

A natureza nos debates políticos sobre a construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba (1870-1885)

Nature in the political debates on the construction of the Paranaguá-Curitiba Railway (1870-1885)

Alessandro Pires Staniscia

Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável
Universidade Federal do Paraná (UFPR)
alestaniscia@gmail.com

Evandro Cardoso do Nascimento

Doutorado em Desenvolvimento Territorial Sustentável
Universidade Federal do Paraná (UFPR)
evandrohistoria@hotmail.com

Diomar Augusto de Quadros

Doutorado em Alimentos e Nutrição
Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)
diomar@ufpr.br

Recebido: 10/04/2025

Aprovado: 01/07/2026

Resumo: Este artigo analisa, sob a perspectiva da História Ambiental, os debates políticos relacionados à idealização e construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba entre 1870 e 1885, destacando a interação entre natureza, política e economia. Por meio de pesquisa documental e qualitativa, baseada em atas legislativas, relatórios de presidente de província e periódicos como o *Jornal Dezenove de Dezembro*, investigam-se como os fatores naturais da Serra do Mar e do litoral paranaense foram considerados nos discursos políticos da época. Os resultados indicam que, embora o progresso econômico fosse prioritário, os aspectos relacionados ao meio ambiente influenciaram decisões e evidenciaram uma incipiente preocupação com a preservação da natureza, refletindo tensões entre modernização e meio ambiente na Província do Paraná.

Palavras-chave: História Ambiental; Litoral do Paraná; História das Ferrovias.

Abstract: This article analyzes, from the perspective of Environmental History, the political debates related to the conception and construction of the Paranaguá-Curitiba Railway between 1870 and 1885, highlighting the interaction between nature, politics and economy. Through documentary and qualitative research, based on legislative minutes, reports from provincial presidents and periodicals such as the *Jornal Dezenove de Dezembro*, the article investigates how the natural factors of the Serra do Mar and the Paraná coast were considered in the political discourses of the time. The results indicate that, although economic progress was a priority, aspects related to the environment influenced decisions and evidenced an incipient concern for the preservation of nature, reflecting tensions between modernization and the environment in the Province of Paraná.

Keywords: Environmental History; Coast of Paraná; History of Railways.

Introdução

A História Ambiental propõe que a trajetória humana seja compreendida em sua interação dinâmica com o mundo natural, rejeitando visões deterministas que atribuem aos fatores geográficos um papel exclusivo na explicação dos eventos históricos (Pádua, 2010). No Brasil do século XIX, os projetos de infraestrutura, como as ferrovias, exemplificam essa relação híbrida entre sociedade, política e natureza. A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, inaugurada em 1885, é um caso emblemático: conectando o litoral ao Primeiro Planalto paranaense, ela emergiu de debates políticos e técnicos que transcenderam os interesses econômicos, incorporando considerações sobre o ambiente natural da planície litorânea e da Serra do Mar.

Este artigo examina como os aspectos ambientais foram tratados nos discursos políticos e nos estudos técnicos durante o processo de idealização e construção da ferrovia, entre 1870 e 1885. Parte-se da hipótese de que, embora o progresso fosse o objetivo central do Império, os fatores naturais moldaram as decisões e suscitaram reflexões iniciais sobre conservação da natureza. A pesquisa utiliza fontes primárias dos acervos digitais do Arquivo Público do Paraná e da Biblioteca Nacional como os Anais do Senado Imperial, relatórios de presidente de província e o Jornal Dezenove de Dezembro, analisadas sob a ótica da História Ambiental. O estudo busca contribuir para a compreensão de como a modernização imperial articulou desenvolvimento e natureza, oferecendo *insights* para o debate contemporâneo sobre história e natureza.

Em termos metodológicos, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa, exploratória e descritiva, fundamentada em análise documental de fontes primárias do período 1870-1885. Os documentos foram analisados a partir da categorização dos discursos em temas como recursos naturais, clima e modernidade, permitindo identificar as preocupações ambientais nos debates políticos da época. As categorias analíticas foram baseadas em autores como Pádua (2010) e Nascimento (2020) e complementadas com autores como Scheifer (2008) e Storms (2016) que favorecem a contextualização histórica da construção da ferrovia.

