Andes, onde abastecia as decadentes minas do vice-reino do Peru, passou, no século XVIII, a abastecer as minas portuguesas no Brasil. Esta animalha entrou pela fronteira do Continente do Rio Grande e se destinou às Gerais com tropas que passavam por territórios hoje catarinense, paranaense e paulista.

Nos campos de Curitiba, surgiram fazendas de invernada (engorda) do gado vindo do Rio Grande do Sul em direção às Minas Gerais. Nestes roteiros de tropas, os pontos que primeiramente serviram de acampamentos lentamente transformaram-se em hospedagens para os tropeiros e suas tropas, e finalmente nasceram as vilas e cidades.

Até meados do século XVIII, a produção do planalto era apartada do porto que permitia o comércio, pela barreira natural denominada Serra do Mar, que divide as duas regiões. No início do século XIX, o desenvolvimento da economia – tanto no litoral, como no planalto – começou a exigir melhorias nas trilhas que ligavam um ao outro, ou seja, passou-se de meras picadas transpostas a pé entre Borda do Campo e Porto de Cima, no início do século XVIII (Itupava), para a construção de uma estrada carroçável em meados do século XIX (Graciosa).



SCHIEFELBEIN, Hermann (1885 - 1933)
Sapeco da erva-mate. s.d. Óleo sobre tela.
200 x 230cm
Fonte: Coleção Clube Concórdia

Caminho do Peabiru



Quando os portugueses aportaram no que hoje é o território paranaense, encontraram um longo roteiro indígena, o Transoceânico – Peabiru, na linguagem tupi. Era uma rota composta de trechos de picadas terrestres com trechos navegáveis em rios. Partia de São Vicente ou Cananéia, no litoral paulista, entrando pelo vale do rio Ribeira, ou de Santa Catarina, pelo rio Itapocu, atravessavam a Serra do Mar, cruzavam os Campos Gerais, ultrapassavam os rios Tibagi, Ivaí, Piquiri, atingiam a região das Sete Quedas, no rio Paraná, cortavam o Paraguai, venciam a Cordilheira dos Andes e terminavam no litoral peruano.

Por aproximadamente dois séculos, o Brasil, colônia portuguesa, limitou-se a uma estreita faixa de terra próxima ao Atlântico. A partir do século XVII, a marcha para o Oeste, empreendida por faiscadores de ouro (garimpeiros) e escravizadores de índios, começou por vencer o gigantesco maciço das montanhas da Serra do Mar que apartava o litoral do planalto, aproveitando-se das calhas dos rios e trilhas indígenas. Assim nasceram os primeiros caminhos coloniais do Paraná.

Entre o litoral e o Planalto, eram três: o do Arraial Grande, que ligava o atual município de São José dos Pinhais ao Porto do Rio do Pinto e, na direção oposta, a Vila do Príncipe, hoje cidade da Lapa, no Sudeste do Estado; o da Graciosa partia de Antonina e o do Itupava, de Morretes, cruzando-se em Quatro Barras, já no planalto, alcançando Curitiba.

Pelos Campos Gerais passava a Estrada da Mata que ligava o Viamão, no Rio Grande do Sul, à tradicional feira paulista de animais e mercadorias de Sorocaba. Esta picada foi, nos séculos XVIII e XIX, o principal caminho das tropas, de intenso trânsito de muares, que deu origem a várias cidades paranaenses como a Lapa, Rio Negro, Castro, entre outras.

Havia dois outros caminhos de menor importância econômica, deles restando poucos registros históricos: a picada do Cristóvão, que partia das vizinhanças de Antonina, subia a Serra do Mar e seguia para a localidade de Purunã; o dos Ambrósios, ligando São Francisco do Sul, em Santa Catarina, com Tijucas do Sul, no Paraná.

Até os meados do século XIX, essas ligações compunham a extensa malha de caminhos que ligava as principais cidades do planalto com o litoral. Por ali transitavam grandes comboios de animais, com suas respectivas cargas de mercadorias. As tropas desciam carregadas de congonha (erva-mate), fumo, carne seca, couros, cereais, entre outros produtos, e subiam com açúcar, ferragens, cachaça, farinhas, arroz, fazendas, álcool, sal, etc.

A maioria dos caminhos aproveitavam as margens dos rios que por milênios sulcaram montanhas e facilitavam o trânsito em suas várzeas e em canoas nos próprios leitos. Eram, no entanto, caminhos toscos. Em alguns pontos, apresentavam declives de até 30%. Muitos trechos eram intrafegáveis nas épocas de chuvas, pois percorriam terrenos alagadiços e margens de rios, trechos estreitos à margem de abismos.

A erva-mate colhida no planalto era embalada em sacos de couro e enviada por tortuosas picadas no lombo de mulas a Porto de Cima e Morretes, em estado de pré-beneficiamento. Em trilhas tão rústicas e íngremes, eram comuns os acidentes com as tropas carregadas (arriadas) e as perdas de mercadorias. Em Morretes, Porto de Cima e São João da Graciosa, os rios eram abundantes e utilizados como energia hidráulica para movimentar os engenhos de mate. Após ser beneficiada nestes engenhos, seguia em canoas por rio e mar em direção a Paranaguá, e dali, através de navios, era exportada para os povos consumidores de erva-mate.

Na época – início do século XIX – o Paraguai refluía suas exportações da planta para o Chile, Uruguai e Argentina. Porém, devido a conflitos internacionais, coube por décadas ao Paraná, com seus extensos ervais nativos, substituir e concorrer com a produção paraguaia. A erva-mate, na época, chegou a representar 80% das exportações do Estado.

Após o período do garimpo, as invernações de gado foram a principal base econômica. Neste ínterim, o Paraná também produziu muita farinha de mandioca e forneceu indígenas escravizados para todo o litoral brasileiro. A energia hidráulica e os portos favoreceram a instalação de engenhos de beneficiamento de mate e sua exportação. A economia do mate e da extração de madeiras conviveu por muito tempo com a economia das tropas nos Campos Gerais.



ANDERSEN, Alfredo. (1860 - 1935)
Cadeado. s.d. Óleo sobre tela. 51 x 77cm
Fonte: Coleção Maria de Lourdes Fonte

Caminho do Itupava



A partir de 1625 e por quase 250 anos, até a inauguração da Estrada da Graciosa, o caminho do Itupava, apesar de íngreme, perigoso e mal conservado, foi a principal via de comunicação entre o litoral e o planalto curitibano. Eram nove léguas e um quarto – 55 quilômetros – de uma viagem carregada de aventura e ásperos percalços.

De acordo com o historiador Júlio Moreira, o caminho do Itupava começava onde hoje se localiza o Largo do Bittencourt, junto ao Círculo Militar, em Curitiba, e rumava para leste, em direção à serra, atravessando extensos campos suavemente ondulados, semeados de bosques de pinheiros e de matos ralos. Transpunha os ribeirões Belém e Juvevê, até encontrar-se com o rio Bacacheri, a partir do qual o trajeto era montanhoso e intercalado de matas e pasto, subindo para o Bairro Alto até o divisor das águas e descendo até o ribeirão Atuba. Daí seguia para Borda do Campo, atravessava a campina e seguia para a Serra do Mar.

O trecho de serra – conforme relato do naturalista francês Saint-Hilaire, que o percorreu em 1821 - era áspero e penoso, cruzando córregos turbulentos de águas límpidas, beirando precipícios, com subidas e descidas escorregadias, atoleiros, pântanos e pedrarias. Parte do percurso foi revestida com pedras grosseiras para facilitar o caminhar das tropas. Trechos estreitos estavam frequentemente cobertos por densas folhagens das árvores que se entrelaçavam no alto, privando o viajante da luz do dia. As bruscas mudanças de temperatura, a umidade excessiva, a neblina, as chuvas intensas, completavam a epopéia que o caminhante tinha que enfrentar até chegar a Porto de Cima, a partir de onde deveria prosseguir de canoa, pelo rio Nhundiaquara, se desejasse chegar até Morretes, Antonina e Paranaguá.

A “guerra dos portos”

Diz um adágio: *quem controla as pontas de um caminho, controla a vida, a política e a economia no seu interior*. Esta é a importância de controlar portos, começos e finais de estradas. Por isso, a melhoria das trilhas que ligavam o litoral ao planalto enfrentou, além de dificuldades físicas (a muralha da Serra do Mar), financeiras e de mão-de-obra, obstáculos políticos envolvendo disputas entre Paranaguá e Antonina (portos marítimos), e Porto de Cima e Morretes (portos fluviais).

“A estrada da Graciosa”, escreve o historiador Ruy Wachowicz, “ligava Curitiba a Antonina, passando longe de Morretes. Ora, tal projeto afastaria o comércio, pois os tropeiros que por ela transitassem se abasteceriam na praça de Antonina, com grande prejuízo para Morretes; Antonina levava vantagem como porto, por ser marítimo e poder receber navios. O mesmo, porém, não ocorria com Morretes, pois era fluvial. A navegação pelo rio Nhundiaquara fazia-se em canoas até Paranaguá (...). A cidade de Paranaguá preferia que se utilizasse o porto de Morretes, porque as mercadorias que desciam do planalto a esse porto eram exportadas por Paranaguá (...).”

Antes do calçamento e alargamento regular da antiga trilha Graciosa, a grande maioria dos tropeiros, no entanto, sempre preferiu o caminho (trilha) do Itupava, sobretudo por ser mais curto. A viagem consumia dois dias, enquanto pelo da Graciosa, quatro.

Em torno dos dois caminhos, estabeleceu-se demorada controvérsia, já que se discutia qual deles receberia as melhorias necessárias para se tornar carroçável (permitir a passagem não só de mulas, mas também de carroças) e beneficiaria numa de suas pontas o porto de Paranaguá ou o de Antonina. Foi a chamada “guerra dos portos”. Apesar de muitos curitibanos e morretenses da época apregoarem vantagens do caminho do Itupava, Antonina venceu a disputa. Em 1854, um ano após a emancipação política do Paraná, Zacharias de Góes e Vasconcelos, primeiro Presidente da Província, optou pelo Caminho da Graciosa, o que prejudicou Porto de Cima, Morretes e, principalmente Paranaguá.

