

**Caminho de ferro, paisagem de pedra:  
A ferrovia, o urbano e a dominação do sertão**

Priscilla Perrud Silva (UEL)

Talvez o primeiro passo necessário para o início de nossa empreitada seja uma breve apresentação do nosso objetivo neste escrito, que é incitar um viés de reflexão sobre a transformação da paisagem no norte do Paraná<sup>i</sup>, não pautado unicamente na implantação e expansão das áreas urbana e rural mediante a ação da CTNP, mas, interpretar a participação da ferrovia neste movimento de dominação do sertão. Apresentado nosso objetivo, vamos em frente...

No estado do Paraná, o movimento de construção do território é peculiar, tanto nos discursos quanto nas ações. Em específico na região norte, um dos vetores principais nesta construção foi a expansão de vias férreas sob o comando da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), que tinha por principal objetivo o comércio de terras. Mediante esta conjuntura, nos interessam em específico as atuações da Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), fundada em 24 de setembro de 1925 em São Paulo, e da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná (adquirida em 1928 pela CTNP), ambas subsidiárias da companhia de colonização britânica *Parana Plantations Ltd.*, fundada em 1925, com sede em Londres (JOFFILY, 1985; REGO, 2009):

Em 1925, surge em Londres a Paraná Plantations com capital de 750 mil libras esterlinas e, em setembro do mesmo ano, foi constituída, em São Paulo, a CTNP com o objetivo específico de dar andamento à colonização das terras. A partir de então, os negócios se precipitaram: o governo paranaense transfere para a CTNP o contrato da estrada de ferro com a Companhia Marcondes de Colonização, Indústria e Comércio; (...) a CTNP adquire as ações da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná; (...). (HOLFF, 1991, p.32)

Em meio a este movimento de (re)ocupação<sup>ii</sup> do território, a Companhia de Terras Norte do Paraná, no início de suas atividades entre 1925 e 1927 adquiriu 515.000 alqueires de terras no Paraná, a fim de concretizar seu projeto de

10.4025/6cih.pphuem.566

colonização baseado inicialmente no plantio de algodão, porém, com a inviabilização do projeto inicial, o plano de colonização iniciado efetivamente em 1929, passou a ter um caráter exclusivamente imobiliário (LEME, 2009.; ADUM, 1991):

O modelo de colonização da CTNP baseou-se na fundação de cidades, objetivando o lucro com a venda de lotes urbanos e rurais. A premissa de seu negócio imobiliário consistia em priorizar a comercialização de pequenas propriedades, com preços acessíveis, direcionadas a pequenos agricultores. Os engenheiros e técnicos da Cia., ao elaborarem seus planos de colonização para essa área, idealizaram um projeto que previa a fundação de cidades sedes, distantes 100 km umas das outras, e pequenos núcleos urbanos entre essas cidades, situados de 15 em 15 km. A função desses seria a de servir como pólos de abastecimento para os habitantes da zona rural. (LEME, 2009, p.17.)

Mediante esta distribuição espacial dos núcleos urbanos, se fazia imprescindível ter vias de interligação entre os mesmos. Dadas as dificuldades pela falta de estradas de rodagem e pela urgente necessidade de transporte de grande contingente de materiais de construção e manutenção, além do escoamento de toda produção agrícola local (principalmente do cultivo do café) e do transporte de passageiros que a cada dia o fluxo aumentava, a ferrovia se mostrou a melhor opção. Somada a estas utilizações práticas, a ferrovia vinha de encontro também com a representação que a CTNP fazia de seu empreendimento, com a elaboração de uma imagem simbólica do progresso, pois a ferrovia naqueles tempos era uma de suas personificações e foi amplamente difundida nas propagandas da CTNP (LESSA, 1993). É nestas circunstâncias, portanto, que a CTNP adquire a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná<sup>iii</sup> de um grupo de fazendeiros de café paulistas:

Após a análise de uma série de alternativas, a CTNP decidiu por comprar a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná dos antigos concessionários, que já haviam construído um trecho de 27 km, interligando Ourinhos (SP) à Cambará (PR), e encontravam então dificuldades de finalização da obra devidas à falta de recursos financeiros. Esta compra foi efetuada sob a concordância do Estado do Paraná, em 30 de junho de 1928. Esta transação só se tornou possível porque a Casa Bancária Lazard Brothers participou do negócio, financiando-o. (ADUM, 1991, p.107)

10.4025/6cih.pphuem.566

Adquirida a ferrovia, a CTNP consegue a aquisição de uma concessão para realizar mais rapidamente suas obras de continuidade. O que, segundo a historiadora Sônia M. S. L. Adum (1991) foi fundamental para concretizar o monopólio por parte da CTNP do transporte de pessoas e mercadorias, por esta ter sido a única via de acesso à região por tempo considerável.

Conforme as informações constantes no trabalho do historiador José Joffily, a recém-adquirida ferrovia em 1926 havia sido desenvolvida somente até a cidade de Cambará (PR), o engenheiro inglês T. D. Hamilton foi designado como diretor-gerente da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, a fim de chefiar a transposição da linha férrea até Jathay (PR), atual Jataizinho, o que se concretizou em maio de 1932. Em 1928 foi feito um contrato com a firma *Macdonald Gibbs & Co. Ltd.*, para a locação final e extensão da via até a cidade de Cambará-PR e adiante, e em 1929, a construção foi iniciada. Com a necessidade de continuação da ferrovia, em 1933, foi realizado um orçamento do possível prolongamento da linha férrea do leito do rio Tibagi até Londrina, sendo este aprovado. A partir deste momento a obra seria realizada por empreiteiros locais, pois o contrato com a *Macdonald Gibbs & Co. Ltd.* terminou depois que se chegou a Jathay, sob a supervisão do engenheiro inglês James Lister Adamson. Contudo, para esta transposição seria necessário construir de uma ponte ferroviária sobre o rio Tibagi: “Para atingir Londrina seriam necessários mais 150 km, atravessando-se os 294 metros do rio Tibagi.” (JOFFILY, 1985, p.87).

Em concomitância com Célia Musilli e Maria Angélica Abramo, inicialmente foi cogitada a hipótese de a ponte ferroviária ser construída em aço. Porém, foi feito um orçamento de custo de uma ponte ferroviária em concreto armado, opção que se demonstrou mais barata, além de que o Brasil era um dos precursores no uso de concreto armado em grandes construções. Assim, a ponte ferroviária foi projetada pelo engenheiro Josef Grabenveger, considerado um especialista em construção com a técnica do concreto armado, método inovador e muito acessível naquele tempo. As obras de construção da ponte ficaram a cargo da empresa Rangel Christoffel e Comp., chefiada pelo engenheiro Arthur Rangel Christoffel. Já a

construção da linha férrea em si foi chefiada por James Lister Adamson em conjunto com empreiteiros locais.

A ponte sobre o rio Tibagi foi construída com espaçamentos entre as vigas a fim de suportar as dilatações ocasionadas pelo clima. Suspensas por cabos de aço, duas toneladas de concreto puro eram jogadas nas formas, de nove em nove minutos. Assim uma viga de 300 toneladas era concluída a cada 23 horas. Ainda de acordo com as informações de Musilli e Abramo (2004), sua dimensão total é de 294 metros de extensão, com uma largura de 3,30 metros e uma altura de 10 metros entre o leito do rio Tibagi até os trilhos, a fim de sublimar seu período de cheias, que eram (são) comuns na região e chegavam a elevar o rio até a base da ponte.

Por fim, com pilares de concreto constituídos sobre sapatas fundidas com as rochas do fundo do Tibagi, assegurou-se a passagem de trens pesados com 18 toneladas por eixo e em alta velocidade. Inclusive, durante as obras de construção da ponte foi encontrado um cemitério indígena, dado como pertencente à antiga aldeia de São Pedro de Alcântara<sup>IV</sup>. Concluiu-se assim uma construção de 4.300 toneladas de concreto, que custou mil contos de réis à Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, construída e concluída em um espaço de dois anos. No dia 19 de julho de 1935 a ponte sobre o rio Tibagi é inaugurada. O que permitiu que em 28 de julho de 1935, a primeira locomotiva chegasse à cidade de Londrina, parando na plataforma da primeira Estação Ferroviária da cidade (MUSILLI; ABRAMO, 2004, p.17-20).

