

Folhas

Nome do Professor: Giane de Souza Silva

Escola: Colégio Estadual Tsuru Oguido . Ensino Médio e Fundamental

Município: Londrina

Disciplina: História

Relação Disciplinar 1: História Relação disciplinar 2: Geografia

Série: 5ª

Conteúdo da Disciplina: História Local e Regional

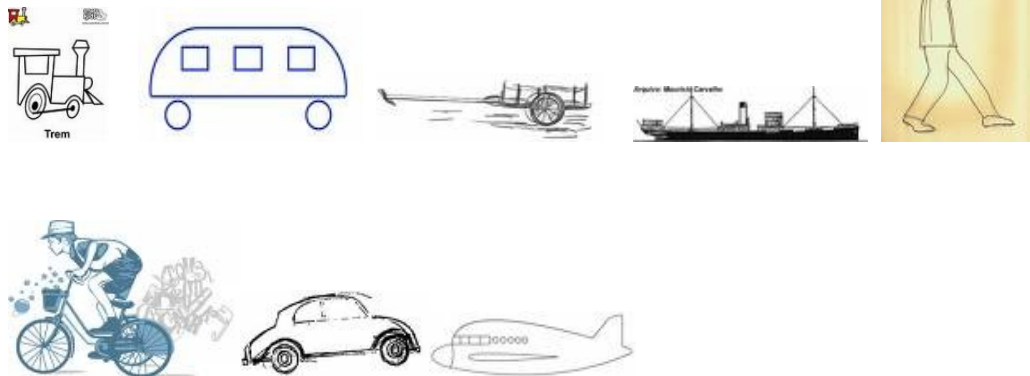
Título: **Nos trilhos da modernidade. Londrina e a ferrovia.**

Palavras-chave: cidade – ferrovia – ocupação – memória – colonização

Relacionado às disciplinas: Geografia e Língua Portuguesa

Professora Orientadora: Prof. Dra. Marlene R. Cainelli

Gostaria que vocês me dissessem, a cidade em que você vive sempre foi como agora? Antes de se tornarem cidades tinham outros moradores? Quais? Quando as cidades são criadas como as pessoas chegavam, qual o meio de transporte? Como as pessoas chegaram à cidade em que você mora?



E quando as pessoas chegavam a cidade já estava pronta do jeito que conhecemos hoje?

As cidades na História

- 1- **Cidades Neolíticas:** surgimento dos primeiros núcleos urbanos por volta de 10.000 a 7.000 a.C., onde hoje é o atual Oriente Médio e serviam para centralizar a administração da economia (terras e produção agrícola).
- 2- **Cidades na antiguidade:** tinham um caráter religioso, político e familiar. Os Gregos chamavam as cidades de polis que eram cidades-estados (possuíam autonomia política – pequeno território, população concentrada entre muros, era como um pequeno Estado).

- 3- **As cidades na América pré-colombiana: Cidades Astecas, Maias e Incas:** centros urbanos com fins religiosos e administrativos
- 4- **A expansão urbana na Europa Ocidental dos séculos XI-XIII:** houve um desenvolvimento de núcleos urbanos que surgiram em torno dos castelos ou palácios episcopais, com grandes muralhas que protegiam seus habitantes.
- 5- **Industrialização e urbanização:** Somente a partir do início do século XIX, como o desenvolvimento da industrialização, houve um grande impulso da urbanização.
- 6- **No Brasil Colonial:** As funções das vilas e cidades eram administrativas, religiosas e militares; servia de entreposto das mercadorias destinadas à exportação e importação de mercadorias. .
- 7- **Cidade e industrialização no Brasil:** O crescimento das indústrias levou ao processo de urbanização, que foi exigido a realização de uma série de obras, como instalação de energia elétrica, limpeza pública, serviço de saneamento básico (água e esgoto), linhas de telégrafos.
- Urbanização no Paraná:**
- 8- **Paranaguá:** com a descoberta de ouro próximo à Baía de Paranaguá, na metade do século XVII, fato que marca o início do povoamento do litoral do estado. Paranaguá foi elevada à categoria de vila em 1660, no século XVII. Em vista da busca do ouro outros povoados foram surgindo: Curitiba (1693), Guaratuba (1771) e Antonia (1797).
- 9- **Campos Gerais:** No século XVIII, a pecuária ajudou a desenvolver a região devido aos transportes de gado e muares vindos do rio Grande do Sul, através do caminho de Viamão, para serem revendidos em Sorocaba.
- 10- **No sudoeste,** a madeira e a pecuária foram as atividades mais dinâmicas, que deram origem a núcleos urbanos
- 11- **No Oeste,** o mate e a madeira impulsionaram o desenvolvimento dessa região, sendo Guaíra fundada em 1909 que favoreceria a exportação do mate para a Argentina.
- 12- **Norte Pioneiro:** Na região nordeste do estado do Paraná, já em 1860 o café já era cultivado devido à expansão da lavoura cafeeira paulista, a região foi ocupada por paulistas e mineiros.

