



“O PROGRESSO VEIO DE BARCO”: UM ESTUDO SOBRE A NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO IGUAÇU E SUA IMPORTÂNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE SÃO MATEUS DO SUL-PR (1879 – 1953)

Márcio Lélis Soares da Silva¹
Renata Aparecida Sopelsa²

INTRODUÇÃO

Na obra *Paisagens Brasileiras*, Visconde de Taunay faz um detalhado relato sobre sua viagem a bordo do “Cruzeiro”, barco a vapor que percorreu as águas navegáveis do Rio Iguaçu no ano de 1886.

Mui rápida e penosa, mas interessantíssima, foi a excursão que fiz como presidente da província do Paraná, até ao porto de União da Victória, no rio Iguaçú, e mais além na estrada de Palmas umas duas léguas, completando em menos de sete dias, quase 150 léguas de ida e volta, embora estorvado em meu regresso por violentos aguaceiros, que obrigaram em Campo-Largo a uma parada, fora do programma por mim delineado. (TAUNAY, 1926, p. 33).

Nas palavras desse conhecido personagem político no espaço regional, que entre 1885 e 1886 ocupou a posição de Presidente da Província do Paraná, depreende-se claramente a referência às dificuldades na realização da viagem, muito “rápida e penosa”. No entanto, também é possível perceber o seu olhar visionário, pois desde aquele momento indicava a possibilidade da exploração comercial e econômica das águas que havia percorrido.

Com efeito, o presente texto pretende analisar as principais fases da navegação a vapor no rio Iguaçu, lançando luz sobre um período em que os barcos transportavam madeira e erva-mate entre as cidades de São Mateus do Sul e Porto Amazonas.

Nesse sentido, primeiramente será traçado um breve comentário sobre as características físicas e geográficas do rio Iguaçu, apontando desde suas vertentes na cidade de Curitiba, até os espaços que percorre em meio ao território paranaense.

Num segundo momento, almeja-se evidenciar o esforço de Amazonas de Araújo Marcondes – Coronel Amazonas – para obter o direito de exploração comercial do leito navegável do rio.

Por fim, busca-se analisar a constituição da primeira empresa de navegação direcionada a enfrentar as dificuldades do transporte fluvial no Iguaçu. Formada por um grupo de empresários no ano de 1915, a empresa, inicialmente sediada em Porto Amazonas, transferiu-se para São Mateus do Sul, onde reu-

¹ Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (2002), possui Especialização em Defesa Civil, pela Pontifícia Universidade Católica Pr. (2012) e graduado em Licenciatura em História pela Universidade Estadual de Ponta Grossa/Universidade Aberta do Brasil (2012). Email: malesosi@hotmail.com

² Orientadora. Doutora em História pela Universidade Federal do Paraná, Professora do Depto. de História da Universidade Estadual do Centro-Oeste.

Resumo: O presente artigo tem por objetivo investigar a trajetória da navegação a vapor no Rio Iguaçu, no estado do Paraná, no período de 1879 a 1953, e sua influência no desenvolvimento do município de São Mateus do Sul. Num primeiro momento, buscou-se apresentar as características geográficas e físicas do rio, apontando brevemente as primeiras expedições exploratórias realizadas em sua extensão. Em seguida, teve-se o interesse em analisar a figura de Amazonas de Araújo Marcondes, primeiro empreendedor a conquistar o direito de explorar economicamente a navegação a vapor no Paraná, e, num terceiro contexto histórico discutir o surgimento da empresa de navegação Lloyd Paranaense S/A e os fatores que levaram a sua decadência e ao fim do processo de exploração econômica da navegação no Rio Iguaçu.

niu recursos para modernizar as embarcações. Após décadas de intenso tráfego fluvial (BACH, 2006, p. 18), a navegação a vapor foi, finalmente, ultrapassada pela concorrência do transporte rodoviário.

O Rio Iguaçu e as primeiras expedições

O Iguaçu é o maior rio do Paraná. Suas águas percorrem o estado de leste a oeste, perfazendo um percurso de aproximadamente 1320 km, para finalmente desaguar no rio Paraná. De acordo com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos - SEMA: “o rio Iguaçu é formado pelo encontro dos rios Irai e Atuba na parte leste do município de Curitiba, na divisa com o município de Pinhais”. (2010, p. 30)

Ao longo de sua trajetória o Iguaçu é alimentado por inúmeros riachos, formando uma gigantesca bacia hidrográfica. Através da Figura 1 é possível observar a região de abrangência da sua Bacia.