A escolha do tema reflete uma lacuna historiográfica. Embora a ferrovia seja amplamente reconhecida como marco da engenharia brasileira, poucos estudos exploram como os fatores naturais influenciaram sua execução sob uma perspectiva histórico-ambiental. No contexto atual de debates sobre o desenvolvimento e o meio ambiente, este trabalho alinha-se aos objetivos de compreender as relações entre sociedade e natureza, propondo uma leitura histórica que dialogue

com os desafios do presente. A construção da ferrovia, iniciada em 1880 e concluída em 1885, foi realizada em relevo acidentado, solos instáveis e florestas densas, que não foram apenas obstáculos, mas agentes ativos nos debates e na execução da obra.

A relevância deste estudo reside em sua capacidade de explicitar a relação entre sociedade e natureza no século XIX, um período em que o ambientalismo ainda não figurava nas discussões políticas, mas em que preocupações incipientes com o meio ambiente começaram a emergir (PÁDUA, 2002). A análise dos discursos políticos e técnicos revela como os recursos naturais foram percebidos e geridos naquele período, oferecendo uma perspectiva histórico-ambiental sobre o desenvolvimento no Paraná.

A construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba figurou como um dos principais projetos de infraestrutura da Província do Paraná no século XIX. No entanto, sua consecução não se limitou a um mero desafio técnico; envolveu profundos debates políticos e um constante embate com o meio físico da Serra do Mar.

Para compreender essa dinâmica, é fundamental inserir esse empreendimento na "ânsia ferroviária" do período, em que o Brasil, seguindo as premissas da modernidade ocidental, buscava na técnica a superação de seus obstáculos naturais. Conforme demonstra Borges (2011), as ferrovias representavam a maior conquista da Revolução Industrial, sendo o trem de ferro o símbolo incontestado da substituição das forças vitais pela força mecânica, revolucionando a circulação e prometendo o avanço civilizatório pelo território nacional.

Neste contexto, e em atenção às balizas da História Ambiental, o presente artigo se propõe a densificar o que entendemos por "agência da natureza" implicitada nos discursos. A natureza não é aqui concebida como um pano de fundo passivo, mas como um ator histórico formidável. Trata-se de reconhecer a força material do bioma, que impõe limites estruturais, exige repaginação técnica e reage violentamente à intervenção. A topografia acidentada e o clima torrencial atuaram decisivamente sobre as planilhas de custos e sobre as plantas dos engenheiros, forçando uma dialética indissociável entre a pretensão de domínio técnico e a resistência orgânica da ecologia local.

A Serra do Mar: A Paisagem Ferroviária e os Limites do Progresso

O esforço titânico de superar a Serra do Mar no Paraná guarda estreito diálogo com a complexidade da técnica e das intenções políticas observadas por Marinho (2015) e Vieira (2024) no

estudo da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. Marinho (2015) ressalta que os engenheiros dessa época extrapolavam a mera função técnica, atuando como verdadeiros dirigentes intelectuais e articuladores da ampliação do Estado, visando beneficiar o complexo agroexportador. Vieira (2024) complementa este raciocínio ao demonstrar como as implementações ferroviárias oitocentistas se equilibravam "entre trilhos e promessas", muitas vezes capitaneadas por figuras proeminentes, como Cristiano B. Ottoni, que importavam saberes europeus e norte-americanos para tentar domar biomas intrincados.

Tais apontamentos ajudam a materializar a violência e o ineditismo da intervenção na Serra do Mar, onde a retórica política do "progresso" mascarava a brutalidade infligida ao meio ambiente. Torna-se imprescindível descrever a materialidade da paisagem com a qual a técnica se digladiava: a umidade opressiva e constante, que embaçava a visão, apodrecia os dormentes de madeira precária e corroía o metal importado; o severo regime das águas, caracterizado por chuvas torrenciais imprevisíveis que promoviam deslizamentos mortais e soterravam meses de trabalho em questão de horas; e a natureza frondosa e pulsante da Mata Atlântica, que tentava a todo instante retomar os cortes feitos na rocha. A ferrovia ganhava corpo não por um fluxo suave, mas através da agressão sistemática materializada em túneis escavados à dinamite e força braçal, nos vertiginosos arcos e viadutos metálicos que conectavam os abismos, e nas isoladas estações que testemunhavam retas e curvas serpenteando montanha acima.