Em 1873, estava concluída a Estrada da Graciosa, cujo trajeto atual pouco guarda da trilha original. Paranaguá reagiu politicamente, forçando, anos mais tarde, a construção da ferrovia e ligando-a diretamente a Curitiba, desviando Antonina, Porto de Cima e São João da Graciosa, que entraram em decadência. A ferrovia passou a operar a partir de 1886.



Foto Arthur Wischral

MICHAUD, William. (1829-1902)
Aspecto de Paranaguá e seu porto. 1890.
Aquarela. 15,5 x 26cm
Fonte: Coleção particular

Nova fase econômica e política

Como foi dito, beneficiava-se erva-mate no litoral pela abundância de força hidráulica para os engenhos e porque no caminho muita mercadoria se perdia em péssimas trilhas. Porém, tendo Antonina vencido na década de 1860 a disputa pelo controle do ponto final da melhor estrada (a Graciosa) e, posteriormente, com a ferrovia ligando Curitiba diretamente a Paranaguá, iniciava-se no Paraná uma redefinição da importância econômica e política de várias cidades. Além da definição da principal estrada para transpor a Serra, com a importação de motores a vapor na segunda metade do século XIX, o mate que era beneficiado em Porto de Cima e Morretes para aproveitar a força motriz dos rios, e também por não compensar enviá-lo beneficiado aos portos em função das perdas no trajeto, passou a ser beneficiado, na segunda metade do século XIX, em Curitiba, com a introdução das máquinas a vapor nos grandes engenhos e a tração animal nos pequenos, decaindo estas duas cidades à condição de uma agricultura rudimentar. O beneficiamento da erva-mate em Curitiba trouxe inegáveis vantagens econômicas. Era enviada em segurança, via trem, diretamente ao porto de Paranaguá. A partir de então, Porto de Cima e Morretes passaram a suplicar, via imprensa e outros canais, para que fossem desenvolvidos projetos de colonização com imigrantes em todas estas cidades.

Este é um dos primórdios da colonização européia, que em seguida viria a contribuir, decisivamente, para a construção do Paraná moderno.

Henrique Paulo Schmidlin, o “Vitamina”, é advogado, ambientalista, pós-graduado em História e integrante da Coordenadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná.

Marcello Polinari é historiador da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, mestre em História Social e doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento pela Universidade Federal do Paraná (UFPR).

Texto originalmente publicado em: Instituto Ambiental do Paraná. *Itupava, o caminho das nossas origens*. Curitiba, 2006.

Mapa Paraná



Mapa dos Caminhos



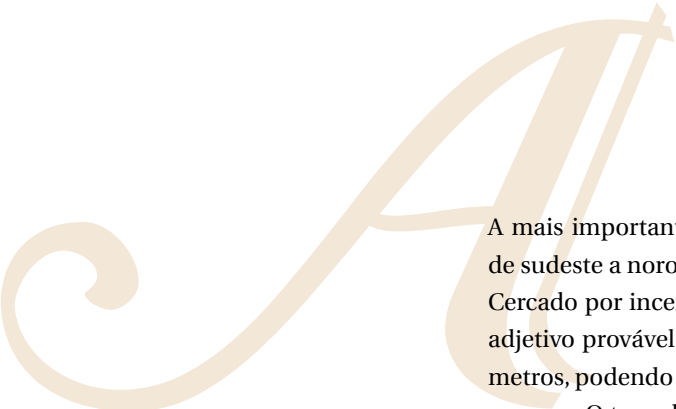
Mapa dos Caminhos



O CAMINHO
DA MONTANHA
DO SOL







A mais importante via que, na América do Sul pré-colombiana, cruzava o continente de sudeste a noroeste – o Caminho do Peabiru – ainda fomenta controvérsias acirradas. Cercado por incertezas, quase tudo o que a ele se refere costuma vir acompanhado do adjetivo provável. É, portanto, provável que sua extensão tenha sido de três mil quilômetros, podendo ser mais ou menos. Tanto poderia começar no fim, quanto terminar no começo. O traçado que está nos mapas parece demonstração meramente hipotética, já que não há provas de que a estrada original seria a que ali está desenhada.

A controvérsia começa nas próprias origens do caminho. Quem o construiu? Os guaranis, ou povos anteriores do Paraguai, à procura de um paraíso, a Terra Sem Mal? Os incas, buscando comércio com tribos selváticas do Paraguai e do Brasil? São Tomé, apóstolo de Cristo, em sua cruzada rumo ao Peru? Tantas incertezas, somadas ao mistério de um caminho com forte dimensão mística – seria, segundo alguns, o Caminho de Compostela da América do Sul – e teremos o caldo de cultura para estudos e controvérsias infindáveis.

Não é por menos que o velho caminho – como nenhum outro – alimente blogues e sítios, frequente universidades, fomente associações, mobilize peregrinações. O Núcleo de Estudos e Pesquisas de Campo Mourão sobre o Caminho do Peabiru (Necapecam), por exemplo, desenvolve um projeto que busca resgatar e mapear a trilha do caminho na região por meio de pesquisas, vestígios líticos, memória coletiva e fontes bibliográficas. Entre as várias iniciativas do Núcleo, estão as duas peregrinações anuais por trechos do caminho, que vêm sendo realizadas desde 2004. Afinal, na região de Campo Mourão, resistem alguns indícios do caminho, afogado no restante do Estado pela ocupação humana e a expansão da agricultura. Na década de 1970, uma equipe coordenada pelo professor Igor Chmyz, da Universidade Federal do Paraná, identificou cerca de trinta quilômetros remanescentes da trilha na área rural de Campina da Lagoa.

Há uma perspectiva de aproveitamento turístico dos remanescentes do Peabiru, em projetos de largo alcance econômico e social. O Necapecam visa um tipo de turista que vem se impondo nos últimos anos, o turista ecologista, historiador, místico e peregrino.

Do Atlântico ao Pacífico

O Caminho de Peabiru era uma “trilha” que ligava o oceano Atlântico ao Pacífico, atravessando a América do Sul, unindo quatro países. No Brasil, passava por Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Mato Grosso do Sul e depois seguia para o Paraguai, Bolívia e Peru, cortando mata, rios, cataratas, pântanos e cordilheiras. Havia um tronco e vários ramais, compondo uma rede. Ao alcançar os Andes, na Bolívia, o Peabiru se tornava uma estrada inca, geralmente pavimentada com pedras, seguindo até Cuzco e, daí, ao litoral do Peru.

No rol das incertezas que cercam o caminho, há quem simplesmente o negue, como o historiador Júlio E. Moreira. Mas o coro a favor de sua existência parece mais volumoso. O ambientalista e historiador Henrique Paulo Schmidlin, da Coordenadoria do Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura (SEEC), esquadrinhou minuciosamente o que escreveram sobre o caminho ou sobre o que poderia ser o caminho: viajantes, faiscadores, exploradores, memorialistas, historiadores e cronistas ao longo dos últimos séculos. Dessa incursão pela memória histórica, resultou a comprovação da *“existência de um extenso caminho que tinha vários pontos de partida, situados na costa atlântica, desde Santa Catarina, Paraná e São Paulo, e que se reuniam no segundo planalto do Paraná para adentrar no terceiro, seguir rumo ao poente até a altura de Pitanga e Campo Mourão, onde infletia aos saltos Guaira ou Foz do Iguaçu, dependendo do objetivo pretendido, se era para Assunção ou à região de Potosí. É a trilha denominada Peabiru”*.

A pesquisa de Schmidlin começou pela etimologia da palavra peabiru, também grafada como *peabeyu, piapyru, peavijú, piabiú*. Apoiado em vários estudiosos, o historiador listou 11 significados: caminho das montanhas resplandcentes, caminho dos pinheiros, caminho do ralo, caminho batido, caminho da montanha do sol, caminho cujo percurso se inicia, caminho para o Peru, caminho antigo de ida-e-volta, caminho terraplenado, caminho estofado, caminho fofo. Para Schmidlin, tais significados *“reforçam a existência de um caminho”*.

Rota suposta

Um caminho hoje difuso o suficiente para que não seja possível traçar-lhe a rota exata. Aqui, mais uma vez, historiadores e interessados operam com as probabilidades. E fixam um roteiro apenas aproximado. Uma vertente partia de São Vicente e Cananéia, seguia a direção dos rios Tietê, Paranapanema e Itararé e ingressava no nordeste paranaense, seguindo pelo território dos atuais municípios de Doutor Ulisses, Cerro Azul, Castro, Tibagi, Reserva, Cândido de Abreu, Pitanga, Palmital, Guaraniaçu, Corbélia, Nova Aurora, Tupãssi, Assis Chateaubriand, Palotina e Guaíra.

A vertente catarinense começava provavelmente no Massiambu (Palhoça), seguindo pela região de Florianópolis, rio Itapocu, Guaramirim, São Bento e Mafra, quando ingressava no Paraná por Rio Negro, prosseguindo por Campo do Tenente, Lapa, Porto Amazonas, Palmeira e Castro. O Peabiru deixava o Paraná por Guaíra. Havia outra passagem por Foz do Iguaçu – usada por Alvarez Nunes Cabeza de Vaca, em 1542. Dali o caminho seguia ao norte, até a região de Corumbá, atual Mato Grosso do Sul. Em Puerto Suarez, penetrava na Bolívia e passava por Cochabamba, Sucre e Potosí, locais de onde partiam vários caminhos incas rumo ao Pacífico.

O caminho possuía, estimativamente, oito palmos de largura (cerca de 1,40 metro) e aproximadamente 40 centímetros de profundidade. As controvérsias prosseguem também quanto à cobertura da trilha. Para uns, ela era forrada com vários tipos de grama, evitando assim o efeito corrosivo da chuva e a proliferação de ervas daninhas. Alguns pesquisadores garantem que a grama foi plantada apenas em alguns trechos, mas as sementes que grudavam nos pés e nas pernas dos viajantes acabaram estendendo o revestimento aos demais trechos. Para Henrique Schmidlin, a grama era resultado da regeneração natural da vegetação do caminho aberto na floresta, surgida sem qualquer interferência humana.



O enigma das origens

É provável (o adjetivo se repete) que as origens do Caminho do Peabiru se mantenham sempre sob as brumas do passado histórico. Enquanto isso, preservam-se pelo menos três versões, uma delas certamente lendária.

