

## **HISTÓRIA DE PORTO AMAZONAS**

### **1- Povoamento e fundação**

A área que compreende o atual município de Porto Amazonas fazia parte da Fazenda dos Papagaios, de propriedade de Manuel Gonçalves da Cruz, em Sesmaria por ele obtida em 24 de março de 1708.

Seu registro deu-se em 19 de abril do mesmo ano, no livro de Registro de Sesmarias, às folhas 187, em Santos.

A totalidade das terras pertencentes ao município atual, estavam abrangidas pela Fazenda dos Papagaios, cuja sede localizava-se no atual capão do Alegrete.

Após a obtenção da sesmaria, o senhor Manuel já explorava as fazendas, onde se instalara com sua família, Dona Joana Rodrigues França, tendo vários filhos, dos quais apenas a Dona Antônia da Cruz França sobreviveu até a idade de 55 anos.

O senhor Manuel faleceu por volta de 1719, tendo a senhora Joana contraído novas núpcias alguns anos mais tarde com Manuel Mendes Pereira, tendo este falecido poucos anos mais tarde (1724).

Dona Joana voltou a casar com o Dr. Antonio dos Santos Soares, natural de Lisboa, formado em leis pela Universidade de Coimbra, como nos conta José Carlos Veiga Lopes em seu "Antecedentes Históricos de Porto Amazonas". Ocupou o cargo de juiz em Santos e posteriormente ao vagar o cargo de ouvidor em Paranaguá foi promovido a Ouvidor Geral e Corregedor dessa Comarca.

O Dr. Antonio era quem cuidava das terras da esposa e de sua enteada. A área de proporções consideráveis, fora dividida em quatro fazendas: Papagaios, Cancela, Butuquara e Porcos de Cima, além de vários currais. Como a Fazenda dos Papagaios era muito grande, o curral do Caiacanga servia para atender o gado que havia por ali.

Em 1765 a Capitânia de São Paulo foi restaurada (havia sido extinta em 1748), e o o senhor D. Luis Antonio Botelho de Souza Mourão nomeado seu governador. Como havia ameaça de invasão das terras garantidas aos portugueses pelo Tratado de Madri, mandou a Curitiba seu primo Afonso Botelho de Sampaio e Souza para organizar expedições para reconhecimento e exploração da região oeste, sendo utilizados canoas para a navegação nos rios da região, e com o estabelecimento de portos de apoio às expedições.

### **2- Cel. Amazonas de Araújo Marcondes**

Amazonas de Araújo Marcondes nasceu em Palmas - Paraná, filho de Francisco Inácio de Araújo Pimpão e de Dona Maria Josefa de França.

Quando tinha a idade de 33 anos mudou-se para União da Vitória, onde casou-se com sua primeira esposa, Dona Guilhermina de Loyola, não tendo filhos neste casamento. Casou-se pela segunda vez com Dona Júlia De Malheiros, com a qual teve 9 filhos.

Como nos conta José Carlos Veiga Lopes, em seu Antecedentes Históricos de Porto Amazonas, o Cel. "Desejando ardentemente promover, com a máxima rapidez, a execução de um grande melhoramento material para a sua Província, sem onerar os tão debilitados cofres públicos, requereu ao Imperador a graça de conceder-lhe o privilégio da navegação a vapor no Rio Iguaçu e seus tributários".

Pelo Decreto Imperial no. 7248 de 19 de abril de 1879 foi concedido a Amazonas de Araújo Marcondes o privilégio para estabelecer por si ou por meio de companhia uma linha de navegação, desde o porto denominado Caiacanga até o Porto da União.

Apenas três anos depois, a 27 de dezembro de 1882, a primeira viagem com o vapor Cruzeiro (sua primeira embarcação) ocorreu, tendo a viagem durado dois dias e meio até o porto de destino. Ele não fora o primeiro a obter a concessão (outros já haviam obtido anteriormente), mas o único a efetivamente concretizar a navegação do Rio Iguaçu. Depois disto, já com outras embarcações de sua propriedade prosseguiu na consolidação de seus

sonhos, tendo ao longo de sua vida propiciado o surgimento de inúmeras cidades paranaenses às margens do Rio Iguaçu.

Residindo em União da Vitória, promoveu a vinda de famílias de europeus residentes em Santa Catarina para Porto Amazonas, iniciando a formação do município, com muitos dos descendentes destas famílias ainda residindo aqui.

Foi prefeito de União da Vitória, por 04 mandatos, entre outras atribuições na vida política da cidade e da região. Faleceu aos 77 anos, no cargo de Prefeito Municipal daquela cidade, sendo então substituído pelo Sr. Leopoldo de Castilhos.

### **3- Emancipação Política**

A emancipação política de Porto Amazonas ocorreu em 10 de outubro de 1947, através da Lei no. 02, tendo sido elevado à categoria de município autônomo, desmebrado de Palmeira.

Em 09 de novembro do mesmo ano instalou-se o município, ocasião em que foi empossado o primeiro Prefeito interino, o Senhor José de Souza Valente, nomeado por Decreto em 24 de novembro de 1947.

As primeiras eleições ocorreram alguns dias depois, sendo eleito por voto direto o Senhor João Baptista Bettega, como o primeiro Prefeito do Município de Porto Amazonas.

### **4- A Navegação**

Após o período de 1768 a 1772, quando ocorreram as expedições de exploração e reconhecimento das terras paranaenses (então Capitânia de São Paulo) a navegação ficou praticamente abandonada. Segundo José Carlos Veiga Lopes, dois fatos viriam a alterar este quadro.