Agora que você leu sobre a cidade na história, vamos saber sobre o seu conhecimento prévio, para tanto escreva um texto respondendo as seguintes questões:
Como é sua cidade hoje? Como era no início da colonização?

A história da Ferrovia

Vocês acham que a ferrovia foi inventada onde? No Brasil? Na Europa? Nos Estados Unidos? Por quê?

Perceberam quantas idéias nós temos a respeito da ferrovia e principalmente porque foi criada?

Nós devemos nos perguntar porque queriam os homens do século XIX construir estradas de trem, o que isso significava para eles naquele momento?

Conhecimento prévio: Todos nós temos um conhecimento baseado nas nossas experiências de vida e na nossa vida escolar. Como vocês estão na 5ª. série já ouviram falar e já estudaram sobre sua cidade. O professor e historiador inglês Peter Lee acredita que todos os alunos possuem um conhecimento sobre os temas trabalhados na escola e que é uma das maneiras de se iniciar um conteúdo, partindo do contexto local, regional, nacional e mundial. E é o que vamos nós vamos fazer.

Talvez fosse como perguntar, porque o homem hoje quer ir para o espaço, construir ônibus espacial, não acham?

Segundo o historiador inglês Eric Hobsbawm ao falar sobre os homens do século XIX na Inglaterra ele escreveu:

“ Interligados por trilhos de ferro e máquina a vapor, pois seus horizontes comerciais eram como seus sonhos sobre o mundo. Para tais homens, destino, história e lucro eram uma e a mesma coisa”.

Progresso: durante o século XIX, as principais características conferidas ao progresso são: [“ a capacidade de transformar o meio e de alterar as formas de relacionamento entre si e com o mundo natural. (CASTRO apud OLIVEIRA, 1995 p. 6)

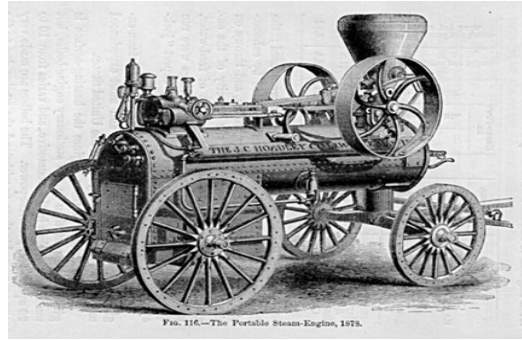
A ferrovia foi vista desde seu surgimento como uma promessa de **progresso** e civilização industrial, integrando as comunicações através dos territórios em todo o mundo.

No início do século XX, a **Revolução industrial** já havia se disseminado largamente na Inglaterra. Já a partir do início do século XIX, aquele país se transformou num grande exportador de máquinas a vapor, carvão e material ferroviário.

Nesse período, inventores desenvolviam a **máquina a vapor**, o que possibilitou com a utilização desse meio de transporte a transformação da economia de regiões inteiras. Os transportes modernos estenderam sua malha por todo o mundo.