Em busca da *Yvy Marã Ey*

Teria sido aberto pelos guaranis (ou povos anteriores, como os itararés), em sua busca constante da mitológica *Terra sem Mal*, a *Yvy Marã Ey*, um território mágico onde habitavam seus ancestrais, onde as roças cresciam sem serem plantadas e a morte era desconhecida. Segundo o jornalista e historiador Samuel Guimarães da Costa, o Paraná seria esse *Nirvana* indígena e o Peabiru uma espécie de caminho santo que percorria o paraíso perdido, (para os índios, o Paraná se chamava Guairá, que em tupi-guarani quer dizer “terra da eterna juventude”).

As andanças de São Tomé

São Tomé, o incrível discípulo de Cristo e civilizador dos tupis, que os indígenas brasileiros chamavam de Pay Sumé, teria aportado no litoral brasileiro “caminhando sobre as águas”. Era um homem branco, barbudo. Perseguido pelos tupinambás, teria seguido para o Paraguai e, dali, ao Peru. A trilha que abriu nessa caminhada ficou conhecida entre os indígenas como Peabiru, ou o Caminho da Montanha do Sol. A passagem de Tomé pelo Novo Mundo foi mencionada por índios, padres, autoridades e colonos europeus no século 16. Nos Andes, era chamado de Kuniraya pelos pré-incas e, mais tarde, de Viracocha pelos incas. Após um período no Peru, ele teria ido embora, também “andando sobre as águas”.

O Caminho dos Incas

Outra hipótese sobre a construção do Peabiru liga-o a uma tentativa de expansão do Império Inca, ou de alguma civilização pré-incaica, em tempos muito antigos, na direção do Oceano Atlântico. Neste caso, a expressão original Pe-Biru significaria algo como Caminho para o Birus, nome pelo qual os incas denominavam seu território. Como via de mão dupla, o Peabiru também permitiu a chegada dos guaranis aos Andes.

Guiados pela Via Láctea*

Observando-se o mapa do Peabiru, percebe-se que ele inclui diversos caminhos. Vamos nos ater a um só, o que foi percorrido pelo pioneiro Aleixo Garcia. Este se inicia em Florianópolis, no oceano Atlântico, e vai até Potosí na Bolívia, pegando depois as estradas dos Incas e indo terminar no oceano Pacífico. Ou seja, é um caminho transoceânico pré-colombiano.

O Caminho do Aleixo – talvez o mais importante de todos – não é na direção norte-sul, nem na leste-oeste, mas sim “inclinado”. Vai, aproximadamente, de sudeste para noroeste. Ao notar essa inclinação, a primeira pergunta que se coloca é a seguinte: por que os primeiros índios escolheram essa direção ao abrir a trilha? E como eles se orientaram para percorrer esse caminho?

É espantoso constatar que os guaranis de Florianópolis falaram para Aleixo Garcia que conheciam Potosí nos Andes, que sabiam como ir e como voltar. Isso tudo a pé, em 1524, mais de 2000 quilômetros em linha reta. Naturalmente, seguiam os acidentes naturais, mas a direção inicial-final era sudeste-noroeste.

Ao olhar para o céu, em condições propícias, vemos a Via Láctea, que é chamada pelos guaranis de Caminho da Anta (Tapirapé), ou Morada dos Deuses. É natural supor que, para eles, o caminho da Terra Sem Mal era aquele que estava lá em cima, no céu. Não eram só os nossos índios que viam assim. Egípcios, gregos, indianos viam a Via Láctea como um caminho. Os antigos vislumbravam tesouros no fim e outro no começo do arco-íris. Os índios brasileiros, e também os peruanos, queriam saber onde começava ou terminava o arco-íris celeste, ou seja, a Via Láctea.

Seguindo a Via Láctea, por terra, viam que o fim do caminho ia dar no mar, no oceano Atlântico. E a Terra Sem Mal ficava “ali”, ou “lá”, em algum lugar. Por isso é que os índios foram à direção do mar. Por isso é que na maioria dos mitos indígenas Sumé vem do mar. Porque ele vem daquela ponta da Via Láctea à qual o índio não tem acesso. Muito bem, pensa o índio, mas e do lado contrário do Caminho da Anta, o que existe? O índio não sabe. Então vai procurando na terra, seguindo a Via Láctea. E acaba chegando no outro lado, que também não tem fim, chega num outro mar, o oceano Pacífico. Então a idéia básica é essa. O caminho que nosso índio percorreu é aquele da Via Láctea, quando está mais alta no céu. E que é também, aproximadamente, o caminho que liga as posições do nascer do sol no verão com o pôr do sol no inverno. Ou seja, sudeste-noroeste.

* Trecho da palestra do astrônomo Germano Bruno Afonso, professor titular de Física na Universidade Federal do Paraná (UFPR), no I Encontro Nacional dos Estudiosos do Caminho do Peabiru, em Pitanga (PR), em novembro de 2003.



SCHIEFELBEIN, Hermann (1885 - 1933)
Paisagem sertaneja s.d. Óleo sobre tela. 74 x 113cm
Fonte: Coleção Secretaria de Segurança Pública

GARIMPEIROS
E CAÇADORES DE
ÍNDIOS
MARCHAM PARA O OESTE





A

A marcha dos faiscadores de ouro e escravizadores de índios no território do atual Estado do Paraná começou no século XVII, derrotando o primeiro (e gigantesco) desafio: a Serra do Mar. Em trilhas indígenas e pelas calhas dos rios, chegaram ao planalto. Era uma rede de caminhos que se entrelaçavam no interior da densa Floresta Atlântica. Pouco resta dessas rotas primevas, até 1873, com a inauguração da Estrada da Graciosa, as únicas ligações entre as cidades do planalto com o litoral.

Caminho da Graciosa

Tudo indica que o Caminho da Graciosa, um dos cinco que atravessavam a Serra do Mar, ligando o litoral paranaense a Curitiba nos tempos coloniais e do império, tenha sido, originalmente, uma picada através da qual os índios desciam do planalto para mariscar no litoral, retornando no tempo do pinhão. Mais tarde, a trilha foi largamente usada por faiscadores de ouro que, em busca de riqueza fácil, vasculhavam as nascentes de rios e ribeirões do planalto. Várias tentativas de melhorar o caminho, possibilitando o trânsito de muares, foram frustradas. Assim, acabou abandonado.

Na verdade, melhorias no Caminho da Graciosa, ligando Curitiba a Antonina, contrariavam os interesses de Morretes e Paranaguá, interessados em receber as tropas que movimentavam mercadorias e, portanto, concentradas no apoio a outros caminhos, como o Itupava e o Arraial. De Morretes a Paranaguá, o transporte era fluvial. A “guerra dos portos”, decorrente dessa disputa, atrasou em muito a abertura definitiva de uma boa estrada ligando o litoral ao planalto, o que viria a ocorrer apenas em 1873, com a inauguração da Estrada da Graciosa, que se sobrepôs ao velho caminho em vários pontos e o cruzou em outros. Atualmente, é possível percorrer o antigo Caminho da Graciosa, que em alguns trechos ainda mantém seu calçamento original.



Caminho do Arraial

Aberto por faiscadores de ouro no Arraial Grande, atual município de São José dos Pinhais, o Caminho do Arraial era o mais inconveniente dos caminhos que ligavam o planalto ao litoral. Atravessava a Serra do Mar em locais estreitos e perigosos, cruzando ribeirões, ficando por isso intransitável nos largos períodos de chuvas. Apesar dessas precariedades, o caminho serviu por muito tempo aos moradores da futura São José dos Pinhais e Vila do Príncipe, atual Lapa.

O caminho terminava no Porto do Rio do Pinto. Neste rio, a cata do ouro ocorria já desde 1590. As terras na margem do caminho foram povoadas e o tráfego tornou-se intenso. O Arraial Grande, no cume da serra, cresceu significativamente, chegando a possuir quatro casas comerciais. Mas depois da abertura da Estrada da Graciosa ao tráfego de carroções, o Caminho do Arraial caiu em desuso. Em muitos locais, a trilha foi soterrada pelo tempo. Em outros, por obras rodoviárias e pelo oleoduto da Petrobrás (Araucária/Paranaguá). Na descida da serra, resistem alguns trechos calçados, acessíveis pela BR-277, quilômetro 49.



Caminho dos Ambrósios

A trilha cruzava a serra, da baía da Babitonga, em São Francisco do Sul, em direção aos campos de Curitiba, servindo aos pioneiros na perseguição aos índios e na cata do ouro. Chamou-se Caminho dos Ambrósios, por cruzar uma região assim denominada, vizinha dos campos de São José dos Pinhais.

Quando Ceballos, em 1777, comandou a invasão espanhola da Ilha de Santa Catarina, as tropas portuguesas fugiram pelo Caminho dos Ambrósios, apesar dos riscos dos frequentes ataques indígenas.

A planície litorânea ainda guarda remanescentes calçados do caminho, e as encostas do Monte Crista, no atual município de Garuva (SC), preservam intactas as extensas escadarias.

Picada do Cristóvão

Na virada dos séculos XVII e XVIII, a trilha que servira aos carijós ficou conhecida como Picada do Cristóvão, em referência à Fazenda de Cristóvão, que existia na região do Capivari. Mais tarde, tornou-se o caminho de Praia Grande. Partindo das margens do lago de Capivari, a trilha cruza a serra, a caminho do litoral.

A picada foi a única alternativa que sobrou aos carijós de transitarem para o litoral, depois que o domínio europeu se estabeleceu na região de Paranaguá. E por mais de um século a trilha serviu ao uso exclusivo dos indígenas, até o início do povoamento. Por não ligar-se diretamente a Curitiba, não participou da conquista do planalto. Mas ganhou certa importância, durante o ciclo da erva-mate, quando passou a integrar as regiões de Praia Grande e Apiaí, no planalto, e Antonina, através do porto do rio Cacatu.



Caminho Fluvial do Cubatão

O rio Cubatão, em seu trecho navegável, iniciava-se no atual Porto de Cima, quando o rio Ipiranga encontrava-se com o Mãe Catira, constituindo-se num porto natural onde os índios atracavam suas canoas. Ali as cargas eram arriadas do lombo das mulas e embarcadas rumo ao porto de Barreiros, mais adiante, num percurso onde o rio dobrava-se em curvas fechadas e perigosas corredeiras. De Barreiros, em lanchas, sumacas ou bergantins, pessoas e mercadorias seguiam para Paranaguá.