Para a visualização desta narrativa de vitórias técnicas parciais, o cruzamento com o estudo de Francisco Foot Hardman (1988) sobre a Madeira-Mamoré se mostra providencial. Em 'O trem fantasma', Hardman analisa como, no coração da selva amazônica, a ânsia de modernidade encontrou o seu limite distópico, com o maquinário devorado pelo isolamento, pelas doenças e pela floresta. Ainda que no Paraná o empreendimento não tenha ruído em completo abandono como no norte, a premissa de um "progresso inelutável" colidia da mesma forma com um bioma formidável. O ufanismo do final do Império via-se frequentemente desafiado pelos custos econômicos e ambientais gerados na tentativa de enquadrar a organicidade da natureza dentro do rigor matemático da engenharia da época.

O Paraná e as ferrovias no século XIX

A emancipação política do Paraná como província em 1853 marcou o início de esforços para integrar seu território ao projeto imperial de modernização (Wachowicz, 1988). Antes disso, o Paraná fazia parte da Província de São Paulo, como sua quinta comarca, caracterizada por uma economia baseada no tropeirismo e na exploração de recursos como a erva-mate e a madeira. A criação da Província do Paraná, em 19 de dezembro de 1853, respondeu à necessidade de consolidar uma identidade administrativa e econômica autônoma, impulsionada pela crescente demanda por infraestrutura viária.

No final do século XIX, as ferrovias emergiram como símbolos do progresso, influenciadas pela Revolução Industrial e pela necessidade de escoar produtos para mercados internacionais via portos como os de Paranaguá e Antonina. A Lei Provincial nº 11 de 1856, sancionada por Vicente Pires da Motta, autorizou a construção de uma estrada ligando a capital, Curitiba, ao litoral, inicialmente pensada como uma via para carros de quatro rodas, mas que evoluiu para o projeto ferroviário concretizado em 1885 (Paraná, 1856). Esse marco inicial reflete o anseio por integração territorial e modernização, em um contexto em que o Brasil buscava se inserir no comércio global.

A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba foi concebida em um período de transformações políticas e econômicas. A Guerra do Paraguai (1864-1870) expôs a precariedade do sistema viário brasileiro, evidenciando a urgência de melhorar a mobilidade militar e comercial nas províncias fronteiriças, como Paraná e Mato Grosso (Sousa Neto, 2012). Além disso, o projeto modernizador do Império visava “civilizar” os sertões e disciplinar a natureza, alinhado a teorias como o darwinismo social, que justificavam a expansão sobre territórios considerados selvagens (Sousa Neto, 2012).

O Paraná, nesse contexto, enfrentava desafios geográficos significativos. A Serra do Mar, com seu relevo escarpado e vegetação densa, separava o litoral do Primeiro Planalto, dificultando o transporte de mercadorias. Segundo o relatório de Manoel Pinto de Souza Dantas Filho (1880), a exportação de madeira justificava a ferrovia, mas os obstáculos naturais exigiam soluções técnicas inovadoras. A obra, iniciada em 1880 sob a direção do engenheiro João Teixeira Soares, incluiu 13 túneis, 30 pontes e viadutos impressionantes, como o São João, com 55 metros de altura, e o Carvalho, assentado sobre pilares na encosta rochosa (Scheifer, 2008). Esses elementos naturais não foram apenas barreiras, mas influenciaram diretamente os debates políticos e a execução do projeto.

A construção da ferrovia também se inseriu no contexto das ferrovias brasileiras. A primeira ferrovia do país, inaugurada em 1852 entre a Serra de Petrópolis e o Porto de Mauá, no Rio de

Janeiro, marcou o início de uma malha viária que visava centralizar a administração imperial e atrair investimentos internacionais (Reis, 2015). No Paraná, a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba consolidou o Porto de Paranaguá como ponto de escoamento, fortalecendo sua posição como o segundo porto do Império em movimentação em 1887, com 500 navios anuais, contra 300 em 1854 (Diário do Comércio, 1887).