Figura 1 – Localização da Bacia Hidrográfica

Fonte: Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos, 2012

Alvir Riesemberg descreve seu percurso da seguinte forma:

Nascendo na cota de 900 metros, o Iguaçu termina seu curso de 1320 quilômetros numa altitude aproximada de 100 metros, pois é neste nível que correm as águas para o rio Paraná. Ele faz, deste modo, um descenso de cerca de 800 metros, assim distribuí-

dos: de Serrinha a Porto Amazonas, num percurso de 5 léguas, 75 metros; deste porto até Palmira, numa extensão de 80 quilômetros, desce 13 metros; com 40 quilômetros chega a São Mateus do Sul, com uma queda de 5 metros; dali até a entrada no terceiro planalto, em União da Vitória, desce 17 metros, num percurso de 180 quilômetros; o resto do descenso ele realiza, por saltos e corredeiras, através do último planalto. Os 300 quilômetros que medeiam de Porto Amazonas a União da Vitória, com um declive total de 35 metros, não apresentam nenhum obstáculo de monta e constituem a única porção navegável. (RIESEMBERG, 1973, p. 16)

Na Figura 2 observamos o percurso do rio Iguaçu no território paranaense, destacando-se o trecho navegável entre Porto Amazonas e União da Vitória.



Caracterizado por inúmeros trechos com corredeiras, outros com águas mais tranquilas e navegáveis, repleto de belezas naturais, o rio Iguaçu é conhecido principalmente devido as Cataratas do Iguaçu³, confirmadas recentemente como uma das sete novas maravilhas da natureza.

É importante destacar que essas águas tornaram-se objeto de interesse já no século XVIII, quando uma expedição comandada por Domingos Lopes Cascais “desceu o rio com trinta homens e três canoas, carregando armas e mantimentos até o primeiro salto – o Porto do Salto”, tal como afirma o escritor paranaense Francisco Lothar Paulo Lange (2005).

De acordo com o autor, no Período Pombalino⁴ várias expedições militares utilizaram-se do rio Iguaçu

³ Conjunto de 275 saltos (cachoeiras) no Rio Iguaçu na região da Tríplice Fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai.

⁴ Assim denominado devido às reformas realizadas na metrópole e nas colônias portuguesas pelo primeiro-ministro de Portugal, conde de Oeiras e Marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo.

para investigar uma possível presença castelhana no oeste paranaense:

Domingos Lopes Cascais e seus soldados, salvo alguns aventureiros ou bandeirantes caçadores de índios, teriam sido os primeiros europeus, certamente acompanhados de guias indígenas, de que se tem notícia **terem navegado o rio Iguaçu**. [...] Em agosto de 1769 uma expedição comandada por **Bruno da Costa Filgueira** desceu o rio Iguaçu para explorar a sua margem direita até ao rio Paraná. [...] Outra expedição em **outubro de 1769**, partindo de Caiacanga sob o comando de **Antônio Silveira Peixoto**, seguiu o mesmo roteiro que Bruno da Costa Filgueira [...] Já em abril de 1770, **Bruno da Costa Filgueira** comandou nova expedição a procura de Antônio da Silva Peixoto e em **julho do mesmo ano**, o guarda-mor **Francisco Martins Lustosa** desceu o Iguaçu no comando de outra expedição. Ambas chegaram até Porto Vitória. Bruno da Costa morreu afogado em uma corredeira, tendo então assumido o comando de sua expedição o sargento **Cândido Xavier de Almeida e Souza** [...]. (LANGE, 2005, p. 17-18, grifos do autor)

Além das expedições citadas por Lange, é possível afirmar que outros aventureiros igualmente realizaram o reconhecimento das águas do rio Iguaçu. Na obra *Vapores*, Arnoldo Monteiro Bach faz o seguinte comentário:

Em 1836, o padre Ponciano José de Araújo, vigário de Palmeira (1825-1832), empreendeu em canoas uma exploração pelo rio Iguaçu, partindo de Porto Amazonas. Ponciano organizou sociedade com José Joaquim de Almeida e Joaquim Mendes de Souza, naturais de Palmeira. A expedição tinha por objetivo descobrir a margem direita do rio Iguaçu, os verdadeiros campos de Guarapuava, que os roteiros mencionavam não serem os já descobertos e povoados com esse nome. (BACH, 2006, p. 20)

Considerando-se os recursos e a época em que essas expedições foram realizadas, pode-se facilmente imaginar os riscos a que estiveram expostos os indivíduos que envolveram-se nas viagens por suas águas. Todavia, diante da possibilidade de ganhos financeiros com a exploração do transporte de mercadorias como a erva-mate e a madeira ao longo do trecho navegável, no final do século XIX, outro aventureiro percorreu o rio, Amazonas de Araújo Marcondes.

