ELZIO DOS REIS MARSON

NO LIMIAR DO HORIZONTE:

MANIFESTAÇÕES E DISCURSOS DIVISIONISTAS

NORTE/SUL E POLÍTICA INTEGRACIONISTA NO PARANÁ

(1920-1975)

Assis - SP
2005

ELZIO DOS REIS MARSON

NO LIMIAR DO HORIZONTE:

MANIFESTAÇÕES E DISCURSOS DIVISIONISTAS

NORTE/SUL E POLÍTICA INTEGRACIONISTA NO PARANÁ

(1920-1975)

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências e Letras de Assis - UNESP - Universidade Estadual Paulista para a obtenção do título de Mestre em História (Área de conhecimento: História e Sociedade).

Orientador: Prof. Dr. Áureo Busetto

Assis - SP
2005

Catalogação na publicação elaborada pela Divisão de Processos Técnicos da Biblioteca Central da Universidade Estadual de Londrina.

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

M373n Marson, Elzio dos Reis.

No limiar do horizonte: manifestações e discursos divisionistas Norte/Sul e política integracionista no Paraná (1920-1975) / Elzio dos Reis Marson. – Assis (SP), 2005. 225f.

Orientador: Áureo Busetto.
Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho" Campus de Assis, Faculdade de Ciências e Letras de Assis.
Inclui bibliografias.

1. Paraná - História – Teses. 2. Paraná – Política integracionista – Teses. 3. Norte do Paraná – Manifestações divisionistas – Teses. 4. Paraná – Política e governo – Teses. I. Áureo Busetto. II. Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho", Campus de Assis. III. Faculdade de Ciências e Letras de Assis. IV. Título.

CDU 981.62

CDD 981.62

COMISSÃO EXAMINADORA

Candidato: Elzio dos Reis Marson

Presidente e orientador: Prof. Dr. Áureo Busetto (UNESP/Assis-SP)

Examinador: Dr. André Porto Ancona Lopez (UnB/Brasília-DF)

Examinador: Dr. Claudinei Magno Magre Mendes (UNESP/Assis-SP)

1º Suplente: Dr. Paulo Alves (UEL/Londrina-PR)

2º Suplente: Dra. Zélia Lopes da Silva (UNESP/Assis-SP)

Assis, 13 de dezembro de 2005.

DADOS CURRICULARES

ELZIO DOS REIS MARSON

NASCIMENTO	02.02. 1969 - APUCARANA/PR
FILAÇÃO	Elzio Marson Doraci Buso Marson
1989 - 1994	Curso de graduação em Administração Pública (Bacharel) Faculdade Estadual de Ciências Econômicas de Apucarana/Apucarana - PR
1996 - 2000	Curso de graduação em História (Licenciatura e Bacharel) Universidade Estadual de Londrina/Londrina - PR
2001 - 2002	Curso de pós-graduação em História social Nível de especialização Universidade Estadual de Londrina/Londrina - PR
2003 - 2005	Curso de pós-graduação em História e sociedade Nível de Mestrado Universidade Estadual Paulista/Assis - SP

DEDICATÓRIA

à *Athena*

Deusa protetora das atividades literárias
e da sabedoria

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho contou com a colaboração direta e indireta de muitas pessoas e instituições. Algumas das quais serão lembradas aqui.

Em Curitiba, agradeço aos funcionários da Biblioteca Pública do Paraná, do Museu Paranaense, do Círculo de Estudos Bandeirantes e do Arquivo Público do Estado que colaboraram para que fizesse a leitura de jornais e outros documentos da administração pública estadual. Na cidade de Maringá, aos funcionários da Biblioteca Pública de Maringá. Em Londrina, aos funcionários do Museu Carlos Weiss, da Biblioteca Pública de Londrina, da Associação Comercial e Industrial de Londrina e do Centro de Documentação de Pesquisa Histórica (CDPH) da Universidade Estadual de Londrina por providenciarem a documentação que requeria para minha pesquisa. Finalmente, em Apucarana, aos funcionários do jornal *Tribuna do Norte*, e à estagiária Rafaela Franco, do Museu Histórico Regional de Apucarana.

Embora tenha preferido não citar a maioria dos nomes de pessoas das instituições acima, seria imprescindível registrar alguns. Em Londrina, agradeço a Edson Castro do CDPH, e em Apucarana ao fotógrafo Jair Ferreira do jornal *Tribuna do Norte*, pela digitalização das fotos. Em Assis/SP, a Tânia Regina de Luca, Claudinei Magno Magre e Zélia Lopes da Silva pelas preciosas sugestões para o texto final. Meu reconhecimento também aos demais professores da UNESP que, durante os créditos, indiretamente, contribuíram para o aprimoramento desta pesquisa. Minha gratidão a outros estudantes, professores e pesquisadores que, durante a minha participação em vários congressos, simpósios, seminários e outros encontros científicos, contribuíram através das comunicações livres e coordenadas, as quais foram aqui refundidas em seus melhores momentos. Ainda, devo muito ao professor Áureo Busetto pela leitura sempre atenta de meus rascunhos, braço amigo de todas as etapas deste trabalho. E, finalmente, a CAPES pela concessão de uma bolsa de estudos que subsidiou, em parte, esta pesquisa.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01: Os três “paranás”..... p. 27
Figura 02: Localização aproximada das três escarpas.....p. 30
Figura 03: Projeto da ferrovia São Paulo-Paraná. Trajeto entre
Ourinhos - SP a Guaíra - PR, construída até Cianorte.....p. 56
Figura 04: Propaganda da Cia. Norte.....p. 57/58
Figura 05: Área colonizada pela Cia. Norte.....p. 60
Figura 06: Símbolo da rodoviação paulista com relação aos Estados limítrofes.....p. 146
Figura 07: Plano de viação ferroviário do Estado do Paraná: 1936.....p. 148/149
Figura 08: Plano de “libertação econômica” do Paraná: 1947.....p. 151
Figura 09: Charge: Projeto de expresso - 1953.....p. 163
Figura 10: Projeto final da ferrovia Central do Paraná: 1975.....p. 188
Figura 11: Imagens da ferrovia Central do Paraná. Viaduto.....p. 189
Figura 12: Imagens da ferrovia Central do Paraná. Viaduto e túnel.....p. 189
Figura 13: mural do centenário-1953: Curitiba - grupo indígena.....p. 194
figura 14: mural do centenário-1953: Curitiba - bandeirantes.....p. 195
Figura 15: mural do centenário-1953: Curitiba - mineração.....p. 195
Figura 16: mural do centenário-1953: Curitiba - agropecuária.....p. 195
Figura 17: mural do centenário-1953: Curitiba - tropeiro.....p. 196
Figura 18 mural do centenário-1953: Curitiba erva-mate.....p. 196
Figura 19: mural do centenário-1953: Curitiba - família imigrante/migrante.....p. 196
figura 20: mural do centenário-1953: Curitiba - ferreiros/artesões.....p. 197
figura 21: mural do centenário-1953: Curitiba - lenhador.....p. 197
Figura 22: mural do centenário-1953: Curitiba - carroção.....p.198
Figura 23: mural do centenário-1953: Curitiba - colheita cereais:
agricultores do Oeste.....p. 198
Figura 24: mural do centenário-1953: Curitiba - café: agricultores do Norte.....p. 198
Figura 25: logomarca do governo Ney Braga “Somos todos uma só força”.....p. 200/201
Figura 26: logomarca do governo Paulo Pimentel “Paraná: aqui se trabalha”.....p. 201
Figura 27: logomarca do governo Leon Peres.....p. 202/203
Figura 28: mensagem de integração da *Folha de Londrina*.....p. 204
Figura 29: construção viaduto estrada de ferro Central do Paraná.....p. 205
Figura 30: propaganda da IBAL: Indústria de bebidas Apucarana Ltda.....p. 207
Figura 31: placa na praça dos “pioneiros”em Apucarana-PR.....p. 208
Figura 32: símbolo eixo na calçada em frente a Prefeitura do Município
de Apucarana-PR.....p. 208
Figura 33: tampa da tubulação em ferro fundido Apucarana-PR.....p. 208
Figura 34: logotipo nos impressos da Prefeitura Municipal
de Apucarana-PR (década de 1970).....p. 209
Figura 35: propaganda de empresa comercial com o símbolo eixo.....p. 209
Figura 36: placa de rua em Apucarana-PR com o símbolo eixo
(distrito Pirapó - Apucarana PR).....p. 209.
Figura 37: placa de rua em Apucarana-PR com o símbolo eixo (Apucarana PR).....p. 210

MARSON, Elzio dos Reis. No limiar do horizonte: manifestações e discursos divisionistas Norte/Sul e política integracionista no Paraná (1920-1975). Assis, 2005, Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Ciências e Letras, *Campus* de Assis, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".

RESUMO

O Norte do Paraná foi caracterizado como uma região de vínculos comerciais e influência cultural intensos com o estado de São Paulo, tanto pela ligação, através de estradas rodoferroviárias, quanto pela corrente migratória, principalmente, de paulistas. Apresentaremos nesta dissertação, o *gérmen* de dois temas e as relações entre eles: manifestações e discursos divisionistas Norte/Sul e a política de integração do Paraná que consistia na construção de um plano rodoferroviário. Esse plano governista possuía dois objetivos bem definidos: canalizar a safra agrícola para o Porto de Paranaguá, numa clara evidência de competir com o Porto de Santos, e dar resposta às manifestações divisionistas proporcionado por segmentos políticos da região Norte. Assim, nosso objetivo é mostrar as atitudes e o desempenho de diversas frações da sociedade londrinense, maringaense, apucaranense e curitibana que se manifestaram na imprensa escrita e falada e, ainda, nas tribunas de associações de classe e de câmara municipal, e analisar seus discursos que tangenciaram para duas causas: a de integrar ou dividir o Paraná. Esse conjunto de discursos, de autores diversos: historiadores, geógrafos, engenheiros, jornalistas, políticos e outros, se constituiu como portador de soluções diversas para o problema do escoamento da safra agrícola, de infra-estrutura e de integração. Seus ecos ainda podem ser distintamente ouvidos na política paranaense.

Palavras chave: Norte do Paraná, divisionismo, política integracionista.

MARSON, Elzio dos Reis. No limiar do horizonte: manifestações e discursos divisionistas Norte/Sul e política integracionista no Paraná (1920-1975). Assis, 2005, Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Ciências e Letras, *Campus* de Assis, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho".

ABSTRACT

The North of Paraná was characterized as a region of commercial bonds and an intense cultural influence with the state of São Paulo, by the connection, with roads and railways, as much as by the migratory wheel, most of it, of the natives from São Paulo. Therefore, in this dissertation we present the basis of two subjects and the relations between them: demonstrations and north/south separatist speeches that have been consisted of a twirl-railroad plan. This governmental plan had two well-defined goals: to canalize the agricultural harvest to the port of Paranaguá, in a clear evidence of competition with the port of Santos, and answer to the separatist demonstrations, supported by political segments from the north. Therefore, our objective is to show that the attitudes and the fulfillment of many portions of the society from Londrina, Maringá, Apucarana and Curitiba, that has been shown in the press, and also in the platform of high class associations and of town councils, and analyze their speeches that were subdivided in two causes: to integrate or to separate Paraná. This group of speeches, by many authors: historians, geographers, engineers, journalists, politicians and others, set up as the bearer of many solutions for the problem of the transport of the agricultural harvest and also of infrastructure and integration. Their echoes can still be heard in the politic scene of Paraná.

Key-words: North of Paraná; separatist; integrate politic.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....12

CAPÍTULO I

SETENTRIONAL DOS ADVENTÍCIOS, MERIDIONAL DOS PARANAENSES: OLHAR HISTORIOGRÁFICO E GEOGRÁFICO SOBRE AS DISTINTAS REGIÕES DO PARANÁ.....21

Os "Paranás".....21
O Norte do Paraná mais paulista do que paranaense.....29
A questão regional proposta por intelectuais paranistas.....35
O engajamento dos intelectuais em promover a integração dos Paranás.....39

CAPÍTULO II

OPOSIÇÃO E DISCURSO DIVISIONISTA: IMAGENS DA IMPRENSA E DE SEGMENTOS POLÍTICOS SOBRE O NORTE DO PARANÁ.....46

Negociando o "paraíso roxeado".....46
Os anos de fama, poeira e lama.....54
"Onde o Paraná desaparece".....72
Tecendo a sua política.....80
O "Non ducor, duco" na política norte-paranaense.....119

CAPÍTULO III

A PARANIZAÇÃO DO NORTE: A POLÍTICA INTEGRACIONISTA NO PARANÁ.....141

Estradas para o "sertão em flor".....141
A geada solicitou uma rodovia conservada para os cereais.....156
A solução está no arrendamento: o caso da ferrovia.....166
Virando as páginas da *Folha de Apucarana*, revendo outra solução.....173
Um trem parte para o outro Paraná.....180
Discursos e imagens da integração.....191

CONCLUSÃO.....214

FONTES.....217

INTRODUÇÃO

É possível identificar, ainda hoje, a permanência de algumas narrativas e propostas de separar a região Norte do Paraná, tornando-a um Estado à parte. Isso pode ser comprovado, por exemplo, em diversas reportagens veiculadas no jornal *Folha de Londrina* e *Jornal de Londrina* sobre o tema. A *Folha*, diário de grande circulação estadual, publicou matérias sobre as manifestações, argumentando contra a divisão.[1] O *Jornal de Londrina*, com características regionais e se identificando como um veículo de comunicação comprometido com as causas da cidade, demonstrou simpatia às manifestações divisionistas, principalmente, nas reportagens de Widson Schwartz e José Marinho.[2] O grande destaque aconteceu quando o vereador Carlos Kita ocupou a tribuna da Câmara Municipal de Londrina no dia 23 de outubro de 1995, e teceu comentários a respeito do abandono de Londrina e do Norte do Paraná por parte do governador Jaime Lerner (1992/1996), relatando que a cidade não poderia continuar "esmolando" verbas ao governador. Considerou, ainda, que o Norte deveria ter sido emancipado, visto que a região Sul vinha recebendo toda atenção por parte do poder público, enquanto o Norte era mantido no esquecimento. Para comprovar sua afirmativa, o vereador destacou várias obras públicas, então realizadas na cidade de Ponta Grossa e em outras localizadas na região metropolitana de Curitiba. Por fim, convocou todos os vereadores a se unirem à idéia de separar o Norte do Paraná do restante do Estado e eleger Londrina como a "capital" do futuro "Estado do Paranapanema".

---

[1] PEDRIALI, José Antônio. Um ressentimento histórico. *Folha de Londrina.* 23/10/1996. p. 3.; ROLDO, Denilson. O estado da desconfiança. *Folha de Londrina.* 23/10/1996.; EDITORIAL. Idéia absurda. *Folha de Londrina.* 26/10/1955. p. 3.; MAZZA, Luiz Geraldo. Uma lógica perversa. *Folha de Londrina.* 26/10/1995. p. 02.; SANCHES, Alexandre. AMEPAR e AMUVI repudiam separatismo. *Folha de Londrina.* 28/10/1995. p. 2.; FELDMAN, Estelio. Separatismo faz surgir lideranças. *Folha de Londrina.* 31/12/1999. Caderno Retrospectiva, p. 5.

[2] MARINHO, José. Separação do Sul. Londrina propõe o "Paraná do Norte". *Jornal de Londrina.* 24/10/1995. p. 3.; MARINHO, José. O Norte separado: Dalton contestou o "Paranapamonha". *Jornal de Londrina.* 29/10/1995. p. 3.; MARINHO, José. Cotas para o interior e cofres para Curitiba. *Jornal de Londrina.* 29/10/1995. p. 3. MARINHO, José. O norte separado: Kita ataca prefeitos de pires de mão. *Jornal de Londrina.* 31/10/1995. p. 3.; SCHWARTZ, Widson. Agora é preciso refazer a liderança. *Jornal de Londrina.* 14/11/1997. p. 8.; SCHWARTZ, Widson. Separatismo, questão desde a origem. *Jornal de Londrina.* 14/11/4997. p. 8.; SCHWARTZ, Widson. Força política em vez de separatismo. *Jornal de Londrina.* 03/01/2004. p. 4B.;

Foi a partir desses comentários de divisionismo que passamos a verificar os motivos de um “movimento separatista” ou de manifestações divisionistas e de como ocorreu a integração entre a região Norte e Sul, uma vez que este autor, residente em Apucarana, estava familiarizado com o símbolo de integração estampado em logradouros públicos e placas de diversas naturezas que fomentava uma idéia de integração Norte/Sul.

O processo de colonização, o fluxo migratório e a atividade cafeeira do Norte do Paraná tiveram origem na expansão da cafeicultura do Estado de São Paulo, fato que, inevitavelmente, influenciou a performance sócio-cultural paranaense. Já em 1910, mineiros e paulistas adquiriram terras na região, próximas a Ribeirão Claro, Jacarezinho e Cambará e formaram as primeiras fazendas cafeeiras no Paraná. A partir de 1930, a economia cafeeira tornou-se o principal sustentáculo da arrecadação financeira paranaense, porque a principal colonizadora da região, a Companhia de Terras Norte do Paraná (Cia. Norte), mudou seus planos - de formar uma grande *plantation* de algodão - e passou a comercializar pequenos lotes, incentivando o plantio de rubiáceas numa área entre os rios Tibagi e Ivaí. Nas décadas de 1950 e 1960, o espaço tornou-se o maior produtor de café do Brasil, produto destinado à exportação. O imaginário sobre a época nos remete ao idealismo, às esperanças nos “anos dourados” ou, ainda, a uma *belle époque.* É um tempo em que costuma despertar um certo saudosismo, por ser caracterizado por uma expressão de grande entusiasmo, vindo das conquistas materiais e tecnológicas, como o asfalto, ferrovia, usinas hidrelétricas, emissoras de rádio, jornais, telefone, entre outras invenções. Esse otimismo do norte-paranaense é também marcado pela ampliação da rede de comércio, conectada com o Porto de Santos através de estradas rodoferroviárias. Com esse dinamismo e integrado ao estado paulista, o habitante do Norte do Paraná, mais paulista que paranaense, identificava-se mais com os bandeirantes, um mito justificado no progresso paulista que, desde o início do século XX

tinha expandido o seu sistema de transportes e concentrado indústrias na sua capital, proporcionado pela economia cafeeira.[3]

No período em que o Norte vivia o seu dinamismo, em se tratando de obras infra-estruturais, o Paraná era um estado adormecido se comparado ao seu gigante vizinho, o qual avançava com seus tentáculos comerciais sobre a região. Dirigido por governantes que, em geral, não se identificavam com o Norte, desde a década de 1920 a administração pública gestava um lento projeto de integração cujo objetivo era unir a região cafeeira ao Porto de Paranaguá, através da construção de estradas rodoferroviárias, dando resposta ao isolamento existente entre o Norte e o Sul. Desse modo, como era de se esperar, problemas de ordem política e cultural começaram a ser deflagrados na região, protagonizados por políticos locais, principalmente, nas cidades de Londrina e Maringá, em detrimento aos governantes proeminentes na política estadual.

As cidades de Londrina, Maringá e Apucarana são as principais protagonistas nesta dissertação que trata das relações entre as manifestações divisionistas, ocasionadas pelas diferenças regionais e políticas entre Norte e Sul do Paraná, e as políticas estaduais ocupadas com um plano de integração proposto por segmentos da sociedade, desde a década de 1920, e sua efetivação, em partes, na década de 1970. Assim, serão analisadas as propostas de integração encampadas pelos governos estaduais e grupos ligados a eles, na efetivação de uma malha viária que integrasse as distintas regiões do estado, bem como as manifestações e discursos divisionistas, produzidas por diversos segmentos da sociedade londrinense e maringaense.

A ausência de um estudo específico a respeito das manifestações de cunho divisionista no Norte do Paraná, como também sobre a política estadual de integração (apesar da

---

[3] SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20.* São Paulo: Companhia das Letras, 1992.; CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1990.

importância que lhe são atribuídas por pesquisadores da região[4]), não serve, por si só, como justificativa de pesquisa. Porém, a presença, ainda que latente e descontínua, de alguns pontos do discurso divisionista e/ ou integracionista na memória da população norte-paranaense, as dificuldades e o embaraço em comentar ou discorrer sobre essas manifestações, por parte significativa de segmentos políticos e agentes sociais que as integraram no passado, constituem-se em elementos que justificam nossa pesquisa. Contudo, mais do que isso, o estudo histórico sobre tais manifestações justifica-se por fornecer novos subsídios para a compreensão do processo político contemporâneo do Paraná, das relações entre os grupos políticos e sociais regionais e desses com o sistema político nacional e, por fim, da construção de identidades regionais. Assim, a preocupação central dessa dissertação é analisar o *gérmen* e o desenvolvimento de um divisionismo Norte/Sul e a política de integração do Paraná.

O estudo da política, sua propaganda, emblemas, sinais, bem como a sua representação, requer uma pesquisa de fontes muito diversificadas: atas, crônicas, jornais, revistas e, ainda, os documentos produzidos pelo Estado, como planos desenvolvimentistas, mensagens dos governadores, anais da Assembléia Legislativa do Paraná, relatórios de secretarias de governo e de empresa ferroviária. Desse modo, é possível perceber e analisar as diferentes formas de manifestações, favoráveis ou contrárias ao divisionismo. Além dessas fontes, serão utilizados os materiais imagéticos, os quais serviram como peças importantes para reforçar o símbolo da integração paranaense.

É indiscutível a importância da fotografia e outros documentos imagéticos, como marca cultural de uma época, tanto pelo passado ao qual nos remete quanto pelo passado que traz à tona. Resultante da ação do homem, uma fotografia, placa, símbolo, logotipo e outros,

---

[4] Veja por exemplo: CESÁRIO, Ana Cleide. *Poder e partidos políticos em uma cidade média brasileira: um estudo de poder local: Londrina PR (1934-1979).* São Paulo: (tese USP), 1986. TOMAZI, Nelson Dácio. Construções e silêncios sobre a (re) ocupação da região norte do estado do Paraná. In: DIAS, Reginaldo Benedito; ROLLO GONÇALVES, José Henrique. (org.) Maringá e o Norte do Paraná: estudos de História regional. Maringá. EDUEM, 1999. p. 51-122.

revelam o tempo e o espaço do sujeito à sua época, como observou Ciro Flamarion Cardoso e Ana Maria Mauad:

> A fotografia, assim compreendida, deixa de ser uma imagem retida no tempo para se tornar uma mensagem que se processa através do tempo, tanto como imagem/documento quanto como imagem/monumento. A imagem fotográfica compreendida como documento revela aspectos da vida material de um determinado tempo do passado de que a mais detalhada descrição verbal não daria conta.[5]

Esses símbolos e imagens na política, como forma de garantir a fidelidade no meio social, mostram a significativa participação da imprensa que intermedia as relações entre os agentes sociais - produtores das fotografias e imagens - com as instituições políticas, dotando de uma identidade coletiva. Michel Winock, ao analisar as idéias políticas, verifica que uma sociedade "aberta e liberal", mediante um progresso econômico, marcha para uma competição de pensamentos na cidade, lugar onde os meios de comunicação estimulam novos ideários. Observando a imprensa escrita como mediadora entre os grupos dominantes e as massas, acentua que:

> ... o jornal passou a ser, entre todos os meios de comunicação, o pão de cada dia da política contemporânea - sem prejuízo dos meios concorrentes da mídia audiovisual. (...) ...é de fato o jornal que constitui a fonte mais rica, a que esposa as inflexões da época, as nuances da conjuntura, e reflete as relações na sociedade, em suas tentativas de coerência entre a 'doutrina' e os ''fatos'[6].

O jornal é um veículo que não informa ou narra os fatos de forma imparcial. Em geral, a imprensa possui uma perspectiva que fomenta a expressão de idéias que se manifestam no seio do debate público e orienta a população a manifestar-se, contrária ou favoravelmente. A produção dos jornais, considerando opiniões formuladas por jornalistas ou representantes políticos ou de diversas associações, possui implicações ideológicas que visam inocular na população os anseios políticos de seus representantes. Por isso, seu material empírico deve ser examinado criticamente e sua construção deve ser observada dentro do contexto em que foi produzido, inclusive na relação entre imprensa e grupos políticos e sociais. Há de considerar

---

[5] CARDOSO, Ciro Flamarion e MAUAD, Ana Maria. História e Imagem: os exemplos da fotografia e do cinema. In: CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da história: ensaio de teoria e metodologia.* Rio de Janeiro: Campus, 1997.

[6] WINOCK, Michel. As idéias políticas. In. RÉMOND. René. (org.). *Por uma história política.* Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996. p. 282.

que grande parte dos redatores de jornais citados nesta dissertação possuía vínculos políticos ou, ao menos, posições políticas formadas. Ao tornarem públicas cartas, manifestações e declarações, órgãos de imprensa apoiavam ou repudiavam a política governamental, possibilitando conhecer tanto a política de integração, como as idéias contrárias publicadas em suas páginas, bem como a intensidade e a periodicidade das mesmas. Os jornais destacam-se como fonte para a análise histórica das relações de poder daquele período e agem no mundo social, conforme os interesses de seus proprietários e jornalistas, sendo que esses expressam as reivindicações das classes políticas, reproduzindo suas posições em forma transfigurada no campo de produção.[7]

As crônicas, cujas narrativas literárias e poéticas expressam otimismo e convicção da marcha vitoriosa de seus ideais são também fontes importantes, permitindo que o leitor fixe a imagem produzida pelos textos. Além de se preocupar com a autoria e com o conteúdo das crônicas, é necessário também buscar entender e refletir sobre as relações que permitiram sua produção, as possibilidades de seu consumo e a sua contribuição para o desenvolvimento e a manutenção do ideário de oposição. Não há dúvida de que o material dos jornais e as crônicas podem exercer forte influência em seus leitores, no que diz respeito a assuntos públicos, contribuindo, desse modo, para o estudo do discurso divisionista Norte/Sul do Paraná e da política de integração do Paraná.

Além dos jornais e crônicas, serão utilizados documentos produzidos pelas associações comerciais atuantes na região Norte do Paraná. O historiador Jean-Pierre Rioux salienta que as associações intervêm e contribuem na vida política, destacando que, onde há um vazio de poder, geralmente, surgem as associações:

---

[7] As diferentes classes e facções de classes estão envolvidas numa luta propriamente simbólica para imporem a definição do mundo social conforme os interesses dos grupos exteriores ao campo de produção. BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico.* Tradução Fernando Tomaz, 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. pág. 11/12.

> ... ‘essas associações surgem onde se produz um vazio de controle social ou um vazio de poder, porque os poderes organizados ainda não tiveram tempo de se apoderar dele’ (...) A partir daí, são a defesa de seu território, a posição que ocupa numa ‘malha social’ e os incidentes de fronteira que pautam a história da associação assim identificada num 'campo' bastante bourdieusiano[8].

Com base nas propostas do Rioux, esse trabalho tratou, também, da importância das associações e do papel desempenhado por elas no campo político, enfatizando que as suas práticas distinguem-se das dos agentes políticos mais conhecidos (grupos político-ideológicos, correntes políticas, partidos) e que sua atuação política, quase sempre, é pontual e temporária.

Ao se apropriar de métodos e teorias inovadoras, redefinindo os antigos objetos da história, a nova corrente historiográfica, denominada “nova história política”, vem se destacando na academia, respondendo questões relevantes relacionadas com a prática do poder. Muitos historiadores dessa nova geração vêm se dedicando aos estudos dos intelectuais e sua relação com o poder.[9] Uma geração de pesquisadores e intelectuais que produziram estudos sobre o Paraná, formularam noções e conceitos de região. No campo universitário, como unidade paranaense, o conceito de região é observado de forma diferenciada entre os cientistas. Pierre Bourdieu verifica que, em geral, os geógrafos limitam-se à análise do conteúdo do espaço e o economista considera uma região quando essa for tributária de outros espaços, limitando-se, freqüentemente, à análise do custo.[10] Uma região, *a régio*, e as suas fronteiras, *a finis*, como objeto de representação, é estabelecida por autoridades ou por aqueles que circunscreveram a região ou, ainda, que realizaram a delimitação da mesma,

---

[8] RIOUX, Jean-Pierre. *A associação em política.* In. RÉMOND. René. (org.). *Por uma história política.* Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996. p. 111.

[9] BOBBIO, Norberto. *Os intelectuais e o poder: dúvidas e opções dos homens de cultura na sociedade contemporânea.* Trad. Marco Aurélio Nogueira. São Paulo: Ed. UNESP, 1997. SIRINELLI, Jean-François. Os intelectuais. In. RÉMOND, Réne. (org.). *Por uma história política.* Trad. Dora Rocha. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1996.

[10] BOURDIEU, Pierre. Op. cit. p. 108/109. “A região é o que está em jogo como objecto de lutas entre os cientistas, não só os geógrafos é claro, que, por terem que ver com o espaço, aspiram ao monopólio da definição legítima, mas também historiadores, etnólogos e, sobretudo desde que existe uma política de ‘regionalização’ e movimentos ‘regionalistas’, economistas e sociólogos. (...) È preciso prestar homenagem aos geógrafos, eles foram os primeiros a interessarem-se pela economia regional. (...) O geógrafo limita-se frequentemente à análise do conteúdo do espaço; ele olha muito pouco para além das fronteiras políticas ou administrativas da região. (...) Para o economista, pelo contrário, a região seria tributária de outros espaços, tanto no que diz respeito aos seus aprovisionamentos como no que diz respeito aos seus escoamentos.”

impondo-lhe uma definição e a legitimando no mundo social. Cada agente, delineando as regiões em função de diferentes critérios concebíveis, sejam eles, a língua, o habitat, a lavoura, a vegetação, a cultura, etc., e que, em geral, nunca coincidem perfeitamente, supervalorizam as questões regionais, que as responsabilizam, diretamente, pela construção de uma identidade e, portanto, de uma unidade, priorizando as particularidades de seus habitantes.[11]

No primeiro capítulo dessa dissertação, são apresentados e analisados visões e conceitos aplicados por pesquisadores, em geral, vinculados à Universidade Federal do Paraná, que elaboraram suas pesquisas a partir de 1930 e, sobremaneira, entre as décadas de 1950 e 1960. Esses intelectuais cunharam vários conceitos de regiões, a partir do gênero de vida de seus habitantes e na relação homem-natureza, produzindo diferenças regionais e um Paraná formado por comunidades regionais e isolado entre si.

No segundo capítulo, é apresentado o papel da imprensa, principalmente, jornais de Londrina, Maringá e Curitiba, e agentes públicos que tratam da colonização, da infra-estrutura deficiente e propostas para solucionar alguns de seus problemas e da participação política. Assim, todos estes temas convergiram para um único assunto: o do discurso e propostas divisionistas entre segmentos sociais e políticos da região Norte com a do Sul e a sua identificação com o estado paulista.

No terceiro capítulo, destacaremos a política pautada pelo poder executivo estadual que propunha realizar a integração entre as duas regiões através da construção de estradas. No entanto, havia duas propostas de ações para solucionar o problema de transporte na região: segmentos sociais de Londrina e Maringá propunham o arrendamento da estrada de Ferro São

---

[11] BOURDIEU, Pierre. Op. cit. p. 114/115. "A *regio* e as suas fronteiras (*fines*) não passam do vestígio apagado do acto de autoridade que consiste em circunscrever a região, o território (que também se diz *fine*s), em impor a definição (outro sentido de *finis*) legítima, conhecida e reconhecida, das fronteiras e do território, em suma, o princípio de di-visão legítima do mundo social. Esse acto de direito que consiste em afirmar com autoridade uma verdade que tem força de lei é um acto de reconhecimento, o qual por estar firmado, como todo o poder simbólico, no reconhecimento, produz a existência daquilo que enuncia. (...) Cada um está de acordo em notar que as 'regiões' delimitadas em função dos diferentes critérios concebíveis (língua, *habitat*, amanho da terra, etc.) nunca coincidem perfeitamente."

Paulo-Paraná - deficitária que se encontrava, para uma ferrovia paulista - e, em Apucarana, o jornal *Folha de Apucarana* depositava a confiança no governo do estado, apoiando a construção de estradas entre as regiões Norte e Sul. A ferrovia Central do Paraná seria a grande protagonista dessa história, pois foi em torno dela que o governo do Paraná criou a vitrine da integração do Paraná.

Finalmente, o objeto de nosso estudo, as manifestações e os discursos divisionistas e as ações da política integracionista, ficou definido entre o início da década de 1920, quando o jornal *O Dia* teceu comentários do divisionismo existente entre o Norte/Sul e da necessidade de se fazer a integração entre as duas regiões com a construção de estradas, e o ano de 1975, quando a ferrovia Central do Paraná, entre Apucarana e Ponta Grossa, foi inaugurada, concretizando, em partes, o plano de integração governista do Paraná.

CAPÍTULO I

SETENTRIONAL DOS ADVENTÍCIOS, MERIDIONAL DOS PARANAENSES: OLHAR HISTORIOGRÁFICO E GEOGRÁFICO SOBRE AS REGIÕES DISTINTAS DO PARANÁ

Os "Paranás"

A escrita da História do Paraná é, claramente, marcada por temas com recortes regionais, preferencialmente, sobre os processos de ocupação e colonização do estado ocorridos entre os séculos XVII a XX. No período abordado por esta dissertação, a formação social do Paraná já havia sido analisada em três fundamentais trabalhos historiográficos, quais sejam: *Pequena História do Paraná*, de Maria Cecília Westphalen, publicado em 1953; *História do Paraná*, de Ruy Wachowicz, em 1967; e *História do Paraná*, de co-autoria de Maria Cecília Westphalen, Brasil Pinheiro Machado e Altiva Pilatti Balhana, em 1969[12]. O livro de Maria Cecília Westphalen foi encomendado pelo governo de Bento Munhoz da Rocha Neto (1951-1955) e contou com incentivo do presidente da Comissão dos Festejos do Centenário do Paraná e do então Secretário Estadual de Educação. A obra trata das atividades econômicas do Paraná, associando migrantes e imigrantes na vida paranaense:

> O Paraná, regionalmente, seguiu os passos do Brasil na orientação da sua economia histórica. Aqui se repetiu o fenômeno dos ciclos econômicos, com aspectos locais. O produto chave dominando a política e a vida social, dando um toque característico, especial a cada época. Primeiro foi o **ciclo do ouro** da lavagem no litoral paranaense. Tempo instável, de aventura, mobilidade da população nas lidas da procura e comércio do ouro. Atraiu intenso povoamento de mineradores e faiscadores do ouro e agentes do fisco português, como o foi, em Paranaguá, Ébano Pereira. Depois, no planalto, já fixado à terra pela necessidade de cuidados aos rebanhos, surgindo a fazenda de criar,

[12] WESTPHALEN, Maria Cecília. *Pequena História do Paraná*. Curitiba: Edições Melhoramentos, 1953.; WACHOWICZ, Ruy Christovam. *História do Paraná*. 9ª ed., Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 2001. (primeira edição em 1967).; WESTPHALEN, Maria Cecília; MACHADO, Brasil Pinheiro e BALHANA, Altiva Pilatti. *História do Paraná*. Curitiba-PR, Grafipar, 1969.

> centro de vida social, e, ao mesmo tempo abrindo novos caminhos na passagem das tropas e semeando o povoamento ao longo das estradas, o **ciclo da criação e comércio do gado** marcou a história política, social e econômica do sul brasileiro. O **ciclo da erva mate**, típico nas terras do Paraná, com seus carijós e engenhos embora breves na sua culminância, teve acentuada influência na gente do Paraná. (...) Qual o homem se tornou senhor das matas e florestas de araucárias, praticando a maior economia destruidora de nossa história, o Paraná atravessou o **ciclo da madeira**. A exploração da madeira fez surgir, ao lado das serrarias, novas cidades, onde pontificaram os madeireiros. (...) O **ciclo dos negócios de terras** também esteve presente na economia do Paraná. Houve um momento em que o comércio da terra foi a atividade predominante e a preocupação dos paranaenses, característico ainda porque foi o preparador da ascensão econômica de nossa terra, pela divisão e distribuição das suas glebas. Vivemos no Paraná o **ciclo do café**, mas só agora o Paraná recebeu pela recente introdução do plantio, o influxo de sua cultura dominadora. É o produto que fornece maiores divisas cambiais ao Brasil, possibilitando a importação e assim, colocando o Paraná em posição de destaque dentro da vida econômica nacional.[13] (os grifos são da autora).

Em sua obra, Westphalen caracterizou o Paraná como zona de trânsito, território de passagem, de migrantes e imigrantes cujos integrantes, aliciados durante o trânsito, ao povoarem o território, tornaram-se paranaenses. Essa interpretação da autora é, curiosamente, consonante ao slogan cunhado pelo governador Bento Munhoz da Rocha Neto (1951-55): “O Brasil marcou encontro no Paraná”, pois segundo ela, foi dentro de uma situação de trânsito que se formou o paranaense, com diversas peculiaridades regionais. Pode-se supor que a historiadora tivesse intenções de forjar a noção de um Paraná hospitaleiro, calcada sob o signo da unidade, contornando a diversidade existente no processo de povoamento e justificando-a pela necessidade de estabelecer uma história de migrações que fosse homogênea em sua totalidade. Tais considerações foram fundamentadas pela convergência de migrações humanas desde os tempos “pré-colombianos” até a década em que sua obra foi publicada. A diferença está apenas no fato de que alguns chegaram mais cedo, outros mais tarde, e, outros, ainda, estavam chegando. Isso implica na conclusão óbvia de que no estado todos são migrantes ou descendentes deles. A obra trata, portanto, de uma longa história de migrações, de um extenso processo de organização que constitui o Paraná contemporâneo. Sem dúvida, essa interpretação de Westphalen vinha corroborar a visão de um único Paraná.

---

[13] WESTPHALEN, 1953. op. cit. p. 82-83.

O livro de Maria Cecília Westphalen, Brasil Pinheiro Machado e Altiva Pilatti Balhana,[14] integrado a uma coleção de estudo sobre o Paraná, apostava no mercado editorial local, pois, na segunda edição, seu editor justificaria a publicação pela possibilidade que daria aos habitantes do Paraná de conhecerem a história, a economia, a vida cultural, os homens que "engrandeceram o Paraná" e, inclusive, de beneficiarem-se com os dados atualizados dos então 288 municípios paranaenses. Os autores interpretam o processo de ocupação e colonização ocorrido no estado sob a ótica do capitalismo. O primeiro capítulo "Paraná Português" e "Paraná Espanhol" analisa uma sociedade não capitalista com moldes indígenas. O segundo, denominado "Paraná Tradicional", observa a existência da primeira comunidade paranaense, formada pelo tropeirismo e seus latifúndios campeiros de criação do gado, nas áreas dos campos naturais. O último capítulo, "Paraná Moderno", trata das ocupações que ocorreram com a migração no Norte e Oeste do Paraná, dando grande ênfase aos conflitos agrários entre empresas colonizadoras e posseiros. No entanto, a principal tese dos autores está reservada aos dois últimos capítulos: a teoria de "dois Paranás", assentada em dois pólos diferenciados de colonização. O primeiro fora marcado por uma estrutura agrária de tipo capitalista, porém nos moldes "arcaicos" e "métodos tradicionais", utilizados no Brasil colonial; o segundo foi favorecido pela dinamização que o capitalismo pôde oferecer, através de empresas imobiliárias, que retalharam o território em pequenas propriedades e implantaram mais de uma centena de cidades em zonas onde apenas o indígena usufruía dessa benesse. É sugestivo o contraste que os autores constroem entre o Sul do Paraná e o restante do território paranaense. O Sul possui uma formação lenta, ocupado em três séculos, constituído por características coloniais: pelourinho, escravos, caminhos, tropeiros e sesmarias, para retomar termos chaves que estão presentes na obra. O Norte e o Oeste do

---

[14] WESTPHALEN, Maria Cecília; MACHADO, Brasil Pinheiro e BALHANA, Altiva Pilatti. *História do Paraná*. Curitiba-PR, Grafipar, 1969. Brasil Pinheiro Machado, no seu artigo publicado no Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico do Paraná, em 1951, com o título *Sinopse da História Regional do Paraná*, planeja redigir uma "obra completa" sobre a História do Paraná e para isto esboça vários itens considerados importantes para a redação do livro. O mesmo artigo foi republicado na Revista Questões e Debates, Curitiba: n.º 14/15, 1987.

Paraná foram ocupados em três décadas, com características contemporâneas: centro decisório dos três poderes, mão-de-obra livre, rodovias, ferrovias, locomotivas e propriedades particulares. Assim, os autores consideraram que a formação do Paraná se deu por dois processos distintos de ocupação e colonização, gerando diferentes culturas regionais. A primeira, resultante da ocupação e expansão nos Campos do Paraná[15], ocorrida entre os séculos XVIII e XIX, formando o "Paraná Tradicional". A outra, o "Paraná Moderno", que compreende o Norte e Oeste do Paraná, cuja ocupação intensificou-se a partir de 1930, com as colonizadoras particulares. Apesar disso, as regiões Norte e Oeste desenvolveram economias distintas e foram integradas por contingentes oriundos de regiões nacionais diferentes, paulistas e gaúchos, respectivamente. E, concluem a obra nessa mesma linha, dizendo que

> Encontram-se e começam a confundir-se as três ondas de povoamento, a do **Paraná tradicional** que se expandiu desde o século XVII, de Paranaguá e Curitiba, pelas regiões de campo, com a criação do gado, e depois com a indústria da erva-mate e da madeira de pinho; as do **Paraná moderno**, aquela dos agricultores da agricultura tropical do café que, pelas origens e interesses históricos, ficaram mais diretamente ligados a São Paulo, e a dos colonos da agricultura de subsistência, plantadores de cereais e criadores de suínos que, pela origem e interesses históricos, se ligaram mais intimamente ao Rio Grande do Sul. Cada uma dessas três ondas criou o seu próprio tipo de economia, formou um tipo de sociedade e fundou as suas próprias cidades.[16] Grifos meus.

A teoria de "dois Paranás": o "Paraná Tradicional" e o "Paraná Moderno", teve ampla aceitação no meio intelectual paranaense, influenciando grande parte da historiografia até os dias atuais.[17]

O livro de Ruy Wachowicz [18] está organizado por temas, de forma a propiciar uma visão de conjunto sobre os principais fatos históricos ocorridos no Paraná. O autor dividiu a

---

[15] Entende-se por Campos do Paraná uma parte do atual território paranaense, compreendendo a região Sul do estado. Formada de esparsas florestas de árvores de araucárias e arbustos de erva-mate, mas com o predomínio de campos abertos, os pesquisadores dividiram os campos do Paraná em Campos Gerais de Curitiba, Campos Gerais de Jaguariaíva, Campos Gerais de Ponta Grossa, Campos Gerais da Lapa, Campos Gerais de Irati, Campos Gerais de Guarapuava e Campos Gerais de Palmas.; GALVÃO, Marília Velloso; FAISSOL, Speridião. Divisão Regional do Brasil. *In: Revista Brasileira de Geografia.* Nº. 4, out.- dez, 1969.

[16] BALHANA, 1969. op. cit. p. 264.

[17] Por se tratar de uma obra coletiva, a tese de um Paraná único, apresentado por Maria Cecília Westphalen foi desdobrada.

[18] O livro de Ruy Wachowicz alcançou em 2001 a sua 9ª edição publicada pela Imprensa Oficial do Estado do Paraná, com incentivos do Estado. A 1ª edição dessa obra é de 1967 e foi publicada pela editora dos Professores e as demais edições pela Gráfica e Editora Vicentina, de Curitiba. Na 1ª edição de seu livro, o autor dirige uma carta aos colegas de magistério frisando que seu trabalho "é um livro didático destinado a orientar os estudantes

ocupação do estado em três áreas histórico-culturais, afirmando que cada um de seus expoentes é um complexo de elementos históricos, geográficos, econômicos e culturais. Apesar da ênfase dada à economia, nas diferentes ocupações que se processaram no território do Paraná, a sua narrativa sobre o habitante e sua origem veio comprovar que, em cada área de povoamento, se possibilitou um tipo de população com traços culturais próprios.

A primeira área cultural, que ocupou o litoral e os Campos do Paraná, caracterizou-se por uma tendência herdada da sociedade campeira. Aponta como principal identidade regional a pronúncia de determinadas palavras, com um sotaque mais claro, como se redige e, assim, no linguajar, o "leiTE quenTE" foi assimilado até mesmo entre os imigrantes.

O sotaque da outra área cultural, a do norte-paranaense cedeu lugar à influência paulista, oriunda da cultura portuguesa, trocando o "e" pelo "i" no final de muitas palavras e, entre as peculiaridades, aponta que esse habitante é simpatizante dos times de futebol de São Paulo. Enquanto isso, a população do Oeste, não só trouxe expressões de linguagem de origem riograndense, influência platina, como danças, músicas e trajes gaúchos e, também, o hábito de torcer pelos times de futebol do Rio Grande do Sul. Esse mosaico cultural é um dos símbolos representativos de uma sociedade regional, como observa Pierre Bourdieu, que atribui ao dialeto ou sotaque, exemplos de uma identidade regional, quando realizada em grupo.[19] Assim, Wachowicz observa que, além dos traços culturais, a população da região Norte e da do Oeste permaneceram afastadas dos problemas político-administrativos do estado e continuaram se interessando mais pelas questões das suas respectivas regiões de origem, face ao seu traço cultural. Ao estruturar três pólos -"Paraná Tradicional", "Frente Nortista" e "Frente Sulista"- a obra de Wachowicz defende a existência de três regiões

---

em sua aprendizagem da História do Paraná". WACHOWICZ, Ruy Christovam. *História do Paraná*. 9ª ed., Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 2001.

[19] BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico.* 4ª ed. Rio de Janeiro; Bertrando Brasil, 2001. p. 113. "As lutas a respeito da identidade étnica ou regional, quer dizer, a respeito de propriedades (estigmas ou emblemas) ligadas à *origem* através do *lugar* de origem e dos sinais duradouros que lhes são correlativos, como o sotaque, são um caso particular das lutas das classificações, lutas pelo monopólio de fazer ver e fazer crer, de dar a conhecer e de fazer reconhecer, de impor a definição legítima das divisões do mundo social e, por este meio, de fazer e de desfazer os grupos."

diferenciadas, cultural e economicamente, dentro do estado: é a teoria dos "três Paranás", como se pode ver:

> Em conseqüência das fases históricas que condicionaram a colonização do território paranaense, podemos dividir a ocupação do estado em três áreas histórico-culturais. A primeira área corresponde ao que chamamos de **Paraná Tradicional**. Esse Paraná iniciou sua história no século XVII, com a descoberta do primeiro ouro encontrado pelos portugueses no Brasil. Iguape, Cananéia, Paranaguá, Curitiba. (...) A segunda área cultural do estado corresponde ao **Norte do Paraná**. (...) A ocupação do norte foi fruto, em grande parte da expansão da frente produtora do café que, depois de ocupar o norte propriamente dito (Jacarézinho, Cornélio Procópio, Londrina, Apucarana, Maringá, Cianorte, Umuarama, Paranavaí etc.), atravessou o rio Piquiri e penetrou na região Oeste. (...) A terceira área histórico-cultural originou-se após meados da década de 1950. Uma nova frente pioneira penetrou em território paranaense. Chegava ao Paraná estimulada pelos problemas com mão-de-obra agrícola no Rio Grande do Sul e Santa Catarina. A este deslocamento populacional chamamos de '**frente sulista**', ocupando a maior parte do sudoeste e parte do oeste paranaense.[20] Grifos meus.

Em geral, a História do Paraná é a história da ocupação do território e da formação de três regiões distintas. A do "Paraná Tradicional", que se esboçou a partir do século XVII, com a mineração do ouro, latifúndio campeiro, tropeirismo, erva-mate e madeira, sendo esta a história, propriamente dita, da região Sul do Paraná. A da região Norte formou-se com a agricultura do café, mais ligada a São Paulo, e a outra é o Oeste do estado, dos agricultores de cereais, principalmente, do trigo que, pelas origens históricas, tinha mais ligação com o Rio Grande do Sul (figura 01).

[20] WACHOWICZ, 2001. op. cit. p. 279-84.

Figura 01
Os três “paranás”

Os três “paranás” se constituem pela área de influência provocada pela corrente migratória que ocupou o Norte e o Oeste do Paraná, influenciando na vida cultural e na sua economia. No croqui apresentado pelo jornal curitibano *O Dia*, não diferente do discurso historiográfico, percebe-se a ocupação do Norte do Paraná por paulistas e do Oeste por gaúchos, restando o então denominado “Paraná tradicional” que, por sua vez, era formado por paranaenses natos e imigrantes, ocupando parte da região Sul do Paraná então denominada Campos do Paraná.

Desenho: Jornal *O Dia.* Curitiba-PR: 04/07/1950. p. 03.

Esses historiadores tinham uma preocupação bem consciente, deliberada, de fazer estudos do Paraná, dividindo o estado em regiões, a partir do conceito de “comunidade”[21], uma que se formou a partir da influência paulista, outra de gaúchos e catarinenses e a outra das sociedades rústicas de um Brasil colonial. Essa história regional, não com limites político-administrativo, indicava o estabelecimento de visões polares, por exemplo, tradicional/moderno e trazia como metodologia interdisciplinar um estudo sociológico sobre o

[21] O conceito de comunidade foi partilhado por pesquisadores brasileiros, principalmente, por aqueles ligados à sociologia do “rural”, que realizaram pesquisas a partir da análise de um grupo, em geral do campo, como inseridos em um processo de modernização. SANTOS, José Vicente Tavares dos. Crítica da sociologia rural e a construção de uma outra sociologia dos processos sociais agrários. In: *Revista Ciências sociais hoje.* São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais, 1991. p. 13-51.

rural que, do ponto de vista metodológico, se orientava para o conceito de "comunidade" e o de áreas culturais, preocupações defendidas desde a década de 1950 pela sociologia.[22]

Portanto, as regiões no Paraná foram construídas com representações e imagens de caráter simbólico, pois esses historiadores, ao "tornar manifesto um grupo, seu número, sua força, sua coesão, fazê-lo existir visivelmente (...) manipularam a imagem de si e, sobretudo (...) de sua posição no espaço social", pois observaram que segmentos sociais apresentam-se com uma atividade econômica, num determinado espaço físico, formando, assim, um grupo social com características peculiares.[23] Finalmente, há uma preocupação deliberada na historiografia paranaense: fazer estudos do Paraná a partir de regiões. A região é entendida não como os limites político-administrativos do Estado, mas a área de influência que se formou a partir da corrente migratória, vinda do Rio Grande do Sul e Santa Catarina, ocupando parte do Oeste do Paraná; a dos paulistas, mineiros e nordestinos que ocuparam o Norte do Paraná; e a região dos Campos do Paraná, constituída por paulistas e gaúchos e, mais tarde, por imigrantes. Assim, há de se concluir, a partir da historiografia consultada, que o paranaense é formado por vários grupos sociais, vindos de outros estados e países, para começar uma vida nova no Paraná, ou que tiveram os seus antepassados nessa situação. Uma história de recomeços, de fixação no território, com a peculiaridade de que em cada região formou-se um tipo de sociedade com histórias diferentes.

Se a construção da idéia de região exigia a história da formação de uma comunidade ou de uma coletividade de agentes históricos que conviviam em uma área territorial definida, resultado de expansões diferenciadas, podemos afirmar que as regiões foram construídas, a partir de fenômenos econômicos que proporcionaram a formação de grupos. Esses pesquisadores analisam, preferencialmente, o papel do espaço - formulando regiões - a partir

---

[22] SANTOS, José Vicente Tavares dos. Crítica da sociologia rural e a construção de uma outra sociologia dos processos sociais agrários. In: *Revista Ciências sociais hoje.* São Paulo: Vértice, Editora Revista dos Tribunais, 1991. p. 13-51.
[23] BOURDIEU, Pierre. *Coisas ditas.* São Paulo: Brasiliense, 1990. p. 162.

de modelos sócio-econômicos e da participação das relações humanas, implicando na homogeneização que sustenta o estabelecimento de regiões.

O Norte do Paraná mais paulista do que paranaense

Contando com estrutura industrial, a mais avançada do país, São Paulo exercia, desde o início do século XX, uma relação de forte predominância econômica sobre as demais regiões do país. Como produtora de bens de consumo, imprimia relação comercial de centro-periferia, tema que já foi analisado, entre outros, por Wilson Cano e Pedro Calil Padis.[24] Essas ligações e afinidades do Norte do Paraná com São Paulo, entretanto, não passaram despercebidas pelos pesquisadores, tanto paranaenses que atuavam na UFPR (Universidade Federal do Paraná), quanto de outros estados, que se ocupavam com estudos sobre a região, nas décadas de 1950 e 1960.

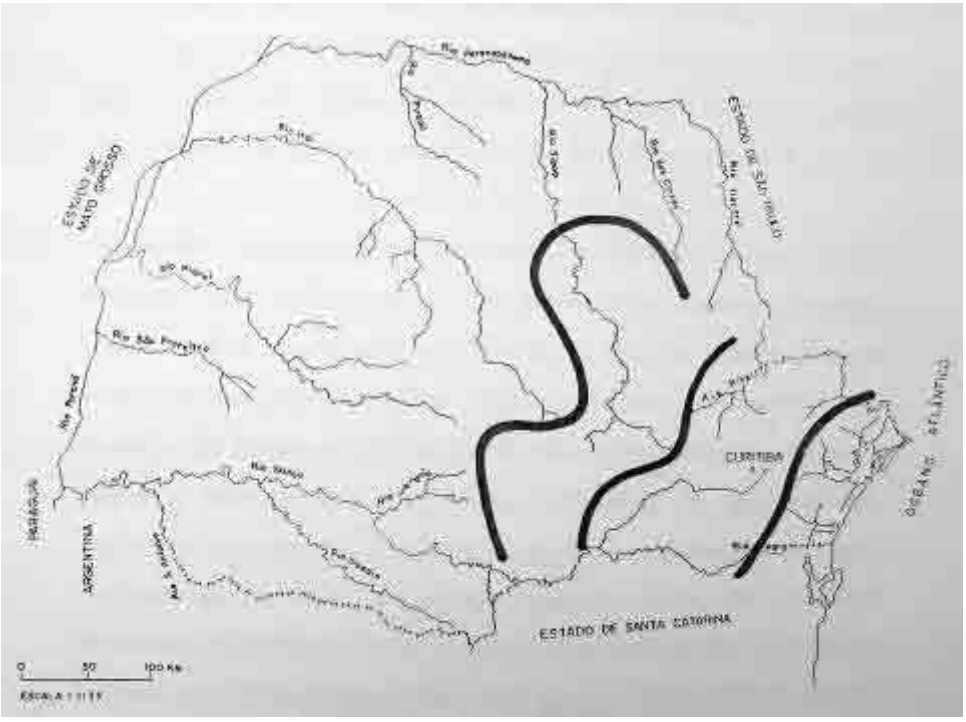
O território paranaense, com 98 quilômetros de costa, em contraste com os 666 quilômetros banhados pelo rio Paraná, faz fronteira com o Paraguai e a Argentina. Ainda, ao oeste tem divisas com Mato Grosso do Sul, ao norte com São Paulo e, finalmente, ao sul com o estado de Santa Catarina. Fisiograficamente, apresenta uma baixada litorânea e três planaltos, tese instituída por Reinhard Maack[25]. O Primeiro Planalto ou Planalto de Curitiba apresenta uma largura que varia de 150 quilômetros, na parte setentrional, a 50 quilômetros na parte meridional e situa-se entre a primeira escarpa, a serra do Mar, e a segunda escarpa, denominada de Devoniana.[26] O Segundo Planalto ou Planalto de Ponta Grossa estende-se da divisa com o estado paulista a Santa Catarina, com cerca de 100 quilômetros de largura. Uma terceira escarpa, denominada de Esperança, estende-se de Jaguariaíva (na divisa paulista) a

---

[24] CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo.* São Paulo: Ed. Hucitec, 1990. p. 15.; PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.* São Paulo: Hucitec, 1981.
[25] MAACK, Reinhard. *Geografia física do Estado do Paraná.* Curitiba-PR: UFPR, 1969.
[26] Algum trecho da serra do Mar apresenta-se como escarpa como é o caso no território do Paraná, por possuir a denominação de diversas serras, entre elas a da Graciosa, Farinha Seca, Capivari Grande, Virgem Maria, Órgãos, Marumbi, entre outras. Por sua vez a escarpa Devoniana é formada pelas serras Paranapiacaba, Purunã, Santa Ana, Almas, Itaiacoca, São Joaquim, Taquara e a do Tigre.

União da Vitória (na divisa catarinense).[27] O Terceiro Planalto ou Planalto de Guarapuava é o maior de todos e ocupa 2/3 da área do território paranaense. Cada escarpa varia de 800 a 1200 metros de altitude e todos os Planaltos são considerados como três degraus, compostos por planícies, planaltos menores e diversas serras marginais que são os ramais das escarpas.[28] Todos os grandes rios do Paraná nascem próximos a essas escarpas e suas águas seguem para o rio Paranapanema (divisa com São Paulo) ou para o rio Paraná (divisa com Mato Grosso do Sul e fronteira com o Paraguai e Argentina). Todas as três escarpas vêm do estado de São Paulo, pelo Norte e Nordeste do Paraná e, após descreverem um arco, seguem à região Sul. Assim, entre a região Norte e o litoral do Paraná, há três barreiras naturais compostas por três escarpas de várias serras (figura 02).

Figura 02:
Localização aproximada das três escarpas



[27] A escarpa da Esperança é formada pelas serras das Furnas, a leste do rio Tibagi; a oeste desse rio temos a serra da Ortigueira, do Monjolinho, da Mandaçara, dos Leões, dos Mulatos e a serra da Esperança.
[28] VALVERDE, Orlando. Planalto meridional do Brasil. *In: Revista Brasileira de Geografia.* Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro: 1957.; MAACK, Reinhard. *Geografia Física do Estado do Paraná.* Curitiba-PR: UFPR, 1969.

O estudo da Geografia no Paraná focalizou, primeiramente, a superfície terrestre do Paraná, apoiada na observação e nas sensações sobre a diferenciação do espaço geográfico, deu oportunidade a estudiosos de visitarem e pesquisarem o território do Paraná, através da organização de viagens e expedições.[29] Como agentes que realizaram trabalho de campo, analisaram a paisagem natural presente no território e realizaram pesquisas científicas de grande interesse e valor sobre peculiaridades que compõem uma região, publicando-as em diversas revistas especializadas, tais como: Boletim Geográfico Paranaense, Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico Paranaense, Boletim Geográfico Paulista, Boletim Geográfico do Rio de Janeiro e Revista Brasileira de Geografia, entre outras.

O artigo de Arthur Barthelmess[30] tem por objetivo analisar as conseqüências econômicas que as três barreiras existentes no Paraná, ou as três escarpas paralelas, provocam, sejam fatores de dispersão ou ordem de unidade entre as regiões. Essas escarpas que dividem os planaltos não só dificultam a circulação da economia, como tendem a forçar o escoamento da safra agrícola para os estados limítrofes, condenando o território paranaense a uma intensa competição de influência entre os portos de Paranaguá-PR, o de Santos-SP e o de São Francisco do Sul - SC. Devido a essa barreira natural, observou que o "setentrião" paranaense é um "apêndice econômico de São Paulo" e que o progresso da região realiza-se porque está integrado com o estado paulista. Em outro artigo[31], o geógrafo ressaltou que a comunicação do Paraná sempre se processou entre os estados limítrofes, face ao isolamento do interior com o litoral do estado. Historicamente, os campos do Paraná, no período do tropeirismo, tinham mais integração com São Paulo e Rio Grande do Sul e as colônias agrícolas de imigrantes, implantadas no interior, fracassaram porque não havia comunicação

---

[29] Veja por exemplo as tertúlias publicadas no Boletim Geográfico do Rio de Janeiro. BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Tertúlias Geográficas Semanais. Centésima décima quarta tertúlia: Londrina e a zona pioneira do N.W. do Paraná. In: *Boletim Geográfico do Rio de Janeiro.* ano III, n.º 28, 1945.; GEIGER, Pedro. Tertúlias Geográficas Semanais. Centésima décima quinta tertúlia. A viagem Londrina a Ourinhos. In: *Boletim Geográfico do Rio de Janeiro.* ano III, n.º 28, 1945.

[30]BARTHELMESS, Artur. Estado do Paraná: aspectos geo-econômicos. *In: Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico Paranaense.* Curitiba, Vol. VII. Julho-dez 1957, fasc. 5-4. 1957.

[31] BARTHELMESS, Artur, 1962. op. cit.

com o centro consumidor do estado. Essas ocupações do Oeste e do Norte do Paraná tornaram-se expressivas devido à participação de pessoas não paranaenses, cujo roteiro de comunicação se processou com seu estado de origem, desviando-se das barreiras naturais existentes dentro do território paranaense. Assim, ao redigir sobre a região Norte, Barthelmess enalteceu o Norte como "prolongamento, contínuo no espaço, da ocupação do planalto paulista, para o qual eram dirigidas todas as comunicações que comandavam a nova área". Semelhante tese foi observada pelo geógrafo Nilo Bernardes[32] ao considerar que as extensas escarpas de difícil transposição atravancaram a comunicação do Paraná, no sentido Norte/Litoral, permitindo que a expansão do povoamento do Paraná se processasse, lentamente, sendo a maioria dos caminhos contornados para os estados limítrofes, favorecendo extensas culturas contínuas de cafezais e trigais, a primeira vindo de São Paulo e a segunda do Rio Grande do Sul. O resultado é que para a região cafeeira, o município paulista de Ourinhos tornou-se "a porta de entrada para o Norte do Paraná", dado que foi dessa cidade que partiram as primeiras estradas rodoferroviárias em direção ao Norte do Paraná.

Favorecido com a terra de argila laterítica, comumente chamada de "terra roxa", formada por floresta fechada, com árvores imponentes, de 25 a 30 metros de altura, de grossos troncos, tais como: perobas (*aspidosperma sp*.), pau d´alho (*gallesia gororema*), figueira branca (*urostigma planifólia*), cedros brancos (*cedrela fissilis*), etc. que preferem solos mais férteis, contrastando com a mata de araucária (*araucária angustifólia*), no Sul do Paraná, a qual prefere regiões mais frias e solos de arenito de baixa fertilidade, a geógrafa Lysia Maria Cavalcanti Bernardes[33], observando o tipo de solo propício para o cultivo de café, cultura que exige terras férteis, e a presença da terra roxa nas regiões de cafeeiros de São Paulo, relatou que o Norte do Paraná representava ser a extensão das ricas terras do vizinho

---

[32] BERNARDES, Nilo. Expansão do povoamento no Estado do Paraná. *In: Revista Brasileira de Geografia.* Rio de Janeiro, out-dez. 1952.