Nos séculos seguintes, o rio Cubatão foi duramente assoreado, de modo a tornar inviável a navegação entre Porto de Cima e Morretes.





OS
TROPEIROS E O
MODO DE VIDA NO SUL



*“E vinham por intermináveis caminhos, abrindo matas,
atravessando rios, montanhas e seguindo trilhas
de outros que por ali passaram, fazendo
o mesmo trabalho. Eram homens, animais, eram muitos,
viviavam deste árduo e venturoso trabalho”.*

(Paraná, 1988, p.3)

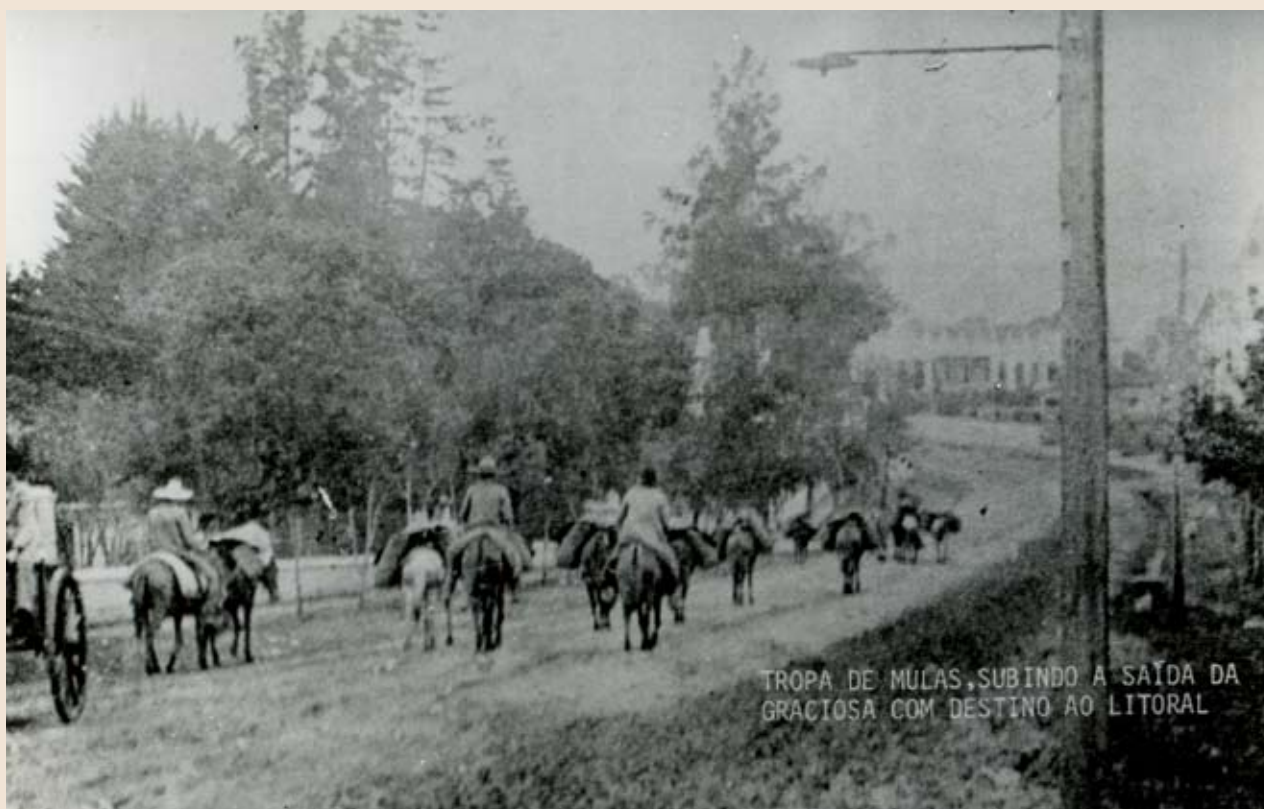
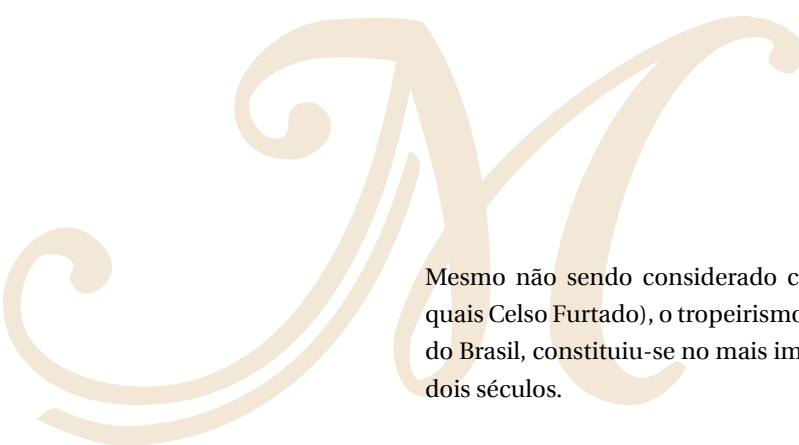


Foto acervo CPC/SEEC



Mesmo não sendo considerado ciclo econômico (salvo por alguns autores, entre os quais Celso Furtado), o tropeirismo produziu um sistema econômico e social que, no sul do Brasil, constituiu-se no mais importante fator de estruturação da sociedade durante dois séculos.

O tropeirismo, de fato, jogou papel importante da ocupação e desenvolvimento do sul. Segundo Luiz Cezar Kreps da Silva (in Scortegagna, Rezende e Triches, 2005, p.108) é “inquestionável o papel do tropeiro, tanto no desenvolvimento do comércio, transporte de cargas e tropas, quanto nas relações sociais e humanas que desenhariam a arquitetura dos caminhos, principalmente no sul do Brasil. Influenciando, inclusive, no surgimento de muitas cidades que vicejaram ao longo das rotas”.

Atribuir ao tropeiro apenas a condição de transportador de gado é pouco para o que ele realmente representou. Cruzando os sertões sob as mais adversas condições, o tropeiro transportava para as localidades mais remotas tanto mercadorias de primeira necessidade, como artigos importados. Intermediava negócios, comprava e vendia animais, levava e trazia notícias e correspondência, ajudou os portugueses a se apropriarem de territórios ocupados pelos espanhóis, mas que já lhe pertenciam por força de tratados internacionais. O vai-e-vem tropeiro misturou tradições, usos e costumes da época, de acentuado componente português, espanhol, negro e indígena, algo que viria a influenciar fortemente a fisionomia socioeconômica e cultural do Brasil meridional.

Caminho do Viamão

Em 1731, à frente de uma tropa de mais de duas mil cabeças (cavalos, mulas e éguas), Crisóstovão Pereira de Abreu realizou a primeira viagem pela mais importante e conhecida rota tropeira: o Caminho do Viamão ou Estrada da Mata, que partia de Viamão (RS) até a Vila de Sorocaba, em São Paulo, cruzando os campos de Lajes, em Santa Catarina, ingressando em território paranaense após cruzar o rio Negro, nos Campos da Lapa, e seguindo para os Campos Gerais, estreita e alongada faixa no segundo planalto paranaense, formada de campos e pequenos bosques. O trânsito das tropas atendia à cada vez mais premente necessidade de abastecer de mercadorias – inclusive gêneros alimentícios - e animais de transporte (de ouro, para o Rio de Janeiro) às populações de Minas Gerais que, dedicadas à lavra do ouro, pouco tratavam da pecuária e da agricultura. O gado trazido do Rio Grande do Sul era vendido na grande feira de Sorocaba e conduzido para Minas.

“O Paraná, que por séculos foi apenas lugar de passagem e povoamento litorâneo, no século XVIII vê ampliada rapidamente a ocupação do seu território. No aspecto político, este é o século da conquista e colonização militar. No econômico, multiplicam-se as invernadas e cresce o comércio de gado em função do Paraná ter, no primeiro planalto e, principalmente, no segundo, imensas pradarias que, embora de pasto de baixa qualidade, eram adequadas a invernar o gado vindo do Sul em direção às Gerais. Aqui, paulistas adquiriram grandes extensões de terra, tanto para invernar o gado que compravam no Rio Grande, como para criar”. (Paraná, 1989, p. 24)



A tropa

“As tropas formaram um microcosmo social que incluía o animal, neste caso a mula. A tropa a ser levada até Sorocaba poderia ser de um único fazendeiro, ou então a reunião de vários lotes, de diferentes fazendeiros, que se reuniam para a realização deste fim em comum. O tropeiro era o principal responsável pela tropa, e a ele cabia toda a responsabilidade de entregar a tropa inteira no mercado público de Sorocaba. Variando de caso

para caso, temos o relato de tropas que tiveram como tropeiro o próprio fazendeiro, dono da tropa, ou apenas dono de um lote, como também situações em que se contratava um tropeiro experiente para a condução dos animais” (Straube, 2007, p.59).

As tropas poderiam ser arreadas ou chucras ou brabas. Na tropa arreada, as mulas portavam cangalhas, ou seja, armação com carcaça de madeira sobre o lombo do animal, que sustentava a carga distribuída dos dois lados. As mulas carregavam as mais diversas mercadorias (mantimentos, louças, roupas, utensílios), muitas das quais sob encomenda. A tropa chucra ou braba era composta por animais selvagens, rústicos, de grande resistência, aptos a caminhar pelos caminhos mais difíceis. Eram domados ao longo do caminho.



O tropeiro

Geralmente português ou espanhol, o tropeiro era o proprietário dos animais e chefiava a tropa. Segundo Hermógenes Lazier, citado em *Paraná, espaço e memória* (2005, p.115), os tropeiros paranaenses “pertenciam à classe média (alta e baixa) (...) Alguns mais instruídos, outros menos aptos (...). O viajar contínuo, o contato com gentes de diversos lugares, das mais diferenciadas culturas, o conhecimento e o respeito aos hábitos e costumes dos moradores visitados incutiu-lhes concepções liberais”.