O precursor da navegação a vapor no Rio Iguaçu

Fundador da primeira empresa de navegação do Paraná, Amazonas de Araújo Marcondes nasceu em 17 de dezembro de 1847, no município

de Palmas. Filho do fazendeiro Francisco Ignácio de Araújo Pimpão e Maria Josefha de França.

Marcondes foi um político bastante influente no estado do Paraná. Na assim chamada República Velha, durante várias legislaturas alternou o cargo de prefeito municipal com o de deputado estadual. Müller (1997) destaca seus principais cargos: Prefeito Municipal de União da Vitória; Membro da Junta Governativa Provisória do Estado das Missões; Presidente do Diretório do Partido Político Paranaense.

Devido ao seu conhecimento sobre os problemas econômicos vivenciados por sua cidade natal, Palmas, Marcondes sabia da grande demanda por sal naquela região, produto necessário para a criação de gado ou mesmo para alimentar os animais nas invernadas, antes de seguirem viagem pelos campos de Palmas e Guarapuava.

Marcondes também tinha informações sobre as mercadorias necessárias à subsistência da população ribeirinha, que havia se formado em função do desenvolvimento das atividades ligadas à erva-mate. Visando atender a essas demandas, e obviamente obter lucros com a venda desses produtos, decidiu requerer do Governo Imperial a concessão do privilégio exclusivo para navegação a vapor no rio Iguaçu.

Tal concessão foi promulgada no dia 19 de abril de 1879, conforme decreto nº 7.248, assinado pelo Presidente do Conselho de Ministros João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú – Visconde de Sinimbú.

Decreto nº 7.248, de 19 de Abril de 1879.

Concede a Amazonas de Araújo Marcondes privilégio para estabelecer, por si ou por meio de uma companhia, uma linha de navegação a vapor no rio Iguassú, desde o ponto denominado Caya-Canga até Porto da União.

Attendendo ao que me requereu Amazonas de Araújo Marcondes, hei por bem conceder-lhe, na conformidade da lei de 8 de Outubro de 1833, privilégio para estabelecer, por si ou meio de uma companhia, uma linha de navegação a vapor, no rio Iguassú, desde o ponto denominado Caya-Canga até o Porto da União, sob as cláusulas que com este baixam, assignados por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do Meu Conselho, Senador do Império, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em 19 de Abril de 1879, 58º da Independência e do Império. Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Palácio do Rio de Janeiro em 19 de Abril de 1879.
- João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú. (Brasil, 2012)

Ao decreto seguiram-se, ainda, doze cláusulas estabelecendo obrigações e privilégios ao concessionário:

I - Fica concedido a Amazonas de Araujo Marcondes privilegio por dez annos, para por si ou por uma companhia estabelecer a navegação a vapor, no rio Iguassú, desde o logar denominado Cayá-Canga até ao porto da União e bem assim nos tributarios desta secção do mesmo rio.

As regras traziam benefícios não somente para o empresário, mas também para a Província. Nas cláusulas V e VI, por exemplo, o governo recebia vantagens no que dizia respeito ao transporte de correspondências:

V - A empreza transportará gratuitamente as malas do correio, que lhe forem entregues pela repartição competente, que as promptificará em tempo para não retardar a partida dos vapores. O Governo terá o direito de embarcar nestes, livre de toda a despesa um empregado do correio, ao qual se concedei á as necessarias accommodações a ré, correndo o embarque e desembarque das malas, da correspondencia por conta da empreza.

Ademais, conceder a permissão para a exploração do rio Iguaçu a Marcondes trazia ainda o benefício do transporte de imigrantes pelos barcos, que poderiam chegar aos pontos mais distantes da província, terras ainda não povoadas e exploradas. Há que se pensar, ainda, que o transporte gratuito dos colonos iria diminuir os custos do governo com a imigração.

VI - A empreza transportará gratuitamente em cada uma das viagens até dez colonos contratados pelo governo ou pelas particulares, bem como suas bagagens, e fará a redução de 20% no frete dos objectos destinados ás colonias e ao serviço publico.