[33] BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. O problema das frentes pioneiras no Estado do Paraná. *In: Revista Brasileira de Geografia.* Rio de Janeiro, ano XV, n.º 5, julho-set. 1953.

estado. Também a historiadora Altiva Pilatti Balhana[34] redigiu artigo, com a finalidade de verificar o limite meridional das culturas tropicais, classificando o Paraná de zona de transição climática. Denominou a região cafeeira do Paraná de zona tropical, formada pela monocultura cafeeira, que encontrou as últimas terras propícias para o seu plantio, apesar das geadas esporádicas, enquanto ao restante do estado, denominou de zona subtropical, pela presença de culturas adaptadas ao inverno rigoroso, como trigo, aveia e centeio. Assim, enquanto o sul-paranaense praticava uma cultura subtropical, alimentando esperanças de sempre gear em seu trigal para combater as pragas de sua lavoura, o norte-paranaense temia que seus cafeeiros se danificassem com a geada, por praticar uma cultura tropical, classificando a região de "prolongamento natural da economia de cafeeiro paulista", em torno da qual a área mais setentrional gravita.

O geógrafo francês Pierre Monbeig[35], após visita de pesquisa de campo à região, reuniu várias situações e concluiu que o principal tronco rodoviário do Norte, entre Londrina e Maringá, é uma característica das zonas pioneiras do interior paulista. O projeto de uma estação ferroviária, em diversas localidades, determinou a localização dos centros urbanos e essa escolha resultou numa distância aproximada de 15 quilômetros entre uma cidade e outra, efeito de um plano pré-concebido e que estreitava a comunicação entre localidades. Fica evidente que no entendimento do geógrafo francês, o avanço da região Norte era decorrência da construção da via férrea São Paulo-Paraná, que propiciou atividade comercial intensa e desenvolvimento à região, em poucas décadas, em detrimento da região Sul em que se processou ao longo de séculos. Assim, não deixaria de incluir a região Norte do Paraná na geografia humana de São Paulo, fundamentado nas ligações sociais e econômicas com São Paulo, embora, política e administrativamente, pertencesse ao Paraná. Do mesmo modo, a

---

[34]BALHANA, Altiva Pilatti. A inserção do homem no quadro ecológico. *In: Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico Paranaense.* Curitiba, Vol. VII, julho-dez, fascículo 3-4. 1957.

[35] MONBEIG, Pierre. *As zonas pioneiras do Estado de São Paulo. Ensaio de Geografia Humana Brasileira.* DIFEL, São Paulo: 1957.

geógrafa Nice Müller[36], ao observar a infra-estrutura desdobrada pelas companhias colonizadoras, seja na construção de estradas, no planejamento de núcleos urbanos ou na planificação de lotes rurais destinados à agricultura, salientou que o Norte do Paraná possuía íntimas relações com São Paulo, considerando a região como "um capítulo da vida paulista, mas em território paranaense". Willian Nicholls[37] reforçou que, ao longo de toda a história dos transportes da região Norte do Paraná, desde as ferrovias até as rodovias, coube ao estado de São Paulo, e não ao "velho" Paraná, a liderança da penetração econômica na região. Observou, ainda, que o Norte ficou, intimamente, ligado ao porto dominante de Santos, que possuía serviços financeiros e de comercialização no estado vizinho, e aos mais importantes mercados do interior do país, para comercialização de alimentos e matéria prima produzidos na região.

Ignez Costa Barbosa[38], geógrafa do IBGE, ao destacar o estado do Paraná como o maior produtor de café, acentuaria que Londrina (pólo comercial da região), além de não ter as mesmas características de Curitiba, estava diretamente ligada a São Paulo, acrescentando que a dependência de Londrina em relação à "metrópole paulista" se fazia sentir, no setor industrial, pela presença de estabelecimentos e de empresas paulistas; no setor comercial, pelos escritórios de firmas comerciais de São Paulo, principalmente, de café; no setor financeiro, pelas filiais de bancos paulistas. E concluía: "as ligações com Curitiba são bem menores, referentes principalmente às funções administrativas". Finalmente, Brasil Pinheiro Machado[39] descreveu que a região possuía uma população "marginal", em relação ao "Paraná Tradicional", formado por um contingente migratório nacional, vindo de São Paulo, que se

---

[36]MÜLLER, Nice Lecoq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. *In: Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n.º 22, março. 1952.

[37] NICHOLLS, Willian H. A fronteira agrícola na história recente do Brasil: O Estado do Paraná, 1920-65. In: *Revista Brasileira de Economia*. Rio de Janeiro, 24 (4): out-dez, 1970.

[38] BARBOSA, Ignez Costa. Esboço de uma nova divisão regional do Paraná. *In: Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, n.º 3, julho-set. 1967.

[39] MACHADO, Brasil Pinheiro. Sinopse da História Regional do Paraná. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico do Paraná*. Curitiba, 1951.

ocupou com a lida no cultivo de rubiáceas, constituindo-se um capítulo à parte na História do Paraná.

Assim, o conceito de que o Norte do Paraná originou-se como um prolongamento de São Paulo, unificava o discurso de geógrafos e historiadores que enfocavam a região em suas pesquisas. Para esses, a migração de paulistas para o Norte do Paraná, ocorrida desde 1930, representava a adoção de uma cultura mais paulista do que paranaense na região Norte do Paraná.

A questão regional proposta por intelectuais paranistas

A construção de uma identidade regional emergia, através do Instituto Histórico Brasileiro, existente desde 1838, que buscava forjar uma identidade nacional, através da publicação de diversos documentos, dentre eles relatos de viajantes. Não foi diferente no Paraná, porém a experiência da construção do regionalismo paranaense teve que esperar a Proclamação da República (1889), com a descentralização administrativa. Foi a partir do idealismo do escritor Alfredo Romário Martins que surgiu a idéia de criar no Paraná um Instituto Histórico nos moldes do brasileiro. Numa reunião do Clube Curitibano, foi fundado, no dia 24 de maio de 1900, o Instituto Histórico e Geográfico Paranaense, em favor da História e Geografia do Paraná. Ao que parece, o Instituto não trouxe muitos benefícios, pois, somente em 1918, deu-se início à publicação de seus boletins[40].

Em 1927, foi criado um movimento paralelo, com pretensões semelhantes às do Instituto, com o objetivo de criar a identidade do paranaense, que não se afinava com a natureza, não possuía uma formação étnica e não tinha um traço particular que o identificasse, como afirma Brasil Pinheiro Machado:

---

[40] SZESZ, Christiane Marques. *A invenção do Paraná: o discurso regional e a definição das fronteiras cartográficas (1889-1920).* Dissertação (mestrado em História) UFPR, Curitiba, 1997.

> Apesar de ser o Estado de futuro mais próximo, forma nessa retaguarda característica de incaracterístico. E, olhando as oscilações de tudo, dos costumes indo e vindo, nem sempre evoluindo, da vida sem fixação nenhuma da quase totalidade da população, eu poderia afirmar sem errar muito que o paranaense não existe. Não sob o ponto de vista racial, no Brasil a existência de mais de uma raça definida, quando sob esse aspecto nem o brasileiro existe. O paranaense não existe como existe o gaúcho, mais ou menos perfeitamente definido nos seus ideais, como existe o paulista eloqüentemente representado na história por gigantescos homens de ações.[41]

Aparentemente, essa era a imagem do Paraná, afinal a História e a Geografia focalizavam um Paraná com várias regiões distintas e um paranaense sem uma identidade regionalista que pudesse ser atribuída ao próprio Paraná. Sem uma identidade definida, na década de 1920, as terras do Norte estavam sendo ocupadas por fazendeiros de café, que traziam cultura e população desconhecidas do habitante do Sul do Paraná; a Oeste havia um povo que falava mais o castelhano do que o próprio português, pois muitos argentinos e paraguaios penetraram na região e passaram a contrabandear a erva-mate[42]; e, até mesmo na capital paranaense, era vigente uma cultura mais estrangeira, trazida pelos diversos grupos de imigrantes e seus descendentes. Com a criação da Província do Paraná, em 1853, seria criado, automaticamente, o paranaense, mas ao que parece, isso não se deu. Diante de fluxos migratórios, contrabandistas e imigrantes, criado o Paraná, em 1853, seria necessário criar o paranaense.

Observando a cultura regional, mais, especificamente, a do Sul do Paraná, vários escritores da capital paranaense, como: Ermelino Agostinho de Leão, Francisco Negrão, Rocha Pombo, Nestor Victor, Emiliano Perneta, Emílio de Menezes e, principalmente, Alfredo Romário Martins, e artistas plásticos, como: João Turim, João Ghelfi (João Zaco Paraná), Lange de Morretes, entre outros, pintaram quadros, esculpiram estátuas, escreveram livros que cultuavam símbolos regionais, em favor de uma identidade para a população do Paraná, fruto da renovação e da efervescência cultural que estava ocorrendo na época,

---

[41] MACHADO, Brasil Pinheiro. Instantâneos paranaenses. *In: Revista do Centro Vital. A Ordem.* Rio de Janeiro, ano X, n.º 5, 1930. p. 8.

[42] WACHOWICZ, Ruy Christovam. *Paraná, Sudoeste: ocupação e colonização.* 2ª ed., Curitiba: Ed. Vicentina, 1987.

principalmente, em São Paulo.[43] Esse movimento intelectual, em que figuram as regiões Norte, Oeste e Sul como pertencentes a um único Paraná, procurando construir uma única identidade a seus habitantes, surgiu, em 1927, com a fundação do "Centro Paranista", agregando vários intelectuais que passaram a fazer parte do denominado movimento.[44]

O vocábulo "paranista", termo aclamado naquele final da década de 1920, surgiu em 1906, segundo uma tradição de que o poeta Domingos Nascimento, filiado ao Instituto Histórico e Geográfico do Paraná, fez-se intérprete, quando percorreu o Norte do Paraná. Em suas viagens, ouviu, com muita freqüência, um termo novo usado pelos habitantes, a palavra paranista, para designar o paranaense nato, utilizando o mesmo sufixo "ista" atribuído ao adjetivo paulISTA, certamente pela identidade eufônica. De regresso a Curitiba, o poeta sentiu simpatia pelo termo usado pelos fazendeiros de cafeeiros e a palavra passou a ser utilizada pelos intelectuais curitibanos.

No intuito de construir uma identidade regional, Luís Fernando Lopes Pereira[45] observa que ocorreu, no Paraná, durante a Primeira República, um período de efervescência cultural propiciada pelo surto econômico da erva-mate, o que tornou a cidade de Curitiba o principal centro de um movimento simbolista, onde artistas plásticos e escritores produziram obras que privilegiavam essa formação. Assinalando que havia, na região, grande quantidade de árvores da espécie *araucária angustifólia*, esses artistas estilizaram a pinha, o pinhão, o pinheiro e a gralha azul (ave que se alimenta de pinhas) como símbolos do Paraná, forjando um Paraná com identidade e características particulares, diferenciando a população do estado do restante do país. Quanto à urbanização, o historiador aponta que o movimento recebeu

---

[43] Sobre o surto de progresso em São Paulo veja: CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo.* São Paulo: ed. Hucitec, 3ª ed., 1990. Wilson Cano afirma que a expansão industrial em São Paulo, ocorreu, em sua maior parte, num período (1907-1919) posterior ao período em que foi implantado nas regiões do Rio de Janeiro/Guanabara. pág. 226.

[44] Ao qualificarmos de intelectuais pessoas ligadas à academia e também os que não faziam parte dela, nos apropriamos da leitura de Gramsci que considera um intelectual a partir de uma produção social, independente de sua escolaridade. GRAMSCI, Antônio. *Materialismo histórico e a filosofia de Benedetto Croce.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

[45] PEREIRA, Luís Fernando Lopes. *Paranismo: o Paraná inventado; cultura e imaginário no Paraná da I República.* Curitiba: Aos quatro ventos, 2ª edição, 1998.

influência do positivismo e teve, como principal objetivo, entrar na modernidade, através dela e da expansão industrial que Curitiba tinha recém-estruturado, buscando construir a imagem de um Paraná progressista, como já tinha ocorrido na cidade de São Paulo.[46] Elisabeth Seraphim Prosser[47] observa que esse processo coincide, temporalmente, com o movimento modernista e o impacto da Semana de Arte Moderna, ocorrida em São Paulo, no ano de 1922 e, sob este aspecto, observa que o movimento paranista foi uma reação local a um modernismo, essencialmente paulistano, pelo qual não queria deixar-se engolfar. No aspecto político, Ruben César Keinert[48] interpreta a construção da identidade paranaense, como sendo fruto das elites locais curitibanas, principalmente, dos ervateiros e pecuaristas que se encontravam em declínio, o que exigiu algum esforço desse grupo para manter-se no poder.

O paranismo, na sua concepção primitiva, exprimia um limitado regionalismo. A palavra parecia ter um significado de paranaense nato, mas a idéia era de criar o espírito e o sentimento paranista, isto é, de devoto ao Paraná, a princípio, sem excluir pessoas adventícias (imigrantes e migrantes não paranaenses) que aportavam no estado. Como o Paraná não era formado somente por paranaenses, paranista tanto pode ser o natural do Paraná quanto o de outro estado, bem como o próprio estrangeiro, sendo capaz de abarcar todas as culturas presentes no Paraná. Se fossem chamados de paranaenses, certamente, seria excluída uma massa humana que não se identificava como paranaense, mas alguns integrantes do movimento, como será visto no segundo capítulo, iriam abdicar desses "adventícios". Esquadrinhando o momento dessa efervescência cultural, observamos que a construção de um patriotismo regional está ligada aos intelectuais que foram buscar a identidade do paranaense na característica da natureza, pois consideravam todo o Paraná como uma região, envolvendo

---

[46] Sobre o surto de progresso em São Paulo veja: SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20.* São Paulo: Companhia das Letras, 1922.
[47] PROSSER, Elizabeth Seraphim. *Cem anos de sociedade, arte e educação em Curitiba: 1853-1953: da Escola de Belas Artes*. Curitiba: Imprensa Oficial, 2004.
[48] KEINERT, Rubem César. *Regionalismo e anti-regionalismo no Paraná.* São Paulo: dissertação mestrado USP, 1978.

paisagem uniforme e possuidora de uma individualidade, como compreendemos através destes escritos:

> Se o paranaense como agrupamento étnico não pode existir, é inteiramente falso que não tenhamos uma natureza característica. Aí está o pinheiro. Ergue-se raquítico, tímido, hesitante, quando as terras paulistas se avizinham. Estende-se largamente pela faixa catarinense até rarear e extinguir-se no território gaúcho. Mas, o pinheiro grande altivo e nobre, é o nosso pinheiro. Grande e nobre como o paranaense que agasalha o forasteiro com todo o seu carinho... [49]

Essa idéia de associar o habitante do Paraná com o pinheiro pode ser percebida em vários artigos da revista *Ilustração Paranaense* (1927-1930), órgão oficial de divulgação do movimento paranista, entre os quais, destacaremos o do poeta Pamphilo d' Assumpção intitulado Pinheiro Altivo:

> Pinheiro é a mais altiva, a mais inflexível e ereta das nossas árvores. A palmeira real, elegante, esguia, eleva-se também para o céu em busca de luz e do azul mas é débil e flexuosa. Tem o coquetismo das mulheres elegantes, a graça frágil da beleza feminina, eterna sedução (...) O pinheiro não. O pinheiro é áspero, perpendicular e sério. Impassível, desdenha dos golpes rijos dos vendavais. Nunca se lhe resolve-a com a simetria, nem se move o tronco rude. Se não resiste ao insulto da ventania, cai. Cai por inteiro, por que as raízes não logram retê-lo de pé, como se fora um gigante que tomba sem lhe dobrarem os joelhos. Tomba heróica, estrepitosamente! Orgulhoso, até morrendo, mantém ainda erguido os braços fortes para o céu, não em gestos de súplica, mas numa atitude digna de orgulhoso protesto. [50]

Portanto, o grupo paranista, formado por artistas de várias áreas, construiu o sentimento de pertencimento ao Paraná. Uma identidade marcada pela natureza, produzida por vários intelectuais, principalmente da cidade de Curitiba, ligados ao movimento paranista, que estavam preocupados em construir um sentimento coletivo regional.

O engajamento dos intelectuais em promover a integração dos Paranás

A partir da década de 1930, redigir sobre as regiões, identificar esta população com o Paraná e escrever sobre a política de integração proposta pela administração pública estadual

---

[49] ROCHA, Bento Munhoz da. A significação do Paraná. *In: Revista do Centro Vital. A Ordem.* Rio de Janeiro, ano X, n.º 5, 1930. P. 18-19.
[50] Revista Ilustração Paranaense. Curitiba, jan. 1928.

era tarefa dos intelectuais ligados à academia, principalmente de Curitiba, pois o Paraná, além de estar recebendo um grande fluxo migratório, tinha sofrido várias disputas de territórios. A área onde se localiza o atual município de Palmas já havia sido disputada pelos argentinos que tinham dominado a localidade no final do século XIX. O episódio conhecido como a "Questão de Palmas" foi finalizado somente em fevereiro de 1895, através da intervenção do presidente dos Estados Unidos, passando as terras ao domínio da União Brasileira. Uma área do atual Oeste do Paraná e Oeste de Santa Catarina tornou-se terra brasileira, mas não havia uma delimitação precisa entre os dois estados. Se por um lado os governos de Santa Catarina e do Paraná reivindicavam para si o território, no Supremo Tribunal Federal, uma tendência política separatista, através do deputado José Cleto da Silva, apresentava um projeto na Assembléia Legislativa, criando o "Estado das Missões", estabelecendo que a capital fosse a cidade de União da Vitória. Depois de negociações deveras difíceis, em 1916, foi finalmente estabelecido o acordo de divisas entre os dois estados. O Paraná ficou com 20.000 km2 e Santa Catarina com 28.000 km2.[51]

Encerrado o episódio do "Contestado", em 1932, ocorre entre a intelectualidade brasileira o problema da redivisão administrativa do território brasileiro. Na década de 1930, os intelectuais observaram que havia um contingente humano disperso e isolado em núcleos distantes, porém pertencentes à vida nacional, representando a falta de domínio sobre o próprio território brasileiro. Ao observar esse problema, o governo federal almejou colocar essa população em contato com o resto do país, através da construção de estradas e, conseqüentemente, expandir suas fronteiras agrícolas. Assim, o governo de Getúlio Vargas propôs um projeto nacional de ocupação e desenvolvimento territorial, denominado "Marcha para o Oeste", assessorado por um grupo de intelectuais que propôs a fragmentação da

---

[51] Sobre o assunto ver: WACHOWICZ, Ruy Christovam. A monarquia sul brasileira e o Estado das Missões. *In: Paraná, Sudoeste: ocupação e colonização.* Curitiba: ed. Vicentina, 1987.; CLETO. Josephat P. Lona. O estado de Missões e sua efêmera existência. *In: Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense.* Curitiba, vol. XXX. 1978, p. 67 e ss.; QUEIROZ, Maurício Vinhas de. *Messianismo e conflito social: a guerra sertaneja do contestado.* São Paulo: Ática, 1981.

unidade territorial, instituindo territórios em zonas de fronteiras internacionais.[52] No Paraná, o governo federal instituiu um funcionário público, Zeno Silva, para percorrer o Oeste do Paraná e de Santa Catarina, sendo que em seu relatório, o mesmo observou que a região estava em completo abandono e que longa faixa de terras fronteiriças tinha mais contato com a Argentina do que com o restante do Brasil[53].

O artigo 166 da Constituição de 1937 criava uma faixa de 100 km ao longo das fronteiras internacionais.[54] Haviam sido delimitados vários territórios a pretexto da defesa das fronteiras do país: Amapá, Guaporé (atual Rondônia), Rio Branco (atual Roraima), Ponta Porã e Iguaçu os quais foram instituídos naquela década de 1930. No dia 13 de setembro de 1943, através do Decreto Federal n.º 5812, foi criado o Território Federal do Iguaçu, estabelecendo que a capital fosse a cidade de Foz do Iguaçu. A população da capital considerou o ato como uma violência cometida contra o Paraná e, com a deposição do presidente Vargas, uma nova Constituinte veio a ser elaborada no ano de 1946. Sob o clima democrático, vigente na época, foi realizada uma intensa campanha denominada de "paranista", com a participação da sociedade civil da capital, em defesa da integridade territorial do Paraná, tendo a participação de intelectuais à frente do movimento. A Assembléia Nacional Constituinte foi a grande oportunidade para o parlamentar Bento Munhoz da Rocha Neto reincorporar áreas do Território Federal do Iguaçu aos estados do Paraná e de Santa Catarina, através de uma emenda constitucional. Após longos discursos na Câmara dos Deputados, durante o ano de

---

[52] Sobre a redivisão administrativa ver: FREITAS, Mário Augusto de. A redivisão política do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia, IBGE, Conselho Nacional de Geografia.* Rio de Janeiro, n.º 3, julho-set. 1941.; GRANDE, José Carlos Pedro. Proposição de uma nova divisão política do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia, IBGE, Conselho Nacional de Geografia*, Rio de Janeiro, n.º 4, out-dez. 1965.; VIANA, João Segadas. Divisão Territorial do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia, IBGE, Conselho Nacional de Geografia*, Rio de Janeiro, 1940. Sobre a "Marcha para o Oeste" ver: GARFIELD, Seth. As raízes de uma planta que hoje é o Brasil: os índios e o Estado Nação na era Vargas. *Revista Brasileira de História.* São Paulo, v.20, n.º 39, 2000.

[53] WACHOWICZ, Ruy. *Paraná, Sudoeste: ocupação e colonização.* 2ª ed. Curitiba: ed. Vicentina, 1987. p. 114.

[54]"Artigo 166: Dentro de uma faixa de cem quilômetros ao longo das fronteiras, nenhuma concessão de terras ou de vias de comunicação e a abertura destas se efetuarão sem a anuência do Conselho Superior da Segurança Nacional, estabelecendo este o predomínio de capitais e trabalhadores nacionais e determinando as ligações interiores necessárias à defesa das zonas servidas pelas estradas de penetração. (...) Parágrafo 3º: O Poder Executivo, tendo em vista as necessidades de ordem sanitária, aduaneira e da defesa nacional, regulamentará a utilização das terras públicas, em regiões de fronteiras pela União e pelos Estados ficando subordinada à aprovação do Poder Legislativo a sua alienação". CONSTITUIÇÕES DO BRASIL: de 1824, 1891, 1934, 1937, 1946 e 1967 e suas alterações. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1986.

1946, o território foi extinto e a área voltou a pertencer a seus respectivos estados de origem.[55] Assim, temos por certo que a proposta do "Estado das Missões" e do "Território do Iguaçu" evidenciaram a vulnerabilidade territorial do Paraná e a ameaça de sua desintegração.

Além dessa fragilidade territorial, quando o comércio de terras intensificou-se, um fluxo migratório de não paranaenses ganhou cada vez mais, os espaços vazios das cartografias e o crescimento populacional do Norte do Paraná atingiu elevadas taxas. No ano de 1940, essa população passaria de 340.499 habitantes, o que correspondia a 27,5 % da população estadual, para 1.029.025 em 1950, representando um aumento de 202,2 % e 48,6 % do total da população paranaense.[56] Com esse aumento populacional, Wilson Martins[57], ao analisar o quadro eleitoral do Paraná, observou que esse "Paraná novo" não tinha raízes políticas paranaenses e não estava ligado ao "Paraná velho", porém era nessa região nova que o estado possuía seu maior eleitorado 335.529, em detrimento dos 349.352 das outras áreas reunidas. Assim, salientava que seria um grande "perigo" quando essa força eleitoral manifestar-se a favor da região e mais, que a região rica com as lavouras do cafeeiro tende a sentir-se superior ao resto do Paraná, da mesma forma que o Sul encarava o Norte como um "estranho" que deveria ser "paranizado". Denominada de "adventícios", a população do Norte do Paraná, segundo Ruy Wachowicz[58], persistia em permanecer afastada dos problemas político-administrativos do estado e continuava se interessando mais pelos problemas de São Paulo. Em conseqüência dessa atitude, o "Paraná tradicional" mantinha-se no poder, de forma incontestável, mesmo no período em que a balança demográfica estava cada vez mais pendendo para o Norte, podendo, facilmente, participar da liderança política do estado, fato que demorou a chegar.

---

[55] Sobre o assunto ver: WACHOWICZ, Ruy C. *Obrageros, mensus e colonos: história do oeste paranaense.* Curitiba, Ed. Vicentina, 1982. Sobre a discussão na Câmara dos Deputados ver: ROCHA, Munhoz da. *Discursos Parlamentares.* Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 1987.
[56] IBGE. Censo demográfico de 1940 e 1950.
[57] MARTINS, Wilson. Paraná: uma incógnita. *In: Revista Brasileira de Estudos Políticos.* n.º 8, abril, 1960.
[58] WACHOWICZ, 2001. op. cit.

Também o historiador Temístocles Linhares[59] receava que houvesse na região Norte do Paraná um grande perigo em alargar o sentimento que pugnava em converter o Estado em duas zonas opostas, pois a população do Paraná de cafeeiros configurava São Paulo como a sua metrópole, visto que se tornara abastecedora natural de mercadorias e artigos de que necessitava. Ao criticar o movimento paranista, admite que um grupo de intelectuais de Curitiba excluiu a zona de cafeeiros, como se ela representasse o "anti-Paraná", com seu avanço sem escalas nem paradas, diferindo da região Sul cuja tradição e progresso foi por etapas, com uma evolução mais lenta, porém menos improvisada. Segundo o historiador, o progresso do Paraná foi refeito com mão-de-obra de imigrantes europeus, portadores de forças modernas e civilizadoras e, portanto a "civilização", no interior do Paraná, deveria vir de Curitiba e não dos estados limítrofes. Para harmonizar as diferenças regionais da unidade federativa, a obra de Linhares, encomendada pelo presidente da Comissão dos Festejos do Centenário do Paraná e do então Secretário Estadual de Educação, anuncia a construção do plano de obras rodoferroviárias do governo de Bento Munhoz da Rocha Neto (1951/1955). Afinal, tornava-se necessário que o sentimento paranista, já adaptado ao discurso político, penetrasse nessa diversidade que ia se formando no Paraná, pois o destino dos "adventícios" não estava mais em seguir seu estado de origem, mas servir ao Paraná. Dessa forma, era imperativo falar de integração que, até a década de 1950, não tinha sido concretizada entre as regiões Norte/Sul.

Não passou despercebida aos geógrafos e historiadores a necessidade de o governo paranaense, fosse ele Moysés Lupion (1946-50; 1956-59) ou Bento Munhoz da Rocha (1951-1955), concretizar seus planos de obras e resolver o problema de isolamento, em virtude dos interesses econômico-financeiros e sociais do Paraná. Assim, desde a década de 1930, uma parcela de estudos de intelectuais paranaenses dedicou-se, em promover a paranização de regiões que tinham maior contato com os estados limítrofes. A exemplo do que estamos

[59] LINHARES, Temístocles. *Paraná vivo: um retrato sem retoques*. Curitiba: Imprensa Oficial, 2000.

tratando, a historiadora Altiva Pilatti Balhana[60] observa que as riquezas da região Oeste do Paraná estavam sendo escoadas para o Rio Grande do Sul, dado que as melhores estradas dirigiam-se para o Sul do país; e as safras agrícolas do Norte do Paraná dirigiam-se para o Porto de Santos, em virtude da existência da estrada de ferro. Ainda, observa que o governo paranaense procurava, nos últimos anos, realizar a "integração" dessas "comunidades novas" com a "velha comunidade histórica paranaense", a partir de seu plano rodo ferroviário estadual que compreendia a construção de uma rede de estradas, ligando Curitiba a todo o interior paranaense.

A geógrafa Eliana de Oliveira Santos[61] observou que o governo paranaense concentrava seus esforços para concretizar o plano de obras, com o intuito de realizar a captura econômica e garantir o escoamento dos principais produtos da região Norte para o porto de Paranaguá, via Curitiba. Do mesmo modo, a geógrafa Nice Lecoq Müller[62] afirmava que o governo do Paraná dava atenção ao plano de obras de integração, principalmente, com a construção da rodovia que liga Ponta Grossa a Apucarana. Ainda, acrescentou, que a maioria das cidades, naquele ano de 1956, estava circundada entre Londrina e Maringá e a cidade de Apucarana (localizada entre estes dois pólos) foi escolhida como ponto de entroncamento rodoferroviário, tornando-se ponto importante de drenamento da produção da região Norte para o porto paranaense. Também Westphalen, Machado e Balhana[63] relatam que a ação político-administrativa do governo paranaense desenvolvia estratégias, no sentido de realizar a integração dessas comunidades diversamente constituídas.

Se o movimento paranista da década de 1930 teve, como principal objetivo, produzir identidade ao paranaense, na década de 1950, esse espírito e sentimento enquadrou-se no projeto desenvolvimentista do Paraná. Naquele momento, os governantes do estado,

---

[60] BALHANA, Altiva Pilatti. 1957. op. cit.
[61] SANTOS, Eliana de Oliveira. Ponta Grossa, capital regional do Oeste do Paraná. *In: Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n.º 24, out., 1956.
[62] MÜLLER, Nice Lecoq. 1956. op. cit.
[63] WESTPHALEN, Cecília Maria; MACHADO, Brasil Pinheiro e BALHANA, Altiva Pilatti. 1968. op. cit.

participando dos mesmos sentimentos nacionais vigentes na época, propunham-se realizar a integração dessas regiões, através da construção de estradas e conectar essa população, aparentemente adventícia, à capital paranaense, antes que ocorressem novas rupturas.

Ao findarmos esse capítulo, podemos observar a partir dessa historiografia, que o paranaense é aquele que surgiu de conexões entre o Rio Grande do Sul e São Paulo. Para demonstrar isso, a escrita da história paranaense confunde-se com a passagem, o trânsito contínuo de pessoas não paranaenses em seu território. Desde a década de 1930, vários intelectuais, inseridos no contexto e atentos à realidade da época, já alertavam que a "unificação" do Paraná se daria somente com a melhoria das estradas e com a canalização da safra agrícola para o Porto de Paranaguá. Afinal, como demonstrou Américo Machado da Luz:

> Em Curitiba, por incrível que pareça, pouco se sabia sobre o que acontecia no Norte do Paraná, uma zona nova, que surgia com um surto espantoso de desenvolvimento, graças, exclusivamente, ao plantio de café, por agricultores vindos de São Paulo e de outros Estados. Era mais fácil, na Capital do Estado, obter-se informações sobre uma viagem ao Amazonas ou até mesmo à Europa, do que saber-se alguma coisa de concreto sobre o que se passava, logo ali, no norte do Estado[64].

Delineando este Paraná, através de sua historiografia, passaremos a analisar, a partir dos jornais, principalmente, *Folha de Londrina*, *O Jornal* de Maringá e *O Dia* de Curitiba, como a população da região Norte do Paraná se comportava frente aos mais diversos acontecimentos, fossem eles culturais, econômicos e políticos.

---

[64] LUZ, Américo Machado da. Norte Pioneiro: um pouco de sua história. *In: Boletim do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná.* V. 18, 1973. p. 99.

CAPÍTULO II

OPOSIÇÃO E DISCURSO DIVISIONISTA: IMAGENS DA IMPRENSA E DE SEGMENTOS POLÍTICOS SOBRE O NORTE DO PARANÁ

Negociando o "paraíso roxeado"

De 1920 até a década de 1970, a imprensa paranaense tratava, vez ou outra, das diferenças entre o Norte e o Sul do Paraná e da tênue integração entre as duas regiões. Tal expediente era usual, tanto nas páginas de jornais da capital paranaense como nas dos diários publicados na região Norte do estado. De maneira direta ou indireta, as reportagens e artigos da imprensa paranaense, ocupando esses dois assuntos, enfatizavam a noção de que a população e a economia do Norte mantinham mais contatos e tinham maior afinidade com São Paulo do que com a própria unidade federativa à qual estava, politica e administrativamente, vinculada.

Já na década de 1920, o jornal *O Dia*, diário publicado em Curitiba e então de propriedade de Caio Graccko Machado Lima, ocupava-se em expressar análises sobre o desenvolvimento econômico do Paraná. O jornal contou, temporariamente, com a colaboração de alguns especialistas ou conhecedores da questão, com destaque para o engenheiro Ferreira Correia, o qual tinha ocupado cargos públicos estaduais em projetos de colonização, implantação de distritos telegráficos e construção de linhas férreas. Entre outros assuntos de ordem econômica paranaense, *O Dia* publicava artigos e reportagens que traziam informações e análises sobre a região Norte, que, na época, apresentava um incipiente processo de

colonização e uma inicial lavoura de café. Nas páginas do diário curitibano, a região mais setentrional do Paraná era foco de reportagens e artigos diversos, e, ainda, tornou-se objeto de uma longa série de artigos, intitulados “O Paraná Econômico”, de autoria de Ferreira Correa e publicados a partir do mês de julho de 1923.

No início da década de 1920, o Paraná tinha densidade demográfica ínfero dos outros dois estados da região Sul do país, bem como era baixo, seu índice, em relação às propriedades rurais, dado que o Rio Grande do Sul possuía 124.990, Santa Catarina, cuja extensão territorial é bem menor do que a do Paraná, contava com 33.744. O Paraná possuía apenas 30.951 propriedades rurais, as quais ocupavam apenas 26% do território paranaense e, ainda assim, a maioria era dedicada à pecuária. Para o Paraná se tornar mais produtivo no mercado agrícola, necessitaria expandir sua rede de estradas e promover o povoamento do seu território com pessoas que se dispusessem a trabalhar com a lavoura, pois era muito significativa a necessidade de abastecer o mercado interno com alimentos. Atento a esse problema, Ferreira Correia observou sobre a necessidade de o governo estadual retalhar os grandes latifúndios existentes e intensificar o povoamento dos vales localizados entre os rios Tibagi, Ivaí, Piquiri e Iguaçu, então cobertos por uma densa floresta nativa. E mais, ainda, alertava sobre a necessidade de ser construída uma rede de estradas, a qual deveria interligar aqueles vales, facilitando a colonização e a exploração das suas terras, bem como garantindo o escoamento da produção agrícola.[65]

O Paraná tinha, nessa época, 685.711 habitantes, com 3,3 habitantes por quilômetro quadrado, ocupando o 13º lugar em número populacional entre as unidades federativas do país. Para o estado aproximar-se de São Paulo, em termos populacionais, em outro artigo, Correia previa que seria necessário quadruplicar a população paranaense, ou seja, elevá-la para um número em torno de 2,7 milhões de habitantes, assentando famílias de agricultores em lotes rurais com extensão média de 25 hectares, o que mudaria o modo como o Paraná,

[65] CORREIA, Ferreira. O Paraná econômico - Situação econômica do Paraná: Como o Dr. Ferreira Correia examina os diferentes aspectos dos problemas econômicos do Paraná. *O Dia*. Curitiba. 1º/07/1923. p. 09.

então, era representado: uma grande fazenda.[66] Isso denota a falta de mão-de-obra de pessoas aptas para desenvolver a agricultura paranaense, a povoarem os vales recobertos por florestas nativas, como também a necessidade da construção de estradas que possibilitassem o escoamento da produção e intensificassem a comunicação entre as regiões paranaenses e destas com a capital estadual. Eram medidas cruciais para evitar o erro averiguado no processo de colonização do Paraná, ocorrido no século XIX, ou seja, quando muitas colônias agrícolas foram fundadas, a grandes distâncias dos centros consumidores, em zonas desprovidas de estradas e meios de comunicação, necessários à integração do território paranaense, fatores que obstavam o desenvolvimento estadual.

O erário estadual, na década de 1920, estava assentado na economia extrativista de dois produtos: a erva-mate e a madeira. Nesse período, Correia considerava que o estado possuía uma "única lavoura": a do café, cultivado no Norte do Paraná, que se desenvolvia, mais propriamente, em poucos municípios paranaenses próximos a Ourinhos. Ainda constatou que havia uma evasão de divisas, pois a região cafeeira contava com melhores vias de acesso e comunicação com São Paulo do que com o Sul do Paraná, bem como com o capital e braços de paulistas que intensificavam a lavoura de café.[67]

Dias depois da publicação desse artigo de Correia, Silva Carneiro vaticinava a morte da indústria ervateira no Paraná, face à acirrada concorrência argentina, sobretudo a localizada em Buenos Aires e Rosário.[68] O jornal de Caio Machado Lima reforçava a idéia de que o café era a primeira atividade agrícola produzida em larga escala no Paraná, porém não reconhece como um produto paranaense, mas o maior "tesouro" do vizinho estado. Previu que a cafeicultura "naturalmente" substituiria a erva-mate, quando esta se fizesse economicamente

---

[66] CORREIA, Ferreira. O Paraná econômico: a população do Paraná. *O Dia*. Curitiba. 04/07/1923. p. 05.
[67] CORREIA, Ferreira. O Paraná econômico – agricultura: a lavoura no Estado do Paraná. *O Dia*. Curitiba. 07/07/1923. p. 05.
[68] CARNEIRO, D. A. da Silva. O Paraná econômico: a morte da indústria ervateira no Brasil. *O Dia*. Curitiba. 14/07/1923. p. 05.

inviável, tornando a "serra da Apucarana", entre os rios Tibagi e Ivaí, uma propícia e "aurífera" zona cafeeira, com possibilidades de se transformar na zona mais rica da região.[69]

O jornal *O Dia* não deixou de se expressar, de igual modo, durante todo o ano de 1924, que essa ocupação e o avanço da fronteira agrícola no Norte do Paraná, espelhavam-se, sobremaneira, na trajetória econômica percorrida por São Paulo, comparando as possibilidades de desenvolvimento do Paraná, por meio da colonização eficiente do Norte e o avanço da cafeicultura na região, com o crescimento econômico que alcançara São Paulo devido à expansão do café na sua região Oeste.[70]

Nesse sentido, *O Dia* publicou uma série de matérias, todas intituladas "Sertão em Flor", abordando o processo de ocupação do Norte do Paraná, com a implantação da cafeicultura na região. Segundo as matérias do jornal curitibano, um grupo de fazendeiros paulistas vendeu, no início do século XX, suas antigas propriedades em São Paulo e investiu na compra de terras na região Norte do Paraná. A primeira propriedade agrícola, regularmente, instalada na região, fora a dos irmãos José Infante Vieira e Afonso Vieira, localizada no município de Jacarezinho e ocupada com o cultivo do café, dando início, assim, ao que viria a se transformar na única e verdadeira lavoura existente em todo o Paraná, nos anos de 1920.[71] Entusiasmado com o progresso da cafeicultura paranaense, o jornal previu em aberta comparação com a trajetória da cafeicultura paulista, que o município norte-paranaense de Cambará transformar-se-ia em pólo regional e se tornaria, em breve um "Ribeirão Preto do Sul", comparando-o ao município paulista de Ribeirão Preto, grande produtor de café. Essa posição seria alcançada graças à atuação da Companhia Agrícola dos irmãos Barbosa, a qual possuía 35 mil alqueires de terras, com 1,3 milhão de cafeeiros formados e, ainda, havia outras propriedades cafeeiras cultivadas por dezenas de fazendeiros, entre eles, Willie Davids,

---

[69] Os belos projetos. A estrada de Ponta Grossa ao sul de Mato Grosso – magníficos pontos de vista no papel. *O Dia.* Curitiba. 18/08/1923. p. 01.
[70] Sobre o processo de expansão da cafeicultura no estado de São Paulo ver: MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios.* São Paulo. Ed. Hucitec, 1982.
[71] Sertão em flor: o Paraná cafeeiro. Na fazenda dos irmãos Vieira. *O Dia.* Curitiba. 27/06/1924. p. 01.

proprietário de 300 alqueires de terras e 100 mil pés de café. E, por fim, o jornal anunciava existirem mais de 2,9 milhões de cafeeiros naquela região e concluía: o futuro do Paraná estaria no Norte privilegiado pelas terras roxas.[72]

Embora o governo paranaense tentasse criar condições para a colonização de seu território, mediante uma legislação que favorecesse a ação de empresas colonizadoras privadas -como bem definiam as leis de n.º 1.340, de 10 de abril de 1918, e a de n.º 1.939, de 20 de março de 1920, *O Dia* posicionou-se, entre 1924 e 1925, como fiscal das transações entre o governador e as colonizadoras, devido às preocupações do proprietário do jornal de que as muitas celebrações de contratos e respectivas anulações pudessem dificultar, ou até mesmo impedir, o desenvolvimento da região Norte e, conseqüentemente, de todo o estado. Uma série de artigos publicados pelo diário curitibano, intitulados "O estado que Deus esqueceu", ocupou-se em historiar a questão legal e o processo de concessão, relacionados ao direito de colonização das terras do Norte do estado, defendendo as atividades de uma colonizadora paulista e criticando outras empresas, principalmente, uma de origem inglesa que atuaria na mesma atividade e região.

Uma das cláusulas descritas no contrato regia sobre o direito que o Estado tinha em alienar, livremente, as terras não demarcadas e onde não houvesse realização dos primeiros trabalhos dentro do prazo pré-estabelecido. Foi o que ocorreu com diversas colonizadoras, como a de Leopoldo de Paula Vieira que, após receber uma área localizada na região Norte, não cumpriu a cláusula contratual que obrigava o concessionário a iniciar os trabalhos de medição e demarcação das terras, dentro do prazo de quatro meses, a contar da data de assinatura do contrato. Assim, o Estado alienou o contrato e o território foi repassado à Companhia Marcondes de Colonização Indústria e Comércio (Cia. Marcondes), a partir da

[72] Sertão em flor: o Paraná cafeeiro. *O Dia*. Curitiba. 12/07/1924. p. 02.

assinatura de um novo acordo com o governo do Paraná que impunha o início dos trabalhos com a demarcação de lotes urbanos e rurais num prazo pré-estabelecido.[73]

Em agosto de 1922, o governador Caetano Munhoz da Rocha concedeu à Cia. Marcondes, o uso e o gozo de uma estrada de ferro e, com ela, uma extensão de 500 mil alqueires de terras para promover a colonização.[74] Essa colonizadora já possuía experiência em empreendimentos imobiliários, com a povoação de uma área de 100 mil alqueires de terras, comercializada para 5 mil agricultores e localizada em Presidente Prudente, onde residiam seus proprietários. Entusiasmado com as possibilidades de desenvolvimento que a atividade da Cia. Marcondes poderia proporcionar ao Norte do Paraná, *O Dia* informava que, em menos de três anos, Presidente Prudente fora elevado a distrito de paz, município e comarca, em grande parte, graças ao empenho daquela companhia em comercializar 45 mil lotes naquela região paulista. Caio Machado Lima colocou o seu jornal em defesa da manutenção integral do contrato firmado entre a Cia. Marcondes e o governo estadual, dado que, segundo as páginas do diário curitibano, aquela colonizadora poderia fazer muito mais pelo Norte do Paraná do que fizera em Presidente Prudente.[75]

Em território paranaense, a Cia. Marcondes tinha a concessão de terras entre os rios Tibagi, Ivaí, Paraná e Paranapanema, cuja região era cortada pelo rio Pirapó. Dois anos após a assinatura do contrato, a colonizadora havia construído uma estrada de rodagem com 97 quilômetros de comprimento e 5 metros de largura, à margem direita do rio Pirapó, com rampa máxima de 6%, o que significava, em dados técnicos, que a rodovia contornava os terrenos acidentados, evitando, assim, grandes subidas. Havia construído, também, duas estradas de 30 quilômetros cada uma e dois hotéis, localizados próximos ao rio Pirapó, para receber prováveis agricultores. E, mais ainda, colocara, no rio Paranapanema, um navio a

---

[73]O Estado que Deus esqueceu... A intrincadíssima questão de terras no Paraná. *O Dia.* Curitiba. 18/06/1924. p. 01.

[74] Decreto n.º 813. *Diário Oficial do Estado do Paraná*. Curitiba-PR: 21/08/1922, p. 01. Obs. O contrato entre a Cia. Marcondes e o Estado só foi lavrado em 1º de setembro de 1922.

[75] O Estado que Deus esqueceu... Subsídio para a história de concessões de terras no Paraná. *O Dia*. Curitiba. 17/06/1924. p. 01.

vapor com capacidade para transportar dois automóveis e setenta pessoas, bem como fizera o reconhecimento para o traçado de uma futura estrada de ferro na região. Tanto divulgando as realizações da Cia. Marcondes, como anunciando o cumprimento contratual desta colonizadora em uma de suas áreas, *O Dia* continuaria defendendo a Cia. Marcondes, cujas atividades estavam sendo ameaçadas por interesses políticos.[76]

Havia no Paraná um segmento político interessado em fracionar a concessão obtida pela Cia. Marcondes, dado que considerava ser muito grande a quantidade de terras dispostas para uma única colonizadora comercializá-las.[77] Apesar de o matutino curitibano ter defendido a colonizadora, naquele ano de 1924, o governo estadual alienou uma parte das terras que lhe foram concedidas, localizadas entre os rios Tibagi e Ivaí, num total de 103 mil alqueires, mediante a justificativa que elas ainda não tinham sido demarcadas. Essas terras foram repassadas, mediante nova concessão, à empresa Alves de Oliveira que, também, não cumpriria o contrato e seria sucedida pela H. Hacker e Cia.[78]

Diante das novas concessões concedidas pelo Estado, o jornal de Caio Machado denunciava outras colonizadoras que não vinham cumprindo as cláusulas do contrato, principalmente, por não possuírem capital suficiente para realizar a povoação. Nesse contexto, denunciou a Sociedade Colonizadora do Tibagy Limitada, por não cumprir os trabalhos de medição do perímetro de terras próximo à cidade de Tibagi; à Sociedade União Cooperativa Humanitária do Brasil, que não vinha cumprindo com a sua obrigação em colonizar uma localidade denominada de Santo Inácio[79]; e, ainda, denunciou um grupo de capitalistas que desejava colonizar 103.000 alqueires próximo ao rio Paraná, por não dar início às demarcações do perímetro de terras, dentro do prazo estabelecido.[80] Em síntese, o jornal

---

[76] O Estado que Deus esqueceu... Subsídio para a história de concessões de terras no Paraná. *O Dia*. Curitiba. 17/06/1924. p. 01.
[77] O Estado que Deus esqueceu.... *O Dia*. Curitiba. 14/06/1924. p. 01.
[78] O Estado que Deus esqueceu.... Lá se vão mais 103.000 alqueires! ... *O Dia*. Curitiba. 05/07/1924. p. 01.
[79] O Estado que Deus esqueceu.... Que espécie de Sociedade é essa Sociedade Colonizadora do Tibagy Limitada? *O Dia*. Curitiba. 03/07/1924. p. 01.
[80] O Estado que Deus esqueceu.... Lá se vão mais 103.000 alqueires. *O Dia*. Curitiba. 05/07/1924. p. 01.

curitibano *O Dia* defendia uma proposta de que o governo deveria colonizar seu território, acreditando tão-somente em empresas com grandes capitais, pois acreditava que elas poderiam promover, rapidamente, a transformação daquele "deserto" numa área de intensa produção agrícola.[81]

Dentro de sua manifestação em prol da manutenção da Cia. Marcondes à frente do processo de colonização da região Norte, *O Dia* criticava as intenções comerciais de Lord Lovat, diretor da *Sudan Cotton Plantations Syndicate*, que, em visita ao interior de São Paulo e Norte do Paraná, no início de 1924, conjuntamente, com uma missão inglesa, manifestara interesse em aplicar capital inglês para a formação da cotonicultura naquelas duas regiões, com vistas a suprir a indústria têxtil de seu país. O diário concluía, em tom nacionalista, que seria uma grande vergonha ao Brasil o fato de "estrangeiros pretenderem mandar no país".[82] Dias depois, informava que Lovat visitara as instalações da Cia. Marcondes, ocasião em que se prontificou, primeiramente, a tornar-se acionista da colonizadora para desenvolver e intensificar seus negócios.[83]

Mais tarde, em Londres, os sócios da *Sudan Plantations* decidiram investir no Brasil, organizando a *Brazil Plantations Syndicate Ltd*, cuja presidência coube a Lord Lovat. A preocupação inicial do empreendimento era com o plantio de algodão no interior paulista, produto já cultivado na rota da estrada de ferro Sorocabana. O grupo decidiu investir também no Norte do Paraná. Essa decisão foi anunciada pelo *O Dia* com exacerbado patriotismo, apregoando que um grupo de capitalistas viria realizar no Paraná grandes negócios de terras, porém defendia que o governo não deveria anular a concessão de terras a uma colonizadora nacional e entregá-la a uma companhia estrangeira.[84]

---

[81] O Estado que Deus esqueceu.... Subsídios para a história de concessões de terras no Paraná. *O Dia*. Curitiba. 17/07/1924. p. 01.
[82] Comentário sobre o relatório da Missão Montagu. *O Dia*. Curitiba. 01/07/1924. p. 21.
[83] O Estado que Deus esqueceu... *O Dia*. Curitiba. 14/06/1924. p. 01.
[84] Questões de terras. *O Dia*. Curitiba. 25/09/1925. p. 01.

Quando Lord Lovat reuniu-se com o governo do Paraná, em 11 de outubro de 1925, o jornal curitibano questionou sobre o propósito da "inexplicável" presença dos diretores da *Brazil Plantation Syndicate*, na sede do poder executivo estadual.[85] Após dois dias, denunciava que os acordos entre o governo estadual e o grupo inglês estavam sendo tratados a "portas fechadas", sem serem fiscalizados pela imprensa.[86] Ainda, durante as reuniões para a definição dos acordos entre o Estado, a Cia. Marcondes e o grupo inglês, o matutino questionava qual seria a "serpente" que comeria o "fruto proibido daquele paraíso roxeado?"[87]

Os esforços de *O Dia*, entretanto, colheram, como resultado final, o insucesso, pois, na sua edição de 4 de novembro de 1925, o jornal informava que a Cia. Marcondes tinha vendido ao grupo inglês, organizado por Lord Lovat, uma parte de suas terras que, localizadas no Norte do Paraná e ainda não devidamente demarcadas, seriam dedicadas à cotonicultura.[88] Portanto, as matérias do jornal curitibano dedicadas à questão do inicial processo de colonização do Norte do Paraná, assim como as ocupadas com a análise sobre o desenvolvimento paranaense, deixavam claro que o avanço econômico da região e a sua efetiva integração ao Sul, pareciam depender muito mais da iniciativa privada, oriunda de São Paulo ou até mesmo do exterior do país do que das ações do governo estadual.

Os anos de fama, poeira e lama

Entre os anos 1930 e a década de 1950, o processo de colonização e a economia do Norte do Paraná demonstrariam que as apreciações de *O Dia*, expressadas durante os anos 1920, seriam, de um lado, concretizadas, dado ao avanço econômico regional da cafeicultura, e, de outro, devido à manutenção das ligações e afinidades comerciais da região com São

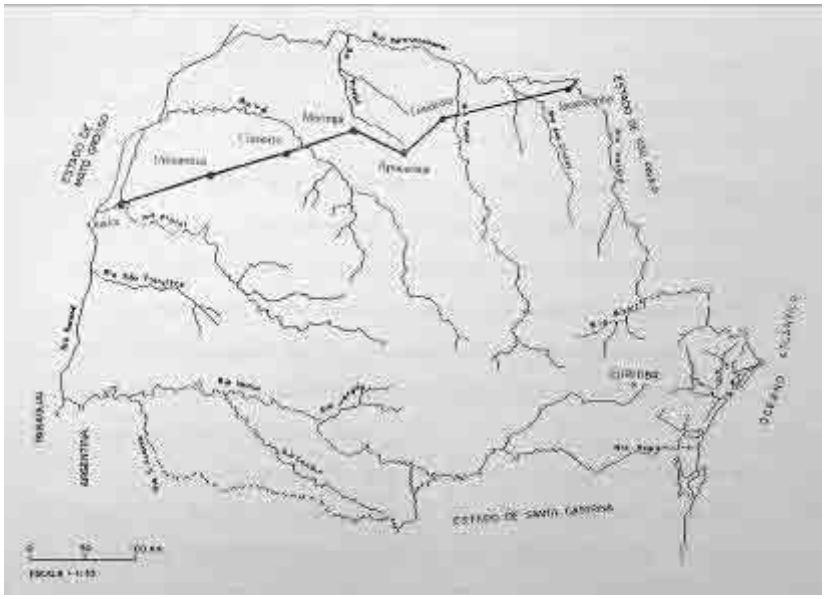
---

[85] De como se faz um bom negócio. *O Dia*. Curitiba. 11/10/1925. p. 01.
[86] Um parenthesis necessário. *O Dia*. Curitiba. 13/10/1925. p. 01.
[87] O resto do parenthesis. *O Dia*. Curitiba. 14/10/1925. p. 01.
[88] Vinte e sete mil contos de reis: A Companhia Marcondes vende parte de suas terras, no Paraná, ao syndicato organizado por Lord Lovat. *O Dia*. Curitiba. 04/11/1925. p. 01.; O syndicato de Lord Lovat e as terras do Paraná. *O Dia*. Curitiba. 13/11/1925. p. 01.

Paulo. Não por acaso, tais apreciações seriam expressas durante décadas pela imprensa norte-paranaense, sobremaneira a estabelecida em Londrina, município que, rapidamente, se transformaria num dos símbolos do sucesso da experiência de colonização e de avanço econômico.

Com uma extensão de terras em torno de 515 mil alqueires, sendo 450 mil concedidos pelo Estado do Paraná e 65 mil comprados de particulares, o grupo inglês mudou seus planos originários e optou pelo estabelecimento de um grande empreendimento imobiliário. Para tanto, organizou a *Paraná Plantation Corporation Ltd of London*, tendo como subsidiária, no Brasil, a Companhia de Terras Norte do Paraná (Cia. Norte). A convite de Lord Lovat, o ex-prefeito de Jacarezinho e fazendeiro de café, Willie Davids, assumiu a direção do empreendimento. Em 1926, o grupo adquiriu a concessão da ferrovia Noroeste do Paraná e assumiu o compromisso de estender os seus trilhos, então parados em Leoflora, até as terras da Cia. Norte, o que correspondia a uma extensão de mais de 200 quilômetros de estrada de ferro. Com a retomada das obras da via férrea, a ferrovia Noroeste do Paraná passou a ser denominada de Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, cujos trilhos chegaram, em abril de 1930, a Andirá; em julho daquele ano, a Bandeirantes, no quilômetro 82 (partindo de Ourinhos-SP); em dezembro de 1930, a Cornélio Procópio, no quilômetro 124 e em maio de 1932, a Jataí, cidade situada às margens do rio Tibagi, no quilômetro 184. Mas foi somente em julho de 1935 que a ferrovia chegou a Londrina, no quilômetro 218, pois a construção da ponte ferroviária sobre o rio Tibagi era a principal barreira a ser vencida (figura 03).

Figura 03
Projeto da ferrovia São Paulo-Paraná
Trajeto entre Ourinhos - SP a Guaíra - PR, construída até Cianorte.



De todas as companhias que demarcaram as terras e realizaram a colonização, a Cia. Norte era apontada, pelo interventor Manoel Ribas, como um exemplo a ser seguido pelas demais empresas privadas que entravam nos negócios da comercialização de terras.

Entre o rio Tibagi e Ivaí, a Cia. Norte definia e passava a executar o seu plano colonizador, dando início à demarcação das terras do empreendimento e estabelecendo: os traçados rodoviários e ferroviários; a disposição das cidades e povoados, espalhadas em distâncias regulares ao longo das vias traçadas; o esboço urbanístico de cada cidade, com áreas destinadas ao comércio, residência, centro religioso, cívico e esportivo; o abastecimento de água e energia elétrica; e os lotes rurais e suas dimensões. Em relação à estrutura fundiária do território, a Cia. Norte orientava que os lotes rurais deveriam ser constituídos por extensões apropriadas a pequenas e médias propriedades, pois, assim, seriam menos suscetíveis aos abalos econômicos advindos de uma possível crise do café e, também, gerariam uma vida regional mais intensa.

A Cia. Norte planejou que os núcleos urbanos básicos deveriam ser estabelecidos progressivamente, a uma distância de cerca de 100 quilômetros uns dos outros, e atingiriam uma população final de aproximadamente 30 mil habitantes cada. Entre esses núcleos -

Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama - projetou pequenas vilas, cuja população máxima deveria ser de 10 mil habitantes, que deveriam distar 15 quilômetros umas das outras, servindo de pólos de convergência da produção da zona rural. Cada núcleo urbano foi dividido em lotes ("datas"), destinados à construção de prédios comerciais e residenciais, sendo circundado por pequenas chácaras que serviriam ao abastecimento da população. Até 1935, a Cia. Norte tinha construído 3.615 quilômetros de estradas vicinais, ligando todas as propriedades agrícolas ao centro urbano mais próximo, e esses foram ligados ao tronco principal no sentido Londrina-Maringá[89].

O projeto colonizador da Cia. Norte era anunciado através de várias propagandas nas páginas dos principais jornais paulistas, onde se oferecia a venda parcelada de terras, sem a existência de formigas saúvas - então a grande praga existente nas lavouras paulistas - e títulos seguros (figura 04). Essa segunda afirmativa foi analisada por Lysia Maria Bernardes[90], ao relatar que um dos grandes problemas das "frentes pioneiras" no Paraná era o da grilagem, pois a invasão espontânea se tornou comum em várias terras pertencentes ao estado e às colonizadoras, cujas propriedades ainda não tinham sido demarcadas. Entre os anos de 1930 e os de 1940, o processo de colonização do Norte, capitaneado, sobretudo, pela Cia. Norte, seria dinamizado pela expansão da cafeicultura, lavoura que atraía compradores de terras e trabalhadores oriundos, sobremaneira, das regiões paulistas de Campinas, São Carlos e Ribeirão Preto, seguidos por mineiros, nordestinos e estrangeiros[91].

---

[89]MÜLLER, Nice Lecoq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. In: Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, n.º 22, março. 1952. p. 77.

[90] BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. O problema das frentes pioneiras no Estado do Paraná. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano XV, n.º 5, julho-set. 1953.

[91] PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.* São Paulo: ed. Hucitec, 1981. p. 93.

Figura 04
Propaganda da Cia. Norte.

Ocupados com a análise do processo de colonização do Norte do Paraná, os trabalhos acadêmicos de Jorge Cernev[92] e Nelson Dácio Tomazi[93] apresentam duas conclusões distintas, porém ambos os estudos convergem no entendimento de que a colonização e o desenvolvimento inicial daquela região dependeram, em grande parte, da iniciativa da Cia. Norte. Cernev enfatiza que muitos dos problemas iniciais de infra-estrutura da área explorada pela Cia. Norte foram resolvidos por conta da própria empresa, até mesmo os que eram da alçada do poder público estadual. Tomazi, por sua vez, ao analisar o discurso da Cia. Norte, calcado na idéia de que a sua atuação foi responsável por trazer, à região, "o progresso" e "a civilização", atendendo ao interesse público, e, ainda, pronunciando-se como um "exemplo de reforma agrária", conclui que o verdadeiro objetivo daquela colonizadora era a obtenção de lucros. Salienta ainda que a direção da Cia. pouco ou quase nada, se empenhou para concretizar as responsabilidades sociais então propaladas em seu discurso.

Não resta dúvida que a ação da Cia. Norte trouxe para a região, na época, coberta por florestas e, ainda, ocupada por indígenas, uma significativa leva de compradores de terras e

[92] CERNEV, Jorge. *Liberalismo e Colonização: o caso do Norte do Paraná*. Londrina. ed. UEL, 1997.
[93] TOMAZI, Nelson Dácio. *Certeza de lucro e direito de propriedade: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná*. Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista, 1989.

trabalhadores dispostos a se fixarem no Norte do Paraná e nele produzirem. Objetivos que, sem dúvida, foram colocados em prática, mediante ações predatórias contra o fértil meio ambiente e através de relações violentas com os nativos habitantes da área. Porém, as atividades daquela companhia atendiam, ao mesmo tempo, aos interesses do poder federal e do estadual. Pois, o primeiro, ocupado por Getúlio Vargas, desde 1930, promovia, a partir de 1938, a campanha denominada "marcha para o oeste", voltada para desenvolver o interior do Brasil, região que continuava sendo preterida em relação às áreas litorâneas, quando se tratava da ocupação do território nacional[94]. Por outro lado, o poder público estadual, por não possuir recursos suficientes e pela precária aparelhagem administrativa, imprimia um ritmo bastante lento ao processo de expansão das fronteiras agrícolas paranaenses, contrastando com o trabalho desenvolvido pelas colonizadoras privadas, as quais, tal como a Cia. Norte, operavam com rapidez, um projeto de povoação.

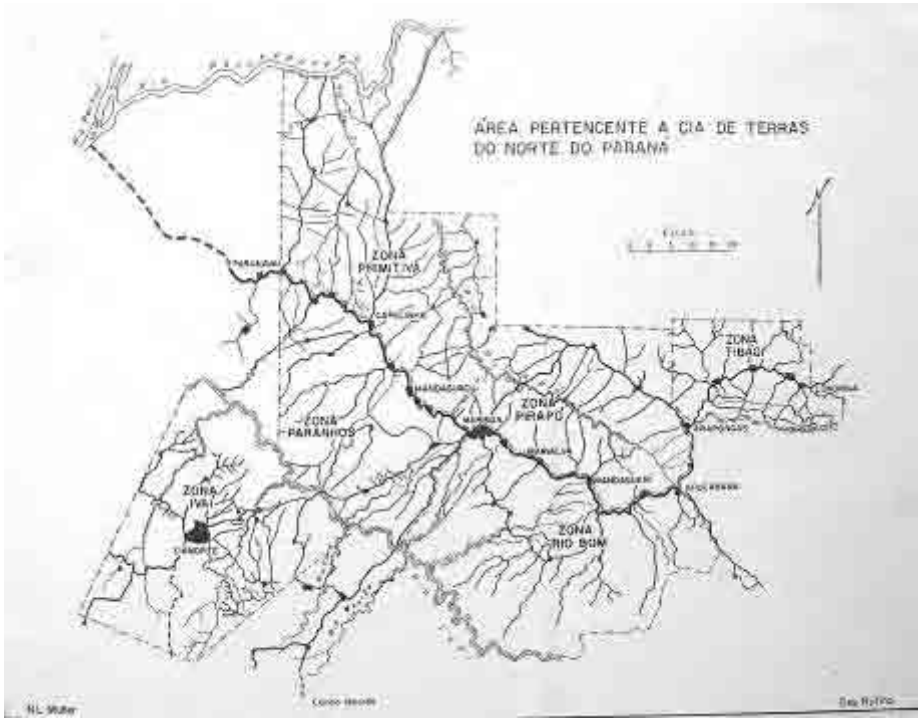
No rastro da expansão do café, a primeira cidade a ser implantada pela Cia. Norte foi Londrina, em agosto de 1929, que foi estabelecida como sede da zona colonizada e onde foram instalados os escritórios da empresa. O nome Londrina, cujo significado é "filha de Londres" ou "pequena Londres", foi dado em homenagem à capital da Inglaterra, sugestão dos diretores ingleses da Cia. Norte. Outras homenagens seriam utilizadas como a de Maringá em referência a uma canção composta por Joubert de Carvalho em 1932; a de Cianorte em homenagem à própria Cia. Norte, então endereço telegráfico daquela colonizadora e, ademais, a grande maioria de outros nomes foram consultados no dicionário tupi-guarani, conforme a topografia da localidade ou alguma peculiaridade. A área pertencente à Cia. Norte foi dividida em seis zonas, sendo que as primeiras propriedades negociadas localizavam-se na zona Tibagi, entre Londrina e Arapongas. Logo em seguida, foram negociadas terras das zonas Pirapó e Rio Bom, situadas entre Apucarana e Maringá. Para além de Maringá, foram abertas as zonas Paranhos e Primitiva e, por fim, a zona Ivaí, estabelecida além do rio Ivaí, em terras

---

[94] GARFIELD, Seth. As raízes de uma planta que hoje é o Brasil: os índios e o Estado-Nação na era Vargas. *Revista Brasileira de História.* São Paulo, v. 20, nº. 39, p. 15-42, 2000. p. 16.

no entorno de Cianorte (figura 05). Durante o período da Segunda Guerra Mundial, o complexo empreendimento inglês foi dividido. No início da década de 1940, deu-se a venda da Cia. Norte a um grupo de capitalistas paulistas, o qual fundou a Companhia de Melhoramentos do Norte do Paraná, cuja sede foi estabelecida em Maringá. A Cia. Melhoramentos deu continuidade ao projeto da empresa inglesa, colonizando as zonas localizadas além daquele município. Contudo, a nova colonizadora perderia a concessão da ferrovia São Paulo-Paraná, então encampada pela União, que paralisou as obras por mais de uma década em Apucarana, só prosseguindo com a sua construção na década de 1950, sem, contudo, alterar o seu traçado original.

