



- LINHA DO TEMPO – DER / PR – PRINCIPAIS REALIZAÇÕES

1865	<ul style="list-style-type: none">• 22/07/1865 – um relatório da expedição chefiada pelos engenheiros alemães José e Francisco Keller, ao governo imperial, apontava o caminho mais curto entre a costa do Brasil e Mato Grosso, através de território paranaense, partindo do litoral até o rio Paraná. Era o primeiro esboço da diretriz diagonal da futura Rodovia do Café, hoje BR-376.
1873	<ul style="list-style-type: none">• Construção da 2ª etapa da Estrada da Graciosa. Sua conclusão deu-se em 1873, ligando Curitiba a Paranaguá. Essa estrada revestida de macadame, com 117 km de extensão, foi considerada à época de sua execução, de condições superiores à de São Paulo-Santos.• A estrada da Graciosa teve sua construção iniciada no Governo do Presidente da Província, Zacarias de Góes e Vasconcelos. A primeira etapa, a da Serra do Mar, ocorreu entre 1646 e 1653. A segunda, até Nossa Senhora da Luz dos Pinhais, hoje Curitiba, tem a data estimada de sua conclusão por volta de 1873.
1876	<ul style="list-style-type: none">• Edificação da Ponte sobre o Rio dos Papagaios, na BR-277. Construída com autorização de D. Pedro II (motivo este pelo qual é também conhecida por Ponte D. Pedro II) em arco de alvenaria de pedra durante a administração do Dr. Lamenha Lins, todas as pedras utilizadas na obra foram extraídas das pedreiras da região dos Campos Gerais, de rochas homogêneas e resistentes, sem o emprego da pólvora - condição, aliás, estipulada no contrato de construção.
1927-1928	<ul style="list-style-type: none">• Criado o programa de expansão de rodovias em âmbito nacional, através do Plano elaborado pela Comissão de Estradas de Rodagem Federais – CERF.• No Paraná começam a ser traçadas as diretrizes visando atender a ligação da Capital com a região Norte do Estado.
1940	<ul style="list-style-type: none">• Inaugurada a Estrada do Cerne, em setembro de 1940. Iniciada na década de 1930, principal obra desse período tendo saibro como pavimento, a Estrada do Cerne, atual PR-090, foi considerada na época como "a maior rodovia que se construiu no Paraná em todos os tempos".
1941	<ul style="list-style-type: none">• Construção da Ponte sobre o Rio Tibagi, em Jataizinho.

1944	<ul style="list-style-type: none"> Aprovado o Plano Rodoviário Nacional visando a construção de várias rodovias federais na tentativa de integrar boa parte do território nacional. Esse Plano instituiu a classificação das estradas de rodagem e fixou as normas e especificações técnicas que caracterizam as estradas, segundo a classificação a que se subordinam (Decreto 15.093 de 20/03/1944).
18/12/1946	<ul style="list-style-type: none"> Criação do DER (Decreto-Lei 547 de 18/12/1946), como entidade diretamente ligada à Secretaria de Viação e Obras Públicas.
1947	<ul style="list-style-type: none"> Nomeação do 1º Diretor-Geral do DER, o engenheiro Oswaldo Pacheco de Lacerda. Era o começo de uma história que se confunde com o desenvolvimento do Paraná.
1951	<ul style="list-style-type: none"> Aberta ao tráfego o estágio inicial da obra de construção do trecho Tibagi-Ortigueira-Apucarana, precursora da BR-376, Rodovia do Café. Aprovado o Plano Geral de Viação Nacional (PGNV). Especificava que as rodovias passariam a assumir a função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro, e que o desenvolvimento da rede ferroviária seria, em grande parte, substituído por estradas de rodagem. Através desse Plano, foi adotado o prefixo BR, da palavra Brasil, para caracterizar as estradas federais. Decreto 2188 – 19/07/1951 – aprova o Plano Rodoviário do Paraná, elaborado pelo DER. A partir desse plano rodoviário, começaram a ser elaborados planos quinquenais que estabeleciam as obras prioritárias a serem executadas no período.
1952	<ul style="list-style-type: none"> Reorganização do DER como pessoa jurídica, ganhando autonomia administrativa-financeira, através da Lei 1052 de 20/11/1952 É iniciada a primeira pavimentação asfáltica no trecho estadual da rodovia BR-369 ligando Apucarana-Londrina e Londrina-Santa Mariana-Ourinhos (SP), num total de 212 km.