Chapelão de feltro de abas viradas, ou um chapéu de copa baixa e aba reta, lenço ao redor do pescoço, camisa e calças largas de pano forte, botas de couro até a altura da coxa, o pala jogado sobre os ombros, o poncho de lã (para os dias frios ou como coberta para dormir): eis o tropeiro típico. Para caminhar em campo aberto, usava alpargata (sandália de pano, com sola de corda). E ainda carregavam armamento de defesa (espadas, facões e armas de fogo). Junto com eles, muitas vezes carregavam o filho de dez, onze anos, que assim melhor assimilava a arte tropeira.

A mula

Mula e tropeiro eram personagens íntimos, inseparáveis na saga dos caminhos. Havia afeto entre ambos. Não é por menos que os animais eram chamados por nomes próprios: Mimoso, Cansado, Bonito, Festivo, Moça Bonita, Ferrugem, entre outros. A mula superou o cavalo, até como montaria, na condução das tropas. Equilibrava-se bem nas trilhas mais difíceis, ajustava-se às variações climáticas, à alimentação e bebidas variáveis, exigia pouco das pastagens.

Provinham, as mulas, geralmente dos criames de Santa Fé e Córdoba, na Argentina. Entre Viamão e a feira de Sorocaba, circulavam de 30 a 40 mil muares por ano, chegando a 100 mil entre 1855 e 1860. Ainda segundo Hermógenes Lazier, esse comércio era lucrativo: “Pagava-se nos pampas um a dois mil réis e vendia-se em Sorocaba por até 27 mil réis. As despesas de viagem chegavam a três mil réis. As tropas de muar variavam de 400 a 900 cabeças”.





O pouso

A viagem de várias semanas, por vezes vários meses, obrigava os tropeiros a pararem em diversos pontos do percurso, acampamentos que ficaram conhecidos como pousos. Eram lugares de pastos e água abundantes, bons para o descanso de homens e animais. Com o tempo e o uso, esses locais receberam ranchos de pau a pique ou de taipa. Muitos deles tornaram-se embriões de futuras cidades nos estados do sul.

A locomoção constante das tropas exigia comida simples e prática. Na trempe (tripé de varas de pau ou de metal usado para apoiar panelas sobre o fogo) cozinhavam o feijão tropeiro (com toucinho e carne seca) acompanhado de farinha de milho ou mandioca, carne seca, às vezes arroz, além de café e açúcar mascavo, cristal ou rapadura. Bebidas alcoólicas só eram permitidas em dias frios, para evitar constipação ou tratar picadas de insetos.

Durante o pouso, os animais eram tratados, curados os ferimentos, ferraduras reparadas e crinas escovadas, sendo depois encaminhados ao pasto para repor energias. À noite, junto ao fogo, cigarro de palha ou cachimbo de barro na boca, com viola e sanfona a postos, a cantoria lembrava aventuras, a peleia diária instigava a saudade.



DEBRET, Jean-Baptiste. (1768 -1848)
Lapa 1827. Aquarela. 10x21cm.
Fonte: Coleção Marqueses de Bonneval
(pertenceu a Antonio Almeida Correia)

Povoados e cidades

Além dos paulistas, que haviam adquirido grandes extensões de terras nos Campos Gerais, também alguns tropeiros, com o tempo, foram se fixando nos locais de pouso e em seus arredores. Ali começaram a cultivar os campos, criar bois e muares e também a abrir casas comerciais.

Com o tempo e o intenso movimento de tropas, os rústicos pousos se desenvolveram para atender às necessidades dos tropeiros. Segundo Henrique Paulo Schmidlin, citado por Kelly Knoblauch Straube na dissertação de mestrado *A estrutura socioespacial do sistema tropeiro – O caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória* (2007, p.62), “o uso permanente dos mesmos locais para os poucos transformou-os em posições fixas acompanhadas dos fornecedores de serviços e bens. Como exemplo, pode-se citar o caso específico dos ferreiros, dos artífices especializados no trato com o couro, a oferta das aguadas, internadas e dos pastos seguros, dos celeiros e dos latoeiros. Na sequência, surgem então os oratórios, depois uma pequena capela até alcançar o *status* de freguesia. Na beira desses caminhos e locais aparecem, principalmente no século XIX, gradativamente, abrigos e moradias em suas margens, formando uma espécie de corredor de desenvolvimento. Na sequência, com o aumento das tropeadas, novas ruas surgem por trás das primeiras casas, delineado-se os traços de um vilarejo ampliado”.

Não sem razões, o tropeirismo e o comércio propiciado por ele são vistos como elementos estruturantes do sistema sócio-econômico da região. “Paralelamente aos serviços que surgiram em função dos tropeiros”, afirma Kelly Straube (2007, p.63), “outras atividades urbanas ligadas à manutenção da vida, basicamente às necessidades primordiais de abastecimento e sobrevivência física das pessoas ampliaram os circuitos econômicos e sociais dos lugares. Estes serviços incluíram outras profissões que, gradativamente, se integraram à formação daquele núcleo urbano”.

E assim nasceram numerosas cidades no caminho das tropas, entre as quais as paranaenses Arapoti, Balsa Nova, Campo do Tenente, Campo Largo, Carambeí, Castro, Jaguariaíva, Lapa, Palmeira, Piraí do Sul, Ponta Grossa, Porto Amazonas, Rio Negro, Sengés, Telêmaco Borba e Tibagi.

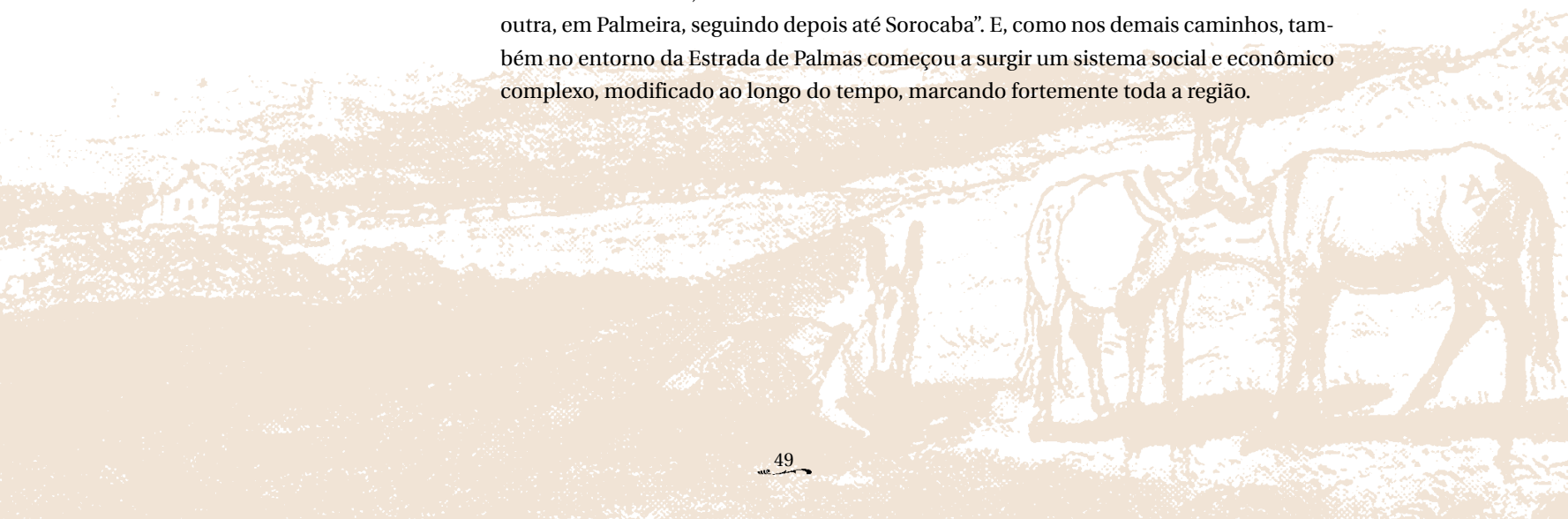


O Caminho de Palmas

O incremento do comércio de animais estimulou a instalação de fazendas também nos Campos de Palmas, sudoeste do Paraná, logo integradas ao sistema do caminho das tropas. Ocorre que o sal necessário para a alimentação do gado vinha de Antonina, passando por Curitiba, Ponta Grossa e Guarapuava. Trajeto longo e exaustivo que o gado dessas fazendas também percorria em sua rota aos centros consumidores. Encontrar um percurso mais econômico era o desafio dos fazendeiros de Palmas. Assim, associaram-se e, em 1842, Pedro Siqueira Cortes partiu em busca de uma rota alternativa.

Cortes seguiu o rumo do rio Iguaçu, atravessando-o na altura da atual União da Vitória, daí passando por Palmeira e chegando por fim a Curitiba. O novo caminho encurtava o antigo em 168 quilômetros e passou a ser chamado Caminho das Tropas de Palmas ou Estrada de Palmas. O movimento de tropeiros e viajantes foi tal que, ali onde se cruzava o Iguaçu, logo nasceu um pequeno povoado conhecido como Porto da União, o núcleo das futuras cidades gemas União da Vitória e Porto União, a primeira no Paraná, a segunda em Santa Catarina, separadas tão somente por uma linha férrea.

A empreitada de Pedro Siqueira Cortes atendia apenas ao que necessitavam alguns fazendeiros da região de Palmas, ou seja, comprar sal mais barato mediante uma viagem mais curta dali ao centro produtor. A picada original, depois trafegável para mulas, passou a unir, como relata Kelly Straube, “duas rotas importantes do sul do Brasil: a Estrada das Tropas, que seguia a escarpa do segundo planalto, vinda dos Campos de Vacaria, no Nordeste da Capitania (depois Província e, finalmente, Estado) do Rio Grande do Sul, e a Estrada das Missões, direcionando-se do noroeste do Rio Grande do Sul até se unir com outra, em Palmeira, seguindo depois até Sorocaba”. E, como nos demais caminhos, também no entorno da Estrada de Palmas começou a surgir um sistema social e econômico complexo, modificado ao longo do tempo, marcando fortemente toda a região.





