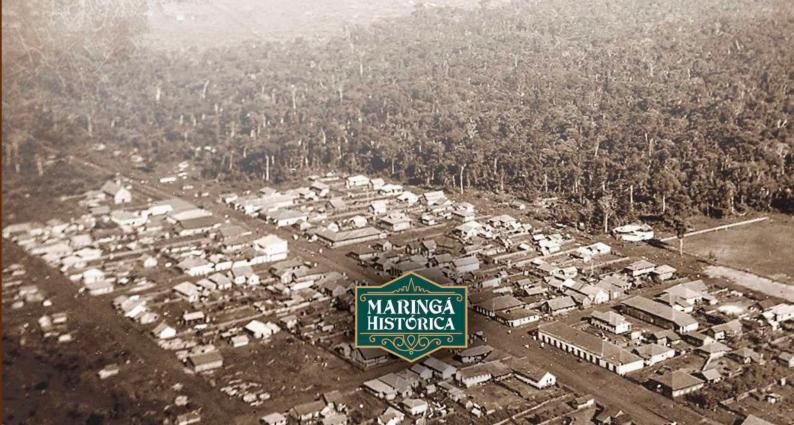
MARINGÁ: 75 ANOS EM 75 FOTOS



MARINGÁ: 75 ANOS EM 75 FOTOS

ANÁLISES ICONOGRÁFICAS ACERCA DE REGISTROS HISTÓRICOS



Todos os direitos reservados. Proibida a reprodução por qualquer processo mecânico, eletrônico, reprográfico etc., sem a autorização, por escrito, do autor.

REALIZAÇÃO

Maringá Histórica

PESQUISA, CURADORIA E TEXTO

Miguel Fernando Perez Silva

REVISÃO HISTÓRICA

Marco Antonio Deprá

PRODUÇÃO EDITORIAL E APONTAMENTOS SOCIAIS

Tiago Valenciano

REVISÃO ORTOGRÁFICA E GRAMATICAL

Hugo Maciel de Carvalho

DIAGRAMAÇÃO

Felipe Augusto

IMPRESSÃO

Gráfica Massoni

TIRAGEM

500 exemplares

PRODUÇÃO AUDIOVISUAL

Cosmos Filmes

Todos os esforços foram feitos para localizar os fotógrafos das imagens reproduzidas neste livro. O realizador compromete-se a dar os devidos créditos numa próxima edição, caso os autores as reconheçam e comprovem sua autoria. Nossa intenção é divulgar o material iconográfico que marcou uma época, sem qualquer intuito de violar direitos de terceiros.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

```
Silva, Miguel Fernando Perez
Maringá: 75 anos em 75 fotos / Miguel Fernando
Perez Silva, Tiago Valenciano. -- Maringá, PR: Ed.
dos Autores, 2022.
```

ISBN 978-65-00-41194-2

1. Maringá (PR) - Fotografias 2. Maringá (PR) - História I. Valenciano, Tiago. II. Título.

22-104141

CDD-778.98162

Índices para catálogo sistemático:

1. Maringá : Paraná : Estado : História : Fotografias 778.98162

Eliete Marques da Silva - Bibliotecária - CRB-8/9380





Registro que ilustra a pujança econômica de Maringá no início da década de 1970. Além do gigantesco pátio de manobras ferroviárias, com intensa movimentação, ainda vemos parte da Zona 9, então região de armazéns da cidade, que era acessada pela avenida das Indústrias (hoje Bento Munhoz da Rocha Neto), a avenida Mauá e a linha férrea, que passava muito próximo dos galpões para facilitar o escoamento e a vinda de diversos produtos. Na diagonal inferior esquerda aparece a avenida Pedro Taques, que se conecta à praça Rocha Pombo.

Fontes: Museu Bacia do Paraná / Acervo Maringá Histórica.



Registro aeroespacial de Maringá em 1989. A imagem nos traz um recorte da cidade, de leste a oeste. É possível ver parte de três áreas de preservação: Parque do Ingá, Bosque II e Bosque das Grevíleas.

Fontes: Acervo Cartografia Digital da UEM / Acervo Maringá Histórica.



 Feito na segunda metade da década de 1960, o registro mostra um dos locais de maior relevância para o desenvolvimento socioeconômico de Maringá até o início dos anos 1990. Trata-se do complexo onde funcionaram as estações Ferroviária e Rodoviária. À esquerda, pela avenida Tamandaré, vemos várias construções que foram, e ainda são, ocupadas por diversos estabelecimentos de hospedagem. Entre eles, destacam-se o Hotel Ipiranga, o Hotel Alvorada e o Hotel Santos. Em frente a um desses empreendimentos, pela mesma via, ficava um ponto de charretes, onde são identificadas sete delas aguardando pelos seus passageiros. À direita da foto se vê um ponto de carroças para o transporte de mercadorias. Entre as estações havia um logradouro, a praça Nações Unidas – Baluarte da Paz. Atenção especial para a plataforma da Estação Ferroviária, onde pessoas aguardam sentadas pela próxima locomotiva. Ao lado da praça Raposo Tavares surge o Edifício Atalaia, ainda em construção. Suas obras se deram entre 1965 e 1968.