Figura 05
Área colonizada pela Cia. Norte.
Fonte: Nice Lecoq Müller. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. Boletim paulista de geografia. p. 78.



Em 1950, o Norte do Paraná apresentava, quando levados em consideração a rota de expansão do café e centros urbanos nascentes, as seguintes paisagens: terras de pastagens e outras culturas na região de Jacarezinho e na divisa com o estado de São Paulo, uma vez que,

naquela área, o café já tinha sido erradicado; a existência de cafeeiros vigorosos em plena produção nas proximidades de Londrina; cafezais produzindo a sua primeira safra em Apucarana; pés de café em formação, com árvores ainda pequenas, em Maringá; a derrubada da mata, constituída por grandes árvores de madeira de lei, nas áreas próximas a Cianorte [95].

O período áureo da cafeicultura paranaense ocorreu na década de 1950 e perdurou por poucos anos. Já em 1962, as autoridades paranaenses procuravam, assim como os paulistas tinham feito anteriormente, implantar um plano para erradicar parte dos cafeeiros, visando, desse modo, a contornar os defasados preços do café, decorrentes da grande produtividade estadual. Londrina foi favorecida, pois grande parte de sua enorme produção de café continuou sendo comercializada até parte da década de 1950, quando, então, o preço dos frutos das rubiáceas alcançavam valores significativamente compensadores. Enquanto a economia de Londrina era favorecida pela cafeicultura, a de Maringá não obteve o mesmo resultado, pois esse município foi constituído, justamente, quando a economia cafeeira começava a dar provas de esgotamento em termos de lucros. Assim, enquanto Maringá surgiu na crise da cafeicultura, Londrina se formou com as riquezas geradas pelo café e os seus "barões do café"[96]. Portanto, foi com base no seu desempenho econômico, calcado na cafeicultura, que Londrina se posicionaria como "centro regional" durante algumas décadas.

Na década de 1950, viver em Londrina implicava tomar contato com o início de um significativo processo de urbanização, se comparado aos padrões regionais de urbanização da época, e com amplas e diversas expectativas de transformar o seu sítio urbano, por meio da pavimentação de ruas, edificação de "arranha-céus" e construção de luxuosas mansões, as quais seriam providas de garagens à espera dos belos e importados carros dos seus proprietários. Esperava-se que o novo e o moderno sucedessem ao velho e ultrapassado, ou seja, a substituição das ruas e estradas lamacentas ou empoeiradas, trafegadas por carroças puxadas à tração animal e das edificações precárias e habitações insalubres, pela implantação

---

[95] CANCIAN, Nadir Aparecida. *Cafeicultura paranaense: 1900-1970.* Curitiba: GRAFIPAR, 1981. p. 140-41.
[96] SERRA, Elpídio. *Cocamar: sua história, sua gente.* São Paulo: Ed. Hamburg, 1989. p. 19-20.

de uma boa infra-estrutura e de um sistema de saneamento. Tratava-se de erigir símbolos concretos de que Londrina caminhava para o futuro. Imagem bem ao gosto da nascente elite local, utilizada e explorada por esta, tanto para caracterizar a sua tarefa primordial como para propagá-la em todo o Paraná e no território paulista.

O progresso imprimido a Londrina era resultante, quase exclusivamente, do cultivo das pequenas árvores de café, plantadas, simetricamente, por todo o Norte do Paraná e cultivadas por centenas de milhares de trabalhadores. Não por acaso, Londrina seria denominada por sua população como a “capital mundial do café”, principalmente, por sustentar a maior arrecadação de impostos do Norte e ser suplantada, em termos estaduais, apenas por Curitiba.

Com a criação de novos jornais no Norte do Paraná, precisamente, na parte colonizada pela Cia. Norte, os habitantes da região não mais precisavam esperar a boa vontade dos diários curitibanos ou paulistanos para divulgar os esforços e as dificuldades locais. Os seus problemas ligados à esfera da administração estadual e as reivindicações às faltas do poder estadual passavam a ser mais, largamente, divulgadas, graças à pena de vários jornalistas residentes na região e às nascentes empresas jornalísticas locais. Estes não deixavam, também, de emitir, constantemente, suas opiniões e apreciações sobre as possibilidades de desenvolvimento do Norte, a pujança econômica conquistada em curto espaço de tempo, as diferenças entre o Norte e o Sul, as ligações e afinidades econômicas e comerciais da região com São Paulo.

Um dos expedientes usados para expressar tais idéias era o da publicação de textos integrais ou de trechos de cartas, artigos, crônicas e palestras de autoria de visitantes, sobretudo estrangeiros, que tinham passado pelo Norte do Paraná e emitiam suas impressões sobre a região, mais notadamente, sobre Londrina. Por certo, esse procedimento da imprensa norte-paranaense servia-lhe, ao mesmo tempo, como uma capa de isenção e um manto de legitimidade, pois as faltas e falhas notadas por visitantes, sobretudo originários de outras

regiões nacionais ou de países considerados desenvolvidos, serviam para enfatizar ou até mesmo cobrar aos dirigentes políticos estaduais os melhoramentos urbanos e a infra-estrutura necessários ao progresso da região ou de Londrina.

A *Folha de Londrina*, de propriedade de João Milanez, utilizava-se do recurso de publicar as impressões de visitantes sobre a região e, notadamente, acerca da cidade de Londrina. Porém, o jornal londrinense não publicava apenas as impressões de visitantes permeadas por faltas ou falhas, mas também as que revelavam a pujança econômica e as possibilidades de crescimento da localidade e região. Afinal, esse era um motivo que orgulhava, de maneira geral, os habitantes do Norte do Paraná, ainda mais quando associado ao suposto tratamento diferenciado dispensado pelas autoridades estaduais à população do Sul e àquela região, ou seja, considerado como injusto e discriminatório.

Nesta direção, o periódico londrinense publicaria os relatos de dois jornalistas - uma belga e um norte-americano pertencentes ao quadro do *Daily New* - contendo impressões sobre a paisagem marcada pelas extensas lavouras de café e as possibilidades de crescimento econômico da região Norte, sobretudo as existentes nas proximidades de Londrina. Ou como demonstram os excertos das matérias com os relatos:

> No mundo inteiro, certamente, não existe uma cidade situada no meio duma mina de ouro, como é o caso de Londrina. Quando o avião da Companhia Real começou a sobrevoar o Estado do Paraná, se aproximando de Londrina, aos meus olhos se apresentou um panorama, único no mundo. Na imensa gleba de terra com pequeninas árvores plantadas simetricamente, que não terminam nunca. O comandante, um homem jovem, muito simpático, me havia permitido ficar na sua cabina de pilotagem. E, num inglês corretíssimo assim falou: Minha senhora, está vendo essa floresta? Sim, meu comandante e, naquele momento eu me julgava estar voando na Bélgica e que nós nos encontrávamos por sobre as florestas de Ardenne. Depois, sorridente, ele explicava que aquelas arvorezinhas que não tinham mais que dois metros e meio de altura, eram plantações de café. [97]
>
> .....
>
> Em Londrina, hospedamo-nos num hotel moderno. Do seu salão de jantar, no 9º andar, poderíamos descortinar um belo panorama - cafezais em todas as direções, 75 léguas em torno. Lá do alto parecia-nos tudo verde, onde as riscas avermelhadas eram as estradas abertas num solo de argila vermelha. [98]

---

[97] APRAXIM, Alexandra de. Londrina, mina de ouro do Brasil. *Folha de Londrina*. 10/01/1953. p. 06.
[98] SULLIVAN, Robert. Em Londrina não se vê outra coisa senão cafezais até onde a vista alcança. *Folha de Londrina*. 23/06/1954. p. 05.

Em passagem por Londrina, quando participou de reunião promovida pelo Rotary Club local, o chinês Arthur Fung elaborou um texto sobre as suas impressões em relação à região e à cidade. A *Folha de Londrina* não tardaria em publicar aquele texto, o qual destacava a intensa vida econômica da região e a convivência entre o velho e o novo em Londrina, emitindo a previsão de que os traços da moderna urbanidade vicejariam na localidade. Ou como demonstra um trecho do artigo:

> Quando ainda no avião, minha primeira impressão do Paraná, em geral, e de Londrina, em particular, foi a grande extensão da terra fértil com seus cafezais imensos em formato tão retangular, a se perder de vista, lá de cima. É a fonte de riquezas do Brasil, o fornecedor de café para todo o mundo. A terra roxa é rica - é extraordinário ver uma cidade nova e florescente, construída bem no coração dos cafezais. O aeroporto é bem perto do centro da cidade e, na verdade, será mesmo no centro quando a cidade crescer. A vista de tantas agências de bancos, convenço-me de que é esta cidade de fato grande fonte de riquezas para o país, com a produção das valiosas divisas estrangeiras na exportação do café. Esta é a cidade de progresso (*boom town*) que se expande rapidamente - nela se vêem os casebres de madeira, reminiscência dos pioneiros, lado a lado com modernos arranha-céus; construções surgem por todos os lados e aposto que ninguém reconhecerá esta cidade quando aqui voltar mais tarde.[99]

Exemplo maior de impressões, permeadas de positividade em relação ao Norte do Paraná e de Londrina, encontra-se, com certeza, no artigo do inglês Harold Walton, publicado, originariamente, no *The Everning News* e cuja cópia fora endereçada ao prefeito de Londrina pelo cônsul geral brasileiro em Londres. A tradução do artigo de Walton foi publicada, rapidamente, pela *Folha de Londrina*, da qual destacamos o seguinte trecho:

> Acabo de descobrir como fazer fortuna nos tempos presentes. Começa pela história de Londrina ou, mais precisamente, da pequena Londres. Nunca ouvira falar dessa cidade. E aqui poucos foram os que ouviram, Londrina apenas agora principia a aparecer nas cartas geográficas, pois conta pouco mais de 20 anos. Antes a região era somente poeira, lama e imundícies, em meio à floresta densa; distava muitos quilômetros da estrada de ferro e de qualquer outra estrada comum. Hoje, porém, é uma cidade de 48 mil habitantes, quase todos ricos. É uma nova Londres no Paraná, uma das zonas mais privilegiadas para o cultivo do café no Brasil.(...). Hoje, nessa nova cidade, três casas por dia são construídas e 10 mil pessoas chegam e deixam Londrina, viajando em 100 aviões e 260 ônibus. É difícil passar uma semana sem que se tenha aberto um novo hotel ou um novo restaurante. (...). Fábricas de tijolos e olarias são montadas para a construção de moderníssimas residências, luxuosas garagens são abertas para atender aos serviços que requerem os extravagantes 'cadilac' americano e 'jaguar' inglês. As estradas agora são largas e confortáveis, tudo é moderno e a civilização é completa. (...). Agora Londrina precisa de construtores, engenheiros, tintureiros e alfaiates. Cada pessoa, ali, gasta seis ternos num ano por causa da poeira vermelha que estraga a roupa e penetra em todos os cantos. Faltam-lhe barmen, caixeiros para lojas de calçados e roupas feitas, fabricantes de boas bebidas especialmente. (...). A pequena Londres não retrocederá e nem ficará naquilo. Ela estará sempre bem enquanto houver café.[100]

---

[99] Simplesmente espantoso o "*boom town*" de Londrina. *Folha de Londrina*. 26/05/1954. p. 01.
[100] WALTON, Harold. Pequena Londres em meio ao Ouro Verde. *Folha de Londrina*. 11/03/1954. p. 01.

Embora o artigo de Walton seja ocupado, em sua maioria, com observações positivas sobre o avanço obtido e, ainda, se processando em Londrina, as palavras finais do seu texto não deixam de expressar, discretamente, uma nota de alerta sobre a pujança econômica da região, ou seja, o fato de a economia londrinense ser amplamente calcada no desempenho do café, produto de uma monocultura, cujo sucesso comercial estava amplamente à mercê do apetite e das finanças exteriores, os quais nem sempre se revelaram favoráveis aos negócios cafeeiros, como já mostrara a história da cafeicultura paulista. Igual preocupação estava presente na academia paranaense, pois o geógrafo Arthur Barthelmess observava que, para o Norte do Paraná manter-se estabilizado, economicamente, deveria adotar a industrialização, lembrando o que ocorrera com São Paulo, que, após a crise da cafeicultura, lançara-se em direção à atividade industrial[101]. A mesma preocupação, expressa pela discreta nota de Walton, era também expressa nas páginas da *Folha de Londrina*, o que mostra que a publicação das impressões do inglês serviu, ao mesmo tempo, para o jornal ressaltar o desenvolvimento de Londrina, mas também para legitimar as suas apreciações em relação ao rumo imprimido à economia norte-parananense por empresários e pelo poder público, seja local, regional ou estadual.[102]

Sobre as impressões de visitantes que expressavam falhas ou faltas em relação à região ou Londrina, podemos destacar, primeiramente, as contidas no artigo de uma jornalista norte-americana. Publicado originalmente na revista *Coffee Newletter*, dedicada ao público feminino dos EUA, o artigo trazia um relato da visita de sua autora à região. No artigo, traduzido e publicado pela *Folha de Londrina*, a autora iniciou seu relato, afirmando que a cidade era uma das mais interessantes do hemisfério sul e seguiu, comentando:

---

[101] BARTHELMESS, Arthur. 1957. op. cit. p. 42.
[102] Pinho, mate, café e energia. *Folha de Londrina.* 27/07/1954. p. 01.; A industrialização que virá. *Folha de Londrina.* 26/06/1955. p. 01.

> Na primeira noite que passamos ali, fomos despertados, cerca de meia noite, pelo som de ferraduras batendo fortemente nas pedras do calçamento na rua fronteira ao quarto do hotel onde nos hospedamos. Chegamos à janela, justo a tempo de ver uma réplica de Hoppalong Cassidy a cavalo, galopando, chapéus de abas largas agitados pela brisa que fazia, pistolas à cintura, brilhando à luz da lua cheia. Ali é um lugar onde o sombreiro impera como complemento de vestuário ao estilo e onde um homem bem vestido é aquele que traz botas reluzentes e calças de montar. Em Londrina, qualquer automóvel de modelo medíocre e idade indeterminada custa uma pequena fortuna, em resultado do que, os táxis são veículos de duas rodas puxadas por cavalos.[103]

O relato da jornalista destacava a permanência, no cotidiano londrinense, do serviço de aluguel das populares carroças e "charretes", veículos de tração animal utilizados, respectivamente, no transporte de cargas e pessoas, cujos condutores trajavam vestimentas semelhantes às utilizadas no meio rural. Esses tipos de veículos tinham surgido junto com a fundação da cidade, uma vez que somente eles venciam as ruas e caminhos lamacentos da pegajosa terra roxa. Em 1954, ano da visita da jornalista norte-americana à região, ainda, era bastante comum carroças e "charretes" trafegarem, diariamente, pelas vias públicas de Londrina, pois até a própria Prefeitura Municipal recolhia o lixo urbano de bairros, utilizando-se delas para vencer a lama e a erosão das ruas sem calçamento. As ruas centrais eram revestidas com paralelepípedos, calçamento que acentuava o barulho das ferraduras dos animais ao atingirem o solo, tal como observara a jornalista norte-americana. Somente em 1955, o prefeito Milton Ribeiro de Menezes iniciaria a pavimentação das ruas centrais com massa asfáltica, transferindo as pedras dali retiradas para calçar as ruas de bairros adjacentes.[104] Assim, as impressões da jornalista contribuíram, de certa forma, para legitimar as recorrentes cobranças que a *Folha de Londrina* fazia ao poder executivo local, com o objetivo de melhorar as vias públicas, expressando, por certo, o desejo da população londrinense.

Nesse mesmo contexto, ganhava ímpeto, na região, novas reportagens, artigos e crônicas publicadas pelos jornais locais ou álbuns literários, ressaltando um dos aspectos mais

---

[103] *Uma visita à Londrina é o mesmo que uma visita a cidades de fronteira do Old West.* Folha de Londrina. 10/04/1954. p. 01.

[104] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 27/11/1950. p. 02.; Ata da Câmara Municipal de Londrina.; 08/02/1951. p. 03.Ata da Câmara Municipal de Londrina. 10/10/1955. p. 02.

marcantes da paisagem de Londrina e da região. Trata-se da poeira vermelha, levantada da terra roxa, que já era motivo de máximas e piadas elaboradas pelos próprios habitantes da região. Os trechos transcritos por memorialistas ilustram as dificuldades de uma cidade sem pavimentação.

> Ademais, as instalações das comarcas, na sua maioria novas estavam miseravelmente instaladas. E por falar nisso, a de Apucarana estava nesse meio, acomodada num casarão de madeira, numa rua de intenso movimento de veículos. Não havia calçamento. O movimento extraordinário de carros, no seu vai e vem, levantava verdadeiras nuvens de pó vermelho, penetrando foro adentro, cobrindo mesas, armários e processos de poeira avermelhada e atingindo àqueles que ali moujeravam. E, numa dessas lufadas de poeiras, o magistrado me desabafou: "Dr. Zortéa, é possível trabalhar com essa sujeira toda?". Ponderei: "de fato, Dr., isso é serviço p'rá herói!".[105]
>
> .....
>
> Só quem viu, pode falar e dizer. Antigamente, morar em Apucarana, era um suplicio. Existia um vento, que iniciava suas atividades a meia noite e terminava sua obra ao meio dia. Todo céu na parte sul da cidade, era um vermelhão só. Poeira, poeira e poeira. As casas nenhuma deixavam de sofrer a penetração de um pó mais fino que um talco. Embalde as limpezas. Não foram poucas as famílias cujas mulheres apavoradas de tanta poeira, convenceram seus maridos a debandar para outras plagas. Qual o sol fenecia as plantas em toda sua plenitude, as ruas tornavam-se camadas de mais de 10 centímetros de pó, onde o sapato penetrava. Quando chovia, a poeira formava uma lama pegajosa e escorregadia monstruosa. Os tombos eram freqüentes. Ninguém ligava à limpeza. As lojas vendiam toneladas de brim vermelho, para uso comum. O vento só dava uma satisfação. Erguia a saia das moças. [106]

Traços semelhantes desse discurso revelam-se no jornal *Folha de Londrina* que publicou um conjunto de narrativas, manifestando forte identidade do cronista com a região. Os trechos, transcritos de duas crônicas publicadas pelo diário, ilustram bem como a terra e poeiras vermelhas eram lembradas:

> Sábado passado, depois de um revigorante banho frio, enverguei o linho branco, calcei um sapato engraxado, passei óleo nos cabelos e me dispus a gozar o tão esperado fim de semana. Bem impressionado com o que vi ao espelho, saí de casa alegre (...). De repente, um motor que ronca, uma nuvem que se forma em redor de mim, casas, árvores, transeuntes, tudo (até eu e o meu linho e o meu sapato e o meu cabelo), tinha ficado vermelho de pó. [107]
>
> .....
>
> Quando alguém, em São Paulo, ao fazer um pagamento de compra, tira do bolso a carteira cheia, e da carteira algumas notas usadas, manchadas da terra vermelha, há uma pergunta que identifica: - O senhor veio do Paraná? Se é no engraxate, o lustrador apanha a escova, olha o sapato do freguês

---

[105] ZORTÉA, Alberto João. *Londrina através dos tempos e crônicas da vida.* Edição comemorativa ao quadragésimo aniversário – Homenagem aos pioneiros. São Paulo: Ed. Juriscredi, 1975. p. 276.
[106] APUCARANA, Prefeitura do município de. *Apucarana: 1944-1969. Jubileu de Prata.* Associação dos Servidores públicos municipais. Apucarana-PR, 1969. n.p.
[107] A poeira de Londrina. *Folha de Londrina*. 01/12/1955. p. 05.

> que pensa já tê-lo engraxado lá na cidade de onde veio e indaga: - O senhor veio de Londrina? É sempre a terra vermelha, em pó ou barro, marcando a procedência ou o hábito da pessoa interpelada.[108]

As páginas da *Folha de Londrina* exploravam e reforçavam duas outras imagens interligadas sobre a paisagem da cidade e região, expressas também no trecho da segunda crônica acima transcrita. A primeira imagem era a de que a cidade e o Norte do Paraná tornavam-se bastante conhecidos fora dos limites estaduais. A segunda associava-se do pó e à lama vermelhos, existentes na região, como símbolo de pujança econômica, graças à prosperidade atingida, em curto tempo, com os negócios da cafeicultura.

Há de se observar que a terra do Norte do Paraná, não arenosa, mas de argila laterítica vermelha, pela predominância de lavas vulcânicas, se torna pegajosa por natureza após uma torrencial chuva. E isso dificultava não só o tráfego de automotivos nas estradas, vencidas por veículos que eram tracionados por animais, mas também provocava transtornos aos pedestres. Além de ter sida observada por olhares de viajantes, o foi também por dois repórteres: Rubem Braga e Arnaldo Pedrosa D´Horta, em visita ao Norte do Paraná, enfrentando lama e poeira em carro *jeep*, tudo para flagrar, fotográfica e narrativamente, a região e, naquela ocasião, publicaram seus escritos em uma obra de memórias com o título: *Dois repórteres no Paraná*. Assim descreveram a sua viagem entre Londrina a Porecatu:

> O chão que pisamos é um lamaçal que imediatamente acrescenta um novo pavimento aos nossos calçados. Todos nós aumentamos em dois a três centímetros de altura, e são esses pés barreados que embarcam nos automóveis que nos conduzem a cidade de Porecatu. p. 17.

Sobre a cidade de Londrina e sua terra, é assim descrita:

> A cidade é toda calçada, mas os caminhões e ônibus trazem para as ruas as lamas e a poeira da fecunda terra roxa. A gente se ensaboa e se lava duas, três vezes, e no fim a toalha ainda fica avermelhada. p. 48.[109]

---

[108] Este é o Paraná. *Folha de Londrina*. 22/06/1954.
[109] BRAGA, Rubem; D´HORTA, Arnaldo Pedroso. *Dois repórteres no Paraná.* 2ª ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2001. (Obs.: a primeira edição é de 1953).

Enquanto símbolo de pujança econômica, um artigo ocupado em comentar a "fama" alcançada por Londrina em outras regiões, além das divisas estaduais, apresenta, como prova daquela assertiva, a existência de placas de sinalização na cidade de São Paulo indicando aos motoristas as rodovias que se dirigiam à Londrina.[110] Motivo de contentamento e de orgulho que não deve ser minorado, uma vez que até hoje placas afixadas nos trechos iniciais de rodovias que partem de Curitiba em direção à Londrina indicam tão somente "Norte do Paraná". Noutro artigo, o jornal assevera, com um exagerado ufanismo, não existir quem nunca tenha ouvido falar em Londrina ou, ainda, que as pessoas poderiam "não saber localizá-la precisamente nos mapas, mas sabem que é a cidade que mais cresce na América do Sul".[111] Para o diário londrinense, não havia dúvida, Londrina e região eram áreas de "pó e lama", mas, também, do "café e dinheiro".[112]

Igual apreciação encontrava-se em dois corriqueiros ditados populares que grassavam na região: "Onde há lama, há grana"; "O Norte do Paraná é só fama, quando não era poeira era a lama". Aquelas imagens, sendo a primeira de forma positiva e a segunda negativa sobre Londrina e região, expressadas pela folha londrinense, refletiam a imagem engendrada e divulgada pela elite local aos freqüentadores de seus círculos sociais, constituindo-se, assim, como "formadoras de opinião", residentes ou não em Londrina. Em seu livro, o jornalista Marinósio Trigueiros Filho comenta, ao relatar sobre a "boêmia literária da época" que, embora os jornalistas vivessem com pouco dinheiro, sempre estavam "rodeados por ricos de todos os lados", os quais "gostavam de falar da opulência da cidade", pois a riqueza proporcionada pelo café era notícia constante em jornais locais e até nacionais.[113]

Entretanto, as páginas da *Folha de Londrina* tratavam, vez ou outra, sobre as dificuldades financeiras e as conseqüências negativas decorrentes do sucesso alcançado pela

---

[110] MELO, Zaqueu de. Despresada e admirada. *Folha de Londrina*. 14/07/1954. p. 08.
[111] Novo e grande depósito da ATLAS será instalado em Londrina. *Folha de Londrina*. 05/03/1954. p. 01.
[112] *Londrina do arado e do livro, da indústria e da fé. Folha de Londrina*. 10/12/1955. p. 08.
[113] TRIGUEIROS FILHO, Marinósio; TRIGUEIROS NETO, Marinósio. *História da Imprensa de Londrina: do baú do jornalista.* Londrina. ed. UEL, 1991. p. 65.

cafeicultura na região. Assim, uma matéria reportando à visita de jornalistas da folha londrinense a Apucarana, cidade distante 50 quilômetros a sudoeste de Londrina, fazia observações ao contraste entre a riqueza e a pobreza gerada pela cafeicultura. Segundo a matéria, até nas pequenas cidades em "formação" havia diversas agências bancárias, geralmente filiais de bancos paulistas, cuja expressão de riqueza, espelhada por elas, contrastava com "a pobreza ambiente". E concluía, acentuando que "a imagem de opulência" restringia-se apenas ao "exército verde de rubiácea" existente ao longo das estradas que levam às nascentes cidades da região.[114] Em reportagem sobre as dificuldades do albergue noturno de Londrina, o jornal informou que aquela instituição abrigava, em suas modestas e apertadas instalações, uma média de 23 pessoas por dia, devido à ininterrupta e desenfreada busca de migrantes pela cidade e região.[115]

Mais uma vez, a *Folha de Londrina* ocupava suas páginas com uma preocupação geral da população londrinense, a qual, não deixava de manifestar-se, ainda que, pontualmente, sobre a acentuada onda de migrantes e suas nocivas conseqüências à localidade, dado que parte significativa do contingente migratório não conseguia empregar-se no mercado de trabalho local. Uma dessas manifestações consta num fragmento das memórias de Antônio Ubirajara Lopes, o qual relata o fato de existir, na época, próximo à entrada de Londrina, "ao lado de uma estrada barrenta, uma grande tabuleta" que alertava ao migrante que por ali passasse: "Igual a você já tem 20.000".[116] A placa, escrita e colocada por um autor anônimo, não deixava de ter razão, pois a população do Norte do Paraná passaria, em 1940, de 340.449, o que correspondia a 27,5% da população estadual para, em 1950, a 1.029.025 habitantes, representando um aumento de 202,2%.[117] Crescimento populacional resultante, em grande parte, de levas de migrantes que buscavam adquirir, a partir dos anos de 1930, lotes rurais na

---

[114] PAIVA, Mauro. Dinheiro que o Paraná não vê. *Folha de Londrina.* 27/01/1953. p. 05.
[115] Albergue noturno. *Folha de Londrina*. 05/02/1954. p. 08.
[116] LOPES, Antônio Ubirajara. Memórias da economia. Um gerente de banco na Londrina do "ouro verde". *Jornal da Biblioteca Pública do Paraná.* Órgão da Biblioteca Pública do Paraná e do Sistema Estadual de Bibliotecas Públicas. Curitiba-PR: ano I, n.º 2, março a maio 2004. p. 16.
[117] Segundo dados contidos em IBGE. Censo Demográfico de 1940; IBGE. Censo Demográfico de 1950.

"Terra da Promissão", segundo imagem propagandeada pela Cia. Norte, e depois atraídas, a partir de 1950, pelas supostas oportunidades de emprego e fortuna no "Eldorado", área de intenso e pujante comércio do café.[118]

O censo demográfico do IBGE do ano de 1950 apontava um fenômeno de migração para as terras de cafeeiros no Norte do Paraná. Nessa década, as correntes migratórias no país eram fortes, atingindo mais de dois milhões de deslocados. As principais eram: de Minas Gerais e do Rio de Janeiro para a capital federal; de paulistas para o Norte do Paraná e de nordestinos para todos os lados. Lavradores paulistas, experientes com cafeeiros, trocavam o trabalho em fazendas de terras cansadas e cafezais de baixa produtividade no estado de São Paulo pelos cafezais do Norte do Paraná. Um dos principais títulos da imprensa paulista da época, voltada aos interesses de produtores rurais, a revista *Chácaras e Quintais* exprimiu a paixão de São Paulo pelo café, revelando que 352.471 paulistas, em 1956, encontravam-se radicados no Paraná.

> A cultura cafeeira é como a garimpagem. Quem se mete nela dificilmente se adapta sem o cafezal. Fica irrequieto, agita-se e dá um jeito de voltar a dormir junto das saias perfumadas do cafezal em flor, a sentir de novo o cheiro doce da cereja madura de café, ou a mergulhar a mão na sacaria com o café preparado para o mercado. Não é só a preocupação do lucro. É a paixão pelo café, pelo cafezal e todo aquele conjunto que só quem sentiu, compreende.[119]

Essas percepções em relação ao desenvolvimento do Norte do Paraná eram marcadas mais pelo signo dos anos dourados do café do que pela industrialização proposta pelo presidente Juscelino Kubitschesk. Também a revista *O Cruzeiro*, principal título da imprensa brasileira de variedades da época, editada no Rio de Janeiro, em um dos artigos, ocupou-se em superar as apresentações otimistas da região e focalizou não o enriquecimento rápido, mas muitos dos que sofreram prejuízos repentinamente. Foi, dessa vez, um piloto de avião que assim depôs:

---

[118] ARIAS NETO, José Miguel. *O Eldorado: representações da política em Londrina, 1930-1975*. Londrina: Ed. UEL, 1998.
[119]São Paulo, Estado migratório. *Chácaras e Quintais*. São Paulo: ano 47, vol. 94, nº. 2. 15/08/1956. p. 288.

> Um dia, -contou o piloto de teco-teco Anélio, da Reta- eu saí de Londrina para levar um passageiro a Campo Grande. Estava tudo verde. Deixei o homem no aeroporto. Dormi a noite no hotel mato-grossense. E na manhã seguinte voltei para Londrina. Estava tudo marrom e preto, como se uma fantástica brocha de pintor alucinado houvesse borrado a tela do Norte do Paraná. Que coisa medonha, pensei comigo, lá do alto, sozinho com Deus e com a minha surpresa. Que terá acontecido? Logo imaginei: a Geada. Fora a cachorra. A miserável. A bandida surpreendera a gente, quando a gente menos esperava. A infame deixara o nosso trabalho seguir até o fim. Esperara que as matas estivessem devastadas, os campos quase limpos, o café plantado em mudas, o café vivo de um ano, o café bonito de dois anos, o café verdinho de três anos - e quando esfregávamos as mãos para a colheita, a diabólica mulher de branco se despejara suavemente do céu, numa noite mansa, e quando o dia clareara, quando o sol peneirou entre as folhas do café, deixou a sua sentença de morte.[120]

O relato do jornalista expressava o sentimento de um homem do café ao ver, de um dia para outro, os cafeeiros devastados pela geada, considerada uma das grandes pragas para a rubiácea e o freio de sua expansão para o Sul do Paraná, já que o café não suporta as baixas temperaturas. Entretanto, o homem do café não desanimou e, até o final da década de 1950, conseguiu refazer-se dos prejuízos das geadas de 1953 e 1955, pois a colheita esperada cumpriu-se.

“Onde o Paraná desaparece”

A manutenção das intensas atividades econômicas e comerciais da região Norte com o estado vizinho, assim como a sua maior afinidade com os paulistas, não foram constatadas apenas por assessores diretos ou indiretos do governo. Se a terra vermelha e o café teciam uma identidade para o habitante da área mais setentrional do Paraná, faltava, ainda, uma maior integração da região Norte com a Sul. Essa situação parece não ter passado despercebida também às de autoridades estaduais e à imprensa da capital. Um exemplo lapidar de como se referia a imprensa da época, notadamente, a *Gazeta do Povo*, editada em Curitiba, vem da pena de Valfrido Pilotto em visita à região:

> Já contei, alarmado, ao retornar de viagem pelas referidas zonas: o predomínio paulista se mostra claro, gritante, incrível, até nas coisas mais corriqueiras da vida daquelas cidades. Quando ali atingem os trens nossos, a minoria paranaense, e não apenas a maioria paulista, diz: ‘Chegou o

[120]NASSER, David. Geada. *O Cruzeiro*. Rio de Janeiro: 22/10/1955. p. 25.

> trem do Paraná'. E quando viaja para cá o nosso nortista já confessa: 'Vou para o Paraná'. A leitura dos nossos jornais, por todas aquelas bandas, só se faz mais ou menos por acaso, e nos intervalos da leitura ferrenha da imprensa paulista.[121]

Não deixava, também, de chamar a atenção das autoridades políticas para que cuidassem melhor do bem estar e do progresso de uma região que, administrativamente, pertencia ao Paraná, mas, cultural e economicamente, era uma região "onde o Paraná desaparece".

O que se verifica na imprensa curitibana é também comentado pelas colunas da *Folha de Londrina*, mostrando aos leitores que o quadro político nada tinha mudado, na década de 1950, o que foi notado pelos moradores de Curitiba. Dois artigos da *Folha de Londrina*, ocupados com questões sobre as comemorações estaduais do Centenário do Paraná, comprovam a afirmativa acima. O primeiro artigo, assinado pelo jornalista José de Oliveira Rocha, ao se reportar à indiferença da população e das autoridades londrinenses com relação àqueles festejos, comentava que o habitante do Sul se queixava do norte-paranense, por ser mais amigo de São Paulo do que dos paranaenses e, ainda, que a população de Londrina era constituída por 99% de "adventícios", portanto, contando com um número "ínfimo" de paranaenses natos.[122] Tratando do mesmo assunto, outro artigo salientava o fato de o curitibano não reconhecer os moradores do Norte como paranaenses e, em geral, os considerar "estranhos".[123]

Outras matérias e reportagens da *Folha de Londrina* traziam, recorrentemente, notícias ou informações que revelavam as significativas ligações comerciais e a maior afinidade de Londrina e região com o estado de São Paulo. Ao tratar dessas ligações da região com o estado vizinho, a *Folha de Londrina* demonstrava, de maneira direta, que a população escolhia o comércio e os serviços especializados existentes em São Paulo, em detrimento aos congêneres estabelecidos em Curitiba, pois era a solução mais racional e prudente, uma vez

---

[121] PILOTTO, Valfrido. Onde o Paraná desaparece. *Gazeta do Povo.* 09/04/1947. p. 03.
[122] ROCHA, José de Oliveira. Queixa justa ou injusta? *Folha de Londrina.* 28/06/1953. p. 01.
[123] O Norte do Paraná e as comemorações do centenário. *Folha de Londrina*. 23/08/1953. p. 01.

que as vias de acesso e comunicação com o território paulista eram melhores do que as disponíveis em relação ao Sul do Paraná. E, indiretamente, reforçava a ineficiência ou suposto descaso do poder estadual em empreender ações que efetivassem a integração Norte/Sul, via construção de boas e rápidas estradas e melhoramentos na área da comunicação.

A maior parte das agências bancárias existentes na região era de filiais de bancos com matrizes fixadas na capital de São Paulo, estabelecimentos que carreavam para suas sedes, altas somas de depósitos paranaenses. O Paraná ainda não possuía uma organização especializada nos negócios de café, até porque os bancos de crédito paulista, muitos deles, há anos no mercado financeiro, atendiam satisfatoriamente a região. Essas agências bancárias custeavam a produção de café, desde que os agricultores depositassem sua safra nos armazéns gerais dos próprios bancos financiadores, bem como alguns bancos também agenciavam o comércio agrícola no porto de Santos, facilitando a transação comercial. Assim, é inegável que toda essa estrutura financeira beneficiava o agricultor, entretanto a imprensa londrinense sugeria que se criasse um sistema bancário regional e se instalassem agências bancárias paranaenses em São Paulo e no porto de Santos, local de intensa comercialização dos produtos do Norte do Paraná. [124]

Noutra ocasião, a *Folha* ressaltava serem grandes as ligações do Norte do Paraná com o estado de São Paulo, pois sua população viajava de avião, ônibus, caminhão, automóvel de passeio e, sobretudo, de trem em direção tanto à capital de São Paulo como ao interior paulista.[125] A escolha dessa rota pela elite local era, também, comprovada pela preponderância de vôos em direção a diversas localidades paulistas, os quais partiam, diariamente, do aeroporto de Londrina, considerado, na época, o quarto maior do Brasil em termos de movimentação aérea.[126] A imprensa salientava que os “barões do café” moravam, principalmente, em São Paulo, situação facilitada pela existência de empresas aeroviárias,

---

[124] PAIVA, Mauro. Dinheiro que o Paraná não vê. *Folha de Londrina*. 27/01/1953. p. 05.
[125] Com vistas à rede e à Sorocabana. *Folha de Londrina*. 30/04/1959. p. 08.
[126] Nova estação para passageiro no aeroporto. *Folha de Londrina*. 22/11/1952. p. 01.

cuja distância aérea entre Londrina e São Paulo, naquela época, era de uma hora. E acrescentava que as fazendas de café da região eram habitadas somente por "meeiros".[127] Entretanto, a *Folha de Londrina* expressava certo orgulho, sem dúvida, compartilhado pela elite local, de que a região e seus habitantes mantinham relações firmes e constantes com São Paulo e, sobremaneira, eram os responsáveis pela continuidade de uma história iniciada em um dos mais consideráveis estados da federação. Ou, como bem explicitava uma matéria do jornal, ao tratar sobre a evolução da cafeicultura na região: "somos, nestas paragens, os continuadores da obra imaculada e extraordinária de São Paulo".[128]

Nesse período, ocorreram, no município, vários episódios reveladores das afinidades dos seus diversos agentes sociais e políticos com assuntos da política paulista, em detrimento aos relacionados à esfera estadual paranaense. A gestão de Bento Munhoz da Rocha coincidiu com as celebrações do Centenário da emancipação política do Paraná, então comemorada no dia 19 de dezembro de 1953. Desde 1951, a Secretaria de Viação e Obras Públicas esboçara um projeto e iniciara a construção de um conjunto de obras, sendo as principais: o Palácio do Governo e o da Justiça, o Tribunal do Júri e o Tribunal Eleitoral, o Edifício das Secretarias e do Plenário e Comissões da Assembléia Legislativa e a residência do governador, todas num mesmo local, procurando caracterizar a cidade de Curitiba como centro administrativo e político do Estado, pois tais realizações tinham o objetivo de fazer com que as expectativas da população convergissem para aquela cidade, agora dotada de um Centro Cívico. Neste sentido, a *Folha de Londrina* publicaria uma série de reportagens ocupadas com os preparativos oficiais para aquela comemoração e a construção das obras. Uma delas considerou que a população do Norte vinha apenas observando a programação festiva e, portanto, não fazia sentido o governo incluir o Norte nas festividades, alegando tão somente

---

[127] PAIVA, Mauro. Os barões e os reis do café. *Folha de Londrina*. 03/02/1953. p. 04. Obs.: A palavra "meeiro" foi comumente usada para designar o trabalhador que lidava na lavoura de outrem mediante o pagamento de uma porcentagem da produção agrícola. A cláusula do contrato referente à colheita de café, em geral, rezava que 60% era destinada ao proprietário do terreno e 40% ao empreiteiro, por isso, deveríamos denominá-los de "porcenteiro", termo também utilizado pela imprensa.

[128] Londrina em São Paulo. *Folha de Londrina*. 07/04/1957. p. 01.

que a data era de interesse dos curitibanos que foram agraciados com obras.[129] Ainda analisando as festividades, é perceptível a crítica do jornal de João Milanez sobre as comemorações e o suposto descaso do poder estadual em empreender ações que efetivassem melhoramentos na região Norte. A exemplo do que estamos tratando, uma outra reportagem da *Folha de Londrina* observou que o governo do estado festejou o centenário da emancipação política com "obras suntuosas", enquanto o Norte, além de "carrear" recursos para atender as despesas administrativas do Paraná, reclamava por estradas que pudessem oferecer vazão à produção agrícola, mas não era atendido.[130]

Os vereadores da Câmara Municipal de Londrina, além de não se preocuparem em organizar, com antecedência, uma comissão para participar das festividades do centenário, também demonstraram certo desinteresse pela data magna. Na data do evento, o vereador Casimiro de Almeida Machado relatou que tinha se dirigido à cidade de Apucarana, passando por Cambé, Rolândia e Arapongas, e constatou que o comércio nessas cidades funcionava normalmente. Enquanto isso, a Rádio Londrina, em um programa noticioso, emitia opiniões desfavoráveis ao prefeito de Londrina por não ter decretado feriado no dia da comemoração dos 100 anos de emancipação política, presumindo que as cidades do Norte pouco se importavam com a data festiva.[131] Essa mesma situação pôde ser sentida também na imprensa da época, notadamente, na *Folha de Londrina.* Comentando o divórcio do Norte com o Sul e a maior integração da região setentrional com o estado de São Paulo, o matutino londrinense noticiava que a União Londrinense dos Estudantes (ULE) promoveu, com muita "pompa", uma grande festividade para comemorar o IV Centenário de fundação da cidade de São Paulo. Embora o jornal se posicionasse contra os estudantes, alegando que eles poderiam, com tal

[129] O Norte do Paraná e as comemorações do centenário. *Folha de Londrina*. 23/08/1953. p. 01.
[130] Feliz coincidência. *Folha de Londrina*. 18/12/1952. p. 01.
[131] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 21/12/1953. p. 05.

comemoração, “revoltar o paranaense”, reconhecia que a maioria da população de Londrina era oriunda de São Paulo ou tinha ascendência paulista.[132]

Essa acentuada ligação da região com o estado de São Paulo também é perceptível com relação aos pleitos eleitorais. No tocante às eleições municipais de 1953, o vereador Josué Jorge se pronunciou, numa reunião daquele órgão, dizendo que seus colegas vinham acompanhando e comentando as propagandas políticas da candidatura de Ademar de Barros, então candidato a prefeito da cidade de São Paulo, e os resultados do pleito eleitoral paulistano. Diante dessa atitude, o vereador classificou os vereadores de “venais”, “diferentes” e “conscienciosos” por falarem sobre assuntos políticos de outro estado.[133] Igual apreciação ocorreu nas eleições de 1957, quando a *Folha* observou que muitos habitantes da região Norte tinham acompanhado a campanha dos candidatos à prefeitura da capital bandeirante e depois o pleito. Por sua vez, o jornal de João Milanez fez um protesto, quando redigiu que o norte-paranaense deveria deixar de lado os problemas de São Paulo e pensar mais nos do Paraná.[134]

Em 1957, tramitava no Senado Federal um projeto de autoria do senador Othon Mader que beneficiaria diretamente os cafeicultores, no sentido de prorrogar o prazo de pagamento das dívidas contraídas com o Banco do Brasil, referentes aos empréstimos que foi aplicado na lavoura para recuperar cafezais das geadas de 1953 e 1955. Para solucionar o caso, um grupo de cafeicultores do Norte do Paraná, ao perceber que o projeto não tinha apoio de nenhum parlamentar do estado, procurou um deputado federal paulista para apresentar ao Congresso Nacional um substitutivo visando à aprovação do mesmo. Assim, além de assumir a responsabilidade pelo projeto, o grupo de cafeicultores solicitava ao deputado paulista que retirasse o nome do político paranaense, autor do projeto, para que este fosse aprovado. Tal atitude, no dizer da imprensa, era “humilhante”, dado que o grupo procurou um deputado que

---

[132] O grande erro. *Folha de Londrina.* 24/01/1954. p. 01.
[133] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 23/03/1953. p. 03.
[134] Pensemos em nosso interesse. *Folha de Londrina*. 21/03/1957. p. 01.

não tinha sido eleito com os votos do norte-paranaense.[135] Assim, havia, um governo desinteressado na sua agricultura, uma representatividade política divorciada do Norte e um segmento político na região Norte que simpatizava com o estado paulista. A própria imprensa elogiou o governador paulista Jânio Quadros por ter permitido um acordo com a estrada de ferro Sorocabana, para o transporte dos produtos do Norte do Paraná, uma atitude que foi classificada como um "admirável gesto de boa vizinhança".[136]

Ainda na década de 1950, quando algumas lideranças de Londrina estavam interessadas em instalar a primeira faculdade na cidade, verificou-se o velho e experimentado espírito divisionista entre o Sul e o Norte. A *Folha* relatava, em seus editoriais, a importância da cidade possuir uma escola superior e sustentava uma campanha em prol da criação da Faculdade de Filosofia e Direito, que tinha à frente um grupo comandado por Zaqueu de Melo.[137] O assunto também foi discutido na Câmara Municipal de Londrina, quando a ULE enviou um ofício ao vereador Dionísio Sampaio, denunciando que a criação das Faculdades de Direito de Londrina e de Ponta Grossa vinham sofrendo uma campanha de oposição dos estudantes de Direito de Curitiba, contrários à instalação de faculdades no interior do Paraná. O manifesto da ULE recebeu apoio do Centro Acadêmico Hugo Simas e de outros centros estudantis que protestavam contra a campanha oposicionista da capital, condenando a atitude "inqualificável" por parte dos acadêmicos de Curitiba.[138] Mesmo diante de protestos, Zaqueu de Melo e sua equipe conseguiram fundar a Faculdade de Direito e a Faculdade de Filosofia em Londrina.

Nessa direção, a Associação Comercial de Londrina também experimentou um problema de âmbito estadual entre as duas regiões. O órgão classista desejava alterar os Estatutos da Federação das Associações Comerciais do Paraná, no sentido de romper os

---

[135] ROCHA, José de Oliveira. De como a política se faz. *Folha de Londrina*. 15/12/1957. p. 08.
[136] Boa vizinhança. *Folha de Londrina*. 15/03/1956. p. 01.
[137] Novas reivindicações. Folha de Londrina. 30/07/1955. p. 01. Veja também: A nossa evolução cultural. *Folha de Londrina*. 13/12/1955. p. 01. Concretização do velho sonho. *Folha de Londrina*. 03/01/1956. p. 01.
[138] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 25/03/1957. p. 02.; 29/04/1957. p. 03.

cargos “vitalícios” por meio de eleições livres, dando oportunidade às pessoas do interior do estado, e mais, almejando que a diretoria da Federação se desligasse da Associação Comercial do Paraná.[139] Naquela ocasião, o associado Lizandro de Almeida Araújo aventou na possibilidade de ser feita uma união das “Associações do Norte”, formando um “Conselho Regional” para discutir e resolver os problemas do Norte, caso a Federação das Associações do Paraná não concordasse com a reforma dos estatutos nas condições de conveniência para essa região. Embora impedida de participar da elaboração de um novo estatuto, a fim de que todas as associações pudessem participar em igualdade de condições, o grupo do Norte recuou, comentando que a desistência prendia-se ao fato de não desejar “criar maiores desentendimentos”.[140]

Em síntese, essa divisão Norte/Sul e as afinidades e ligações de Londrina e da região com São Paulo, tratadas e comentadas, direta ou indiretamente, em artigos e reportagens na imprensa e em outros órgãos, ocupados com assuntos sobre a política londrinense, regional e estadual, dá-nos uma percepção de como era precária a integração entre Londrina com Curitiba e quanto eram grandes as relações entre a população norte-paranaense com o estado paulista. Essas afinidades não eram percebidas apenas na década de 1950, pois ainda nos anos de 1980, o próprio jornal de Milanez publicaria este comentário:

> ...um visitante que chegue ao Paraná, e comece a acompanhar as coisas, acabará, mais cedo ou mais tarde, descobrindo que não existe um só Paraná. Há pelo menos dois: o norte e o sul. E se aprofundar, poderá encontrar mais “Paranás”, numa subdivisão que não é geográfica mas que, muita vezes, pesa mais na balança que a geografia.[141]

Tecendo a sua política

No ano de 1934, quando se efetivava a emancipação política de Londrina, o sentimento de identificação com São Paulo e uma certa indiferença em relação ao Sul do

[139] Ata da Associação Comercial de Londrina. livro 04. 13/02/1962. p. 26.
[140] Ata da Associação Comercial de Londrina. livro 04. 16/11/1965. p. 156 verso.
[141] Um só Paraná. *Folha de Londrina*. 14/05/1986. p. 03.

Paraná já eram evidentes no processo de organização da vida política da região. O relato memorialístico de Humberto Puiggari Coutinho sobre o episódio da instalação do município de Londrina fornece uma nítida idéia da afirmativa acima. Coutinho inicia o seu relato sobre o acontecimento, descrevendo o momento em que funcionários e autoridades do município norte-paranaense de Jataí receberam o convite para participarem da cerimônia oficial de instalação da municipalidade em Londrina:

> Na manhã de 9 de dezembro de 1934, sob um calor intenso, a sala do único restaurante da vizinha cidade de Jataí, hoje Jataizinho, tinha todas as mesas tomadas. Servia-se o almoço. Ali se encontravam quase todas as autoridades e funcionários da comarca. (...). Eram justamente 11 horas quando entrou na referida sala um funcionário de categoria do fisco estadual, Sr. Anchises Paquete, o qual batendo palmas, chamou a atenção dos circunstantes e proclamou em voz elevada: - Amanhã às 14 horas será instalado o município de Londrina, tomando posse o respectivo prefeito, Dr. Joaquim Vicente de Castro, nomeado pelo nosso grande Interventor Sr. Manoel Ribas. Para o ato que se realizará lá mesmo em Londrina, convido os paranaenses aqui presentes para comparecerem ao ato. Espero que ninguém falte.[142]

E segue relatando a reação dos convidados e salientando sua posição:

> O convite-exortação do Sr. Anchises Paquete foi recebido com grande frieza. É que ali não se encontrava nenhum filho do Estado. Pretendi eu, cujo entusiasmo por Londrina era notório, formar uma caravana para assistir à instalação do município recém-criado e à posse do prefeito. Inúteis foram os meus esforços. O juiz de direito, como também o prefeito local, se recusou peremptoriamente alegando ambos que não eram paranaenses e para paranaenses, exclusivamente, foi feito o convite. Outras pessoas se eximiam, alegando o mesmo motivo. Foi quando interpelei o prefeito: -Não é possível, Dr. Odilon, que no momento em que Londrina é destacada do município de Jataí, numa solenidade que passará à História, nenhuma autoridade judicial ou administrativa, ali compareça. Alguém deve comparecer. Em absoluto - disse o prefeito - eu não comparecerei. Penso – aleguei – que alguém deve ir à Londrina.. - Muito bem. se o Sr. faz questão disso por que não vai?[143]

Finaliza, comentando sobre a cerimônia em Londrina e a resistência da população do Norte do Paraná em se identificarem com o Paraná:

> Destarte é que na ata da instalação do município, figurou o meu nome como representante da Prefeitura de Jataí e o respectivo prefeito. Logo que o Dr. Joaquim Vicente de Castro declarou instalado o município de Londrina, o mesmo Sr. Anchises Paquete, dirigindo-se a um dos presentes, disse: - Alguém deveria fazer um discurso de congratulação com o povo desta terra, neste momento, ante a solenidade que acabamos de presenciar. Não quer o Sr. usar a palavra? Não posso - respondeu o interpelado - falta-me a condição imposta no convite. Não sou paranaense.[144]

---

[142] COUTINHO, Humberto Puiggari. *Londrina 25 anos de sua história: Jubileu de Prata*. Londrina: 1959. p. 6.
[143] COUTINHO, Humberto Puiggari. 1959. op. cit. p. 6-7.
[144] COUTINHO, 1959. op. cit. p.7. Veja também. Schwartz, Widson. *Convite a paranaenses esvaziou a solenidade. Jornal de Londrina.* 14/11/1997, p. 8A. O relato também se encontra em ELIAS, Jamil. *Livro histórico e biográfico do norte do Paraná.* 1ª ed., Londrina-PR, 1965. p. 2-4; também em ZORTÉA, Albert João. *Londrina através dos tempos e crônicas da vida.* Edição comemorativa ao quadragésimo aniversário-homenagem aos pioneiros. São Paulo-SP: Ed. Juriscredi, 1975.

O constrangimento expressado neste episódio fora, talvez, menor do que o descontentamento que tomaria conta dos primeiros colonizadores de Londrina quando da posse do primeiro prefeito de Londrina, então nomeado pelo interventor estadual Manoel Ribas, como determinavam as regras do jogo político nacional.

Acostumados com a administração da Cia. Norte, dirigida por profissionais radicados na região e responsáveis pela construção de obras básicas na localidade, até a sua emancipação política, segundo acordo firmado pela empresa com a interventoria estadual, os primeiros habitantes do então patrimônio de Londrina esperavam que, com a instalação da municipalidade, o cargo de prefeito fosse ocupado por uma personalidade radicada na localidade. A predileção dos moradores era pela indicação de Carlos de Almeida. Na época, Almeida era inspetor de quarteirão, Juiz de Paz e integrava o quadro administrativo da Indústria Madeireira Siam, a qual desempenhava, assim como as suas congêneres estabelecidas na localidade, uma prestação de serviço de grande valia na região, pois derrubavam grandes árvores dos lotes rurais e permutavam com os proprietários as toras por madeiras aparelhadas, aplicadas em construção, necessárias para moradias ou ao trabalho agrícola, como tulhas e mangueirões e outros. Intermediário dessa troca de favores, Carlos de Almeida dispunha de significativo prestígio, tanto junto aos clientes da Cia. Norte, uma vez que prestava aos pequenos agricultores um serviço oneroso em condições módicas, como junto à própria colonizadora, que repassava a sua tarefa de derrubada da mata às madeireiras. E, ainda mais, Carlos de Almeida fora o fundador do primeiro periódico de Londrina, o jornal *Paraná Norte*, em março de 1934, cuja efetiva direção ficara a cargo de Humberto Puiggari Coutinho, jornalista experiente que já tinha exercido a profissão no Rio de Janeiro e em São Paulo.[145] O jornal encontraria na Cia. Norte sua principal patrocinadora.

---

[145] TRIGUEIROS FILHO. Op. cit. 1991, p.23.

Com a notificação da criação do município de Londrina pelo governo estadual, as expectativas em torno do nome de Carlos Almeida, para ocupar o cargo de prefeito, cresceram ainda mais. Entretanto, os primeiros moradores de Londrina veriam frustrada a sua vontade política quando da instalação da municipalidade no distrito. Não deixariam, contudo, de manifestar, ainda que indiretamente, o seu descontentamento com a nomeação de um político radicado no Sul do Paraná, segundo determinara Manoel Ribas. Ou como narra Coutinho :

> Na sala modesta e humilde daquela casinha de tábuas, ali na rua Maranhão, contando bem, talvez não tivessem presentes dez circunstantes. Do lado de fora, meia dúzia de curiosos se agrupava, demonstrando a maior indiferença. O ambiente era desconcertante. Indiferentes e um tanto despeitados se mostravam os habitantes da cidade que nascia politicamente. Para isso havia um motivo. (...)Entre os primeiros habitantes de Londrina, contava-se o Sr. Carlos de Almeida que se tornou grandemente estimado pelos serviços e atenções prestados à população, então exígua, da localidade nascente.(...) Foi nesse ínterim que se propalou na povoação a notícia de que em breve seria criado o município com sede em Londrina (...) e imediatamente Carlos de Almeida foi unanimemente aclamado candidato ao cargo de prefeito. Sugestões foram feitas ao Sr. Manoel Ribas, interventor federal no Estado (...). Veio o decreto de 3 de dezembro de 1934, criando o município. O povo em ansiosa expectativa, aguardava a nomeação de seu natural candidato. Entretanto, com surpresa geral e desengano bastante lastimável, apresentou-se no povoado, inesperadamente, o Dr. Joaquim Vicente de Castro para empossar-se e assumir o cargo de prefeito de Londrina no dia 10 do mesmo mês, sucedendo ainda que o nomeado fosse pessoa completamente desconhecida no local. Essa razão pela qual o ato da instalação do município ocorreu tão friamente e com nula assistência. Guardados foram os foguetes, embolsados os discursos...(...). Necessário é que se note não ter havido nenhuma antipatia ou desconsideração à pessoa do Dr. Joaquim Vicente de Castro... É que a gente de Londrina formava no tempo uma só família e o Sr. Carlos de Almeida era um elemento dessa família” [146].

Se, como relata Coutinho, os moradores de Londrina, naquela cerimônia oficial, não dirigiram, direta e pessoalmente, nenhuma manifestação de apoio a Joaquim Vicente de Castro, o mesmo não ocorreria em relação a algumas medidas aplicadas, meses depois, pelo prefeito nomeado.

Joaquim Vicente de Castro era engenheiro civil formado pela Universidade do Paraná e acumulava larga experiência na área de saneamento, sendo responsável pelo abastecimento de Curitiba, com água captada na serra do Mar. Também acumulava experiência na construção de estradas, entre elas, a do trecho Irati/Itapará. Não era amigo pessoal de Manoel Ribas, porém, de sua confiança e, com sua nomeação, o interventor orientou a construção de

[146]COUTINHO, 1959. op. cit. p.7-8.

estradas entre Londrina e núcleos que se formavam na região, que não eram de domínio da Cia. Norte, como Sertanópolis e Bela Vista do Paraíso.[147]

Atento à falta de infra-estrutura no recém-criado município, preocupado em manter em funcionamento a administração municipal e oferecer soluções aos principais problemas que afligiam os munícipes, Joaquim Vicente de Castro passou a executar um programa calcado na aplicação imediata de uma tabela orçamentária que permitiria à Prefeitura Municipal arrecadar vários impostos. Com a intenção de se organizar politicamente e influir nos rumos da administração local, um grupo de londrinenses e funcionários ligados à Cia. Norte, contando com o apoio do jornal *Paraná Norte*, fundaria, assim que Castro divulgou a sua tabela orçamentária, o diretório municipal do Partido Social Democrático (PSD), organização partidária das forças governistas do Paraná.[148] Com a colaboração do *Paraná Norte*, o PSD local teve, como primeira ação política, a promoção de uma campanha contra a administração de Castro.

Jornal e partido consideravam inconstitucionais as tabelas tributárias aplicadas pela Prefeitura Municipal, pois, segundo eles, eram organizadas de maneira altamente prejudicial aos interesses da população londrinense, uma vez que impunham imposto superior ao prescrito na Constituição. A campanha chegara ao ponto de propor aos contribuintes que boicotassem o pagamento dos impostos criados pelo Prefeito até que a tabela não fosse reformulada e aceita pela interventoria estadual.[149] Em maio, o *Paraná Norte* anunciava que a tabela municipal não tinha sido aprovada pelo interventor e que o diretor da Secretaria do Interior solicitava que a mesma fosse adaptada à elaborada pelo vizinho município de Jataí, cujas taxas de impostos não excediam a 20% sobre o valor das mercadorias.[150]

---

[147] BONI, Paulo César. *Fincando estacas!: a história de Londrina (década de 30) em textos e imagens.* Londrina: Ed. Do Autor, 2004. p. 106.
[148] CESÁRIO, 1986. op. cit. p. 181-2. O PSD do Paraná, criado talvez entre 1932 a 1934, assim como mais quatro criados em outros estados, era um partido regional, socialmente idêntico ao antigo PRP, elite política, mas facções que se colocavam como afinadas com os propósitos e ideais da Revolução de 30.
[149] As tabelas orçamentárias. *Paraná Norte*. Londrina. 7/04/1935. p. 01.
[150] Tabelas orçamentárias. *Paraná Norte*. Londrina. 05/05/1935. p. 01.

Dentro da sua campanha política em oposição a Castro, o PSD apresentou denúncia ao interventor do Estado, a qual, emitida por meio de telegrama, cuja cópia foi publicada no jornal local, continha informações sobre a ação suspeita do prefeito com relação a uma obra rodoviária. Segundo o partido, a Prefeitura de Londrina estava cobrindo, integralmente, os custos da estrada que ligava o município à vizinha cidade de Sertanopólis, sem estabelecer parceria com a Prefeitura daquela localidade e, mais grave ainda, Castro alterara o traçado original daquela estrada com vistas a favorecer apenas alguns poucos proprietários de terras.[151] Para a construção das obras daquela estrada, Castro contratara profissionais do Sul do Paraná, ou como mais tarde relembraria em depoimento: "a obra foi executada por uma turma que eu trouxe do Paraná".[152] Ou seja, o então prefeito nomeado não deixara a construção da estrada Londrina-Sertanopólis a cargo dos habitantes de Londrina, entenda-se, de nenhum profissional ou empresa oriundos de São Paulo. Decisão de Castro que, por certo, pesou em muito para a recusa dos habitantes de Londrina à sua administração.

No clima das expectativas nacionais em relação à volta das eleições diretas, o PSD procuraria, ainda, medir forças com o prefeito Castro, com uma campanha voltada para o alistamento de moradores de Londrina junto às fileiras pessedistas, o que significava, no período, aliar-se às forças governistas estaduais. Aliado ao partido, o *Paraná Norte* participara ativamente da campanha de alistamento, e, além de colocar suas páginas a serviço de cadastrar novos eleitores, o jornal cedeu um espaço, anexo ao prédio de sua redação, para funcionar como posto de alistamento. Segundo informações publicadas na época pelo jornal, a campanha de alistamento parece ter prosperado, pois a matéria sobre o assunto noticiava ser "elevado o número de pessoas que têm procurado o posto eleitoral do PSD".[153]

Diante das denúncias e, percebendo que seu partido não era representado pelo prefeito nomeado, o interventor não titubearia em nomear um novo nome para ocupar a Prefeitura de

---

[151] Uma curva prejudicial ao município. *Paraná Norte*. Londrina. 19/05/1935. p. 02.
[152] Depoimento oral. CASTRO, Joaquim Vicente de. Coleção pioneiros, n.ºA0022. s/d, Centro de documentação e pesquisa Histórica da Universidade Estadual de Londrina (CDPH/UEL).
[153] Tabelas orçamentárias. *Paraná Norte*. Londrina. 26/05/1935. p. 01.