AS ESTRADAS DA SERRA DO MAR



Foto Arthur Wischral



Foto Arthur Wischral



Às dez horas da manhã de dois de fevereiro de 1885, o trem saiu de Paranaguá conduzindo autoridades federais e estaduais, jornalistas, engenheiros e uma penca de convidados. Cruzou a planície litorânea, venceu a muralha da Serra do Mar, beirando precipícios, serpenteando pela floresta até alcançar as bordas do primeiro planalto e estacionar, sete horas depois, em Curitiba, para o aplauso das mais de cinco mil pessoas que o esperavam. Estava inaugurada a ferrovia Paranaguá/Curitiba, construída a partir de 1880. O descrédito da engenharia ferroviária da época, que pesava sobre a obra, só foi derrubado com o trabalho insano de oito mil operários, sob o magistral comando dos engenheiros Antônio Ferrucci, João Teixeira Soares e dos irmãos André e Antônio Rebouças.

Completava-se assim o projeto de construção de duas importantes ligações entre o litoral e o planalto, tangido sobretudo pelas demandas da ascendente economia da erva-mate. A primeira, rodoviária, havia sido a Estrada da Graciosa, inaugurada em 1873. E encerrava-se uma controvérsia entre Paranaguá e Antonina – a chamada “guerra dos portos” – que começou com as duas cidades disputando qual o caminho – Itupava ou Graciosa – receberia as melhorias necessárias para se tornar carroçável. O Itupava terminava em Porto de Cima, ligado a Morretes e Paranaguá pelo rio Nhundiaquara. O Graciosa terminava em Antonina. Um ano após a emancipação política do Paraná, o Presidente Zacharias de Góes e Vasconcelos optou pela construção da Estrada da Graciosa, que aproveitava apenas alguns trechos do original caminho, mas beneficiava Antonina. A reação de Paranaguá forçou, mais tarde, em seu benefício, o traçado da ferrovia a Curitiba.

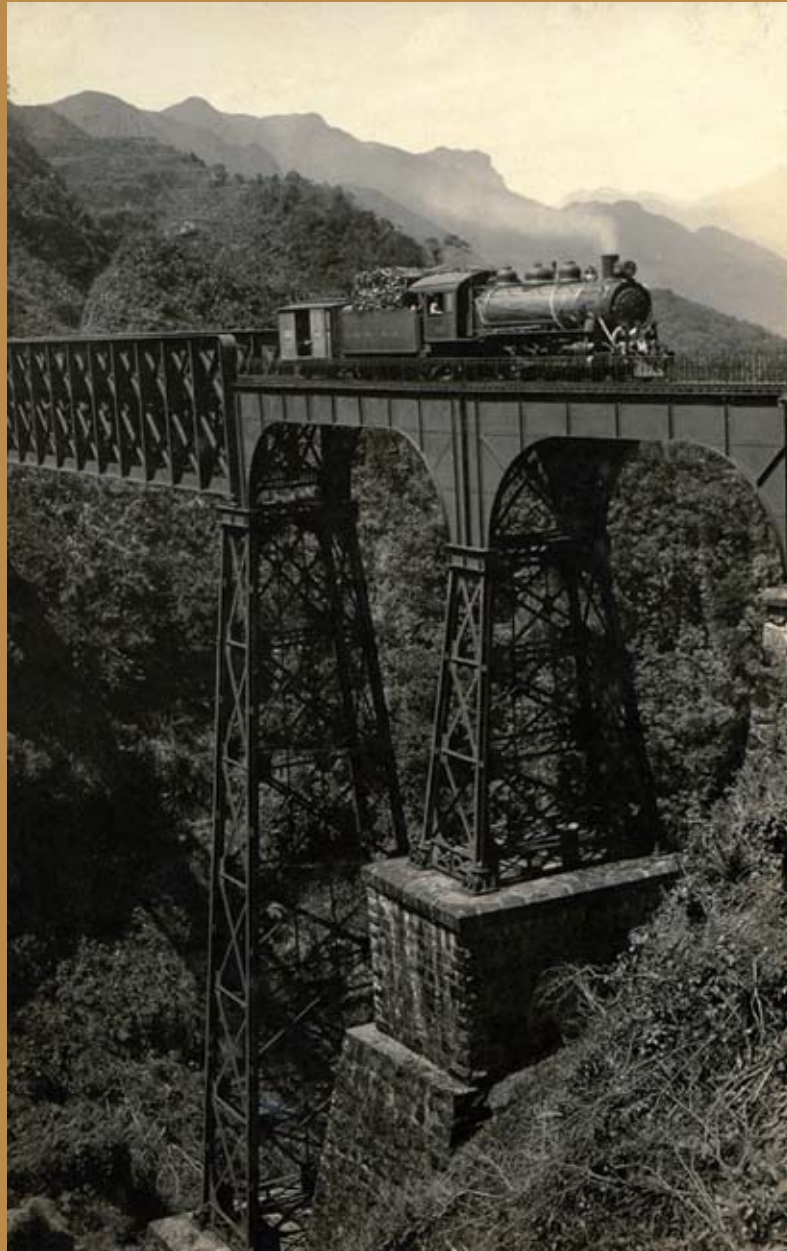


Foto Arthur Wischral

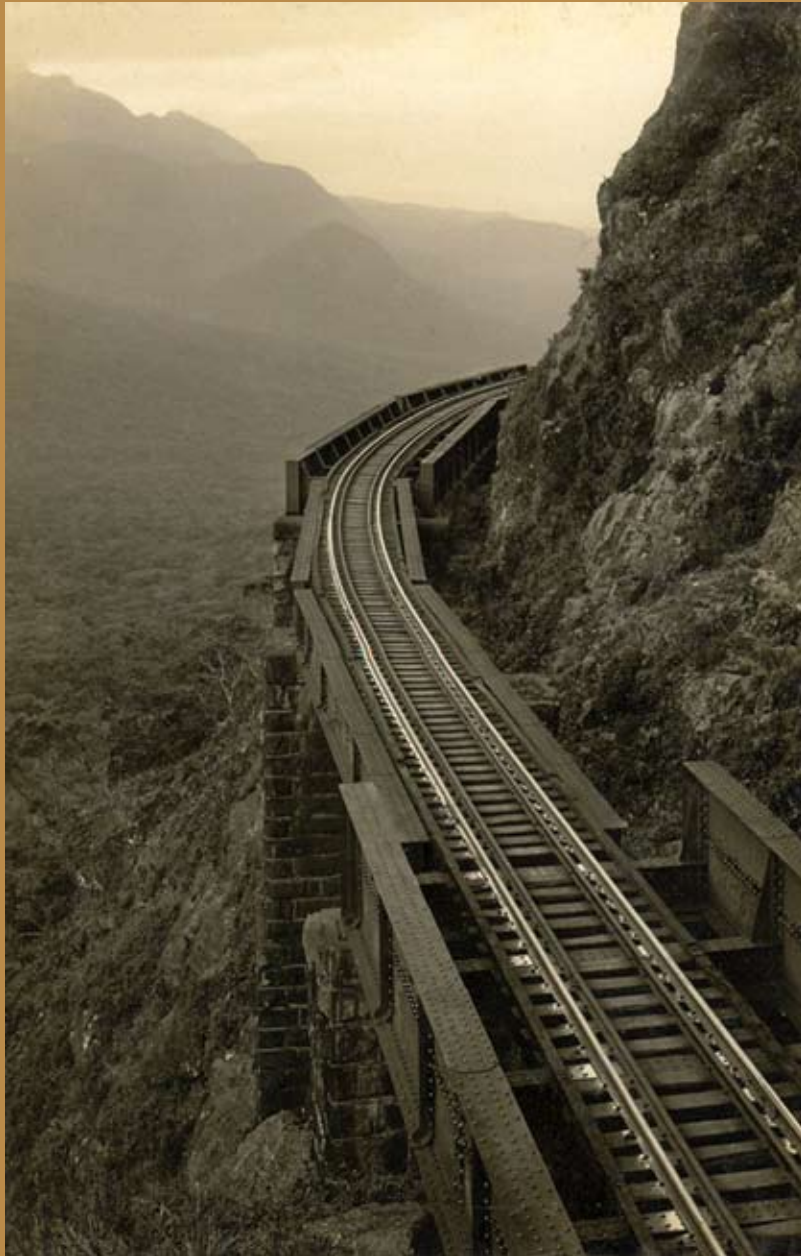


Foto Arthur Wischral

Graciosas curvas pela serra

A 37 quilômetros de Curitiba, numa altitude de 1050 metros, a Estrada da Graciosa – ou rodovia PR-410, no jargão administrativo – desce 28,5 quilômetros até a planície litorânea, em pista simples, em sua maior parte calçada com paralelepípedos, ziguezagueando pela Serra do Mar, por vezes em curvas bastante sinuosas.

Até a metade do século XX, foi a única estrada pavimentada no Paraná, da qual a economia do Estado dependeu por longo tempo. Por ela passavam, até o final dos anos 60, quando foi inaugurada a BR-277, os caminhões carregados de madeira, mate (um dos principais produtos de exportação, que saía dos Campos Gerais e Guarapuava) e café, em direção ao porto de Paranaguá, e a maior parte dos passageiros com destino ao litoral.



Floresta Atlântica

A Graciosa atravessa o trecho mais preservado da Floresta Atlântica brasileira, com características de estrada-parque e caminho histórico. Proibido o tráfego pesado de ônibus de linha e caminhões – a estrada é largamente utilizada, em todas as estações do ano, pelos que desejam desfrutar das suas estruturas de lazer, em meio à fauna e à flora exuberantes. Em seu curto trajeto, há numerosos recantos, cada qual oferecendo espetáculos únicos: a vista Engenheiro Lacerda e a Grota Funda, que descortinam a extensa baía de Paranaguá, a queda d’água do rio Cascata, a Curva da Ferradura, onde começam os remanescentes históricos do caminho colonial da Graciosa que surgem em vários pontos do trajeto, o Parque Mãe Catira, que concentra boa parte dos que descem a serra, a curva da Preguiça, às margens do rio São João, além de um sem número de refúgios, churrasqueiras e quiosques.

A Estrada da Graciosa cruza uma porção da Serra do Mar paranaense tombada pela Coordenadoria de Patrimônio Cultural da Secretaria de Estado da Cultura do Paraná, em 1986 que, em 1992, tornou-se, por deliberação da Unesco, Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. Além disso, a estrada está contida, desde 1984, na Área Especial de Interesse Turístico do Marumbi e limita dois importantes parques estaduais: o da Graciosa e o Roberto Ribas Lange.



