



Doi: 10.4025/7cih.pphuem.730

HISTÓRIAS E MITOS DA COLONIZAÇÃO DO NORTE DO PARANÁ E DO DESENVOLVIMENTO DE APUCARANA

Erika Leonel Ferreira (PIBIC/FUND. ARAUCÁRIA)
UNESPAR/Apucarana, e-mail: erikalefe@hotmail.com

Orientador: Maurílio Rompatto
UNESPAR/Apucarana, e-mail: mrompatto@ibest.com.br

RESUMO: A história da (re)ocupação de terra na região norte do Paraná que aconteceu a partir da década de 1930 é tema bastante debatido pela historiografia paranaense, sobretudo entre os pesquisadores universitários da região. Porém, o objetivo deste artigo é desconstruir mitos criados pela historiografia oficial e reproduzidos pela historiografia acadêmica sobre a história da colonização desta região do estado. A metodologia usada neste artigo foi o da pesquisa bibliográfica e documental. Em relação à pesquisa bibliográfica foi realizado um levantamento do que já foi escrito sobre a história recente da região. Dentre as obras levantadas destaca-se o livro “Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná” publicado em 1975, pela própria Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, a antiga Companhia de Terras Norte do Paraná, para enaltecer seu trabalho de colonização. Ao abordar o assunto, o livro acabou por construir alguns mitos acerca desta sua atuação. Entre os mitos construídos, o livro destaca a companhia como pioneira no processo de colonização da região, como a que primou pela distribuição da terra na forma da pequena propriedade e como esta sua iniciativa, além de ser pioneira, constituiu-se em um verdadeiro projeto de “reforma agrária” para a região. E, por último, o livro construiu a ideia de que a colonização planejada da CTNP/CMNP foi responsável pelo progresso das cidades do norte do estado, a exemplo de Apucarana, cujo desenvolvimento teria sido planejado por esta colonizadora.

Palavras-chave: Colonização; Mitos; Desconstrução.

INTRODUÇÃO: O NORTE DO PARANÁ E SEUS ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Não se pode dizer que o processo de “ocupação” da região norte paranaense começou apenas na década de 1930 com a Companhia de Terras Norte do Paraná - CTNP. Uma vez que antes desta década já vinha ocorrendo um processo lento de ocupação por empresas ou órgãos públicos. Por conta disso, o governo interessado nos investimentos da CTNP, em torno da

construção da ferrovia São Paulo – Paraná, procurou anular antigas concessões de colonizadores que não vinham operando para o prolongamento da ferrovia e para o conseqüente povoamento do interior do estado e doar suas terras a esta companhia. Desde o último quartel do século XIX, alguns fazendeiros de São Paulo e de Minas Gerais já vinham procurando o norte do Paraná para expandir seus negócios em torno da cafeicultura. Muitos dos quais obtiveram do governo do Paraná grandes extensões de terras para seus empreendimentos agrários.

Este foi o caso do Major Antônio Barbosa Ferraz Júnior que adquiriu uma extensa propriedade na fronteira entre São Paulo e Paraná na qual plantou “milhares de pés de café”. No entanto, não havia meios de transportes viáveis para escoar a produção até o porto de Santos. Segundo J. A. Corrêa Junior em seu livro *O Trem de Ferro* (1991):

As intensas produções agrícolas do recém-aberto sertão do Paraná extrapolavam possibilidades de armazenagem. O escoamento das safras era precário, embora a pequena distância de Ourinhos, ponto terminal ferroviário, agravada pelo Rio Paranapanema, com 400 metros de largura, onde se fazia o transporte por perigosas balsas. As poucas estradas eram nada mais que apenas carroçáveis. Só uma ferrovia poderia garantir o transporte dos produtos e levar o progresso àquelas terras! (CORRÊA JUNIOR, 1991, p. 32).

Em seu livro *Meu Pai e a Ferrovia... Uma breve história fotográfica da Companhia Ferroviária São Paulo - Paraná 1924-1944*, de 2014, José Carlos Neves Lopes e Newton Braga, apontam a iniciativa do major Barbosa Ferraz e de outros fazendeiros em construir uma ferrovia ligando São Paulo ao estado do Paraná.