Londrina. Assim, em 31 de maio de 1935, Rosalino Fernandes, oriundo de Curitiba, era empossado no cargo de prefeito em substituição a Castro. Ato de Manuel Ribas julgado pelo *Paraná Norte* como fruto da preocupação do interventor em colocar a Prefeitura londrinense "no caminho da Constituição" - promulgada em meados de 1934 - , uma vez que, ao afastar Castro da Prefeitura, atendia ao "natural interesse público".[154] A criação do diretório municipal do PSD e a campanha de alistamento demonstram que os moradores de Londrina souberam agir, perfeitamente, na defesa de seus interesses regionais, sem, contudo, tratá-los exclusivamente nesses termos, pois, aproveitando a temporária reabertura da vida político-partidária nacional, os problemas de ordem regional foram desdobrados, com eficiência, em assuntos de órbita partidária. Enfim, os habitantes de Londrina posicionaram-se firmemente contra Castro, porém, francamente, favoráveis às forças governistas estaduais, então capitaneadas por Ribas.

Coube a Rosalino Fernandes dirigir a Prefeitura de Londrina até a posse de um novo governo municipal, o qual deveria ser escolhido por eleições diretas, previstas para ocorrerem em setembro de 1935. Os integrantes do diretório local do PSD, reunidos em 11 de julho de 1935, aclamaram, por unanimidade, o nome de Carlos de Almeida como seu candidato a prefeito.[155] Definido pelo próprio jornal, o *Paraná Norte*, como o "candidato do povo", Carlos de Almeida divulgara, dez dias após a convenção pessedista, uma carta endereçada ao PSD local e publicada em seu periódico, na qual desistia da sua candidatura e justificava seu ato, em decorrência do fato de que, caso eleito, não disporia de tempo necessário para dedicar-se à administração municipal e que, ainda, o desempenho do cargo de prefeito poderia atrapalhar a condução de suas atividades pessoais. Na mesma edição do diário de Almeida, em que fora publicada a sua carta, era anunciada a informação de que o diretório local do PSD tinha

---

[154] COUTINHO, H. Puiggari. A derrama. *Paraná Norte*. Londrina. 02/06/1935. p. 01.
[155] Carlos de Almeida: o candidato do povo. *Paraná Norte*. Londrina. 19/07/1935. p. 01.

escolhido o nome de Willie Davids, diretor da Cia. Norte, como o seu novo candidato a prefeito.[156]

Na disputa pelo poder local, o jornal *Paraná Norte* apóia Willie Davids, eleito, em 12 de setembro de 1935, para o cargo de prefeito, obtendo 197 votos contra 23 recebidos por seu adversário, Joaquim Vicente de Castro, o qual disputara aquele pleito como candidato da Ação Integralista Brasileira (AIB). A posse, programada para 20 de janeiro de 1936 foi antecipada pelo interventor Manoel Ribas em 02 de dezembro de 1935, visando criar condições favoráveis ao seu controle político na região. Após dois prefeitos nomeados, o Executivo londrinense encontrava-se a cargo de Davids, o que, naquele momento, significava, de um lado, a manutenção dos interesses e do pessoal da Cia. Norte no poder local - ou, como preferira definir o *Paraná Norte*, a população de Londrina estava satisfeita "por ter, afinal, gente sua na administração municipal"[157], e, de outro, Manoel Ribas ampliava a sua influência política e o controle de seu partido na região Norte, cuja população, em última instância, era constituída por pessoas oriundas de São Paulo.

Por quase quatro anos, as relações do prefeito Willie Davids foram bastante amistosas com a interventoria estadual, mesmo no início do período do Estado Novo, pelo qual Manoel Ribas passaria incólume, uma vez que fora mantido no poder pelo discricionário regime implantado por Vargas entre 1937 a 1945. Na localidade, a gestão de Davids recebia o importante apoio do *Paraná Norte*, até mesmo porque Humberto Coutinho, jornalista e, na prática, diretor daquele diário, figurava no quadro do secretariado municipal, além de que o jornal é que dispunha do benefício de publicar os editais, avisos e outras notas oficiais da municipalidade.

Contudo, a gestão de Davids passou a receber críticas da imprensa curitibana, principalmente, em decorrência de seus constantes afastamentos do cargo, resultantes de sua

---

[156] Modificação na chapa do partido Social Democrático de Londrina. *Paraná Norte*. Londrina. 1º/09/1935. p. 02.
[157] Prefeitura Municipal. *Paraná Norte*. Londrina. 08/12/1935. p. 01.

enfermidade. Em fevereiro de 1940, a curitibana *Gazeta do Povo* publicou várias matérias com críticas e denúncias sobre a administração londrinense. Primeiramente, comentava que era desoladora a situação em que se encontrava o município de Londrina, dada a falta de uma administração eficiente.[158] Em seguida, declarava que desde que Willie Davids, por motivo de força maior, afastou do cargo que exercia na Prefeitura, as estradas de rodagem que cortavam o município se encontravam em lastimável estado de conservação.[159] Logo depois, anunciava a existência em Londrina de cerca de trezentos casos de tifo e maleita, sugerindo ser necessário que se tornasse enérgica a intervenção das autoridades sanitárias para controlar essas moléstias.[160] Ao mesmo tempo, chamava a atenção para o fato de as ruas da cidade de Londrina, mesmo as mais centrais, se encontrarem completamente intransitáveis, devido ao desleixo do prefeito interino, cuja administração estava sendo uma verdadeira calamidade.[161] E, por fim, denunciava que a arrecadação de impostos, até aquele momento, não era devidamente escriturada.[162]

Com base nessas denúncias, o interventor Manoel Ribas resolveu apurar os fatos, atitude que resultou na indicação do efetivo afastamento de Willie Davids da Prefeitura de Londrina e a instalação de um processo crime contra alguns funcionários da Cia. Norte, supostamente envolvidos com as irregularidades denunciadas.[163] Ao que parece, a imprensa curitibana não via com bons olhos um não paranaense governar a cidade mais próspera da região Norte. Isso foi denunciado, durante a apuração oficial dos fatos, dado que o *Paraná Norte* reagiu em defesa do poder executivo londrinense, atribuindo as denúncias à "boateiros que vêm de Curitiba apenas para difamar a imagem do prefeito local".[164] Porém, sua ação em

---

[158] Correspondência dos municípios. *Gazeta do Povo*. Curitiba. 14/02/1940. p. 03.
[159] Correspondência dos municípios. *Gazeta do Povo.* Curitiba. 15/02/1940. p. 03.
[160] Correspondência dos municípios. *Gazeta do Povo*. Curitiba. 16/02/1940. p. 03. Devemos acrescentar que o mesmo jornal relatava que havia grande surto de doenças na região Norte do Paraná naquele ano de 1940. Veja "Malária" ibid.
[161] Correspondência dos municípios. *Gazeta do Povo*. Curitiba. 18/02/1940. p. 03.
[162] Correspondência dos municípios. *Gazeta do Povo*. Curitiba. 21/02/1940. p. 03.
[163] ADUM, Sônia. *O centro e as margens: civilização e barbárie em Londrina*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual Paulista/Campus Assis-SP, 1991.
[164] Prefeitura Municipal: Um inquérito ruidoso. *Paraná Norte*. Londrina. 07/04/1940.

favor do Prefeito e da Cia. Norte foi em vão, pois como anunciou sua edição de 26 de maio de 1940, Londrina passava a contar com mais um prefeito, Custódio Raposo Neto, político oriundo de Curitiba e nomeado por Manoel Ribas.[165]

Assim, a administração municipal retornava às mãos de um prefeito nomeado e era controlada de perto pela interventoria estadual, passando a ser governada novamente por políticos, autoridades e funcionários públicos oriundos do Sul do Paraná. Havia vários paranaenses do Sul na região mais setentrional do Paraná, exercendo cargos públicos, em sua maioria, no desagradável papel de delegados de polícia, antipatizados pela opinião pública local. Em geral, eram bacharéis formados pela Universidade do Paraná, oriundos dos cursos de Direito e Engenharia Civil, entre outros. Ainda, filhos instruídos de antigos proprietários de engenhos do mate ou fazendeiros dos Campos do Paraná que, diante de uma crise, buscaram formação e se envolveram no processo político, exercendo cargos no judiciário como juízes e carreiras afins da magistratura, no executivo, como delegados de polícia e no legislativo, como deputados.[166] A nomeação de filhos de famílias abastadas, que possuíam raízes no Sul do Paraná, para ocupar cargos no interior, perduraria até 1945, quando da derrocada do autoritário Estado Novo.

Entretanto, um posicionamento político por parte dos cafeicultores do Norte do Paraná, elite regional, iniciou-se antes da redemocratização de 1946. Um manifesto assumiu o aspecto de revelação ou prova de solidariedade, expressando o primeiro engajamento político na cidade de Londrina.[167] Para realizar tal tarefa, o manifesto foi publicado em jornal de grande circulação e tiragem, pois desejava informar a mais alta autoridade política do país. Contendo 131 assinaturas e dirigida ao Presidente da República, foi publicada no jornal

---

[165] Executivo Municipal. *Paraná Norte*. Londrina. 26/05/1940.

[166] SZESZ, Christiane Marques. A invenção do Paraná: o discurso regional e a definição das fronteiras cartográficas (1889-1920). Dissertação (Mestrado em História). Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1997. p. 56.

[167] A assinatura de um manifesto foi com freqüência uma das formas pelas quais muitos intelectuais assumiram e expressaram publicamente o próprio engajamento político. Ele acabou por se tornar, ironicamente, aos olhos de muitos, a forma típica do protesto dos intelectuais, do mesmo modo que a greve é a forma típica do protesto operário. BOBBIO, Norberto. *Os intelectuais e o poder: dúvidas e opções dos homens de cultura na sociedade contemporânea*. Trad. Marco Aurélio Nogueira. São Paulo: Editora UNESP, 1997. p. 57.

Correio da Manhã, no ano de 1939, e acusava o governo estadual pela adoção de uma política econômica que não favorecia o grupo de cafeicultores. Tais reivindicações já haviam sido esgotadas por todos os meios de entendimento com o interventor paranaense, através de ofícios, telegramas e visitas pessoais. Como vimos, os créditos de financiamentos agrícolas eram fornecidos por segmentos econômicos de Santos e, em troca, a safra agrícola só poderia ser comercializada naquele porto paulista. Porém, o que irritava os cafeicultores, era a cobrança de altos impostos alfandegários sobre a saca de café para São Paulo. Por sua vez, o porto de Paranaguá não era aparelhado para a exportação e seus depósitos tinham excessiva umidade, o que alterava a cor e a qualidade dos grãos, além de ter capacidade de atracar apenas navios pequenos, ocasionando prejuízos aos cafeicultores. Somando a falta de rodovias e ferrovias para o porto paranaense, da ausência de solução, por parte do governo, pela "broca do café" - praga que se alastrava pelo território paranaense -, e da falta de assistência escolar nas fazendas, a classe produtora rural solicitava, diretamente, ao presidente da República providências urgentes, para cessar os "abusos" e iniciar uma "colaboração" entre o governo e o norte-paranaense.[168]

Uma outra entidade classista[169], a Associação Comercial de Londrina (ACL), tomou conhecimento do protesto dos cafeicultores, através do jornal carioca, mas a sua posição não foi unânime: enquanto alguns desejavam dar apoio aos produtores rurais, outros, dentre eles a diretoria, cuja maioria estava ligada ao PSD, partido governista de Manoel Ribas, optou por se abster de entrar no conflito. Desse modo, cada classe, a dos cafeicultores e dos comerciantes, discutia e buscava, separadamente, soluções naquele ano de 1939, porém essa discordância modificar-se-ia após 1945. [170]

---

[168] Appelo dos lavradores de café do Paraná ao chefe da Nação. *Correio da Manhã.* Rio de Janeiro. 27/06/1939. p. 05.

[169] *Classes* são conjuntos de agentes que ocupam posições semelhantes, isto é, com atitudes e interesses semelhantes. BOURDIEU, Pierre. 2001. op. cit. p. 136.

[170] Ata da Associação Comercial de Londrina. livro 01. 05/07/1939. p. 44-6.

O período entre 1946 a 1964 constituiu-se num daqueles em que a democracia, pelo menos em tese, imperou no Brasil. Ocorreram eleições regulares para Presidência da República, Senado, Câmara Federal, Governador do Estado, Assembléia Legislativa, Prefeito Municipal e Câmara Municipal. O voto foi estendido a todos os cidadãos, homens e mulheres, com mais de 18 anos de idade. Era obrigatório, secreto e direto, porém, o analfabeto não tinha esse direito. Houve liberdade de organização política com a criação de vários partidos nacionais. Três deles se destacaram: o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), Partido Social Democrático (PSD), ambos criados por Getúlio Vargas, e a União Democrática Nacional (UDN). O PTB aglutinava os nacionalistas, defensores da política trabalhista e do monopólio estatal como o do petróleo e da energia elétrica. Era um partido urbano, com forte apoio entre a classe operária e o sistema sindical. O PSD tinha sua base entre os proprietários rurais, nas velhas oligarquias do interior. A UDN era formada por liberais, grandes defensores da abertura do mercado externo. Todos os partidos eram organizados, nacionalmente, e possuíam programas definidos.[171]

Nesse período, além da liberdade de organização política, ocorreu a liberdade de imprensa, permitindo aos meios de comunicação manifestar-se em relação às candidaturas, fossem elas municipais, estaduais ou federais. Com a imprensa independente, foi possível a publicação de notícias referentes ao descontentamento ou outra posição, com relação aos órgãos públicos. Na década de 1940, houve uma análise do descaso de governantes e de outros homens públicos, que comandavam a máquina administrativa pública, em relação ao Norte do Paraná. O jornal curitibano *Gazeta do Povo*, atestou as práticas políticas controladas por pessoas desinteressadas com os problemas da região.

---

[171]CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 148.; Sobre a UDN veja: BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *A UDN e o udenismo: ambigüidades do liberalismo brasileiro (1945-1965).* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.; PICALUGA, Izabel Fontenelle. *Partidos políticos e classes sociais: a UDN na Guanabara.* Petrópolis: Vozes, 1980.; Sobre o PTB veja: DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. *PTB: do getulismo ao reformismo (1945-1964).* São Paulo: Marco Zero, 1989.

> Nas glebas do seu eldorado, o Paraná quase somente se tem feito representar, de onde em onde, por autoridades arbitrárias, por inescrupulosos em busca de fortuna fácil. Os bons, os que levam o desejo de cooperar honestamente, acabam vencidos pela dor e pela vergonha. Há alguns dias, esteve em foco, o assunto, na Assembléia Legislativa. Não se tocou, entretanto, no ponto nelvrágico: a desparanaensização. O norte é tudo, menos Paraná, e os nossos governos só têm se lembrado daquelas regiões para arrancar tributos ou fazer visitas relâmpagos, de banquete e política.[172]

Graças à liberdade de organização política e à de imprensa, um grupo de profissionais liberais londrinense publicou, no jornal *Paraná Norte*, um manifesto que propunha conquistar posições políticas em nível municipal, estadual e federal. O grupo relatou que, no longo período de ditadura, os cidadãos só tiveram o direito de reclamar contra o centralismo do governo que possuía administradores improvisados e, na ocasião, defendiam o federalismo como forma de governo, para a restauração democrática. Eis os princípios do manifesto, assinado por 45 integrantes e publicado no jornal do médico Josino da Rocha Loures, um dos assinantes da referida declaração pública:

> 1. Como homens livres, impregnados de ideais democráticos, com o novo sentido que lhes dá a história, estaremos contra a ditadura do Sr. Getúlio Vargas, a Presidência da República e contra qualquer sucessão que seja o resultado de combinação das forças da ditadura.
> 2. Em defesa dos sagrados interesses da região, propugnaremos energicamente pela inclusão de elementos radicados nesta zona, em número proporcional à sua população, nas representações paranaense às câmaras federais e estaduais.
> 3. Defenderemos, com intransigência, os interesses peculiares e comuns dos municípios norte paranaenses, por uma participação ativa na vida administrativa do Estado.
> 4. Propugnaremos pela adoção, na carta constitucional da República, do princípio da eleição direta do poder executivo municipal.[173]

Esse documento, produzido por um grupo e publicado na imprensa local, denotou uma insatisfação da classe dominante perante a política adotada por governadores na esfera estadual e federal. Reunidos em torno de partidos-associações[174], porto seguro de organizações pela conquista do poder, com função específica em torno da preparação das eleições para o próximo pleito, primeiramente, o grupo da Associação Comercial de Londrina e, logo após, o grupo dos cafeicultores, filiaram-se à União Democrática Nacional (UDN) e se posicionaram

---

[172] PILOTTO.Valfrido. Onde o Paraná desaparece. *Gazeta do Povo.* 09/04/1947. p. 03
[173] Manifesto ao povo do norte do Paraná. *Paraná Norte.* Londrina. 1º/04/1945.
[174] Pode-se chamar *partido-associação* a uma organização cujo objetivo quase exclusivo é a preparação das eleições. BOURDIEU, Pierre. 2001. op. cit. p. 167.

contra a coligação estadual deste partido e do novo Partido Social Democrático (PSD), criado, nacionalmente, por Vargas, com base nas interventorias do finado Estado Novo. Afinal, no PSD encontravam-se as forças governistas do passado que tinham impedido que moradores de Londrina, desde 1940, chefiassem o executivo municipal. Com apoio de profissionais liberais diversos e fazendeiros, além da colaboração do *Paraná Norte*, o qual, desde 1943, era de propriedade do fazendeiro de café Dário Pereira, a UDN conseguiu eleger o seu candidato à Prefeitura de Londrina. Tratava-se do advogado e fazendeiro Hugo Cabral, cuja gestão, conjuntamente, com o diretório local da UDN, colocar-se-ia em oposição a Móyses Lupion, governador eleito em 1947 pela coligação PSD-PTB-UDN.

Para compreender esse período, torna-se necessário lembrar que a caracterização de "anos dourados" configura-se no imaginário de cada cidadão, consolidando-se como a fase mais dinâmica da cafeicultura, quando coube aos agricultores o papel de fazer-se representar, politicamente, e administrar o poder local que, até então, era vivenciado pelas pessoas ligadas diretamente à Cia. Norte.

No diretório da UDN londrinense, o pleito para o próximo sucessor municipal foi para o udenista e fazendeiro Milton Ribeiro de Menezes (1952/55). Na eleição municipal ocorrida no dia 22 de julho de 1951, foi constatado que a maior parte dos fazendeiros eram udenista. Enquanto o candidato eleito recebeu uma expressiva votação na zona rural, a votação na cidade ficou praticamente dividida entre os candidatos.[175] Essa eleição municipal foi agitada entre os candidatos Menezes e Aquiles Pimpão, dado que os desacatos, ofensas e desaforos invadiram os lares londrinenses pelas ondas da Rádio Londrina que fazia a cobertura do pleito eleitoral. Milton Menezes foi rotulado de comunista, somente porque Hugo Cabral (UDN) tinha admitido na Prefeitura um engenheiro civil que pertencia ao PCB (Partido Comunista Brasileiro).[176] Isso denota que a UDN local, mesmo sendo um partido de fazendeiros e de profissionais liberais, mantinha coligações com partidos que não comungavam com seu

[175] LAMASTRA, Rafael. Cada povo tem o governo que merece. *Folha de Londrina*. 02/04/1954. p. 08.
[176] Agitada a política em Londrina. *O Dia.* Curitiba. 10/07/1951. p. 08.

projeto de governo. Com a vitória do processo eleitoral, Milton de Menezes teve a felicidade de governar Londrina com a maioria da bancada de vereadores oriundos de seu partido.

No ano de 1955, assumiu a Prefeitura de Londrina o pessedista Antônio Fernandes Sobrinho, após uma derrota da UDN local. Seu governo ficou marcado por uma grande oposição, não conseguindo eleger o seu sucessor. Nesse período, vários cafeicultores protestaram contra a política agrícola nacional e, no pleito de 1959, o grupo elegeu o udenista Milton de Ribeiro de Menezes que, em 1963, fez o seu sucessor: Hosken de Novais, também da UDN. Assim, boa parte da política de Londrina, durante o período regido pela Constituição de 1946, expressou certa oposição de suas principais forças partidárias às gestões governamentais.

Considerado como o jornal que obteve maior êxito na região, a *Folha de Londrina* surgiu num cenário em que a elite londrinense apenas tinha conquistado o poder local. Fundado pelo jornalista Correia Neto e pelo vendedor de seguros João Milanez, os dois sócios tinham funções específicas, pois, enquanto o primeiro edificava o jornal, Milanez angariava recursos para mantê-lo. A primeira edição circulou na cidade, no dia 15 de novembro de 1947, quando ainda o jornal era semanal, composto e impresso nas oficinas do *Paraná Jornal*, um diário londrinense que tinha a melhor máquina linotipo da cidade[177]. A *Folha* nasceu como um empreendimento aventureiro, arriscado e teve sua primeira crise logo após seu surgimento, quando não circulou por vários meses. Nesse período, Correia Neto vendeu sua parte a João Milanez que investiu em equipamentos e instalou-se em uma nova sede, contando, a partir de então, com o jornalista Rafael Lamastra, responsável pela redação. Nas décadas de 1950 e 1960, o jornal moveu inúmeras campanhas, primaziando o poder local. Provavelmente, a empresa jornalística *Folha de Londrina* tinha como fonte de receita as assinaturas, as vendas avulsas e a publicidade, além de alguma verba pública, por difundir campanhas que favoreciam, principalmente, o poder executivo local.

---

[177] TRIGUEIROS FILHO, 1991. op. cit. p. 43.

Durante toda a década de 1950, além do jornalista Rafael Lamastra, o matutino londrinense contou com a colaboração de dois cidadãos londrinenses já mencionados anteriormente: José de Oliveira Rocha e Zaqueu de Melo. O primeiro era advogado e cartorário e assinou vários editoriais e o segundo era professor e presbítero evangélico, sendo que ambos tratavam, principalmente, de assuntos políticos opinativos. Se, por um lado Rocha era responsável pelo editorial publicado na primeira página, Zaquel assinava artigos na última página. Presumimos ser propositadamente, pois o leitor que não adquirisse um exemplar na banca ou em outro logradouro, poderia ler os artigos na edição que ficava exposta, uma vez que seus 600 exemplares, publicados no início da década de 1950, eram por demais limitados para a cidade de Londrina e adjacências, onde a circulação do jornal se estendia. Em nossa consulta ao material jornalístico, observamos que o jornalista da *Folha*, Rafael Lamastra, pouco opinou sobre essa campanha, ocupando-se com outros assuntos tratados no jornal.

Não poderíamos deixar de relatar sobre a figura do seu diretor, João Milanez, o qual se preocupava muito com as despesas e as receitas do jornal[178] e, como já observamos, participava, indiretamente, do meio jornalístico, pois, nas edições, não encontramos artigos ou reportagens com a sua assinatura que, em geral, tinham a chancela do colaborador ou do jornalista. A exemplo do que estamos falando, na apresentação de sua razão social e dos responsáveis pelo jornal, o matutino salientava que a direção não se responsabilizava "por conceitos emitidos em artigos assinados", o que dava a impressão de que os jornalistas possuíam autonomia para redigir seus artigos.

Distante, aproximadamente, 100 quilômetros de Londrina, a cidade de Maringá foi projetada e, inicialmente, colonizada pela Cia. Norte, tornando-se o segundo núcleo de maior importância da região. Elevada a município no dia 14 de novembro de 1951, os primeiros lotes urbanos começaram a ser comercializados ainda em 1942. Em forma de tablóide, *O Jornal* de Maringá circulou pela primeira vez no dia 05 de abril de 1953. Naquela ocasião,

[178] TRIGUEIROS FILHO, Marinósio. 1991. op. cit. p. 44.

era, ainda, semanal, passando a bi-semanário, em menos de seis meses de existência, e a tri, ao se aproximar de um ano de sua criação. Ao fim de seus 365 primeiros dias, já era diário. O seu idealizador foi um curitibano, Samuel Silveira, o qual entregou a sua direção a Ivens Lagoano Pacheco, um riograndense, que exercia o cargo de delegado de polícia, na cidade de Porto Alegre e, como relatava um artigo do próprio jornal, estava "exilado" em Maringá pela "imposição de seus inimigos".[179] O diretor foi, ao longo da década de 1950, o responsável pelo editorial que comentava assuntos, eminentemente, locais e tinha um jornalista contratado, Mário Clapier Urbinati, redator da seção "Crônica da cidade".

No início da década de 1950, os jornais de João Milanez e de Samuel Silveira passaram a ocupar-se com uma importante campanha eleitoral. Possuía objetivos, claramente, definidos, quanto ao empenho de enviar à Assembléia Legislativa e à Câmara dos Deputados o maior número de representantes da região. Para se unir em torno dessa proposta, inicialmente, foi José de Oliveira Rocha, apoiado por Zaqueu de Melo, quem convidou toda a elite da região, principalmente, profissionais liberais e cafeicultores, a fim de se organizarem em prol de candidaturas para o cargo do legislativo estadual e, a partir do potencial eleitoral, dividir com o Sul a "chave da administração e da representação estadual".[180]

Essa campanha eleitoral coincide com o empenho, por parte de segmentos da sociedade, na solução de vários problemas, eminentemente, regionais como o da falta de infra-estrutura adequada, da campanha para a criação de uma Faculdade em Londrina, da assistência social e da política de amparo ao pequeno lavrador. Os anseios dos habitantes da região vinham de encontro à proposta do movimento eleitoral, em solucionar os problemas regionais. Acreditando que uma bancada na Assembléia Legislativa, formada por pessoas do Norte, poderia contribuir com melhorias na região, Zaqueu de Melo relatava que a sorte

---

[179] Moral em feita. *O jornal*. Maringá. 25/06/1960. p. 02 e 07.
[180] ROCHA, José de Oliveira. Resposta a uma carta. *Folha de Londrina.* 18/07/1953. p. 01.; ROCHA, José de Oliveira. As associações rurais e sua grande função política. *Folha de Londrina*. 27/08/1953. p. 01.

estava sendo lançada através da eleição de candidatos radicados na região.[181] Assim, esses jornalistas não deixariam de expressar, de igual modo, durante a segunda metade do ano de 1953 e todo o ano de 1954, a importância do voto que poderia mudar o destino da região.

Durante a campanha eleitoral, foram organizados vários artigos para angariar um grande número de eleitores e conscientizá-los para votarem em candidatos da região. Primeiramente, foi organizado um discurso entre a política e a economia.

O artigo 20 da Constituição Federal estabelecia que a recebedoria de rendas repassasse, anualmente, aos cofres das Prefeituras, 30 % do excesso arrecadado sobre o de impostos de exportação. Assim, o poder executivo local esperava confiante no repasse a que tinha direito. No entanto, essa taxa, intermediada pela administração pública estadual, não vinha sendo repassada às Prefeituras de Londrina e Maringá. Consideradas como centro de comercialização de café, era natural que contribuíssem com elevadas quantidades de impostos aos cofres do Estado. Apesar dessas cidades terem elevada renda financeira, os jornalistas observaram que Londrina e Maringá vinham sendo esquecidas e desprezadas pelos órgãos do governo estadual. Não bastavam as cidades terem independência econômica, serem admiradas pela opulência econômica ou terem um poderio econômico, proporcionado pela cafeicultura, se, na esfera estadual, eram desprezadas pelos homens públicos, e não contavam com a ajuda do poder executivo estadual e de representantes políticos.[182] Assim, a eleição de candidatos da região, para assumir cadeiras no poder legislativo, garantiria, também, a independência política do Norte.

Urbinati em “Crônicas da cidade”, Rocha em seus editoriais e Zaqueu de Melo com seus artigos, ressaltavam que as reivindicações para esta região eram inúmeras e urgentes, porém havia certo descaso por parte dos políticos, principalmente, da região Sul, que aqui

---

[181] MELO, Zaqueu de. A sorte está lançada. *Folha de Londrina.* 01/10/1954. p. 12.
[182] ROCHA, José de Oliveira. Londrina, capital do Norte. *Folha de Londrina.* 16/03/1954. p. 01. Veja também: ROCHA, José de Oliveira. Queixa justa ou injusta? *Folha de Londrina.* 03/10/1953. p. 01.; MELO, Zaqueu de. Desprezada e admirada. *Folha de Londrina.* 14/07/1954. p. 08.; URBINATI, Mario Clapier. Crônica da cidade. *O jornal.* Maringá. 12/09/1954. p. 06.

vinham apenas em busca de votos e depois das eleições deixavam o Norte no esquecimento, com seus problemas sem solução. Diante desse problema, a culpa, em geral, era atribuída ao cidadão norte-paranaense, por ter votado em pessoas não oriundas da sua região. Assim, o principal objetivo da campanha, veiculada na imprensa, era eleger dois deputados em Maringá para se fazer representar, pela primeira vez, na Assembléia Legislativa, e, em Londrina, almejavam-se três representantes.

Durante o pleito eleitoral, foram feitas várias referências, especialmente, a como ser um eleitor consciente que poderia modificar o quadro eleitoral no Paraná. Na linha de pensamento desses jornalistas, pode-se dizer que de fato não havia na região um eleitorado consciente e preocupado com os problemas do Norte, pois o eleitor do Norte, em época de eleições, vinha manifestando seu apoio para os candidatos do Sul que vêm na região cafeeira solicitar os votos, pois era comum, em época de eleições, o Norte receber políticos da região Sul em busca de votos. A imprensa da época comparou esses políticos a "aves de arribação", de "penagem brilhante" e de "cantiga atraente", reforçando que o candidato sul-paranaense vem ao Norte obrigado, para angariar os votos que lhe faltam no Sul, prometendo melhorias para a região.[183]

Nesse período, a fraude eleitoral era facilitada por não haver cédula oficial. Esta era confeccionada e distribuída pelos próprios candidatos ou por seus cabos eleitorais que, às vezes, transportavam o eleitor até as secções eleitorais e, ao entregar a cédula, comercializada em dinheiro ou favores, mantinham o eleitor sob vigilância constante até o momento do voto[184]. A contratação de cabos eleitorais, por políticos do Sul, era prática comum na região Norte. Classificando-os de "corruptos", Zaquel de Melo advertiu que quem negociasse o seu voto, em troca de uma promessa de interesse particular e pessoal, estaria colocando os interesses de Londrina e da região em segundo plano, pois os problemas, principalmente, de

---

[183] Veja, por exemplo: MELO, Zaquel de. Revoadas de políticos. *Folha de Londrina.* 17/03/1954. p. 08.
[184] CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 147.

ordem infra-estrutural, iriam se agravar, no dizer do jornalista, diante de um voto "corrompido", "interesseiro" e "ludibriado" que o eleitor iria dar a um político que não conhecia a realidade e as necessidades de sua região. Observaria, ainda, que os candidatos que "compraram voto" no Norte nada ficariam devendo à região, pois o pagamento já foi realizado em troca de um favor pessoal.[185] Em outra oportunidade, faltando apenas dois meses para as eleições, o colunista propôs uma "moralização" na política do Paraná, assentado num discurso de conscientização ao eleitorado que deveria votar naquele que estivesse "identificado" com os interesses da região.[186]

A construção da imagem de um eleitor consciente foi recorrente na imprensa. Em geral, era aquele que possuía guardado em sua memória o nome de quem deveria ser o seu representante na Assembléia Legislativa e que, necessariamente, fosse interessado em resolver os problemas de sua região. Por outro lado, a construção do candidato do Sul sempre foi apresentada como negativa, como bem afirmou Rocha que denominou os que vêm do Sul de "falsos amigos", além de classificá-los com termos pejorativos como "demagogos", "medíocres" e "inoperantes".[187] Periodicamente, aludia à necessidade da renovação dos representantes políticos, para que a região fosse atendida em suas justas reivindicações, dizendo que o momento mais importante para que isso acontecesse, seria na hora de votar. Também era de se esperar que os jornalistas rotulassem o candidato do Norte como, "genuinamente", representante da região, enquanto o habitante do Sul era o outro, um "estranho" que pertence a uma região diferente.[188]

Essa campanha para eleger candidatos da região e fortalecer, politicamente, o Norte também orientou a população a providenciar o documento eleitoral e a se dirigir às urnas no dia da eleição. As críticas ao cidadão sem título eram freqüentes, considerado pela imprensa de "apático", "comodista", "indiferente" diante dos problemas existentes na região. Também

---

[185] MELO, Zaqueu de. Peço, novamente, a palavra. *Folha de Londrina.* 12/11/1954. p. 08.
[186] MELO, Zaqueu de. Moralização da política. *Folha de Londrina.* 07/08/1954. p. 08.
[187] ROCHA, José de Oliveira. Está chegando a hora. *Folha de Londrina.* 06/01/1954. p. 01.
[188] ROCHA, José de Oliveira. A hora da peneira. *Folha de Londrina.* 27/01/1954. p. 01.

preconizava que, se todos os norte-paranaenses com idade para votar se alistassem, somente a cidade de Londrina poderia ter aproximadamente 28 mil eleitores, o que implicaria numa maior chance de eleger candidatos que pudessem trazer benefícios à região, ou, como afirmaria a imprensa, em "velar" pela região. Assim, era freqüente a solicitação para que todos se alistassem, não simplesmente, para possuir o documento eleitoral, mas para contribuir com as melhorias da região.[189]

Naquele ano de 1954, Londrina contava com cerca de 13 mil eleitores e, desse número, considerado "inexpressível" para um município que poderia ter mais de 25 mil eleitores, pouco mais de 50% tinha comparecido às urnas na última eleição. A apatia política da metade dessa população era, particularmente, frustrante para esses jornalistas. Reconhecendo que um grande número de pessoas não tinha o título de eleitor e, também, que muitos eleitores não se interessavam em votar, a imprensa observou que os partidos deveriam se interessar diretamente pelo problema e intensificar seus trabalhos de alistamento, incentivando o eleitor a procurar as urnas no dia da votação, pois somente assim seria possível eleger candidatos locais.[190] Desse modo, a solução apontada pelo matutino londrinense seria intensificar o cadastramento de eleitores, o que não era diferente em Maringá, quando Mário Clapier Urbinati convocava os eleitores para fazer o seu título de eleitor no Cartório eleitoral daquela cidade.[191]

Apesar da apatia dos cidadãos, no Norte do Paraná, quanto à questão do título de eleitor, é preciso examinar com cautela tais testemunhos e não tomá-los desde logo como exatas descrições da realidade. Já vimos que o analfabeto não tinha direito a voto, como também que, mais da metade da população londrinense e maringaense como em todo o Norte, residiam na zona rural. Isso não significa que todos não soubessem ler e escrever, mas o

---

[189] Veja, por exemplo: MELO. Zaqueu de. Cidadãos sem título. *Folha de Londrina.* 03/01/1954. p. 08.
[190] Doze candidatos para um município com aproximadamente treze mil eleitores. *Folha de Londrina.* 16/05/1954. p. 08.
[191] O que se precisa agora. *Folha de Londrina.* 20/05/1954. p. 01.; URBINATI, Mário Clapier. Crônica da cidade. *O Jornal.* Maringá. 12/09/1954. p. 06.

acesso à educação regular era difícil para essa população. Sendo assim, não poderíamos relatar que esse povo era, de fato, totalmente alheio à política, desinteressado de participar das eleições, mesmo porque a população do Norte era composta por um povo sem escolas, motivo que o privava do acesso à educação.[192] Ao observar este problema, o matutino londrinense desencadeou uma campanha de "Alfabetização de Adultos", além de focalizar a questão dos menores que não conseguiam matrículas nos grupos escolares.[193] Para solucionar esse problema, a Prefeitura Municipal de Londrina, contando com a colaboração de alguns fazendeiros de café e grupos de pequenos lavradores, vinha construindo escolas rurais em sítios e fazendas que requeriam esse benefício, a fim de atenuar o problema do analfabetismo.[194] Essa preocupação se estendeu a outros municípios, pois várias Prefeituras da região, entre elas, as de Apucarana e Maringá, vinham organizando segmentos da sociedade rural e construindo escolas nessas zonas. Essa atitude do poder executivo local foi muito elogiada pela imprensa, pois a alfabetização geraria um maior número de eleitores capacitados a exercer a cidadania. Esses esforços seriam colhidos ainda naquele ano de 1954, pois em Maringá houve um considerável acréscimo de eleitores e Londrina passou para o terceiro posto no movimento eleitoral do estado, perdendo apenas para o colégio eleitoral de Curitiba e Ponta Grossa. Com 18.307 eleitores cadastrados pela justiça eleitoral, esse número foi considerado significativo pela imprensa londrinense, pois os eleitores aptos, como vimos, era em torno de 25 mil.[195] Entretanto, o resultado das eleições foi marcado por certa crítica pois, no dizer do matutino londrinense, o habitante da região precisaria ser "reeducado", politicamente, porque muitos deixaram de fazer o título eleitoral e outros, ainda, votaram em candidatos de outras regiões.[196] Porém, o que se percebe é que, durante a escrutinação pela Justiça Eleitoral, os votos se dispersaram, devido a um grande número de candidatos sob a

---

[192] Letra morta. *Folha de Londrina.* 26/05/1954. p. 01.
[193] Problemas paralelos. *Folha de Londrina.* 13/11/1955. p. 01.
[194] VALENTE, Adriano. Escola ruralista. *Folha de Londrina.* 17/01/1956. p. 05.
[195] Londrina passa ao terceiro posto no movimento eleitoral do Estado. *Folha de Londrina.* 29/08/1954. p. 01.
[196] A responsabilidade dos que foram eleitos. *Folha de Londrina.* 05/10/1954. p. 01.

mesma legenda, pois Londrina apresentou 12 concorrentes a deputado estadual, gerando, segundo a imprensa, um desperdício de votos e responsabilizando os partidos políticos por não saberem acomodar os interesses coletivos, apenas os individuais.[197]

Naquele pleito eleitoral, Londrina conseguiu eleger 3 deputados estaduais da cidade, alcançando a meta da proposta inicial daqueles que iniciaram a campanha eleitoral. Mas, o matutino alegaria que Londrina perdeu a chance de eleger um maior número de candidatos depois de um longo período de "trabalho".[198] De fato, o número de eleitos em Londrina foi ínfimo, diante das 45 cadeiras ofertadas pela Assembléia Legislativa que foram tomadas, principalmente, pelo colégio eleitoral de Curitiba, o que resulta na canalização dos interesses para a capital do Estado, em detrimento do interior. Com pouca representatividade na Assembléia Legislativa, no dizer da imprensa, a região iria continuar com seus problemas, como: pauperismo, analfabetismo, mortalidade infantil e a falta de assistência agrícola.[199]

Não foi diferente na cidade de Maringá. Após as eleições, foi constatada grande abstenção do eleitorado no pleito, em virtude de desinteresse do norte-paranaense. Assim, o matutino maringaense observou que deveria ser intensificada, com mais divulgação, uma campanha para que todos os capacitados fizessem seu título de eleitor e fossem às urnas votar em candidatos da região, pois esse seria o único caminho para a solução dos problemas locais, uma vez que, quanto maior o coeficiente de presentes nas urnas da região, maior seria a estimativa em eleger representantes de Maringá e cidades adjacentes.[200]

Entre janeiro e fevereiro de 1958, o matutino de João Milanez publicaria quatro interessantes artigos, todos intitulados "A vez do Norte do Paraná", uma análise que propunha soluções aos problemas eleitorais do Norte, assinados por Antônio de Morais. A região, de recente formação e, no dizer do colunista, sem uma "tradição política", tornou-se alvo de elementos que vinham apenas buscar votos e manter-se no poder, pois em geral, procuravam a

---

[197] O desperdício de votos. *Folha de Londrina.* 06/10/1954. p. 01.
[198] O que é preciso dizer. *Folha de Londrina.* 04/11/1954. p. 01.
[199] Capitais e interior. *Folha de Londrina*. 19/11/1954. p. 01.
[200] Um tópico diário. *O Jornal.* Maringá. 30/08/1955. p. 04.

sua reeleição. O Norte do Paraná, com 3/5 da população do estado e cerca de 100 dos 160 municípios paranaenses, poderia causar uma inversão, pois a região teria condições de comandar a política paranaense, no entanto, apesar dessas vantagens, o colunista observaria que o eleitorado do Sul constituía uma maior bancada na Assembléia Legislativa e tinha conseguido 30% dos votos na região Norte.[201]

Diante desse problema, no segundo artigo, Morais apresentava uma sugestão para que o Norte conquistasse um número maior de cadeiras na Assembléia Legislativa. Toda a sociedade deveria se organizar e escolher apenas 25 nomes de candidatos de toda região e, para isso, seria necessário, nas palavras do jornalista, muita "compreensão" e "renúncia". Como havia no Norte cerca de 100 municípios, cada cidade deveria apoiar um nome e, para que isso fosse possível, propõe que a região seja dividida em 25 subzonas, compostas de 1 a 4 municípios com direito a indicar um nome para compor a lista. Todos esses 25 candidatos deveriam ser de um único partido e de preferência que fosse fundado um partido que não tivesse, ainda, diretório estadual, pois assim a nova facção não teria representação ou um presidente do Sul. Seria uma tarefa difícil, porém Morais reconhecia que era o único meio de eleger 25 candidatos do Norte, mais da metade da bancada na Assembléia Legislativa, pois o número de cadeiras era de 45 lugares.[202]

Para a escolha dos 25 nomes, o primeiro requisito seria que os candidatos fossem do Norte e que residissem no mínimo, há 3 anos na região; que fossem escolhidos pelo presidente de diretórios municipais e que uma comissão se organizasse, em reunião secreta, para estudar o caso; e, finalmente, por meio de votação entre os membros dessa comissão, fossem indicados os 25 escolhidos que deveriam respeitar a decisão da comissão.[203] O objetivo final dessa proposta era que o Norte conquistasse a hegemonia política estadual, com a eleição de 25 nomes da região e que, deixando de lado quaisquer considerações de ordem

---

[201] MORAIS, Aristides de. A vez do norte do Paraná (I). *Folha de Londrina.* 29/01/1958. p. 08.
[202]MORAIS, Aristides de. A vez do norte do Paraná (II). *Folha de Londrina.* 30/01/1958. p. 08.
[203] MORAIS, Aristides de. A vez do norte do Paraná (III). *Folha de Londrina.* 31/01/1958. p. 08.

política partidária, esses candidatos eleitos deveriam se conscientizar das necessidades e reivindicações da região. Assim, diante de uma representação expressiva, tornar-se-ia mais fácil exigir do governo estadual o cumprimento dos planos traçados para o Norte, influindo sobre a orientação administrativa do estado ou, como observou Morais, em seu último artigo, que os problemas poderiam ser resolvidos com mais facilidade somente quando houvesse um grande número de representantes da região na Assembléia Legislativa.[204]

A proposta dos 25 nomes para o pleito eleitoral, provavelmente, não daria certo, pois nem todos os pré-candidatos concordariam em ver seu nome excluído pela comissão. Nessa condição, os londrinenses seriam os primeiros a reclamarem, pois, como se verificou, cada cidade escolheria apenas um candidato, caso não se juntasse com outras e, com a aplicação dessa meta, Londrina conseguiria eleger apenas um candidato em detrimento da eleição de 3 deputados estaduais no pleito de 1954. Essa campanha também seria conhecida como antidemocrática, uma vez que os representantes políticos não teriam a liberdade de ser candidatos por conta própria, dependendo de uma comissão para que seus nomes fossem aprovados, o que poderia desencadear boicotes. Embora Morais apresentasse uma alternativa de maneira bastante satisfatória, sua orientação poderia ser traduzida como um anseio popular que, de longa data, vinha sendo manifestado na região.

Em Maringá, uma proposta alternativa para mudar o quadro eleitoral já vinha sendo apregoada através de um manifesto publicado em *O jornal*, com a chancela de vários associados pertencentes à Associação Comercial de Maringá. Diante do reduzido índice da representação parlamentar do Norte, o manifesto sugeria a todos os interessados na criação de um Congresso Municipal Regional a formar um Movimento Geral para conjugar esforços de trabalho e de atividade no sentido de reivindicar melhorias para a região junto ao Estado e à União.[205]

---

[204] MORAIS, Aristides de. A vez do norte do Paraná (final). *Folha de Londrina*. 1º/02//1958. p. 08.
[205] Sugere a Associação Comercial, em oportuno memorial, a realização de um congresso municipal regional. *O Jornal.* Maringá. 03/02/1957. p. 01.

Durante a campanha eleitoral de 1958, os eleitores escolheriam deputados para a Assembléia Legislativa e Câmara Federal. Porém, os repórteres da *Folha de Londrina* estavam preocupados em eleger um candidato do Norte para ocupar uma cadeira no Senado, o que competiria também aos eleitores escolher. Preocupado em ter uma representatividade da região no Senado, Rocha passou a defender a indicação de um nome para disputar tal posto e sugeria às associações rurais e às outras que se reunissem e discutissem a nomeação de um candidato da região, independente de partido político, o mais rápido possível, antes das articulações políticas que, normalmente, eram costuradas em Curitiba. Se a região elegesse um senador, alguns jornalistas acreditavam que este político poderia se tornar um grande líder e, naturalmente, herdar a disputa de governador do estado, e, enquanto isso não ocorresse, no dizer de Rocha, o Paraná, politicamente, continuaria dividido entre o Sul e o Norte.[206] Por isso, durante os anos de 1957 e 1958, a imprensa continuou defendendo a necessidade de se unir forças para que a região pudesse ter um representante no Senado Federal.

Através de uma articulação política realizada por algumas entidades classistas em Londrina, diversos profissionais liberais e fazendeiros de café passaram a apoiar a candidatura de Abilon de Souza Naves (PTB), o qual se identificava com a região e tinha grande prestígio entre os fazendeiros de café do Norte. Seu suplente só poderia ser da região Norte, fato que, por si só, mostra que havia interesse em angariar votos, numa clara evidência de fortalecer o candidato principal na região. O escolhido foi Nelson Maculan, oriundo de São Paulo, residente em Londrina, dirigente da Associação Rural de Londrina -ARL- (1956/1958) e vereador pela legenda da UDN (1955/1959). Como presidente da ARL, em 1958, foi um dos líderes paranaenses na "Marcha da Produção", protesto de repercussão nacional que se colocou contra o governo nacional e sua política econômica. Iniciada na Sociedade Rural de Marília-SP, a manifestação teve amplo apoio de segmentos sociais da cidade de Londrina e do

[206] ROCHA, José de Oliveira. Com vistas à senatoria II. *Folha de Londrina.* 14/12/1957. p. 08; ROCHA, José de Oliveira. Com vistas à senatoria. *Folha de Londrina.* 10/12/1957. p. 08; ROCHA, José de Oliveira. Usque ad finen. *Folha de Londrina.* 26/08/1958. p. 08

Norte do Paraná. O objetivo principal dos participantes era marchar em caravana até o Rio de Janeiro, sede do governo federal, e entregar ao presidente da República um conjunto de reivindicações dos cafeicultores.[207]

Durante o processo eleitoral para o pleito de 1958, foi encetada uma campanha contra candidaturas da região Norte, com o intuito de dar preferência a candidatos do Sul. Muitos candidatos do Sul, ou mesmo seus representantes, consideravam que o candidato do Norte, por residir há pouco tempo no Paraná, não tinha maturidade política, estando despreparado para assumir cargos em nível estadual ou federal. Também consideravam que o habitante do Norte não poderia ser eleito, alegando que ele não era paranaense nato. Essa situação já tinha sido observada durante as eleições de 1954, quando havia, no meio político, uma campanha política anti-norte-paranaense, denominada de "campanha nativista", termo utilizado pela própria *Folha de Londrina.* Essa campanha difamatória foi comentada, primeiramente, por José de Oliveira Rocha que não via razões para que um brasileiro, nascido em outro Estado, porém residente no Paraná, não participasse da política na esfera estadual. Questionava, inclusive, se algum candidato tinha "direito preferencial" pelo simples fato de ter nascido em Curitiba, visto que o paranaense nato da região Sul também tinha ascendência de corrente migratória, sendo a maioria, segundo o matutino, filhos de alemães e italianos.[208] Assim, a *Folha*, em solidariedade à defesa do Norte, trataria da questão legal de o direito do habitante da região ser candidato para ocupar cargos na política paranaense e denunciaria os candidatos do Sul por denegrir a imagem do candidato do Norte e, mais, passaria a legitimar o norte-paranense, apesar de procedente de vários estados nacionais, como paranaense e representante legal apto para o pleito eleitoral.[209]

---

[207] Sobre a Marcha da Produção ver: CESÁRIO, Ana Cleide. A Marcha da Produção: discurso e acontecimento. *Anais do IX Encontro Regional de História.* Identidades e representações. Ponta Grossa-PR, 2004. ADUM, Sônia Maria Lopes. As palavras na História: notas sobre a relação entre história e análise do discurso. *Anais*, 2004.
[208] ROCHA, José de Oliveira. Porque será? *Folha de Londrina.* 10/06/1953. p. 01.
[209] ROCHA, José de Oliveira. Queixa Justa ou injusta? *Folha de Londrina.* 28/06/1953. p. 01.; ROCHA, José de Oliveira. Solidariedade necessária. *Folha de Londrina.* 18/03/1954. n.p.

Essa campanha nativista geraria um discurso divisionista entre as duas regiões (Norte/Sul), pois um segmento político da região Sul era opositor às candidaturas de Souza Naves e Francisco de Paula Soares Neto. Para angariar votos, os que apoiavam Munhoz de Melo, o único candidato considerado paranaense nato, alegavam que os outros candidatos não eram paranaenses, estabelecendo um divisor entre paranaenses natos e brasileiros oriundos de outros estados. Enquanto o candidato Munhoz de Melo pretendia reservar, com exclusividade, a direção do cargo público, jornalistas como Rocha e Morais reforçavam a idéia de que o Paraná não foi colonizado apenas por paranaenses, mas por migrantes nacionais e estrangeiros. Observaram que paranaenses eram também de origem portuguesa, polonesa, italiana, alemã, holandesa e outras e que o morador do Norte, por ser paulista, mineiro ou nordestino, não poderia ser rotulado de não paranaense, apenas por ter nascido em um desses estados, sustentando a tese de que tanto o paranaense do Sul, descendente da imigração européia, como o paranaense do Norte, descendente de outros estados nacionais, eram todos paranaenses, legitimando o cidadão do Norte a participar do pleito eleitoral.[210] Portanto, esse divisionismo entre o Norte e o Sul foi objeto de análise em diversos artigos do jornal de João Milanez. Assim, ocorria, e com naturalidade, uma disputa política entre o Norte e o Sul.

Após a eleição de Abilon de Souza Naves, um homem identificado com o Norte, o "teste" para a disputa da governança estaria por vir e preparava-se um nome para o pleito das próximas eleições que ocorreriam no início de 1960. No cenário estadual, cogitava-se que a UDN concorreria com candidato próprio e segmentos políticos da região estavam indicando o nome do, então prefeito de Londrina, Milton Ribeiro de Menezes. Reconhecendo que essa era uma reivindicação regional, a *Folha* considerava que este nome poderia ser substituído por outro do Norte em razão de o prefeito ter assumido compromissos com o município que o

[210] MORAIS, Aristides de. Muito bem Rocha! *Folha de Londrina.* 12/12/1957. p. 08.; MORAIS, Aristides de. Grupo mineiro, grupo paranaense. *Folha de Londrina.* 28/05/1959. p. 08.; MORAIS, Aristides de. Grupo mineiro, grupo paranaense. *Folha de Londrina.* 28/05/1959. p. 08. ; ROCHA, José de Oliveira. Bairrismo vesgo. *Folha de Londrina.* 29/05/1958. p. 08.

elegeu.[211] Outro nome foi anunciado em dezembro de 1959, quando um grupo político londrinense, representante dos interesses agrários, publicou um manifesto com 31 assinaturas, apresentando o nome do advogado e fazendeiro José Hosken de Novais como candidato ao governo.[212] O falecimento de Souza Naves (PTB), em dezembro de 1959, vítima de problemas cardíacos, mudou o panorama político. Seu sucessor, Nelson Maculan, um cafeicultor e proprietário de uma agência de máquinas agrícolas em Londrina e, ainda, presidente da Sociedade Rural Londrinense, assumiu a vaga no senado, por ser o seu suplente, e herdou a candidatura ao Governo do Estado, para o qual concorreria com mais dois candidatos: Plínio Costa e Ney Braga.

Plínio Costa, candidato situacionista do governo Lupion (PSD), era economista e Secretário da Fazenda do Governo. Dizia-se que seu reduto político restringia-se à área de Curitiba e apoiava a candidatura do General Teixeira Lott, candidato a presidente da República. Em Curitiba, recebeu apoio do jornal *O Dia*, quando Lupion tornou-se o maior acionista daquele órgão. O segundo grupo era o de Ney Braga, então ex-prefeito de Curitiba e que fora apresentado como um administrador correto em relação ao dinheiro da municipalidade. Estava na presidência do Partido Democrata Cristão (PDC), um pequeno partido inexpressivo, com algum prestígio apenas em Curitiba, mas que tinha apoio da Igreja Católica. Em Curitiba, recebeu apoio do jornal curitibano *Diário da Tarde* e de Othon Mader, nome de grande prestígio na UDN estadual. O terceiro grupo representou o Norte do Paraná, em torno do londrinense Nelson Maculan (PTB) que recebeu apoio da UDN londrinense e do grupo do ex-governador Bento Munhoz da Rocha Neto, então rompido com o grupo de Ney Braga.[213] Enquanto o PDC e o PSD tinham bases políticas no Sul, o PTB representava o Norte, surgindo um confronto entre o Norte e o Sul. Maculan era acusado de ter pertencido ao

---

[211] A propósito de uma indicação. *Folha de Londrina.* 11/11/1959. p. 02.
[212] Hosken de Novais também será candidato ao governo do Estado. *Folha de Londrina.* 20/12/1959. p. 08.
[213] O manifesto de Bento Munhoz da Rocha foi publicado pelo *O Jornal* de Maringá. ROCHA, Bento Munhoz da. Manifesto do deputado Bento Munhoz da Rocha Neto em favor da candidatura de Nelson Maculan. *O Jornal.* Maringá. 29/05/1960. p. 12.

Partido Comunista, no seu Estado de origem, e Ney Braga representava uma alternativa anticomunista. Nos bastidores do PTB, Nelson Maculan não tinha a preferência dos próprios petebistas, principalmente, da região Sul. Afirmava-se que no Paraná havia três PTBs, um em cada região: no Sul do Paraná e litoral, representava o trabalhismo e tinha seu reduto eleitoral entre os trabalhadores ferroviários; no Norte, estava vinculado à cafeicultura, graças ao apoio de Souza Naves que havia transformado em lei a reivindicação dos fazendeiros de café, em estender as suas dívidas; a terceira facção era a do Oeste, que tinha seu reduto eleitoral entre os pequenos proprietários rurais.[214]

No processo eleitoral de 1960, a *Folha de Londrina* tomaria novos rumos na participação política. Os jornalistas Zaqueu de Melo, José de Oliveira Rocha e Aristides de Morais, defensores de candidatos da região Norte, não se envolveram no pleito eleitoral e outros tomaram o mesmo rumo. De fevereiro a outubro daquele ano, o que se encontra nos exemplares do jornal de Milanez é uma campanha eleitoral feita pelo próprio punho do candidato ou do seu comitê eleitoral, em publicações com linhas circundadas que, no meio jornalístico, significa publicidade custeada pelo candidato ou partido. Com esse novo método, o jornal passaria a faturar na campanha, fornecendo espaço para o candidato que ofertasse a quantidade financeira estipulada pelo órgão de imprensa, seja do Norte ou de outras regiões. Assim, os três candidatos tiveram espaço na *Folha* e as matérias vinham assinadas por seus comitês, alguns diariamente, como o do candidato Ney Braga, outros apenas em algumas edições, como a de Maculan e Plínio. Eram matérias que estampavam, não tão somente a foto do candidato, mas também comentários que enalteciam a sua pessoa, o apoio de personalidades conhecidas no meio político, as inaugurações de comitês a seu favor em várias cidades, comentários de comícios, apresentação de programa de seu futuro governo e seus discursos, além de criticar negativamente o adversário. O comitê pró-candidatura Plínio Costa estampava em suas páginas o apoio do então governador Moysés Lupion, comentando suas

[214] IPARDES. Fundação Édson Vierira. *O Paraná reinventado: política e governo.* Curitiba, 1989. p. 140-1.

obras e afirmando que esse seria o continuador de seu governo. O comitê pró Nelson Maculan enfatizava que sua candidatura vinha ao encontro de antigas aspirações da região Norte. Enquanto isso, o comitê pró Janio-Ney, criticava Nelson Maculan e enfatizava que Ney não era candidato apenas de uma região, mas de todo o Paraná.

Foi a assessoria de Ney Braga que aplicou algumas técnicas do marketing político, como panfletos, jingles, cartazes e propaganda de rádio[215]. Nessa panfletagem foi criado um jingle "Quem é Ney é Jânio, quem é Jânio é Ney" numa clara evidência que sua campanha tinha apoio do candidato à presidência da República, Jânio Quadros. Embora Jânio tivesse anunciado, publicamente, sua afinidade com os pontos defendidos pelo PDC/PR[216], quando em visita a Londrina, declarou à *Folha* que não tinha compromissos no Paraná, com relação à sucessão estadual. A imprensa londrinense evidencia que, em Londrina, muitos udenistas apoiavam Jânio a presidente e Maculan ao governo do estado.[217] Também o matutino maringaense observava que membros do diretório da UDN na capital estavam divididos em suas opiniões no âmbito estadual, justamente, pela "desavença de dois pontos de vista", no interior do partido, entre políticos do Norte e do Sul do estado. Para solucionar o problema, Othon Maeder, presidente do partido, determinou que os diretórios regionais pudessem fazer coligação com outros partidos.[218] A ligação de Jânio com Maculan tinha laços políticos desde o ano de 1958. Jânio Quadros havia apoiado os paranaenses Souza Naves e Nelson Maculan durante os protestos dos cafeicultores na "Marcha da Produção", afinal, naquela oportunidade, era a UDN (partido dos cafeicultores) e o PTB contra o PSD de Juscelino Kibtschek e de Moysés Lupion. Esta posição marcaria estreitas relações de Jânio Quadros com os cafeicultores e, portanto, um vínculo com Maculan. Nessa eleição de 1960, o comitê pró

---

[215] MAGALHÃES, Marionilde Dias Brephol de. *Paraná: Política e governo.* Curitiba-PR: SEED, Secretaria de Estado da Educação, 2001. p. 66.
[216] BUSETTO, Áureo. *A democracia cristã no Brasil: princípios e práticas.*São Paulo: editora UNESP, 2002. p. 161.
[217] Jânio em Londrina: sou absolutamente independente e desligado de compromissos. *Folha de Londrina.* 24/05/1960. p. 04.
[218] Surgiu o homem. *O Jornal.* Maringá. 16/07/1960. p. 02.

Jânio-Ney passaria a publicar a participação do PTB com o Partido Comunista no Congresso dos Trabalhadores Rurais em Londrina, realizado em agosto de 1960, com o intuito de enquadrar Maculan como comunista.[219]

Com essa propaganda política, favorecendo financeiramente o jornal, os entusiastas Rocha, Melo e Morais, defensores de candidatos do Norte, certamente, apoiariam Maculan, mas foram proibidos de pronunciar-se a respeito e, presumidamente, afastados do jornal. Novos jornalistas passariam a assinar os editoriais, sem comentar assuntos políticos. Com exceção de um artigo, quando Rafael Lamastra publicou "A técnica do professor", onde ressaltava que Maculan era muito criticado pela imprensa de Curitiba, principalmente, por um jornalista e professor, usando esse procedimento para combater o candidato do Norte. Na ocasião, observou que os udenistas de Londrina, Maringá e mais 26 municípios da região apoiavam o candidato petebista que é a "imagem do Paraná Novo".[220] A matéria causou protestos e o jornal londrinense teve que ceder um espaço ao jornalista de Curitiba, ligado à candidatura de Ney. Nessa circunstância, Rubens Requião acusou Rafael Lamastra, que era filiado à UDN, de estar apoiando a candidatura de Maculan e, na oportunidade, o jornalista de Curitiba criticou o candidato petebista por ter conquistado o senado, não em função de méritos próprios, mas face ao falecimento de Souza Naves que, naturalmente, iria herdar a candidatura ao governo do estado.[221]

No pleito eleitoral, Ney Braga elegeu-se com 255.911 votos contra 223.113 para Maculan. Enquanto Ney foi o mais votado na região Sul e Norte, Maculan o foi no Oeste paranaense. No Norte, Ney teve 33,6% dos votos e Maculan 32,3%, numa acirrada disputa. Entretanto, em Londrina a preferência foi pelo candidato derrotado: 52,8% para o PTB e 24%

---

[219] Comitê pró Jânio-Ney. *Folha de Londrina.* 11/08/1960. p. 06B. Obs. Naquela ocasião o comunista tinha grande rejeição entre as elites do Brasil e estas vinham promovendo campanhas difamatórias contra o Partido Comunista que defendia, por exemplo, que a Legislação Trabalhista fosse estendida para a zona rural, pois naquela ocasião estava sendo discutido o *gérmen* do Estatuto do Trabalhador Rural, dando ao lavrador o mesmo direito que o trabalhador urbano já tinha conquistado há anos. Veja: PRIORI, Ângelo. *O protesto do trabalho: história das lutas sociais dos trabalhares rurais do Paraná: 1954-1964.* Maringá: EDUEM, 1996.
[220] LAMASTRA, Rafael. A técnica do professor. *Folha de Londrina.* 05/06/1960. p. 04B.
[221] REQUIÃO, Rubens. Um certo senhor Lamastra. *Folha de Londrina.* 19/06/1960. p. 08 B.

para o PDC.[222] Nelson Maculan, homem oriundo da Associação Rural de Londrina e que representava o pequeno proprietário no Oeste do Paraná e os cafeicultores no Norte, expressou a derrota de uma longa campanha de conscientização que a *Folha de Londrina* e *O Jornal* de Maringá, através de José de Oliveira Rocha, Zaqueu de Melo, Aristides de Morais e Mário Clapier Urbinati, realizaram durante uma década. Maculan voltaria para o Senado Federal, concluindo seu mandato e, durante a ditadura militar, filiou-se ao MDB, tornando-se uma liderança política ativa no Norte do Paraná.

