



NOVOS TEMPOS, OUTROS VIVERES: TRABALHO, TRABALHADORES E ORDENAÇÃO URBANA EM PONTA GROSSA-PR (1880-1915)

Doi: 10.4025/8cih.pphuem.3564

Rosângela Maria Silva Petuba, UEPG

Resumo

Escritos sobre a cidade Ponta Grossa-PR localizam nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX, a transformação urbana significativa pela qual passaria a cidade. Essas décadas são apontadas como matrizes de boa parte da configuração social, econômica e política, que permitem compreender os rumos tomados pela cidade ao longo do século XX.

Interessa-nos, sobretudo investigar os modos de vida e trabalho urbano, avaliando como eles foram tratados dentro do processo de ordenação urbano em curso naquele momento. Em que medida esses projetos de novos tempos se confrontaram, convergiram e/ou construíram outros viveres em Ponta Grossa, então a segunda cidade do estado, conforme constou em estatística industrial realizada à época (1918 e 1924) pela Secretaria de Finanças do Paraná.

O trabalho tem como fontes documentais as Atas da Câmara Municipal no período e o jornal local “O Progresso” e os Códigos de Posturas Municipais. Essa documentação permite entrever um pouco da cultura e do modo de vida dos pontagrossenses, denotando hábitos e costumes, bem como uma dinâmica urbana em termos de prestação de serviços e de atividade comercial e industrial já considerável.

A existência de taxação sobre os trabalhadores ambulantes indicar que suas atividades representavam uma quantidade significativa, a ponto de assinalarem possibilidades de ganhos para os cofres municipais; por outro lado, a tentativa de cobrir essas atividades comerciais, fossem elas informais ou não, se aliaram a referências constantes sobre a necessidade dos cofres públicos de aumentarem sua arrecadação face às demandas da cidade.

Palavras Chave:

trabalho; trabalhadores;
ordenação urbana.

Em 1894, a cidade de Ponta Grossa no centro sul do Paraná tornou-se terminal da Estrada de Ferro do Paraná, ligando-se diretamente à capital do estado e ao litoral paranaense. Em 1898, iniciaram-se as atividades da Estrada de Ferro São Paulo - Rio-Grande. Por ela passavam todos os trens que cruzavam o Paraná e, por situar-se na parte intermediária do percurso entre São Paulo e Rio Grande do Sul, Ponta Grossa foi escolhida para a implantação da infraestrutura que atendia às demandas de funcionamento da Companhia: pátios para manobras e armazenamento de comboios, oficinas de locomotivas e vagões, estações de carga e de passageiros, depósitos de vagões e de locomotivas e cargas, usinas de tratamento de dormentes e trilhos, além de escolas profissionais, hospitais, armazéns e vilas.

Essa convergência de estradas de ferro que se estendiam do sul ao sudeste, ligando o Rio Grande do Sul a São Paulo e conectando o interior do Estado do Paraná ao litoral, precisamente no Porto de Paranaguá, somada à instalação desse significativo complexo ferroviário na cidade, iria tornar Ponta Grossa, já no início do século XX, um dos maiores entroncamentos ferroviários do sul do país e a segunda cidade do Paraná em importância econômica e em índice de urbanização.

Assim esse trabalho problematiza a dinâmica da cidade de Ponta Grossa antes e imediatamente após a chegada das duas ferrovias acompanhando uma parcela do impacto desse evento no cotidiano e na representação da localidade investigando, sobretudo os modos de vida e trabalho urbano, avaliando como eles foram tratados dentro do processo de ordenação urbano em curso naquele momento.

Desse modo, para visualizar um pouco da dinâmica da cidade antes e imediatamente após a chegada das duas ferrovias, acompanhando uma parcela do impacto desse evento no cotidiano e na representação da localidade, recuamos às Atas da Câmara Municipal no período de 1888 a 1913, às páginas do jornal *O Progresso* nos anos de 1910, 1912, 1913 e 1915, e também às Posturas Municipais de 1862 e de 1915.

A presença da via férrea e de seu impacto vai tornando-se perceptível nos relatos sobre o cotidiano da cidade, nos afazeres de seus moradores, em suas formas de sobrevivência e de trabalho no comércio, nas pensões, nos hotéis, nos momentos de lazer e nas entrelinhas dos discursos e leis que, por sua vez, visam normatizar essa vida urbana.