[...] Para escoar rapidamente a produção, Barbosa Ferraz e outros fazendeiros decidiram construir uma estrada de ferro ligando suas terras a Ourinhos, por onde passava a Estrada de Ferro Sorocabana e enviá-la para Santos, o principal porto do país. Com esse objetivo, fundaram a Estrada de Ferro Noroeste do Paraná, denominação posteriormente alterada para Companhia Ferroviária São Paulo- Paraná, em 13 de março de 1923. O trecho inicial, que ligaria Ourinhos a Cambará, com extensão de 29 quilômetros, começou nesse ano (LOPES; BRAGA, 2014, p. 11).

Porém, a consolidação da ferrovia não seria rápida e os custos da construção eram altos, sobretudo, pela necessidade de uma ponte para atravessar o rio Paranapanema e os recursos para isso eram escassos. Houve, então, a necessidade de procurar novos investidores. No final de 1923, o governo brasileiro de Arthur Bernardes recebe a Missão Montagu formada por financistas de Londres para sanear a dívida externa do país com o grupo inglês, denominado N. M. Rothchild & Sons. A dívida brasileira com este grupo era antiga e já no governo de Bernardes ultrapassava os limites do impagável e, para piorar, a crise cafeeira impedia a economia brasileira de reagir e ajudar o país a honrar seus compromissos externos. Com isso, os ingleses ofereceram a renegociação da dívida.

No conjunto das negociações, os ingleses propuseram uma reforma monetária e ao mesmo tempo acenaram com novos investimentos no país. Estes investimentos recaíam sobre três importantes setores da economia brasileira: no setor financeiro com a compra ou privatização do Banco Brasil; no setor agrícola com os investimentos na produção algodoeira voltada para a exportação e, por fim, no setor de infra-estrutura, pela ampliação da ferrovia São Paulo-Paraná, a partir de Ourinhos-SP. Segundo Joffily, em seu livro *Londres-Londrina* (1985), os ingleses usaram de muita pressão junto ao governo federal para conseguir muito mais do que apenas renegociar a dívida. Eles queriam as terras do norte do Paraná e o direito de construir a ferrovia.

O ano de 1924 foi bastante decisivo para a concretização do projeto ferroviário São Paulo - Paraná. Lord Lovat, que fazia parte da Missão Montagu, adquiriu duas grandes glebas para o cultivo do algodão visando atender a indústria têxtil inglesa. A meta era implantar na região um sistema monocultor parecido com o que já vinha realizando através da Sudan Plantations no continente africano. Para dar suporte financeiro ao empreendimento no norte do Paraná organizou-se em Londres a Brasil Plantations Syndicaty Ltd.

Porém, o projeto da “Brasil Plantations” no norte do Paraná incluía o uso da força de trabalho dos Assírios que habitavam o norte do Iraque e que se constituía em mais de cem mil pessoas. Eles que eram perseguidos naquele país pelos rivais Drusos seriam transmigrados para o norte do estado como força de trabalho para atender a agroindústria algodoeira que os ingleses queriam instalar. O tal projeto teria sido levado a efeito se não fosse a imediata

resistência das elites, “das chamadas forças vivas da comunidade” paranaense (SERRA, 1993, p. 53).

Segundo Joffily (1985), a preconceituosa elite paranaense não poderia permitir que um povo de cultura tão diferente da europeia povoasse o norte do estado. Diante da resistência, os ingleses cessaram a produção algodoeira e redirecionaram o projeto para a colonização das terras e a continuação da estrada de ferro São Paulo – Paraná. O primeiro passo, neste sentido, foi a fundação da Paraná Plantations Ltd. que em 1925 criaria a Companhia de Terras Norte do Paraná para vender as terras adquiridas e, em 1928, a compra do projeto da ferrovia São Paulo – Paraná. Nesta etapa, os ingleses entraram com o capital necessário para o prolongamento da ferrovia de Ourinhos-SP a Cambará-PR e o governo com novas concessões de terras para compensar seus investimentos iniciais.