Voltando para o final da década de 1920 e início da década de 1930, no âmbito da questão da urbanização, resolvido, portanto, o problema do transporte, a CTNP passa a concentrar seu trabalho na concretização de seu plano imobiliário. Com isso, se seguia a implantação de cidades ao longo do planejamento de passagem das ferrovias, inclusive na região de Londrina: "Na área compreendida entre Londrina (...) e Maringá, a CTNP plantou outras dez cidades ao longo de pouco mais de cem quilômetros de ferrovia." (REGO, 2009, p. 22). Assim: "A

10.4025/6cih.pphuem.566

verdadeira revolução nos transportes e, conseqüentemente, no relacionamento do homem com o que continuava intocado da Mata Atlântica foi a locomotiva” (DEAN, 2000, p.225) e dentre esta pequena parcela de floresta intocada estava: “A extensão mais ocidental da Mata Atlântica que ocupava o norte e oeste da província do Paraná – separada de São Paulo em 1854 – era ainda mais misteriosa, inacessível e raramente atravessada por missões de reconhecimento.” (DEAN, 2000, p.207).

De acordo com o historiador brasileiro Warren Dean, foram os caminhos de ferro que permitiram efetivamente a instauração da antropomorfização das paisagens naturais em paisagens de pedra, em cidades. No caso do território comprado pela CTNP, as ferrovias foram imprescindíveis para sua (re)ocupação e desenvolvimento. Mas existe um aspecto deste tipo de transporte que é deixado de lado na maioria dos trabalhos que citam a questão da ferrovia no norte do Paraná: Segundo Dean (2000, p.269), a sua contribuição como instrumento de devastação ambiental. Pois, como argumenta o autor, as ferrovias queimavam mais lenha que a indústria siderúrgica. Lenha, em sua grande maioria, de florestas nativas como as da região. A madeira era utilizada como combustível, além de ser aproveitada para os dormentes dos trilhos: “Os dormentes costumeiramente eram arrastados das matas e que eram derrubadas à medida que a via férrea se expandia.” (DEAN, 2000, p.271). Além do problema de incêndios, pois as fagulhas do carvão das chaminés causavam incêndios nas matas e nas plantações, inclusive, de café. As serrarias estavam presentes na maioria das cidades implantadas pela CTNP, fornecendo lenha para as construções, pois as casas nessas primeiras décadas eram feitas de madeira, lenha para o fabrico de móveis, lenha para comércio e exportação, lenha para os fogões domésticos...

Um importante aspecto do plano imobiliário da CTNP era a configuração das cidades implantadas. A região norte do estado do Paraná foi caracterizada pelo uso do conceito de Cidade-Jardim, com o traçado de ocupação da região feito ao longo de um espigão, acompanhada por uma infraestrutura de estradas de rodagem ou férrea e, no caso da CTNP, marcada por especificidades de planejamento em cada cidade. Contudo, em sua grande maioria elas apresentaram sinais da concepção de

10.4025/6cih.pphuem.566

orientação inglesa, pois seus espaços são acrescidos de arborização nas ruas, bosques internos, praças, mas às vezes, como o caso da cidade de Londrina, apresentaram seu primeiro traçado discordante dessa proposta. Os planejamentos localizados eram feitos por engenheiros ligados à CTNP, esses nem sempre eram adeptos dessa concepção específica de planejamento.