A Câmara Municipal de Ponta Grossa decreta:

Artigo 1º: As pessoas que não tiverem estabelecimentos commerciaes neste município e que trouxerem pela estrada de ferro ou por outro qualquer meio de condução (arros, café, assucar, aguardente, farinha de trigo, xarque, toucinho) para nesta venderem estão sujeitos ao imposto do art.28, 29 e 30 das Posturas Municipais¹[sic]

A Câmara Municipal abriu mão da indenização e cedeu a Cia Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande os terrenos necessários ao traçado, estação e (ilegível). (PONTA GROSSA. ATA..., dez., 1894.p.148).

Em agosto de 1912, o então Prefeito Municipal Theodoro Batista Rosa, faz sua primeira comunicação aos camaristas e traça um quadro sobre a situação da cidade, alertando para o fato de que o orçamento não é suficiente para realizar os melhoramentos que exigem as cidades mais adiantadas, mas apenas os mais urgentes e declara:

¹ Ata da Câmara Municipal de Ponta Grossa, 11 de agosto de 1894, p. 148.

Não há mais com negar o grande desenvolvimento de nossa cidade principalmente nos últimos tempos [...] A verba ‘Obras Públicas’ por maior que seja nunca é suficiente para fazer face aos respectivos serviços. Ponta Grossa é uma cidade vasta, com grande perímetro urbano e só o movimento de terra das suas ruas e praças, a construção de cordões, bacias e valletas fazem exgotar os recursos disponíveis no orçamento. Decorre daí a necessidade urgente de calçamento, pelo menos da parte central da cidade [...] feito isso a cidade não terá o feio aspecto e a viação perturbada pela lama quando chove e pelo pó quando não chove. Outro serviço público de maior importância é o saneamento definitivo da cidade pela construção de obras relativas a água e esgoto [...] Com relação a higiene e limpeza pública deve ponderar que não temos organização de higiene nem mesmo rudimentar, o que é inconcebível n’uma cidade de importância como a nossa que recebe diariamente visitantes de toda espécie, sendo o ponto donde partem e chegam contínuas levas de imigrantes, estando com esta em contato com grandes centros dos Estados vizinhos [...] A limpeza pública é também incompleta [...] É embaraçoso a situação criada com o desaparecimento do mercado. Foi demolido o existente com o fim de construir outro que se adaptasse ao desenvolvimento [...] mas como a construção do outro não logrou

realizar-se estamos há tempo sem mercado, pois não podemos dar esse nome ao rancho onde atualmente funciona. (PONTA GROSSA. ATA..., dez., 1912, grifo nosso).

O prefeito ainda afirmou que estaria tomando atitudes em relação à escarlatina e ao ordenamento de ruas e praças de acordo com as Posturas Municipais, e disse também: “Ao terminar minha primeira comunicação declaro-vos que tudo ainda está por fazer”. Os trechos apontam claramente as contradições vividas pela cidade que conheceu “grande desenvolvimento nos últimos tempos”, mas se debate face às demandas e limitações trazidas por esse processo.

Por outro lado, as preocupações do prefeito deixavam claro que o município estava, de certa maneira, afinado com as grandes questões pertinentes à urbanização vivenciada pelas cidades brasileiras naquele período. Preocupações com o sanitário, a higienização e o embelezamento dos centros urbanos eram a tônica da ação e do discurso dos administradores e parte intrínseca do projeto “modernizador” da sociedade brasileira; e esses dilemas não passaram despercebidos em Ponta Grossa, então a segunda cidade do estado, conforme constou em estatística industrial realizada à época (1918 e 1924) pela Secretaria de Finanças do Paraná².

Diversos trabalhos realizados sobre essas primeiras décadas do século XX apontaram o esforço empreendido pelas administrações municipais em adequar a cidade ao ideal de progresso e urbanização tão difundido na época. (CHAVES, 2006; MYSZCZUK et al., 1993 SILVA et al., 2001; PINTO e GONÇALVES, 1983).