Políticos, engenheiros e empresários

Os debates sobre a Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba envolveram uma rede de atores políticos, técnicos e econômicos. Parlamentares como João da Silva Machado (Barão de Antonina), Manoel Francisco Correia, Manoel Antônio Guimarães (Visconde de Nacar) e Ildefonso Pereira Correia (Barão do Serro Azul) desempenharam papéis centrais. O engenheiro João Teixeira Soares liderou a execução técnica da obra, enquanto concessionários, como Pedro Alloys Scherer, articularam interesses econômicos privados.

João da Silva Machado, senador pelo Paraná entre 1854 e 1875, defendeu a modernização viária com base em sua experiência como tropeiro e colonizador (Negrao, 1928). Manoel Francisco Correia, senador de 1877 a 1889, priorizou a integração econômica, destacando a ferrovia como “instrumento de civilização” (Anais do Senado Imperial, 1879). Manoel Antônio Guimarães, deputado provincial e vice-presidente da província, financiou despesas preliminares da obra, enquanto Ildefonso Pereira Correia, deputado provincial e industrial da erva-mate, enfatizou o potencial econômico da madeira e da erva (Anais do Senado Imperial, 1880). Esses atores refletiam o ideal positivista de progresso, mas suas decisões foram também condicionadas pelos desafios naturais da Serra do Mar.

O relatório de Dantas Filho (1880) destaca a ferrovia como essencial ao desenvolvimento econômico, mas também menciona os obstáculos impostos pela geografia da região. Concessionários como Scherer, que solicitaram a construção de um porto na Enseada do Gato, atual Porto Dom Pedro II, em 1872, representavam interesses comerciais ligados à exportação, evidenciando a interdependência entre a ferrovia e o porto (Decreto Imperial 5.053, 1872).

A natureza nos discursos

Entre 1871 e 1875, os debates concentraram-se na escolha do ponto de partida da ferrovia e na exploração de recursos. O Decreto Imperial 4.674 de 1871 inicialmente favorecia Antonina como marco zero, mas a decisão mudou para Paranaguá em 1872 por meio do Decreto 5.053, influenciada por vantagens geográficas e logísticas, como a proximidade do Porto Dom Pedro II. A escolha de Paranaguá como marco zero foi influenciada por fatores naturais, Pedro Alloys Scherer e seus associados argumentaram que a Enseada do Gato (atual Porto Dom Pedro II) oferecia condições geográficas favoráveis para receber materiais, como aço e madeira, essenciais à construção (Nascimento, 2020). Essa decisão reflete como os recursos naturais e a localização moldaram o projeto, articulando interesses políticos e econômicos com as características do ambiente.

Embora o progresso econômico fosse o foco, os discursos políticos e técnicos revelam uma atenção incipiente aos recursos naturais. Um relatório técnico de 1872, publicado no *Jornal Dezenove de Dezembro*, recomenda o revestimento de taludes para evitar erosão, uma medida pragmática que sugere preocupação com a estabilidade da obra e, indiretamente, com o entorno natural. O engenheiro fiscal Otoni Filho, observa que “em quase toda a extensão da primeira seção [...] o terreno é excessivamente arenoso”, propondo que “os taludes fossem revestidos com uma camada de terra vegetal de boa qualidade” para favorecer a vegetação e prevenir enxurradas (*Jornal Dezenove de Dezembro*, 1872, (p.2). Além disso, valas de drenagem e plantio de grama foram utilizados para proteger o leito da estrada, indicando uma preocupação pragmática com a estabilidade da obra que, indiretamente, reflete um cuidado com o entorno natural (*Jornal Dezenove de Dezembro*, 1872). Essas medidas, embora motivadas pela durabilidade da ferrovia, sugerem um reconhecimento implícito da agência da natureza.

A extração de madeira para dormentes, intensificada entre 1871 e 1875, também foi tema recorrente. Ildefonso Pereira Correia alertou para os impactos da exploração descontrolada, como deslizamentos de encostas na região da Serra do Mar, em discursos registrados nas atas provinciais (Scheifer, 2008). O *Jornal Dezenove de Dezembro* de 1871 menciona a madeira como um recurso essencial à obra, mas deputados provinciais discutiram sobre os riscos de sua superexploração, indicando uma tensão entre o uso utilitário e a percepção de seus efeitos ambientais.