Segundo Lopes e Braga (2014, p. 15), após a aquisição da ferrovia pela Companhia de Terras Norte do Paraná, seguiu-se o prolongamento da mesma através das estações Meirelles, Ingá, Bandeirantes, Santa Mariana, Cornélio Procópio, Congonhas, Frei Timóteo, Jataí, Londrina, Nova Dantzig e Rolândia. Segundo os autores, “a penúltima estação inaugurada foi em Arapongas em 1941 e a última em Apucarana no dia 1 de novembro de 1942”.

Nesta época, 1942, os ingleses já estavam com a intenção de vender a Companhia de Terras Norte do Paraná e a Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Evidentemente que essa “intenção” veio favorecida pela crise aberta com a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) que fez o governo inglês solicitar a seus investidores externos a repatriação de seus capitais para ajudar o governo a reconstruir o país destruído pela guerra. No mesmo período, o Brasil de Vargas adotava uma política de nacionalização das empresas estrangeiras que atuavam no país. Por isso:

[...] a empresa ferroviária passou ao domínio da União, com todo o seu acervo e direitos, prosseguindo em sua marcha na ligação com Guaíra. Chegou em Maringá em 1954 e somente em 1973 em Cianorte, onde estagnou [...]. (CORRÊA JUNIOR, 1991, p. 46).

Enquanto a ferrovia era incorporada pela União, a Companhia de Terras Norte do Paraná era comprada por um grupo nacional que contava com o

apoio financeiro do Banco Mercantil de São Paulo. Os interessados foram Gastão Vidigal e Gastão de Mesquita Filho, Arthur Bernardes Filho e Irmãos Soares Sampaio. De posse dos brasileiros, a companhia passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná S/A - CMNP.

Em 1951, a CMNP comprou de Oscar Martinez uma área equivalente a 30 mil alqueires de terras no noroeste do Estado. O que seria hoje a região de Umuarama. Com mais esta aquisição, a CTNP/CMNP totalizava no norte do Paraná, desde que foi fundada em 1925, uma área de 545 mil alqueires de terras.

O PIONEIRISMO DA COMPANHIA DE TERRAS NORTE DO PARANÁ

Acerca da colonização da CTNP/CMNP no norte do Paraná foram construídos alguns mitos, um deles refere-se ao pioneirismo desta companhia na colonização da região e outro está relacionado a ideia de que a área adquirida para colonização era um “imenso vazio demográfico”, ou seja, de que ninguém habitava essa imensa área quando os ingleses começaram sua colonização.

Em 1975, a CMNP publica sua magistral obra *Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná*, com direito a uma reedição em 1977. Nesta publicação, a companhia enaltece seu pioneirismo na colonização do norte do estado e reforça sua ideia original de que a região adquirida era um “imenso espaço vazio”. Segundo José Joffily, a ideia ou mito de que o norte do Paraná “estava totalmente despovoado” quando começou sua colonização em 1930, é desmentida pela própria companhia. Segundo ele, além dos posseiros, os colonizadores admitem no livro que apesar de uma vasta mata existente e desconhecida já havia pessoas morando na área, como demonstra o depoimento de Orion Villanueva, diretor da empresa, no qual esclarece que Lord Lovat, depois de ter percorrido demoradamente a região, encontrou “posseiros e antigos concessionários de títulos discutíveis e posses contestadas” (JOFFILY, 1985, p. 95).

Além dos posseiros, também, existiam índios habitando a região, como mostra o depoimento de Gordon Fox Rule “[...] Eram os índios que existiam nos

arredores do que viria ser nossa progressista Londrina de hoje [...]”. (CMNP, 1975, p. 85).

A respeito do destino dado aos indígenas pelos colonizadores é algo que ainda permanece um mistério. Para Joffily, o colonizador loteava e vendia a terra, mas não passava escritura de violências. O certo, porém, é que:

[...] do aldeamento dos Coroados restam unicamente alguns trapos humanos em Tamarana. Vivem ali, em condições miseráveis, poucas dezenas de índios numa área pobre e insignificante.