Se a eleição de 1960 para governo do Estado, teve ampla participação dos comitês, como seria a atuação da *Folha de Londrina* na campanha eleitoral de 1962? Para escolher os representantes da Assembléia Legislativa e do Congresso Nacional, observamos que, mais uma vez, as matérias de cunho político eram com linhas circundadas, portanto, publicidade paga. Com esse tipo de publicidade, o jornal oferecia espaço, não tão somente a candidatos do Norte, mas também aos de outras regiões, como os de Curitiba, que se aproveitaram dessa circunstância. Acompanhar alguns comentários desses candidatos é verificar um pouco do velho discurso entre o Norte e o Sul. A exemplo do que estamos tratando, o candidato a deputado federal Sylvio Aldighieri, da região, esclarecia que, com o número de eleitores existente em Londrina, seria possível eleger dois deputados federais, isso se eles votassem, maciçamente, em candidatos locais.[223] Embora o entusiasmo de Rocha e Melo tivesse perdido o brilho, com uma matéria circundada entre linhas, portanto paga, Melo publicaria um manifesto “ao povo de Londrina”, contra a atuação dos cabos eleitorais assalariados existente no Norte do Paraná. Voltou a chamá-los de “ignorantes”, “indignos” e alertava que, se essa prática continuasse, movida pelo interesse pessoal, haveria somente representantes que não conhecem a região.[224] Com a publicidade direcionada a angariar fundos para o jornal, não

---

[222] IPARDES, 1989. op. cit. p. 139, tabela.
[223] Mensagem final. *Folha de Londrina.* 03/10/1962. p. 03. O texto foi republicado em 06/10/1962. p. 05 e 07/10/1962. p. 21.
[224] MELO, Zaqueu. Ao povo de Londrina. *Folha de Londrina.* 24/04/1962. p. 05 C. a matéria foi republicada em 27/04/1962. p. 08C.

havia editoriais ou espaços fornecidos pelo diretor João Milanez que favorecesse o candidato da região. Ao justificar a mudança de linha, a própria *Folha* viria a público anunciar que, desde o início da década de 1960, estava tomando um outro caminho e assumindo uma postura "apartidária".[225]

No pleito eleitoral de 1962, a região Norte começava a projetar-se politicamente. Uma intensa publicidade visava dar ao Paraná um milhão de eleitores, colocando o estado em melhor posição político-eleitoral dentro da Federação. Isso realmente aconteceu e, além de Londrina assumir o segundo posto em relação ao número de eleitores no Paraná, todo o Norte totalizou mais de 50 % de eleitores: 562.887 contra 536.750 das demais regiões juntas.[226] Após campanha, houve uma expressiva votação em favor do candidato a deputado federal por Londrina, José Richa, pela aliança UDN, PTN e PDC. Não foi favorecido pelo jornal, porque não optou pela publicidade jornalística. Talvez seus eleitores tenham dado mais atenção à mensagem "ao povo de Londrina" de Zaqueu de Melo, pois foi eleito com 35.773 votos, diante de um colégio de 38.255 cidadãos qualificados.[227] Mais tarde, Richa se tornou outra liderança regional pelo MDB.

No ano de 1964 houve o golpe militar e enquanto alguns governos e prefeitos foram exonerados, Ney Braga permaneceu no seu mandato, pois se mostraria um homem ligado ao regime. Seu sucessor seria escolhido nas eleições diretas para governador, marcadas para o ano de 1965. Um dos mais destacados secretários do Governo de Ney Braga foi o titular da Agricultura, Paulo Pimentel, oriundo do Norte do Paraná. Paulista de Avaré-SP, o consultor jurista foi prestar serviços à Empresa Ricardo Lunardeli S/A, ligada ao comércio cafeeiro em Porecatu, cidade situada a 80 quilômetros ao norte de Londrina. Casou-se com a filha de uma família bem sucedida de cafeicultores da região e se tornou, também, cafeicultor, aplicando

---

[225] Nem mais nem menos. *Folha de Londrina.* 30/03/1962. p. 02A.
[226] SANTOS, José Nicolau dos. Comportamento eleitoral do Paraná nas eleições de 1962. *In: Revista Brasileira de Estudos Políticos.* Belo Horizonte. nº. 16, jan. 1964. p. 243.
[227] Mais de onze mil eleitores deixaram de comparecer às urnas dia 7 em Londrina. *Folha de Londrina.* 14/10/1962. p. 02.

técnicas agrícolas avançadas para o período. Como Secretário da Agricultura do Paraná, realizou uma administração que provocou muitas discussões. Uma de suas realizações foi a melhoria do gado bovino paranaense, mediante a troca por matrizes de raças mais apuradas. Muitos dos seus opositores utilizaram o *slogan* "onde entra o boi, sai o homem", no intuito de comprovar que seu secretariado não favorecia à agricultura. Porém, sua política favoreceu os Campos do Paraná, na região Sul do Estado, onde já havia pastagens e uma infra-estrutura adequada para a criação de gado. Esse sucesso o tornava quase candidato natural do Governo à sucessão de 1965. Não parecia ser o preferido da elite política de Londrina, pois, já no final de 1963, essa classe desejava anunciar a candidatura do londrinense Milton de Menezes.[228] Paulo Pimentel também não recebeu apoio do senador Nelson Maculan, político que tinha a mais alta representação do Norte. Não contava também com o apoio do governador Ney Braga que tinha, em sua coligação coordenada, o candidato Afonso Camargo. Entretanto, após uma rápida articulação realizada pelo parlamentar Aníbal Khoury, Pimentel se filia ao PTN e sua candidatura é outorgada antes que o PDC, que tinha Ney na liderança, realizasse a convenção. Ney acabou enfrentando um dilema: ou o apoiava ou criava uma dissidência. Foi obrigado a apoiar Paulo Pimentel que enfrentou, na disputa, o ex-governador Bento Munhoz da Rocha Neto. A campanha foi muito acirrada, ocasionando, mais uma vez, aquela velha competição entre o Norte e o Sul. Como Ney Braga, Pimentel também se utilizou do marketing político para se eleger, com o *slogan* "o chapéu de palha contra a cartola", pois ele era oriundo do Norte cafeeiro e da Secretaria da Agricultura e o outro candidato, estigmatizado, representava a elite curitibana.[229] Apresentava, ainda, uma panfletagem que ilustrava bem o que era o Paraná naquele ano de 1965. Um cartaz com uma foto símbolo do candidato, sentado à mesa de trabalho, diante de inúmeros papéis, tendo, de um lado, um vaqueiro com roupas de gaúcho, representando o homem emigrado do Rio Grande do Sul, que

---

[228] Atrás do toco. *Folha de Londrina.* 14/12/1963. p. 16. Veja também: Terragens A. Exposição inaugura amplas e modernas instalações no jardim paulista. *Folha de Londrina.* 19/12/1963. p. 04.
[229] MAGALHÃES, 2001. op. cit. p. 71.

ocupou o Oeste do Paraná e, de outro, um produtor rural com seu chapéu de palha, representando o homem emigrado de São Paulo, portanto do Norte do Paraná, ambos em pé, eram os seus eleitores privilegiados. Havia também um militar, sentado ao seu lado, supervisionando seu trabalho, identificando seu alinhamento com o novo regime. Como legenda, a frase: "Que problema você gostaria de ver resolvido?". Paulo Pimentel foi o candidato mais votado na região Norte e no Oeste do estado, enquanto Bento o foi no Sul.[230] Finalmente, Paulo Pimentel tornou-se o primeiro político do Norte do Paraná a chegar ao Palácio Iguaçu, sede do poder executivo estadual. A região tinha, afinal, um nome no executivo estadual e parecia que a política estadual se mostraria mais equilibrada entre o Norte e o Sul.

Paralela à campanha eleitoral, iniciada pela *Folha de* Londrina no ano de 1953, surgiu uma manifestação que pretendia dividir o Paraná em dois estados, o que não foi levado avante pela elite política londrinense, mas que merece a nossa atenção. Foi uma proposta radical de alguns segmentos da sociedade que propuseram que o Norte do Paraná deveria tornar-se um Estado à parte e livrar-se do jugo político da região Sul.

Londrina do início da década de 1950 possuía uma vida social movimentada para a época. Na área central da cidade, na Avenida Rio de Janeiro esquina com Paraná, funcionavam vários pequenos comércios: uma ótica, uma casa de discos, uma barbearia, uma casa lotérica e um bar. Grupos de pessoas freqüentavam, diariamente, um dos mais tradicionais pontos da cidade: o bar Líder, que funcionava 24 horas cujo maior movimento era noturno. Naquele grande salão, todas as noites reuniam-se muitas pessoas: jornalistas, advogados, políticos, fazendeiros e muitos desajustados; ali se trabalhava, pois se negociava desde um cavalo, uma charrete, até fazendas; divertia-se com jogos de cartas e outros; festejava-se, pois muitos grupos reservavam mesas para uma rodada de bebidas e aperitivos, inclusive associados da Associação Comercial de Londrina; também alguns freqüentadores se

[230] IPARDES, 1989. op. cit. p. 147.

envolviam com inúmeras prostitutas que eram assíduas ao local e, principalmente, falava-se da vida alheia; finalmente, havia grandes desavenças, mas tudo se acalmava quando a polícia vinha moralizar o local.

Era também o local preferido de um homem de estatura alta, já conhecido em nossa pesquisa. Trata-se de Rafael Lamastra que foi contratado por João Milanez para ser o redator político do jornal, mas que, de vez em quando, arrumava confusão com os próprios companheiros do jornal por noticiar, em sua coluna, os comentários de seus colegas, principalmente os de José de Oliveira Rocha e de Zaqueu de Melo. Conseguia muitas informações no bar Líder, porque era um boêmio e assíduo freqüentador do local. No ano de 1954, em um de seus artigos, ao tecer comentários sobre as eleições para deputado estadual e federal, no propósito de fortalecer, politicamente, a região, relatava que havia um grupo com manifestações divisionistas na cidade de Londrina, propondo que o Norte se tornasse um Estado, separando-se do Paraná. Sem esclarecer melhor quem era esse grupo, criticava os separatistas e dava grande apoio à campanha eleitoral da *Folha* para eleger candidatos da região e formar uma bancada na Assembléia Legislativa do Estado.[231]

Ao que parece, as manifestações iniciaram-se antes de 1954. No ano de 1952 o matutino londrinense comentava que havia, na região do Triângulo Mineiro, a Oeste de Minas Gerais, um movimento de separatismo organizado por segmentos políticos daquela região que desejavam a criação do "Estado do Triângulo Mineiro", e que havia uma manifestação semelhante na cidade de Londrina que "começava a tomar forma e cores". Para controlar a situação e evitar a desintegração do Paraná, o redator da coluna propunha aos governantes do estado a organização do sistema de transportes rodoviários e concluía, dizendo que a produção agrícola do Norte deveria ser escoada para o Porto de Paranaguá, para "harmonizar", definitivamente, as partes com todo o território paranaense.[232] Ao que parece, as manifestações também eram apregoadas devido à falta da infra-estrutura básica, tão

[231] LAMASTRA, Rafael. A hora do norte. *Folha de Londrina*. 09/05/1954. p. 08.
[232] Assegurada a unidade econômica do Estado. *Folha de Londrina*. 26/10/1952. p. 06.

prometida pelo Estado, e que não vinha sendo viabilizada: a falta de boas estradas para o escoamento da produção agrícola.

Essas manifestações de separatismo foram também observadas pela *Folha de Londrina* no ano de 1960, quando um editorial anunciava que, devido ao ingresso de representantes políticos da região Norte numa aliança em apoio ao nome de Ney Braga, um outro grupo optara pelo "separatismo", propondo dividir o Paraná em dois Estados.[233] Assim, havia um grupo que não concordava com as alianças feitas em Curitiba, pois, em geral, elas coibiam as candidaturas da região Norte. Como já foi visto, a UDN regional desejava concorrer com candidato próprio e o nome de Milton de Menezes não apenas era apontado como o representante para assumir o poder executivo estadual, mas, também, recebia apoio do ex-governador de São Paulo, Adhemar de Barros, fato que marcou a aproximação da UDN regional mais com São Paulo em detrimento a Curitiba.[234] Esse grupo udenista procurou manter os diretórios das regiões Norte e Sul "divididos" e, mais uma vez, a manifestação separatista agravou-se, quando na convenção udenista realizada em Curitiba, o nome de Milton de Menezes e de seu suplente Adolfo de Oliveira Franco foram rejeitados para disputar uma das vagas, dessa vez, para a senatoria.[235] Em suas colunas políticas, o matutino maringaense admitia que o Paraná estava dividido em vários estados: o Estado do Paraná, propriamente dito; o "Estado do Iguaçu", compreendendo toda a região Oeste e o "Estado do Paranapanema", no Norte do Paraná[236]. É provável que a *Folha de Londrina* e *O Jornal* de Maringá preferissem a integridade do estado, pois ambos encetaram uma campanha política para que o Norte conquistasse o seu espaço político estadual, através das eleições livres, e rejeitasse a manifestação de separatismo. Finalmente, percebe-se que essa proposta foi contornada, quando o grupo que desejava dividir o Paraná, ligado à UDN local, passou a

---

[233] Norte e sul. *Folha de Londrina.* 09/04/1960. p. 2.
[234] UDN consagra Movimento do Norte. *O Combate.* Londrina. nov. 1959. p. 01.
[235] A convenção udenista. *O Jornal.* Maringá. 27/02/1962. p. 02.
[236] Vai levando... *O Jornal.* Maringá. 11/11/1962. p. 07.

apoiar a candidatura de Souza Naves, um homem apenas identificado com a cafeicultura, e depois, devido a seu falecimento, a Nelson Maculan, um homem do Norte do Paraná.

É necessário, em um primeiro momento, analisarmos as costuras políticas que estavam acontecendo, principalmente, nos anos entre 1954 e 1960, quando a proposta separatista surgiu a partir de problemas de ordem política. Já na campanha eleitoral para o pleito de 2 de outubro de 1954, quando a população foi às urnas para eleger deputados estaduais, federais e senadores, um grupo propôs a idéia do separatismo. A mesma manifestação ocorreu nas eleições de 1958 e 1960, quando uma facção política propõe a divisão do estado, pois esse seria o melhor caminho, sem ter que competir um espaço político com as elites campeiras do Sul, que ainda estavam comandando o poder estadual. Nacionalmente, no ano de 1959, os geógrafos Antônio Teixeira Guerra e Ignez Amélia Teixeira Guerra redigiram uma proposta para uma nova divisão política do Brasil, que foi publicada em 1960, na *Revista Brasileira de Geografia*. Para uma melhor administração do país, eles propunham o fracionamento de grandes Estados e esboçavam uma nova carta geográfica brasileira que tinha, além dos então 21 Estados, 3 territórios e o Distrito Federal, mais 16 novos territórios.[237] Esse estudo apontaria, no território do Paraná, a ressurreição do "Estado do Iguaçu" e a tese serviu de objeto jornalístico que foi veiculado em vários órgãos de imprensa do país e do Paraná, inclusive em *O jornal* de Maringá, aguçando idéias separatistas no Oeste e no Norte do Paraná.[238]

No aspecto político, as manifestações de um divisionismo Norte/Sul era fruto da hegemonia política do Sul que comandava o poder estadual e a administração pública paranaense. Os rompimentos políticos entre líderes do Norte, especificamente os de Londrina e Maringá, com governantes do Estado, em geral eram provocados pelo fato de o norte-paranaense ser relegado em segundo plano nas alianças políticas ditadas, em geral, por

[237] GUERRA, Antônio Teixeira; GUERRA, Ignez Amélia L. Teixeira. Subsídios para uma nova divisão política do Brasil. *In: Revista Brasileira de Geografia*. IBGE, Conselho Nacional de Geografia, ano XXII, nº. 2, abr./jun., 1960.
[238] Plano Teixeira Guerra: 16 novos territórios. *O Jornal.* Maringá. 13/03/1960. n.p.

segmentos de Curitiba e devido à região não obter bons resultados nos pleitos eleitorais para promover uma alternância política que era comandada apenas por políticos do Sul. Isso fez com que as lideranças locais do Norte defendessem ou a emancipação política do Norte, como Estado autônomo, ou a sua efetiva integração regional a São Paulo, através do melhoramento de suas vias de comunicação, uma vez que o habitante do Norte tinha maiores afinidades políticas e comerciais com São Paulo. Ainda, não descartamos as hipóteses pela falta de infra-estrutura adequada nas cidades da região e pela precariedade das estradas - assunto que trataremos nessa pesquisa -, que contribuíram para aguçar as idéias separatistas. Entretanto, quando se reporta ao passado, observa-se a construção de uma memória jornalística e de antigos moradores de Londrina, comprovando a existência de um "movimento separatista" no Norte. Porém, ao contrário do que ainda se afirma, não houve um "movimento separatista" na região, bem como, podemos observar que o ocorrido foi apenas manifestações e discursos divisionistas entre o Norte e o Sul. Finalmente, não descartamos a suposição de que essa manifestação separatista seria uma espécie de jogo político para pressionar o poder executivo e seus órgãos competentes para a solução dos problemas da região e, destarte, se tornaram elemento de pressão como forma de protesto diante do descaso do poder executivo estadual com o Norte do Paraná.

O "*Non ducor, duco*" na política norte-paranaense

Diante do descaso da administração pública estadual, confiando na força do capital privado - proporcionado pela cafeicultura - e acreditando nos investimentos para viabilizar maiores lucros, o poder local londrinense e empreendedores tomaram medidas voltadas para a solução de problemas infra-estruturais, como: saneamento, energia elétrica, telefonia e outros. Medidas adotadas, não só por prefeitos municipais, como também por particulares, principalmente ao longo das décadas de 1940, 1950 e os anos 1960.

A Cia. Norte teve a primeira iniciativa de captação e fornecimento de água encanada para a população. Enquanto uma seção da Cia. Norte delineava os traçados das cidades, outra cuidava do plano da distribuição de água potável, trabalho que permitiu que algumas residências e prédios comerciais recebessem, desde 1933, as primeiras ligações de água encanada. Porém, em 1944, o município já contava com 1.505 ligações e, mais tarde, com a emancipação política de Londrina, o serviço foi municipalizado.[239]

Através do Decreto Lei Estadual n.º 669/1948, sancionado no dia 09 de julho de 1947, o governador Moysés Lupion determinou à Secretaria de Viação e Obras Públicas elaborar um programa de serviços de água e esgoto para atender 22 cidades paranaenses, entre elas Sertanópolis, Cambé, Rolândia, Arapongas e Apucarana.[240] Face ao desentendimento político entre o governador e prefeito de Londrina da época, a cidade não foi beneficiada pelo Decreto Lei, apesar da, então, deficiência do serviço. Mesmo sem contar com o apoio do governador, a administração de Hugo Cabral (1948/51) foi marcada pelas obras de saneamento básico e pela ampliação da rede de água, dado que já no início de sua gestão solicitou a perfuração de um poço, a título de experiência, para solucionar a falta de água na cidade, cujas despesas seriam divididas em três partes, sendo entre a Prefeitura, a Cia. Norte e a Associação Comercial de Londrina, esta dividindo as despesas entre seus sócios.[241] O prefeito Hugo Cabral pretendia captar água de um córrego localizado na fazenda de Mabio Palhano, mas para isso seria necessária uma autorização para a desapropriação de uma parte da propriedade onde a Prefeitura construiria a obra. O caso resultou num processo entre o poder executivo local e o fazendeiro, o que ocasionou atrasos na captação de água.[242]

Uma das obras que marcou o governo do udenista Milton Ribeiro de Menezes (1952/55) foi o término da construção da nova estação rodoviária. Salientando esta independência política, a *Folha de Londrina* afirmava que a obra - projetada por João Batista

---

[239] COUTINHO, 1959. op. cit. p. 85.
[240] MENSAGEM do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1948.
[241] Ata Associação Comercial de Londrina. livro 03. 25/10/1948. p. 07.
[242] Ata Câmara Municipal Londrina. 30/06/1956. p. 02.

Vilanova Artigas - só foi construída e concluída porque foi inteiramente financiada pela Prefeitura.[243] Outra obra que marcaria a gestão de Milton de Menezes foi a solução para a falta d'água na cidade e, para resolver este problema, propôs empréstimos que deveriam ser autorizados pela Assembléia Legislativa. Em julho de 1952, foi autorizado o crédito de 60 milhões de cruzeiros que deveriam ser pagos através de lançamentos de apólices.[244] Esse era o caminho apontado pelo jornal *Folha de Londrina* quando fez publicar em seu editorial que os municípios possuidores de uma certa autonomia econômica poderiam alcançar uma "independência política" sem precisar "rastejar-se aos pés do Estado, na mais indigna mendicância".[245] Era, sem dúvida, a tese defendida pelo jornal de João Milanez, desde o início de 1950, quando se ocupou numa campanha em prol da aquisição de apólices da dívida pública emitida pela Prefeitura Municipal. O discurso da *Folha* preconizava que a obra de saneamento não tinha sido ampliada, anteriormente, porque ocorreram desentendimentos entre prefeitos e governadores do estado. Em suas páginas, ressaltou que a Prefeitura Municipal, acostumada a não esperar "auxílio de fora" e a não confiar em "promessas de empréstimos", iria resolver o problema através da imprescindível compreensão e colaboração de seus munícipes.[246]

Contando com o apoio dos jornalistas José de Oliveira Rocha e Zaqueu de Melo, a *Folha de Londrina* noticiou que dia a dia crescia o número de contribuintes que participavam da campanha que teve inicio, no sentido da intensificação das vendas de apólices da dívida pública municipal para a eliminação das fossas negras e para a canalização de água potável.[247] No mês seguinte, Rocha parabenizou o fazendeiro Arnoldo Bulle pela aquisição de 500 mil cruzeiros de apólices da Prefeitura e divulgou outros nomes de fazendeiros que, mesmo não sendo favorecidos com a rede de saneamento, por não morarem na zona urbana, contribuíram

---

[243] Será inaugurada hoje a Estação Rodoviária. *Folha de Londrina*. 04/10/1952. p. 01.
[244] Palpitante entrevista do prefeito Milton de Menezes. *Folha de Londrina*. 28/09/1952. p. 01.
[245] A tese municipalista. *Folha de Londrina*. 12/10/1952. p. 01 e 06.
[246] MELO, Zaqueu de. Londrina não será destruída. *Folha de Londrina*. 28/08/1953. p. 06.
[247] Vendido ontem mais 202 apólices. *Folha de Londrina*. 23/03/1954. p. 01.

para o fechamento de milhares de fossas negras que ofereciam risco à saúde da população.[248] Ao que parece, essa não era a única reclamação da população que, também, protestava contra a falta de passagens para pedestres e viadutos sobre a travessia da linha férrea. A malha ferroviária e a estação ferroviária localizavam-se na zona urbana, ficando, de um lado, o centro e, do outro, bairros operários periféricos, o que resultava em constantes acidentes envolvendo pedestres, principalmente, no momento das manobras. Para solucionar esse problema, em 1955, foi posto em votação na Câmara Municipal de Londrina um Projeto de Lei que visava ao repasse de verba destinada à construção de passagens para pedestres e viadutos sobre a malha ferroviária, como também para o serviço de saneamento da cidade. Vereadores da situação discursavam que a população precisava mais do serviço de água e esgoto do que passagem de nível, uma vez que os munícipes estavam correndo o risco de contrair uma epidemia de tifo ocasionada pelas fossas. Enquanto isso, a oposição trazia um abaixo-assinado da população e relatos de constantes acidentes entre pessoas e veículos com a composição férrea. Para amenizar a situação, o prefeito Milton de Menezes incluiu no Orçamento Municipal para o ano de 1956 uma verba destinada à construção de duas cancelas nas passagens de nível.[249]

Mesmo não solucionando todos os problemas que faziam parte do cotidiano da população, coube à *Folha de Londrina* expressar suas análises sobre o governo municipal, imprimindo a preocupação do prefeito Milton de Menezes em elaborar e construir obras necessárias ao desenvolvimento e à qualidade de vida de seus habitantes. Para comprovar, mais uma vez, essa medida local, o jornal de João Milanez ocupou-se em publicar, no dia 10 de dezembro de 1955, um balanço do governo municipal Milton de Menezes e o que se percebe é que sua administração ficou marcada pelas obras de saneamento em Londrina, que não contou com recursos do estado, mas com o capital da própria população, obtido através da

---

[248] ROCHA, José de Oliveira. Um gesto de civismo. *Folha de Londrina*. 02/04/ 1954. p. 01; Direito que se invoca. *Folha de Londrina*. 09/07/1954. p. 01.
[249] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 31/10/1955. p. 02.

venda de apólices lançadas pela administração municipal. Também, nesse ano, o Instituto Brasileiro de Administração Pública (IBAM) elegeu a gestão do então prefeito de Londrina, Milton de Menezes, entre as cinco melhores do Brasil, qualificando-a como um modelo e exemplo a ser seguido.[250]

Em "dobradinha" com Juscelino Kubitschek, Moisés Lupion, candidato paranaense pelo PSD, retornou ao governo do estado no ano de 1955. Na Prefeitura de Londrina, assumiu Antônio Fernandes Sobrinho (1956-59) pelo PSD, quebrando a hegemonia política udenista local que tinha à frente um grande número de fazendeiros. Já na sua posse, Antônio Fernandes Sobrinho declarou à *Folha de Londrina* que as obras de saneamento básico, iniciadas na gestão anterior iriam prosseguir, normalmente, através de apólices emitidas pela Prefeitura.[251] Sabe-se que, quando assumiu o órgão, Fernandes Sobrinho tinha em mãos um Orçamento Municipal aprovado pela Câmara que previa grande montante de verbas públicas para o serviço de saneamento da cidade. Prevendo que o governo do estado iria ajudá-lo nas despesas do plano de obras de seu município, o prefeito recém-eleito anunciou que Lupion auxiliaria no saneamento, adquirindo apólices municipais.[252]

Foi a partir da própria iniciativa que o governador do estado apresentou um projeto na Assembléia Legislativa para a liberação de 10 milhões de cruzeiros destinados à compra, por parte do Estado, de apólices da dívida pública municipal, entretanto, acabou desfazendo a promessa. A *Folha de Londrina* criticou o governo estadual e enalteceu o poder executivo local, publicando uma prestação de contas da administração de Antônio Sobrinho. Na oportunidade, o jornal fez considerações sobre o problema de saneamento que a Prefeitura vinha enfrentando com os próprios recursos, pois a aquisição de apólices anunciada pelo governo não fora cumprida, restando a compreensão e o civismo dos munícipes que deveriam

---

[250] Os vencedores. *O Cruzeiro*. Rio de Janeiro-RJ: 24/09/1955. p. 34 ss.
[251] Continuidade administrativa. *Folha de Londrina*. 22/12/1955. p. 01.
[252] Autorizado o Governo do Estado a adquirir 10 milhões de cruzeiros em apólices de Londrina. *Folha de Londrina*. 07/11/1956. p. 06.

adquirir apólices e pagar com pontualidade os impostos municipais.[253] A solução dos problemas veio com a elaboração de um novo projeto de financiamento, aprovado pela Câmara Municipal de Londrina: 15 milhões de cruzeiros que a Prefeitura levantou junto ao Banco do Brasil.[254]

Mesmo pertencente ao partido governista, Antônio Sobrinho (PSD) não era favorecido pela política situacionista. Através das ondas sonoras de uma emissora local de rádio, o fazendeiro e presidente da Associação dos Lavradores do Norte do Paraná, Álvaro de Godoy, justificava a falta de apoio de outros governadores estaduais aos respectivos prefeitos londrinenses por não serem da mesma agremiação partidária, tornando-se, desse modo, injustificável a falta de apoio e assistência do atual governador ao prefeito Antônio Sobrinho, sendo ambos do mesmo partido.[255] Reforçando esse divisionismo existente entre a Prefeitura e o Governo do Estado, o jornalista José de Oliveira Rocha ocupava-se em expressar que o então prefeito de Londrina era um homem de oposição ao governo, embora estivessem no mesmo partido.[256] Do mesmo modo, Zaqueu de Melo comentava que o prefeito Antônio Sobrinho, ao receber o Governador, não deu atenção ao chefe do executivo estadual, omitindo o nome do líder político numa saudação pública num hotel da cidade. Comentava, ainda, que existia, entre os prefeitos de Londrina um complexo de superioridade, pois eles sempre pretenderam que o governador do estado viesse à cidade e não que o prefeito fosse ao palácio do governo. Assim, era natural que, no dizer da imprensa, os "velhos políticos paranaenses do Sul não olhassem com bons olhos esse convencimento".[257] Convidado para os festejos de aniversário de Londrina e Exposição Agrícola e Pecuária, o governador do estado enviou apenas seus representantes. Indignado, o jornalista Rocha não só se ressentiu pelo fato, como recordou que Lupion visitava Londrina somente quando era de seu interesse ou durante a

---

[253] ROCHA, José de Oliveira. Mais uma vez o saneamento. *Folha de Londrina*. 22/01/1957. p. 06.
[254] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 10/06/1957. p. 02.
[255] Acerbas críticas do presidente da ALNP. *Folha de Londrina*. 13/03/1959. p. 07; veja também: Conselho a quem não pediu. *Folha de Londrina*. 14/03/1959. p. 08.
[256] Ontem e hoje. *Folha de Londrina*. 26/02/1959. p. 08.
[257] MELO, Zaqueu de. Londrina em segundo plano. *Folha de Londrina*. 10/11/1956. p. 06.

campanha eleitoral com promessas de contribuir com o município, discurso que teria ficado apenas nas palavras, como bem afirmou Rocha.[258]

Unidos em torno da UDN londrinense, os fazendeiros de café e os profissionais liberais lançaram Milton de Menezes para concorrer ao pleito municipal que, ao se eleger, fez retornar o domínio udenista. Na política estadual, os cafeicultores estavam em desvantagem com a eleição de Ney Braga, um candidato que tinha bases políticas em Curitiba e contou com o apoio da própria UDN, mas, como vimos, não recebeu aprovação do diretório de Londrina, tornando clara uma política oposicionista entre prefeito londrinense e o governo estadual.

Para resolver os problemas de saneamento público, a segunda gestão do prefeito Milton Ribeiro de Menezes (1960/64) lançou o Código Tributário Municipal para angariar mais recursos a serem aplicados na ampliação das obras de saneamento, já deficientes. Em defesa da administração do prefeito Milton de Menezes, a *Folha* tratou, em suas páginas, sobre os enormes gastos da Prefeitura em obras de saneamento, incluindo a construção de uma torre elevatória de água para atender à demanda de toda a cidade. Numa edição, a *Folha* anunciou a vinda do governador a Londrina, que se hospedaria na residência do então empresário Celso Garcia Cid, localizada em frente à caixa d'água, no alto da rua Higienópolis. Naquela ocasião, o matutino londrinense afirmou que aquele local de hospedagem seria o mais apropriado para que o governador pudesse observar, de frente, a obra recém-construída por conta da Prefeitura.[259] Enquanto o poder local se preocupava com a solução do problema de abastecimento de água potável, em maio de 1961, o vereador Rafael Lamastra criticava o governo Ney Braga, por alterar um dispositivo do orçamento que cortava 50% das verbas destinadas aos municípios interioranos, para favorecer e atender ao serviço de

---

[258] ROCHA, José de Oliveira. Uma conversa puxa a outra. *Folha de Londrina*. 13/12/1957. p. 08.
[259] Inauguração da torre. *Folha de Londrina*. 18/09/1962, p. 06.; Serviço de esgoto. *Folha de Londrina*. 31/03/1963. p. 02.

água em Curitiba.[260] Essa prática política viria aprofundar, ainda mais, as intenções divisionistas entre o Norte e o Sul do Paraná.

Um outro udenista, José Hosken de Novaes, disputou e venceu as eleições municipais de outubro de 1963, com o *slogan* "Com Milton Menezes Londrina se tornou grande, com Hosken de Novais ela se tornará ainda maior", uma definição, sem dúvida, correta, pois, como vimos, os prefeitos anteriores vinham resolvendo os problemas infra-estruturais e a população sabia que, de fato, o município havia melhorado. O novo prefeito expandiu as obras da rede de esgoto, a partir de um financiamento que contou, mais uma vez, apenas com a municipalidade, acreditando no capital gerado pelo próprio município.[261]

Na década de 1930, as companhias colonizadoras tinham sob seu controle as bases de infra-estrutura para o funcionamento dos núcleos urbanos, porém, aos poucos, foram repassando a responsabilidade para as Prefeituras. Muitos municípios não tinham condições de estabelecer uma infra-estrutura básica capaz de propiciar o bem-estar da população que, em número crescente, dirigia-se para as cidades. Os governadores do estado, defendendo seus próprios interesses e auxiliando Prefeituras com que, em geral, tinham afinidade política, procuravam assumir a responsabilidade de saneamento, através da criação da Companhia de Saneamento do Paraná (SANEPAR) que, em fevereiro de 1973, estava atendendo apenas 41 cidades do Paraná. Nesse ano, o Serviço Autárquico de Saneamento (SAS) em Londrina, ligado, diretamente, à Prefeitura Municipal, vinha recebendo críticas, pois não atendia à demanda decorrente do aumento de consumo. Nesse período, o prefeito José Richa solicitou ao órgão do estado um financiamento para a reestruturação da empresa municipalizada. Para pressionar a Prefeitura, o estado firmou um acordo pelo qual o custeamento só seria autorizado, caso a concessão do SAS fosse repassada à SANEPAR por um período de 30 anos. Assim, em fevereiro de 1973, o matutino londrinense anunciava os "desmanches" do

---

[260] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 26/05/1961. p. 01.
[261] Sistema de esgoto. *Folha de Londrina*. 21/11/1964. p. 03.

SAS para entregar à Cia. Estatal a exploração do serviço, inaugurando uma nova etapa, agora sob a responsabilidade do órgão do poder executivo estadual.[262]

Outra medida local voltada à solução de problemas infra-estruturais que afligiam a população londrinense seria o serviço de fornecimento de energia elétrica que se constituiu pela iniciativa privada.

A Cia. Norte também foi responsável pelas primeiras ligações elétricas na cidade de Londrina. A concessão para explorar esse serviço foi fornecida pela administração pública estadual através da Lei n.º 2691, de 23 de abril de 1929. Foi somente em 1933 que a colonizadora inaugurou as primeiras instalações elétricas, o que, no início, foi suficiente apenas para as necessidades de seu escritório e de algumas residências, notadamente, de seus diretores e principais funcionários. Em 1936, dois empresários londrinenses, Gastão de Mesquita Filho e Rolando Davids, ambos ligados à Cia. Norte, sendo o último irmão de Willie Davids, então diretor da Cia., fundaram a Empresa Elétrica Londrinense S/A, que obteve concessão da Prefeitura de Londrina através de um contrato, estabelecendo o abastecimento de energia elétrica à cidade de Londrina e a outras vilas adjacentes. Aprovado pela Câmara Municipal de Londrina, em 24 de julho de 1936, o contrato assegurava à empresa o fornecimento de força elétrica, além da exploração de serviços como a construção de uma usina hidrelétrica na região, redes de transmissão, subestações e fornecimento regular de energia, inclusive a iluminação de praças públicas e ruas para Londrina e as vilas de Nova Dantizig (atual município de Cambé) e Rolândia. Era compromisso da nova empresa a responsabilidade em substituir lâmpadas quebradas ou queimadas, além de manter a voltagem da rede elétrica constante, sob pena de multa. Finalmente, reservava à empresa o direito da cobrança de taxas aos usuários de seus serviços e o recebimento de uma taxa de iluminação

[262]Começou os desmanches para entregar SAS à SANEPAR. *Folha de Londrina.* 06/02/1973. p. 01.; Financiamentos só virão com a concessão do SAS à SANEPAR. *Folha de Londrina.* 06/02/1973. p. 03.

pública, a qual deveria ser paga pela Prefeitura.[263] Em síntese, o novo contrato apenas regulamentava o serviço, agora entre a Prefeitura e a Empresa Elétrica Londrinense S/A.

No entanto, ao edificar os primeiros postes de iluminação pública num trecho da atual avenida Paraná, entre a avenida São Paulo e rua Maranhão, a Empresa Elétrica constatou que o gerador movido a óleo era de pouca potência para atender àquela demanda. O próximo investimento da empresa privada foi a construção da primeira usina hidrelétrica na região, no ribeirão Cambé, que entrou em funcionamento, em 08 de fevereiro de 1938, gerando 160 kw/h. Esses investimentos ficaram marcados pela política independente da cidade de Londrina, que não dependeu de nenhuma verba oriunda dos cofres do estado.

No início da década de 1950, várias cidades paranaenses eram abastecidas por geradores locais acionados por motores a óleo. Era uma solução paliativa, pois gerava grande ônus face ao consumo de combustível. Organizadas por grupos dominantes locais, essas usinas forneciam energia a uma localidade e eram alvos de críticas, em função da deficiência frente a crescentes novos ramais, tanto para casas comerciais como residenciais. Por se tratar de usinas de caráter público, o combustível para os geradores e a manutenção eram de responsabilidade das Prefeituras Municipais ou do Estado, dependendo do relacionamento do prefeito com o governador.

Um exemplo dessa política ocorreu em Apucarana. A cidade teve suas primeiras instalações e a energia elétrica fornecidas pela Empresa Elétrica Londrinense S/A, com 56 quilômetros de linha de transmissão, que se manteve até 1949, quando a administração pública estadual adquiriu esse empreendimento com toda a infra-estrutura já existente no local, inaugurando uma usina, acionada por motores a óleo, com potência de 1500 kw/h.[264] Nesse período, politicamente, Apucarana posicionava-se favoravelmente ao governo estadual. Em 1944, com a emancipação política da cidade, Luiz José dos Santos foi nomeado prefeito pela interventoria estadual. O seu bom relacionamento com a elite e com a população local

[263] Ata da Câmara Municipal Londrina. 24/07/1936. p. 01 a 20.
[264] MENSAGEM do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1949.

fez com que se tornasse, novamente, prefeito da cidade, eleito pelo voto direto em 11 de dezembro de 1951. Por se tratar de um homem da região Sul, manteve um ótimo relacionamento com o governador Munhoz da Rocha e, assim, com a política situacionista, manteve a infra-estrutura dessa cidade. De caráter público, a usina de Apucarana, denominada Empresa Elétrica Vale do Ivaí, elevou a sua capacidade para 3000 kw/h, sendo acionada por 11 conjuntos diesel elétrico, fornecendo energia para o município e para as vilas de Pirapó e Jandaia e para o município de Mandaguari, cuja linha de transmissão possuía 32 quilômetros sobre postes de madeira de lei. Com o número crescente de ramais na linha de Apucarana, em 1951, o Governo Estadual determinou a separação de Mandaguari, instalando, nessa cidade, três conjuntos de geradores diesel elétrico. Para atender às exigências sempre crescentes e, diante das reclamações da população, ainda no ano de 1951, o Departamento de Águas e Energia Elétrica do Paraná encampou 26 usinas municipais, em função da imediata necessidade de atender à região cafeeira que demandava por mais energia elétrica.

Em 1953, o governo de São Paulo criou a USELPA - Usinas Elétricas do Paranapanema - para aproveitar o potencial hidrelétrico daquele rio e dar resposta imediata aos abastecimentos que ocorriam em seu parque industrial. O projeto previa a construção de várias usinas hidrelétricas, entre elas: “Salto Grande”, “Capivari-Cachoeira”, “Xavantes” e “Rosana”, todas, no rio Paranapanema. Para solucionar o problema da falta de energia elétrica, o governo paranaense resolveu tornar-se acionista das usinas “Capivari-Cachoeira” e “Xavantes”, e, quando fossem concluídas, receberia 40% da energia gerada. Para organizar o empreendimento, o governo Munhoz da Rocha criou, em novembro de 1954, a empresa estatal denominada COPEL (Companhia Paranaense de Energia Elétrica) que também tomou a dianteira na construção da usina Termoelétrica de Figueira no Norte “velho”. O governo de Moysés Lupion (1956/59) levou adiante o projeto acionista do sistema USELPA, encampou a usina de Morumbi, a cargo da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e investiu na construção das hidrelétricas de “Chopin”, “Mourão I” e “Salto Grande do Iguaçu”. No ano de

1959, a empresa estatal apenas fornecia energia a cinco municípios do litoral: Guaraqueçaba, Antonina, Paranaguá, Morretes e Guaratuba, sendo abastecida pela usina hidrelétrica Morumbi. Na região Norte, atendia a apenas seis: Apucarana, Jandaia do Sul, Mandaguari, Marialva, Maringá e Mandaguaçu, através de usinas movidas por geradores a óleo.[265] *O Jornal* de Maringá afirmava, no entanto, que nenhuma indústria maringaense, bem como as máquinas de beneficiar café ou moinho, consumiam energia da COPEL. Até o cinema da cidade tinha um gerador próprio, em face da precariedade do sistema de abastecimento de eletricidade.[266] Em outras oportunidades, a imprensa maringaense rotulava a COPEL de "quebra quebra", devido a constantes panes que ocorriam em sua usina, chegando a rotulá-la de "sinônimo de calamidade pública".[267] Ao que parece, a empresa estatal, no final da década de 1950, não vinha investindo em usinas locais de sua responsabilidade, movidas, ainda, a óleo cru. A sua política de melhoria do abastecimento era a de esperar pela conclusão de várias usinas hidrelétricas, algumas de sua inteira responsabilidade, outras, dependentes do governo de São Paulo, as denominadas USELPA.

Em Londrina, a Empresa Elétrica Londrinense S/A, após ter investido na construção de uma usina hidrelétrica no ribeirão Cambé, como vimos, inaugurada, no inicio de 1939, naquele mesmo ano, se mostrava deficiente para o abastecimento de energia elétrica. O próximo investimento ocorreu de imediato com a construção de uma nova usina hidrelétrica no ribeirão Três Bocas, com capacidade de 440 kw/h, sendo inaugurada no dia 06 fevereiro de 1943 e, devido ao aumento de consumidores, essa também já não atendia à demanda. Em 1944, um grupo de pessoas manifestou a sua insatisfação diante dos serviços prestados pela empresa elétrica, depredando a sede e as instalações da Companhia.[268] Nesse ano, a empresa

---

[265]MENSAGEM do governador Bento Munhoz da Rocha Neto à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1952.; Referente à história da COPEL veja: SIQUEIRA, Márcia Dalledones (coord.). *Um século de eletricidade no Paraná*. Curitiba: Companhia Paranaense de Energia Elétrica/Universidade Federal do Paraná, 1994. p. 105-6.
[266] Solução definitiva. *O Jornal.* Maringá. 26/08/1960. p. 02.
[267] Copel "quebra-quebra". *O Jornal.* Maringá. 14/12/1960. p. 08. Veja também 21/02/1961. p. 08., entre inúmeros artigos nesse período.
[268] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 04/08/1952. p. 04.

elétrica assumia, em São Paulo, a dianteira para obter um potencial de grande energia, encabeçando uma associação entre a Empresa de Eletricidade de Avaré S/A e a Companhia Elétrica de Caiuá, com um estudo para o aproveitamento do potencial hidráulico da cachoeira denominada de Salto Grande no rio Paranapanema, divisa entre os Estados de São Paulo e Paraná. Concluído esse estudo, foi requerida concessão para a construção da usina hidrelétrica, que contava com a parceria dos três grupos citados acima. Entretanto, o requerimento foi indeferido, a pedido do interventor do estado de São Paulo, sob a alegação de que a estrada de ferro Sorocabana desejava construir uma usina hidrelétrica, utilizando o potencial desse mesmo salto para a eletrificação de suas linhas ferroviárias. Com o arquivamento do processo, a Empresa Elétrica Londrinense S/A resolveu investir em uma nova usina hidrelétrica local, no rio Apucaraninha, composta de duas unidades hidráulicas com capacidade de 2382 kw/h cada uma, as quais entraram em funcionamento, respectivamente, em 06 de abril de 1949 e 31 de março de 1951. Em 1952, a empresa elétrica sofreu, novamente, uma grande crise com o aumento da demanda de sua área de atuação que atendia as cidades de Londrina, Ibiporã, Cambé, Rolândia e Arapongas, e, naquela ocasião, solicitava ao Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica uma licença de importação de uma terceira unidade hidrelétrica, com capacidade de 4780 kw/h, para suprir as necessidades de sua área, mas seu pedido não foi atendido.[269] Em geral, a energia elétrica era de responsabilidade de cada município e a Câmara Municipal de Londrina delegava e fiscalizava os pedidos e serviços da Empresa Elétrica Londrinense S/A. No ano de 1952, diante de vários protestos na Câmara Municipal de Londrina, alguns vereadores, entre eles, Aristeu Santos Ribas, concluíram da necessidade de a Prefeitura Municipal encampar esse serviço em favor dos interesses dos londrinenses, pois eram grandes as reclamações da população com a falta de energia elétrica.[270]

---

[269] Empresa Elétrica de Londrina S.A. *Folha de Londrina*. 19/10/1952. p. 01
[270] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 04/08/1952. p. 04.

O aumento de consumo de eletricidade, sobretudo nessa década, deveu-se a um momento de grande efervescência de novos produtos de consumo que surgiram no mercado, principalmente, de eletrodomésticos. Alguns utensílios que faziam parte do cotidiano da população, como lampiões a querosene e ferro de passar roupa a carvão, começam a ser substituídos por lâmpadas elétricas e ferro elétrico. Nessa sociedade, surgem outros aparelhos, como: geladeira, liquidificador, vitrolas e discos de vinil, além de outros produtos e, o que era um luxo, tornou-se padrão de conforto desejado.[271] O mesmo ocorreu com os aparelhos de rádio, principalmente, com o surgimento de emissoras locais. A rádio "Londrina" entrou no ar em 15 de novembro de 1943 e, em outras cidades na região, foram implantadas novas emissoras de radiodifusão. Outro exemplo é o caso de Apucarana que implantou a sua primeira estação de radiodifusão, em 17 de maio de 1947, com a inauguração da rádio "Difusora". Tudo isso produziu uma mudança paradoxal na cidade, onde os fios elétricos estavam esticados sobre os postes, ainda de madeira, nas principais ruas das cidades. Com o crescente aumento do número de famílias que adquiriam tais produtos, principalmente, as da classe média-alta, configuravam-se novas exigências quanto ao fornecimento de energia elétrica, pois a região entrava no que se denominava "vida moderna", sonho dourado do país que se industrializava, tendo como paradigma, os Estados Unidos e o *American way of life*, veiculada na imprensa escrita e falada da época.[272] Era natural, desse modo, que as elites procurassem uma solução rápida para o fornecimento de energia.

Ao ser concedida autorização à USELPA para construir uma usina hidrelétrica no "Salto Grande", no rio Paranapanema, como já é de nosso conhecimento, no mesmo local onde, em 1944, as três companhias haviam procedido estudos competentes, o Governo

---

[271] HOBSBAWN, Eric. *A era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991*. Tradução Marcos Santarrita. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 259.

[272] Sobre prosperidade e modernização no Brasil veja. ORTIZ, Renato. *A moderna tradição brasileira*. Cultura brasileira e Indústria cultural. 2ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989. GOMES, Ângela de Castro. Qual a cor dos anos dourados? In. GOMES, Ângela de Castro (org.). *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: FGV, 2002. No Paraná veja. MAGALHÃES, Marionilde Dias Brephol de. *Paraná: política e governo*. Curitiba: SEED, 2001. Capítulo II. O governo para os outros: prosperidade e modernização.

Federal estabeleceu a obrigação do fornecimento de parte da energia disponível às três organizações que tomaram parte como acionistas na referida companhia mista.[273] Como a Empresa Elétrica Londrinense estava dependendo do grupo paulista para construir a usina e, tendo em vista o crescimento da demanda, decidiu-se por adquirir outro gerador e a terceira etapa da usina Apucaraninha foi inaugurada, no dia 27 de maio de 1957, passando a produzir 4560 kw/h, elevando, assim, a sua capacidade para 9120 kw/h. Nota-se, com esse investimento, que a empresa não desejava ficar dependente da usina a ser construída no rio Paranapanema. Com a inauguração da usina hidrelétrica "Salto Grande" e a construção de 440 torres metálicas, 132 quilômetros de linhas e uma subestação em Londrina, através de empréstimo, a Cia. Elétrica foi conectada à usina paulista pelo sistema do Paranapanema, passando a receber, inicialmente, 5000 kw/h da USELPA, pois seus 9120 kw/h, produzidos pelas usinas hidrelétricas locais, eram por demais limitados em relação ao aumento de consumidores. Devido à morosidade dos trabalhos da COPEL e percebendo que um grande montante de energia elétrica chegava à subestação na cidade de Londrina, administrada pelo empreendimento de Londrina, através do sistema USELPA, um grupo de comerciantes e industriais reunidos em torno da Associação Comercial e Industrial de Apucarana e de outras cidades, inclusive a de Maringá, solicitaram ao governo de São Paulo, por meio de carta, a construção de um ramal, entre a cidade de Londrina e a de Apucarana, a fim de fornecer energia também, para as zonas de Apucarana e Maringá, buscando, assim, atenuar o problema diante do descaso que a empresa estatal tinha com a região. [274]

Quando Ney Braga (1960/64) assumiu o governo, pôde congratular-se com o término das obras de várias usinas e com os projetos de várias linhas de eletricidade. Com o suprimento de energia elétrica das usinas hidrelétricas recém-construídas, a COPEL passou a fornecer energia a várias concessionárias privadas deficitárias, que renunciava da participação no processo de venda no varejo de eletricidade e, à medida em que o estado encampava

[273] COUTINHO, 1959. op. cit. p. 81-2.
[274] A história difícil da verdade. *O Jornal.* Maringá. 12/06/1960. p. 02.

usinas, estas eram dirigidas à estatal para comercialização do produto. O projeto de distribuição de energia foi implantado, através de sistema tronco com a implantação de centrais distribuidoras, atendendo cidades adjacentes. Assim, as cidades de Londrina, Apucarana, Maringá, Alto Paraná e Florestópolis foram agraciadas por subestações da COPEL, todas inauguradas no ano de 1962. Essa foi a resposta do estado frente ao problema energético no Paraná e a resolução do problema na região Norte. Enquanto isso, uma outra empresa, de caráter privado, mantinha a sua função de abastecer Londrina e cidades adjacentes até a década de 1970, quando foi encampada pelo estado.

Para resolver problemas de ordem local e, novamente sem contar com o governo estadual, a Câmara Municipal aprovou o Projeto-Lei e o governo municipal sancionou a Lei 934/64, que dava condições para a municipalidade organizar e administrar os serviços de comunicações telefônicas no território do município, criando o que seria o SERCOMTEL (Serviço de Comunicações Telefônicas de Londrina S/A), cujo projeto-lei estipulava que os serviços seriam municipalizados e os novos aparelhos telefônicos seriam custeados pelos próprios usuários. Mas, para que essa lei fosse sancionada, várias foram as negociações e propostas para sanar a deficiência telefônica, quando o serviço era explorado pela Companhia Nacional de Telefones em Londrina.

A campanha para a criação de um serviço telefônico municipal, na cidade de Londrina, foi longa e nem mesmo as propostas iniciais tinham o objetivo de criar empresa municipalizada. Desde o ano de 1954, a população londrinense vinha reclamando da deficiência de telefones, tendo em vista o reduzido número de aparelhos e linhas interurbanas, ocasionando grandes constrangimentos e longa espera daqueles que pretendiam utilizar-se do serviço. Nesse período, a Companhia Telefônica Nacional-Divisão do Paraná enfrentava problemas e dificuldades para ampliar a sua rede em Londrina, principalmente, de ordem financeira. A imprensa londrinense ocupava-se com esse problema, apresentando denúncias, fossem elas em relação ao número insuficiente de aparelhos para atender à demanda local ou

fossem relacionadas ao serviço considerado "obsoleto", com funcionamento precário.[275] Para ampliar e melhorar o serviço telefônico, o grupo da Associação Comercial de Londrina, reunido em torno do assunto, interveio na administração da Cia. Telefônica, de caráter privado, e propôs que, em vez desta lançar ações para levantamento de recursos financeiros, optasse pelo lançamento de debêntures, ou seja, títulos de dívida amortizável, pois seria mais interessante contrair dívidas do que admitir acionistas.[276] A *Folha* aprovou a sugestão, apoiou a idéia e acreditou que a emissão de debêntures resolveria o problema no tocante à questão econômica, permitindo que a cidade contasse com um número maior de telefones. Foi a partir dessa sugestão que a empresa telefônica ampliou sua rede para 1300 números.[277]

O vereador José Queiróz, investigando a atuação da Cia. Telefônica com relação aos investimentos aplicados, denunciou a absurda exigência da empresa, a qual obrigava os novos clientes a adquirirem um valor alto em debêntures, para que pudessem ter telefones instalados. Contrário a essa exigência, o vereador constatou que a referida Cia. arrecadou, com a ampliação, 13 milhões de cruzeiros, quando foram empregados somente 10 milhões em equipamentos e instalações, o que gerou novas reclamações contra a empresa.[278]

No final da década de 1950, surgiram equipamentos que ofereciam a automatização dos telefones, por isso, muitos londrinenses entendiam como necessária a modificação do sistema, tornando o serviço mais eficiente. Nesse período, pode-se verificar que, em outras cidades, como em Curitiba, a Companhia Telefônica Nacional havia implantado, com sucesso, aparelhos automáticos, solucionando os problemas relacionados à vida urbana.[279] Apesar dessa nova tecnologia, parece que a Cia. ainda não desejava alterar seu sistema em Londrina, pois o atual contrato com a municipalidade venceria em 1964.[280] Para cobrir o

---

[275] Obsoleto o serviço e insuficiente o n.º de aparelhos. *Folha de Londrina*. 21/10/1954. p. 01. Condições que apresenta a telefônica para a ampliação de sua rede aqui. *Folha de Londrina*. 23/11/1954. p. 01.
[276] Ata de reuniões da Associação Comercial de Londrina, livro 03, 20/06/1955. p. 97.
[277] Telefone ainda. *Folha de Londrina*. 31/101954. p. 01; Praticamente resolvido o problema telefônico na mesa redonda que realizaram ontem o prefeito, a concessionária e vereadores. *Folha de Londrina*. 11/06/1955. p. 01.
[278] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 07/10/1955. p. 03.
[279] Telefones automáticos. *Folha de Londrina*. 12/09/1961. p. 02.
[280] Telefones automáticos. *Folha de Londrina*. 26/05/1962. p. 02 A.

déficit salarial de seus funcionários, que ameaçavam entrar em greve, em junho de 1962, a empresa solicitou à Câmara Municipal de Londrina um aumento nas tarifas telefônicas. Enquanto isso, órgãos de imprensa, como a *Folha de Londrina*, e a Associação Comercial de Londrina (ACL) discutiam a deficiência do serviço. Numa de suas reuniões, os comerciantes da ACL analisavam que o sistema atual possuía 2500 aparelhos e até o final do contrato deveria atingir 7000 linhas, além da promessa não cumprida de oito canais telefônicos para São Paulo e quatro para Curitiba e Paranaguá. Nessa ocasião, comentou-se que a Cia. Telefônica não tinha condições financeiras para passar os telefones para o sistema automático e, mais, que a empresa não se interessaria por investimento tão arriscado, próximo à data do vencimento do contrato.[281] Ao mesmo tempo que o problema era discutido por segmentos políticos de Londrina, a Cia. Telefônica inaugurava telefones automáticos nas cidades de Rolândia e de Cambé.[282]

Enquanto isso, a questão telefônica assumia maiores proporções na Câmara Municipal de Londrina, quando o vereador Olavo Ferreira observou que a Cia. telefônica tinha condições econômicas para instalar o serviço automático, mas não havia interesse em empregar o próprio capital, optando, mais uma vez, pelo lançamento de debêntures para o desenvolvimento do serviço. Outro vereador, Magno Burgos, denunciou que, para dispor ao funcionamento cinco mil telefones automáticos, a empresa estava cobrando uma quantia absurda dos que pretendiam adquirir o aparelho, dado que seria grande a margem de lucro por parte da empresa e insinuou que esse capital seria empregado em outros municípios.[283]

Além de ser criticada, a Cia. Telefônica tinha, como concorrente, uma indústria de equipamentos de telefones automáticos que pretendia vender seu produto em Londrina. O grupo "Ericson do Brasil" comercializava produtos para empresas particulares ou mesmo prefeituras que desejassem explorar o serviço telefônico. O mérito dessa concorrente era ter

---

[281] Ata da Associação Comercial de Londrina. livro 04. 18/07/1962. p. 50 verso
[282] Telefones automáticos. *Folha de Londrina*. 26/05/1962. p. 02 A.; Inaugura a CTN em Cambé serviço de telefones automáticos: 400 aparelhos. *Folha de Londrina*. 10/12/1963. p. 07.
[283] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 14/04/1961. p. 03.

instalado seus equipamentos com sucesso, nas cidades paulistas de São José dos Campos, Marília e, por último, em Sorocaba, com telefone automático, a um custo inferior ao que a Cia. Telefônica Nacional pretendia cobrar. Foi no dia 30 de maio de 1961 que a Câmara Municipal de Londrina recebeu um dos diretores da "Ericson" para esclarecer dúvidas e aventar a possibilidade de firmar contrato para instalar o equipamento.[284]

Hosken de Novaes, candidato a prefeito municipal, interessou-se pela solução do problema dos telefones e, em campanha política, prometeu que os aparelhos chegariam aos bairros e em todas as latitudes do município.[285] Ao se eleger, formou uma comissão municipal encarregada de julgar as propostas para exploração de um serviço telefônico automatizado em Londrina. A convite da empresa fabricante de telefones "Ericson do Brasil", o prefeito e a sua comissão tiveram a oportunidade de conhecer a central telefônica da cidade de Sorocaba. Com vistas a mais um empreendimento administrado pela Prefeitura Municipal, em outubro de 1964, é aprovado o Projeto-Lei e sancionada por Decreto a Lei Municipal n.º 934/64, criando uma empresa telefônica municipal que contou com o apoio de vários clubes e entidades sociais.[286] No ano seguinte, o Serviço de Comunicações Telefônico de Londrina (SERCOMTEL) estava funcionando, apenas em nível departamental da Prefeitura Municipal, já consumindo verbas específicas, e a solução foi fazer um autofinanciamento.[287] A assinatura de um contrato entre a empresa fabricante de centrais telefônicas e o SERCOMTEL marcou o início dos trabalhos para a instalação dos telefones automáticos de Londrina, com capacidade inicial de 7280 terminais e a possibilidade de futuras ampliações para até 30 mil linhas, cujas despesas seriam pagas pelos usuários que iriam adquirir os novos telefones.[288] A *Folha de Londrina* anunciou que a Prefeitura Municipal tinha assumido um grande compromisso, em

---

[284] Ata da Câmara Municipal de Londrina. 30/05/1961. p. 06 e 07.
[285] Informativo de propaganda política publicado pelo comitê central pró candidatura José Hosken de Novais à prefeitura de Londrina. Informativo o Luzeiro n.º 20. *Folha de Londrina*. 29/08/1963. p. 03.
[286] Ninguém melhor que o município para administrar os serviços telefônicos. *Folha de Londrina*. 18/11/1964. p. 08.
[287] Telefones automáticos: morosidade na execução. *Folha de Londrina*. 22/07/1965. p. 03; Hosken sobre os telefones: minha administração joga seu nome e sua eficiência nessa empreitada. Folha de Londrina. 27/08/1965. p. 07.
[288] Telefones automáticos. *Folha de Londrina*. 04/02/1966. p. 03.

um negócio difícil e arriscado que exigia "coragem e muita sorte", pois, até então, ninguém em Londrina aventurara-se em tal empreendimento. Seu sucesso foi marcado pelo grande número de inscrições daqueles que desejavam adquirir um aparelho telefônico e, um ano depois de sancionada a lei, criando a empresa municipalizada, o SERCOMTEL tinha vendido em torno de 5000 linhas, ou seja, quase duas vezes mais o número de telefones existente na cidade.[289] Foi somente em dezembro de 1966 que chegaram a Londrina os primeiros equipamentos da central automática de telefones, inaugurada com a instalação de 5500 telefones, faltando vender vários aparelhos previstos para a cota inicial, fazendo com que a imprensa local cobrasse do prefeito maior divulgação de seu produto.[290] As matérias do jornal londrinense dedicadas à implantação do novo sistema telefônico, assim como as ocupadas em criticar a Cia. Telefônica Nacional, deixavam claro que o avanço tecnológico em Londrina parecia depender muito mais da iniciativa municipal, que de uma empresa privada, com abrangência em várias estados do país, ou mesmo das ações do governo estadual que já colaborava com a ORTEPA (Organização Telefônica do Paraná), através da qual, no Norte do Paraná, a cidade de Apucarana já estava sendo agraciada, com os telefones automáticos.[291] Finalmente, o matutino londrinense, publicava, em sua edição do dia 06 de julho de 1968, que, após duas décadas, solicitando uma ligação, através de uma "agradável e às vezes ríspida voz feminina dos velhos telefones da Cia. Telefônica, agora será substituída pelo zumbido contínuo dos telefones automáticos do SERCOMTEL". Sua ampla reportagem não apenas se orgulhava pelo empreendimento como deixou em evidência que o serviço contou com a experiência de uma política independente.

Por longos anos, o jornal de João Milanez deu muita ênfase às obras planejadas e construídas sem depender do Governo Estadual. Uma delas nos chamou a atenção, porque foi redigida em forma de crônica, publicada, no dia 28 de outubro de 1952 e assinada por Lina

---

[289] Telefones: mais uma etapa. *Folha de Londrina*. 29/04/1966. p. 03
[290] Telefones. *Folha de Londrina*. 12/06/1967. p. 03.
[291] Finaliza a ORTEPA os seus serviços e desde ontem "vivem" os telefones. Um dos modernos aparelhos de 59, projetando Apucarana. *Jornal Correio do Lavrador*. Apucarana. 06/12/1959.