Iniciaremos pela ideia de Cidade-Jardim. O conceito de Cidade-Jardim surge no final do século XIX na Inglaterra. Neste período, se buscava uma alternativa para o modelo de cidade industrial inglesa, devido aos seus inúmeros problemas estruturais, sanitários e sociais. Foi pensando nestas questões que o taquígrafo e militante socialista inglês Ebenezer Howard, propõe a *Garden-City* (Cidade-Jardim) em sua obra *Tomorrow: a peaceful path to social reform* (Amanhã: um caminho pacífico para a reforma social), de 1898. Neste modelo urbanístico a cidade é planejada para abrigar um número limitado de habitantes, controlando a densidade demográfica e o fluxo da população rural. A estrutura da Cidade-Jardim se concretizaria mediante o estabelecimento de uma rede de cidades ordenadas e controladas espacialmente, com a demarcação do entorno de cada cidade com áreas rurais, bosques e campos. Com esta “barreira-verde”, o excedente populacional de cada cidade seria deslocado para uma nova urbe nos mesmos moldes, evitando desta forma, seu crescimento desenfreado. A rede de cidades seria ligada por uma ferrovia, garantindo o abastecimento e transporte para os habitantes:

Percebemos as feições de totalidade de sua proposta: no núcleo de uma região está a cidade central com uma população de no máximo 58 mil habitantes, ligada a várias outras com até 32 mil habitantes. Essa cidade central seria vinculada às demais por uma estrada de ferro intermunicipal cuja circunferência mediria 20 milhas. A distância máxima entre uma cidade e outra seria de 10 milhas; já uma cidade periférica distaria da central apenas 5,22 km. Howard também pensou nas minúcias do sistema de transporte, sugerindo até mesmo as paradas de trens. Além disso, o diagrama traz um sistema de canais em conformidade com o modelo circunferencial que atenderia a todas as cidades. Esse diagrama mostra como o planejador da cidade-jardim concebia um conjunto de cidades interligadas. Cada uma dessas unidades urbanas abrigaria em seu interior áreas destinadas a parques e jardins públicos. Em torno dessas cidades haveria espaços

reservados a chácaras, cuja produção de hortifrutigranjeiros abasteceria a população local de produtos primários básicos. Esse grupo de cidades era planejado para receber até 250 mil habitantes, aproximadamente. Também havia sugestões sobre a forma de as cidades se organizarem para comercializar os produtos ali produzidos e enviar seus excedentes a outras localidades que deles tivessem necessidade. (PAULA, 2008, p.78)

No início do século XX, duas Cidades-Jardim são fundadas na Inglaterra: Letchworth, iniciada em 1903, projetada por Raymond Unwin e Barry Parker e a cidade de Welwyn em 1919, as duas consideradas como modelos-conceituais na Europa e nos Estados Unidos da América (LEME, 2009, p.19.). Inclusive, este modelo urbanístico foi muito utilizado no planejamento de cidades inglesas no período pós-Grande Guerra: “Suas idéias, entretanto, subsidiaram urbanistas e arquitetos e até mesmo o Parlamento inglês na organização espacial de novas cidades, entre 1938 e 1950, na Inglaterra.” (PAULA, 2008, p.77). Hoje este modelo é utilizado nos mais diversos países, como Austrália e até mesmo no Brasil.

Alguns autores discutem a utilização do conceito de Cidade-Jardim nos planos de implantação urbana da CTNP (ADUM, 1991; PAULA, 2008). Entende-se que talvez não tenha havido uma transposição literal deste modelo no caso das cidades da área norte do Paraná, porém muito provavelmente, os engenheiros e arquitetos da CTNP não estavam alheios às últimas tendências de urbanização discutidas na Europa e principalmente na Inglaterra, havendo assim uma clara adaptação do modelo em voga:

As ruas das cidades cujo planejamento foi realizado pela Companhia de Terras Norte do Paraná, de origem inglesa, são amplamente arborizadas, há muitas praças e, nas cidades maiores, existem parques urbanos. Essa característica paisagística é uma ressonância das cidades inglesas originárias da concepção de cidade-jardim. O elemento natureza, representado pela arborização, está em todas elas. A domesticação da natureza e sua inserção como elemento paisagístico urbano provavelmente foi trazido pelos ingleses. (PAULA apud PAULA, 2008, p.93)

O objetivo da CTNP era o de desenvolver pequenos lotes rurais que mantivessem uma distância confortável dos centros urbanos de abastecimento:

10.4025/6cih.pphuem.566

Era a idéia de cidade-jardim, que pretendia realizar a síntese da cidade e do campo, recuperando a imagem da cidade do futuro construída na primeira metade do século XIX pelos utopistas. O eixo da proposta de Howard era tornar o campo tão atrativo quanto a cidade, no sentido de coibir aqueles que se propunham a abandonar as áreas rurais em busca dos atrativos dos centros urbanos, isto é, a grande questão que o autor se colocava é de como redistribuir a população de um modo saudável e espontâneo. O ponto de chegada é mostrar que campo e cidade podem desfrutar-se de possibilidades de interrelação social iguais, para não dizer melhores do que as que desfrutam os grandes centros urbanos. O autor propõe então um modelo de cidade, de seu entorno rural, bem como da formação de uma rede de cidades, princípio para a resolução de problemas gerados pelo crescimento acelerado das mesmas. Desejava criar um espaço descongestionado, com a instalação de uma cidade planejada, que não deveria ultrapassar uma certa quantidade de indivíduos, onde estes poderiam usufruir tanto dos benefícios da vida urbana (serviços públicos, atividades sociais, etc.) quanto das vantagens do campo (ar puro, zonas verdes, tranquilidade, muito espaço, hortas, animais domésticos, etc.). (ADUM, 1991, p.85)

Somada a ideia de adaptação do conceito de Cidade-Jardim, a distribuição da malha urbana se deu por meio de um modelo de plano urbano de cunho geométrico, a malha ortogonal, chamada de tabuleiro de xadrez. Esse modelo de configuração urbana foi muito utilizado na América Latina no período da colonização espanhola, onde as cidades indígenas eram soterradas pelo modelo espanhol cavado literalmente por cima das cidades já estabelecidas (MORSE, 2004). Devido ao desenho relativamente simples de seus traços, é um modelo de rápida e barata efetivação, garantindo uma colonização efetiva, racional e controladora do espaço.

No caso da colonização da cidade de Londrina: “O desenho original da malha urbana de Londrina é de Alexandre Razgulaeft e data do ano de 1932.” (BORTOLOTTI, 2007, p.75), planejamento urbano este efetivado pela Companhia de Terras Norte do Paraná:

A distribuição do espaço se configura através da elaboração de planta urbanística, segundo um esquema de xadrez, enviada a Londres para aprovação, tendo retornado com a indicação para a diminuição da largura das vias, que, de 12 metros, passariam a 8 metros. As instruções afirmavam serem largas demais para uma cidade que não atingiria 20 mil habitantes. Portanto, o planejamento urbano inglês continha em seu bojo uma perspectiva de ordenamento para o crescimento da cidade, que supunha um número determinado de



10.4025/6cih.pphuem.566

habitantes, que era a medida de seu projeto, a medida de seus interesses. O tabuleiro de xadrez obedecia a uma padronização de quarteirões e vias de acesso aos lotes individuais com 12 metros de largura. As quadras tinham 110 metros de comprimento, divididas em 20 ou 24 lotes urbanos. A forma da cidade é marcada, principalmente, pela penetração das vias de acesso regionais. A rodovia e a ferrovia são componentes principais do sistema viário, devendo a primeira desenvolver-se pelo eixo central, hoje Avenida Paraná. (ADUM, 1991, p.110)

Em meio a essa racionalização do espaço a ser transformado em urbano, existia não só a previsão da distribuição espacial do traçado, mas dos elementos urbanos e das áreas de preservação de mata nativa. Mas sobre estas últimas, até onde se sabe, existiam somente no papel:

A companhia do norte do Paraná exigia – antes de qualquer código florestal brasileiro ter sido escrito – que os compradores de seus lotes mantivessem 10% de suas áreas com cobertura florestal. Não existem evidências, contudo, de que a companhia impusesse tal cláusula contratual. [...] Os próprios compradores não tardavam a subdividir suas propriedades em parcelas medindo em média menos de dez hectares cada uma. Muitos desses minifúndios logo ficavam desarborizados. A passagem para a pequena propriedade alterava, pois, a tática, mas não a estratégia do ataque à floresta. A remoção da cobertura florestal nas condições desse novo regime de pequenas propriedades, menores que o normal e subcapitalizadas, provavelmente era muito mais rápida e mais completa. (DEAN, 2000, p.256)