Outro autor que debruçou-se sobre esse tema, Riesemberg (1973, p. 73) comenta que “no dia 17 de dezembro de 1882 o cidadão Amazonas de Araújo Marcondes deu inicio à navegação a vapor no rio Iguaçu, lançando ás águas, do porto das Laranjeiras, o primeiro barco, o “Cruzeiro”. Em 1889, sete anos depois, o empresário lançou sua segunda embarcação – o “Visconde de Guarapuava”. Desse modo, tanto o “Cruzeiro” (Figura 3), quanto o “Visconde de Guarapuava” (Figura 4), foram destinados principalmente ao transporte de mercadorias.



Figura 3 – Vapor Cruzeiro
Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Souza



Figura 4 – Vapor Visconde de Guarapuava
Fonte: Arquivo pessoal Sr. José Nelson de Souza

Aos poucos, no entanto, ambas as embarcações foram adaptadas ao transporte de passageiros, com instalação de cabines e refeitórios cada vez mais confortáveis, conforme aponta Bach (2006, p. 7). Com o passar dos anos os vapores alcançaram maiores proporções e, de igual modo, aumentando a velocidade de cruzeiro. A evolução dos serviços passou a exigir uma tripulação cada vez mais experiente. Nos apontamentos de Riesemberg é possível observar as responsabilidades destes últimos:

A tripulação de um vapor compunha-se de um piloto, um maquinista e um foguista, cada um com um auxiliar para o revezamento dos quartos de serviço, e de vários homens, em média seis, para os trabalhadores de carga, aos quais se dava o nome de “marinheiros”, por analogia com os trabalhadores marítimos. Completavam o quadro um comandante, que exercia suplementarmente as funções de auxiliar de piloto, e um cozinheiro. O cargo mais especializado era o de piloto, dadas as irregularidades do leito dos rios que os vapores navegavam. [...] O piloto devia

conhecer detalhadamente a morfologia fluvial para conduzir com segurança os barcos [...]. Em segundo lugar vinha o maquinista que acumulava as funções de mecânico de bordo, que era um profissional raro nos primeiros tempos, sendo geralmente buscado entre os colonos estrangeiros que chegaram ao Paraná no fim do século passado, principalmente os ingleses e os alemães. (RIESEMBERG, 1973, p. 75)

É importante destacar que, ao longo dos anos, surgiram inúmeras embarcações e diversas empresas de navegação, conforme podemos observar no quadro a seguir:

EMPRESA	VAPORES
Cel. Amazonas	Cruzeiro, Visconde de Guarapuava (1882-1886)
Lloyd Paranaense S/A	Cruzeiro, São Carlos, Curitiba, Vitória, Iguaçu, Pery, Palmas, Paranaguá, Rio Negro, Íris, Tupy
Leão Jr.	Sara, Leão, Marilu
J. Bettega & Cia	Amazonas, Pirai (1947)
Dognor Zanardini	Tibagy
Portes & Cia	Piraí, Operária
Lumber Colonization Company	Eureka, Três Barras
Beurmster, Thom & Cia	Curytiba (1893)
Lueb	Operária
José Raun	Brasil I e II
Augusto Tararam	São João, Araucária, Sereno
Antonio Chichileki	Iris, Lima
Pedro Pizzato	Araucária
Cogo	Barca Turismo
Schiffer & Soldi	Vitória (1943)
Arthur de Paula e Souza	Cruzeiro, Visconde de Guarapuava, Iguaçu
D.N.P.V.N (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis)	Emilio de Meneses, Tupan
Conrado Bührer	Iguaçu, Paraná

Quadro 1 – Empresas de Navegação
Fonte: Müller, 1997, p. 12

De acordo com Bach: “por causa de mudanças tão frequentes, algumas embarcações pertenceram, em curto espaço de tempo, a vários proprietários, o que dificulta a identificação de todos eles” (2006, p. 51).

São Mateus do Sul e a Lloyd Paranaense S/A

A cidade de São Mateus do Sul localiza-se na região sul do Estado do Paraná, distante aproximadamente 122 km de Curitiba. João Carlos Vicente Ferreira descreve a origem do município como relacionada ao tropeirismo.