(Braulina) Lemos, relatando a inauguração de uma obra no município de Rancho Alegre, idealizada por Charles Naufer, fazendeiro daquela localidade, que investira na construção de uma ponte em concreto armado que "ninguém lhe pediu e ninguém lhe sugeriu", mas por necessidade de transportar sua safra agrícola para o estado de São Paulo, pois a balsa existente oferecia perigo para o transporte de cargas.[292] Também *O Jornal* de Maringá daria ênfase a várias obras construídas pela iniciativa particular. É recorrente, em suas colunas, enaltecer o trabalho da Cia. Melhoramentos, - responsável pelo loteamento de Maringá -, empresa que surgiu após a II Guerra, quando a Cia. Norte foi repatriada. A imprensa maringaense ressaltava as estradas daquela zona, como "esplêndidas" e construídas graças à iniciativa particular, defendendo que a capacidade de vencer vários obstáculos, foi em função dessa política independente.[293] Outro exemplo lapidar narrado pela imprensa maringaense foi em relação à inauguração de uma ponte próxima a Maringá, outra construída "com esforços próprios e distante do dinheiro públicos".[294] José de Oliveira Rocha observou que o poder local era grato aos serviços prestados pela iniciativa particular, pois a Prefeitura de Maringá chegou ao extremo de emprestar máquinas da Cia. Melhoramentos em troca de indulto do pagamentos de impostos.[295]

No ano de 1952, a *Folha de Londrina* encetou uma campanha para instalar uma corporação de Bombeiros na cidade. O combate a incêndios já vinha sendo utilizado por carros "pipas" da própria Prefeitura Municipal e o matutino sugeriu que esse órgão assumisse mais esse serviço público na cidade. Direcionando as palavras de sua coluna ao governo paranaense, a imprensa relatava que o poder executivo estadual tinha se esquecido de Londrina e anunciava que "o único sinal" que o governo tem dado "por estas bandas está simbolizado nos *guichets* arrecadadores de suas coletorias".[296] Ainda, em dezembro de 1952,

---

[292] LEMOS, Lina. Um fato em revista. *Folha de Londrina*. 28/10/1952. p. 08.
[293] Por quê? *O Jornal*. Maringá. 16/08/1960. p. 02.
[294] VALEN, Severino. O valor de um povo. *O Jornal*. Maringá. 17/02/1962. p. 06.
[295] ROCHA, José de Oliveira. Impressões de uma visita. *Folha de Londrina*. 13/03/1954. p. 01.
[296] Será iniciada a campanha do Corpo de Bombeiros. *Folha de Londrina*. 26/10/1952, p. 01.

o jornal registrou um incêndio na cidade, o oitavo do ano, e relatou que o governo estadual não vinha prestigiando o Norte, e, finalmente, afirmava, publicamente, ao governador Munhoz da Rocha que seu governo não tinha o apoio da região.[297] Nessa linha de pensamento, em busca da resolução dos problemas por conta própria, vereadores propuseram, em 1953, a aquisição de "dólares" para a compra de tratores, motoniveladoras e peças, de acordo com o plano Osvaldo Aranha (Projeto n.º 43/1953), para serem investidos em obras de infra-estrutura básica no município.[298]

Como já foi visto, o jornal de João Milanez moveu várias campanhas em prol do melhoramento da infra-estrutura básica em Londrina, fossem elas pela criação da faculdade; pelo fechamento das fossas negras e pela ampliação da rede de água e esgoto; contra a Empresa Elétrica Londrinense S/A, no melhoramento dos serviços e ampliação de kw/h; pelo melhoramento e ampliação do sistema telefônico; pela fundação de um destacamento efetivo do Corpo de Bombeiro, entre outras. Isso denota que o matutino apoiava o poder local, enaltecendo a imagem de ousadia, empreendedorismo e independência da administração estadual. Nesta mesma direção, *O jornal* de Maringá também enalteceu segmentos políticos maringaenses na solução das questões locais sem auxílio do Governo Estadual.

Ao encerrarmos este capítulo, devemos tratar de um simbolismo que foi difundido no final da década de 1960 pela *Folha de Londrina*, mas para entendê-lo, é necessário o recuo, na temporalidade. Proporcionados pelo cultivo das rubiáceas, o Estado de São Paulo e, notadamente, a sua capital receberam altos investimentos industriais. Em 1917, Washington Luiz Pereira de Souza assumiu a Prefeitura da cidade de São Paulo e seu governo elaborou e construiu um plano infra-estrutural, por conta própria, para dar resposta aos problemas daquela cidade. Foi também em sua gestão que se instituiu um concurso público para escolha do brasão e da divisa para a cidade. Entre dois ramos frutificados de café, a divisa *Non ducor, duco* é a vencedora. Capaz de amalgar todos os naturais do estado, ela representaria a sua

[297] Um governo em xeque. *Folha de Londrina*. 17/12/1952. p. 01.
[298] Ata Câmara Municipal de Londrina. 02/12/1953. p. 04.

autonomia. São Paulo diz “não sou conduzido, conduzo” para aquele que regia o poder nacional, como se estivesse declarando que não precisava dele para ser conduzido. Assim, um editorial da *Folha de Londrina* nos chamou a atenção ao observar que “o londrinense assemelha-se muito ao paulista” e, principalmente, ao seu lema “*Non ducor, duco*: Não sou conduzido, conduzo”, pois “Londrina, que sempre soube escolher bons prefeitos, não pode entender que a solução de um problema eminentemente local seja entregue a outros que não os londrinenses”.[299] Assim, temos como certo que os poderes locais e a imprensa não apenas contestavam e se manifestavam contrários ao distanciamento entre o Sul e o Norte, mas procuravam, em parte, mantê-lo, posição que fomentava, ainda mais, as intenções e as manifestações divisionistas Norte/Sul e fortalecia as ligação da região com São Paulo.

[299] Sucessão. *Folha de Londrina*. 27/06/1968. p. 03.

CAPÍTULO III

A POLÍTICA INTEGRACIONISTA NO PARANÁ:

A PARANIZAÇÃO DO NORTE

Estradas para o "sertão em flor"

A construção de estradas no Paraná está vinculada à história da ocupação e povoamento do território brasileiro iniciada no século XVI. Dos caminhos indígenas e coloniais aos primeiros planejamentos privados e públicos, voltados a criar condições de comunicação e garantir a unidade geopolítica do imenso espaço redescoberto pelos europeus, foi uma longa jornada. No Paraná, a partir do século XIX, são construídas as primeiras estradas, aproveitando os caminhos indígenas e de gado já existentes. Porém, o processo de construção de estradas era precário, manual, com ferramentas como pá, picareta, broca e marrão e o transporte escavado era feito em galeota, tracionada por muares. Construídas para o transporte de carroças, essas estradas marcaram pelo transporte do mate, um dos principais produtos de exportação, abundante no Sul do Paraná, e seguia em direção aos portos de embarque. Sem avançar para o Oeste e Norte, esses caminhos levaram 300 anos para se prolongarem, desde a primeira re-ocupação.

Em se tratando de estradas, na década de 1920, foram empreendidas as primeiras medidas locais, voltadas para a solução de problemas infra-estruturais que afligiam a população do Norte do Paraná, a partir de um grupo de cafeicultores, que não contava com a resolução de seus problemas pela administração pública estadual, ou que pudessem contar com sua colaboração, o que parece, não acontecia ou, se acontecia, era com muita parcimônia. O jornal curitibano *O Dia* não descuidava, em suas páginas, de lembrar ao governo estadual a necessidade do poder oficial efetivar a integração Norte/Sul, sugestão presente em matérias e artigos ocupados com a cafeicultura, a colonização e a construção de estradas na região Norte.

Em julho de 1924, o matutino curitibano trazia, em sua edição, uma reportagem sobre a cerimônia de inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Noroeste do Paraná, que ocorrera sob grande entusiasmo no município paulista de Ourinhos, uma vez que este era o ponto de partida daquela estrada férrea. O jornal ainda emitia, no texto da sua reportagem, a expectativa de que os trilhos da Noroeste do Paraná, então, parados próximos ao município paranaense de Cambará, prosseguissem para muito além, "rasgando o sertão para semeá-lo de fazendas e cidades até Sete Quedas", cortando a zona além do rio das Cinzas, "donde haveria de surgir um oceano de café".[300]

Anos antes, o jornal *Norte do Paraná*, publicado em Jacarezinho, informava a assinatura de um contrato entre o governo do Paraná e vários fazendeiros de café, dentre eles estavam Manoel Antônio Alves Lima, Antônio Ribeiro dos Santos, Antônio Barbosa Ferraz Jr. e Willie Davids. O contrato previa a construção de uma estrada de ferro que partiria de uma conexão da estrada de ferro Sorocabana, em Ourinhos, e adentraria o território paranaense, bem como, frisava que toda a obra seria construída pela iniciativa privada.[301] O prefeito de Jacarezinho, Willie Davids, tinha se envolvido com a elaboração do plano e construção de uma estrada de rodagem, ligando Jacarezinho a Cambará e, ainda, era o encarregado de levantar capital para a construção da estrada de ferro Noroeste do Paraná cujas obras encontravam-se paradas próximas a Cambará, desde 1921.[302] Essas ações de Willie Davids, além de caracterizar o seu grande prestígio junto ao governo do Paraná, exemplificam a força política e econômica dos cafeicultores do Norte, os quais ocupavam, geralmente, os cargos de prefeito das localidades da região, sobretudo durante a década de 1920, construindo estradas por conta própria, com vistas à escoação de sua produção agrícola para o Estado de São Paulo.

---

[300] Sertão em flor: o Paraná cafeeiro. *O Dia*. Curitiba. 08/07/1924. p. 02.
[301] Estrada de ferro. *Norte do Paraná*. Jacarezinho. 15/08/1920. p. 01.
[302] Estrada de ferro. *Norte do Paraná*. Jacarezinho. 15/05/1921. p. 01.

A cobertura jornalística de *O Dia* sobre a inauguração da estrada de ferro Noroeste é um exemplo lapidar de como o jornal tratava das diferenças entre o Sul e o Norte e as afinidades da população norte-paranaense com o Estado de São Paulo.

Naquele ano de 1924, quando da inauguração do primeiro trecho da ferrovia Noroeste do Paraná, os fazendeiros do Norte convidaram o governador para integrar a cerimônia oficial. Ausente do evento, porém atento, enviou uma comitiva oficial, composta por vários funcionários públicos e jornalistas, inclusive um repórter do quadro de *O Dia*, que visitou toda a região e seus integrantes ficaram instalados nas fazendas de Barbosa Ferraz e Willie Davids. Passando a narrar o evento em diversos artigos denominados "Sertão em flor: o Paraná cafeeiro", na pena do jornalista de *O Dia*, há intenções de caracterizar a colonização do Norte do Paraná como obra de pessoas oriundas de outros estados da federação, pois relatou que na região só existiam "dois fazendeiros paranaenses", entendendo que a maioria dos cafeicultores eram procedentes de Minas Gerais e São Paulo. Na oportunidade, fez um agradecimento aos paulistas, fluminenses e mineiros que tanto se esforçaram pelo desenvolvimento do Paraná.[303]

O mesmo jornalista enfatizou, em outras reportagens, uma série de diferenças entre os moradores, as habitações e as estradas do Norte e do Sul. Numa matéria significativa observou que o morador do Sul era mais "tranqüilo", realizava o trabalho com mais calma, cuidava de casa e das coisas que lhe agradava, não o fascinavam as riquezas amontoadas à custa de vigílias, não arriscava empreitada que lhe pudesse tirar o sono e conduzi-lo ao desespero, contentava-se com o pouco que possuía. Por outro lado, o morador do Norte era representado pela sua ousadia e caráter prático, porém ríspido. No que se referia às moradias, dizia que eram construídas sem preocupação de estilo, despidas de adorno, de que escapavam por completo os mais elementares princípios de estética, uma vez que eram, geralmente, construções mal acabadas ou por acabar, dado que, no dizer do matutino, o habitante da

[303] O desenvolvimento do norte do Paraná. *O Dia*. Curitiba. 09/07/1924. p. 02.

região não tinha tempo para se dedicar a sua habitação diante do surto de progresso proporcionado pelas rubiáceas. Ao contrário, o morador do Sul cuidava da casa e aumentava para que fosse bonita e cômoda. O jornalista também se surpreendeu com as estradas de rodagem do Norte, pois observou que, ao contrário das existentes no Sul, apresentavam um "rasgo no solo", o qual, margeando a estrada, permitia a canalização de águas pelo leito em dias chuvosos. Assim, o lavrador do Norte teria idealizado a construção de estradas, exclusivamente, para automóveis, procedimento semelhante ao verificado no estado de São Paulo.[304] A péssima situação das estradas do Sul também foi observada no artigo do engenheiro Correia Ferreira, publicado em meados de 1923, no mesmo jornal, confirmando que as estradas do Sul em dias chuvosos empoçavam, tornando-se "intransitáveis", pois eram feitas apenas para o transporte de carroças.[305] Ainda no ano de 1935, o Secretário de Fazenda e Obras Públicas recebeu um relatório de sua equipe, relatando que o tráfego de veículos com tração animal de grande peso era um transtorno para as estradas do Sul do Paraná, porque impedia o trânsito de automóveis, mesmo com o bom tempo, devido à "revulsão" que as carroças faziam na areia, ocasionando grandes prejuízos aos veículos automotores. A solução apontada foi de que deveriam ser construídas novas estradas, onde fosse permitido apenas o trânsito de automóveis, fato percebido na região Norte do Paraná.[306]

Enquanto o Paraná sofria com a falta de infra-estrutura em suas rodovias, os cafeicultores do Norte "velho" alavancavam um alto investimento na construção de uma ponte para transpor a locomotiva sobre o rio Paranapanema, com tramos pênsil de mais de 80 metros, sustentados por cabos de aço. A ponte metálica mostrou-se segura para as condições da época, com necessidade de importação de sua estrutura e com tecnologia inglesa. Foi no ano de 1918, que o cafeicultor e comerciante Manoel Antônio Alves Lima, grande

---

[304]Sertão em flor: o Paraná cafeeiro. *O Dia*. Curitiba. 20/06/1924. p. 01.; 22/06/1924. p. 01.; 24/06/1924. p. 01.; 03/07/1924, p. 01.; 06/07/1924. p. 01.

[305] CORREIA, Ferreira. O Paraná econômico: viação, imigração e colonização. *O Dia*. Curitiba-PR: 07/07/1923. p. 05.

[306] Relatório apresentado ao Sr. Othon Maeder, DD Secretário de Fazenda de Obras Públicas. Departamento de Obras e Viação, Curitiba, 1935. p. 27-28.

proprietário de fazendas cafeeiras nos estados paulista e paranaense, também dedicado ao comércio e à exportação de café, encomendou estudos para se construir essa ponte que facilitaria o transporte de suas safras cafeeiras rendosas em terras paranaenses. Na empreitada, somaram-se outros grandes cafeicultores, que construíram, por conta própria, 164 metros de ponte, sendo 82,5 metros no setor pênsil e 81,5 metros de apoio em vigas de concreto. Esse tipo de ponte, denominada de pênsil, cujo tabuleiro é sustentado por cabos ancorados, é uma das três únicas construídas no Brasil. A primeira tinha sido inaugurada entre São Vicente-Santos, em 1914. Outra, a Hercílio Luz, entre Florianópolis-São José, em Santa Catarina e, a terceira, a ponte "Alves Lima", entre São Paulo - Paraná, que concretizou a ligação entre os dois estados, por meio ferroviário e representou a salvação da incipiente lavoura cafeeira paranaense.

O primeiro trecho ferroviário, como vimos, também idealizado por fazendeiros de café, tinha 22 quilômetros de extensão, ligando Ourinhos a Leoflora[307], localidade próxima a Cambará. A então denominada estrada de ferro Noroeste do Paraná era aparentemente apenas um pequeno ramal da estrada de ferro Sorocabana, adentrando o território paranaense. Porém, na prática, era a aplicação do plano do deputado paulista Cincinato Braga, o qual havia sugerido a construção de uma ferrovia para canalizar a importação e exportação da safra agrícola da região Norte do Paraná e, também, do Paraguai para o porto de Santos.[308]

Anos após a inauguração da Noroeste do Paraná, matéria de *O Dia* trataria dos obstáculos ao crescimento econômico do Paraná colocados pelo estado de São Paulo, reforçando a necessidade de o governo estadual empenhar-se na efetiva integração Norte/Sul. Atendendo aos interesses e às conveniências dos fazendeiros de café, as ferrovias paulistas avançavam nos estados limítrofes, inclusive no Norte do Paraná, para tornar a região tributária do porto de Santos. Assim, a construção de uma ferrovia, - partindo de Ourinhos e

---

[307] Leoflora é uma homenagem a um fazendeiro de café e sua esposa. Léo, de Leogivildo Barbosa Ferraz e Eleoflora de sua esposa.
[308] CERNEV, 1997. op. cit. p. 57.

atravessando o Norte em diagonal até Guaíra -, vinha ao encontro aos interesses da política paulista, dentro do seu lema: "onde há café aí deve estar São Paulo", neutralizando os interesses dos paranaenses. Esse alarme foi observado pela imprensa curitibana, quando publicou que, se não fossem tomadas algumas medidas por parte da administração pública estadual, o Paraná continuaria com a mesma "característica" do passado, ou seja, continuaria sendo a de "5ª Comarca", dependente de São Paulo.[309]

O jornal de Caio Machado Lima, sem dúvida, não deixava de reconhecer que o avanço econômico e populacional da região Norte era, em grande parte, fruto do trabalho e da iniciativa dos cafeicultores e braços oriundos, sobremaneira, de São Paulo, e que os habitantes daquela região mantinham ligações comerciais e afinidades muito maiores com o vizinho estado do que com o restante do Paraná. Sustentava a idéia de que o desenvolvimento paranaense dar-se-ia pela adoção da cafeicultura, tal como foi empreendido por São Paulo anteriormente. Porém, o diretor de *O Dia* não aceitava que os interesses econômicos dos paulistas obstassem a efetiva integração paranaense, bandeira sempre muito bem empunhada pelo matutino curitibano.

Essas percepções em relação ao desenvolvimento do Norte do Paraná e as sugestões para o seu desenvolvimento seriam também emitidas pelo *O Dia* em suas matérias dedicadas aos acontecimentos envolvidos com as marchas e contramarchas do processo inicial de colonização da região Norte.

No ano de 1928, o jornal de Caio Machado tratou da questão paranista, uma vez que o movimento tinha entrado para a ordem do dia em Curitiba. Em junho de 1928 redigiu um "apelo" ao governador do estado para que se empenhasse na tarefa de unir o Norte do estado com o próprio Paraná, através de obras rodoferroviárias, ou, como se referia a imprensa da época, em "paranizar o Norte do Paraná". A cultura do café estava colocando o Paraná em melhores condições econômicas e, para que isso favorecesse o Paraná, seria necessário, no

[309] O Paraná é ainda, mais do que nunca, a 5ª Comarca de S. Paulo. *O Dia*. Curitiba. 14/09/1928. p. 01.

dizer da imprensa, construir estradas entre a região cafeeira para o Porto de Paranaguá. Assim, *O Dia* passaria a criticar o Governo Estadual por não se preocupar com a região, acusando-o de estar promovendo a "desparanização" do Estado. Na oportunidade, lançaria uma proposta de trocar a palavra "paranista", tão apregoada pelos intelectuais, para "paranizar", pois ser paranista não tinha nenhum sentido e vantagem.[310]

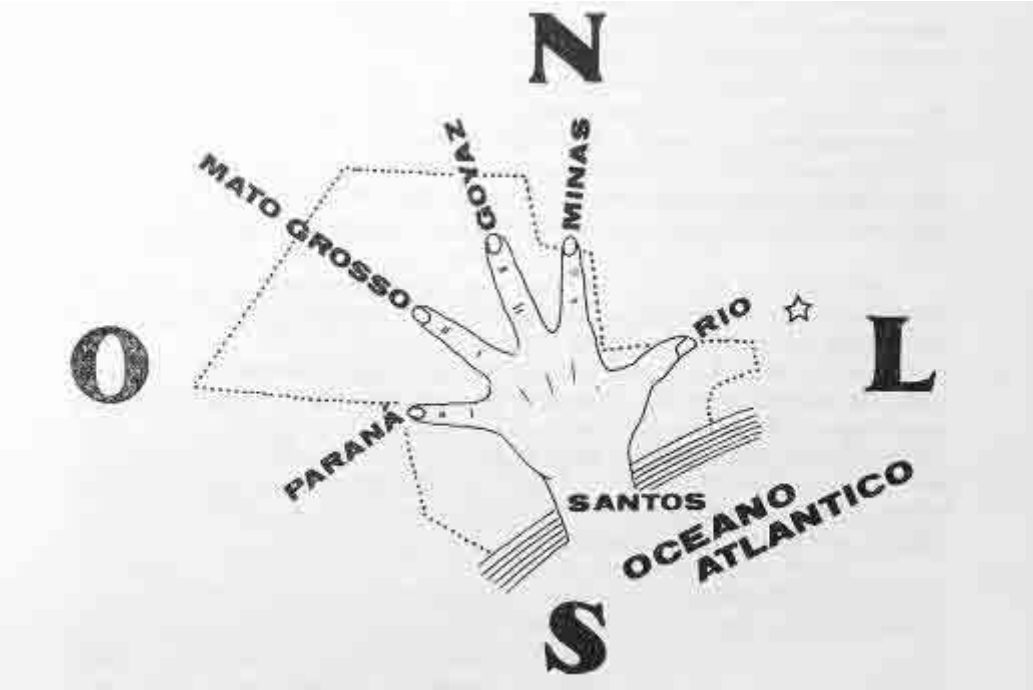
O jornal *O Dia*, no seu segundo artigo, continuaria defendendo a necessidade de paranizar a região Norte, isto é, defendia a integridade do Paraná a partir da construção de estradas. Naquele momento, passou a censurar um segmento da sociedade curitibana, com princípios de "regionalismo" e "bairrismo", por recusar elementos paulistas na vida política e econômica do estado. Criticando os paranistas, a imprensa curitibana alertava que o paranaense nato deveria acolher todos os migrantes e imigrantes que viessem cooperar nas terras paranaense e, ainda, defendia que os integrantes do movimento cultural deveriam aceitar essa "ingerência de estranhos" no território paranaense.[311]

Naquele ano de 1928, o periódico paulistano *Boas Estradas*, órgão da Associação Paulista de Boas Estradas, publicava um clichê denominando-o de "o símbolo da rodoviação paulista". O símbolo era uma mão aberta sobre o mapa do estado de São Paulo, mostrando todas as linhas mestras que se iniciavam a partir do porto de Santos, partiam para o interior paulista e avançavam para os estados limítrofes. Os engenheiros envolvidos nesse processo, explicavam que a mão canhota aberta sobre o mapa e cada um dos dedos dessa mão era um sistema de transporte que deveria atrair a produção econômica correspondente. A função de cada dedo: o polegar, "curto e grosso" deveria atrair a produção agrícola do estado fluminense e ligar as duas maiores cidades do Brasil, aproximando São Paulo com a capital da República; o indicador alcançaria o estado de Minas Gerais; o médio o de Goiás; o anular, o de Mato Grosso e o dedo mínimo, voltado para o Sul, indicava o Norte do Paraná. O pulso, por sua vez, seria o porto exportador de Santos para onde os cinco estados limítrofes representados

[310] Paranizemos o Norte do Paraná. *O Dia.* Curitiba. 12/06/1928. p. 01.
[311] Sem fins regionalistas, mas com princípios de paranismo... *O Dia.* Curitiba. 14/06/1928. p. 01.

deveriam carrear a sua produção (figura 06).[312] Esse símbolo da rodoviação paulista era um programa perfeitamente delineado que traçava os caminhos que cortavam o território paulista e avançavam para outros estados, representados no desenho.

Figura 06
Símbolo da rodoviação paulista com relação aos Estados limítrofes.
Fonte: Revista Boas Estradas. São Paulo. 09/06/1928.
Publicado no jornal *O Dia.* Curitiba. 15/06/1928. p. 02.



O jornal *O Dia*, em sua campanha de defesa da paranização, reagiria contra a questão hegemônica paulista. O Norte isolado do porto marítimo do Paraná, por falta de estradas de rodagem ou de ferro, e ligado a São Paulo, mereceria maior atenção do Governo do Estado, no dizer da imprensa curitibana. Ao analisar o símbolo da rodoviação paulista e o dedo mínimo que apontava para o Norte do Paraná, o jornal sugeria que aquele "dedinho" da mão deveria ser "aparado", com a canalização da produção agrícola do Norte para os Portos de Paranaguá e Antonina, em vez de Santos. Assim, fazia-se necessário "paranizar" o Norte e o

[312] NETTO, Américo R. O símbolo da rodoviação paulista. São Paulo: *Boas Estradas*. 09/06/1928.

primeiro passo seria construir boas estradas entre Curitiba e essa região.[313] No ano de 1928, o presidente Washington Luis havia anunciado a necessidade de construir estradas em solo nacional, ligando os centros mais desenvolvido com os distantes pontos das cartas geográficas. Com base no lema do Governo Federal "governar é abrir estradas", *O Dia* sugeria ao governador Affonso Camargo aderir ao programa do nacional com a elaboração e a construção de um plano rodoferroviário no Paraná.[314]

Na década de 1930, os investimentos da colonizadora Cia. Norte, na ampliação da ferrovia São Paulo-Paraná desagradariam, ainda mais, o Governo Estadual, então sob o comando de Manoel Ribas. O interventor considerava que as atividades daquela ferrovia prejudicavam os interesses da economia paranaense, dado que, como vimos, elas canalizavam o escoamento da produção agrícola do Norte do Paraná rumo ao porto de Santos. Para o interventor, tratava-se de substituir tal rota por outra que tivesse como destino final o porto de Paranaguá. Diante dessa conjuntura "antiparanaense", o então Secretário Estadual dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas, Othon Mader, apresentou um relatório ao interventor, solicitando a construção de um ramal ferroviário ligando 13 municípios cafeeiros do Norte do Paraná ao porto de Paranaguá, obra que cessaria o isolamento entre o Norte e o Sul e concorreria com o "estado bandeirante", São Paulo.[315]

O ano de 1936 assistiu à elaboração do primeiro plano ferroviário do Paraná. Semelhante ao paulista, o projeto elaborado por engenheiros ligados à rede ferroviária no Paraná traçava várias diretrizes, a partir do Porto de Paranaguá e visava a atender as regiões Norte, Oeste e Sul do estado. O plano constituía-se de quatro ramais ferroviários, denominados: ramal do Piquiri, do Campo Mourão, do Pirapó e de Jaguariaíva. O primeiro, ramal do Piquiri, entre os rios Piquiri e Iguaçu, tinha início na cidade de Guaíra, divisa com o

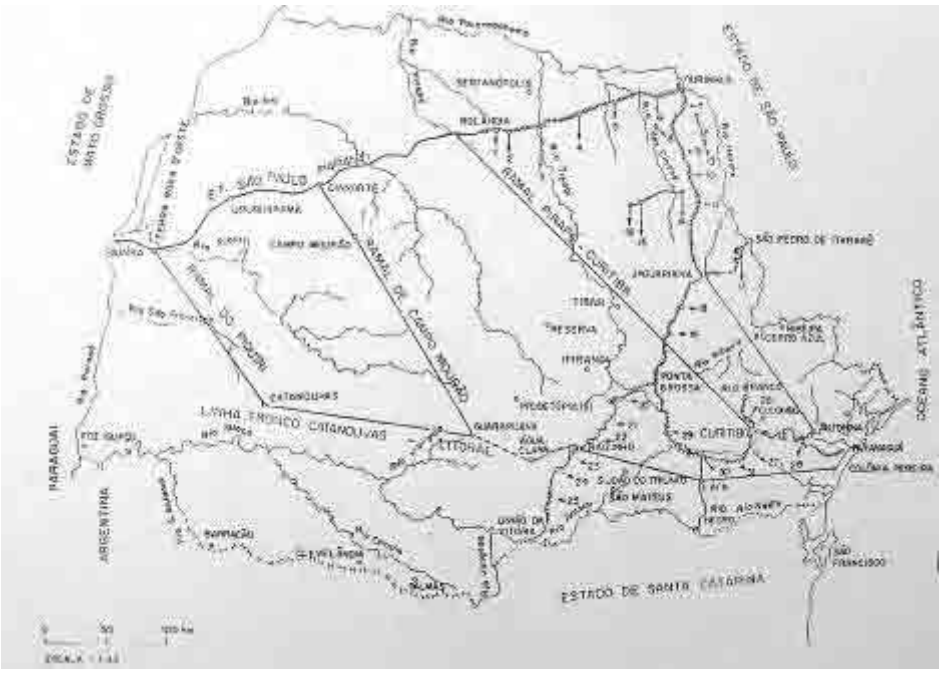
---

[313] O dedo mínimo da mão simbólica da rodoviação paulista: paranizemos o Norte, antes que essa mão se feche. *O Dia*. Curitiba. 15/06/1928. p. 02.
[314] O problema rodoviário paranaense. *O Dia.* Curitiba. 24/06/1928. p. 01.
[315] *Relatório apresentado ao Exmo Sr. Manoel Ribas, DD. Governador do Estado do Paraná, pelo Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas Othon Mader. Exercício de 1934.* Curitiba-PR: 1935, p. 29 ss. Citado por PADIS, 1981, pág. 126.

Estado de Mato Grosso, indo até a cidade de Catanduvas, de onde se dirigia para Guarapuava, seguindo em direção a Curitiba, cortando o Oeste e o Sul do Paraná. O segundo, ramal Campo Mourão, situado entre os rios Ivaí e Piquiri, ligava a cidade de Cianorte, passando por Campo Mourão a Guarapuava, encontrando-se com a ferrovia em direção à capital. O terceiro, ramal Pirapó-Curitiba, começava na nascente do rio Pirapó, no alto da serra da Apucarana, entre os rios Ivaí e Tibagi, prolongando-se até a cidade de Curitiba. O quarto ramal, o de Jaguariaíva, a leste do rio Tibagi, tinha a função de canalizar a produção agrícola do "Norte velho" até a cidade de Curitiba (figura 07). Era então um plano constituído por várias diretrizes, na crista dos principais espigões divisórios entre os principais rios, mas não foi o primeiro a ser elaborado. A primitiva idéia para se alcançar os vales do rio Pirapó, Ivaí, Piquiri e Iguaçu, já havia sido explorada por engenheiros e viajantes desde a era imperial que mapeou vários caminhos, partindo de Curitiba, e seguiam em direção ao Norte e Oeste. Um deles, a "estrada de Mato Grosso", foi promovido por iniciativa do Visconde de Mauá e confiado, em 1871, aos engenheiros Antônio Rebouças, Willian Lloyd, Cristian Palm, Thomas Plantagenet Bigg Witther e Tomás Cochrane. Eles faziam parte da *Paraná and Mato Grosso Survey Expedition,* contratados para fazer estudos preliminares de uma estrada de ferro, visando a ligar Curitiba ao Mato Grosso, que passando pela serra da Apucarana, tinha como objetivo trazer o gado magro daquela Comarca para engordar nos campos do Paraná. Assim, o plano ferroviário de 1936 e o plano rodoviário, ambos com as mesmas características e diretrizes, aproveitariam alguns traçados do que já fora objeto de estudo por vários engenheiros em anos passados.[316]

Figura 07
Plano de viação ferroviário do Estado do Paraná: 1936
Fonte: RVPSC - relatório

[316] A estrada para Guarapuava em 1876. *O Dia.* Curitiba. 16/06/1928. p. 02.



Contudo, o Governo Estadual parecia investir com muita parcimônia na primeira etapa da obra, a do ramal ferroviário "Jaguariaíva", ou como expressou, em 1938, o descontentamento do curitibano *Diário da Tarde* que, quando do lançamento daquele ramal, acreditava que seria resolvida a integração da região cafeeira com os Campos do Paraná, porém, enquanto as obras da ferrovia caminhavam com extrema lentidão, no dizer da imprensa: "marchando a passo de tartaruga", a ferrovia São Paulo-Paraná absorvia 90% do tráfego em direção ao estado de São Paulo, anulando os efeitos econômicos do ramal paranaense.[317]

O início da construção de uma rodovia entre Piraí do Sul e Jacarezinho, a leste do rio Tibagi, durante o ano de 1933, fundamentou-se em interesses econômicos em capitanear a produção agrícola para o Sul do Paraná e romper o isolamento Norte/Sul. À principal obra do interventor Manoel Ribas foi atribuído um lema: "puxando o Norte para o nosso coração", pois os defensores da paranização do Norte acreditavam que a estrada, então denominada "do Cerne", iria consolidar a integração entre as duas regiões.[318] Concluída no ano de 1939, a obra

[317] O norte afastado do Paraná só 10% do tráfego da linha São Paulo-Paraná é feito com nosso estado, pois 90% é absorvido por São Paulo. *Diário da Tarde.* Curitiba. 09/12/1938. p. 01.
[318] Puxando o Norte para o nosso coração. *Diário da Tarde.* Curitiba. 07/08/1939. p. 02.

parece não ter alcançado o objetivo esperado, dado que as péssimas condições técnicas implicaram no captaneamento da maior parte da produção setentrional. Assim, as ações governistas ainda não tinham conseguido suplantar as alternativas tomadas pela iniciativa privada estabelecida no Norte, ou seja, a decisão dos cafeicultores e lavradores em escoar a produção da região por São Paulo, bem como provava, mais uma vez, a ineficiência ou as dificuldades do poder estadual em efetivar a integração Norte/Sul.

Moysés Lupion destacou-se no cenário político, não só na transição da ditadura estadonovista para a redemocratização do país, mas também onde se operavam visíveis transformações na estrutura da sociedade paranaense. A escolha de Lupion, nome indicado pelo interventor Manoel Ribas, fundamentou-se numa espécie de ruptura ou mesmo de uma transição econômica no Paraná. O crescimento do estado não dependia mais da economia ervateira, mas da exploração de madeiras, cujas florestas encontravam-se nos mais distantes Campos do Paraná e além deles. Isso nos remete ao fato de que Lupion foi um governador que, além de defender o povoamento, incentivou a continuação dos fluxos migratórios de paulistas e gaúchos, respectivamente, no Norte e Oeste do estado, política adotada no governo do interventor Manoel Ribas.[319] Também interessou-se pelo desenvolvimento dos transportes, promovendo a integração, ou, ao menos, levando estradas até onde se encontravam grandes reservas florestais no interior do estado.

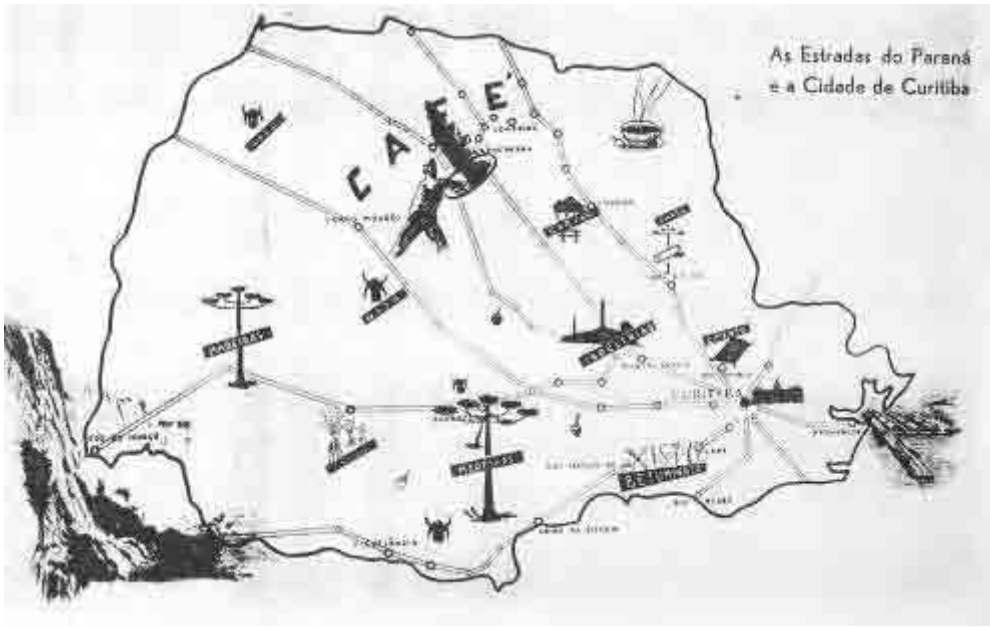
Desde 1937, o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) já respondia pelo plano geral das estradas, fiscalizando os serviços técnicos e administrativos, regulando e policiando o tráfego. Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional, os estados passaram a receber, regularmente, verbas específicas destinadas à construção, conservação e melhoramentos das rodovias, política associada ao Estado Novo e ao plano varguista “marcha para o oeste” que propunha a integração a partir da construção de uma rede de estradas.[320]

---

[319] IPARDES, 1989. op. cit. Ver capítulo: A arte de povoar um território: os governos Lupion e Bento. p. 25 ss.
[320] ANDRADE, Manuel Correia de. *As raízes do separatismo no Brasil. São Paulo:* Ed. UNESP/EDUSC, 1999. p. 154.

Para viabilizar a destinação dessas verbas, seria necessário criar repartições estaduais nos moldes do DNER. O principal plano de obras de Lupion, ou o "Plano de Libertação Econômica do Paraná", possuía alguma semelhança com o sistema realizado em 1936. O território do estado do Paraná, com 98 quilômetros de costa, banhado pelo Atlântico, e com seus 666 quilômetros de divisas e fronteiras, forma um ângulo com vértices voltados para Curitiba. Assim, seu plano inicia-se com um sistema de radiais que, partindo de Curitiba, alcançam os pontos extremos do Paraná: os rios Paranapanema e Paraná. Também a ligação entre o litoral e Curitiba, importante canal de comunicação e transporte, já, há muito, era vista como projeto de interesse público. Assim, o plano geral desdobra-se em várias linhas troncos, riscadas sobre os grandes divisores, entre os principais rios, que cortam o território paranaense, orientando-se no sentido litoral, em direção aos portos de Antonina e Paranaguá. É um sistema, sem dúvida, semelhante ao paulista, divulgado pela revista *Boas Estradas* e adaptado ao Paraná, cuidadosamente projetado a partir de Curitiba, numa irradiação dotada de unidade e integração entre as regiões do estado (figura 08).

Figura 08:
Plano de "libertação econômica" do Paraná: 1947.
Desenho: eng. Luiz Carlos Pereira Tourinho



Em 1946, ao assumir o governo, Lupion tornou-se o maior acionista do jornal *O Dia*, inclusive, nomeando novo diretor para administrar o jornal: o advogado Raul Vaz, militante ativo do partido PSD e que chegou a exercer a sua presidência por vários anos. Ao tornar-se órgão oficial do Estado, passou a publicar, não somente a plataforma do governo, bem como todas as suas realizações, procurando, a partir de suas obras, dar um sentido prático em paranizar as regiões que vinham sendo povoadas por correntes migratórias oriundas de outros estados. Compreendendo que a questão de transportes nas regiões recém-colonizadas era a chave principal para a economia do estado, em 1947, o Governador decretou a Lei nº. 663, autorizando a Secretaria de Viação e Obras Publicas a fixar as condições técnicas, a iniciar os estudos e a organizar um projeto e orçamento para uma estrada de ferro que, partindo de Ponta Grossa, atingiria Apucarana; bem como a abrir concorrência pública a construção da mesma que deveria situar-se entre os rios Tibagi e Ivaí e ligar as duas cidades citadas.

Entre os rios Tibagi e Ivaí, apresenta-se um conjunto de terrenos ondulados, elevando-se de altitude, gradativamente, de Leste para Oeste até a cidade de Apucarana. Assim, a 32 quilômetros do rio Tibagi, temos Londrina, com 576 metros de altitude. Seguindo pelo espigão, depois de Rolândia, a estrada, seja rodoviária ou ferroviária, busca a chamada serra da Apucarana, que não é mais do que o espigão divisor entre as bacias dos rios Tibagi/Pirapó e, progressivamente, eleva-se para 869 metros, em Apucarana. Seguindo o espigão divisor dos rios Pirapó/Ivaí, as estradas descem a serra e seguem para Maringá, com altitude de 597 metros. No sentido transversal, a noroeste, partindo de Apucarana, a zona possui um declive de mais de 200 metros, em menos de 10 quilômetros, onde se forma a bacia do rio Pirapó, que nasce no núcleo urbano de Apucarana e deságua no rio Paranapanema, com 169 quilômetros de extensão. Ao sul, ao contrário, a serra segue em direção a Marilândia do Sul e forma um prolongamento contínuo em direção à serra dos Mulatos, onde se localiza a atual cidade de Mauá da Serra, até se encontrar com a serra da Ortigueira ou, como é conhecida, serra do Cadeado, uma das serras da escarpa da Esperança. Na justificação do traçado Apucarana -

Ponta-Grossa, semelhante ao ramal Pirapó-Curitiba, elaborado em 1938, o Governo considerou Apucarana ponto de entroncamento. Isso deveu-se ao fato de a cidade situar-se no divisor dos rios Ivaí, Tibagi e Pirapó, no alto da serra da Apucarana.

O jornal governista *O Dia* tratou, em suas páginas, da divulgação da concorrência pública, bem como de todas as obras projetadas e construídas durante a gestão de Moysés Lupion, principalmente, da então denominada estrada de ferro Central do Paraná, entre Ponta Grossa e Apucarana, com 333 quilômetros.[321] Quando Moysés Lupion deixou seu governo, sem eleger seu sucessor, a construção da ferrovia, que se iniciou com duas frentes de trabalho, estava concretizada, num trecho de apenas 32 quilômetros, entre Apucarana e a cidade de Araruva (atual Marilândia do Sul), e outro de 21 quilômetros da sua estação inicial em Ponta Grossa.

Quando Bento Munhoz da Rocha assumiu o governo, o engenheiro Luiz Carlos Pereira Tourinho, então Secretário de Obras Públicas, elaborou um novo projeto, semelhante ao do governo anterior, visando a capitanear a produção agrícola das regiões interioranas para o Porto de Paranaguá. Nesse período, a Secretaria de Viação e Obras Públicas é, constantemente, privilegiada nas dotações de verbas. Em 1951, por exemplo, o órgão foi responsável por 41 % das despesas estaduais e, durante esse período, ao setor de obras públicas, foi destinado um montante de verbas sempre superiores aos da Secretaria da Agricultura, da Educação, da Saúde Pública e Segurança, somados.[322] Entretanto, todas essas verbas não eram destinadas à construção de rodovias e ferrovias, como desejava o departamento de Estrada e Rodagem, ligado à Secretaria de Viação e Obras. O governador Munhoz da Rocha idealizou outro projeto que requeria grandes verbas públicas: o Centro Cívico em Curitiba. Tratava-se de materializar um espaço de poder, pois as rodovias, que

---

[321] Entre diversas matérias destacamos: Julgando as propostas para a comissão de Estudos presidida pelo Cel. Antenor de Alencar Lima. *O Dia.* Curitiba. 01/09/1948. p. 02. Sancionado o Plano de Obras e Serviços do Estado. *O Dia.* 01/10/1948. p. 01. O sentido econômico da estrada de ferro Central do Paraná. *O Dia.* Curitiba. 07/10/1948. p. 08.

[322] IPARDES, 1989. op. cit. p. 45.

convergem para (e partem de) Curitiba, firmavam a capital como centro administrativo do Paraná, mas a cidade citada não tinha uma infra-estrutura adequada. A construção dessa obra colocou, então, como um marco das potencialidades locais e da ação modernizadora da administração pública, capaz de expressar, por si só, a existência de um governo, de um centro que dirige as demais regiões. Todo esse empreendimento compreendia: Palácio do Governo, Palácio da Justiça, Tribunal do Júri, Tribunal Eleitoral, Edifício das Secretarias, Plenário e Comissões da Assembléia Legislativa e a residência do governador. Compreendia ainda as avenidas de acesso ao Centro Cívico, a Biblioteca Pública, o Colégio Tiradentes, a Praça do Centenário e o Teatro Guaíra.[323] A idéia de se construir um Centro de Poder no Paraná surgiu durante uma viagem de Bento Munhoz ao Rio de Janeiro, no início da década de 1950. Naquela época, entusiasmou-se com os planos de um grupo de trabalho, designado pela Presidência da República, que tinha a incumbência de apresentar um estudo visando à instalação de todos os órgãos federais num mesmo local. De volta ao Paraná, o então governador iniciou a convocação de elementos necessários para a elaboração de uma obra semelhante em Curitiba. O plano não foi bem aceito na época, pois a oposição criticava o projeto, já em andamento, de "sonho faraônico", enquanto os deputados da situação revezavam-se na tribuna da Assembléia Legislativa com pronunciamentos inflamados. O governador justificava seu plano, afirmando que a obra visava a resolver uma série de problemas, entre eles: a diminuição do elevado custo de aluguéis que o governo era obrigado a pagar para terceiros; a concentração de serviços públicos, facilitando a administração pública e o atendimento; e, com menos ênfase, alegava que o Centro Cívico daria à capital paranaense, condições mais dignas para receber turistas que visitariam Curitiba naquele ano de 1953, quando o estado celebraria o seu Centenário de emancipação política. Apesar das dificuldades para levar avante o projeto do Centro Cívico, durante os festejos do Centenário, foi inaugurado, parcialmente, o Edifício do Tribunal do Júri e o Palácio do Governo, então

[323] Mensagem do governador Bento Munhoz da Rocha Neto à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1952.

denominado Palácio do “Iguaçu”. Esse nome reveste-se no simbolismo de uma integridade territorial. O rio Iguaçu nasce na zona urbana da cidade de Curitiba e, após percorrer centenas de quilômetros, deságua no rio Paraná, na fronteira do território argentino, interligando o centro de poder com um dos pontos mais longínquos do estado: a foz do rio Iguaçu. Após as geadas de 1953 e de 1955, que causaram desequilíbrio no orçamento público, o idealizador do Centro Cívico concluiu seu mandato, em meio a críticas de legisladores da Assembléia Legislativa, que pretendiam cortar um montante de verbas do orçamento elaborado para o exercício de 1956, quando a crise cafeeira se acentuava no Paraná.[324]

Apesar de os governos estaduais enfrentarem dificuldades orçamentárias e problemas gerados pelos conflitos de terras em várias regiões do Paraná[325], a partir de 1956, deu-se prosseguimento ao plano rodoferroviário, elaborado pela Secretaria de Transportes do governo de Lupion, em 1947, pois esse volta ao executivo estadual. O Presidente Juscelino Kubitshek (1956/60) aprova, por meio do DNER, o plano “Qüinqüenal de Obras Rodoviárias”. No Paraná, esse plano de transportes, elaborado por sua Secretaria, tinha como objetivo principal prover a circulação dos produtos agrícolas e minerais, levando em conta a grande produção nas regiões Norte e Oeste do Paraná. Combinando, simultaneamente, os interesses regionais de escoar as safras agrícolas para os grandes centros consumidores ou para os portos, e os interesses estaduais com a intercomunicação dessas regiões com Curitiba, nesse período, foram denominadas, oficialmente, as estradas de rodagem paranaenses: rodovia da “Madeira”, entre Curitiba e Cascavel, localizada no Oeste do estado; rodovia do “Xisto”, entre Curitiba e União da Vitória, cidade localizada na divisa com Santa Catarina; rodovia do “Trigo”, entre União da Vitória e Barracão (cidade fronteiriça com Argentina); e rodovia do “Café”, entre Ponta Grossa e Apucarana. Ainda estava incluída a estrada entre o Norte do Paraná e São Paulo, a única que não se dirigia para o Porto de Paranaguá. Era a rodovia tronco, ligando Maringá, Apucarana e Londrina até Ourinhos e que passou a ser denominada

[324] MELO, Zaqueu de. Ano político agitado. *Folha de Londrina.* 09/11/1955. p. 10.
[325] Veja WESTPHALEN, 1968. op. cit.; WESTPHALEN, et alli, 1969. op. cit. p. 229 ss.

como rodovia dos “Cereais”, pois São Paulo absorvia toda a produção de excedentes de grãos do Norte do Paraná. Essas estradas, cujas designações já eram pronunciadas pela imprensa desde a década de 1940, mostram bem o interesse pela construção das estradas que ligariam as zonas de produção extrativa ou agrícola para o Porto de Paranaguá, ou para centros consumidores, viabilizando os interesses regionais e estaduais.

Quanto ao projeto ferroviário, pouco se fez durante aquela década de 1950. Foram construídos apenas 53 quilômetros da ferrovia Central do Paraná e, aproximados, 100 quilômetros entre Ponta Grossa e Guarapuava. Na inauguração desse último trecho ferroviário, a *Folha de Londrina* satirizou o empreendimento público ao relatar que o primeiro trem de ferro chegou “cansado em Guarapuava” por ter demorado 35 anos até seu destino.[326] Por outro lado, a denominada rodovia do Café foi entregue ao tráfego, em estágio inicial, no ano de 1951, o que ocasionou muitas reclamações, pois a estrada, sem condições técnicas, tornou-se alvo de críticas em diversos jornais e o problema só foi sanado, em parte, no ano de 1965, quando inaugurou-se a pavimentação asfáltica. Quanto à ferrovia Norte/Sul, esta teve que esperar mais um pouco.

A geada solicitou uma rodovia conservada para os cereais

Nas décadas de 1940 e 1950, o problema que assolava o habitante do Norte do Paraná era a falta de infra-estrutura de estradas, provocando profundas dificuldades no transporte das safras até São Paulo, onde deveriam ser comercializadas, pois, na época, esse estado absorvia, praticamente, toda a produção regional. A necessidade de promover melhorias, não era apenas para a rodovia tronco do Norte do Paraná, como vimos, a denominada rodovia dos “Cereais”, mas para toda a estrutura viária que as companhias colonizadoras, sejam elas a Cia. Norte e Cia. Melhoramentos, tinham construído. Já no ano de 1947, a *Gazeta do Povo* considerava

[326] O trem chegou cansado em Guarapuava. *Folha de Londrina.* 25/09/1957. p. 08.

que o problema de escoamento das safras de cereais da região Norte merecia a atenção do governo.[327] De fato a rodovia Ourinhos-Apucarana deveria ser melhorada e a administração pública estadual deveria dar mais atenção a ela, porque eram grandes as quantidades de cereais que se perdiam face à precariedade da mesma, enquanto São Paulo, grande centro consumidor de gêneros de primeira necessidade, necessitava desses produtos.

Vê-se, pois, admitir à época, que a rentabilidade do agricultor dependia de estradas conservadas para transportar, além do café, também os cereais para São Paulo, acentuando o caráter de dependência em relação ao estado limítrofe, dado que as estradas na região Norte eram um grande escoadouro de cereais, principalmente, de milho, feijão e arroz, e, São Paulo, o grande centro consumidor que carecia de produtos básicos. No entanto, o governo se descuidou, absolutamente, dos meios de comunicação, no Norte do Paraná, região que contribuía com enormes somas para o Orçamento do estado e a grande produção deteriorava-se em armazéns da região.[328]

Diante das rodovias intransitáveis, durante a chuva, o problema tornou-se objeto de vários artigos na imprensa maringaense, que criticava o governo por não atender às reivindicações básicas, pois as obras e serviços nas estradas sempre primavam pela morosidade e apenas se tornavam alvos de promessas eleitoreiras. Enaltecendo a iniciativa privada, o matutino maringaense observou que, durante a década de 1940, as estradas eram conservadas porque estavam sob a tutela da Cia. Melhoramentos. Porém, na década de 1950, quando a colonizadora repassou a responsabilidade da conservação das estradas para o estado, seus problemas se agravaram. Na pena de vários jornalistas, tornaram-se corriqueiras publicações que criticavam o Governo do Paraná. Um deles narra que uma comitiva de Adhemar de Barros, político oriundo de São Paulo, em visita ao Norte do Paraná, desembarcou no aeroporto de Maringá e não pôde chegar até a cidade de Mandaguari, sendo

---

[327] PILOTTO, Valfrido. Onde o Paraná desaparece. *Gazeta do Povo.* Curitiba. 09/04/1947. p. 03
[328] ANAIS da Assembléia Legislativa do Paraná. 21ª sessão. 13/03/1951. p. 259-260.

obrigado a regressar no meio da viagem, em virtude da rodovia dos Cereais, que une Maringá ao vizinho município, encontrar-se intransitável.[329]

Em geral, durante o governo de Lupion e Munhoz da Rocha tinham sido enviados representantes dos órgãos estaduais para verificar as reivindicações, ou então, visitavam a região, mas pouco se fazia para atenuar o problema das estradas poeirentas e lamacentas. Na falta de uma solução, a *Folha de Londrina* cobrava das autoridades regionais, maior desempenho da administração pública, em adquirir caminhões, tratores, escavadeiras e construir usinas asfálticas, sem esperar que o problema fosse resolvido em Curitiba, isolada e divorciada da região, e divulgava o Projeto Lei aprovado, na Câmara Municipal de Londrina, com o objetivo de adquirir dólares para a compra de maquinários necessários.[330]

Para completar a renda familiar e aproveitar os campos de faxinais, na área central do Paraná, muitos agricultores tornaram-se safristas, isto é, criadores de suínos. Na região Sul, a cidade de Ponta Grossa, e na região Norte, Londrina, destacaram-se nesse comércio, devido à infra-estrutura implantada por diversos compradores que adquiriam esses animais. A *Folha de Apucarana*, um pequeno jornal publicado no próprio Município, salientava que, em diversas localidades próximas ao rio Ivaí, havia grande quantidade de suínos que, diariamente, eram transferidos para os centros comerciais e transportados para São Paulo.[331] Ao verificar ser esse um comércio promissor, também empreendedores da cidade de Apucarana passaram a se dedicar a essa atividade, haja vista que, na estação ferroviária dessa localidade, eram embarcados, em média, de 225 animais para São Paulo.[332] Ironicamente, uma elite da cidade de Curitiba dizia que, pelas estradas do Paraná, trafegavam mais "porcos" do que pessoas. Não era de se admirar tal expressão, pois, devido à situação precária das estradas, o suíno era

---

[329] Um tópico diário. *O Jornal.* Maringá. 30/08/1954. p. 04.; DIAS, Américo Marques. Sugeriu a Associação Comercial, em oportuno memorial, a realização de um congresso municipal regional. *O Jornal.* Maringá. 03/03/1957. p. 01.
[330] Apelo ao Paraná. *Folha de Londrina.* 26/02/1957. p. 01.; TOURINHO, Luís Carlos Pereira. Asfalto nacional. *Folha de Londrina.* 12/02/1956. p. 10.
[331] *Folha de Apucarana.* 01/06/1947. p. 01.
[332] BERNARDES, 1945. op. cit. p. 606.

a única mercadoria que tinha garantia de segurança no seu escoamento, fizesse sol ou chuva, porque era o único produto que caminhava a pé, tropeado em longos percursos de até 200 quilômetros, chegando ao seu destino final, nos grandes centros comerciais[333].

É importante lembrar também que as geadas de junho de 1953 e de 1955 provocaram grandes danos às plantações de cafeeiros do estado, o que levou os lavradores a empreenderem uma larga cultura de cereais, para, de certo modo, ressarcirem-se dos prejuízos sofridos com a falta do café. A safra de 1953 foi de 201.643.000 sacas de café, sendo reduzida, no ano seguinte, para 117.563.000. Em 1955, a safra elevou-se para 342.308.000 sacas, mas, novamente, foi reduzida pela geada a 115.026.000, em 1956. Com a perspectiva de quebra na safra de café, felizmente, as esperanças fundaram-se nas plantações feitas entre as ruas das rubiáceas, aumentando, enormemente, a safra de cereais, principalmente, as de arroz, feijão e milho.[334] Até esse período, o cultivo já era uma prática comum, no entanto servia apenas como alimento de subsistência para as famílias da lida na lavoura. Em geral, tinha excedente, pois havia grande quantidade de agro-indústrias, as denominadas máquinas de arroz e feijão, ou cerealistas, instalados em núcleos urbanos das cidades da região, desde a década de 1940. Assim, com as geadas, que danificaram parte dos cafeeiros, os cereais ganharam mais produtividade, de acordo com estatísticas do IBGE, e as esperanças do agricultor renasceram nas safras de cereais. Essa economia, associada aos problemas de estradas, foi objeto jornalístico durante a década de 1950. A revista de maior circulação nacional, *O Cruzeiro*, publicou em 1954, que o Paraná tinha registrado uma superprodução de cereais, principalmente, de feijão, arroz e milho, mas que, por falta de uma estrutura viável em suas estradas, os agricultores rurais da região vinham alimentando os suínos com milho e feijão, enquanto, em São Paulo, havia grande carência de cereais.[335] A *Folha de Londrina* confirmaria esses fatos através da pena de dois jornalistas: Rocha e Pupo. O primeiro

---

[333] Sobre o comércio dos suínos ver: WACHOWICZ, 2001. op. cit. “A safra e os safristas” p. 258 ss.
[334] Dados estatísticos IBGE.
[335] *O Cruzeiro.* Rio de Janeiro: 08/05/1954.

afirmava que havia grande quantidade de milho apodrecendo nas margens das estradas e, para amenizar os prejuízos, agricultores da região vinham alimentando suínos com a produção de cereais.[336] Barbosa Pupo relataria que milho, arroz e feijão "apodrecem" junto aos centros produtores, porque a estrada não oferecia condições de transporte até os grandes centros consumidores, como São Paulo e Rio de Janeiro.[337] O matutino maringaense publicou uma nota, emitida pela APAC (Associação Paranaense dos Cafeicultores), recomendando aos lavradores da região que cultivassem cereais apenas para consumo próprio, dado que grande parte da colheita de cereais estava se perdendo, porque as condições das estradas não ofereciam escoamento da produção agrícola para os grandes centros consumidores.[338]

Outras séries de artigos foram estampadas na *Folha de Londrina*, reivindicando melhorias, por parte da administração pública estadual, para a principal rodovia entre o Norte do Paraná e São Paulo. Depois das geadas de 1953 e 1955, o jornal passou a enfatizar a produção cerealífera e o seu escoamento pela rodovia dos Cereais, não porque a rodovia do Café tivesse sido deixada em segundo plano, mas, naquele momento, era propício, pois os cafeeiros, danificados, iriam se normalizar somente em 1958, se não houvesse outra geada nos próximos anos. Como porta voz dos agricultores da região, a imprensa pronunciava o que seu leitor desejava ler. Em 1956, quando Moysés Lupion foi reeleito, as primeiras cobranças ao novo governo foram ações voltadas para a lavoura, exigindo a melhoria das estradas. Isso denota que não seria com banquetes ou discursos que o governo resolveria a situação, mas através do asfaltamento da rodovia dos Cereais que ligava a região com Ourinhos-SP, pois, alcançando São Paulo, o problema de escoamento de grãos estaria finalmente resolvido.[339] Se o escoamento do cereal continuava sendo a reivindicação mais urgente do Norte do Paraná, seria de responsabilidade do governo, no dizer da imprensa, estabelecer meios para que o

---

[336] ROCHA, José de Oliveira. Milho e suíno. *Folha de Londrina.* 25/08/1956. p. 06.
[337] PUPO, Barbosa. O problema do transporte no Norte do Paraná. 29/10/1954. p. 04.
[338] PACHECO, Ivens Lagoano. Onde a razão. *O Jornal.* Maringá. 12/09/1954. p. 02.
[339] E a nossa safra de cereais! *Folha de Londrina.* 21/03/1956. p. 01.

vendedor de café, cereais, fibras ou suínos, pudesse transpor a divisa interestadual e levar sua produção ao mercado consumidor.[340]

O Norte do Paraná, em geral, tinha necessidade de adquirir produtos industrializados e, face à proximidade com São Paulo, as estradas não serviam apenas para o escoamento da produção agrícola, mas, de retorno, era a porta de entrada para os produtos de consumo. Em 1956, a *Folha* publicou que eram numerosos os caminhões com engradados de bebidas, cerâmicas e outros bens de consumo que vinham de São Paulo, enquanto os mesmos veículos se dirigiam para o estado limítrofe carregados de cereais, madeira e outras matérias primas.[341] Em outra oportunidade, a imprensa observou que enquanto se construía uma rodovia Belém-Brasília, o trecho Londrina-Ourinhos, com tráfego intenso, era palco de dramas periódicos da sacrificada classe dos motoristas. De forma irônica, comentou que os motoristas não carregavam em São Paulo sem saber das condições do tempo no Norte do Paraná, pois, se havia ocorrências de fatores climáticos, como chuvas, a viagem seria esquecida pela classe.[342] Ainda, na década de 1960, o matutino londrinense voltaria a relatar que existia na estrada grandes atoleiros, e assim, o habitante do Norte vinha caminhando no pó ou na lama, conforme a estação e a solução apontada seria a pavimentação asfáltica, objeto de promessas de campanha eleitoral.[343]

No correr da pena de alguns jornalistas, a década de 1950 assistiu a alguns fatos cômicos que a imprensa do Norte do Paraná publicou e não poderíamos deixar de registrar. Ao perceber que o Governador do Estado desejava visitar a região Norte e, diante das condições em que se encontrava a estrada por onde Munhoz da Rocha iria trafegar, a *Folha de Londrina* aconselhava sua comitiva a trazer uma boa "matula" em sua bagagem, para não passar fome nas filas de carros que esperavam passar por balsas, ou caso ficasse atolada em

---

[340] O que se reivindica primeiro. *Folha de Londrina.* 06/05/1956. p. 01.
[341] Rodando no asfalto do Norte. *Folha de Londrina.* 28/07/1956. p. 06.
[342] Entre Santa Mariana e Bandeirante, parou o Paraná. *Folha de Londrina.* 13/01/1960. p. 08.
[343] Ligação rodoviária SP-PR. Editorial. *Folha de Londrina.* 11/01/1961. p. 02 A.; Norte do Paraná: crise de transição. *Folha de Londrina.* 17/05/1962. p. 05C.; Ainda a ligação rodoviária entre Maringá e Ourinhos. Editorial. *Folha de Londrina.* 11/10/1962. 02 A.

algum trecho. Na oportunidade, o matutino sugeria ao departamento de Estradas e Rodagem transitar com a máquina niveladora e aplainar alguns defeitos na pista. Dirigindo a palavra ao governador, publicaria que, para exercer o cargo público e vir para o Norte, seria necessário, antes de tudo, fazer pontes e arrumar as estradas. Isso denota que o habitante da região desejava ações concretas na solução de seus problemas.[344] Diante do estado de calamidade em que se encontrava o município de Maringá e observando que autoridades estaduais iriam visitar a região, *O Jornal* relatava a necessidade de o governador providenciar um "cachimbo da paz" para negociar com os "caciques" locais, deixando claras evidências de que as relações entre o poder local daquela cidade e o governador não eram tão amigáveis.[345] Dando boas vindas ao governador, o matutino londrinense, não deixaria de convidar Bento Munhoz da Rocha, mesmo entre palmas, flores e banquetes, a respirar os "ares do setentrião, vitalizados pelas poeiras das estradas". E, ainda, relataria que o maior problema da região era a falta de pavimentação e esperava-se que o governador se sensibilizasse com a questão.[346] Nas memórias do engenheiro Luiz Pereira Tourinho, ficou registrado que, ao visitar o Norte do Paraná, estando na estrada entre Cambé e Londrina, em 1951, ano em que estava à frente do Departamento de Estradas e Rodagem, solicitou a colegas que o acompanhavam para não o apresentarem como diretor desse órgão público, com medo de ser "trucidado" pelos caminhoneiros que estavam com seus veículos atolados nas sarjetas daquela estrada.[347]

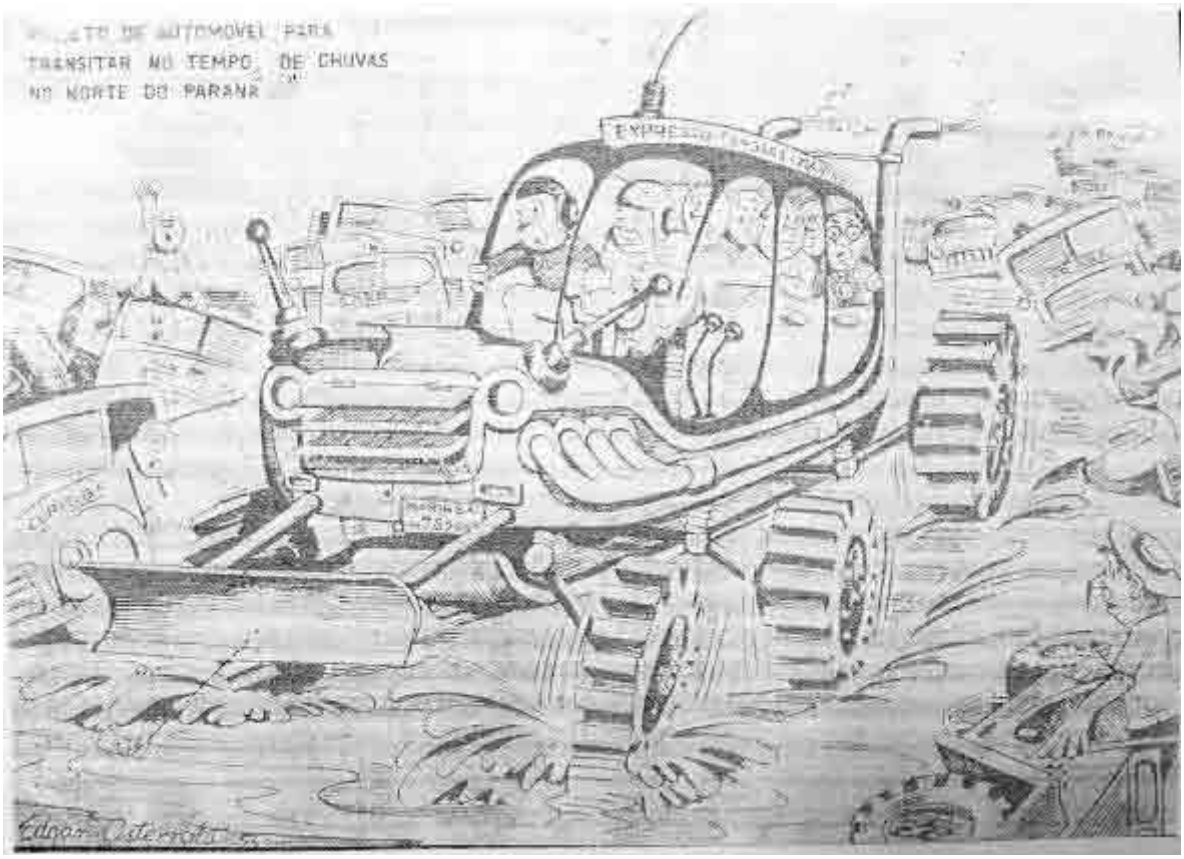
Entre vários documentos existentes no museu histórico regional de Apucarana, um nos chamou a atenção. Trata-se de uma charge assinada por Edgar Osterroht, datada no ano de 1953. Nela se vê desenhada uma espécie de trator-ônibus, adaptada com uma pá (de motoniveladora) na sua dianteira, com rodas nas laterais, composta por peças de engrenagens de uma grande máquina industrial e possantes escapamentos saem do motor combustível, representando grande potência. Com placas de Maringá, no alto identifica-se um nome:

---

[344]MELO, Zaqueu de. Areias, balsas e asfalto moroso. *Folha de Londrina.* 11/07/1954. p. 08.
[345] PACHECO, Ivens Lagoano. O cachimbo da paz. *O Jornal.* Maringá. 24/07/1957. p. 02.
[346] ROCHA, José de Oliveira. Bem vindo Sr. Governador. *Folha de Londrina.* 04/10/1952. p. 01.
[347] TOURINHO, Luiz Pereira. *Porto, Ferrovia, Separatismo etc...* Curitiba. Ed. Sta. Mônica, 1993. p. 53.