Num plano mais geral, a

² De acordo com esse levantamento, já em 1918 a cidade era a segunda do Estado em termos de industrialização, sendo superada pela capital, Curitiba. Em 1924, outra estatística realizada comprovou a presença expressiva de indústrias em Ponta Grossa desde o início da década de 1920. Conforme esse estudo, o Paraná contava com 1.632 estabelecimentos industriais; desses, 535 localizavam-se em Curitiba, 75 em Ponta

Grossa, 32 em Paranaguá, e 22 em Guarapuava, estando os demais espalhados pelo interior do Estado. Entre 1910 e 1918 atuaria em Ponta Grossa o Centro Comercio e Industria Paranaense com objetivo de agregar os comerciantes e industriais locais. Em 1922 seria fundado o Centro Comercio e Industria de Ponta Grossa, atual ACIPG – Associação Comercial, Industrial e Rural de Ponta Grossa. Para maiores informações consultar: (CHAVES; BREMBATTI, 2008).

historiografia já se debruçou com afinco sobre o tema, produzindo uma gama variadíssima de estudos sobre as diversas cidades brasileiras e sobre a maneira pela qual essa “virada de século” atingiu a sociedade, influenciando os projetos de urbanização adotados pelo país afora e transformando as cidades em objetos de racionalidade e de planejamento. Desde o final do século XIX e início do século XX, tivemos atuações do Poder Público no sentido de adaptar as localidades aos tempos modernos. (FENELON et al, 1999, 2000; KOWARICK, 1994; ROLNIK, 1997).

Somado a isso percebe-se que tríade modernidade, ferrovia e urbanização, frequente nos trabalhos que problematizam algumas cidades brasileiras, também aparece na historiografia pontagrossense.

A maioria dos escritos sobre Ponta Grossa localiza nas últimas décadas do século XIX e nas primeiras do século XX, a transformação urbana significativa pela qual passaria a cidade, apontando a multiplicidade de novos cenários e atores que emergiram neste ambiente “modernizado” pelas inovações trazidas, em grande parte, pela ferrovia.

Pinto e Gonçalves (1983, p.52) afirmam: “A configuração urbanística é ampliada por um novo fator que acelerará sua estrutura sócio-econômica: a extensão da Estrada de Ferro do Paraná em 1894 e em 1896, o início da construção da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande”.

Essas décadas são apontadas como matrizes de boa parte da configuração social, econômica e política, que permitem compreender os rumos tomados pela cidade ao longo do século XX.

Em Ponta Grossa a implantação das ferrovias trouxe a intensificação das atividades econômicas e a adoção de hábitos característicos dos centros urbanos daquele período. Nesse sentido, tem sido consenso na

historiografia local, a importância da instalação da ferrovia e da constituição de uma classe de trabalhadores ferroviários no desenvolvimento urbano de Ponta Grossa e região. Cabe salientar aqui, que boa parte dos trabalhos realizados em diversas áreas de conhecimento debruçaram-se sobre a constituição da ferrovia, sobre o “boom” por ela provocado na cidade, sobre os significados e representações criadas em torno da Rede Ferroviária e das instituições direta ou indiretamente ligadas a ela.

A ideia de que a instalação da ferrovia trouxe progresso social, econômico e cultural para Ponta Grossa é uma constante, ainda que os trabalhos questionem, em certa medida, sua mitificação enquanto sinônimo de progresso. A relação intrínseca entre a ferrovia e a expansão urbana também aparece bastante evidenciada nas reflexões propostas sobre o assunto, na perspectiva de que a instalação do complexo ferroviário em Ponta Grossa tenha determinado a configuração da estrutura urbana da cidade, pois ao longo dos trilhos e ao redor dos equipamentos da Rede, ocorreu parte da ocupação habitacional da localidade (LOWEN, 1990).

Monastirsky afirma que, além da importância econômica que o cruzamento ferroviário trouxe à cidade, houve, paralelamente, uma dinamização do comportamento social e cultural do pontagrossense:

Em função disso, o espaço do Pátio Central da Rede Ferroviária e proximidades passou a ter uma simbologia própria, não apenas relacionada com o desenvolvimento econômico, impulsionado pela ferrovia, mas também como um espaço onde a população de Ponta Grossa experimentou de uma forma intensa a vida em público”. (MONASTIRSKY, 1997, p.55).

Para ele, Ponta Grossa assimilou parte do fluxo cultural, financeiro e político que os trilhos do transporte ferroviário canalizavam, bem como a presença dos trens foi utilizada na criação de uma euforia

progressista sobre a cidade que, especialmente no período de 1900 a 1930, tomou conta da população. A cidade vivia em função da ferrovia e do que ela representava – crescimento, desenvolvimento e progresso.