Na medida em que iam sendo escorraçados pelo jaguncismo, os Kaingang se refugiavam em solos improdutivos, desprezados pelos invasores.

Expulsos e perseguidos, muitos se recolheram em São Jerônimo da Serra onde se supunham protegidos por lei [...]. Pura ilusão. Seriam progressivamente despojados dos seus 270 alqueires (JOFFILY, 1985, p. 98).

Infere-se, a partir desta passagem, que as terras habitadas por índios e posseiros eram consideradas “vazias” ou “devolutas” pelos governantes e que, portanto, poderiam ser concedidas, negociadas ou mesmo vendidas a particulares para a finalidade de colonização, uma vez que estas populações poderiam ser retiradas por aqueles que viessem adquirir as terras.

A respeito das negociações das terras no estado que aconteceram na segunda metade da década de 1920, entre o grupo inglês e o governo do Paraná, existem ainda outros mitos que precisam ser desconstruídos. Pode-se inferir que Barbosa Ferraz e sócios da ferrovia até 1928 não foram os únicos a terem suas terras transferidas pelo governo do Paraná para o empreendimento da CTNP. Outros investidores que possuíam grandes áreas de terras na região por meio de concessões antigas também tiveram o mesmo destino.

Este foi o caso da Companhia Marcondes Industrial e Comercial Ltda. do sertanista José Soares Marcondes que havia recebido do governo em 1919 uma concessão de 500 mil alqueires no norte do estado. Mais tarde, entre 1925 e 1927, essa mesma concessão seria transferida para os ingleses da Companhia de Terras Norte do Paraná quando estes compraram o direito de construir a ferrovia São Paulo – Paraná. Segundo Joffily, a transferência teria acontecido tanto por “negligência” de seu gerente Custodio Coelho que desviou recursos e deixou a empresa falir, não chegando a implementar um sistema de ocupação para as terras; quanto por conivência do próprio governador do

estado, Afonso Camargo, que teria sido subornado pelos ingleses para facilitar-lhes a aquisição das terras da Cia. Marcondes (JOFFILY, 1985, p. 80).

Além da Cia Marcondes, teve o caso da Companhia Brasileira de Viação e Comércio – BRAVIACO, que na mesma época perdeu uma grande concessão de terras no noroeste do estado. A BRAVIACO era uma empresa do grupo anglo-americano Brazil Railway Co. sediada em Nova York e que em 1889 havia conquistado junto ao governo federal grandes concessões de terras no interior do estado do Paraná que chegavam à ordem 2.100.000 hectares, em troca da construção da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG).

Em 1920, a Brazil Railway Co. transferiu a BRAVIACO todos os seus direitos em terras no estado para que esta construísse um ramal ferroviário ligando Guaíra ao tronco principal da ferrovia São Paulo - Rio Grande em Guarapuava. O contrato com o estado foi assinado em 23 de agosto e reconhecia o direito da BRAVIACO sobre a gleba Pirapó de 500 mil hectares de terra que abrangia uma extensa área entre os rios Pirapó, Ivaí e Paranapanema no noroeste do estado.

Em 1930, a “revolução” confiscou todos os bens em terras daquela concessão sob a alegação de que a BRAVIACO não vinha cumprindo com suas obrigações contratuais, entre as quais, a de construir aquele ramal ferroviário. Segundos Maria C. Westphalen, Brasil Pinheiro Machado e Altiva. P. Balhana através da *Nota prévia ao estudo da ocupação da terra no Paraná moderno* (1968, p. 5), afirmam que o não cumprimento do acordo contratual pela BRAVIACO levou o primeiro interventor do Paraná, Mário Tourinho, a anular também suas concessões estaduais. Através do decreto estadual n.º 300 de 30 de novembro de 1930 o referido interventor faz reverter “ao Estado 1.700.000 hectares de terras da BRAVIACO”.