São Mateus do Sul advém de um pouso de tropeiros. Ao longo dos anos foi se consolidando um povoado, que foi a base histórica da localidade. Em 1877 muitas famílias se fixaram em São Mateus [...]. No final do século estabeleceram-se centenas de imigrantes poloneses, que se iniciaram na agricultura, e no período de 1907 a 1908, chegaram imigrantes ucranianos. Em 02 de abril de 1908, pela Lei Estadual n.º 763, foi criado o município de São Mateus, cuja instalação se deu em 21 de setembro do mesmo ano. O primeiro prefeito foi o sr. Evaldo Gaenshy. Através do Decreto-Lei n.º 199, do dia 30 de dezembro de 1943, passa a se chamar São Mateus do Sul. (FERREIRA, 2006, p.300).

A localização privilegiada no trecho navegável do Iguaçu contribuiu naturalmente para instalação de um porto comercial destinado ao embarque e desembarque de dois importantes produtos da economia paranaense: erva-mate e madeira.

Não obstante, nas três primeiras décadas do século XX, o mate seguido da exploração da madeira, proporcionou um período certa prosperidade à cidade. José Carlos Veiga Lopes destaca que o progresso ocorreu em virtude da navegação a vapor no rio Iguaçu, especialmente após a formação da sociedade anônima Lloyd Paranaense. (LOPES, 2000)

No que diz respeito a essa empresa, Arnoldo Bach comenta que o seu surgimento deveu-se a uma necessidade coletiva:

Nicolau Mäder se tornou sócio de Luiz Giublin e Cia. Com pouco mais de um ano, Mäder entendeu, porém, que só a fusão das empresas de navegação poderia resolver, a contento, os problemas de transporte da região. Essa fusão reuniria vários tipos de embarcações, que distribuiriam as cargas conforme a sua localização e o nível do rio; além disso, unificaria a administração e as equipes de empregados. (BACH, 2006, p.64)

De acordo com Bach (2006), os novos sócios acreditavam que o grupo se fortaleceria e, consequentemente, receberia apoio governamental no tocante à limpeza da via navegável. Após a consolidação da sociedade, um dos primeiros procedimentos foi o reaparelhamento da frota, a padronização da cor, e a divisão do trabalho. Assim, a empresa aproveitaria ao máximo as condições de navegabilidade.

dade do rio Iguaçu.

De 1915 a 1953 a “Lloyd” teve 28 embarcações: os vapores Pery, Curitiba, Iguaçu, Paraná, Palmas, Paranaguá, Victória, Cruzeiro, Rio Negro; as chatas de reboque Sant’Ana, Iara, Cury, Tiba, Astra, Independência, Aymoré, Ibera, Cainará, Cuiabá, Cilá, Estrela, Diolá, Cecy, Leidy, Maringá, Dalva; a lancha vapor Iris; e a lancha motor Santa Emília.

Sediada inicialmente em Porto Amazonas, a Lloyd Paranaense S/A transferiu-se, em 1918, para São Mateus do Sul, onde construiu estaleiros capazes de montar, reparar e alterar as características das embarcações. Essa transferência fez com que a cidade de São Mateus do Sul se desenvolvesse economicamente, haja vista a necessidade de mão de obra especializada como: carpinteiro, mecânicos, técnicos em manutenção entre outros.

Há que evidenciar, porém, que a empresa também dedicava-se ao transporte de passageiros, e, segundo relatos, as instalações a eles dedicadas dentro das embarcações possuíam um certo requinte. Em 1932, ano do cinquentenário da navegação a vapor no rio Iguaçu, Aziz Mansur fez diversas referências elogiosas à Lloyd Paranaense:

São vapores que nada deixam a desejar aos melhores adoptados em outros centros onde se desenvolve o transporte por via fluvial. Embarcações feitas com marterial conceituado e que tem garantido ao “Lloyd Paranaense” o mais complexo exito material de sua gigantesca empreitada sobre as águas do rio Iguaçú e seus afluentes. (MANSUR, 1932, p. 17)

Mansur parece ignorar a possibilidade de a empresa ter, em cinquenta anos de atividade, deixado a desejar em algum momento e realiza uma verdadeira propaganda positiva de seus serviços. Nas suas palavras:

Com relação ao transporte de passageiros, possui o “Lloyd Paranaense” verdadeiro alluvião de credenciais que tanto o tem elevado no conceito das populações que servem dos seus confortabilíssimos vapores, onde o serviço de bordo, entregue a pessoal de indiscutível preceito de disciplina, hygiene e conforto [...]. (MANSUR, 1932, p. 17)

Ao se referir às condições de “higiene e conforto”, o autor destaca positivamente os serviços prestados aos passageiros. Tem-se a impressão de que as embarcações representavam o que havia de mais moderno para a época.