A ferrovia incrustada na rocha

O vigor da economia ervateira, a partir das primeiras décadas do século XIX, forçou a criação da Província do Paraná, em 1853 e, em seguida, a construção de estradas capazes de escoar a produção sempre crescente. Os toscos caminhos de então – incluindo a Estrada da Graciosa, em operação desde 1873 – não se mostravam suficientes para atender às demandas econômicas da época. Assim, a partir de fevereiro de 1885, a ferrovia passou a ligar com eficácia até então inédita o planalto ervateiro com o litoral exportador. Mais tarde, por ela transitariam as cargas de madeira, café e grãos fartamente produzidos pelo Estado.

Desacreditado pela engenharia ferroviária da época, visto como impraticável por engenheiros europeus, o projeto de incrustar uma ferrovia nas rochas da Serra do Mar desafiou a genialidade e a determinação dos engenheiros Ferrucci, Teixeira Soares e Rebouças e o trabalho duro de incansáveis mestres de obras e heróicos trabalhadores de origem alemã, polonesa, italiana e africana mobilizados no litoral e na região de Curitiba, em sua maioria camponeses que abandonaram a atividade agrícola. Com o Brasil ainda sob o regime da escravidão, proibiu-se o trabalho escravo na construção da ferrovia.

Ao longo dos seus 110 quilômetros de extensão, a ferrovia conta com nada menos que 420 obras de arte, incluindo 14 túneis, 30 pontes e vários viadutos de grande vão, destacando-se a ponte São João, a maior e mais importante, que se estende por 113 metros



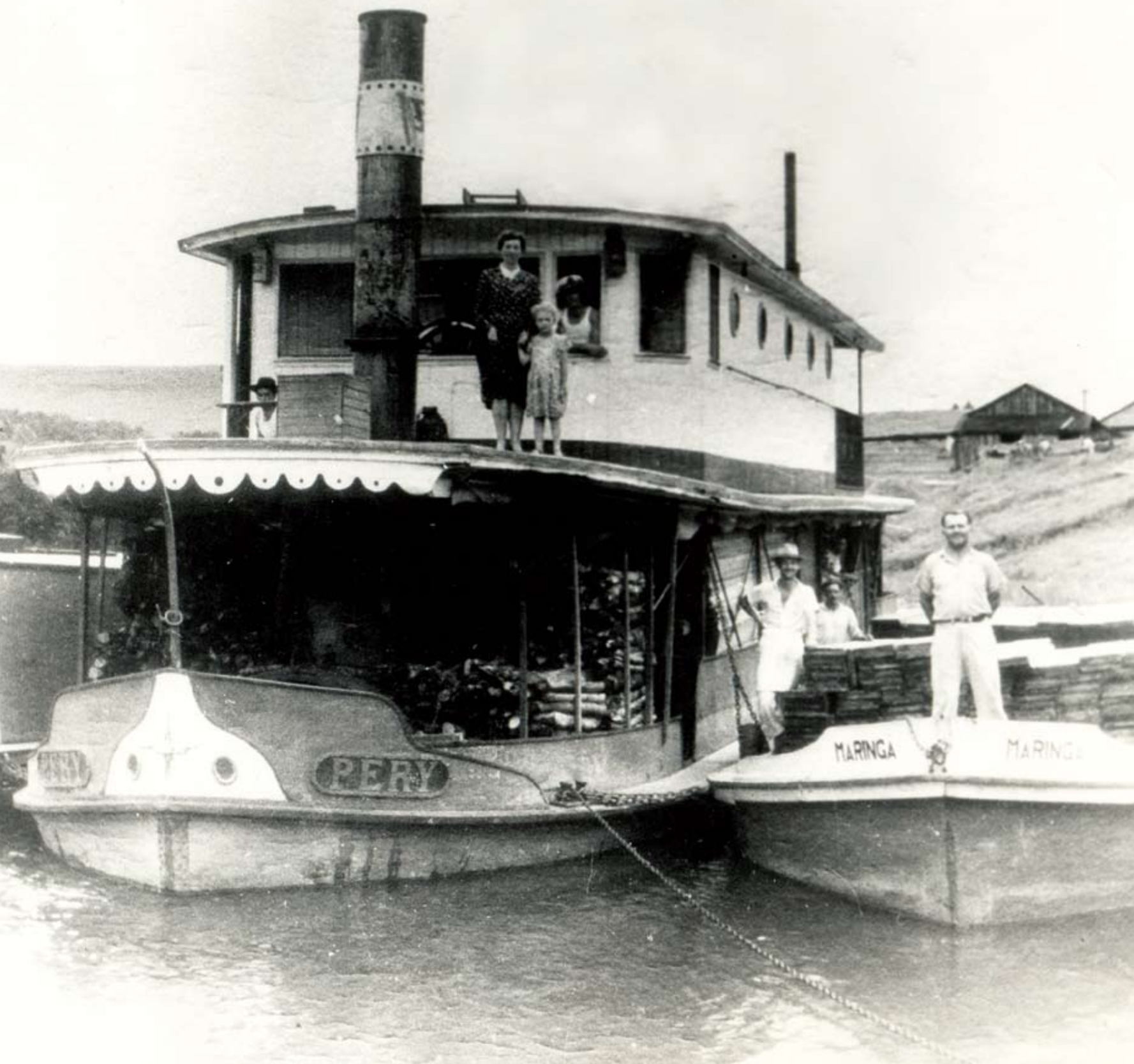
Foto Arthur Wischral

sobre o rio do mesmo nome, a uma altura de 55 metros. O viaduto Carvalho, mesmo sob o pessimismo da engenharia de então, foi construído a mais de 900 metros de altura, ligado ao túnel do Rochedo e assentado sobre cinco pilares de alvenaria, na encosta da própria rocha, o que provoca a incrível sensação de uma viagem no espaço. Foi o primeiro viaduto com estas características a ser construído no mundo.

O ponto mais elevado da linha encontra-se a oeste do Túnel Roça Nova, 955 metros acima do nível do mar. O mais baixo está na Estação do Porto D. Pedro II, em Paranaguá, cinco metros acima do nível do mar. Na Estação do Marumbi, a ferrovia margeia o pico Marumbi, imponente com seus 1539 metros, e o morro do Leão, um pouco mais alto, com 1569 metros. No Véu da Noiva, as águas da cascata desenham sobre a rocha o que lembra as dobras alvas e longas de um véu. E assim vai a estrada de ferro, bordejando escarpas profundas, fazendo vislumbrar, à saída de um túnel, as imagens enevoadas de Morretes e Porto de Cima e, logo em seguida, as águas refulgentes da baía de Paranaguá em sua teimosia de avançar continente adentro.



Foto Arthur Wischral





PELAS ÁGUAS
DO IGUAÇU,
70 ANOS DE PROGRESSO
E AVENTURAS

Vapor Pery com carregamento de madeira
São Mateus do Sul - Acervo CPC/SEEC

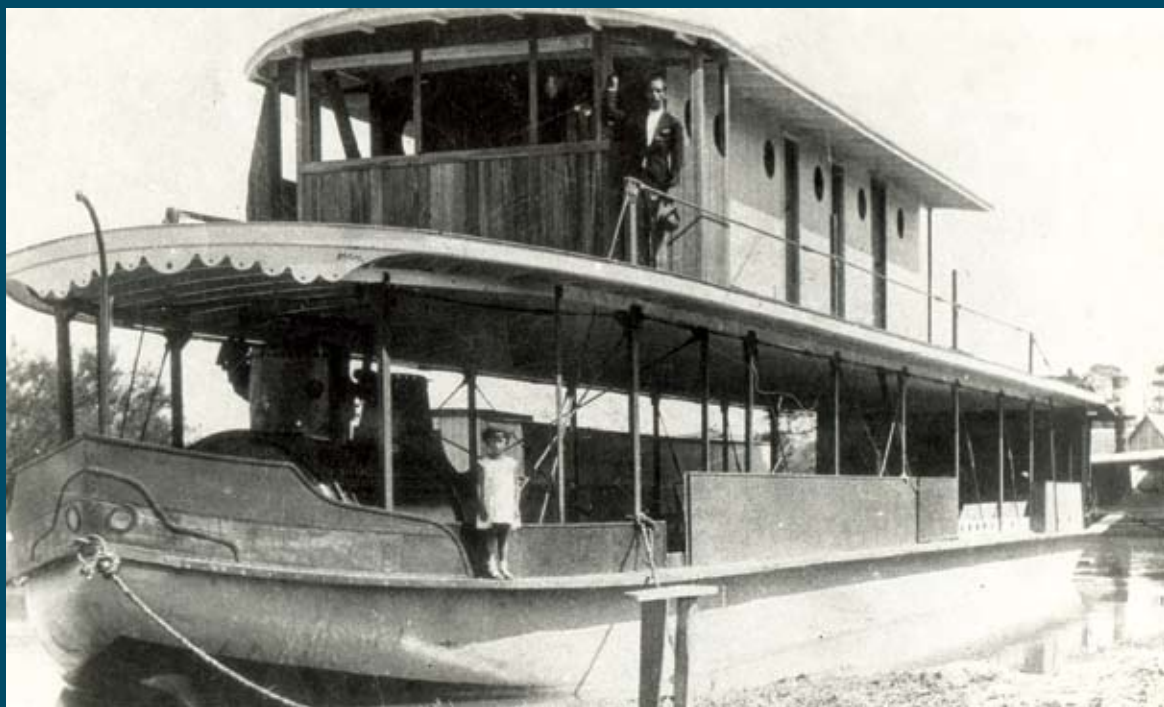
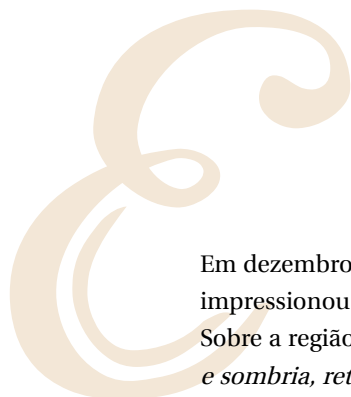


Foto Acervo CPC/SEEC



Em dezembro de 1541, Dom Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, em sua marcha ao Paraguai, impressionou-se com a paisagem em torno do rio que os nativos chamavam de Iguaçu. Sobre a região de Caiacanga, hoje Porto Amazonas, registrou: *“É uma paisagem ampla e sombria, retingida pelo verde-negro dos pinhais que se amassam, longos e espessos, contra horizontes quebrados de espigões distantes”*. E, logo a seguir: *“O pinheiro (...) imprime ao vale a solene grandeza de uma paisagem antiga”*.