Por detrás desta alegação existiam outros interesses, uma vez que a BRAVIACO, apesar de não ter construído o ramal Guarapuava - Guaíra, já vinha desenvolvendo na gleba Pirapó um intenso projeto agropecuário por meio da Fazenda Brasileira. Sem falar de que a mesma tinha como prazo abril de 1940 para concluir a ferrovia e, no entanto, suas concessões foram anuladas dez anos antes deste prazo encerrar.

Segundo Paulo Marcelo, em sua obra *História de Paranaíba* (1988), quando estas concessões foram anuladas em 1930, a Fazenda Brasileira “já compreendia mil alqueires de cafeeiros e 300 de pastagens, exigindo uma força de trabalho correspondendo a 1.200 famílias, a maior parte trazida de Pernambuco e Ceará” (1988, p. 57). O núcleo populacional que surgiu da “Fazenda Brasileira” recebeu na época o nome de Montoya, primeiro nome dado a Paranaíba. Nos primeiros anos, o pequeno povoado alcançaria um relativo desenvolvimento, tanto é que em 1929, quando a CTNP apenas projetava a fundação de Londrina, Montoya possuía um Cartório de Registro Civil, uma vez que a localidade já era distrito judiciário da comarca de Tibagi.

Parte das terras adquiridas pela CTNP junto a Cia. Marcondes em 1927 correspondia a 250 mil hectares da antiga gleba Pirapó. Isto porque em 1920, quando a BRAVIACO recebeu a concessão da gleba Pirapó sua área total era de 500 mil hectares e abrangia uma imensa área entre os rios Ivaí e Paranapanema e tinha por limites a leste o rio Pirapó, no que seriam hoje as regiões de Paranaíba e de Maringá. Como a concessão a BRAVIACO sobrepunha-se em parte a área dos 500 mil alqueires doados pelo estado a Cia Marcondes em 1919, em 1925 as duas companhias chegaram a um acordo dividindo aquela gleba de terras. A BRAVIACO abria mão de 250 mil hectares da parte leste da gleba que seria hoje a região de Maringá a Cia Marcondes, em troca desta reconhecer parte de sua gleba Cantu, no oeste do estado, como propriedade da BRAVIACO (MARCELO, 1988, pp. 46-47).

Quando no final de 1930, a “revolução” anularia as antigas concessões da BRAVIACO, incluindo a gleba Pirapó, a CTNP já era dona dos 500 mil alqueires de terras da Cia Marcondes, que corresponde hoje a imensa área que vai de Londrina a Maringá, incluindo a parte leste da antiga gleba Pirapó.

Com o cancelamento das concessões da BRAVIACO pela “revolução” de 1930, a Fazenda Brasileira que compunha a parte oeste da gleba Pirapó também é desapropriada e suas terras voltam ao patrimônio do estado como terras devolutas. Com isto, seus 1.300 alqueires já cultivados foram abandonados e as famílias que haviam migrado do Nordeste ficaram sem rumo. Porém, o abandono da área pelas autoridades permitiu a ação de grileiros em que a violência tomou conta do lugar, contribuindo ainda mais para a decadência do povoado Montoya. Para conter a grilagem da terra na gleba

Pirapó, o segundo interventor Manoel Ribas projetou em 1933 a (re)ocupação da área com a criação da Colônia Paranaíba. Porém, sua colonização efetiva só começaria em 1944, quando o estado reiniciaria a titulação de suas terras particulares.

Com isso, não se pode dizer que a CTNP colonizou todo o norte do Paraná, uma vez que, segundo Marcelo (1988), a Colônia Paranaíba ao ser colonizada pelo estado, fez concorrência a CTNP. Tanto é que em 1944, Arthur Thomas, presidente da companhia, se manifestou contra a distribuição das terras da Colônia Paranaíba em função do governo permitir o requerimento de suas terras, que eram devolutas, a preços bem aquém daqueles praticados pela CTNP na colonização de Maringá em que as terras haviam de ser compradas a dinheiro. Deste modo, conclui Marcelo: “a Colônia Paranaíba poderia desviar compradores” (1988, p. 61).