1958 - 1961	<ul style="list-style-type: none"> Idealização, projeto e início da execução das obras de construção do edifício-sede do DER. A partir de 1958, o edifício-sede do DER começa a tomar forma, ocupando o local onde eram as instalações do pátio de "lavagem de viaturas" da Secretaria de Viação e Obras Públicas, na Av. Iguaçu, utilizando-se para tanto de recursos próprios existentes, pessoal, serviços técnicos, ferramentas e materiais próprios, produtos industrializados confeccionados pelas oficinas do órgão que possuíssem condições de manufatura. O prédio foi erguido com recursos espantosamente limitados, e em 1965 (vide quadro abaixo) funcionários e diretoria, usando o elevador de obras num prédio ainda em construção e parcialmente sem janelas, assumem a sede-própria da Av. Iguaçu, fruto de seus esforços pessoais. Construção da Estrada do Colono. O caminho que hoje se chama de Estrada do Colono foi aberto pelo governo do Paraná na década de 1950. A intenção era favorecer a colonização do oeste do Estado. Inicialmente ligava a estrada Foz do Iguaçu-Guarapuava, que acompanhava o limite norte do Parque Nacional do Iguaçu, até a margem do rio. Só alguns anos depois foi aberto o trecho que continuava a partir do rio Iguaçu e chegava até Capanema. Em 1986, o trecho foi interditado por uma ação do Ministério Público Federal. Permaneceu fechada durante mais de 10 anos, tendo sido invadida e reaberta à força em 1996 e 1997. A estrada foi fechada no dia 13/06/2001, cumprindo ordem judicial do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, em Porto Alegre (RS), que determina o seu fechamento definitivo.
1959 - 1960	<ul style="list-style-type: none"> Implantado o serviço de Ferry-Boat para a travessia da baía de Guaratuba. De 1966 a 1981 entraram em operação 4 Ferry-Boats, e depois mais 2 barcos. Em 25 de outubro de 1996, o sistema passou a ser realizado através de empresa concessionária.
Década de 1960 (1ª metade)	<ul style="list-style-type: none"> Implantação da Seção de Paisagismo e Meio Ambiente no DER/PR, evidenciando a preocupação do órgão com a ecologia
1963	<ul style="list-style-type: none"> Entregue ao tráfego a pavimentação asfáltica do trecho estadual da BR-369, Rodovia dos Cereais, ligando Maringá-Ourinhos (SP) e Uraí-Cornélio Procópio, que em seu total abrangia uma faixa de 20 municípios, além das regiões situadas na zona de influência, e servia para escoar a imensa produção agrícola do Estado.
1965	<ul style="list-style-type: none"> 30/01/1965 - Inaugurado o edifício-sede do DER, batizado com o nome de Edifício Oswaldo Pacheco de Lacerda em homenagem ao primeiro Diretor-Geral do órgão, transferindo-se definitivamente do Edifício Moreira Garcês para a atual sede da Av. Iguaçu. 25/07/1965 - Inauguração do trecho estadual da BR-376, Rodovia do Café, ligando Ponta Grossa-Apucarana.
1966	<ul style="list-style-type: none"> Aberta ao tráfego a PR-407, Estrada das Praias, totalmente asfaltada entre a BR-277 e o Porto de Passagem (atual Caiobá), no terminal do Ferry-Boat.

1968	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração oficial do trecho estadual da BR-476, Rodovia do Xisto (antiga PR-5), que liga Curitiba-Lapa-São Mateus do Sul , iniciada em 1962 através de convênio realizado entre o DER e a Petrobrás. • Execução da PR-151, trecho Ponta Grossa-Itararé (ligação asfáltica do Norte Pioneiro à capital, via Ponta Grossa).
1969	<ul style="list-style-type: none"> • O Recanto dos Papagaios, nome oficial Recanto Monteiro Tourinho, construído e inaugurado em 1969, está instalado em uma área arborizada de aproximadamente 15.000 m2, às margens da Rodovia BR-277, na divisa entre os municípios de Palmeira e Balsa Nova. Possui dentre outras opções de lazer, piscina natural represada pelas águas do rio dos Papagaios, atendendo a demanda de modo a preservar a qualidade e conservação ambiental. Com essa obra, o DER marca o início da construção de várias áreas de lazer ao longo de rodovias • Inaugurado em março de 1969 o trecho estadual da BR-277, a "Grande Estrada", ligando Ponta Grossa-Guarapuava-Foz do Iguaçu. Os trabalhos de abertura da estrada foram iniciados em 1958. A BR-277 corta o Paraná no sentido leste-oeste, ligando o Porto de Paranaguá a Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Laranjeiras do Sul, Cascavel, Foz do Iguaçu. A rodovia é parte integrante da Rodovia Transversal Panamericana que de Lima, capital do Peru, atinge Paranaguá no Paraná no oceano Atlântico, após atravessar a Bolívia e o Paraguai.
1971	<ul style="list-style-type: none"> • Construção do trecho estadual da BR-373, Três Pinheiros-Pato Branco, ligação asfáltica do Sudoeste a partir da BR-277 (atual entroc. BR-277 até Pato Branco).
1973	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração oficial da PR-410, Estrada da Graciosa, mais de 100 anos após o início de sua construção. As primeiras notícias deste caminho datam de 1721. Iniciou-se a construção da estrada a partir de 1853, ano da emancipação da Província do Paraná, até 1873, com uma extensão de 28,5 Km, utilizando os antigos traçados tanto da trilha quanto do caminho, adaptada para circulação de veículos de tração animal e posteriormente para automóveis. Como estrada, tornou-se praticável em 1929, com abertura oficial pelo então Presidente da República Washington Luiz, cujo lema era: "Governar é construir estradas". • Inaugurada a Rodovia PR-412, Guaratuba-Garuva, em agosto de 1973. A estrada foi construída no início dos anos de 1970, implantada provavelmente nos anos de 1950, com seixos rolados de uma jazida a céu aberto, sem gerar qualquer problema ambiental por se tratar de rio extinto.