Revolução Industrial: No século XVIII, na Inglaterra, surgem inovações técnicas para a produção como as máquinas a vapor, teares mecânicos, entre outros. O trabalho passou a ser realizado em grande escala, num espaço maior chamado Fábrica. (SAGATI. Silmara. “ A construção do trabalho Assalariado.” In História: Ensino Médio. Secretaria de Estado da Educação. Ciba, SEED-PR, 2006. P.53-4)

No início do séc. XIX, o inventor inglês Richard Trevithick construiu a primeira máquina capaz de aproveitar a alta pressão do vapor. Montou-a sobre uma estrutura de quatro rodas planejada para se deslocar sobre trilhos. Era a primeira locomotiva bem-sucedida do mundo. Logo, outros inventores ingleses seguiram seu exemplo.



Fonte: <http://www.fem.unicamp.br/~em313/paginas//locom0/image65J.JPG>

O inglês George Stephenson, construiu a primeira ferrovia pública do mundo, ligando Stockton a Darlington; foi inaugurada em 1825. Cobria uma distância de 32 km. A segunda ferrovia de Stephenson foi entregue ao público em 1830. Tinha 48 km de extensão e ligava Liverpool a Manchester.

- A Ferrovia no Brasil

A ferrovia no Brasil, como em outras partes do mundo aparece acompanhada da idéia de progresso. que possuía um símbolo : a locomotiva.

A historiadora Maria Inês Mata Castro em sua dissertação de mestrado, *O preço do progresso*, afirma: “ As ferrovias, um dos símbolos mais poderosos do ideário progressista da segunda metade do século XIX, trazia consigo idéias como: paz mundial, igualdade, ampliação da cultura e dos conhecimentos científicos, farta distribuição de alimentos, boas condições de habitação para todos, ligação do mundo em uma única comunidade.

O transporte ferroviário do Brasil, implantado a partir de 1850, tinha como função ser o complemento para a navegação. No início do século XX, contribuiu para o início da formação da infra-estrutura do território nacional, criando novos centros econômicos, ampliando a fronteira agrícola e estabelecendo a comunicação terrestre em parte do país.

A locomotiva do primeiro trem a circular no Brasil levou o nome de **Baronesa** . Na sua primeira viagem, no dia 30 de Abril de 1854. **Irineu Evangelista de Souza, Barão de Mauá** (depois Visconde), foi o responsável pela construção desta

- Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá



www.transportes.gov.br/.../BustoViscondeMaua.gif

ferrovia através da concessão dada pelo príncipe regente D. Pedro II, conhecida por Estrada de Ferro Petrópolis ou Estrada de Ferro Mauá.

Em 30 de setembro de 1957 é criada a **Rede Ferroviária Federal (RFFSA)** que unificou as 42 ferrovias existentes no Brasil, criando um sistema regional composto por 18 estradas de ferro. É por esta altura que surgem também as primeiras locomotivas a diesel no Brasil. Nesta altura, a rede ferroviária já se estendia por 25 mil quilômetros, (alguns já eletrificados), com ligações à Bolívia, à Argentina e ao Uruguai.

No Brasil a necessidade da ferrovia aparece como um discurso político das elites. Segundo o historiador Lando Kroetz: “ A

construção de uma malha de comunicação será vista como um importante agente político e social para a constituição da integração territorial

Em 1996, as ferrovias são privatizadas e as suas linhas divididas por várias empresas: América Latina Logística, Brasil Ferrovias, Companhia Ferroviária do Nordeste, Ferrovia Centro Atlântica, Ferrovia Teresa Cristina e MRS Logística.

Atividades: Podemos agora elaborar um painel em papel craft sobre a invenção do trem e a ferrovia no Brasil. Vamos utilizar as aulas que tivemos e fazer pesquisa na biblioteca, na internet, em revistas e vamos montar um painel para apresentar em sala. Faremos isso em grupo: Os temas são:
 Invenção do trem
 A revolução industrial na Inglaterra
 O visconde de Mauá
 Ferrovia e Urbanização

- A ferrovia no Paraná

Até agora estudamos sobre o surgimento da ferrovia à nível mundial e sobre o surgimento da ferrovia no Brasil.