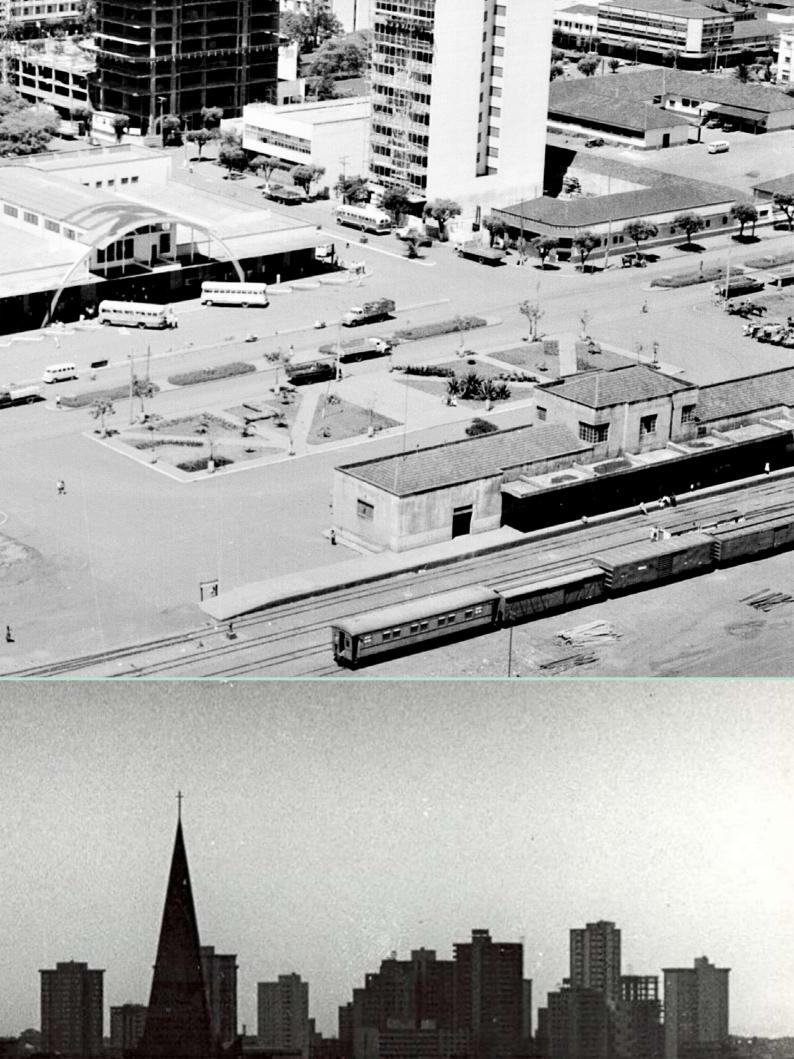
Fontes: Museu Bacia do Paraná / Acervo Maringá Histórica.



Registro de Maringá ao longo da década de 1980. Um novo desenho urbano passa a ser visível por meio do efervescente processo de verticalização que se deu naquele período. A partir de 1984, a nova legislação urbanística da cidade permitiu a incorporação de 48 novos loteamentos, além da aprovação de 521 novos projetos de edificios com mais de 4 andares. Esse crescimento da construção civil só seria superado no início dos anos 2000, com a liberação das obras do Novo Centro.

Fontes: Acervo UEM / Foto de Antonio Carlos Locatelli / Acervo Maringá Histórica.







Fontes: Museu Bacia do Paraná / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Acervo Maringá Histórica.





Lundgren e Atalaia, ambos à direita. A foto, da década de 1970, ilustra a intensa movimentação de veículos pela avenida Tamandaré.

Fontes: Museu Bacia do Paraná / Acervo Maringá Histórica.



Interessante imagem da avenida Cerro Azul, possivelmente, no final da década de 1960. O registro foi feito do alto das obras da Catedral. Em primeiro plano aparece o prédio do Centro de Saúde e do 15º Distrito Sanitário do Estado, que ficou popularmente conhecido como Posto de Puericultura. À esquerda vemos parte do tradicional Posto Jomar, de combustíveis. Na mesma direção está a sede da União Maringaense dos Estudantes Secundaristas (UMES). Mais ao fundo é possível identificar a então praça das Caravelas, atual Pedro Álvares Cabral.

Fontes: Museu Bacia do Paraná / Acervo Maringá Histórica.



"Sou, apenas, um contador de histórias; de histórias simples, de gente simples lutando por um lugarzinho ao sol (...)"

Fragmento extraído do livro *Terra crua*, de Jorge Ferreira Duque Estrada.