A “REFORMA AGRÁRIA” DA CTNP/CMNP

Outro mito construído pela CMNP em seu livro *Colonização e Desenvolvimento...* (1975) foi de que seu projeto de colonização teve por prioridade o loteamento e venda das terras na forma da pequena propriedade, dando a entender que sua ação colonizadora representou um processo de reforma agrária na região norte do Estado do Paraná. Segundo um de seus diretores, Hermann Moraes Barros, a companhia proporcionou oportunidades importantes para os trabalhadores sem-terra possuírem pequenos lotes, com pagamentos facilitados, com a sua fixação no local em que se desenvolvia a agricultura e a criação de animais. Em suas palavras:

[...] Estava, assim iniciada uma nova vida, que foi a vida nova para milhares e milhares de famílias brasileiras. Era a *reforma agrária*, racional e democrática, que trazia prosperidade para o estado e para o país [...] (CMNP, 1975, p. 124).

Reforçando a ideia acima, a geógrafa Maria do Carmo Carvalho Faria em seu artigo *Apucarana – processo de ocupação e colonização* (2014) acrescenta que a companhia ao seguir o critério das pequenas propriedades rurais visava a “socialização dos colonos” que adquiriam suas terras, ao dizer que:

Na divisão dos lotes rurais a CTNP seguiu o critério das pequenas propriedades rurais, onde os lotes eram traçados em forma de longos retângulos, tendo quase todos frente para uma estrada e fundo para um ribeirão ou rio. A estrada passava quase sempre nas regiões mais elevadas e todos os lotes ficavam inclinados. Os tamanhos dos lotes variavam de 5 a 15 alqueires.

[...] a CTNP preocupou-se com a socialização dos colonos dispondo os lotes com propriedades estreitas e alongadas, no sentido do espigão ao ribeirão, onde as casas eram construídas próximas aos rios, facilitando assim o contato entre os vizinhos. (FARIA, 2015, p. 177).

Em seguida a autora conclui:

Por certo que o processo colonizador ocorrido na região visava o pequeno proprietário, onde esse praticaria a agricultura de subsistência, obtendo assim seu sustento e com seus excedentes abasteceria o mercado local, o que os difere, dos grandes fazendeiros de São Paulo, cujos objetivos eram de produzir grandes safras para serem exportadas (FARIA, 2015, p. 177).

Contrariando a visão de que a colonização da CTNP/CMNP visava o pequeno proprietário, Lúcio Tadeu Mota, em sua publicação *História do Paraná: ocupação humana e relações interculturais* (2005), menciona que nem todos os imigrantes que vieram para o norte do estado em busca de emprego e de uma vida melhor eram pessoas em condições de adquirir um pedaço de terra, seja ele de 15 ou de apenas 5 alqueires. E os que vinham com dinheiro não se limitavam a adquirir uma pequena propriedade apenas, pois, “[...] alguns proprietários adquiriam mais de um lote, formando fazendas de até 150 alqueires” (MOTA, 2005, p. 82).

Para se entender os objetivos da colonizadora é preciso apurar qual o verdadeiro “sentido da colonização” por ela empreendido. Segundo José Henrique Gonçalves:

Se vista enquanto específico do processo de reprodução ampliada do capital, qualquer forma de redistribuição da propriedade vem atender às exigências mais recônditas de uma acumulação capitalista, e nada tem a ver em termos casuais com demandas dos trabalhadores sem terras ou dos camponeses dotados de poucos recursos [...]. (GONÇALVES, apud GUILHERME, 2013, p. 61).

No início da colonização, o grupo financeiro de Londres não tinha por meta lotear e vender a terra na forma da pequena propriedade, mas a de cultivar o algodão na forma do latifúndio. Porém, essa iniciativa, como vimos, foi frustrada pela elite paranaense que se opôs ao projeto da companhia em trazer Assírios do Iraque para trabalhar nas lavouras algodoeiras. Com isso, os ingleses mudaram seus planos iniciais. Em vez do empreendimento agrícola nas formas do latifúndio e da monocultura algodoeira, decidiram, ao contrário, partir para o ramo imobiliário, loteando e vendendo aquelas terras. E mesmo assim, a ideia inicial era vendê-las em grandes lotes para atender a demanda de fazendeiros mineiros e paulistas que queriam expandir seus investimentos agropecuários para o norte do Paraná.