Os fatores climáticos, como chuvas intensas, influenciaram a execução da obra da ferrovia e também foram objeto de debate político. O relatório de Venâncio José de Oliveira Lisboa (1872) destaca a necessidade de valas de drenagem para escoar águas pluviais, adaptando a obra às condições locais (Paraná, 1872). Engenheiros como André Rebouças e Eduardo José de Moraes viam

a ferrovia como um triunfo sobre a “natureza hostil”, alinhando-se ao discurso positivista de domínio técnico (Nascimento, 2020). Contudo, a execução exigiu soluções que respeitassem as variáveis geológicas e climáticas, evidenciando um equilíbrio entre construção da modernidade e adaptação ambiental.

O ideal de progresso, propagado por engenheiros e parlamentares, foi temperado por essas condicionantes. A construção do Viaduto São João, com 55 metros de altura, e do Viaduto Carvalho, ligado ao Túnel do Rochedo, exemplifica a engenhosidade técnica diante dos desafios naturais, mas também os custos ambientais da obra (Storms, 2016). Dos 110 quilômetros de extensão, o trecho da Serra do Mar exigiu soluções inovadoras para superar um desnível de 900 metros entre o litoral e o planalto. Esses elementos técnicos, embora celebrados como avanços, foram moldados pelas características biofísicas da Serra do Mar e da planície litorânea, eram respostas às condições biofísicas da região.

A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba reflete o projeto imperial de modernização, mas também as contradições entre progresso e natureza. Os discursos políticos, centrados na integração territorial e no escoamento de produtos, priorizaram o crescimento econômico, conforme defendido por Manoel Pinto de Souza Dantas Filho, em 1880 (Paraná, 1880). No entanto, os estudos técnicos, como os de Antônio Rebouças e do engenheiro fiscal de 1872, adaptaram-se às condições biofísicas da região, revelando que os recursos naturais não foram apenas um pano de fundo, mas agentes ativos na configuração da obra.

A atenção aos aspectos ambientais, embora secundária, emerge em recomendações práticas e alertas sobre os impactos da exploração madeireira. O revestimento de taludes com terra vegetal e a construção de valas de drenagem, por exemplo, mostram uma preocupação pragmática que antecipa debates contemporâneos sobre sustentabilidade (Pádua, 2010). Esse equilíbrio precário entre progresso e conservação sugere que, no século XIX, a relação entre sociedade e ambiente já era percebida, ainda que de forma incipiente e subordinada aos ideais de modernidade.

A escolha de Paranaguá como marco zero, em detrimento de Antonina, ilustra como fatores naturais (localização geográfica) e políticos (interesses de concessionários como Scherer) se articularam. A transição para a mão de obra imigrante, substituindo a escravizada, também trouxe novas práticas ao uso do território, influenciando a relação com o meio ambiente (Nishiikawa, 2015).

Esses elementos destacam a complexidade da obra, que não se limitou a um triunfo técnico, mas envolveu negociações entre progresso, sociedade e natureza.

A historiografia ambiental, como proposta por Worster (1991), permite reinterpretar a ferrovia como um exemplo de interação dinâmica entre humanos e o mundo natural. Embora o ambientalismo estruturado só surgisse no século XX, os debates do século XIX revelam uma sensibilidade inicial aos limites dos recursos naturais, mesmo que subordinada à lógica utilitarista do Império.

Execução da obra

A construção da ferrovia, realizada pela *Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens* com capital inglês, foi um feito técnico impressionante, mas marcado por custos sociais elevados. Dos 9.000 trabalhadores envolvidos, cerca de 5.000 morreram devido a doenças tropicais, como a malária, febre amarela e esquistossomose, acidentes e condições adversas na Serra do Mar (Storms, 2016). A proibição da mão de obra escravizada, refletida em registros de 1880, levou ao recrutamento de imigrantes alemães, poloneses e italianos, cuja presença alterou as dinâmicas sociais e ambientais da região.

Esses trabalhadores, muitos recrutados entre camponeses do litoral e de Curitiba, enfrentaram salários baixos (2 a 3 mil réis por jornada) e dificuldades de reintegração à agricultura após a obra (Scheifer, 2008). A transição da mão de obra escravizada para imigrante marcou um avanço nas relações sociais, mas também trouxe práticas que influenciaram o uso do território., especialmente porque o controle desses territórios passaram a ser capital para as elites políticas, até a metade do Século XIX. Segundo Nishiikawa (2015), os imigrantes introduziram técnicas agrícolas que, embora limitadas, contribuíram para adaptações ao terreno acidentado da Serra, como o cultivo em encostas para subsistência durante a construção.