PALAVRA DO PREFEITO	18
MARINGÁ, MARINGÁS UM ENSAIO MIUDINHO AO MODO DE PREFÁCIO	21
APRESENTAÇÃO	25
CAPÍTULO 1 A cidade de Maringá: do nome ao território	35
CAPÍTULO 2 Emílio Clemente Scherer e a Capela São Bonifácio	43
CAPÍTULO 3 I Capela Santa Cruz	49

CAPÍTULO 4 Sedes da CTNP/CMNP
CAPÍTULO 5 De "chora paulista" ao Horto Florestal
CAPÍTULO 6 Inauguração da Estação Ferroviária: o progresso chega a Maringá69
CAPÍTULO 7 Zona intermodal
CAPÍTULO 8 Década de 1950: pitoresco acidente na avenida Paraná
CAPÍTULO 9 1957: uma análise temporal a partir do centro de Maringá93
CAPÍTULO 10 As fontes luminosas de Américo Dias Ferraz
CAPÍTULO 11 I Maio de 1957: tragédia aérea
CAPÍTULO 12 Grande Hotel Maringá: o "cinco estrelas" do sertão paranaense117

CAPÍTULO 13 Marco maior: Catedral Basílica Menor Nossa Senhora da Glória12	9
CAPÍTULO 14 I Homenagens a Joubert de Carvalho	-5
CAPÍTULO 15 Viaduto do Café: três décadas de história	3
CAPÍTULO 16 I "Clube do povo": o surgimento do Parque do Ingá16	51
CAPÍTULO 17 Do projeto Ágora ao Novo Centro de Maringá	'1
DO QUE É FEITA UMA CIDADE18	35
POSFÁCIO19	13
REFERÊNCIAS19	9

PALAVRA DO PREFEITO CONSTRUINDO MEMÓRIAS

Historiadores, escritores, pesquisadores e memorialistas são fundamentais para explicar por que Maringá é a melhor cidade do Brasil para se viver. Miguel Fernando é um desses profissionais que visitam constantemente o passado para trazer à luz fatos que contribuem para perpetuar a história de pessoas, suas obras e suas memórias. E que nos ajudam a construir o futuro.

Há 15 anos, Miguel Fernando realiza esse trabalho com maestria no seu Maringá Histórica. E nos brinda em 2022 com esta obra, *Maringá: 75 anos em 75 fotos*. A seleção de imagens mostra a evolução da cidade com fatos marcantes — como o primeiro hotel, o primeiro registro do pouso de um avião, a primeira capela, a criação do Parque do Ingá, entre tantos outros.

Muitas dessas imagens são de obras públicas municipais. Afinal, a Prefeitura tem papel decisivo na vida do maringaense desde a primeira gestão da cidade. Os gestores têm que estar atentos às necessidades da comunidade. Maringá tem uma população exigente. Tanto que apenas dois prefeitos foram reeleitos de forma subsequente. Tive a honra de ser um deles.

Entender a história da cidade tem sido fundamental para que nós, prefeito, vice, secretários, diretores e outros 12,5 mil servidores públicos, possamos atender — e, em muitos momentos, até superar — as expectativas da população.

Entre tantos fatos históricos, este livro de Miguel Fernando nos mostra que um dia Maringá viveu a expectativa de receber o primeiro trem, o que aconteceu em 1954. A logística e o transporte de pessoas e mercadorias são fundamentais para o desenvolvimento. Por isso, nossa gestão investiu na conclusão do Terminal Intermodal, realizamos obras de modernização do Aeroporto Regional e iniciamos a atualização do Terminal Rodoviário.

O livro apresenta diversas imagens do desenho urbano de Maringá, que sofreu alterações ao longo dos anos. Esta é outra preocupação da nossa gestão. Criamos o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano (Ipplam) para pensar o futuro do desenvolvimento sustentável com foco na qualidade de vida da população.

No âmbito da mobilidade urbana, investimos fortemente na abertura, modernização e duplicação das vias públicas e priorizamos a construção de ciclovias, que, hoje, totalizam mais de 50 quilômetros. A mobilidade urbana é essencial para o ir e vir das pessoas, com segurança, rapidez e qualidade.

Miguel Fernando nos mostra neste livro a evolução da construção civil. Sabemos a importância do setor, dos engenheiros e arquitetos. Assim, modernizamos o processo de aprovação de projetos, que passou a ser realizado de forma *on-line*, 100% digital. A análise hoje é feita em até 15 dias, em média, e atende a necessidade do setor.

A construção civil nos lembra do sonho da casa própria. Criamos em Maringá um dos maiores projetos de habitação popular do país por meio da Zona Especial de Interesse Social (Zeis), projeto com potencial para 14.000 unidades habitacionais e que já começou a atender aos anseios da população.

A obra de Miguel Fernando nos apresenta a criação do Parque do Ingá. Temos a certeza de que livros futuros sobre a cidade abordarão os parques lineares que construímos. O Gralha Azul, no Ney Braga, e o rio Samambaia, no Jardim Piatã. E irão destacar um projeto que em breve dará aos maringaenses um novo espaço de lazer: o Parque das Águas, que contará com praia artificial.

O livro eterniza algumas áreas da cidade com o objetivo de mostrar a "pujança econômica" de determinadas épocas de Maringá. Historiadores, no futuro, com certeza vão retratar o Parque de Tecnologia da Informação, que viabilizamos próximo ao Parque do Japão. Uma obra que contribui para materializar os investimentos que temos feito para consolidar Maringá como Cidade Inteligente — e que passa pela disponibilidade de notebooks e de acesso à Internet para professores e alunos nas escolas municipais, proporcionada pela nossa gestão.