Os que já tiveram a oportunidade de se transportar em vapores do “Lloyd Paranaense” em qualquer dos pontos de sua rede de navegação, são espontaneos e mesmo prodigos em ecomios com relação não só a excellencia das embarcações, como com relação

ainda ao serviço de viagem á bordo, provendo o máximo conforto e maior interesse ainda em fazer com que o passageiro seja por espírito de justiça levado a salientar a perfeita organização no tocante a essa parte das funcões da empreza paranaense. (MANSUR, 1932, p. 17).

O autor fala em nome dos passageiros como se todos estivessem plenamente satisfeitos com a Lloyd Paranaense.

Quanto ao transporte de cargas, poderá falar bem alto e bom som todo o industrial ou commerciante da zona navegada os quaes jamais deixaram de dispensar seu concurso ao franco progresso da empreza. E tão avultados se tornaram os trabalhos do “Lloyd Paranaense” nos annos em que vem explorando a navegabilidade do rio Iguaçú e seus afluentes, que hoje possee o mesmo para perfeito desempenho das suas atribuições, agencias nas seguintes localidades: Porto Amazonas, Palmyra, Porto Feliz, São Matheus, Rio Negro, Porto União, Canoinhas, Fluiópolis, Vera Guarany, Valões e Porto Pedra. (MANSUR, 1932, p. 17)

Pelo número de agências é possível imaginar o volume de trabalhos relacionados aos serviços da Lloyd Paranaense. Quanto às condições de navegabilidade no rio Iguaçu, Riesemberg (1973) e Bach (2006) são unâimes ao escrever sobre os aborrecimentos dos proprietários dos vapores quando, por exemplo, um dos barcos sofria alguma avaria durante o percurso e, consequentemente, interrompia o fluxo das outras embarcações.

O que mais perturbava a regularidade do tráfego era a pluralidade das empresas de navegação e a particularidade dos seus interesses. Os proprietários de vapor, quase todos industriais ervaateiros, visavam sobretudo o transporte da matéria para as suas indústrias. O que lhes interessava realmente era o escoamento periódico das safras de erva mate [...]. (RIESEMBERG, 1973, p. 85)

Escoamento que ficava seriamente prejudicado conforme as condições climáticas. Nos dias de tempestade os barcos ficavam praticamente impossibilitados de seguir viagem e, por isso, era comum vélhos atracados na barranca do Iguaçu. Já nos períodos de estiagem o fluxo de vapores reduzia-se consideravelmente em virtude da possibilidade dos barcos encalharem. Alguns foram, inclusive, modificados especialmente para esses períodos. Raul Ferreira Döepfer descreve, por exemplo, as transformações sofridas pelo vapor Pery:

Novamente construído em casco de ferro e maiores proporções – 25 metros comprimento por 5 de largura – teve maior capacidade de carga e força de 80 cavalos-vapor. [...] No ano de 1939 o Lloyd Paranaense S. A. resolveu reconstruir novamente o vapor

Pery, usando a máquina retificada e caldeira revisada, com o casco feito em chapas metálicas de ferro rebitadas. (DÖEPFER, 2004, p. 56)

Atualmente, o Vapor Pery (Figura 5) encontra-se localizado na Rua João Gabriel Martins, às margens do rio Iguaçu, constituindo um dos mais visitados pontos turísticos de São Mateus do Sul.

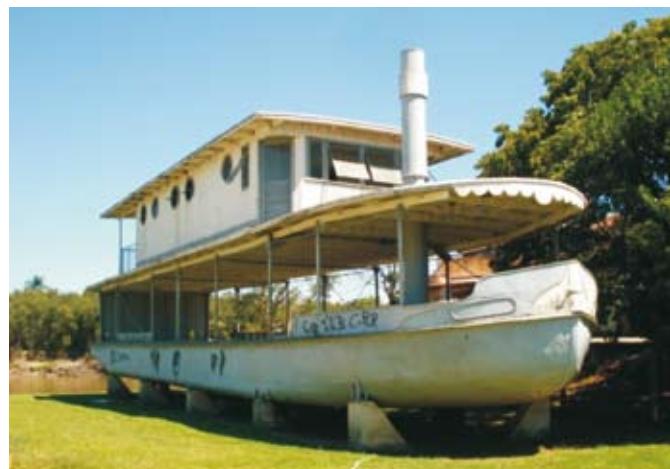


Figura 5 – Vapor Pery
Fonte: arquivo pessoal

Com a decadência da indústria ervateira, a partir da década de 1930, em virtude das dificuldades em colocar o produto no mercado platinense, todos os municípios produtores de mate entraram numa fase de estagnação econômica, entre eles São Mateus do Sul.