O primeiro referia-se a transferência do Registro do Rio Iguaçu para o Rio Negro, através da Lei Provincial de 24 de março de 1835, que autorizava o Presidente a designar as barreiras; com isto animais podiam cruzar em qualquer lugar, o que levou à abertura de uma estrada entre Palmeira e a Lapa.

O segundo foi a descoberta dos campos de Palmas, utilizado pelos criadores desde 1839; "Como o gado precisava de sal, este era levado por canoas, até Porto União da Vitória, de dois pontos, um na atual cidade de Rio Negro e outro de um porto na barra do Rio Areia (ou das Areias), atualmente divisa entre os municípios de Palmeira e Porto Amazonas", transporte este utilizado cerca de 50 anos.

Os produtos transportados pelas canoas eram querosene, tecidos, bebidas, alimentos, quinquilharias e traziam erva mate, couros, crina, madeira e charque.

As canoas eram construídas em imbuia, com um metro de boca e 10 metros de comprimento e uma capacidade de carga, usando como medida uma saca de 50 litros de sal, de 60 sacas que equivaliam à carga de uma tropa de 30 animais.

Pela Lei Provincial no. 40 de 23 de março de 1844 autorizou-se a liberação de verba para a construção de ponte no Rio Iguaçu, no lugar denominado Porto das Laranjeiras (Porto Amazonas), que foi concluída em 1852.

Em 1866 os engenheiros José e Francisco Keller (pai e filho) foram encarregados de fazer uma exploração no Rio Iguaçu, para verificar sua navegabilidade.

Em 03 de abril de 1871 a mesa da Assembléia Legislativa Provincial do Paraná dirigiu ao Presidente da Província Decreto concedendo ao Tenente-Coronel Manuel de Oliveira Franco o privilégio de fazer navegação a vapor de reboque nos Rios Iguaçu, Várzea e Negro, por um período de 50 anos. Apesar da negativa inicial, a concessão foi aprovada em 17 de abril do mesmo ano.

Posteriormente, a pedido do senhor George Rivington, agente da Companhia Kitto, foi concedido o privilégio por igual período, para navegar nos Rios Iguaçu e Barigüí e o direito exclusivo por dez anos de construir, custear e usufruir, um canal para estabelecer

navegação a vapor entre Curitiba e o Rio Iguaçu, através da Lei no. 464 de 15 de abril de 1876 assinada pelo Presidente da Província, o Senhor Lamenha Lins. Quando a Colônia Kitto fracassou, esta concessão também ficou parada.

O brigadeiro José Correia de Bittencourt foi o próximo a requerer tal concessão, tendo sido aprovada em 25 de maio de 1878, por um período de 50 anos. Esta concessão aparentemente não foi sancionada.

## **5- Estrada de Ferro**

Em 05 de janeiro de 1889, pelo Decreto no. 10.152, poucos meses antes da Proclamação da República, foi concedida à "Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens", que construíra a ferrovia entre Curitiba e Paranaguá, privilégio para a construção, uso e gozo do prolongamento da respectiva via férrea até o Porto Amazonas, no Rio Iguaçu, com um ramal que, passando por Lapa, se dirigiria para o Rio Negro. Com o advento da República houve a necessidade de um novo pedido, atendido pelo Decreto no. 907 de 18 de outubro de 1890, assinado pelo Generalíssimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisório da República, concedendo àquela "Compagnie", privilégio "...para a construção, uso e gozo do prolongamento da respectiva via férrea, do Porto Amazonas, no Rio Iguaçu, até Ponta Grossa, passando por Palmeira, e a entroncar na estrada de ferro de Itararé a Santa Maria da Boca do Monte" (conf. Antecedentes Históricos de Porto Amazonas - José Carlos Veiga Lopes).

O trajeto da estrada ficou assim constituído: "saindo de Curitiba seguia até a estação da Serrinha (atual Engenheiro Bley), de onde havia um entroncamento para a Lapa, continuava sempre pelo lado da margem direita do Rio Iguaçu, não beirando o mesmo. cruzava o Rio dos Papagaios e ia à Restinga Seca e atingia o Rio Iguaçu cerca de doze quilômetros acima do Porto, no local chamado Porto das Laranjeiras ou Porto Laranjeira, onde hoje esta a cidade de Porto Amazonas, que mais tarde foi denominado Estação Porto Amazonas, em terras da Fazenda Portão de João Conrado Bühner". O trecho da Serrinha à Restinga Seca foi inaugurado no dia 1o. de Novembro de 1892, e consta a mesma data para o ramal até o Rio Iguaçu.

A chegada da estrada de ferro ocasionou muitas mudanças no município, principalmente no que tange a população. Houve um movimento de emigrantes atraídos para a região, incentivados não só pelo progresso, mas também pela redistribuição, por parte do Governo, das terras da antiga Colônia Kitto.

A estrada de ferro proporcionou o progresso, aliada à navegação já consolidada e em expansão com o surgimento de um número cada vez maior de vapores. As atividades permaneceram em franco crescimento, até a década compreendida entre os anos de 1940 e 1950, quando a produção do sudoeste paranaense e das cidades de Lapa, São Mateus do Sul e União da Vitória, chegava a Porto Amazonas pelos vapores, sendo redespachados posteriormente para outras regiões através da estrada de ferro.

Com a construção da Rodovia do Xisto este panorama foi mudando, aliado à construção da Ferrovia Central do Paraná, distante 8 quilômetros da estrada existente. Finalmente, no mês de julho de 1970 o transporte ferroviário foi totalmente paralisado, desativando-se as instalações da Estação de Porto Amazonas.