Miguel Fernando nos lembra o quanto a evolução é constante, necessária, e o quanto impacta nossas vidas. Outras obras virão. Vamos construir o Eixo Monumental, que dará nova vida à área central, entre a Catedral e a Vila Olímpica, na avenida Getúlio Vargas. Uma área de 1,8 quilômetros de extensão que vai privilegiar as pessoas.

Estamos construindo ou modernizando escolas, postos de saúde, centros esportivos, enfim, a lista de obras não cabe neste espaço. Por certo, elas poderão preencher outras publicações no futuro, tal é o dinamismo de Maringá.

Este livro me faz pensar que, enquanto prefeito, ao mesmo tempo em que administramos, construímos memórias. E reforça o pensamento que norteia nossa administração, de investir na qualidade de vida das pessoas com honestidade, transparência, competência e ética.

Ulisses Maia Prefeito de Maringá Gestões 2017-2020 e 2021-2024



MARINGÁ, MARINGÁS... UM ENSAIO MIUDINHO AO MODO DE PREFÁCIO

Vejam só. Bastam quinze minutos a consultar os dicionários, especializados ou não, para se descobrir que há muitas maneiras de se definir a palavra "cidade" e abordar seu conteúdo. Muitas e tão diversificadas que qualquer tentativa de listá-las está fadada, de antemão, ao fracasso. Contentemo-nos, então, com ir direto ao ponto. Miguel Fernando levou-nos para o mundo das imagens. A Maringá cujas memórias ele pretende desatar neste livro nos é apresentada como que numa galeria de pequenos quadros que contam enormes histórias. Portanto, é a cidade como visualidade, ou melhor, como representação visual e, principalmente, representação da representação visual, que me interessa comentar nestas linhas cheias de admiração e entusiasmo. Para levá-las adiante chamo como guias seguros o teórico literário francês Roland Barthes (1915-1980) e o arquiteto e designer italiano Renato de Fusco (n.º 1929).

Em um de seus ensaios, muito lidos e influentes ainda hoje, Barthes afirmou crer, "[...] quiçá com uma certa presunção, na possibilidade de uma semiótica da cidade". O que seria isso? Antes de mais nada, seria ver uma cidade, qualquer cidade, como um conjunto de sinais, como um emaranhado de mensagens que, com cautela, poderíamos tentar decifrar. Foi desse jeito que ele se encantou com Tóquio e nela enxergou um império do signo. Vamos imaginar o professor francês a fumar seu charuto percorrendo as ruas de Maringá. Vamos imaginar que estamos a seu lado, tímidos, reverentes, afoitos, assustados. Somos caçadores de mensagens. Ambicionamos transcrever o longo texto que a cidade escreve. Mas, sejamos sensatos, vamos nos limitar a tentar transcrever algumas sentenças e parágrafos. Já estará de bom tamanho.

Na mesma época em que o teórico literário parisiense estava bem vivo e atuante, o napolitano Renato de Fusco propôs que compreendêssemos a arquitetura e, por extensão, o tecido urbano, como meios de comunicação de massa (mass medium). Ele também defendia que, ao encararmos os objetos construídos, devíamos nos deter em decifrar e transcrever o que eles nos dizem. Não apenas o que disseram seus criadores a respeito do que pretendiam ter criado, mas as vozes dos próprios objetos. É claro que as intenções contam. E como contam. No entanto, também contam os resultados não intencionais — e são estes que instigam a escuta dos barulhos e dos signos. Há cidades que, por diversos motivos, como, por exemplo, o traçado planejado de algumas de suas partes, a expressividade de seus monumentos ou a incidência de uma relação enfática — serena ou tensa, neste caso, tanto faz — entre meio ambiente e sociedade, exorbitam esse potencial de interpretação semiológica. Maringá é uma delas.

Para quem está à caça de mensagens no tecido urbano, não há como fugir da mais escancarada: bem no meio da cidade há um cone gigantesco quase a espetar nuvens. Por si mesma, uma inscrição monumental de um feixe de memórias coletivas. Memórias de longa duração, como as que vinculam a presença magnânima da catedral de Nossa Senhora da Glória na grande praça, bem no coração da cidade, aos clichês projetuais do urbanismo lusitano e suas expressões no mundo colonial. Memórias mais recentes, como os confrontos políticos e comportamentais que tiveram em Dom Jaime Luiz Coelho um protagonista decisivo por várias décadas. Memórias silenciadas — como a dos protestantes, numa cidade tão enfaticamente católica — pelo seu *skyline* e pela posição das igrejas no miolo das praças. Memórias mais caladas ainda, como a dos terreiros de umbanda e candomblé. Contudo, a força emblemática da catedral e todas as histórias que ela condensa não devem nos desanimar em nossa caçada... Há muitas, inumeráveis outras mensagens a nossa espera.