A exploração madeireira para dormentes e os movimentos de terra geraram impactos significativos na Serra do Mar. Entre 1871 e 1875, a extração de madeira foi intensa, com o *Jornal Dezenove de Dezembro* (1872) registrando seu valor econômico, mas também os riscos de desmatamento excessivo. Relatórios técnicos de 1872 propuseram medidas como valas de drenagem e plantio de grama para estabilizar o leito ferroviário, enquanto aterros foram revestidos com terra vegetal nos primeiros 2 quilômetros entre Paranaguá e o Porto Dom Pedro II (*Jornal Dezenove de*

Dezembro, 1872). Essas ações, embora voltadas à funcionalidade da obra, indicam uma tentativa de mitigar danos ambientais.

A construção do Porto Dom Pedro II, iniciada em 1872 como estaleiro para receber materiais, foi essencial à logística da ferrovia. Concedido como porto organizado ao estado do Paraná em 1917 e inaugurado em 1935, o porto nasceu como suporte à obra, evidenciando como os fatores naturais (proximidade da enseada) e técnicos se entrelaçaram (Westphalen, 1998). A ferrovia, ao longo de seus 110 quilômetros, transformou o espaço geográfico, mas foi moldada pelas condições da Serra, como chuvas intensas e solos instáveis, que exigiram ajustes constantes no traçado e nas obras de arte.

Considerações Finais

A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba simbolizou o projeto imperial de modernidade, conectando o litoral ao interior do Paraná em um contexto de expansão econômica e integração territorial. Contudo, os debates políticos e técnicos entre 1870 e 1885, analisados sob a perspectiva da História Ambiental, revelam que os aspectos naturais da Serra do Mar e do litoral paranaense desempenharam um papel significativo, influenciando decisões e suscitando reflexões iniciais sobre conservação. As fontes evidenciam que, embora o progresso fosse a meta principal, a interação com o ambiente natural impôs adaptações que transcenderam a lógica puramente econômica.

A identificação dos principais atores – parlamentares como João da Silva Machado, Manoel Francisco Correia, Manoel Antônio Guimarães e Ildefonso Pereira Correia, além de engenheiros como André Rebouças – mostra como os interesses políticos e econômicos se entrelaçaram com os desafios naturais. A preocupação com os recursos naturais, ainda que pragmática, surgiu em medidas como o revestimento de taludes e alertas sobre a exploração madeireira, indicando uma percepção incipiente dos impactos ambientais. A substituição da mão de obra escravizada por imigrantes, por sua vez, trouxe avanços sociais e novas práticas ao uso do território, reforçando a dimensão sacionatural da obra.

Após quase 140 anos, a ferrovia segue em operação, coexistindo com a Mata Atlântica preservada na Serra do Mar. Este estudo contribui para a História Ambiental ao iluminar como os projetos de infraestrutura do século XIX negociaram técnica e natureza. A análise dos discursos e

soluções técnicas destaca a relevância de compreender historicamente a relação entre sociedade e natureza, um tema que permanece central nos debates contemporâneos.

Os debates em torno da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba revelam, portanto, que as intempéries ambientais e os desafios topográficos não foram pormenores na história da construção viária, mas elementos centrais que determinaram seu ritmo, desenho e custo. Reconhecer a agência da natureza e o alto custo sócio-ambiental dessa intervenção retira a ferrovia da categoria de mero artefato do "desenvolvimento" para posicioná-la no centro de um conflito fundante entre a ânsia de modernidade e as dinâmicas ecológicas profundas do território brasileiro.

Referências bibliográficas

ARRUDA, G. Rios e Governos do Estado do Paraná, pontes, "força hidráulica" e a era das barragens (1853-1940). **Varia História**, v. 24, n. 39, p. 153-175, 2008.

ARTAXO, P. Uma nova era geológica em nosso planeta: o Antropoceno? **Revista USP**, n. 103, p. 13-24, 2014.

BORGES, B. G. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, v. 13, n. 11, 2017.

BRAUDEL, F. **O mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Felipe II**. 2. ed. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1995.