E no Estado do Paraná, tem ferrovia? Quando será que começou a se instalar as ferrovias no Estado e por onde passou?

Vamos ver no mapa abaixo:

Os títulos de nobreza abaixo são válidos quando se vive numa monarquia, que tem rei, rainha e nobreza. São títulos, barão, visconde, conde, etc.

RFFSA: A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) foi uma empresa estatal brasileira de transporte ferroviário, que cobria boa parte do território brasileiro. Criada em 1957 a RFFSA existiu por 50 anos e 76 dias, sendo oficialmente extinta por força da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, convertida na Lei Federal nº 11.483, de 31 de maio de 2007. (Wikipédia)

Mapa ferrovia Paraná



Fonte: www.transportes.gov.br/bit/mapas/mapa.htm

(portal dia a dia da educação – acessado em 20/10/2008)

Olhem o mapa com atenção e vamos debater:

Por quantas cidades passa a ferrovia? Os caminhos que chegam à sua cidade passam por quais outras cidades e estados? O que contam da sua cidade quando os chamados “pioneiros” chegaram? Se for rodovias faça uma pesquisa de como chegar a sua cidade.?

Segundo o historiador Gilmar Arruda(2000) Assim como uma estrada (rodovia) é importante para as cidades, a chegada das ferrovias costumavam ser saudadas como privilegiadas portadoras do “progresso” meios quase mágicos pelos quais a “civilização” seria levada até aos mais distantes “sertões”, isto é, aos territórios onde imperavam o atraso, a “barbárie”.

Segundo o historiador Jaques Le Goff , “ ... a **memória** é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje...” (Menezes e Silva 2007, p. 220)

Ainda segundo o mesmo historiador, a representação da ferrovia no Brasil e no Paraná é vista “ como um dos instrumentos mais poderosos de penetração no interior do país” sendo que em “ muitos casos, a ferrovia chegava antes de sequer existir uma cidade ou um vilarejo .

Podemos afirmar que por exemplo em Londrina, a ferrovia é um “passado palpável” permanece na memória dos habitantes de Londrina, pois se preserva as “pegadas do trem”, como por exemplo a manutenção do prédio da antiga ferroviária transformada em museu, os vagões , a divisão da cidade em “ acima da linha” e

“abaixo da linha”, estabelecendo uma diferenciação social, cultural, econômica dos habitantes da cidade. É a **memória** preservada na cidade.

No local da ferrovia construída na década de trinta do século XX tem-se atualmente uma "via expressa" - de acesso a veículos – que recebeu o nome de Avenida Dom Geraldo Fernandes, sendo mais conhecida por leste/oeste. Hoje a variante ferroviária está nas mãos da iniciativa privada, a América Latina Logística e se localiza na região norte da cidade de Londrina transportando apenas cargas e não mais passageiros.

A Companhia de Terra Norte do Paraná tinha por objetivo comprar grandes extensões de terras no Brasil para primeiramente para fazer plantações de algodão. Já as primeiras viagens de estudo, em 1924, resultaram no investimento de uma empresa de colonização.” (MAIA, 1993 , 87)

No início do século XX as estações Ferroviárias seriam como as portas da cidade, lugares de tráfego de pessoas e mercadorias, eram por onde começavam a conhecer a cidade em que se chegava.

Agora vamos debater sobre o assunto: Podemos perceber que existia um objetivo na construção das estradas de ferro? Vocês podem me dizer quais seriam?

- A ferrovia em Londrina

Agora, vamos ver o caso específico da cidade Londrina e da chegada da Ferrovia. Isso também pode ser feito em relação à suas cidades, mesmo que não tenham ferrovias, mas de alguma forma as pessoas chegaram e se fixaram, discuta isso com os colegas e professores.