E cá estamos a transitar pelas imagens colhidas por Miguel Fernando. Todas são magnéticas, mas a que mais me encanta é a de Kenji Ueta agachado sobre um tronco-plataforma, o último tronco da praça Raposo Tavares, pelo que nos diz a legenda. Elegante, bacana, absolutamente abelhudo, como devem ser os fotógrafos. Flagrado ao flagrar. Parece que tudo está ali. O intérprete interpretado. A nudez de quem desnuda. O retratista retratado no seu jeito de olhar o mundo. Sim, o mundo, porque se Roland Barthes estava certo, e tenho certeza de que ele estava, pode-se narrar o mundo, essa enxurrada contínua de mensagens, de onde quer que se queira. Para onde ele estava apontando sua lente? Vamos supor, como dizemos no dia a dia, que seu alvo eram as idas e vindas entre o Centro e o Maringá Velho. Gente em profusão, gente multicolorida, como aprendemos pelas pinturas e croquis de Edgar Werner Osterroht, máquinas, protomáquinas, bichos grandes e bichos pequenos, grãos de poeira e nuvens carregadas... Em suma, a transição dramática do reino da Natureza para a Civilização.

Historiadores regionais/locais, nós nos habituamos a reiterar uma certa ordem visual que organiza a percepção geográfica da formação de Maringá e, mais amplamente, do norte do Paraná, essa expressão cartográfica e política que tem, por si mesma, uma história bem intrincada, como nos mostrou o sociólogo Nelson Tomazi. Tal ordem visual não é neutra, não é natural. Ela resulta do lugar de mirada/observação no qual estamos posicionados. Essa localização não é tão transparente como poderia parecer. Nosso relato padronizado da história de Maringá invariavelmente segue o trajeto da colonização empresarial conduzida pela CTNP/CMNP. Primeiro, atravessamos o Paranapanema, na altura de Ourinhos; depois, continuamos até o Tibagi, na altura de Jataizinho; em seguida, subimos e descemos as bordas do espigão que separa duas grandes bacias hidrográficas cujas águas já estão cansadas de tantas distâncias; exaustos, nos assentamos em Maringá e fazemos amigas e amigos; porém, como somos inquietos, damos tratos às pernas, atravessamos o Ivaí e por aí vamos, com a ambição de chegarmos até a beira do rio Paraná. Esse direcionamento é ensinado como uma verdade geográfica tão verdadeira que nos ilude. Nos ilude e, por isso, deve ser interrogado.

Kenji Ueta — quem sabe? — podia estar interessado em registrar a gente que vinha doutras bandas, de Paranavaí, de Capelinha, de Mandaguaçu, dos Campos do Erê e do Mourão. Essas trilhas não tinham a simetria cartográfica que os materiais publicitários da empresa colonizadora alardearam e que seduziram quem escreveu sobre o processo de reocupação moderna da região. Não tinham feições de caminhos esboçados na caderneta e desenhados na prancheta. Foram traçadas pelos usos e costumes. Mais ou menos esburacadas pelo pisotear meticuloso das varas de porcos e encharcadas pelas chuvas. Trilhas compartilhadas com as onças, as cobras, os lagartos e os humanos de todos os naipes. Com a ajuda oriental do intrépido retratista, as imagens recolhidas neste livro nos ajudam a refazer a perspectiva, a experimentar um deslocamento do lugar de mirada. Maringá não veio de uma só direção; veio de todos os pontos cardeais. E, como obra aberta, ainda tem muitas direções a escolher.

Uma vez, João Laércio Lopes Leal me explicou, pacientemente, com a sua proverbial gentileza de não me dar um pito pelas simplificações exageradas e um tanto equivocadas que fiz em um ensaio sobre o desenho urbano desta cidade, que, em seus primeiros anos, o Maringá Velho não era uma balbúrdia de nomes e ruas mal traçadas, como eu afirmara. Era um espaço que, como qualquer outro em tempos de formação, ainda não sedimentara o que podemos chamar de seu mapa coloquial hegemônico, isto é, o conjunto de percepções e narrativas que as pessoas constroem sobre o ambiente em que vivem. Estava mais para uma arena de disputas pelo poder de dar nomes aos córregos, às matas, às ruas e aos indivíduos que deveriam ser lembrados ou esquecidos. É claro que, desde o comecinho, já havia quem conhecesse as ruas pelo nome de alguém que lá morava ou de uma empresa que lá estava localizada. Somos assim, os humanos urbanos: criamos nossas próprias placas imateriais de ruas e às vezes presumimos que todo mundo as conhece.