O mito de Ponta Grossa como cidade-progresso surgiu com a ferrovia, incorporou-se ao inconsciente coletivo e promoveu um período de desenvolvimento e efervescência cultural. Em suas pesquisas, o geógrafo defende a tese de que a implantação da ferrovia contribuiu formidavelmente no processo de transição de uma sociedade exclusivamente rural para uma sociedade em vias de urbanização:

A Rede Ferroviária Federal e todos os equipamentos que se relacionaram a ela tiveram papel importante no processo de urbanização de Ponta Grossa. Em toda primeira metade do século XX, a cidade viveu em função da ferrovia e do que ela representava - crescimento, desenvolvimento e progresso (MONASTIRSKY, 1997, p.63)

A percepção de que a presença da ferrovia era apontada como uma integração da cidade à euforia da modernidade capitalista também não passou despercebida aos estudiosos locais. Ao problematizar a implantação da energia elétrica em Ponta Grossa, Silva (2001, p.91) ressalta que a pequena distância entre a invenção da lâmpada elétrica, por Thomas Edison, em 1789, e as primeiras tentativas de implantar o serviço de iluminação em Ponta Grossa em 1902, revela o desejo cidadão de incorporar-se ao mercado capitalista internacional e justifica:

A Estrada de Ferro que a ligava a São Paulo e a Paranaguá trazia, além de passageiros e mercadorias, os novos fetiches do

mundo capitalista, objetos que simbolizavam o que havia de mais moderno e dinâmico na sociedade Ocidental.

O autor vai além e afirma que, já em 1902, abria-se a perspectiva de investimento no setor de energia elétrica na cidade, pois o acelerado crescimento proporcionado após a construção da Estrada de Ferro do Paraná e da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande transformaram o município em um polo regional.

Nesse período, a cidade recebeu boa parte dos chamados equipamentos da modernidade urbana capitalista³ e vivenciou um ritmo de reformas que modificaram, em parte, sua fisionomia, tanto materialmente quanto em termos de costumes e de modos de vida, ocasionando uma redefinição do uso e das funções dos lugares.

Ao estudar a arquitetura eclética de Ponta Grossa no período de 1900 a 1930, Quadros (2008) analisa as regras de urbanização local, em um texto sugestivamente denominado *Quimeras do Progresso na Princesa dos Campos*. Para a autora, naquele momento, emergiu na cidade um novo padrão de moradia, mais aos moldes burgueses, com construções de alvenaria mais confortáveis e que garantiam um status diferenciado aos seus moradores e proprietários. Surge, também, grande número de sobrados e prédios públicos com portes arquitetônicos notórios e modernos, como a Santa Casa de Misericórdia e a Estação Ferroviária da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, denominada Estação Roxo Rodrigues.

Além disso, a pesquisadora trata das exigências, por parte de alguns setores da população (possivelmente os que podiam usufruir dos espaços mais centrais da cidade), capturadas em reclames nos jornais, solicitando a adequação do município às normas do Código de Posturas Municipais (1915) no que tangia à higiene, à estética e à saúde, destacando-se os pedidos

³ Em 1905, ocorreu a instalação da iluminação elétrica, entre 1908-1915 aconteceu o processo

de instalação dos serviços de água e esgoto, em 1911, as instalações telefônicas. Nomeou-se também nesse período um delegado de higiene para a cidade.

para calçamentos das principais ruas:

Para imprimir os ideais de moral, limpeza e higiene associados aos pressupostos republicanos foi implantado pelo poder público a disciplinarização do espaço urbano para adequá-lo aos novos ares de modernidade. As fiscalizações abrangiam desde o consumo, as vias públicas, os pedintes, os loucos, embriagados, a moral e os bons costumes [...] Dos costumes às construções, dos lazeres ao vestuário, o chique era voltar as costas ao passado [...] para suspirar pela cidade luz. (QUADROS, 2008, p.22 e 27)

Nesse período, cronistas e jornalistas⁴ escreveram com espanto sobre a mudança na “Nova Ponta Grossa”, cuja fisionomia urbana se modificara sensivelmente após a chegada das ferrovias. Para Zulian (2001, p.331),

[...] os escritores, jornalistas que escreveram sobre Ponta Grossa no período [...] comparando o antigo ‘vilarejo’ de ‘alma dorminhoca e pesadona’, o ‘burgo apagado de há dez anos atrás’ ‘à urbs agitada e triumphal de hoje’, tentam construir uma nova imagem de cidade.