1975 - 1978	<p>Execução do Plano de Rodovias Vicinais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PR-280, trecho Palmas-Pato Branco • BR-277, trecho estadual Irati-Relógio • PR-092, trecho Jaguariaíva-Wenceslau Bráz-até entronc. com a BR-153 • PR-180, trecho Cruzeiro do Oeste-Goioerê-IV Centenário • PR-466, trecho Guarapuava-Pitanga. <p>• 19/12/1978 – Inauguração do Parque Turístico da Graciosa, com a implementação de recantos rodoviários ao longo da centenária Estrada da Graciosa, atualmente um dos principais pontos de lazer para os moradores de Curitiba e região metropolitana.</p>
1981	<ul style="list-style-type: none"> • Início do programa de arborização rodoviária, realizado com o objetivo de integrar as estradas à paisagem, constituindo complemento indispensável à moderna técnica de construção e conservação de rodovias na época. Para atender à demanda, nesse período o DER mantém viveiros de mudas ornamentais, principalmente espécies nativas, para implantação de projetos paisagísticos nas faixas de domínio das rodovias paranaenses.
1982 - 1983	<p>Execução de Contratos de Restauração de Grande Porte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PR-239, trecho Roncador-Nova Cantu • PR-447, trecho União da Vitória-Cruz Machado • PR-151, trecho Ponta Grossa-Jaguariaíva • Duplicação da PR-151, trecho Ponta Grossa-Castro • PR-180, trecho Marmeleiro-div. Santa Catarina
1984	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperação e construção de 10.000 m. de novas pontes destruídas pelas enchentes de 1983 que atingiram principalmente a bacia do Rio Iguaçu.
1985	<ul style="list-style-type: none"> • Ligação da PR-495, trecho Mal. Cândido Rondon-Guaíra. • Início da implantação da conservação e melhorias de rodovias rurais municipais através das Patrulhas Rodoviárias.
1986	<ul style="list-style-type: none"> • Inaugurada a nova pista da BR-376, Rodovia do Café, a duplicação do trecho Spréa - Ponta Grossa, com uma extensão de 66,7 km.
1986	<ul style="list-style-type: none"> • Acesso PR-412 – Ferry-Boat : esta obra rodoviária marca a elaboração do primeiro EIA/RIMA do Paraná pela Universidade Federal do Paraná através da Fundação de Pesquisas e Estudos Florestais do Paraná – FUPEF.
1987	<ul style="list-style-type: none"> • 19/12/1987 – Abertura oficial da Rodovia PR-508, Alexandra-Matinhos, com 30,50 km de extensão, encurtando distâncias da BR-277 com a orla marítima, entre Matinhos, Caiobá e Guaratuba à Curitiba e, inclusive Paranaguá. Apesar de não ter sido elaborado o EIA/RIMA, o projeto da obra foi alterado em respeito às questões ambientais.
1988	<ul style="list-style-type: none"> • Pavimentação asfáltica da PR-090, Estrada do Cerne, trecho Piraí do Sul-São Jerônimo da Serra.