Diante dessas práticas semiológicas populares e anônimas, quem vem de fora costuma fazer o mesmo que nós fazemos quando vamos de fora para alguma cidade: nos sentimos desorientados, irritados, reclamamos da prefeitura e de todo mundo que passa na nossa frente. E matutamos: será que não percebem que não somos daqui? Será que não sabem que não compartilhamos de seu sistema de referências? Claro que não sabem e, sejamos sinceros, não têm nenhuma obrigação de saber. Afinal, quem é que tem tempo para refletir, morrendo de pressa, sobre esse fenômeno de profunda densidade sociológica que é a toponímia popular? Os viventes cotidianos de uma cidade — aprendemos com Renato de Fusco, Roland Barthes e tantos outros — justapõem seus fluxos de mensagens. A Câmara Municipal mudou ao longo dos anos os nomes das ruas do Maringá Velho; mas não pode mudar a toponímia afetiva. Aquele ser nu de braços erguidos a espiar furtivamente quem passa pela praça Sete de Setembro, aquele ser que já incomodou e ainda incomoda fundamentalistas religiosos, moralistas e outros tantos que se dão ao prazer masoquista de embotar seu próprio senso estético e têm orgulho de fazê-lo, aquele ser que já quiseram até mesmo vestir, tem um nome icônico: "Monumento ao Desbravador". Mas, quem lembra desse nome e lembra do nome da praça?

As fotos que estamos a manusear sugerem que, vistos mais de perto, aqueles espaços urbanos escondem toponímias perdidas que precisam ser recuperadas, a bem da seriedade e do direito à memória de quem perdeu as disputas pelo poder de nomear e se perdeu nas multidões anônimas. Detetivescos, nossos cronistas e historiadores locais, desde o velho Duque Estrada*, nosso ancestral totêmico, e seus numerosos herdeiros — julgo, com toda prudência possível, que sou um deles — até o Miguel Fernando e todos os demais que estão a escrever nos dias que correm sobre Maringá, vêm desvendando essas pistas no decorrer de centenas de entrevistas e de infinitas horas de leitura e meditação. É assim que se faz pesquisa, seja de História do Mundo seja de História da esquina em que eu moro. Mas não é apenas com afeto, talento, método e paciência que se faz uma boa investigação histórica. É, também, com sorte, nem que seja só um pinguinho, com acesso aos documentos e, sem dúvida, com a força do inesperado. Querem um exemplo singelo de inesperado? Ei-lo: não é que bem na hora mesma em que revejo essas linhas, no começo da tarde de 28 de janeiro de 2022, o Miguel Fernando postou no Maringá Histórica um vídeo sobre esse mesmíssimo assunto? Os nomes antigos e os nomes novos das ruas do Maringá Velho. Santa coincidência, Peladão!

Se bastam quinze minutos para descobrirmos que há tantas maneiras de se definir a palavra "cidade" e de abordar seu conteúdo, com toda certeza são necessárias muitas e muitas horas para definirmos uma cidade, Maringá, depois de lermos e relermos as imagens que temos diante de nós. Os retratistas retratados que o digam. A cada ângulo, uma surpresa; a cada surpresa, um ângulo. Quando pensamos que agora temos um padrão narrativo — por exemplo, um relato bem documentado do processo de produção e continuada reorganização do espaço urbano, sob a tutela de um plano macedovieiramente traçado —, essas fotos com todas essas gentes e paisagens, com todas essas frases, intrigam. Antes de mais nada, intrigam. Por meio delas percebemos que a prática — nem sempre a rimar com democrática — do viver urbano, implica negociações que nunca acabam entre os humanos e os planos, os projetos e os objetos. Pois é... uma cidade é — também — isso. Grande Miguel Fernando! Muito obrigado pelo prazer que nos ofereceu de passar os olhos nessas fotografias e de ler seus comentários afetuosos e precisos. Muito obrigado pelo seu esforço incansável de ajudar a todos nós a desenvolvermos ideias sobre o ontem e o hoje de nossa Maringá.

José Henrique Rollo Gonçalves

Doutor em História Comparada e professor da Universidade Estadual de Maringá

Referências

BARTHES, R. Semiologia y urbanismo. In: BARTHES, R. La aventura semiológica. Barcelona: Paidós, 1993, p. 257-266. FUSCO, R. de. Arquitectura como "mass medium": notas para una semiología arquitectónica. Barcelona: Anagrama, 1970. ROLLO GONÇALVES, J. H. Maringá: algumas facetas coloniais do projeto urbano. In: MACEDO, O. L. C. de et al (org). Pensar Maringá: 60 anos de plano. Maringá: Massoni, 2007, p. 26-36.

TOMAZI, N. D. Norte do Paraná: histórias e fantasmagorias. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000.

^{*}Jorge Ferreira Duque Estrada foi advogado, aviador e, ainda, vereador na primeira legislatura da Câmara Municipal de Maringá. Lançado em 1961, *Terra crua*, livro de sua autoria, retratou a formação da cidade, seus personagens e as primeiras disputadas eleitorais.



APRESENTAÇÃO

"Há história em tudo que vemos". Esse tem sido o lema do Maringá Histórica há alguns anos. E, de fato, a história está presente em todos os elementos que nos cercam, da rotina diária aos eventos inesperados. O hoje amanhã será história.

Amparado nessa premissa, este livro nasceu com o objetivo de materializar algumas das principais publicações que foram veiculadas em nossas plataformas digitais. São imagens que transportam o leitor a acontecimentos de relevância para a cidade ao longo das décadas. Esses documentos carregam consigo uma pesada carga histórica e um conjunto de diferentes memórias que são adaptadas, ajustadas e convertidas através de diferentes prismas e percepções.