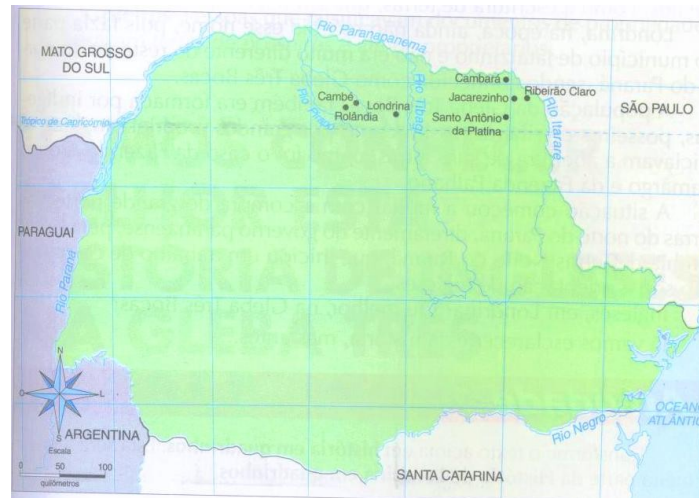
O Norte do Paraná e Londrina

A ocupação do Norte do Paraná nos remete a atuação da **Companhia de Terras Norte do Paraná**:

O objetivo de comprar grandes extensões de terras no Brasil era primeiramente para fazer plantações de algodão. Algumas tentativas foram feitas na região entre os anos de 1925 a 1927 do século passado, o que não deu certo e a Companhia mudou seus planos e passou a investir no comércio os lotes de terras na região do norte paranaense .

A empresa inglesa, a *Paraná Plantations Limitet*, em consórcio com a sua subsidiária, criada em São Paulo em 1925, (Companhia de Terras Norte do Paraná) – passou a executar o plano de colonização das terras da área adquirida, entre as bacias do Rio Paranapanema, Tibagi e Ivaí. Londrina localiza-se entre as bacias dos rios Paanapanema, Pirapó e Tibagi.

Bacias dos rios Paranapanema, Pirapó, Tibagi



Fonte: Magda M.P. Tuma. Viver é descobrir: História Londrina. São Paulo: FTD, 2001. Pg. 49

A Companhia de Terras do Norte do Paraná dividiu as terras em zonas que após o serviço de medição e demarcação, abertura de picadas e estradas foram sucessivamente colocadas a venda.

Foto: Abertura de área para construir Londrina /Marco Zero Londrina/PR



Fonte: Arquivo do CDPH da UEL/ Foto do http://www.codel.londrina.pr.gov.br/turismo/atrat_historicos.asp?id=61&atra=2

Além de divulgar os lotes de terras no Brasil e no exterior a idéia da Companhia de Terras era instalar a total infra-estrutura da região que deveria receber compradores de seus lotes vindos de todos os lugares visto que a Companhia desenvolveu uma intensa propagando tanto no Brasil quanto no exterior.

Marco Zero: Em dezembro de 1984, no cinquentenário da cidade de Londrina, foi construído o monumento, para referenciar o local da chegada da primeira caravana, em 1929. O monumento, foi colocado no local onde o topógrafo da Companhia de Terras, Alexandre Razgulaeff, fincou o primeiro marco de madeira. (Fonte: Companhia de Desenvolvimento de Londrina, Prefeitura Municipal de Londrina, acessado em 18/11/2008)

A caravana com funcionários da CTNP dirigida, então, pelo gerente da Companhia, Mr. Arthur Thomas – acompanhado do engenheiro Alexandre Razgulaeff, George Craig Smith e mais alguns tropeiros – implantou, no final do ano 29, o primeiro marco da colonização acampando na zona leste da cidade, local que em Londrina foi construído um monumento chamado marco zero.