Até meados do século XX, a economia era baseada na navegação do rio Iguaçu, com a exportação da erva-mate, da madeira e de produtos agrícolas, além do transporte de pessoas. Com o final do ciclo da navegação do Iguaçu, nos anos de 1950, iniciou-se um período de estagnação econômica no município (FARAH, 2012, p.7)

Vale citar que, além da Lloyd Paranaense S/A, atuaram em São Mateus do Sul as seguintes empresas: Leão Junior & Cia, Venâncio & Cia, Seraphim Portes, Pizzatto & Polatti, Cassou & Nicola, Alberto e Cia e outras.

O fim da navegação a vapor no Rio Iguaçu

Para além da decadência da indústria ervateira, que levou a diminuição da necessidade do transporte fluvial da erva-mate pelo Iguaçu, o fim da navegação a vapor estava relacionado ainda ao desenvolvimento do transporte rodoviário no Paraná.

Oswaldo Lima Neto relata que, na década de

1920, quando as montadoras Ford e General Motors vieram para o Brasil, observou-se um grande crescimento da construção de rodovias no país (LIMA NETO, 2001). Assim, à medida que a indústria automobilística se fortalecia e impulsionava a abertura de novas estradas, a navegação a vapor pelo Iguaçu foi gradualmente substituída pelo transporte rodoviário.

No mais, a exploração da atividade dos vapores pelo rio sofreu também as consequências negativas da extração desordenada da madeira. De acordo com Jucilda Boscardin Müller, a decadência da navegação a vapor ocorreu devido ao progressivo assoreamento causado pela extração desmedida e incontrolada da mata localizada no leito do rio.

Com o crescimento da navegação veio o desmatamento devido à extração de madeira, o nível das águas sofreu baixas e o transporte fluvial passou a ser vítima de estiagens, as empresas entraram em crise, e a erva-mate foi acometida por uma peste, sofrendo grandes quedas na sua produção. O transporte no Rio Iguaçu começa a ser desativado. Nesse ínterim, surge a rodovia moderna diminuindo distâncias, expandindo-se, e a decadência da via fluvial foi inevitável. (MÜLLER, 1997, p.13)

Francisco Lothar Paulo Lange aponta dois momentos de crise para a navegação a vapor no rio Iguaçu:

O decaimento na exportação da erva a partir da década 20 do século passado, teve como consequência a gradativa redução na sua exploração e a menor utilização dos vapores para o seu transporte. No entanto, com o incremento da exploração da madeira na região [...] “estradas” de rodagem paulatinamente sendo abertas, permitindo o tráfego dos carroções de oito cavalos. Logo mais, caminhões levaram ao declínio e fim do uso de vapores para o transporte de carga. (LANGE, 2005, p. 111)

Wachowicz (1984) e Döepfer (2004) são convergentes ao afirmar que a navegação a vapor deixou de existir em virtude da quantidade significativa de mercadorias, que passaram a ser transportadas por caminhões.

Saliente-se que após o término da rodovia interligando os municípios de Porto União, São Mateus do Sul e Curitiba, os barcos a vapor começaram a encalhar nos portos vazios.

Em 1953, com a liquidação do Lloyd Paranaense, extinguiu-se a navegação a vapor no Iguaçu. Os barcos foram desmontados ou transferidos para outros rios e o grupo profissional que ela formou, já bastante numeroso, dispersou-se, numa penosa tentativa de adaptar-se a outras funções. O rio silenciou, em abandono. A mata original avançou sobre os velhos portos e embarque, fechando-os; e algumas povoa-

ações que cresceram em função deles entraram em melancólico arruinamento. Encerrou-se, assim, o mais formoso ciclo da história do vale. Durara 71 anos. (RIESEMBERG, 1973, p. 87)

Considerações Finais

Fazendo uma retrospectiva sobre a história da navegação a vapor no Rio Iguaçu, maior rio do Estado do Paraná, observa-se que o desenvolvimento comercial deu-se em virtude da possibilidade de ganhos financeiros, provenientes do transporte de erva-mate e madeira.