<p>Década de 1990 (1ª metade)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Início do levantamento dos processos de erosão viária e a consequente proposição dos Planos de Recuperação de Áreas Degradadas, levando-se em conta a importância ecológica, estética e econômica da recuperação dessas áreas circundantes às rodovias. A proteção vegetal é o complemento que garante estabilidade a uma obra rodoviária.
<p>1996</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação da BR-376 Divisa PR/SC, com 74,4 km de extensão. As obras iniciaram-se em 1988 com recursos através de convênio do governo federal e estadual e foram concluídas em 1996 com recursos próprios do governo estadual, dividida em 2 lotes: <ul style="list-style-type: none"> – lote 1 – de 1988 a 1995 com 34 km de extensão de São José dos Pinhais até o km. 48 no município de Tijucas do Sul – lote 2 – de 1988 a 1996 com 40,4 km de extensão do município de Tijucas do Sul (PR) até a divisa PR/SC.
<p>1997</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração da Ponte de Guaíra – denominação oficial de Ponte Ayrton Senna - ligando Guaíra (PR) a Mundo Novo (MS), com 3.598,6 metros de extensão e mais 400 metros de aterro, sendo um prolongamento da rodovia BR-163. O DER promoveu a indenização aos pescadores durante o período em que estiveram impedidos de exercer suas atividades. Essa medida foi adotada em virtude da realização do desmonte subaquático de rochas, visando garantir a navegabilidade do rio sob a ponte - medida compensatória prevista no EIA/RIMA (Estudos de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental).
<p>1998</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Início do programa de Concessão Rodoviária: as rodovias que compõem o Anel de Integração passam a ser pedagiadas, sendo o referido Anel dividido em 6 lotes que incluem 1.700 km de estradas federais e 335 km de estradas estaduais, essas com cobrança de pedágio, além de mais 300 km de rodovias de acesso não pedagiadas. O Anel Viário reestrutura o traçado rodoviário ao longo de 2.035 km e forma um polígono geométrico interligando Curitiba, Ponta Grossa, Guarapuava, Cascavel, Foz do Iguaçu, Campo Mourão, Maringá, Paranaíba, Londrina e Paranaguá. As obras foram iniciadas em novembro de 1997 e concluídas em maio de 1998. Esse período de concessão termina no ano de 2021.
<p>2002</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração do complexo de Pontes de Porto Camargo sobre o rio Paraná, ligando Icaraíma, no Noroeste do Paraná, a Naviraí, no Mato Grosso do Sul, sendo 2,92 km de pontes e 13,26 km de acessos às mesmas. • São 5 pontes e respectivos aterros com 16,19 km de extensão, que transpõem o rio Paraná. <ul style="list-style-type: none"> – 1ª fase da obra: 02/1988 à 07/1990 (a obra foi paralisada em julho/1990) – 2ª fase da obra: foram realizadas obras complementares, dentre elas a quinta ponte de 120 metros, sobre a Lagoa do Jacaré, como medida mitigadora – Reinício dos serviços em 1996 e inauguração em 14/03/2002. <p>A obra é considerada o maior empreendimento fluvial da América Latina. Todo o projeto levou em conta a preservação do meio ambiente, sendo atribuída à construção da ponte, o início da implantação do Parque Nacional de Ilha Grande.</p>

2003 – 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Patrulhas Rodoviárias – as Patrulhas Rodoviárias do DER, em parceria com as prefeituras, têm como meta, recuperar vias rurais em diversos municípios do Paraná. Elas atuam na melhoria das estradas rurais municipais, utilizadas diariamente pela população para transporte da produção agrícola e em busca de serviços educacionais e de saúde nos centros urbanos; • Programa Estradas da Liberdade – estabelecidas em rotas, oferece alternativas de rodovias seguras e bem sinalizadas que servem de opção às estradas pedagiadas. O objetivo é diminuir o custo logístico de transporte e assegurar o direito de ir e vir ao cidadão paranaense, sem pagamento de pedágio. As principais rotas interligam Curitiba (via estrada do Cerne) ao Norte do Paraná, Paranavaí a Londrina e Maringá a Foz do Iguaçu; • Duplicação da BR-467, ligando Cascavel-Toledo, inclusive o perímetro urbano de Cascavel; • Pavimentação da PR-092, trecho Rio Branco do Sul-Cerro Azul; • Trabalhos de construção e complementação da pavimentação asfáltica do Contorno Norte de Curitiba; • Duplicação da PR-323 perímetro urbano de Paiçandu; • Acessos à ponte sobre o Rio Ivaí na PR-576, trecho Tapira-Santa Mônica; • Recuperação de 8 mil km de rodovias; • Duplicação da PR-545, Carlos Strass, em Londrina; • Construção da Av. Paraná, em Guaratuba; • Pavimentação asfáltica da PR-662, trecho Mangueirinha-Foz do Jordão-Reserva do Iguaçu ; • Início das obras para complementação da pavimentação asfáltica da PR-090, Estrada do Cerne, trecho Campo Magro-entroncamento com a PR-340 (Castrolanda), numa extensão de 130 km.
-------------	--