Monumento histórico: conceito gestado na Europa a partir da segunda metade do século XIX e difundiu-se progressivamente. Foi com a Revolução Industrial e ao constante movimento transformador da industrialização tornou-se necessário guardar o passado que estava sumindo rapidamente. Monumento histórico são elementos pertencentes a comunidade, ao Estado ou à nação, como prédios, estátuas, pontes, etc. (Schmidt e Cainelli, 2004, p.117)

Na sua cidade tem algum lugar que marca a chegada daqueles que ficaram conhecidos como **pioneiros**? Você conhece? Onde fica? Faça um pesquisa sobre isso e monte um cartaz de cartolina explicando o assunto.

Ao final dos anos 1920 e início dos anos 1930 do século passado , esboçava-se um pequeno povoado com aproximadamente 3 mil habitantes , associada ao cultivo do café e já nos anos 1940 emerge num cenário urbano brasileiro, com 30 mil habitantes, Londrina, que alguns anos mais tarde representaria o lugar da principal cidade do Norte do Paraná

Cidade de Londrina 1935



Fonte: Arquivo do CDPH da UEL

A forma como Londrina foi planejada permitiu a divisão da cidade em dois espaços distintos: “ na parte mais alta da cidade – acima da ferrovia, (espigão) –; de outro, o abaixo da linha’ (férrea) .

A Ferrovia

Já foi afirmado acima que a ferrovia foi vista desde seu surgimento como uma promessa de progresso e civilização industrial, integrando as comunicações através dos territórios em todo o mundo.

E no início da década de 1930 chega a Londrina a ferrovia, e com ela chegava a cidade um grande número de trabalhadores, migrantes, enfim personagens esses menos ilustres para a história cheia de pioneiros e desbravadores.

Trabalhadores, migrantes: “ Em 1933, no Brasil, ouvia-se falar muito mais em Londrina do que no Paraná. O trem chegava uma vês por dia, sempre às 16 e 17 horas, trazia baianos, paulistas, japoneses, chineses, pernambucanos, enfim, despejava um incontável número de famílias, desgarradas e bravos pioneiros na “capital do café”. (Mattos apud Oliveira, 1995, p.17)

Portal de inauguração chegada da ferrovia em Londrina-PR



Fonte: Arquivo do CDPH da Uel

Agora vamos analisar a foto acima. O que nós vemos na foto acima? O que significa os dizeres da faixa? Podemos identificar quais as bandeiras aparecem na foto? E na sua cidade como foi inaugurada a primeira grande via de acesso?

Agora vamos conversar. Vocês conhecem algum pioneiro na sua cidade? Sabe se tem algum pioneiro ainda vivo? O que vocês sabem dos que vieram para trabalhar e que o seu nome não aparece na lista de pioneiros? Converse com seus pais/avós sobre isso e vamos ver o que pesnam sobre isso. Escreva em seu caderno a opinião deles e traga na próxima aula.

Foto:Estação Ferroviária de Londrina e inauguração em1935



Fonte: Arquivo do CDPH da UEL

A construção de uma estrada de ferro tinha o objetivo de fazer a ligação com a região portuária de Santos foi iniciada pela construção Ourinhos-Cambará, em 1928. A extensão dos trilhos até Jataizinho ocorreu em 1932 e o prolongamento da linha de trem São Paulo – Paraná até Londrina, cuja estação foi aberta ao tráfego ocorreu em 1935.

A primeira Estação Ferroviária de Londrina foi inaugurada em em 28 de julho de 1935, culminando com a chegada do primeiro trem chamado de Maria Fumaça no Município.

A via férrea foi importante para a formação da cidade, contudo, acabou dividindo a paisagem urbana em duas áreas a que ficou conhecida como “acima da linha”, onde se desenvolveram o comércio diversificado, os serviços especializados, a rede bancária, portanto, local de expressão econômica, social e política, o “centro da cidade” e os bairros residenciais mais valorizados e atividades secundárias.

“Abaixo da linha”, onde hoje estão as Vilas Casoni, Recreio, Nova, localizava-se as vilas dos trabalhadores, do pequeno comércio, das oficinas, do ponto dos carroceiros, da zona de meretrício.