Segundo a autora, as contínuas menções aos hábitos urbanos nas vestimentas, no requinte de alguns em sua maneira de viver e de apreciar uma cultura à europeia, querem revelar uma cidade adequada, normatizada e progressista, onde os habitantes, outrora “amatutados e canhestros”, tornaram-se dignos não só de uma nova Ponta Grossa como também de um novo Paraná.

Mas não apenas a historiografia

nos permite acompanhar as memórias forjadas em torno da representação de uma cidade que, em tese, se civiliza e adere aos princípios da modernidade, confirmada inclusive pela presença da ferrovia. É justamente a partir da primeira década do século XX que esse processo de desenvolvimento urbano começa a ser retratado de forma mais enfática, incluindo-se os problemas advindos dele.

Aqui, o diálogo com a história se torna mais fácil porque é possível cruzar o conteúdo das *Atas* com o das notícias retratadas nas páginas do jornal *O Progresso*.

Nas reportagens estampadas nas páginas do periódico notamos uma imagem de modernidade e civilidade sendo cunhada e tomando ares de realidade no cotidiano citadino.

As reformas e melhoramentos urbanos, na visão daqueles que se expressavam no jornal, não só credenciavam Ponta Grossa a constar no rol das “urbs civilizadas” do estado e do país, como legitimava suas pretensões de proeminência econômica, política e cultural em relação às demais cidades da região:

Quem viajar de ânimo sereno pelo vasto território do interior do estado [...] sentirá não só a justa satisfação de ver em toda parte os signaes da influência comercial, moral e intelectual da cidade, porém, outrossim [...] o peso de tremendas responsabilidades. [...] Nossa conduta como cidade, pode servir de exemplo. Assim como pode servir de escândalo para uma vasta zona territorial paranaense que recebe nossos vários influxos [...] como os indivíduos as cidades têm honra coletiva. O nosso comércio, nossa intelectualidade, a nossa política, tem que se exercer não só no sentido

⁴ Entre os relatos mais trabalhados pela historiografia sobre essas primeiras décadas do século XX, está sem dúvida, a obra de Nestor Vitor intitulada: **A Terra do Futuro: impressões do Paraná**, escrita em 1913, após suas viagens pelo estado. Neste livro o autor escreve um capítulo intitulado “A Nova Ponta Grossa”,

atestando, segundo os padrões da época, o crescimento espantoso da cidade. Também os escritos, na verdade, crônicas sobre a cidade, publicadas durante o ano de 1912, nas páginas do **Jornal “O Progresso”** de autoria do jornalista Raul Gomes, são bastante citadas como fontes para o estudo da cidade nesse período.

egoísta do interesse pontagrossense, mas no sentido mais amplo e vasto do interesse paranaense. A nossa roupa suja lavada lá fora, prejudica os interesses coletivos, diminui a ascendência da nossa cidade. Decresce nossa atividade política e social. Prejudicando estas, prejudicado está nosso expansionismo comercial, a viação, a instrução pública, o comércio, a indústria, as artes enfim, tudo. (PONTA GROSSA NO ESTADO, 1915, grifo nosso).

A pesquisa nas *Atas da Câmara Municipal* revelou que na última década do século XIX, correspondente justamente à instalação das duas estradas de ferro em Ponta Grossa, há poucas referências diretas sobre a presença da ferrovia na cidade. Mesmo assim, a análise da documentação permitiu compor um quadro do município no qual as estradas de ferro se instalaram, e isso também nos interessa.

Naquele contexto, a normatização do processo de urbanização é evidente; aparecem nas atas discussões frequentes sobre o Código de Posturas (1888), bem como seus constantes reajustes a uma cidade que visivelmente complexificava-se.

Preocupações com iluminação, limpeza e manutenção do Matadouro, do Mercado, da Cadeia Municipal e das ruas da cidade são constantemente debatidas pelos ‘camaristas’: “[...] as ruas da cidade que muitas delas, acham-se sujas e até encontra-se aves mortas como galinhas, corvos, bem como gatos, etc, etc. (PONTA GROSSA. ATA..., dez., 1894).