“Expresso Cambará - Maringá”, provavelmente, se referindo ao trecho em que o veículo está circulando. Os passageiros, um deles com máquina fotográfica, observam de um lado, uma grande fileira de carros e caminhões atolados na sarjeta da estrada, muitos com a identificação de sua procedência, principalmente, de São Paulo, e de outro lado, olham com atenção mais fileiras, identificados pela cidade de Londrina, Maringá e Curitiba. O trator-ônibus toma conta do cenário, esparrama lama para todos os lados, mas anda sem nenhum problema, pois suas marcas são deixadas por onde trafegou. O “projeto de automóvel para transitar no tempo de chuvas no Norte do Paraná”, título da charge, resume toda a situação em que se encontravam as estradas da região (Figura 09).

Figura 09
Charge: Projeto de expresso - 1953
Fonte: Museu histórico regional de Apucarana.



Também, naquela década de 1950, os deputados da Assembléia Legislativa do Paraná revezavam-se em sua tribuna para relatar o problema da falta de infra-estrutura nas rodovias da região Norte e demais estradas do Paraná. A exemplo do que estamos tratando, o deputado Laércio Wernek anunciou que seria redigida uma carta aberta ao presidente da República sobre a situação das estradas no Estado. De forma irônica, o jornal *Folha de Londrina* publicou seu pronunciamento na tribuna do legislativo:

> Se um tanque de guerra tivesse que se locomover por esta rodovia [Ponta Grossa - Guarapuava] com destino às nossas fronteiras, vencidos os primeiros 100 quilômetros, teria que regressar, de avião, a Ponta Grossa para reforma completa, porque pouco dele restaria tão lastimável o estado de conservação de uma estrada que tem consumido milhões e milhões nos seus quase quinze anos de construção (...) os cereais de Cascavel, Toledo e Laranjeiras não podem ganhar os centros consumidores senão de avião, pois que a tão falada estrada estratégica é um sorvedouro de verbas e veículos.[348]

Ainda, naquela década de 1950, outros deputados já tinham denunciado os problemas das estradas do Paraná. Ao viajar de Curitiba para Londrina, Divonsir Cortes apregoava que encontrou cerca de "40 caminhões quebrados, não por deficiência das empresas transportadoras, mas pelas péssimas condições da estrada".[349] Além desse problema, o Porto de Paranaguá também era alvo de críticas na imprensa do Norte do Paraná pela precariedade de sua infra-estrutura. Num tom de ironia, o matutino londrinense narra que os fios telegráficos e os postes que ligam o Porto de Paranaguá ao Rio de Janeiro e outras cidades, seguem pelo litoral, sujeitos à rápida corrosão, provocada, principalmente, pela alta salinidade dos ventos oceânicos. No dizer da imprensa, sua linha estava se desfazendo de "podre" e, em alguns lugares, não havia mais postes, sendo os fios presos pelos "galhos de goiabeiras" e outras árvores pelo caminho e isso somente era possível graças ao único guarda, do contrário, os fios ficariam pelo chão.[350] Por sua vez, o porto paranaense não estava preparado para receber a produção agrícola do estado, pois faltavam armazéns, tecnicamente, adequados e os grãos estocados para a exportação estavam perdendo em qualidade e, automaticamente, em

---

[348] Carta aberta ao sr. Presidente Getúlio Vargas. *Folha de Londrina.* 13/01/1954. p. 01
[349] ANAIS da Assembléia Legislativa do Paraná. 21ª sessão. 13/03/1951. p. 259-260.
[350] PAIVA, Mauro. Fios de goiabeiras. *Folha de Londrina.*04/11/1952. p. 03.

preço, acarretando prejuízos ao cafeicultor. Assim, seria necessário aparelhar o porto e asfaltar a rodovia entre Apucarana e Curitiba.[351]

No ano de 1962, surge a CODEPAR, Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná, para dar resposta ao projeto desenvolvimentista no Paraná, marcado pelo discurso de crescimento da época. Uma das prioridades desse órgão foi o asfaltamento da rodovia do Café, cuja conclusão, em 1965, causou grande impacto. A pavimentação exigiu estudos sobre a constituição geológica do subleito e o dimensionamento do revestimento, tendo em vista as características do terreno e a intensidade de tráfego pesado que a estrada deveria suportar, sendo o principal eixo rodoviário Norte/Sul. Sua construção mobilizou um maquinário de grande porte, assim como representou uma preciosa oportunidade de adestramento de mão da obra empregada. Foi novamente aberta ao tráfego, depois de ser alargada de 9 para 14 metros; da correção de vários trechos e construção de várias pontes, sendo a de maior vulto, a do rio Tibagi, transposta em dois pontos, no trecho Ponta Grossa/Curitiba. Nem sempre o melhor caminho é a menor distância: a rodovia foi construída entre os divisores de água Tibagi/Ivaí (trecho Apucarana até proximidades de Ponta Grossa) e, dentro do princípio da engenharia rodoviária, afastou-se 50 km da diretriz, aparentemente, mais curta. O traçado coincidiu no reconhecimento de Apucarana como centro polarizador da região Norte do Paraná, e de Paranaguá, como principal escoadouro marítimo. Finalmente, representou a concretização de uma obra de integração econômica, social e política de alcance regional entre o Norte e o Sul do estado.

Se a rodovia do Café representou uma imagem concreta da integração Norte/Sul, a rodovia dos Cereais, que facilitou o intercâmbio com São Paulo, representou uma política anti-paranaense. O maior interessado na produção agrícola do Norte do Paraná era o Governo de São Paulo, dado que em 1952, tinha oferecido uma balsa metálica, com capacidade de 150.000 quilos, para ser utilizada no rio Paranapanema, com o propósito de escoar as safras

[351] ROCHA, José de Oliveira. O café e o porto de Paranaguá. *Folha de Londrina.* 18/09/1956. p. 06.

agrícolas do Paraná.[352] Em 1953, o diretor do Departamento de Estradas e Rodagem (DER) de São Paulo anunciava a construção de oito pontes, distante 50 quilômetros uma da outra, sobre o rio Paranapanema, considerado uma grande barreira ao escoamento da produção do Norte do Paraná, sendo que, alguns anos mais tarde, o projeto ao ser aprovado na Câmara dos Deputados, teve reduzido para cinco o número de pontes entre os dois estados.[353] Essas obras tinham o intuito de atrair a produção agrícola da região, a partir de várias pontes, estrategicamente, planejados para que os cereais e o café fossem drenados para o estado limítrofe, seja para consumo interno ou exportação. A imprensa, por sua vez, criticava o Governo do Paraná que não encontrava meios de ligar a região Norte à Sul.[354] Em cumprimento às exigências capitalistas, a fim de atender ao grande mercado consumidor do estado vizinho, a rodovia dos Cereais recebeu pavimentação asfáltica no ano de 1963. Provavelmente, recebeu essa benfeitoria antes da rodovia do Café, para atender às constantes solicitações dos agricultores da região, pois, após sofrer várias geadas e ter seus cafeeiros assolados, os ruralistas deram grande importância também aos cereais, produto que não tinha mercado para exportação, mas que deveria atender São Paulo, grande centro consumidor. A ação governista, através de Ney Braga (1961/1965), pavimentou 338 km de estradas, entre elas a dos Cereais e a do Café. Era pouco, mas de grande importância para o período.

A solução está no arrendamento: o caso da ferrovia.

Se durante as décadas de 1940 e 1950, as rodovias do Norte do Paraná, quando existiam, eram péssimas, a ferrovia era, com certeza, o melhor caminho para se chegar a São Paulo. Entretanto, se a estrada de ferro existia, havia poucas locomotivas e vagões disponíveis

---

[352] Atas da Associação Comercial de Londrina. 23/08/1952. livro 03. p. 77 verso.
[353] Oito pontes sobre o rio Paranapanema ligarão em definitivo o Estado de São Paulo ao Estado do Paraná. *Folha de Londrina.* 27/01/1953. p. 01 e 06. ; Pontes entre Paraná e São Paulo. *Folha de Londrina.* 28/06/1956. p. 01.
[354] SEBEN, Hugo. Estradas asfaltadas. *Folha de Londrina.* 17/04/1960. p. 02.

para o transporte de toda a safra, ocorrendo grandes discussões em torno da estrada de ferro São Paulo-Paraná. O assunto já era tratado na Associação Comercial de Londrina, desde a década de 1930, quando se comentava que a estrada, pertencente ao grupo da Cia. Norte, não dispunha de vagões e locomotivas para o transporte da madeira que, em grande quantidade, aguardava ser embarcada rumo aos grandes centros industriais que se ressentiam com a falta dessa mercadoria.[355] Ocorre que a Segunda Guerra Mundial comprometeu o empreendimento inglês (a Cia. Norte e a ferrovia) e a estrada de ferro São Paulo-Paraná foi encampada pela União no ano de 1944, passando a ser administrada pela Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, empresa pública responsável por vários trechos ferroviários no Estado do Paraná e de Santa Catarina. Nesse período, a ferrovia São Paulo-Paraná, com 269 quilômetros construídos pela iniciativa particular, atingia a cidade de Apucarana, onde, por mais de uma década, as obras ficaram paralisadas e, conforme o projeto, deveria chegar à cidade de Guaíra, no Oeste do estado.

Sob a administração da União, as discussões, em torno da ferrovia, agravaram-se no ano de 1946, na sede da Associação Comercial de Londrina. Nesse ano, foi deliberada uma campanha para solucionar o problema da falta de meios de transporte, quando a entidade solicitou 30 vagões diários.[356] Foi numa tumultuada reunião, realizada na cidade de Jacarezinho, onde vários comerciantes, cafeicultores e políticos reuniram-se em torno do assunto e, naquela ocasião, não deixariam de observar que a empresa, sob o domínio da Cia. Norte, portanto da iniciativa privada, estava aparelhada com bons materiais rodantes, embora ressentisse a falta de vagões para a demanda. Quando a iniciativa pública assumiu seu controle, deixou de aplicar recursos e, durante a discussão, alguns integrantes aventaram na possibilidade da ferrovia ser arrendada para outra empresa ferroviária, a que administrava a estrada de ferro Sorocabana, em São Paulo.[357] Hélio Setti, advogado e Deputado Estadual pelo

---

[355] Atas da Associação Comercial de Londrina. livro 01. 28/09/1937. p. 18.
[356] Atas da Associação Comercial de Londrina. livro 01. 22/08/1946. p. 82.
[357] Relembrando a reunião de Jacarezinho em 1947. *Folha de Londrina.* 18/12/1954. p. 08.

PSD, partido governista, residente em Jacarezinho, denunciava o brigadeiro Eduardo Gomes, na Assembléia Legislativa, por estar envolvido num movimento que desejava "anexar" a estrada de ferro paranaense à Sorocabana.[358] O assunto foi destaque na imprensa curitibana, quando o jornal *Gazeta do Povo* envidou seus esforços para a solução do problema. Não era de se esperar que um órgão de imprensa da região Sul apoiasse o arrendamento, mas, ao menos, solicitou junto ao governo do Paraná maior atenção para o escoamento da safra da região Norte, com recursos do poder executivo estadual, não do estado vizinho.[359]

No ano de 1951, alguns associados da Associação Comercial de Londrina propuseram que a ferrovia São Paulo-Paraná fosse anexada à estrada de ferro Sorocabana. José Bonifácio e Silva e Celso Garcia Cid ocuparam a tribuna e, com discursos inflamados, elogiariam a empresa ferroviária paulista em detrimento da paranaense. Com material rodante suficiente para atender às necessidades do escoamento da produção agrícola da região, esses associados viam na estrada de ferro Sorocabana a solução para o problema de transporte da região. Além da falta de locomotivas e vagões, havia um excessivo número de requisições de vagões e, para agravar o problema, a direção da empresa cancelava as mais antigas para atender as mais recentes, dando a impressão aos seus superiores de terem adiantado os embarques. Também, não expedia aviso das mercadorias que chegavam pela via férrea, exigindo, todavia, o pagamento da armazenagem, quando a mesma não era retirada dentro do prazo estabelecido pelo regulamento, e cobrava frete adiantado até Ourinhos-SP o que revoltava os comerciantes, além de denunciarem que os funcionários da rede ferroviária eram mal remunerados.[360] Assim, era natural que quem mais criticasse a direção da ferrovia fosse o grupo de comerciantes.

Outro grupo prejudicado, diante do problema ferroviário, era dos cerealistas de Apucarana, cidade que tinha uma intensa atividade no ramo do comércio atacadista de cereais.

---

[358] Anais da Assembléia Constituinte. 01/04/1947. p. 145.
[359] PILOTTO, Valfrido. Onde o Paraná desaparece. *Gazeta do Povo.* Curitiba. 09/04/1947. p. 03.
[360] Atas da Associação Comercial de Londrina. livro 03. veja meses maio e junho de 1951.

Essa classe denunciava que a rede ferroviária fornecia vagões preferenciais ao despacho de feijão para algumas empresas, em prejuízo dos demais cerealistas da região. Solicitações para o embarque de cereais chegavam em grande quantidade à estação ferroviária de Apucarana e, diante do grande número de requisições, a empresa ferroviária realizou um levantamento do estoque de cereais, em várias empresas atacadistas do ramo, no intuito de verificar se as quantidades prescritas nos pedidos não eram falsas, isto é, duvidavam da quantidade requisitada, gerando um clima de irritação entre os comerciantes.[361]

Diante das circunstâncias, a Associação Comercial de Londrina solicitou o fornecimento de 77 vagões diários para atender à demanda da região e, para isso, várias providências foram tomadas: a primeira foi telegrafar ao presidente da República, expondo a dificuldade em que se encontravam os cerealistas de todo o Norte, pois havia estoque de cereais apodrecendo e perdendo peso dia a dia. A segunda providência partiu da iniciativa de alguns membros da Associação Comercial que se dirigiram a Curitiba para encontrar uma solução com os diretores da empresa ferroviária.[362] Outros associados solicitaram à direção da ferrovia paulista que prestasse "auxílio" aos comerciantes, quando, naquela ocasião, foram atendidos com o fornecimento de 4 locomotivas e 37 vagões, diariamente.[363] Para tornar oficiosa a questão, o engenheiro Raul de Mesquita comunicou ao ministro da Viação e Obras Públicas que foi firmado um convênio, entre uma Comissão de Abastecimento e Preços com a estrada de ferro Sorocabana, para o escoamento da safra de cereais da região Norte do Paraná, e, assim, foi autorizado o deslocamento de locomotivas e vagões da empresa paulista para trafegar livremente na estrada de ferro São Paulo-Paraná, atenuando os problemas da região.[364]

---

[361] Atas da Associação Comercial de Londrina. livro 03. 26/05/1951. p. 60 a 63.
[362] Atas da Associação Comercial de Londrina. livro 03. 05/06/1951. p. 63 verso.
[363] Atas da Associação Comercial de Londrina. livro 03. 23/08/1951. p. 77.
[364] RELATÓRIO da RVPSC apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo engenheiro Raul de Mesquita. Curitiba, 1951.

A geada de 1953, como vimos, reduziu a produtividade dos cafezais e provocou grande aumento da de cereais na região, ocasionando um outro problema: a falta de material rodante e tração suficiente para atender a grande safra agrícola, mesmo com a ajuda da Sorocabana. Naquele ano de 1954, a estrada de ferro já tinha se estendido até a cidade de Maringá, 50 quilômetros além de Apucarana, sendo esse o primeiro trecho da ferrovia São Paulo-Paraná construído pela iniciativa pública. Com o excedente de cereais, somente os comerciantes da cidade de Maringá tinham 600 vagões solicitados e não atendidos, outro fato que comprovava a urgente necessidade de uma ferrovia aparelhada para atender à demanda de sua força produtiva.[365]

O período coincide com a nomeação de um novo diretor para a estrada de ferro São Paulo-Paraná. Trata-se do general Iberê de Matos que, ao assumir o cargo, elaborou um programa de melhoria da estrada, como: substituição de dormentes, lastreamento de pedra britada, aquisição de locomotivas adequadas às condições da ferrovia, compra de vagões e, ainda, a organização do serviço rodoferroviário, visando ao perfeito funcionamento da obsoleta e ineficiente estrada de ferro. O plano foi amplamente divulgado nos órgãos de imprensa, durante o ano de 1954 e, meses depois, a imprensa publicaria a assinatura de um contrato para a aquisição de 30 locomotivas e vários vagões, sem se submeter à burocracia federal, desejando, rapidamente, dar melhoria às condições do transporte ferroviário. Ao ser enquadrado, por não ter cumprido o que estabelecia a lei orgânica da autarquia nacional, em novembro de 1954, os jornais anunciariam a exoneração do diretor da ferrovia que vinha se dedicando aos interesses imediatos do Norte do Paraná. Protestando contra sua demissão, uma campanha foi desencadeada pelos jornais *Folha de Londrina* e *O Jornal* de Maringá, ressurgindo, com mais ênfase, a questão de se arrendar a ferrovia à Sorocabana. Em um de seus artigos, a *Folha* relatou a eficiência e organização da ferrovia paulista, propondo que a

[365] PACHECO, Ivens Lagoano. Onde a razão. *O Jornal*. Maringá. 12/09/1954. p. 02.

estrada de ferro Sorocabana explorasse o trecho entre Ourinhos a Maringá.[366] O matutino maringaense também procurava elogiar a administração da ferrovia bandeirante e o ótimo estado de seu material rodante e de tração. Com um discurso liberal, o jornalista Benedito Barbosa Pupo, que colaborava com os dois jornais, apregoava que a ferrovia Ourinhos-Maringá não poderia estar subordinada ao Governo Federal e, como solução, apontava que ela deveria ser dirigida por uma organização autônoma, com técnicos completamente livres da burocracia oficial, uma vez que ela era de natureza comercial e não um simples órgão público.[367]

Um relatório sobre ferrovias foi utilizado pelos meios de comunicação para enaltecer, ainda mais, a campanha em prol do arrendamento da ferrovia. Redigido pela "Missão Klein e Saks", o relatório focalizava a situação das duas linhas ferroviárias: da estrada de ferro Sorocabana e da São Paulo-Paraná. Foi constatado que a ferrovia paranaense estava, estrategicamente, bem situada, em uma região considerada "o celeiro do Brasil", devido ao alto índice de produção em gêneros alimentícios, porém a ferrovia possuía carência de oficinas aparelhadas para a manutenção de locomotivas e vagões, além da precariedade de seu leito. Por outro lado, a estrada de ferro Sorocabana, administrada pela iniciativa particular, estava situada entre as quatro melhores ferrovias do Brasil, em índice de *superavit.* Por esse motivo, a imprensa destacaria que somente a Sorocabana tinha capacidade de fazer duplicar o tráfego de gêneros alimentícios, dentro de 60 dias, viabilizando a solução para o problema[368].

Enquanto a campanha tomava maiores proporções, recebendo apoio também da Associação Rural de Londrina, a imprensa denunciava que havia uma resistência, por parte de segmentos políticos paranaenses, contrários ao aparelhamento e organização da ferrovia, pois a estrada favorecia somente a São Paulo. A *Folha* criticava esse regionalismo anti-paranaense,

---

[366] A questão do arrendamento da nossa ferrovia. *Folha de Londrina.* 19/11/1954. p. 08. PUPO, Benedito Barbosa. Imperativo de circunstância. *Folha de Londrina.* 16/12/1954. p. 08.; Entre o ministro e o general. *Folha de Londrina.* 29/12/1954. p. 01.

[367] PUPO, Benedito Barbosa. A única solução capaz de favorecer o Norte do Estado. *O Jornal.* Maringá. 25/12/1954. p. 09. Observar que o mesmo jornalista escrevia para a *Folha de Londrina.* .

[368] PUPO, Benedito Barbosa. Fora do arrendamento não há salvação. *Folha de Londrina.* 19/12/1954. p. 08.

prejudicial ao próprio estado e que impedia o escoamento da produção de cereais. Assim, expõe a *Folha de Londrina* sobre esse regionalismo:

> Infelizmente, viceja no Paraná um sentimento a que já se deu o nome de paranismo e que, em síntese, não tem outro objetivo senão impedir que o chamado imperialismo paulista tome conta da antiga Comarca da Província de São Paulo. Muitos paranaenses temem a presença do capital e do trabalho bandeirante no Norte do seu estado. Alegam que é imperioso reagir à infiltração do poderio de São Paulo na economia paranaense. Por isso, em vez de cuidarem de dar ao problema do transporte no Norte do Paraná a solução recomendada pelas conveniências gerais, apegam-se eles a um remédio de curandeiro, isto é, ao reaparelhamento da Rede. Remédio de curandeiro, porque, como está no conhecimento de todos, não se pode reaparelhar em pouco tempo, mormente das atuais condições financeiras do Brasil.

E segue relatando esse regionalismo

> Quando foi construída pelos ingleses, a São Paulo-Paraná, cuja finalidade era o acesso até a Sorocabana, saiu da pena de um engenheiro paranaense esta asserção extravagante: 'É uma linha que serve aos interesses brasileiros, mas é uma linha de traçado antiparanaense'. E até hoje os paranistas, de que o engenheiro foi um precursor de primeira água, se negam a atender aos interesses nacionais. (...) Deixem os paranistas as suas preocupações regionalistas e resolvam o problema de transporte do seu Estado à luz da inteligência. Colaborem com os brasileiros de todos os Estados que o Norte do Paraná prepara caminho para que a sua bela terra venha a ser outro São Paulo, o mais rapidamente possível. [369]

Na década de 1950, a imprensa do Norte do Paraná e associações de classe continuaram a reclamar da situação da ferrovia São Paulo-Paraná. Nomes pejorativos como "obsoleta", "condenada", "velharia", "progresso dos paranistas" e até "ferrovia da fome" foram estampados nas páginas de jornais. Assim, como as rodovias dos Cereais e a do Café, a ferrovia São Paulo-Paraná representou um estado adormecido, diante do rápido e generalizado desenvolvimento econômico do seu vizinho, que procurava estender seus tentáculos, a partir da cidade de São Paulo, em forma de rodovias e ferrovias em constante expansão, desempenhando um papel fundamental para o progresso do Norte do Paraná.

No ano de 1956, a revista de maior circulação nacional, *O Cruzeiro*, estampou, em suas páginas, os problemas do Paraná. Afirmava que o Secretário de Viação e Obras Públicas, o engenheiro Mário Tourinho, recebeu uma insignificante parcela das verbas destinadas ao Departamento de Estrada de Rodagem. Lamentava que as rodovias troncos não pudessem ser

---

[369] O Paranismo e o transporte no norte do Paraná. *Folha de Londrina.* 01/06/1955. p. 08. Veja também: Fatores de ordem afetiva conspiram contra a medida. *Folha de Londrina.* 21/12/1954. p. 08.

concluídas, porque as verbas, que deveriam ter sido utilizadas nas rodovias do Paraná, foram destinadas ao Centro Cívico, e esse canteiro de obras, por sua vez, não foi construído, restando "um oceano de ruínas" em concreto armado. Alertava que o estado não poderia resistir ao impacto de duas catástrofes, duas geadas que o assolaram, as de 1953 e 1955, e, como sua economia estava alicerçada no café, o Paraná "agonizava" com esses fatores negativos. Considerou que os cereais, resistentes às geadas, poderiam ser a salvação paranaense, mas, como o estado não disponibilizava de armazéns e silos para estocar os excedentes e controlar o estoque, restava vender suas safras "por preços de esmola". Mesmo que o Paraná produzisse grande quantidade de cereais, haveria outro problema: a precariedade das estradas rodoviárias e uma ferrovia com números insuficiente de locomotivas e vagões para atender à demanda. Deixou registrado que, somente do outro lado do rio Paranapanema, a safra paranaense começava a escoar-se com regularidade, dado o trabalho da estrada de ferro Sorocabana. Na oportunidade, observou que, se o Paraná desejasse prestar homenagem aos colaboradores do desenvolvimento de seu estado, a Sorocabana mereceria a honra, por esta constituir-se a "veia jugular do estado". Queixou-se, também, contra o esbanjamento de dinheiro aplicado na obra do Centro Cívico, às custas dos lavradores paranaenses, considerando à administração de Bento Munhoz da Rocha, um governo parecido com o dos "faraós": de obras gigantescas às custas do sofrimento do próprio povo. Finalmente, lembrou que a economia agrícola do Norte do Paraná, a que mais apresentava dinamismo no contesto estadual, encontrou, pioneiramente, o consumo e a exportação em São Paulo[370]. Assim, o Paraná, com sérios problemas de infra-estrutura, como o dos transportes rodoviários e ferroviários, do porto marítimo, das comunicações e urbanização, estava gestando um longo e moroso projeto de integração e, enquanto este não se concretizava, São Paulo oferecia níveis melhores de eficiência.

---

[370] NASSER. David. Três maldições do Paraná. *O Cruzeiro.* Rio de Janeiro: 21/01/1956. p. 52-60.

Virando as páginas da *Folha de Apucarana*, revendo outra solução

No final da década de 1940 e início da de 1950, ocorreu, na cidade de Apucarana, uma manifestação política a favor da integração Norte/Sul. Apucarana era uma cidade, como as demais, que contribuía para o processo econômico agrícola da região, uma vez que, não diferente das demais, foi implantada em meio a propriedades agrícolas de cafeeiros e, também, de cereais intercalados em meio às ruas de rubiáceas. Enquanto os jornais *Folha de Londrina* e *O Jornal* de Maringá produziam discursos, objetivando arregimentar adeptos para as suas causas, já mencionadas anteriormente, a *Folha de Apucarana*, um jornal fundado no início da redemocratização do país e do governo Moysés Lupion (1946/1950), colaborava para fixar uma representação política junto aos apucaranenses: a da imagem de integração Norte/Sul do Paraná.

A cidade de Apucarana, situada no ponto extremo, em altitude, da região Norte do Paraná, seria denominada de cidade integração, pois os documentos rodoferroviários do Estado do Paraná, apontá-la-iam como o principal escoadouro da safra agrícola para o Sul do Paraná e, conseqüentemente, aos portos marítimos do estado. Os exemplos concretos foram os projetos da estrada de ferro Central do Paraná e o da rodovia do Café que, partindo de Ponta Grossa, atingiriam a cidade de Apucarana, com mais de 300 quilômetros entre as duas cidades, até então isoladas por falta de meios de comunicação e de transporte.

A *Folha de Apucarana*, fundada em 17 de maio de 1947, teve a sua primeira edição circulando na cidade sob a direção de seu proprietário, Fausto Pepe. Sem recursos financeiros, rapidamente, o órgão passou a ser controlado por João Batista Alberto Gnoato, o qual já tinha sido prefeito nomeado em Apucarana, para uma gestão de apenas 7 meses e 18 dias. A exemplo de outros prefeitos nomeados, era um homem da região Sul, formado em Direito, e que, após a sua exoneração, passou a exercer cargo na Promotoria Pública. Ao se estabelecer na cidade, envolveu-se na política local, tornando-se vereador da Câmara Municipal de

Apucarana na gestão 1947/1951, podendo ser caracterizado como uma figura polêmica, tanto por suas idéias como por seus escritos no jornalismo local. Seu jornal dispunha de uma boa máquina tipográfica, mas, diante de constantes interrupções de energia elétrica e, por vezes, muito prolongadas, naquele ano de 1947, era impresso na cidade de Londrina.[371] Passados dois anos, em 1949, observamos que a nota de "expediente" estampada em todas as edições, esclarecia que o jornal era impresso pela tipografia apucaranense Santo Antônio e, provavelmente, em forma de permuta, pois suas edições traziam a propaganda da gráfica, livraria e tipografia.

As matérias publicadas na *Folha de Apucarana*, a respeito da integração Norte/Sul eram proporcionais à dimensão do seu público leitor, isto é, à população local, contrastando as discussões e manifestações deflagradas pela imprensa londrinense e maringaense. Como o proprietário era filiado ao partido governista - PSD - tinha grande afinidade com o governador Moysés Lupion e, observando suas reportagens, poderíamos, sem dúvida alguma, classificar esse órgão de imprensa, como um porta voz do poder executivo estadual, pois anunciava, diariamente, os planos e a ação governista, inclusive, utilizando o *slogan* de Moysés Lupion "Paraná maior", sinônimo de entusiasmo, em diversas reportagens.

Na metade do ano de 1947, um grupo de engenheiros da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado foi designado para apresentar um relatório, determinando o traçado da ferrovia. Após esse estudo, o governo abriu concorrência pública para empreiteiras interessadas em construir a ferrovia denominada de Central do Paraná. Ao visitar a cidade de Apucarana, acompanhado de seu secretário de Obras Públicas, Benjamim Mourão, em junho de 1947, o governador Moysés Lupion anunciou esses projetos e, na pena de Gnoato, se afirmava que o governador nomeou a cidade de Apucarana como centro do escoamento da

[371] *Folha de Apucarana.* 24/05/1947. p. 01.

produção agrícola do Norte do Paraná, pois a ferrovia em direção a Curitiba e ao Porto de Paranaguá seria a solução para os problemas de saída da safra agrícola da região.[372]

Dada à localização privilegiava de Apucarana, localizada no alto da serra da Apucarana, sob o espigão divisor dos rios Pirapó, Ivaí e Tibagi, a cidade passou a ser o ponto extremo nos projetos da ferrovia, pois os estudos de engenharia do estado apontavam que a estrada iria transpor os espigões entre os rios Tibagi e Ivaí, tendo a cidade de Ponta Grossa como o ponto inicial da ferrovia, cidade já servida por duas ferrovias em direção a Curitiba e outra ao estado de São Paulo. Observando a localização de Apucarana, o matutino de Gnoato enalteceu a cidade como o "ponto de partida obrigatória" para o escoamento da produção agrícola.[373]

Os estudos de engenharia do governo Lupion anunciavam a viabilidade econômica da ferrovia. Considerou o Norte como "região cafeeira", porém servida por uma ferrovia que ligava até Ourinhos-SP. Assim, o principal objetivo da Central era desviar a rota comerciária da região e escoar o café para o Sul do Paraná, alcançando o porto de Paranaguá, numa clara evidência de competição com o Porto de Santos. Se os cereais eram motivos de várias reclamações, a madeira de lei era outra mercadoria que o estado estava perdendo, principalmente, na zona de recente colonização, naquele período, localizada além Maringá. Havia na região as constantes derrubadas de reservas florestais, característica que seria observada, naquele final dos anos 1940, pois os denominados "peões", contratados pelas madeireiras, ateavam fogo, reduzindo a cinzas grandes extensões de matas, após a retirada, apenas, de árvores de grande porte, principalmente, da peroba rosa, para ser comercializada, localmente, pois os problemas com as estradas dificultavam o escoamento dessa madeira para além da região Norte, o que era causado pela situação precária das estradas.[374] Assim, o traçado da ferrovia não só encurtaria distâncias entre o Norte e o Sul, como ofereceria

---

[372] GNOATO, João Alberto. Ferrovia para Apucarana. *Folha de Apucarana.* 17/06/1947. n.p. (última pág.)
[373] GNOATO, João Alberto. *Folha de Apucarana.* 23/07/1947. p. 01.
[374] O plano... *Folha de Apucarana.* 29/08/1948. p. 02.

vantagens econômicas para o transporte de várias mercadorias produzidas na região. Enquanto isso, a *Folha de Apucarana* apregoaria, mais uma vez, a sua tese, de que Apucarana havia sido escolhida como "centro escoadouro" de mercadorias do Paraná.[375]

A *Folha de Apucarana* também ponderaria sobre a construção da rodovia entre Apucarana-Ponta Grossa. Em mais uma visita à cidade, nos dias 18 e 19 de outubro de 1948, o governador Lupion foi homenageado pela Câmara Municipal como cidadão honorário do município e, naquela oportunidade, o jornal de Gnoato reforçaria a imagem de Lupion ligado como patrono da rodovia e governador da integração Norte/Sul face à construção das obras.[376] De fato, além da atenção à ferrovia, o governador Lupion, através do Departamento de Estradas e Rodagem, estava realizando os últimos melhoramentos na, então denominada, primeiramente, de rodovia Central do Paraná, para servir ao tráfego de caminhões de carga, reduzindo suas curvas, rampas e construindo pontes. Isso viabilizaria, não apenas a integração física, como colocaria o Norte em contato com o Sul, pois o percurso entre Curitiba e Apucarana seria diminuído em 200 quilômetros, em relação à estrada do Cerne, a leste do rio Tibagi. Concluído o primeiro trecho da rodovia entre uma localidade próxima a Tibagi e Araruva (atual Marilândia do Sul), a imprensa apucaranense noticiava que a estrada, com previsão de entrega para 1949, representaria uma obra concluída do plano administrativo no governo Lupion, evidenciando que este estava cumprindo o que havia prometido.[377]

A ferrovia Central do Paraná também significaria a quebra de isolamento do Norte em relação ao Sul do Paraná. Assim, no dizer do Gnoato, a ferrovia, além de trazer benefícios econômicos iria "unir" os paranaenses e Apucarana tornar-se-ia a nova porta de entrada dos paranaenses natos.[378] Assim, ao considerar a ferrovia Central do Paraná e a rodovia do Café, como vitrines da integração, a *Folha de Apucarana* organizou seu discurso, privilegiando as

---

[375] GNOATO, João Alberto. *Folha de Apucarana.* 17/09/1947. p. 01.; GNOATO, João Batista A. *Folha de Apucarana.* 29/08/1948. p. 01.
[376] Entusiasticamente recepcionado o governador Moysés Lupion. *Folha de Apucarana.* 24/10/1948. p. 01.
[377] *Folha de Apucarana.* 05/12/1948. p. 04.
[378] GNOATO, João Alberto. Ferrovia para Apucarana. *Folha de Apucarana.* 17/06/1947. n.p.

obras rodoferroviárias, seja na viabilidade econômica ou na integração do Paraná. A exemplo do que estamos tratando, o matutino não media esforços em anunciar que a cidade seria transformada em integração Norte/Sul e o Paraná estaria, assim, integrado. Tudo isso se deveria às estradas entre as duas regiões, que estavam sendo construídas no governo de Lupion, e que, depois de concluídas, no dizer da imprensa, Norte e Sul manteriam "estreitas relações econômicas". Também representaria um Paraná que estava levando seus tentáculos até a região cafeeira, e traria a Apucarana benefícios para o comércio local de atacadista de cereais, ou como relatou Gnoato, as estradas representariam uma conexão entre um "Paraná maior" com uma "Apucarana melhor".[379]

Outros artigos tratariam desse entusiasmo, associando as obras com a integração. No entanto, o matutino apucaranense relacionou a palavra paranista com paranizar que, na década de 1950, tinha o sentido de integrar as regiões Norte e Oeste com o próprio Paraná.

> O sentido paranista a que se refere o plano rodoferroviário do governador do Estado, define-se perfeitamente com a objetivação da estrada de ferro Central do Paraná, quer estreitando as relações das populações do Norte com as outras zonas paranaenses, quer estimulando o escoamento da produção pelo nosso principal porto marítimo.[380]

Em geral, o jornal *Folha de Apucarana* possuía uma forte tendência de ressaltar que Apucarana constituir-se-ia uma cidade da integração econômica do Paraná. De forma genérica, o matutino veiculava seu discurso que ia sendo construído, através da incorporação de elementos de transformação, a partir das obras que estavam sendo projetadas, ou em construção, entre Ponta Grossa e Apucarana. Na década de 1950, semanalmente, atestava o conjunto de obras, como uma referência de verdades do plano de integração governista. Assim, tanto o jornal curitibano *O Dia*, quanto a *Folha de Apucarana* divulgaram a licitação e acompanharam a construção do primeiro trecho ferroviário na região Norte: 32 quilômetros entre Apucarana e Araruva (Marilândia do Sul), embora a terraplenagem estivesse pronta 20

---

[379] O maior entroncamento rodo-ferroviário do Estado do Paraná. *Folha de Apucarana.* 11/12/1949. p. 01.
[380] Estrada de ferro Central do Paraná. *Folha de Apucarana.* 19/12/1948. p. 03.

quilômetros além do trecho construído. Registrou o trabalho das escavadeiras, motoniveladoras e outras máquinas de montagem dos trilhos pertencentes à empresa "Byngton e Cia.", construtora vencedora da licitação, com sede na capital paulista e com escritórios montados na cidade de Apucarana.[381]

Além de divulgar as obras rodoferroviárias e Apucarana como a porta de entrada daquele que vinha do Sul, outra forte tendência foi enaltecer a figura de Lupion, legitimar seu governo sobre o Norte do Paraná e que a região pertencia ao Paraná. Dois fragmentos nomeados são muito esclarecedores sobre o que estamos tratando.

> Ao Norte e Nordeste a gente de São Paulo e Minas Gerais desbravavam os sertões, surge o Eldorado paranaense, a Terra da Promissão, a Terra Prometida. (...) E o bandeirante continua. E continua mais seguro do que nunca porque tem o marco do passado e o guia do futuro, aquele fincado pela coragem, este pela ação. O guia seguro do futuro é o governador Moysés Lupion, à frente dessa colméia de bandeirantes de hoje, em busca do Paraná Maior.[382]
>
> .....
>
> Sempre fomos daqueles que concordamos com os paulistas no seu descomedido orgulho: São Paulo é o Brasil! Os paulistas têm razão, pois é em seu Estado onde se observa o maior surto de progresso já visto em qualquer outro ponto da América ou mesmo do universo. Hoje, em rápida visita ao Norte do Paraná, creio que nós paranaenses, devemos e podemos também, com o mesmo descomedido orgulho dizer: o Norte é o Paraná! [383]

A partir de junho de 1950, a *Folha de Apucarana* passou a apoiar o candidato à sucessão de Lupion: Ângelo Lopes, Secretário Estadual da Fazenda da gestão que se findava. Em seu comício, realizado em agosto daquele ano em Apucarana, não deixou de nomear, com discursos inflamados, Apucarana como cidade centro de escoamento de café e cereais da região mais setentrional do Paraná. Classificou o governador Lupion como o "intrépido bandeirante do século XX", numa comparação com São Paulo e, na certeza de estar se dirigindo, diretamente, a vários paulistas que habitavam a região. Desse modo, a continuidade das obras estava nas mãos de seu sucessor. O matutino apucaranense também apoiou a

---

[381] *Folha de Apucarana.* 16/04/1950. p. 01; *Folha de Apucarana.* 21/05/1950. p. 01.
[382] Dia do Paraná, 19/12/1949. *Folha de Apucarana.* 25/12/1949. p. 6.
[383] SALDANHA, J. *Folha de Apucarana.* 27/03/1949. n.p.

candidatura de seu diretor proprietário, que concorria a uma vaga no legislativo estadual pelo PSD.[384] O pleito de 3 de outubro não foi bom para o jornal de João Batista Alberto Gnoato. Lupion não elegeu seu sucessor, bem como o diretor da *Folha* apucaranense não conseguiu uma cadeira no legislativo. Na gestão de Bento Munhoz da Rocha, considerado opositor de Lupion, as obras da ferrovia foram paralisadas, bem como a da rodovia Apucarana-Ponta Grossa, entregue ao tráfego, provisoriamente, na primeira gestão de Lupion. Ao deixar de ocupar seu cargo público da Câmara Municipal de Apucarana e sem ter apoio do governo estadual, Gnoato deixou de publicar seu jornal, depois de uma efêmera existência de 2 anos e 10 meses de circulação. Como vimos, Bento Munhoz da Rocha carreou os recursos para a construção do Centro Cívico e as obras rodoferroviárias deixaram de ser construídas. Segmentos políticos de Apucarana, que se esforçaram para capitanear o plano oficial de integração no território paranaense, não só ressentiram-se pelas obras paralisadas, como ficaram órfãos da *Folha de Apucarana*, considerado o único órgão regional que se entusiasmava com o surto de progresso proporcionado, não apenas pela sua produtividade agrícola, mas pela construção de estradas em direção ao Porto de Paranaguá.

Um trem parte para o outro Paraná

Na década de 1950, tornou-se notável falar sobre desenvolvimento em toda a imprensa nacional. Isso se inscreveu, de um modo particular, no ideário governista de Juscelino Kubitschek e seu lema “cinqüenta anos em cinco”. Ficou em evidência a participação dos meios de comunicação, como produtores de signos de modernidade, divulgando os planos de metas de J.K. que priorizava: energia elétrica, transporte e industrialização, entre outras metas fundamentais para o desenvolvimento do país. Assentadas em capitais estrangeiros, empresas

[384] Moysés Lupion, o intrépido bandeirante do século XX. *Folha de Apucarana.* 01/01/1950.; *Folha de Apucarana.* 24/09/1950. p. 02.; *Folha de Apucarana.* 30/09/1950. p. 02. Também o jornal curitibano *O Dia*, divulga acontecimentos relacionados sobre a campanha de Ângelo Lopes. Veja: O discurso do Sr. Ângelo Lopes em Apucarana. *O Dia.* Curitiba: 11/08/1950. p. 06.

nacionais privadas e estatais, com suas funções definidas, gestavam em torno da industrialização. As empresas privadas trabalhavam, basicamente, na área de bens de consumo duráveis e as estatais forneciam uma infra-estrutura social básica de serviços voltados à população urbana e à industrialização, como eletrificação, saneamento e outras obras públicas, algumas com altos investimentos, como construção de usinas hidrelétricas e de estradas. Foi em torno da figura do presidente que se mobilizou um clima de confiança na população, combinando desenvolvimento econômico com democracia política.[385] No Paraná, esse "espírito" foi assentado nos planos para a conclusão da rede de estradas rodoferroviárias e na melhoria das existentes, construídos como signos de desenvolvimento. Já em 1956, acompanhar as mensagens de governadores, enviadas anualmente à Assembléia Legislativa, era poder observar a prestação de contas ou apontar os motivos por que se encontrava paralisada a obra ferroviária Central do Paraná. A justificativa que o governo Lupion apontou, quanto à interrupção da construção da ferrovia, foi a falta de equipamentos para a perfuração de onze túneis nas serras do Monjolinho, Mandaçara, dos Leões, Mulatos e Ortigueira, para vencer as barreiras naturais, ou seja, a escarpa da Esperança e a Devoniana, a primeira localizada entre o Segundo e o Terceiro Planalto e a segunda, entre o Primeiro e o Segundo Planalto. O 11º túnel, o mais longo, inicialmente, projetado com 1100 metros de comprimento, está localizado na localidade de Mauá, a apenas 50 quilômetros de Apucarana. Já no ano de 1952, a firma Byngton e Cia. abandonou as obras, porque o projeto era inviável e não dispunha de maquinário suficiente para perfurar os túneis.[386] Para solucionar o problema e dar início ao andamento das obras, Lupion sugeriu a emissão de apólices da Central do

---

[385] GOMES, Ângela de Castro. Qual a cor dos anos dourados? In. GOMES, Ângela de Castro (org.). *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: FGV, 2002. p. 16. Um estudo sobre o empresariado industrial nos anos J.K. e seu projeto de transformar o Brasil numa nação industrial, ver: TREVISAN, Maria José. *50 anos em 5... a FIESP e o desenvolvimentismo*. Petrópolis: Vozes, 1986.

[386] Ao receberem números, o projeto de 11 túneis, com quilometragem a partir de Ponta Grossa, estão assim prescritos: 1º túnel, km 164, com 640 metros de comprimento; 2º, km 185, 460 m.; 3º, km 200, 560 m.; 4º, km 235, 400 m.; 5º, km 236, 340 m.; 6º, km 248, 140 m.; 7º, km 249, 180 m.; 8º, km 253, 320m.; 9º, km 259, 400 m.; 10º, km 261, 400 m.; 11º, km 280, 1100 m. Veja tabela em: Mensagem do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1956. p. 120-2.

Paraná, com o intuito de levantar recursos e dar andamento à obra ferroviária.[387] Apesar dos esforços, pouca coisa se fez, naquele final de década, quando se construiu apenas 34 quilômetros de ferrovia, partindo de Apucarana e, no mesmo sentido, realizou-se a terraplenagem até o quilômetro 50. De Ponta Grossa, a outra frente de trabalho estendeu os trabalhos de terraplenagem entre os quilômetros 21 até 83, do que seria a estação de Ipiranga.[388]

Se, na segunda metade da década de 1950, os planos de obras eram realizados a partir de estudos sobre a produção agrícola e mineral para desenvolver a economia nacional - pilar que repousava na exportação de bens primários -, a partir de 1960, os planos traçados passaram a ter uma preocupação com a industrialização. Nesse início de década, instaurou-se uma crise econômica no país, depois daquele período de "Planos de Metas" que projetou vias e promoveu, em parte, essa política rodoviária, através da construção de várias estradas, inclusive a da Transamazônica, que corta o país de leste a oeste e, ainda, a construção da cidade de Brasília. Além de conviver com uma alta inflação, no Paraná tinha-se instaurado uma forte crise do café e isso fez com que os governantes paranaenses apoiassem menos o cultivo de rubiáceas e incentivassem culturas mais rentáveis, como o soja e o trigo. A partir dessa política, empresas agro-indústriais tornavam-se mais dinâmicas, concentrando-se não apenas no incipiente processo do produto primário, mas, também, na produção de bens alimentícios, como as moageiras de soja, que passaram a fabricar o óleo de soja, e os grandes moinhos que iniciaram a fabricação de farinha de trigo, entre outros produtos alimentícios que eram elaborados como pronta entrega para o consumo. Isso fez com que o Paraná dinamizasse a sua agricultura e integrasse a sua produção de alimentos aos principais mercados de consumo, além de suas divisas. Desse modo, foi necessário ampliar a infra-estrutura básica do estado e, entre as principais metas, estavam o asfaltamento das rodovias do Café e dos Cereais, bem como a conclusão da ferrovia Central do Paraná.

---

[387] Mensagem do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1957. p. 115
[388] Mensagem do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1959. p. 61.

Para dar resposta a esses empreendimentos, em janeiro de 1962, surgiu a CODEPAR, (Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná) que começava a planejar o chamado Modelo de Desenvolvimento Paranaense. Unida em torno de uma equipe, constituída por economistas e engenheiros, a CODEPAR tinha a missão de colocar o Paraná numa posição mais avançada do que se encontrava. Entre diversos estudos elaborados pela sua equipe de trabalho, já apontados acima, a ferrovia Central do Paraná mereceu, em um único relatório, um estudo técnico-econômico, apurando os efeitos econômicos da integração e as implicações no abandono do projeto. Em um primeiro momento, procurou medir os efeitos econômicos de uma ligação ferroviária direta entre Apucarana e Ponta Grossa, com extensão de 333 quilômetros, para substituir o percurso atual de 624 quilômetros, pelo ramal Jaguariaíva/Jacarezinho e, em dados técnicos de engenharia, o documento apresenta a situação desse trecho. Com rampas acima do permitido e curvas com raio de apenas 120 metros, ela apresentava condições técnicas de “extrema precariedade”, pois o peso da carga dos comboios deveria ser limitado, bem como a sua velocidade reduzida, face aos trechos hipotéticos existente nesse ramal. Destarte, observavam que deveriam ser feitas melhorias no traçado para diminuir o número de curvas, extremamente, desvantajosas e corrigir algumas rampas que chegavam a um declive de 2%, considerado impraticável pela engenharia, uma vez que o máximo permitido é de 1,5%. Em termos econômicos, construir a Central traria vantagem pela viabilidade econômico-financeira, pois era volumosa a carga concentrada na região Norte, principalmente, de café e excedentes de cereais que poderiam ser transportados a granel para o Sul do estado e, no sentido contrário, derivados de importação, entre eles, bens industrializados e o trigo procedente da Argentina, intensificando-se os laços comerciais entre as duas principais regiões do Paraná, gerando uma integração econômica. Aponta, ainda, que, os vínculos econômicos da região Norte são mais sólidos com São Paulo do que com o Sul do Paraná, modelando-se como um prolongamento do estado limítrofe e transformando o porto de Santos no principal escoadouro da região. Assim, a integração das duas regiões

paranaenses seria viabilizada com o término da ferrovia que transformaria Paranaguá no principal porto de escoamento de café e excedentes agrícolas. Com as obras paralisadas, registrou-se que a integração não tinha se concretizado, mesmo com a rodovia do Café, que já exigia a sua imediata duplicação. Portanto, a construção da ferrovia Central permitiria, não só reduzir a distância de 624 quilômetros, de uma ferrovia tecnicamente deficiente, para 333 quilômetros, bem como promoveria a integração econômica estadual. Ainda, apontava que as obras deveriam ser concluídas para não se desperdiçar o que já havia sido investido e, finalmente, ao se observar mapas e projetos anexados, nota-se que foram alterados alguns percursos e o número de túneis a serem perfurados.[389]

Outro documento, produzido pela CODEM, Comissão de Desenvolvimento Municipal, órgão ligado ao Governo Estadual, traria aspectos semelhantes ao apresentado acima. Ao analisar o aspecto rodoviário e ferroviário, apontaria a cidade de Apucarana como a cidade entroncamento, pois as vias principais da região Norte, rodovia dos Cereais e estrada de ferro São Paulo-Paraná encontrar-se-iam com a rodovia do Café e com a estrada de ferro Central do Paraná, na cidade de Apucarana, definindo a urbe como eixo econômico do Paraná. Naquela ocasião, sugeria-se o término da Central bem como a manutenção das estradas municipais abertas pelas companhias colonizadoras e, agora, sob a responsabilidade de órgãos públicos municipais e estaduais para que a safra agrícola pudesse ser escoada até os principais centros comerciais de café, entre eles, em Londrina, e centros comerciais de cereais, sendo o principal apontado, em Apucarana.[390]

A partir desses estudos da CODEPAR e da CODEM e, em 1967, com a transformação da CODEPAR em BADEP (Banco de Desenvolvimento do Paraná), a ditadura militar, implantada no país, complementaria esse desenvolvimento através de uma reforma financeira que foi implantada entre 1967 e 1973. Pode-se compreender melhor o projeto

---

[389] CODEPAR. Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná. Ligação ferroviária direta Apucarana - Ponta Grossa: estudo de viabilidade. Curitiba, 1967.

[390] CODEM, Comissão de Desenvolvimento Municipal. Plano de integração rodoviária municipal do Paraná. Região de Planejamento nº. 6, Londrina (região 6-A); Apucarana (região 6B). Curitiba, 1967.

desenvolvimentista aplicado pelos militares, analisando a história da Escola Superior de Guerra, implantada no país, no ano de 1948. A escola foi criada no intuito de apoiar e coordenar o processo estatal de desenvolvimento econômico, agregando interesses das elites burguesas civis, em ascensão, com a dos militares, preocupados com a Segurança Nacional. Essa proposta de desenvolvimento, principalmente, no que se refere à energia elétrica, ao transporte e à saúde pública, entre outros, vinha de encontro às necessidades do país, cujo planejamento geral, incrementava a economia. Em 1964, quando os militares assumem o poder, a escola já tinha estruturado todo um programa político, estrategicamente planejado, voltado para a construção de uma sociedade industrial plenamente integrada à reorganização capitalista mundial do pós-guerra.[391]

Para dar resposta à industrialização de produtos do campo, o governo Paulo Pimentel (1966/70), interessou-se em iniciar as obras da ferrovia com recursos financeiros do Estado. O então governador exigiu que a Assembléia Legislativa do Estado se manifestasse e, por unanimidade, foi aprovada a Lei nº. 5.768, em maio de 1968, autorizando o poder executivo estadual a dar segmento às obras e, após concluída a ferrovia, o Estado deveria receber indenização dos recursos que foram aplicados, pois o governo ditatorial pretendia federalizar todo o sistema ferroviário. Foi somente no final do ano de 1968 que a imprensa divulgou o convênio firmado entre o Estado e a União e a aprovação de um contrato de financiamento, com o aval do Ministério dos Transportes, destinado à construção da Central.[392]

No início do ano de 1969, a imprensa observou a chegada de maquinários considerados “pesados” e outros equipamentos, pertencentes à empreiteira, que se destinavam, principalmente, à perfuração dos túneis, considerados o maior problema para as empresas construtoras. Em março de 1969, as obras foram iniciadas e, com a necessidade de mão-de-obra, uma localidade, próxima à serra dos Mulatos, denominada de Mauá, surgiu, a

---

[391] FERRAZ, Francisco César Alves. *À sombra dos carvalhos: militares e civis na formação e consolidação da Escola Superior de Guerra (1948-1955).* Londrina-PR: ed. UEL, 1997. p. 41/42.
[392] Assinado contrato de financiamento para construção ferroviária. *Folha de Londrina.* 19/11/1968. p. 03.

partir da construção de uma vila para os operários, servindo também de estoque de material ferroviário.[393] Se a imprensa exprimia, de forma eloqüente, o esforço concentrado na construção de uma representação visual de integração, o governador prestava contas da ferrovia na tribuna da Assembléia Legislativa em cumprimento ao inicio das atividades anuais daquele poder. A empreiteira contratada conseguiu perfurar os túneis de números 2, 3, 6, 11, 12, 13 e 14, totalizando 2.931 metros, ritmo, considerado rápido pelo matutino londrinense, mas os trilhos assentados foram de poucos quilômetros.[394]

Em abril de 1970, o general e presidente Emílio Médici anunciava a nomeação de Haroldo Leon Peres para concorrer, pela ARENA, ao governo do Paraná nas eleições indiretas de novembro. Pertencente ao grupo de Moysés Lupion, como Secretário de Fazenda na gestão 1956/60, tinha base política na cidade de Maringá, como prefeito dessa cidade e, ainda, um grande opositor, de Ney Braga. Seu mandato, como deputado, coincidiu com o de Ney (1961/65) e, apesar de serem eleitos pela mesma coligação (UDN-PDC), denunciava, constantemente, o poder executivo na Assembléia Legislativa, alegando que o governador apenas prometia, mas não dava inicio às obras da ferrovia. Peres, sendo um homem da ditadura, surpreendeu-se quando o general o nomeou como governador do Estado. Dizia-se, à época, que "Peres foi dormir deputado e acordou governador".[395] Meses mais tarde, em entrevista à *Folha de Londrina*, Paulo Pimentel anunciava que tinha se surpreendido com a indicação de seu sucessor, pois tratava-se de um político sem nenhuma expressão em seu Estado. Naquela ocasião, para o próximo pleito, estava-se preparando o nome de Ney Braga para a sucessão que, por sua vontade, deveria voltar ao governo do estado.[396] O vice de Peres foi eleito pela Assembléia Legislativa, o professor Pedro Viriato Parigot de Souza que, ainda,

---

[393] Ferrovia ganha vida. *Folha de Londrina.*1º/05/1969. p. 01. Veja também p. 04.
[394] Ritmo rápido nas obras da Central do Paraná. *Folha de Londrina.* 20/09/1970. p. 12.
[395] HELLER, Milton Ivan.; DUARTE. Maria de Los Angeles González. *Memórias de 1964 no Paraná.* Curitiba: Imprensa Oficial, 2000. p. 115.
[396] Haroldo acusa, Paulo replica. *Folha de Londrina.* 26/11/1970. p. 01.; *Folha de Londrina.* 25/04/1970. p. 03.

naquele ano, iria assumir o poder executivo do estado. A causa que o levou ao poder foi o afastamento de Peres, acusado de irregularidade administrativa.

A revista de notícias de circulação nacional, *Veja*, trazia em sua edição de 1º de dezembro de 1971, a notícia de que Leon Peres apenas soube cultivar inimigos, inclusive entre a imprensa paranaense. Ressaltou o fato da invasão, a mando de Peres dos estúdios da TV Iguaçu em Curitiba, canal 4, com força policial para apreender textos que o denunciavam de irregularidades administrativas. O governo de Peres também provocou desavenças com o poder judiciário, ao denunciar os salários dos desembargadores, considerados abusivos e, finalmente, por exigir da Assembléia Legislativa a aprovação de uma emenda que abolia a autonomia do Ministério Público, tornando o procurador geral de Justiça subordinado ao secretário de Segurança. Em síntese, fez em torno de sua própria figura um círculo de inimizades e desavenças com o poder legislativo, judiciário e com a imprensa curitibana.[397]

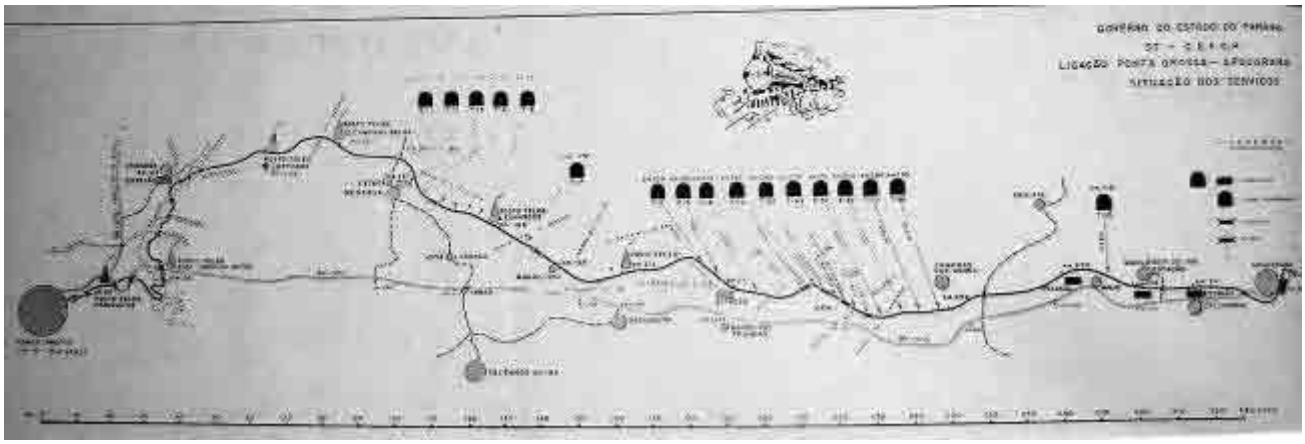
O principal motivo que levou ao seu afastamento, segundo a imprensa da época, foi a existência de um documento audiovisual que comprovava o governador exigindo do empresário Cecílio Rego Almeida um montante em dinheiro para liberar o pagamento de obras realizadas pela empresa na ferrovia Central do Paraná. Em entrevista ao *Jornal do Brasil*, declarou que sua renúncia deveu-se a uma "conspiração". Segundo seu depoimento ao jornal, a empreiteira C. R. Almeida apresentou um débito superior ao detectado pela comissão estadual de avaliação da dívida. Três ministros da comissão passaram a exigir o pagamento, enquanto Peres negou-se, então, a saldá-lo.[398] Na ocasião, a imprensa o difamou e, no dia 23 de novembro de 1971, foi obrigado a renunciar, caso contrário, comentou-se na época, ele próprio ouviria a sua destituição anunciada pelo ministro da Justiça, através do programa radiofônico *A voz do Brasil*. Peres foi substituído pelo professor Parigot de Souza, gravemente enfermo. A imprensa de todo o Paraná anunciava, constantemente, o seu estado

---

[397] A queda do governador Haroldo Leon Peres e seus ensinamentos. *Veja*. São Paulo. 1º/12/1971.
[398] BOLOGNESES, Ruth. Leon Peres acusa três ministros de Médice. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro. 04/09/1986. 1º cad, p. 2.

de saúde, acompanhando o tratamento de sua enfermidade nos hospitais e na sua residência, dado que muito pouco ficava no Palácio do Iguaçu. Depois de mais de dois anos no poder, e sem iniciar as obras da ferrovia que estavam paralisadas desde outubro de 1970, o falecimento de Parigot era noticiado pela imprensa no dia 12 de julho de 1973. Em menos de 30 dias, a Assembléia Legislativa homologou o nome do deputado federal Emílio Gomes para ser o novo governador do estado. Engenheiro de formação, iniciou sua carreira política na cidade de Irati, quando assumiu o departamento de obras da Prefeitura Municipal. Experiente com estradas, a equipe de seu governo retificou alguns traçados da Central, aumentando o número de túneis a serem perfurados e projetando quatro viadutos.[399] Assim, o governo de Emílio Gomes ficaria marcado pela conclusão das obras da ferrovia (figuras 10 a 12).