E hoje como está a cidade? Ainda dividida? E na sua cidade tem áreas onde moram as pessoas de maior poder aquisitivo e outras áreas onde moram pessoas de menor poder aquisitivo? Pense como se organiza sua cidade, procure um mapa e demonstre em forma de desenhos ou fotos as diferenças sociais da sua cidade. Pode ser feito uma pesquisa de campo, tirando fotos e montando painéis que demonstrem as diferenças. E porque existem essas diferenças? Debata com seus professores e colegas.

E para finalizar nosso trabalho sobre o tema vamos fazer uma nova narrativa com a questão que respondemos no início do nosso trabalho: Como é sua cidade hoje? Como era no início da colonização?

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARRUDA, Gilmar. In. **Cidades e Sertões**. Bauru, SP: EDUSC, 2000. (Coleção História)

ARRUDA, Gilmar . **Marcha para o oeste: caminhos da memória**.In História Revista, Revista do Departamento de História e do Programa de Mestrado em História. / Universidade Federal de Goiás. Goiânia: Editora do Mestrado em História, v. 9, n. 1, jan/jun.2004.p 35-56

DIRETRIZES CURRICULARES DE HISTÓRIA. Secretaria de Estado da Educação. Departamento de Ensino Básico, 2008.

DITZEL, Carmencita de Holleben Melo e SAHAR, Cicilian Luiza Löwen. In **Espaço e Cultura**: Ponta Grossa e os Campos Gerais.Ponta Grossa, Editora UEPG, 2001.

GONÇALVES, Maria de Almeida. **História local: o reconhecimento da identidade pelo caminho da insignificância**. In: MONTEIRO, Ana Maria . Et all (org.) Ensino de história: sujeitos, saberes e práticas. Rio de Janeiro: MauadX: Faperj, 2007. 175-185.

KROETZ, Lando Rog[er]io. **As estradas de Ferro do Paraná, 1880-1940**. Dissertação de Doutorado: Universidade Federal do Paraná, 1997.

MAIA, Deise. **Abaixo da Linha: Casoni, uma vila da cidade de Londrina**. Dissertação de Mestrado apresentada para o Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1993.

MENEZES, Leila Medeiros de e SILVA, Maria Fátima de Souza . **Ensinando História nas séries iniciais**: Alfabetizando o olhar. In: MONTEIRO, Ana Maria . Et all (org.) Ensino de história: sujeitos, saberes e práticas. Rio de Janeiro: MauadX: Faperj, 2007.215-228

OLIVEIRA, Leila Marcia Andrade de. Trilhos Urbanos: A ferrovia e a modernidade em Londrina. Londrina-PR, Monografia de Especialização em História –UEL, junho de 1995.

ORTA, Daniel Augusto Arpelau. **Nos trilhos da cultura ferroviária: documentos de arquivo familiar no ensino de História**. In. Revista e Ensino. Revista do Laboratório do Ensino História.Centro de Letras e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Londrina. Londrina: Ed. UEL, 1995. Vol. 13 p. 71-90

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. In **Uma Ferrovia entre dois Mundos**.: A E.F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004

SCHMIDT, Maria auxiliadora e CAINELLI, Marlene. In **Ensinar História**. São Paulo: Scipione, 2004 ISTECA, Lucinéia Cunha e FLORES, Mariléia Dias. In História do Paraná: do século XVI à década de 1950. Londrina-PR: Ed. UEL, 2002. edição não revisada.TOMAZI, Nelson Dacio. “Norte do Paraná”: História Fantasmagórica. Tese de Doutorado, Curitiba, UFPr, 1997.

SCHMIDT, Maria Auxiliadora.**O ensino de História Local e os desafios da formação de consciência histórica**.. In: MONTEIRO, Ana Maria . Et all (org.) Ensino de história: sujeitos, saberes e práticas. Rio de Janeiro: MauadX: Faperj, 2007. 187 - 198