Retomando a discussão do procedimento inicial de implantação urbana, como já foi citado, a ferrovia era fundamental neste movimento. Por conta das urbes serem implantadas a partir do planejamento da linha férrea, até mesmo a configuração espacial dessas cidades era projetada tendo a passagem da via em vista, mesmo antes de sua concretização:

Sabe-se que o trem não alcançou a construção dessas cidades, já que a primeira composição cruzou a ponte sobre o Tibagi em junho de 1935 e, de acordo com as previsões da *Parana Plantations*, só chegaria a Rolândia no final deste ano. No entanto, mesmo que a ferrovia tenha chegado depois de construídas e habitadas as cidades, a conformação urbana se deu em função (e focalizando) a parada do trem. Na verdade, o traçado da via férrea foi uma das condicionantes dessas formas urbanas; mais que isso, o desenho da cidade começava a partir do ponto no terreno onde se demarcava a estação. Ela era a porta da cidade. (REGO, 2009 p.126)

A cidade de Londrina, que teve início na década de 1930, também teve seu plano urbanístico desenvolvido a partir da ferrovia:

O traçado da linha férrea foi a primeira a ser realizada, pois sua demarcação dependia da topografia, já que a rampa do leito ferroviário não poderia ultrapassar 1,8% de inclinação. A estação de Londrina deveria se localizar neste eixo, precisamente na estaca 210 km. Inicialmente havia sido escolhido um outro local (atual região do Marco Zero, próximo à Rodoviária), porém tornou-se inviável, pois ficaria distante do ponto mais alto para se construir a igreja. (BORTOLOTTI, 2007, p.75)

Dada a importância da linha ferroviária para a constituição da cidade de Londrina, pode ser observado também o lugar da própria Estação Ferroviária, que se caracterizou como um “portal de entrada” tendo um grande papel de destaque na questão urbana nos anos iniciais da cidade (REGO, 2009; YAMAKI, 2003).

Seguindo a abordagem de Renato Leão Rego e de Humberto Yamaki, a ideia a respeito do portal como porta de entrada foi disseminada, cujo objetivo, foi o de marcar a entrada da cidade de Londrina, como lugar de boas-vindas. Contudo, o que merece ser ressaltado, nesse caso, está assinalado na imagem apresentada na Figura 1, e para a qual chamamos a atenção, ao tratar da relevância da ferrovia para o acesso à Londrina com as comemorações que seguiram às boas-vindas à Companhia (CTNP) e à Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. A CTNP era quem tinha o controle do poder local que agora passaria a “dividir” com sua “irmã”, como expressam os dizeres no próprio portal, sob o imperativo das bandeiras. À direita inclusive está a bandeira da Inglaterra. O domínio das Companhias sobre a região é expresso nessa imagem. A chegada da ferrovia marcada por um portal chamou nossa atenção, parecer dizer que o ponto alto da chegada da ferrovia traz consigo também a modernidade, a civilização e o progresso para a área urbana e regional.

10.4025/6cih.pphuem.566



**Figura 1: Portal de recepção à Inauguração do novo Ponto Ferroviário em Londrina. Autoria: José Juliani, 1935. Fonte: Acervo fotográfico digitalizado do CDPH-UEL.**

O portal, na lente do fotógrafo José Juliani<sup>v</sup>, enquadra também a mata e a promessa da estrada de ferro que se estenderá para dentro da floresta, em clara ameaça à sua existência. E nestes caminhos de ferro, os instrumentos necessários para a instauração da destruição de mais um reduto de Mata Atlântica, e da instauração da implacável paisagem de pedra dominadora dos sertões.

<sup>i</sup> “Norte “Velho” ou Norte “Pioneiro” correspondem à área da região Norte Paranaense, não colonizada pela CTNP. As áreas comercializadas por esta Cia. subdividiram-se em duas, assim denominadas: Norte “Novo” e Norte “Novíssimo”, polarizadas respectivamente pelas cidades de Londrina e Maringá.” (LEME, 2009, p. 15).