As primeiras atividades comerciais foram desenvolvidas por Amazonas de Araújo Marcondes, a partir do momento em que obteve autorização para estabelecer uma linha de navegação entre Porto Amazonas e União da Vitória. A concessão, estabelecida pelo decreto imperial nº 7.248, trouxe benefícios econômicos tanto para a Província do Paraná, quanto para o Cel. Amazonas.

Após o lançamento do primeiro barco a vapor – “Cruzeiro” – inúmeras embarcações passaram a percorrer os trezentos quilômetros de águas navegáveis. Com o passar dos anos os vapores foram aprimorados pelas empresas responsáveis pelo transporte de erva-mate e madeira.

Ao longo do Rio Iguaçu foram surgindo portos comerciais. Entre eles, o de São Mateus do Sul e União da Vitória. Em virtude da posição privilegiada no trecho navegável, o município de São Mateus do Sul experimentou um período próspero de desenvolvimento, especialmente após a consolidação da empresa comercial Lloyd Paranaense S/A.

A Lloyd surgiu em virtude de uma necessidade comum dos proprietários dos barcos a vapor. Tinha por finalidade a obtenção de apoio governamental para limpeza da via navegável e, principalmente, a melhoraria das condições de navegabilidade.

A Lloyd Paranaense, fundada em 6 de Abril de 1915, estabeleceu-se inicialmente no município de Porto Amazonas e, em 1918, transferiu-se para São Mateus do Sul, onde permaneceu até 1953. No período em que permaneceu em São Mateus do Sul a empresa dinamizou os trabalhos afetos à navegação a vapor e impulsionou a economia local.

Com a decadência ervateira e o esgotamento das reservas florestais paranaenses, o fluxo de vapores no Rio Iguaçu entrou em decadência, sendo substituído definitivamente pelo transporte rodoviário.

Como se pode observar no desenvolvimento do

presente artigo, a navegação a vapor no Rio Iguaçu foi de grande importância para o desenvolvimento econômico da cidade de São Mateus do Sul, ajudando, inclusive, a dinamizar a economia paranaense no período contemplado por este estudo.

Referências

- ANSBACH, O. **Navegando na memória: o patrimônio cultural da extinta Hidrovía Do Rio Iguaçu.** 2008, 137 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2008. Disponível em: <http://www.dominio_publico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=144318>. Acesso em: 7 set. 2012.
- BACH, A. M. **Vapores.** Ponta Grossa: Ed. UEPG, 2006.
- BRASIL. Decreto nº 7248, de 19 de abril de 1879. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=73899&tipoDocumento=DEC&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 13 set 2012.
- DÖEPFER, R. F. **Rio Iguaçu e o último apito.** Curitiba: Torre de Papel, 2004.
- FARAH, A. **São Mateus do Sul 100 anos.** Curitiba: Arte Editora, 2012.
- FERREIRA, J. C. V. **Municípios paranaenses: origens e significados de seus nomes.** Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 2006. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/82674922/Municípios-Origens-e-Significados>> Acesso em: 10 set. 2012.
- LANGE, F. L. P. **Iguaçu: um caminho pelo rio.** Curitiba, F. L. P. Lange, 2005.
- LAVALLE, A. M. **A madeira na economia paranaense.** Curitiba: Grafipar, 1981.
- LIMA NETO, O (Coord.). **Transportes no Brasil: história e reflexões.** Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.
- LOPES, J. C. V. **Antecedentes históricos de Por-**

to Amazonas. Ponta Grossa: Cidade Clima, 2000.

MANSUR, A. Cincocentenário da navegação do Iguassú e seus afluentes. Curitiba: Impressora Paranaense, 1932.

AS NOVIDADES. Mapa Hidrografia do Paraná.

Disponível em: <<http://asnovidades.com.br/mapa-do-parana-para-colorir>>. Acesso em: 26 set. 2012.

MÜLLER, J. B. História de Porto Amazonas. Curitiba: Ed. do Autor, 1997.

PARANA. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos. **Bacias Hidrográficas do Paraná.** Disponível em: <<http://www.meioambiente.pr.gov.br/modulos/conteudo/conteudo.php?conteudo=176>>. Acesso em: 8 jul. 2012.

RIESEMBERG, A. A instalação humana no vale do Iguaçu. [S. l.: s. n.], 1973.

TAUNAY, V. de. Paisagens Brasileiras. Melhoramentos [1926?]. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/PesquisaObraForm.do?select_action=&co_autor=2>. Acesso em: 18 set 2012.

WACHOWICZ, R. Suor em São Mateus. Curitiba: Vicentina, 1984.