Também seria solicitada a criação de “direitos da municipalidade” sobre uma série de atividades comerciais: fábricas de vinagre, de erva-mate, de bebidas gasificadas, serrarias movidas a vapor, comércios de secos e molhados, padarias, hotéis, vendedores ambulantes de frutas, de doces, de sorvetes, de refrescos e de outros produtos não

especificados, vendedores ambulantes de calçados, de roupas feitas, de chapéus, mascates de fazendas, armarinhos e perfumarias. A essas petições se juntariam as concessões da Câmara para a abertura de fábricas de velas, de sabão, de banha, de fósforos, de produtos cerâmicos, charqueadas, etc.

Entre 1898-1899, o camarista Teófilo Cunha propôs a taxaço municipal sobre uma série de mercadorias:

Por cada quilo de queijo (ilegível) réis, por cada 15 kilos de crina 500rs, por cada couro de gado 200rs, por cargueiro de palmito 500rs, por cada 15 kilos de lã 500rs, por carneiro abatido no matadouro 500rs, por carneiro vendido no mercado, 500rs, por cargueiro de cal 100rs, por cargueiro de farinha de milho, por sexto [sic] de bananas que não sejam importadas pelo comerciante [...].(PONTA GROSSA. ATA..., fev., 1898).

A documentação deixa entrever um pouco da cultura e do modo de vida dos pontagrossenses, denotando hábitos e costumes, bem como uma dinâmica urbana em termos de prestação de serviços e de atividade comercial e industrial já considerável.

A existência de taxaço sobre os trabalhadores ambulantes pode indicar que suas atividades representavam uma quantidade significativa, a ponto de assinalarem possibilidades de ganhos para os cofres municipais; por outro lado, a tentativa de cobrir essas atividades comerciais, fossem elas informais ou não, se aliaram a referências constantes sobre a necessidade dos cofres públicos de aumentarem sua arrecadação face às demandas da cidade.

Nesse conjunto, as referências à ferrovia aparecem articulando-a a certa dinâmica urbana já existente. Pelos indícios da documentação, não seria possível afirmar que a estrada de ferro funda essa urbanização; ela não a cria, a potencializa.

Por outro lado, a documentação até agora pesquisada, principalmente os

Códigos de Posturas Municipais e as Atas da Câmara Municipal apontam para uma diversidade de sujeitos urbanos e conseqüentemente modos de viver e trabalhar na cidade no período. Problematizar esse rico cenário urbano será o caminho desse trabalho doravante.

Referências

- CHAVES, N. B. **Do Centro Comercio e Industria ao Selo Social**. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2006.
- CHAVES, N. B.; BREMBATTI, K. **Desenvolvimento & Sociedade**: ACIPG, 85 anos de História. Ponta Grossa: Editora da UEPG, 2008.
- GONÇALVES, M. A. C.; PINTO, E. **A Ponta Grossa**: um século de vida (1823 – 1923). Ponta Grossa: Kugler, 1983.
- LOWEN, C. L. **Favelas**: um aspecto da expansão urbana de Ponta Grossa – PR. Rio Claro: UNESP, 1990. Dissertação de Mestrado
- MONASTIRSKY, L. B. A mitificação da ferrovia em Ponta Grossa. In: DITZEL, C. de H. M.; SAHR, C. L. **Espaço e Cultura**: Ponta Grossa e os Campos Gerais. Ponta Grossa: UEPG, 2001.
- PONTA GROSSA. ATA da Câmara Municipal, dezembro de 1894.
- PONTA GROSSA. ATA da Câmara Municipal, dezembro de 1912.
- ROLNIK, R.. **A Cidade e a Lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel/FAPESP, 2007.
- SILVA, E. A. **Energia elétrica e desenvolvimento industrial em Ponta Grossa**. 1904 – 1973. Curitiba: UFPR, Dissertação de Mestrado, 1993.
- SILVA, E. A. et al. **O povo faz a história**. Ponta Grossa 1920 – 1945. Relatório de Pesquisa. Ponta Grossa: UEPG, 1994.
- ZULIAN, R. W. **Identidade e Experiência**: Uma Escola Confessional na República Velha. Curitiba: Ed. Champagnat, 2005.