<sup>ii</sup> Neste ponto, se observa a importância da desconstrução do chamado conceito de “Vazio Demográfico”, pois os povos indígenas já ocupavam a localidade muito antes dos planos capitalistas de colonização, além dos posseiros. Sobre o conceito histórico de “(Re)ocupação” ver: (TOMAZI, 1997).

<sup>iii</sup> “Em 20 de abril de 1928, pelo Decreto Estadual nº450, foram unificados e substituídos os contratos de termos de concessão de que eram titulares a Cia. Ferroviária Noroeste do Paraná e Cia. de Terras Norte do Paraná, modificando-se também a razão social; em virtude da transação efetuada na compra da maioria das ações pela segunda, para Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná.” (KROETZ, 1985, p.120).

<sup>iv</sup> Neste ponto, chamamos atenção para uma lacuna historiográfica: “Aqui se coloca uma questão até então não devidamente pesquisada. Como foi construída esta ferrovia, quem foram os trabalhadores que dela participaram? Aconteceu o mesmo que na Ferrovia Noroeste, ou na Sorocabana, no estado de São Paulo? De onde vieram os trabalhadores para construí-la? E os índios presentes na região lutaram contra a expansão sobre seus territórios? Sabe-se apenas que havia índios, caboclos e posseiros, mas há um silêncio sobre isso.” (TOMAZI, 1997, p.168). Um silêncio... Será por que: “Povos tribais ainda ocupavam parte da área, e também havia inúmeros proprietários presumidos e ocupantes. A companhia organizou uma força policial privada cuja atuação, propalava-se, não diferia da dos pistoleiros contratados por loteadores menos escrupulosos.” (DEAN,

2000, p.255). Quanto sangue foi derramado nestas terras? Será que um dia este silêncio será quebrado? Talvez nunca saibamos...

<sup>v</sup> José Juliani (1896-1976) foi o “fotógrafo oficial” da CTNP entre 1933 e 1943, também foi um dos primeiros fotógrafos da cidade de Londrina e região, retratando seus anos iniciais.

### Referências Bibliográficas:

ADUM, Sônia Maria Sperandio Lopes. **Imagens do Progresso: Civilização e Barbárie em Londrina – 1930/1960**. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis, 1991.

BORTOLOTTI, João Baptista. **Planejar é Preciso: Memórias do Planejamento Urbano de Londrina**. Londrina: Midiograf, 2007. p.59-69.

DEAN, Warren. **A Ferro e Fogo: A História e a Devastação da Mata Atlântica Brasileira**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

HOLFF, Sandino. A Ocupação do Norte. In: PAZ, Francisco (org.). **Cenários de Economia e Política - Paraná**. Editora Prephacio, 1991. p.34-36.

JOFFILY, José. **Londres – Londrina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

KROETZ, Lando Rogério. **As Estradas de Ferro do Paraná 1880-1940**. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

LESSA, Simone Narciso. **Trem-de-Ferro: Do Cosmopolitismo ao Sertão**. Dissertação (Mestrado em História). Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UNICAMP, Campinas, 1993.

LEME, Edson Holtz. **Noites ilícitas: histórias e memórias da prostituição**. 2ª Edição. Londrina: Eduel, 2009.

MORSE, R. O desenvolvimento urbano da América Espanhola Colonial. In: BETHELL, Leslie (Org.). **História da América Latina Colonial**. Vol. II. América Latina Colonial. São Paulo: EDUSP, DF: Fundação Alexandre Gusmão, 2004.

MUSILLI, C.; ABRAMO, M. A. **Londrina puxa o fio da memória**. Joinville: Ed. Letradágua, 2004.

PAULA, Zueleide Casagrande de. **A Cidade e os Jardins: Jardim América, de Projeto Urbano a Monumento Patrimonial (1915-1986)**. São Paulo: Editora da UNESP, 2008.

REGO, Renato Leão. **As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná.** 1ª edição. Maringá: Edições Humanidades, 2009.

TOMAZI, Nelson Dácio. **“Norte do Paraná”: história e fantasmagorias.** Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

YAMAKI, Humberto. **Iconografia Londrinense.** Londrina: Edições Humanidades, 2003.