Os caingangues chamavam de Goyo-Covó o rio das corredeiras, da água cega, que cruzava o Paraná do primeiro planalto à fronteira paraguaia. Era o rio Grande, rio Grande de Curitiba, rio Grande do Registro. Em meados do século XVIII, o trecho navegável entre os atuais Porto Amazonas e Porto Vitória (o chamado Médio Iguaçu), foi via para expedições que investigavam a presença castelhana em territórios cobiçados pelos portugueses, no oeste paranaense e nos sertões do Tibagi. Quase cem anos depois, em 1856, o engenheiro francês Frederico Hégréville passou pela região, levantando a topografia local. Em 1866, os engenheiros alemães Josef Keller e seu filho, Franz Keller, realizaram os primeiros estudos sobre a navegabilidade do Iguaçu.

Da canoa ao vapor

Na época, a economia ervateira e, logo em seguida, a madeireira, cobravam um sistema de transporte mais eficaz que as velhas canoas que viajavam entre o porto de Caiacanga e o Porto União da Vitória. Os canoeiros encarregavam-se do escoamento da produção e, no retorno, abasteciam os fazendeiros de sal para o gado, ferramentas, gêneros alimentícios, tecidos, entre outras mercadorias. Comprovada a navegabilidade do Médio Iguaçu pelo relatório dos engenheiros Keller, apresentaram-se ao governo provincial vários interessados. Mas somente em 1879 vingou uma empresa para explorar a navegação a vapor no rio Iguaçu e nos tributários Negro, Potinga, Timbó e Caninhas. O imperador D. Pedro II concedeu essa licença ao Coronel Amazonas de Araújo Marcondes, voluntário na guerra do Paraguai e com grande prestígio na corte.

Não era empresa fácil. Exigia elevados investimentos financeiros e obrigava seus executores a enfrentar adversidades como florestas, enchentes, secas e as insidiosas doenças tropicais, como a malária e a febre amarela, além da escassez de mão de obra especializada e a pobre infraestrutura. Mas também sopravam ventos favoráveis. O Paraná vivia então uma explosão de exportadores de erva-mate e o governo imperial desejava povoar a região. Chegaram levas de imigrantes, as terras foram valorizadas e, num horizonte muito próximo, anunciava-se a demanda por novos meios de transporte e comunicação. No traçado das ferrovias inaugurais do Paraná, uma rede passando pelos vales dos rios Ivaí, Tibagi, Piquiri e Iguaçu, articulada com os caminhos fluviais, acenava com os rios Negro e Iguaçu como importantes vias para o transporte da produção do Estado.

Sob o argumento de que não podia contar apenas com a renda do transporte para financiar seu projeto de navegação, Amazonas Marcondes obteve terras devolutas ao longo dos rios Iguaçu e Negro, nas quais instalou 24 famílias de imigrantes alemães em duas fazendas modelo, uma para a agricultura, outra para a pecuária.



Às águas

A navegação pelo rio Iguaçu teve início em 17 de dezembro de 1882, quando o vapor *Cruzeiro* foi lançado às águas. O Coronel Amazonas Marcondes o comprara no Rio de Janeiro. Da capital do império, o *Cruzeiro* seguiu desmontado até o porto de Antonina. Dali até o porto de Caiacanga, 11 carroções puxadas a boi transportaram a preciosa carga: segundo o historiador Hermógenes Lazier, eram “chapas de aço, longarinas de ferro, toda a proa em uma só peça, caixotes de rebites da maquinaria que foram fabricados em Londres, em 1878”.

Dez dias após ter sido lançado às águas, o vapor *Cruzeiro* saiu para a primeira viagem do Porto de Caiacanga ao Porto de União da Vitória, consumindo dois dias e meio para cobrir os cerca de 360 quilômetros que separavam as duas localidades. Conduzia a bordo 11 passageiros e 70 volumes de mercadorias. Em 1889, Marcondes inaugurou um segundo vapor, o *Visconde de Guarapuava*, todo ele construído em União da Vitória. Pouco antes já havia lançado um pequeno rebocador, o *Brasil*, que mantinha o tráfego no período das estiagens.

As características do Iguaçu impunham vapores de pequena capacidade. O *Cruzeiro* e o *Visconde de Guarapuava* eram os menores, com cerca de 19 metros de comprimento, por seis de largura e uma força equivalente a 20 cavalos-vapor. Os maiores, que vieram mais tarde (como o *Pery*, o *Iguaçu* e o *Eureka*) mediam não mais que 25 metros de comprimento, por seis de largura, com uma potência de 60 a 75 cavalos vapor.

Lloyd Paranaense

Novos vapores e ainda embarcações menores acionadas a motor de explosão foram surgindo para alimentar a navegação pelo rio Iguaçu. Eram propriedade de empresários, em sua maior parte ervateiros, que só operavam no período das safras. Mais tarde, as embarcações foram se adaptando ao transporte de passageiros, com cabines e refeitórios. Navegando também por alguns afluentes do Iguaçu (rios Negro, Canoinhas e Potinga), a hidrovia atendia dez municípios do Paraná (Porto Amazonas, Lapa, São João do Triunfo, Antônio Olinto, São Mateus do Sul, Paulo Frontin, Paula Freitas, União da Vitória e Porto Vitória) e cinco de Santa Catarina (Canoinhas, Três Barras, Rio Negro, Porto União e Irinópolis). Algumas localidades banhadas por rios menores, sem condições de navegabilidade por embarcações maiores, ligavam-se à hidrovia através de lanchas e canoas.

Em 1915, nasceu a Lloyd Paranaense S/A, sob a denominação de Empresa de Navegação Fluvial. Sediada em São Mateus do Sul, a empresa organizou e modernizou o serviço, com melhorias na frota, na alimentação e nos salários pagos, padronização na cor das embarcações e racionalização do trabalho. Os principais centros de produção receberam agências da empresa, com aumento significativo do volume de carga. Foi o apogeu da navegação pelo Iguaçu. A construção do prolongamento da ferrovia Paranaguá/ Curitiba até Ponta Grossa, e sua rede de ramais, permitiu que, a partir do final de 1892, os vagões descessem até Porto Amazonas. Ali, recolhiam as cargas deixadas pelos vapores. Essa associação hidrovia-ferrovia alavancou ainda mais o progresso da região, onde crescia a produção da erva-mate e da madeira (notadamente do pinheiro). Somente na região entre Porto Amazonas e União da Vitória, produzia-se algo em torno de 32 mil dúzias de tábuas.

A rota fluvial também proporcionou inovações técnicas. Durante a II Guerra Mundial, a falta de óleo e gasolina ameaçou a circulação das lanchas. Então adaptaram-se aos motores o gasogênio. Era um grande cilindro metálico, dentro do qual uma serpentina levava ao motor o gás produzido com a queima de carvão. O fogo fazia-se embaixo. Uma viagem de seis horas (36 quilômetros) cobrava a queima de um metro cúbico de carvão de nó de pinho.

A hidrovia operou até o início dos anos 50. Com o tempo, as rodovias, ligando a região ervateira a Curitiba, facilitaram o transporte da produção. A isso não resistiu a navegação pelo Iguaçu e, mais tarde, o próprio sistema ferroviário. Em 1953, o Lloyd Paranaense deixou de funcionar. Ficavam para a memória os tempos áureos em que os cais de São Mateus do Sul, Porto Amazonas e União da Vitória eram lotados por centenas de chatas, vapores, rebocadores e lanchas que subiam e desciam o Iguaçu, penetrando em seus principais afluentes, espalhando o langor dos seus apitos, as promessas de riqueza, a febre do progresso. O ocaso da hidrovia ficou na amarga visão de carcaças de barcos apodrecendo nas margens do rio. O vapor *Pery*, que começou a navegar em 1938 com seu casco inteiramente de aço, com camarotes e uma tripulação de 20 pessoas, foi dos últimos a singrar as águas do Iguaçu. Em 1998, foi restaurado em São Mateus do Sul, transformado em museu da navegação.



Transporte de mercadorias - Lancha Rio Apá
Rio Iguaçu
Acervo CPC/SEEC



Vapor Sara
São Mateus do Sul - PR
Acervo CPC/SEEC



REFERÊNCIAS

Ansbach, Osmar. Navegando na memória: o patrimônio cultural da extinta hidrovia do rio Iguaçu. Dissertação de mestrado. Universidade Estadual de Ponta Grossa. Setor de Ciências Exatas e Naturais. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Ponta Grossa, 2008.

Instituto Ambiental do Paraná. Itupava os caminhos das nossas origens. Curitiba, 2006.

Moreira, Júlio Estrela. Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá até a emancipação da Província do Paraná. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975. 3 vol.

Paraná. Secretaria de Estado da Cultura. Coordenadoria do Patrimônio Cultural. Tropeirismo: um modo de vida. Curitiba, 1989.

Paraná. Secretaria de Estado da Cultura. Museu da Imagem e do Som. O tropeiro. Cadernos do MIS, n.1, dez.1988.

Scortegagna, Adalberto; Rezende, Cláudio Joaquim; Triches, Rita Inocência (org.) Paraná espaço e memória: diversos olhares histórico-geográficos. Curitiba: Editora Bagozzi, 2005.

Straube, Kelly von Knoblauch. A estruturação sócio-espacial do sistema tropeiro: o caso do caminho das tropas entre Palmas e União da Vitória. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências da Terra. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Curitiba, 2007.

Trindade, Jaelson Bitran; Urban, João. Tropeiros. São Paulo: Editoração Publicações e Comunicações Ltda., 1992.

Wachowicz, Ruy. História do Paraná. 10.ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2002.



p.72 detalhe DEBRET, Jean-Baptiste. (1768 -1848)
Jaguaryh Catu - Jaguaricatú. 1827. Aquarela. 14,5 x 21,5cm
Fonte: Coleção Marquês de Bonneval (pertenceu a Antonio Almeida Correia)





GOVERNO DO
PARANÁ



Cultura
Secretaria de Estado