Registrar por meio de fotos é, antes de tudo, um ato social que tem a expectativa de eternizar momentos, corriqueiros ou pitorescos. Do aspecto privado ao contexto jornalístico, a imagem tem o papel de ilustrar ou traduzir aquilo que as palavras, por muitas vezes, não conseguem expressar. Por mais bem estruturado que o texto seja, o leitor trabalha com instrumentos e repertórios particulares, o que pode limitar a sua interpretação sem o amparo visual. Por essa razão, os registros imagéticos são complementares e fundamentais.

Entretanto, na busca pelo passado nem sempre há oportunidade, ou mesmo sorte, de se encontrar imagens indexadas. Isso quer dizer: fotos com anotações sobre datas, identificação de personagens; ou seja, indexação é um processo de representação do conteúdo de um documento que auxilia decisivamente no processo de recuperação da informação intrínseca a ele.

Ainda quando existem tais tipos de marcações, é preciso cautela. Afinal, a garimpagem de documentos exige árduo trabalho de checagem de dados e fontes. Há grande responsabilidade envolvida nesse processo, que emprega métodos que resultam em publicações de referência que são convertidas em fontes de pesquisa. Equívocos integram parte desse desenvolvimento, claro. Mas, por vezes, não são falhas propriamente ditas, e sim lacunas na cronologia dos fatos.

Este tem sido o foco do Maringá Histórica há quinze anos: buscar, interpretar, indexar e divulgar imagens da história da cidade. Ao longo desse período foram mais de 4 mil publicações no site e demais plataformas, montante que converte o projeto em um dos maiores acervos históricos independentes de todo o país.

Mas é preciso apontar que nem sempre pesquisadores e historiadores se preocuparam com a inserção de imagens em suas publicações. Segundo destacou Peter Burke, "Foi no final da década de 1960, [...], que [...] tornaram-se conscientes do valor de fotografias como evidência para a história social do século 19 [...]". Aquele movimento foi denominado pelo crítico americano William Mitchel de a "virada pictórica".

Nessa esteira, há que se interpretar os códigos contidos nas imagens. A esse método damos o nome de "iconografia", técnica que permite contextualizar registros, estabelecendo possíveis datas, cravando suas localidades e até mesmo reconhecendo seus personagens. Isso implica dizer que o aspecto visual também pode ser utilizado como evidência histórica, conforme defendeu a historiadora renascentista Frances Yates.

Desde seu surgimento, a fotografia tem sido interpretada além do aspecto preservacionista. Basta lembrar que os departamentos de investigação de polícia utilizam, até os dias atuais, registros dessa natureza como provas em determinados processos. Do analógico ao digital, a foto e o vídeo seguem como evidências não só na área criminal. "A melhor forma possível de retratar nossas terras, prédios e maneiras de viver" foi a expressão utilizada por George Francis ao tratar de coleções sistematizadas de fotografias, durante uma conferência proferida em 1888.

Além da iconografia, o Maringá Histórica ainda incorporou em sua dinâmica a Museologia Social, que, segundo o Instituto Brasileiro de Museus, tem como cerne a defesa de que o museu seja apropriado como uma ferramenta de uso comunitário e participativo, para que as pessoas pesquisem, compreendam, salvaguardem e divulguem suas próprias histórias em seus próprios termos.

Acopla-se a esse método a distribuição de suas publicações por meio de plataformas digitais, sobretudo as redes sociais. Por essa razão, a grande maioria das fotos sem indexação tende a ser contextualizada por meio da interação com o público leitor e espectador. Soma-se a isso que Maringá é uma cidade, relativamente, jovem, que sequer atingiu o seu centenário. Assim, pesquisadores, historiadores e memorialistas têm a oportunidade de conviverem com antigos habitantes, os quais chegaram à região quando ainda estava em formação.

Aliado a esse aspecto de ser uma zona pioneira, Maringá também integrou amplo e minucioso projeto de colonização, que foi desenvolvido pela então Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), empresa de capital britânico que foi criada em setembro de 1925. Mais de 545 mil alqueires paulistas foram administrados por essa colonizadora no norte e no noroeste do Paraná, onde mais de 60 cidades foram criadas, entre elas Londrina, Cianorte e Umuarama, as quais, somadas a Maringá, converteram-se em polos.

Em 1944, a Companhia foi adquirida por um grupo de investidores brasileiros a partir de pressões do governo de Getúlio Vargas e também da chamada de capital feita pela Inglaterra, que na época precisava resistir nas frentes de batalha da II Guerra Mundial.² Já sob capital brasileiro, a CTNP tratou de empregar moderno projeto urbanístico para a cidade de Maringá. Com rascunhos elaborados por seus diretores, e também engenheiros, Cássio da Costa Vidigal e Gastão de Mesquita Filho, o urbanista Jorge de Macedo Vieira concebeu projeto a partir do conceito de cidade-jardim. Posteriormente, contratou-se o engenheiro agrônomo Luiz Teixeira Mendes para desenvolver o paisagismo e o reflorestamento urbano.