Figura 10
Projeto final da ferrovia Central do Paraná: 1975
Fonte: Jornal *Folha de Londrina*. 08/10/1975. p. 12.



[399] A ferrovia Central do Paraná teve vários projetos, com alterações de seu percurso nas serras divisórias de escarpas do Segundo e Terceiro Planalto. Finalmente, devemos destacar que a ferrovia possui dezessete túneis, num total de 7.896 metros de extensão, que exigiram a escavação de 341 mil metros cúbicos e a aplicação de 46 mil metros cúbicos de concreto. Esses túneis localizam-se: na serra do Monjolinho, os de nº. 11 com 281 metros de extensão; 12, 98 m; 13, 127 m; 2, 292 m; 3, 620 m. Na serra da Mandaçara: 15, 220 m. Na serra dos Leões, Mulatos e Ortigueira: 4, 280 m; 5, 380 m; 6, 475 m; IV, 500 m; 3V, 225 m; 4V, 415 m; 5V, 380 m; 6V, 990 m; 7V, 825m; 8V, 855 m; em Mauá o de nº. 10, 992 m, o mais longo. As pontes em concreto, num total de oito, perfazem 440 m; os viadutos com estrutura metálica em nº. de quatro, perfazem 1.080 metros de comprimento, sendo o maior deles o "Paraná", com 510 m e sustentado por pilares cilíndricos, somando 17 vãos, sendo o mais alto dos pilares com 55 metros de altura. Esta obra de arte é visível da rodovia do Café e, ainda, imponente, para a época, é o viaduto do "Cadeado" com 300 metros. Veja: Central. O Paraná investiu 1 bilhão e 800 milhões em 332 quilômetros de trilhos. *Folha de Londrina.* 08/10/1975. p. 12.

Figura 11
Imagens da ferrovia Central do Paraná.
Viaduto
Fonte: Jornal *Folha de Londrina.* 11/11/1975. Caderno especial.

Figura 12
Imagens da ferrovia Central do Paraná.
Viaduto e túnel
Fonte: Jornal *Folha de Londrina.* 11/11/1975. Caderno especial.

Na imprensa, o principal obstáculo noticiado foi a perfuração do túnel, agora denominado de nº. 10, em Mauá, a 50 quilômetros de Apucarana. A sua perfuração foi comemorada em outubro de 1973, estampada em toda a imprensa paranaense, como o principal obstáculo vencido para se cumprir a integração definitiva entre a região Norte e Sul. Duas frentes de trabalho, uma vinda do Sul e outra do Norte, a cada mês, aproximavam-se,

com a contagem dos túneis perfurados, das cargas de dinamite, do descarregamento de trilhos e de sua colocação, das vigas de concreto dos viadutos, tudo, rigorosamente, inspecionado pelo governador que acompanhava os canteiros da obra, além da imprensa, principalmente, a *Folha de Londrina* que, naquela década, expandiu sua circulação para o Sul do Paraná.

Uma vez concluída a ferrovia, foi programada uma viagem de trem, cuja composição deveria fazer todo o trajeto da estrada de ferro, com início em seu marco zero, na cidade de Ponta Grossa e, nela, viajaria toda a comitiva governamental, simbolizando o que seria o primeiro trem a trafegar nos 333 quilômetros de estrada de ferro. No dia 12 de março de 1975, a *Folha de Londrina* anunciava que tal viagem tornar-se-ia um "fato histórico", mas o que não se previu é que ela seria demorada e complicada, pois teve seu percurso interrompido no túnel nº. 6: um desabamento impediu a comitiva de seguir viagem. O comboio, que partiu com a comitiva, retornou para Ponta Grossa, mas autoridades locais e, em torno de duas mil pessoas, aglomeravam-se na estação ferroviária de Apucarana para ver o trem chegar. O governador andou 60 quilômetros de automotivo e, depois, embarcou em outra composição em Mauá (hoje Mauá da Serra), indo com ela até Apucarana. Nesse percurso, parte da comitiva governamental retornou para Curitiba e o ministro dos Transportes para Brasília. O jornal apucaranense *Tribuna da Cidade* estamparia, em suas páginas, que, após 26 anos de espera, os apucaranenses viram, pela primeira vez, um trem vindo do Sul do Paraná pela ferrovia Central do Paraná. As autoridades locais homenagearam e outorgaram a Emílio Gomes como o governador da integração Norte/Sul e, Apucarana, como a cidade eixo ferroviário, pelo fato de ter se concretizado o entroncamento ferroviário com a Ferrovia São Paulo-Paraná.[400] A *Folha de Londrina* estamparia que a Central estava inaugurada, mas não concluída, pois faltava ser liberada para o tráfego.[401] Foi somente em 02 de outubro de 1975, que a primeira locomotiva, vindo de Ponta Grossa, alcançou a serra da Apucarana, e a ferrovia foi entregue ao tráfego apenas para o transporte de mercadorias, apesar das dezenas de estações

[400] O trem chegou... finalmente. *Tribuna da Cidade.* Apucarana. 16/03/1975. p. 1.
[401] Demorou, mas a Central do Paraná é uma ferrovia quase concluída. *Folha de Londrina.* 13/03/1975. p. 01.

ferroviárias construídas ao longo de seus 333 quilômetros. Naquele ano, a *Folha* vaticinava o fim do café, anunciando que 100 mil hectares de rubiáceas estavam perdendo para o soja e trigo.[402] Assim, a ferrovia Central do Paraná, projetada para escoar o café pelo Porto de Paranaguá, foi utilizada cada vez mais no escoamento da soja. A grande polêmica que perdura até os dias atuais é a do julgamento que se arrasta no Supremo Tribunal Federal, em que se coloca, de um lado, o Governo do Paraná e, de outro, a União, pois, desde a sua encampação, o executivo estadual aguarda ser ressarcido pelo federal de tudo o que gastou na construção da Central. Entretanto, o que nos interessa é relatar que o estado, embora tardiamente, empenhou-se na integração e deu resposta ao divisionismo Norte/Sul.

Discursos e imagens da integração

Já é de nosso conhecimento que as primeiras obras de integração Norte/Sul foram iniciadas por Manoel Ribas, governador e interventor, durante a ditadura varguista e o Estado Novo, que construiu a estrada do Cerne e o ramal ferroviário Jaguariaíva/Jacarezinho, a leste do rio Tibagi. A partir de 1947, Moysés Lupion, primeiro governo do período de redemocratização, procurou dar prosseguimento ao plano de obras da integração, que compreendia numa rede de transportes, com o objetivo de canalizar a produção agrícola, aproximando as regiões Norte e o Oeste à capital do estado e ao Porto de Paranaguá, num quadro de competitividade com São Paulo. Foi um período em que governantes procuraram defender a integração de seu próprio território, com a construção de uma rede de estradas rodoferroviárias. Em 1950, manifestando-se a favor da integridade da unidade federativa, Lupion informou das obras da estrada de ferro Central do Paraná:

[402] Café pode desaparecer. *Folha de Londrina.* 06/04/1975. p. 04.; MAZZA, Geraldo. O ciclo do café chegou ao fim. *Folha de Londrina.* 20/07/1975.

> O ano que passou assinalou a marcha decisiva para a concretização dessa grande idéia, tão fundamental para a vida de nosso Estado, orientada no sentido de assegurar ao Paraná a sua independência econômica e a garantia segura de seu desenvolvimento, atendido o dever que temos de orientar e canalizar a produção de nossas terras de nosso território e o seu normal escoamento para o mercado exterior através de nosso Porto, obra, pois, do mais incontestável paranismo. [403]

Detendo-se nessa mensagem de 1950, Lupion considerava que seu governo esteve empenhado na ação planificadora da construção de um "Paraná maior", *slogan* adotado em seu governo, que demonstrou perspectivas para o futuro, com a possibilidade de o próximo governo dar continuidade à obra da ferrovia em favor da integração econômica e de colocar os "adventícios", sejam eles migrantes nacionais e imigrantes estrangeiros, no domínio público estadual. Em síntese, a imagem de Lupion, como relatou a *Folha de Apucarana*, é a de "patrono" da ferrovia Central do Paraná, por ter construído o primeiro trecho do empreendimento e, "patrono" da rodovia do Café, por entregá-la ao tráfego, mesmo provisoriamente.

Se Moysés Lupion procurou construir uma rede de estradas, seu sucessor, Bento Munhoz da Rocha (1951-56) materializou um espaço de poder na cidade de Curitiba, como capital, com a construção do Centro Cívico. Seu discurso também vem de encontro aos interesses de paranizar, isto é, de preservar o território paranaense e unir as diferenças regionais. Deu atenção especial aos cafeicultores da região Norte, aos imigrantes da capital, às diversas colônias agrícolas implantadas no estado e aos lavradores do Oeste do estado. Quando, na cerimônia de fundação da APAC (Associação dos Cafeicultores Paranaenses), na cidade de Curitiba, naquele ano de 1951, procurou integrar os cafeicultores ao aparelho do estado e superar as intenções divisionistas.

> São os lavradores de café que estão em Curitiba (...) que iniciaram no Paraná uma tradição que o Paraná não possuía (...) Daqui por diante quem falar em Paraná falará em café e vós representais esse novo estilo de nossa vida econômica. (...). De fato o café é o sangue do Brasil, porque ele representa uma civilização feita com esforço, feita com trabalho, uma civilização que vai até o sertão. É o café que leva a civilização ao sertão e que tira do sertão esse encantamento que é o Norte do Paraná. É imensa a minha satisfação, como governador do Estado, em vê-los aqui congregados, nesta mesa, com os homens do sul, com aqueles que fizeram das tradicionais riquezas

[403] MENSAGEM do governador Moysés Lupion apresentada ao povo do Paraná. Curitiba, 1950. p. 218.

> econômicas do Estado o sustentáculo e o início do que foi o Paraná. Hoje estão aqui os lavradores de café, trazendo no sentido econômico um novo sentido da legítima atividade política (...). É preciso que os lavradores de café, que constituem hoje a maior riqueza do Paraná, se integrem politicamente nas atividades administrativas do Estado. (...) Nós, o governo do Estado e vós, lavradores de café do Paraná, não temos nenhum sentido regionalista e se há Estado no Brasil que não pode ter sentido regionalista é o Paraná. Nós recebemos emigrantes de todas as procedências, de todos os países do mundo. Estamos há mais de cem anos habituados a lidar com esses imigrantes e eles se sentem em casa no Paraná. É por isso o paranaense o menos regionalista dos brasileiros e nem por isso deixa de amar perdidamente esse encantador pedaço do Brasil, que é o Paraná. (...) é justo que queiramos que o café paranaense se escoe pelo porto de Paranaguá. (...) o Governo do Paraná tem trabalhado e agido dentro dessa diretriz (...) Vós trazeis as garantias de vossos êxitos e vejo aqui fazendeiros desde Santo Antônio, de Cambará até Maringá. São todos os lavradores do Paraná que aqui estão. Quero dizer-vos: podeis contar com o Governo do Estado, ele está ao vosso lado para defender os vossos interesses. *Bento Munhoz da Rocha*[404].

De fato, alguns membros da elite londrinense passaram a ocupar cargos públicos no governo de Munhoz da Rocha. É o caso de Hugo Cabral, que foi secretário de Viação e Obras Públicas, de José de Oliveira Rocha, secretário da Agricultura, e de José Hosken de Novais, procurador geral da República, coincidentemente, cada qual com efêmera participação no governo e emergindo, na imprensa, mais críticas que elogios ao governador.

Uma forma de se visualizar a integração do Paraná foi com a construção de um grande mural, exposto em praça pública e inaugurado durante os festejos do Centenário do Paraná, no ano de 1953. Esculpido em pedra, portanto, algo que deveria ser duradouro, foi encomendado ao artista, várias gravuras que simbolizassem, de forma didática, a História do Paraná. As imagens fixadas no mural, apresentando ilustrações, remetiam para uma diversidade de temas: em primeiro plano, uma família indígena preparando alimentos, simbolizando os primeiros habitantes do que seria o Paraná; depois, a imagem de três pessoas municiadas com armas, reproduzindo a imagem dos bandeirantes que alargaram o território com o aprisionamento de índios e a destruição das reduções jesuíticas existente no século XVI, e ainda, simbolizando o alargamento das fronteiras nacionais que, no território paranaense, atingiu o rio Paraná. O primeiro povoamento, época dos mineradores e faiscadores de ouro, foi representado por duas pessoas peneirando a lavagem do mineral. Depois, o carro de boi, o primeiro transporte utilizado nas fazendas de gado e que marcou a criação e o comércio de gado *vacum* e muar, e,

---

[404] ROCHA. Bento Munhoz da. *O café é o nosso sangue*. Revista do Café. Londrina-PR, 1951. p. 24.

a imagem do tropeiro simbolizado por dois muares cargueiros. O cancheamento da erva-mate figura após o tropeirismo, com uma família de imigrantes e, ao fundo, um carroção coberto, tracionado por cavalos, representando o transporte que dinamizou a economia ervateira e o seu escoamento pelo litoral. Do conjunto dessa idéia, fazem parte alguns artesões ou ferreiros, forjando ferramentas, elemento necessário desde o tempo do tropeirismo até na economia da erva-mate. Outra imagem é a do lenhador praticando a derrubada de árvores, simbolizando uma das atividades econômicas do Paraná. A imagem reproduzida nesse grande mural, não deixaria de retratar as regiões Oeste e Norte do Paraná, integrando os agricultores do Oeste, recém-chegados ao estado, que desenvolveram a atividade tritícola, sendo representados pela colheita desse cereal. E, finalmente, o homem do Norte do Paraná entre cafezais, onde um grupo de pessoas colhe frutos da rubiácea, tendo à frente três mulheres, reunidas em torno de uma pequena mesa, provavelmente, simbolizando as catadeiras, atividade desenvolvida por estas para a separação das possíveis impurezas do café e cereais, num processo onde foram também elementos ativos da mão-de-obra no campo. Ainda, ao lado, homens carregando sacos de café e os empilhando para estoque, deixando-os pronto para ser transportado. (figuras 13 a 24).

figura 13:
mural do centenário-1953: Curitiba
grupo indígena

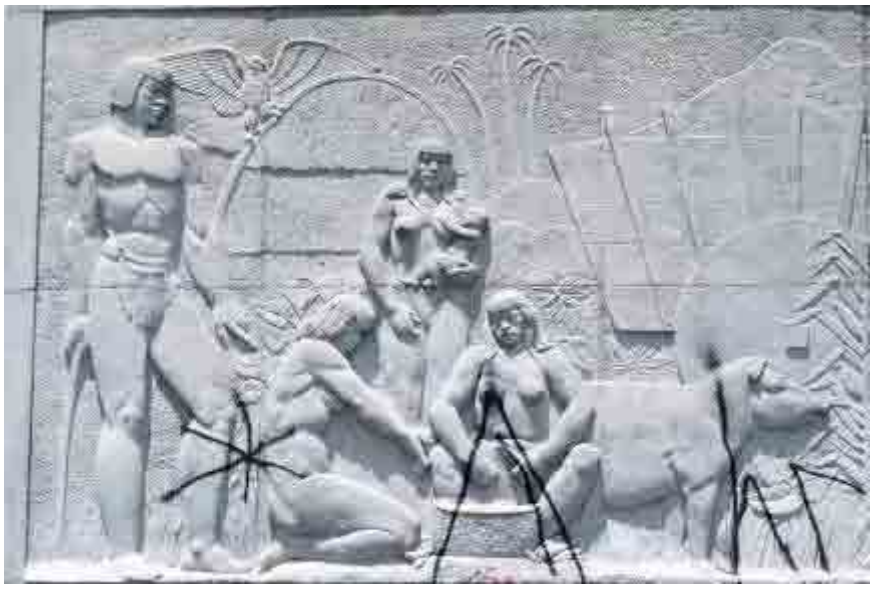


figura 14:
mural do centenário-1953: Curitiba
bandeirantes

figura 15
mural do centenário-1953: Curitiba
mineração

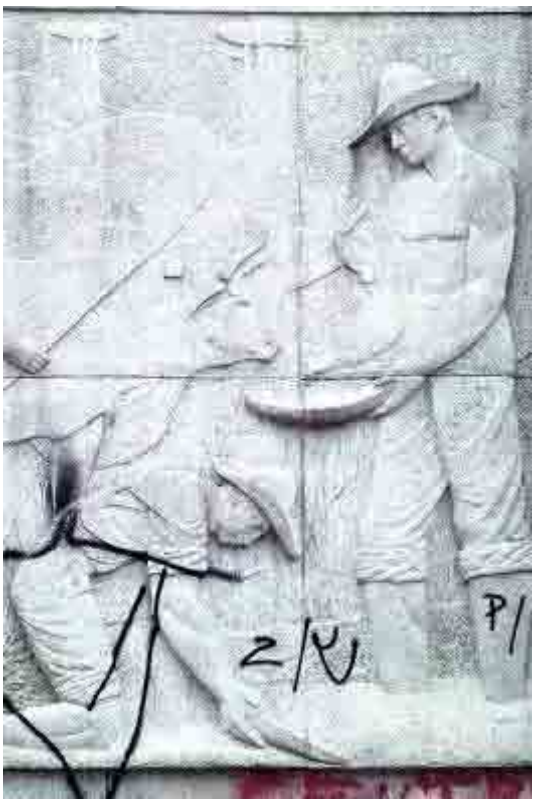


figura 16
mural do centenário-1953: Curitiba
agropecuária

figura 17
mural do centenário-1953: Curitiba
tropeiro

figura 18
mural do centenário-1953: Curitiba
erva-mate

figura 19
mural do centenário-1953: Curitiba
família imigrante/migrante

figura 20
mural do centenário-1953: Curitiba
ferreiros/artesões

figura 21
mural do centenário-1953: Curitiba
lenhador

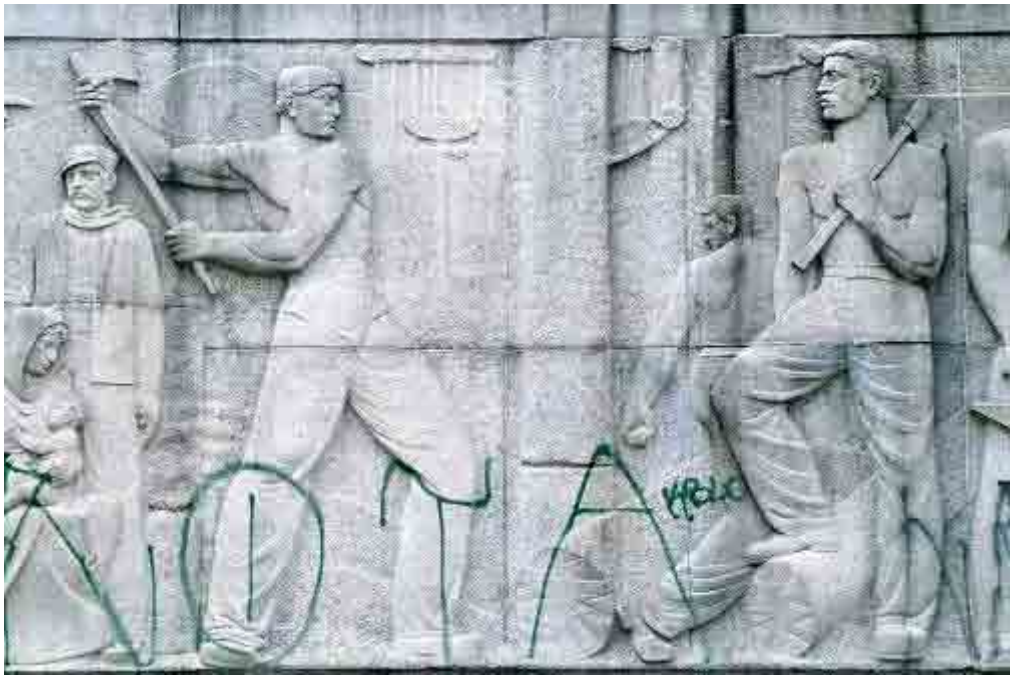


figura 22
mural do centenário-1953: Curitiba
carroção

figura 23
mural do centenário-1953: Curitiba
colheita cereais: agricultores do Oeste

figura 24
mural do centenário-1953: Curitiba
café: agricultores do Norte

Essas imagens fazem superar os conflitos gerados por manifestações divisionistas existentes na região Norte e Oeste, e a idéia geral desse contexto é que o Paraná desenvolveu-se ao longo dos séculos com diversas atividades agrícolas, desempenhadas por diversas pessoas, não paranaenses, pois, desde o minerador, o tropeiro, os latifundiários da lida de gado, o imigrante e, agora, os migrantes nacionais, todos vieram ao Paraná e se tornaram paranaenses com o seu trabalho. A forja desse painel vinha de encontro ao *slogan* de Bento Munhoz da Rocha, com a frase: "o Brasil marcou encontro no Paraná", e simboliza a incorporação de diversos trabalhadores ao longo da História do estado, onde todos contribuíram para o desenvolvimento da Província e do Estado, e, agora, buscam a sua total integração junto aos elementos denominados de "adventícios".

A partir da década de 1960, a *Folha de Londrina* dá sustentação à gestão de Ney Braga (1961/1965). Comentários sobre o asfaltamento da rodovia do Café, entre outros assuntos desenvolvimentistas, são recorrentes em suas colunas. Com um discurso de integração, o matutino relatou que a antiga aspiração da região era o asfaltamento da rodovia do Café que significaria o definitivo afastamento da barreira que dividia o Paraná em Norte e Sul, tornando o Paraná em um só estado, unido e integrado[405]. Esse é apenas um exemplo do que a *Folha de Londrina* passou a enfatizar, naquela metade da década de 1960, deixando uma clara evidência de que o órgão passou a comentar não mais sobre o divisionismo, mas da integração. A imagem que mais nos chama a atenção é a reprodução do discurso do governador Ney Braga, na estação de televisão "Coroados", canal 3, em Londrina, naquele setembro de 1965, quando a principal obra de seu governo, a rodovia do Café tinha recebido pavimentação asfáltica.

> Vista a grandes alturas -diria um poeta visionário- a rodovia do Café assemelha-se a uma colossal centopéia inerte: a cauda beirando o Atlântico, o corpo serpenteando o solo paranaense em sentido diagonal, rumo ao Norte, e a cabeça, assomando Mato Grosso; e, em seu dorso, rodam velozmente os veículos, transportando as riquezas do homem. Em seu término fica o cais de Paranaguá, ligado por rotas marítimas ao mundo inteiro; as pernas são as inúmeras estradas laterais confluentes e a boca, o porto fluvial de São José, no rio Paraná, divisa com Mato Grosso. Para sermos mais

[405] REZENDE, Claret de. O Paraná mais unido. *Folha de Londrina*. 27/07/1965. p. 03.

> realistas, diríamos que o importante tronco rodoviário estadual representa um poderoso elo inquebrantável, de integração social, política e econômica do povo paranaense.[406]

Os órgãos de imprensa local assumiram, então, a função de divulgar as obras que resultaram na integração (física) Norte/Sul. Esse processo revela que, numa leitura simbólica, ao se efetivar a tão esperada integração do espaço físico, a imprensa sente a sua responsabilidade de tornar público e, até mesmo, oficializar aquilo que se construiu, legitimando o poder estadual sobre a região.

Já é de nosso conhecimento que, nesse período, desenvolveram a comunicação de massa e as técnicas de propaganda com recursos visuais. Alguns estados do Brasil, entre eles, São Paulo, começaram a utilizar símbolos (logotipos), além da divulgação de seus *slogans*, como vimos, criados na década de 1940, caracterizando uma determinada administração. No Paraná, o primeiro símbolo criado, dentro de técnicas de comunicação de massa, foi no governo de Ney Braga. Um mapa do Paraná, com bonecos de mãos dadas e o *slogan* "somos todos uma só força", foi a imagem que o Estado vendeu para o Brasil durante os anos daquela administração (figura 25). Nesse período, não se encontrava o nome do governador no símbolo e nem em placas de inauguração em obras públicas, pois a filosofia do plano de Relações Públicas, enviado ao governo, defendia, acima de tudo, a integração e não a personalização do governador. Assim sendo, o autor do símbolo do governo Ney Braga, resolveu também adotar a frase descrita acima para reforçar a mensagem da integração do Paraná.

---

[406] BRAGA, Ney. A estrada do café nos integrou. *Folha de Londrina.* 23/09/1965. p. 01 C.

figura 25
logomarca do governo Ney Braga
“Somos todos uma só força”

Com a sucessão governamental, mudou também o símbolo do Estado. Paulo Pimentel procurou, imediatamente, apagar a imagem do governo anterior e, para isso, contratou uma agência de publicidade que criou a nova imagem do Paraná: uma bola verde e o *slogan* “Aqui se trabalha”, cuja tese, defendida por aquela administração, lembra um estado agrícola, formado por pessoas laboriosas (figura 26).

figura 26
logomarca do governo Paulo Pimentel
“Paraná: aqui se trabalha”

O governo de Leon Peres também mudou o símbolo representativo do governo anterior e, nos poucos meses que ficou à frente do poder executivo estadual, produziu sua imagem. No discurso de sua posse, observou que, além das imagens criadas por governos anteriores, ainda havia dois símbolos, tidos como tradicionais no estado: um representando o Norte e outro o Sul.

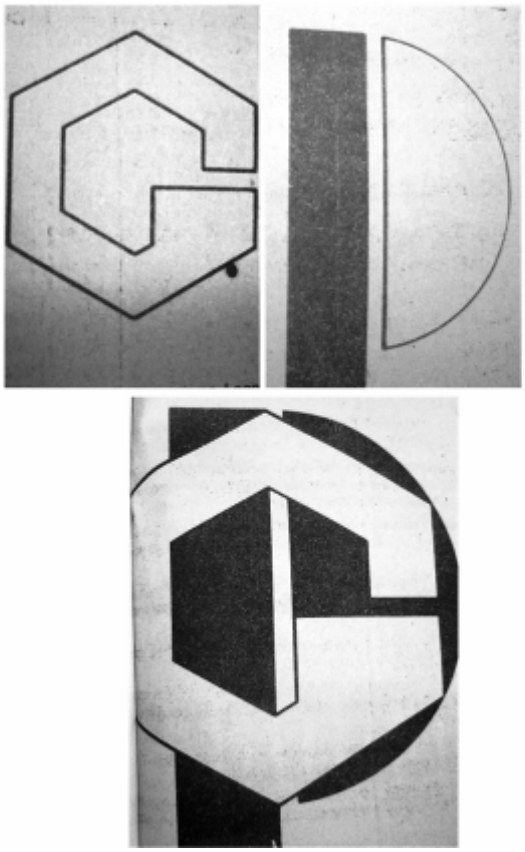
> O Paraná não deve mais viver de símbolos, nem permitir a pobreza à sombra das araucárias ou a miséria às margens dos cafezais. Um e outro: -a imponência do pinheiro e a riqueza do café- que representam tão bem nossa pujança agrícola, precisam deixar de ser apenas figuras de retórica para refletir-se sobre o Estado inteiro e em benefício de todo o povo.[407]

É perceptível que o governo de Leon Peres também refletiu o discurso de integração, e, em sua mensagem, explanando o símbolo regional do Norte e do Sul, alertava que seu governo não iria favorecer uma única região, mas todo o Paraná e, como já é de nosso conhecimento, empenhar-se-ia na construção da ferrovia Central do Paraná. O símbolo criado para a sua administração foi um logotipo que sintetizou, através de uma sobreposição de letras, uma nova filosofia de governo. Assim é que, iniciando pela letra “G” de Governo, passamos à letra “I” de integração, concluindo com a letra “P” de Paraná e Povo, cujo resultado, em sua sintetização, é o símbolo propriamente de sua administração: Governo - Integração - Povo e Governo. E, em termos de comunicação visual direta e imediata, estão realçadas as letras “G” e “P” que significam Governo do Paraná (figura 27). Assim, é oportuno relatar que o Paraná viveu de símbolos que alardeavam a integração do estado, comprovando que havia uma percepção, por parte dos governantes, de tendências divisionistas.

---

[407] Aqui, o discurso do novo governador. *O Estado do Paraná.* Curitiba. 16/03/1971. p. 03.

figura 27
logomarca do governo Leon Peres



Consultando a *Folha de Londrina*, encontramos outra imagem que nos lembra o símbolo dos paranistas: uma árvore araucária enquadrada à direita, entre uma mensagem sobre a integração. Naquela ocasião, o matutino expandia a sua circulação para várias cidades do Oeste, Sul e na capital paranaense. O mesmo jornal que, na década de 1950, apregoava que o Norte do Paraná sofria grande influência de São Paulo, a partir da metade da década de 1960 e, com mais ênfase, em 1970, passou a enfatizar a integração. A exemplo do que estamos tratando, no início da década de 70, o jornal recriou um paralelo entre o Paraná do tempo do tropeirismo e o da época, com as estradas entre as duas regiões, bem como as linhas de transmissão de energia elétrica, de telefone e o próprio jornal, que passou a circular na região Sul, tudo contribuindo para um estado uno:

> Naquele tempo você resolvia a coisa a grito. Tudo andava mais devagar. Até os tropeiros traziam as notícias de um ponto para outro. A comunicação era oral, com os violeiros registrando e comentando façanhas reais. As mudanças eram lentas. A moda entrava pelo porto de Paranaguá vinda da corte. Hoje o Paraná cresceu. Sua população aumentou, as malhas das estradas, das linhas de transmissão de energia, dos fios das telecomunicações, foram fechando. O Paraná deixou de ser arquipélago, seu mercado interno se impôs. É claro que os meios de comunicação mudaram, os jornais se aperfeiçoaram. Nenhum deles, porém, melhor desempenhou o papel de ponte entre o Norte e o Sul, o Leste e o Oeste, do que a Folha de Londrina, levando para todos os recantos essa imagem de integração, de unidade paranaense. Hoje você precisa da Folha de Londrina. Ela é o meio e a mensagem do Paraná com o qual você sempre sonhou. [408] (figura 28).

figura 28
mensagem de integração da *Folha de Londrina*
fonte: Folha de Londrina 18/06/1971. p. 04.

À medida que as obras da ferrovia Central tornavam-se realidade, percebe-se que o discurso da *Folha de Londrina*, em especial, volta-se para a ideologia e a ação política que a incluía. No mesmo bloco, setores do governo estadual e frações da burguesia econômica exigiam infra-estrutura adequada às suas empresas. Assim, fica evidente, no excerto acima, uma ênfase à divulgação da proposta da integração entre as regiões do Paraná. Como se pode notar, até o próprio jornal legitimou-se, enquanto ponte para a realização do ideário

[408] Naquele tempo você resolvia a coisa a grito. *Folha de Londrina.* 18/06/1971. p. 04.

governista, com forte acentuação no progresso proporcionado pelas usinas hidrelétricas e pela rede de telefones implantadas no estado, como na construção das estradas naquele período.

Em geral, a mobilização para divulgar um estado integrado, nesse período, identificada com a conclusão da ferrovia, foi bem sucedida através dos meios de comunicação social. Enaltecer a plataforma de governo, que estava sendo gerada pelos militares permitia a um jornal otimista, prover discursos em relação aos investimentos implantados pelo estado. Esse direcionamento pode ser observado melhor em outra consideração estampada no matutino de João Martinez que nos chama a atenção: a foto de uma viga de concreto, sendo sustentada por um gigantesco guindaste, acompanhada por um operário, denotando o vencimento da barreira natural que dividia o Estado. E, com uma mensagem de efeito: "era só o que faltava para unir o Paraná". É inegável que visasse fortalecer o plano desenvolvimentista estadual:

> Um pedaço de trilho, agora assentado pelo Governador Emílio Gomes, representa a soma do trabalho de vários administradores e o conjunto de esforços da União e do Estado. Os trens começam a correr na Estrada de Ferro Central do Paraná. O antigo sonho agora é realidade. A ferrovia constitui a ligação direta Ponta Grossa-Apucarana e faz parte dos corredores de transportes, de vital importância para o desenvolvimento do país e do Estado. O advento da Estrada de Ferro Central do Paraná mesmo admitindo que venha a transportar somente a metade da carga prevista para 1975, levará um desafogo anual de 79.500 caminhões de 20 toneladas líquidas que deveriam trafegar pelas rodovias, que já demonstraram estar congestionadas, principalmente na época das safras. Isto significa que o eixo produção-consumo-exportação encontra seu novo e melhor caminho. Era só o que faltava para unir o Paraná, terra de todos nós.[409] (figura 29).

figura 29
construção viaduto estrada de ferro Central do Paraná
fonte: *Folha de Londrina* 13/03/1975. p. 10

[409] Era só o que faltava para unir o Paraná. *Folha de Londrina.* 13/03/1975. p. 10.

O *slogan* “Paraná Terra de Todos” foi também muito utilizado no marketing político durante a gestão do governo Emílio Hoffman Gomes. Placas com essa frase de efeito margeavam as estradas, e o Paraná, visto como a terra do imigrante estrangeiro e do migrante nacional, com estradas que interligavam regiões, passou a ser representado como uno e indivisível, através da produção de uma ideologia integracionista, abarcando todos os habitantes do território paranaense. Nesse contexto, é possível condensarmos, como signo da modernidade, numa articulação entre imagem e texto, que o Paraná, dividido em regiões, buscava uma fusão entre elas (Norte/Sul), no cenário da sua realidade, através daqueles que o governavam.

A cidade de Apucarana foi considerada pela *Folha de Apucarana* e por segmentos políticos locais e estaduais, como cidade integração Norte/Sul e, por isso, não deixaria de criar um logotipo que, imediatamente, foi adotado em várias gestões. Foi no início da década de 1960, pela iniciativa de um segmento político da cidade, que se elaborou e divulgou um símbolo da integração do Paraná. Observando que a estrada de ferro e a de rodagem iniciavam-se em Ponta Grossa, município localizado na região Sul, e seguiam em direção à região mais setentrional do estado, onde se conectavam com as estradas já existentes, no núcleo urbano de Apucarana, um grupo político, apostando na integração do Paraná, elevou a localidade à condição de “cidade integração Norte/Sul”, *slogan* que, além de servir para distinguir a cidade em relação ao divisionismo regional, interessava ao poder estadual. A posição geográfica de Apucarana, entre Londrina e Maringá, e a construção de rodovias e ferrovias que tangenciariam em três direções, permitiram ao poder local a construção de um símbolo. Três flechas que partem de um ponto central em direção a Noroeste, Nordeste e Sul. Foi esse o símbolo firmado pela administração pública da cidade, que passou a figurar como um elemento de identidade da população apucaranense. Os recursos que o poder local utilizou

para fazer a propaganda política da integração foram a confecção do símbolo, que foi impresso em jornais, em panfletagem, nos documentos da Prefeitura, em placas comemorativas e nas tampas da tubulação da rede de água e esgoto, em ferro fundido, das quais, muitas se conservam. Desde o início da década de 1960, vários prefeitos de Apucarana decretaram a mudança de nome de diversas ruas do perímetro urbano da cidade, que tinham, originalmente, nomes de cidades do Paraná, para nomes de políticos e outras personalidades, que atuavam no setor público do estado. Para inteirar a sua população dos novos nomes, a administração pública municipal, na década de 1960, fixou centenas de placas que, não tão somente indicavam o nome das ruas, como também, na parte inferior, traziam o símbolo eixo da integração. Com a construção do Centro Cívico apucaranense, ainda na década de 1960, suas calçadas, padronizadas, também receberam desenhos do símbolo da integração. Na iniciativa privada, algumas empresas apucaranenses também prestaram essa homenagem. Foi o caso da IBAL, Indústria de Bebidas Apucarana Limitada, uma fábrica de refrigerantes local que, em seu anúncio, estampava três garrafas no formato do símbolo eixo (figuras 30 a 37). Nessa esfera dos estudos imagéticos, Alcir Lenharo observa que a utilização de imagens transpostas para o discurso do poder, possui o objetivo de espalhar uma "carga emotiva" de modo a atingir a população e esta, em estado de "aceitação, contentamento e satisfação", busca as "reações passivas e não críticas", apoiando a política adotada pelo poder que firma um controle sobre as mesmas[410].

figura 30
propaganda da IBAL:
Indústria de bebidas Apucarana Ltda

[410] LENHARO, Alcir. *Sacralização da política.* Campinas-SP: ed. Papirus, 1986. p. 16.

figura 31
placa na praça dos “pioneiros”
em Apucarana-PR
foto do autor

figura 32
símbolo eixo na calçada em
frente a Prefeitura do Município
de Apucarana-PR
foto do autor

figura 33
tampa da tubulação
em ferro fundido
Apucarana-PR
foto do autor

figura 34
logotipo nos impressos da
Prefeitura Municipal de Apucarana-PR
(década de 1970)

figura 35
propaganda de empresa
comercial com o símbolo eixo

figura 36
placa de rua em Apucarana-PR
com o símbolo eixo
(distrito Pirapó - Apucarana PR)

figura 37
placa de rua em Apucarana-PR
com o símbolo eixo
(Apucarana PR)

Assim, essa iconografia propagada entre os apucaranenses lembra os esforços do jornal curitibano *O Dia*, em seu objetivo de paranizar a região Norte, através da construção de estradas. Em Apucarana, o símbolo da integração conseguiu dar um sentido de comunhão estadual. A exemplo do que estamos tratando, esse poder local, através de uma mensagem veiculada na *Folha de Londrina*, relata que:

> Apucarana estendeu um abraço ao Paraná. Um abraço de ferro e dormentes. Através dele, integrou-se mais ainda as comunidades do Sul e do Norte do Paraná, que ganham um meio econômico de escoamento da produção agro-pecuária e industrial. A inauguração da Estrada de Ferro Central do Paraná consolida a posição de Apucarana como pólo de desenvolvimento da economia paranaense. Acima de tudo, significa a efetivação do corredor de exportação rumo a Paranaguá, propiciando mais divisas à nação. Por isso, regozijamo-nos por esta data e cumprimentamos as autoridades que emprestaram maior brilhantismo às solenidades de inauguração da ferrovia. Prefeitura Municipal de Apucarana.[411]

Essa mensagem implica na grande relevância das questões que tratamos nessa pesquisa, caracterizada entre o divisionismo no Norte e a política integracionista do Paraná. Se, de um lado, São Paulo recrutou levas de migrantes e imigrantes com a lavoura cafeeira, a

[411] Prefeitura Municipal de Apucarana. Apucarana estendeu um abraço ao Paraná. *Folha de Londrina.* 11/11/1975. p. 09.

partir de 1930, o Norte do Paraná tornou-se receptor de pessoas que já traziam consigo a experiência da lida com o café. Se a cidade de Ourinhos foi a porta de entrada dos norte-paranaenses para a região mais setentrional do Paraná, a cidade de Apucarana foi a porta de entrada dos sul-paranaenses, com a construção da rodovia do Café e da ferrovia Central do Paraná que se conectaram em Apucarana. A esse fato deveu-se à posição geográfica de Apucarana, localizada em um dos pontos mais altos do Norte do Paraná, de onde se pode avistar, ao Sul, num distante horizonte, o limiar da escarpa da Esperança, composta por diversas serras que, geograficamente, são a referência divisória do Paraná em Norte e Sul.

CONCLUSÃO

Nessa dissertação, foram apresentados e analisados os principais aspectos das manifestações e discursos divisionistas Norte/Sul e a política de integração no Paraná, que se pautou na construção de obras rodoferroviárias. Amparada na historiografia paranaense, na imprensa, nas atas, nos anais da Assembléia Legislativa e nos documentos oficiais do Estado, pode-se afirmar que ocorreram manifestações e discursos divisionistas na sociedade norte-paranaense.

A região Norte, formada por um grande contingente de paulistas, foi sedimentada por laços de amizade com o estado limítrofe. Assim, o discurso regional se justificava na ascendência do norte-paranense pela natureza do paulista. O londrinense ou o maringaense, sendo em grande parte herdeiros dos bandeirantes, são representados por suas ações: com a colonização privada, alargando a fronteira agrícola e com a solução infra-estrutural, resolvendo alguns de seus problemas sem contar com a ajuda do Estado. Isso também causou manifestações de divisionismo que se prendiam à falta de atendimento às reivindicações regionais por parte do governo estadual, afinal, o habitante do Norte desejava apenas uma rápida solução de seus problemas, com ou sem ajuda da ação governista.

O aspecto econômico viria reforçar a idéia do divisionismo entre as duas regiões. Fruto de um dinamismo econômico proporcionado pela cafeicultura e pelos vínculos comerciais do norte-paranaense com o estado de São Paulo por ser provido de estradas rodoferroviárias, segmentos sociais e políticos locais fomentariam manifestações divisionistas, dado que, enquanto o vizinho estado proporcionava facilidades de escoamento de sua produção agrícola para o porto de Santos, a administração pública paranaense não se

preocupava em melhorar as vias existentes entre os dois estados, pois o grande interesse dos governantes do Paraná era direcionar a produção agrícola do Norte para o porto de Paranaguá, através de um plano de obras.

O Estado do Paraná estava deixando de arrecadar tributos da mais importante e significativa lavoura de sua região mais setentrional - o café, produto de maior aceitação no mercado agrícola na época. São Paulo tornou-se o principal receptor dessa lavoura cafeeira através de infra-estrutura viável e de meios circulantes. Assim, desde que os primeiros cafeicultores paulistas e de outros estados começaram a investir no Paraná, vários segmentos sociais e políticos, utilizando-se da imprensa, passaram a analisar e cobrar do governo paranaense a construção de estradas e a participação na disputa pelo mercado agrícola com projetos para que a safra agrícola fosse canalizada para o porto de Paranaguá. Em função das rendas, o governo do Paraná e seus assessores diretos e indiretos resolveram discutir o problema e elaboraram uma proposta de integração, a partir da construção de uma rede de estradas. Tudo isso acarretou alterações substanciais no que deveria desempenhar a ligação ferroviária e rodoviária entre o Norte do Paraná e o Porto de Paranaguá.

A maior dificuldade encontrada pelas empreiteiras que se prontificaram a construir as estradas, fossem elas a rodovia do Café ou a ferrovia Central do Paraná, foi vencer as escarpas naturais que dividem o Paraná com a construção de várias pontes, viadutos e túneis. Com parcos recursos o governo paranaense gestou um lento e moroso projeto de integração que consistia em vencer as barreiras existentes e integrar as duas regiões, visto que os planos de trabalho e a construção de vias não serviriam apenas ao escoamento de mercadorias, mas também para a integração, dando ao Paraná a tão ansiada unidade e o fim das linhas imaginárias de divisão entre as regiões.

A construção das duas principais obras do plano de integração: a rodovia do Café e a estrada de ferro Central do Paraná, ambas entre Ponta Grossa e Apucarana, permitiu à administração pública estadual empregar um poder simbólico, pois as obras de integração

legitimaram um governo na região e arrefeceram as manifestações divisionistas existentes em Londrina e Maringá, idealizando uma unidade federativa sem turbulências internas. Os *slogans* de alguns governantes, de motes como “O Brasil marcou encontro no Paraná”, “Paraná maior”, “Somos todos uma só força” e “Aqui se trabalha”, permitiram mostrar que o paranaense pode ser aquele que veio de outros estados e nações, mas para adquirir essa identidade deveria ser laborioso e apoiar as ações governistas do Paraná.

Com a construção de rodovias e ferrovia entre as regiões Norte/Sul ocorreu, de fato, uma integração econômica no Paraná. No entanto, face ao distanciamento e influência da cultura migratória, ainda é deficitária uma integração cultural no Paraná, pois ainda são perceptíveis manifestações culturais regionais. A corrente migratória, que povoou a região Norte e formou uma comunidade, trouxe consigo hábitos e cultura arraigados de São Paulo, o mesmo ocorrendo na região Oeste, cuja população se manifesta como o seu estado de origem. Assim, podemos concluir que o paranaense, formado por tantas origens, vindo de culturas variadas, não possui um sentimento de identidade coletiva, de comunidade paranaense e de destino comum. E esse Paraná, sem uma identidade coletiva, permanece formado por um tripé regional. Somos todos vizinhos, só não somos iguais ou parecidos e, mesmo com a integração física, o paranaense continua com a sensação de pertencer mais a uma determinada região do que ao estado. É mais regionalista do que paranaense.

FONTES

Obras memorialísticas:

APUCARANA, Prefeitura do município de. *Apucarana: 1944-1969. Jubileu de Prata.* Associação dos Servidores públicos municipais. Apucarana-PR, 1969.

BRAGA, Rubem; D´HORTA, Arnaldo Pedroso. *Dois repórteres no Paraná.* 2ª ed. Curitiba: Imprensa Oficial do Paraná, 2001.

COUTINHO, Humberto Puiggari. *Londrina 25 anos de sua história: Jubileu de Prata*. Londrina-PR: 1959.

ELIAS, Jamil. *Livro histórico e biográfico do norte do Paraná.* Londrina-PR: 1965.

ZORTÉA, Alberto João. *Londrina através dos tempos e crônicas da vida.* Edição comemorativa ao quadragésimo aniversário – Homenagem aos pioneiros. São Paulo: Ed. Juriscredi, 1975.

Depoimentos Orais:

Joaquim Vicente de Castro. Coleção Pioneiros, n.ºA 0022. s/d. CDPH/UEL.

Anais, atas de órgãos oficiais e associações privadas:

Anais da Assembléia Legislativa do Paraná. Curitiba. 1947.
Anais da Assembléia Legislativa do Paraná. Curitiba. 1951.
Atas da Associação Comercial e Industrial de Londrina (ACIL). Londrina. 1937-1965.
Atas da Câmara Municipal de Londrina. Londrina. 1937-1965.

Documentos do Estado do Paraná

CODEM. COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL. Plano de integração rodoviária municipal do Paraná; região de planejamento n.º 6: Londrina (região 6-A), Apucarana (região 6-B). Curitiba, CODEPAR, 1967.

CODEPAR. COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PARANÁ. Ligação ferroviária direta Apucarana - Ponta Grossa: estudo de viabilidade. Curitiba, CODEPAR, 1967.

CODEPAR. COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PARANÁ. O Paraná e a economia cafeeira. Curitiba, CODEPAR, 1963.

MENSAGEM do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1949.

MENSAGEM do governador Moysés Lupion ao Povo do Paraná. Curitiba, 1950.

MENSAGEM do governador Bento Munhoz da Rocha à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1952.

MENSAGEM do governador Bento Munhoz da Rocha à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1953.

MENSAGEM do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1956.

MENSAGEM do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1957.

MENSAGEM do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1958.

MENSAGEM do governador Moysés Lupion à Assembléia Legislativa. Curitiba, 1959.

RELATÓRIO apresentado ao Sr. Othon Maeder, DD Secretário de Fazenda de Obras Públicas. Departamento de Obras e Viação. Curitiba, 1935.

RELATÓRIO da RVPSC apresentado ao Ministro da Viação e Obras Públicas pelo engenheiro Raul de Mesquita. Curitiba, 1951.

Documentos oficiais:

CONSTITUIÇÕES DO BRASIL: de 1824, 1891, 1934, 1937, 1946 e 1967 e suas alterações. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1986.

BRASIL -I.B.G.E. - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuários Estatísticos do IBGE, 1940, 1950.

Jornais:

Correio da Manhã. Rio de Janeiro. 1939.
Correio do Lavrador. Apucarana. 1959.
Diário da Tarde. Curitiba. 1938-1939.
Diário Oficial do Estado do Paraná. Curitiba. 1922.
Folha de Apucarana. Apucarana. 1947-1950.
Folha de Londrina. Londrina. 1952-1975; 1986; 1995.
Gazeta do Povo. Curitiba. 1940-1947.
Jornal da Biblioteca Pública do Paraná. Curitiba. 2004.
Jornal de Londrina. Londrina. 1995-1997; 2004.
Jornal do Brasil. Rio de Janeiro. 1986.
Norte do Paraná. Jacarezinho. 1920-1921.
O Combate. Londrina. 1959.

O Estado de São Paulo. São Paulo. 1925.
O Estado do Paraná. Curitiba. 1971.
O Jornal. Maringá. 1954-1962.
O Dia. Curitiba. 1923-1936; 1948-1954;
Paraná Norte. Londrina. 1935-1945.
Tribuna da Cidade. Apucarana. 1975.

Revistas:

Boas Estradas. São Paulo. 1928.
Chácaras e Quintais. São Paulo. 1956.
Do Café. Londrina. 1951.
Do Centro Vital. Rio de Janeiro. 1930.
Ilustração Paranaense. Curitiba. 1928.
O Cruzeiro. Rio de Janeiro. 1954-1956.
Veja. São Paulo. 1971.

Bibliografia

ADUM, Sônia. *O centro e as margens: civilização e barbárie em Londrina.* Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual Paulista/Campus Assis-SP, 1991.

_____. As palavras na História: notas sobre a relação entre história e análise do discurso. *Anais do IX Encontro Regional de História.* Identidades e representações. Ponta Grossa-PR: ANPUH - regional PR, 2004.

ARIAS NETO, José Miguel. *O Eldorado: representações da política em Londrina, 1930/1975.* Londrina. Ed. UEL, 1998.

ANDRADE, Manuel Correia de. *As raízes do Separatismo no Brasil.* São Paulo. Ed. UNESP/EDUSC, 1999.

BALHANA, Altiva Pilatti. A inserção do homem no quadro ecológico. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico Paranaense*. Curitiba, Vol. VII, julho-dez, fascículo 3-4. 1957.

BARBOSA, Ignez Costa. Esboço de uma nova divisão regional do Paraná. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, n.º 3, julho-set. 1967.

BARTHELMESS, Artur. Estado do Paraná: aspectos geo-econômicos. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico Paranaense*. Curitiba, Vol. VII. Julho-dez 1957, fasc. 5-4. 1957.

_____. Ocupação e organização do Paraná Velho. In: *Boletim Paranaense de Geografia*. Curitiba, n.º 6/7. 1962.

BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *A UDN e o udenismo: ambigüidades do liberalismo brasileiro (1945-1965).* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

BERNARDES, Nilo. Expansão do povoamento no Estado do Paraná. In: *Revista Brasileira de Geografia.* Rio de Janeiro, out-dez. 1952.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Tertúlias Geográficas Semanais. Centésima décima quarta tertúlia: Londrina e a zona pioneira do N.W. do Paraná. In: *Boletim Geográfico do Rio de Janeiro*. ano III, n.º 28, 1945.

_____. O problema das frentes pioneiras no Estado do Paraná. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano XV, n.º 5, julho-set. 1953.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Tertúlias Geográficas Semanais. Centésima décima quarta tertúlia: Londrina e a zona pioneira do N.W. do Paraná. In: *Boletim Geográfico do Rio de Janeiro.* ano III, n.º 28, 1945.

BOBBIO, Norberto. *Os intelectuais e o poder: dúvidas e opções dos homens de cultura na sociedade contemporânea.* Trad. Marco Aurélio Nogueira. São Paulo: Ed. UNESP, 1997.

BONI, Paulo César. *Fincando estacas!: a história de Londrina (década de 30) em textos e imagens.* Londrina: Ed. Do Autor, 2004.

BOURDIEU, Pierre. *Coisas ditas.* São Paulo: Brasiliense, 1990.

_____. *O poder simbólico*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

BUSETTO, Áureo. *A democracia cristã no Brasil: princípios e práticas.*São Paulo: editora UNESP, 2002.

CANCIAN, Nadir Aparecida. *Cafeicultura paranaense: 1900-1970.* Curitiba: GRAFIPAR, 1981.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo.* São Paulo: Ed. Hucitec, 3ª ed., 1990.

CARDOSO, Ciro Flamarion e MAUAD, Ana Maria. História e Imagem: os exemplos da fotografia e do cinema. In: CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da história: ensaio de teoria e metodologia.* Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil: o longo caminho.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

CERNEV, Jorge. *Liberalismo e Colonização: o caso do Norte do Paraná.* Londrina. Ed. UEL, 1997.

CESÁRIO, Ana Cleide. *Poder e partidos políticos em uma cidade média brasileira: um estudo de poder local: Londrina PR (1934-1979).* Tese. (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

_____. A Marcha da Produção: discurso e acontecimento. *Anais do IX Encontro Regional de História.* Identidades e representações. Ponta Grossa-PR, ANPUH-regional PR, 2004.

CLETO. Josephat P. Lona. O estado de Missões e sua efêmera existência. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense.* Curitiba, vol. XXX. 1978.

FERRAZ, Francisco César Alves. *À sombra dos carvalhos: militares e civis na formação e consolidação da Escola Superior de Guerra (1948-1955).* Londrina-PR: Ed. UEL, 1997.

FREITAS, Mário Augusto de. A redivisão política do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia,* IBGE, Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro, n.º3, julho-set. 1941.

GARFIELD, Seth. As raízes de uma planta que hoje é o Brasil: os índios e o Estado Nação na era Vargas. *Revista Brasileira de História.* São Paulo, v.20, n.º 39, 2000.

GEIGER, Pedro. Tertúlias Geográficas Semanais. Centésima décima quinta tertúlia. A viagem Londrina a Ourinhos. In: *Boletim Geográfico do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: ano III, n.º 28, 1945.

GALVÃO, Marília Velloso; FAISSOL, Speridião. Divisão Regional do Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia*, n.º 4, out./dez, 1969.

GEIGER, Pedro. Tertúlias Geográficas Semanais. Centésima décima quinta tertúlia. A viagem Londrina a Ourinhos. In: *Boletim Geográfico do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: ano III, n.º 28, 1945.

GOMES, ÂNGELA DE Castro. Qual a cor dos anos dourados? In. GOMES, Ângela de Castro (org.). *O Brasil de JK.* Rio de Janeiro: FGV, 2002.

GRAMSCI, Antônio. *Materialismo histórico e a filosofia de Benedetto Croce.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

GRANDE, José Carlos Pedro. Proposição de uma nova divisão política do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, IBGE, Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, n.º 4, out-dez. 1965.

GUERRA, Antônio Teixeira; GUERRA, Ignez Amélia L. Teixeira. Subsídios para uma nova divisão política do Brasil. *In: Revista Brasileira de Geografia.* IBGE, Conselho Nacional de Geografia, ano XXII, nº. 2, abr./jun., 1960.

HELLER, Milton Ivan.; DUARTE. Maria de Los Angeles González. *Memórias de 1964 no Paraná.* Curitiba: Imprensa Oficial, 2000.

HOBSBAWN, Eric. *A era dos extremos: o breve século XX (1914-1991).* Tradução Marcos Santarrita. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IPARDES. Fundação Édson Vieira. *O Paraná reinventado: política e governo.* Curitiba, 1989.

KEINERT, Rubem César. *Regionalismo e anti-regionalismo no Paraná.* Dissertação (Mestrado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

KROETZ, Lando Rogério. *As estradas de ferro do Paraná (1880-1940).* São Paulo: Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política.* Campinas-SP: Ed. Papirus, 1986.

LINHARES, Temístocles. *Paraná vivo: um retrato sem retoques.* Curitiba: Imprensa Oficial, 2000.

LOVE, Joseph L. *A locomotiva. São Paulo na federação brasileira: 1889-1937.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

LUZ, Américo Machado da. Norte Pioneiro: um pouco de sua história. *In: Boletim do Instituto Histórico e Geográfico do Paraná.* V. 18, 1973.

MACHADO, Brasil Pinheiro. Instantâneos paranaenses. In: *Revista do Centro Vital. A Ordem*. Rio de Janeiro, ano X, n.º 5, 1930.

_____. Sinopse da história regional do Paraná. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico do Paraná*. Curitiba, 1951.

_____. Formação da estrutura agrária tradicional dos Campos Gerais. In: *Boletim da Universidade do Paraná. Departamento de História*. Curitiba, n.º 03, junho, 1963.

_____. Campos Gerais, estruturas agrárias. In: *Boletim da Universidade Federal do Paraná, Departamento de História*, 1968.

MAGALHÃES, Marionilde Dias Brephol de. *Paraná: Política e governo.* Curitiba-PR: SEED, Secretária de Estado da Educação, 2001.

MAACK, Reinhard. *Geografia Física do Estado do Paraná.* Curitiba-PR: UFPR, 1969.

MARTINS, Wilson. Paraná: uma incógnita. In: *Revista Brasileira de Estudos Políticos*. n.º 8, abril, 1960.

MILLIET, Sérgio. Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil. 4ª ed., São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1982.

MONBEIG, Pierre. A zona pioneira do Norte – Paraná. In: Boletim Geográfico do Rio de Janeiro. Ano IV, n.º 25, 1945.

_____. *As zonas pioneiras do Estado de São Paulo. Ensaio de Geografia Humana Brasileira*. DIFEL, São Paulo: 1957.

MORAES, Antônio Carlos Robert. *Geografia: pequena história crítica.* 9ª ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

MÜLLER, Nice Lecoq. Contribuição ao estudo do Norte do Paraná. In: *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n.º 22, março. 1952.

NICHOLLS, Willian H. A fronteira agrícola na história recente do Brasil: O Estado do Paraná, 1920-65. In: *Revista Brasileira de Economia.* Rio de Janeiro, 24 (4): out./dez. 1970.

ORTIZ, Renato. *A moderna tradição brasileira*. Cultura e Indústria cultural. 2ª ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1989.

PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná.* São Paulo: Ed. Hucitec, 1981.

PEREIRA, Luís Fernando Lopes. *Paranismo: o Paraná inventado; cultura e imaginário no Paraná da I República.* 2ª ed. Curitiba: Aos quatro ventos, 1998.

PICALUGA, Izabel Fontenelle. *Partidos políticos e classes sociais: a UDN na Guanabara.* Petrópolis: Vozes, 1980.

PRIORI, Ângelo. *O protesto do trabalho: história das lutas sociais dos trabalhadores rurais do Paraná: 1954-1964.* Maringá: EDUEM, 1966.

PROSSER, Elizabeth Seraphim. *Cem anos de sociedade, arte e educação em Curitiba: 1853-1953: da Escola de Belas Artes.* Curitiba: Imprensa Oficial, 2004.

QUEIROZ, Maurício Vinhas de. *Messianismo e conflito social: a guerra sertaneja do contestado*. São Paulo: Ática, 1981.

RIOUX, Jean - Pierre. A associação em política. In: RÉMOND, René (org.). *Por uma História Política.* Tradução Dora Rocha. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1996.

ROCHA, Bento Munhoz da. A significação do Paraná. In: *Revista do Centro Vital. A Ordem*. Rio de Janeiro, ano X, n.º 5, 1930.

_____. Discursos Parlamentares. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 1987.

ROMANIZ, Dora de Amarante. Vegetação original do Estado do Paraná. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, out./dez, 1953.

SANTOS, Eliana de Oliveira. Ponta Grossa, capital regional do Oeste do Paraná. In: *Boletim Paulista de Geografia.* São Paulo, n.º 24, out., 1956.

SANTOS, José Nicolau dos. Comportamento eleitoral do Paraná nas eleições de 1962. *In: Revista Brasileira de Estudos Políticos.* Belo Horizonte. nº. 16, jan. 1964.

SANTOS, José Vicente Tavares dos. Crítica da Sociologia rural e a construção de uma outra sociologia dos processos sociais agrários. In: *Revista Social Hoje.* São Paulo: Vértice, Editora dos Tribunais, 1991.

SERRA, Elpídio. *Cocamar: sua história, sua gente.* São Paulo: Ed. Hamburg, 1989.

SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SIQUEIRA, Márcia Dalledones (coord.). *Um século de eletricidade no Paraná.* Curitiba: Companhia Paranaense de Energia Elétrica/Universidade Federal do Paraná, 1994.

SZESZ, Christiane Marques. *A invenção do Paraná: o discurso regional e a definição das fronteiras cartográficas (1889-1920).* Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1997.

TOMAZI, Nelson Dácio. *Certeza de lucro e direito de propriedade: o mito da Companhia de Terras Norte do Paraná.* Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista, Campus Assis-SP, 1989.

____. Construções e silêncios sobre a (re) ocupação da região norte do estado do Paraná. In: DIAS, Reginaldo Benedito; ROLLO GONÇALVES, José Henrique. (orgs.) *Maringá e o Norte do Paraná: estudos de História regional.* Maringá. EDUEM, 1999. p. 51-122.

TOURINHO, Luiz Pereira. *Porto, Ferrovia, Separatismo etc...* Curitiba. Ed. Sta. Mônica, 1993.

TREVISAN, Maria José. *50 anos em 5... a FIESP e o desenvolvimentismo.* Petrópolis: Vozes, 1986.

TRIGUEIROS FILHO, Marinósio; TRIGUEIROS NETO, Marinósio. *História da Imprensa de Londrina: do baú do jornalista.* Londrina-PR: UEL, 1991.

VALVERDE, Orlando. Planalto meridional do Brasil. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro: 1957.

VIANA, João Segadas. Divisão Territorial do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, IBGE, Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1940.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. *Obrageros, mensus e colonos: história do oeste paranaense.* Curitiba, Ed. Vicentina, 1982.

_____. *Paraná, Sudoeste: ocupação e colonização*. Curitiba: ed. Vicentina, 1987.

_____. *História do Paraná.* 9ª ed., Imprensa Oficial do Estado do Paraná, 2001.

WESTPHALEN, Maria Cecília. *Pequena História do Paraná.* Curitiba: Edições Melhoramentos, 1953.

_____. Paraná: zona de trânsito. In: *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnológico Paranaense*. Curitiba, vol. VII, julho-dez, fascículo 3-4. 1957.

WESTPHALEN, Maria Cecília; MACHADO, Brasil Pinheiro e BALHANA, Altiva Pilatti. Nota prévia ao estudo da ocupação da terra no Paraná Moderno. In: *Boletim da Universidade Federal do Paraná*. Departamento de História. Curitiba, n.º 07. 1968.

_____. *História do Paraná*. Curitiba-PR, Grafipar, 1969.

WINOCK, Michel. As idéias políticas. In: RÉMOND, René (org.). *Por uma História Política.* Tradução Dora Rocha. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1996.

_____. *O século dos intelectuais*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.