Além disso, a CTNP não foi pioneira da colonização na forma da pequena propriedade como a mesma diz ou como muitos afirmam, uma vez que outras empresas já vinham realizando esta forma de distribuição de terra antes. Segundo Nelson Dacio Tomazi (1999):

[...] desde 1916, várias leis que tratavam das terras colocadas à disposição para colonização e dadas em concessão pelo governo paranaense já determinavam que essas terras deviam ser repartidas em pequenas propriedades. Outras empresas antes da CTNP já haviam feito esse tipo de loteamento, no estado e fora dele. Não foi a CTNP que criou essa forma de (re)ocupação (TOMAZI, 1999, pp. 78-79).

Na mesma direção do discurso de que a companhia implantou o sistema de pequena propriedade para facilitar a aquisição de suas terras aos colonos de poucos recursos, Elpídio Serra diz que a colonizadora vendia a terra a baixo custo, uma vez “que também havia adquirido a extensa área do estado a baixo preço”. (SERRA, 1993, p. 57). Porém, a terra que, segundo Serra (1991), havia sido comprada pela companhia em 1925 “à razão de 20\$000” já era vendida, em maio de 1932, pelo preço de 450\$000 o alqueire, como foi o caso do lote nº 72, de 10 alqueires, da gleba Ribeirão Cambé. Em 1935, o mesmo alqueire já era vendido ao preço de 1.250\$000; este foi o caso do lote nº 55 de 5 alqueires na gleba Londrina, vendido ao Sr. José Elias Abdalla (JOFFILY, 1985, p. 84).

Portanto, para a colonizadora, quanto maior fosse a divisão da terra maior o lucro extraído de sua venda. Assim, a ideia de que a colonizadora preferiu vender as terras na forma da pequena propriedade, porque queria

ajudar os colonos de poucos recursos ou que ela visava com isso a “socialização” dos mesmos pela disposição dos pequenos lotes em que os tornavam vizinhos, são ideias que não se sustentam à mais superficial das análises.

O DESENVOLVIMENTO DE APUCARANA

As terras compradas pelos sócios ingleses da CTNP no período de 1925 a 1927 e pelos sócios brasileiros da CMNP em 1951 foram separadas em lotes e conseqüentemente vendidas a agricultores vindos de toda parte do país. Antes, porém, de vender os lotes rurais, os colonizadores projetaram as áreas urbanas. Apucarana foi projetada em 1934. Idealmente, a CTNP pretendia estabelecer cidades maiores com mais ou menos 20 mil habitantes distantes 100 km uma da outra, sendo estas abastecidas por povoados denominados patrimônios de até 5 mil habitantes. Segundo Maria do Carmo Carvalho Faria em seu artigo “*Apucarana – Processo de Ocupação e Colonização*” (2014, p. 179), as cidades projetadas seriam Londrina, Maringá, Cianorte, e Umuarama e os patrimônios “Apucarana, Cambé, Rolândia, Arapongas, Jandaia do Sul, entre outros”.

No mesmo artigo, Faria (2014) acrescenta ainda que um dos motivos que levou Apucarana ao desenvolvimento foi a atuação de seus moradores e de inúmeros imigrantes que, mesmo com a falta de incentivo da CTNP e do município de Londrina, que até então era responsável pela parte política e administrativa do patrimônio, “não desanimaram e persistiram em busca do crescimento do povoado”. (FARIA, 2014, p. 180). Com isto, a cidade cresceu e se tornou município em 1944.

Outro fator determinante para o crescimento da cidade foi a construção da ferrovia realizada pela companhia de terras que colonizou a região. Logo nos primeiros anos de seu funcionamento, entre 1942 e 1954, a ferrovia proporcionou o crescimento e o desenvolvimento das pequenas cidades como Rolândia, Arapongas e Apucarana e de toda a região até Maringá. Isto fez com que o desenvolvimento de Apucarana fosse muito além das expectativas da própria companhia de terras que a projetou. No final de 1948 houve outra

conquista para o município que foi a inauguração da Empresa Elétrica Vale do Ivaí, localizada na Barra Funda.