BURKE, P. (Org.). **A escrita da história: novas perspectivas**. 4. reimp. São Paulo: Editora UNESP, 1992.

CASTRO, M. I. M. **Reflexões sobre a História Ambiental**. Brasília: UniCEUB, 2001.

FURTADO, C. **O mito do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

HARDMAN, Francisco Foot. **O Trem Fantasma: A modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

JORNAL DEZENOVE DE DEZEMBRO. Edição 01186, 25 de março de 1871, p. 3-4. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=246875&pagfis=1452>. Acesso em: 25 de junho de 2024.

JORNAL DEZENOVE DE DEZEMBRO. Edição 01326, [inserir data], p. 2. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=416398&Pesq=%22ESTRADA%20DE%20FERRO%22&pagfis=6908>. Acesso em: 25 de junho de 2024.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 30, p. 203-233, jan./jun. 2015.

NASCIMENTO, E. C. do. **Engenheiros do Grande Mar Redondo: engenharia e natureza nas baías de Paranaguá e Antonina (1853-1889)**. 2020. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2020.

NEGRÃO, F. **Genealogia Paranaense**. Curitiba: [s.n.], 1928. 3 v.

NISHIIKAWA, R. B. **As colônias de imigrantes na Província do Paraná, 1854-1889**. 2015. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

PÁDUA, J. A. As bases teóricas da história ambiental. **Estudos Avançados**, v. 24, n. 68, p. 81-101, 2010.

PARANÁ. Lei n. 11, de 30 de abril de 1856. In: **Leis e Decretos da Província do Paraná, Tomo III**. Curitiba: Typ. Paranaense de C. M. Lopes, 1856. Disponível em: https://www.administracao.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/202110/1856.pdf. Acesso em: [acesso em 24 de junho de 2024].

PARANÁ. **Relatório de Venâncio José de Oliveira Lisboa, 15 de fevereiro de 1872**. Curitiba: Tip. Lopes, 1872.

PARANÁ. **Relatório de Manoel Pinto de Souza Dantas Filho, 16 de fevereiro de 1880**. Curitiba: Tip. Gazeta Paranaense, 1880.

PARANÁ. **Relatório de Venâncio José de Oliveira Lisboa, 15 de fevereiro de 1872**. Curitiba: Tip. Lopes, 1872.

PARANÁ. **Relatório do Vice-Presidente da Província do Paraná, Tomo III**. Curitiba: Typ. Paranaense de C. M. Lopes, 1856. Disponível em: <https://www.administracao.pr.gov.br>. Acesso em: 24 jun. 2024.

PARANÁ. **Relatório de Manoel Pinto de Souza Dantas Filho, 16 de fevereiro de 1880**. Curitiba: Tip. Gazeta Paranaense, 1880.

SCHEIFER, B. **Paranaguá, cidade portuária: entre a cidade sonhada e a cidade real**. 2008. Dissertação (Mestrado) - UNIOESTE, 2008.

SENADO IMPERIAL. **Anais do Senado do Império do Brasil**, Livro 9. Rio de Janeiro, 1879. Disponível em: https://www.senado.leg.br/publicacoes/anais/pdf/Anais_Imperio/1879/1879%20Livro%209.pdf. Acesso em: 05 de março de 2024.

SOUSA NETO, M. F. **Planos para o Império: os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda, 2012.

STORMS, M. **As obras de engenharia belga na Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba**. Patrimônio Belga no Brasil, 2016. Disponível em: <https://www.belgianclub.com.br/pt-br/epfc/obras-de-engenharia-belga-na-estrada-de-ferro-paranagu%3A1-curitiba>. Acesso em: 15 de abril de 2024.

VIEIRA, Miguel Vitor de Araujo. Entre Trilhos e Promessas: Os primeiros dez anos da Companhia de Estradas de Ferro D. Pedro II sob uma direção inesperada. **Cadernos de Pesquisa do CDHIS**, Uberlândia, v. 37, n. 1, p. 435-462, jan./jun. 2024.

WACHOVICZ, R. C. **História do Paraná**. 6. ed. Curitiba: Gráfica Vicentina, 1988.

WESTPHALEN, C. M. **Porto de Paranaguá, um sedutor**. Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

WORSTER, D. Para fazer história ambiental. **Estudos Históricos**, v. 4, n. 8, p. 198-215, 1991.