Além da estrada de ferro e da hidrelétrica, Maria do Carmo Carvalho Faria cita outros fatores que contribuíram para o progresso de Apucarana. Segundo ela:

Isto se deve à sua localização geoeconômica estratégica. Outros fatores contribuíram para este fato: a implantação de uma infra-estrutura de energia, estradas, características fundiárias, fatores que contribuíram decisivamente para a montagem de um complexo de beneficiamento e comercialização de cereais na cidade (FARIA, 2014, p. 186).

Até o primeiro semestre de 1975, a economia apucaranesa era próspera, porém, com a geada, no mesmo ano, houve a crise do café que refletiu na economia e no êxodo rural dos trabalhadores, dobrando o número de habitantes urbanos. Já em meados dos anos de 1980 foi se iniciando pequenas indústrias de bonés e empresas de vestuários que possibilitaram a recuperação da cidade que voltou a crescer como uma das principais cidades do eixo norte paranaense, contando hoje com 138 mil habitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se por um lado Maria do Carmo Carvalho Faria (2014) corrobora com o discurso do colonizador de que a companhia ao dividir a terra na forma da pequena propriedade tinha por objetivo a “socialização dos colonos”, quando sua verdadeira intenção no processo era extrair o máximo de lucro da divisão da terra; por outro, a autora ajuda a desconstruir o mito de que foi do planejamento desta companhia que veio o progresso de Apucarana. Segundo a autora, Apucarana foi projetada pela CTNP para ser um patrimônio de apenas 5 mil habitantes entre outros pólos maiores como Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama, mas foi graças ao trabalho e à vontade política de seu povo que a cidade cresceu além do projetado pela poderosa companhia de terras.

REFERÊNCIAS

- CMNP - COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e Desenvolvimento do Norte do Paraná**. São Paulo: Editora Ave Maria, 1975.
- CORRÊA JUNIOR, J. A. **O Trem de Ferro** (1991). Maringá-PR: Editora 5 de Abril Ltda., 1991.
- FARIA, Maria do Carmo Carvalho. Apucarana – processo de ocupação e colonização. in: GUILHERME, Cássio A. S. A; ROMPATTO, Maurílio (orgs.). **Histórias e Memórias da ocupação das regiões paranaenses no século XX**. 1. ed. Maringá-PR: Massoni, 2014. pp. 173-193.
- GUILHERME, Cássio A. S. A. **A memória sobre o pioneiro: como os nomes das ruas e prédios públicos legitimam o discurso do pioneirismo**. 2013. Disponível em: <http://www.fecilcam.br/nupem/anais_viii_epct/PDF/TRABALHOS>. Acesso em: 02 fev. 2015.
- JOFFILY, José. **Londres-Londrina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.
- LOPES, José Carlos Neves; BRAGA, Newton. **Meu Pai e a Ferrovia - Uma breve historia fotográfica da Companhia Ferroviária São Paulo - Paraná – 1924/1944**, 2014.
- MARCELO, Paulo. **História de Paranavaí**. Prefeitura Municipal de Paranavaí-PR, 1988.
- MOTA, Lucio Tadeu. **História do Paraná: ocupação humana e relações inter-culturais**. Maringá: EDUEM, 2005.
- SERRA, Elpídio. **A colonização empresarial e a repartição da terra agrícola no paraná moderno**. Boletim de Geografia. Universidade Estadual de Maringá, 1993.
- TOMAZI, Nelson Dacio. Construções e silêncio sobre a (re)ocupação do norte do Estado do Paraná. in: DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo (orgs.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Maringá: EDUEM, 1999. pp. 51-85.
- WESTPHALEN, Cecília Maria; MACHADO, Brasil Pinheiro; BALHANA, Altiva Pilatti. **Nota prévia ao estudo da ocupação da terra no Paraná moderno**. Boletim do Departamento de História, nº 7. Universidade Federal do Paraná - UFPR, 1968.