Com quase 40 mil habitantes no alvorecer dos anos 1950, Maringá ainda ganhou ampla divulgação. A equipe publicitária da, agora, Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) — razão social adotada a partir de 1951 — tratou de apresentar a cidade para investidores e colonos em todos os cantos do planeta. E, para abrigar as classes mais abastadas, construiu até mesmo um hotel cinco estrelas, o Grande Hotel Maringá. Inaugurado em setembro de 1956, ficou conhecido como o "5 estrelas do sertão paranaense".

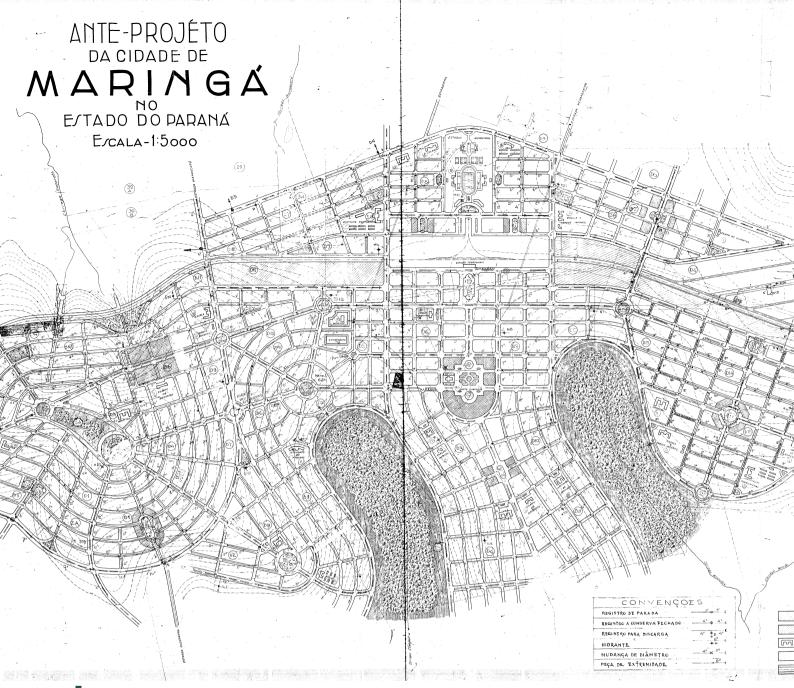
A estratégia de atração de novos moradores surtiu efeito. O censo de 1960 constatou crescimento de quase 270% na população maringaense, que atingiu a marca de 104.131 habitantes (IBGE). Quase metade já estava instalada no meio urbano.

Uma parcela significativa desses novos residentes aportou com a intenção de investir. Contudo, grande número de pessoas mingou ao não encontrar trabalho e amparo. Era natural que o "Eldorado" não fosse alcançável a todos.

¹ BURKER, Peter. **Testemunha ocular**: história e imagem. Bauru-SP: EDUSC, 2004, p. 15.

² SANTOS, Rubens Rodrigues dos. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. [Publicação comemorativa ao cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná]. 3. ed. 1975, p. 104.

³ Naquela estratégia, a Companhia utilizou superlativos bíblicos, lendas, além de questões econômicas e agrárias. Nova Canaã, Eldorado, terra livre de pragas e certeza do lucro eram alguns dos conceitos empregados em seus materiais publicitários. Inclusive, essas campanhas foram traduzidas para diversos idiomas para que o norte e o noroeste do Paraná pudessem ser conhecidos também em outros países.



Anteprojeto urbano de Maringá elaborado por Jorge de Macedo Vieira na primeira metade da década de 1940.

Segundo a historiadora France Luz destacou, "De 1946 a 1960, foram vendidos pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná 7.665 lotes no perímetro urbano de Maringá".

Apenas considerando esse recorte temporal de quase duas décadas, é possível constatar o quanto se alterou a composição demográfica local, impactando diretamente em aspectos sociais e econômicos. Esses são indicadores que resultam de intensa transformação do meio urbano e rural, e, por essa razão, as fotografias se tornam peças importantes para a interpretação do passado.

A primeira empresa fotográfica a se instalar na cidade data de 1947. Chamado Foto Primeiro, ou "Primeira", o estabelecimento ficava na avenida Brasil quase em frente à Casa Planeta, no núcleo inicial que anos depois passaria a ser reconhecido como Maringá Velho. O seu proprietário era Shizuma Kubota.

Alguns registros do final daquela década têm a sua marca, que parece sempre ter sido forjada com a queima resultante de raios solares projetados através de alguma lente sobre um gabarito ou uma matriz.

Incorporando o método da iconografia, vamos analisar como é possível interpretar evidências históricas contidas em apenas uma imagem, a qual foi produzida pelo Foto Primeiro.

⁴ LUZ, France. **O fenômeno urbano numa zona pioneira**: Maringá: Prefeitura de Maringá, 1997, p. 136.



Teoricamente, esta foto teria a sua interpretação facilitada devido à legenda que indica sua data, 21 de novembro de 1947, e o motivo da reunião daquele grupo de pessoas: o primeiro avião a pousar na cidade.

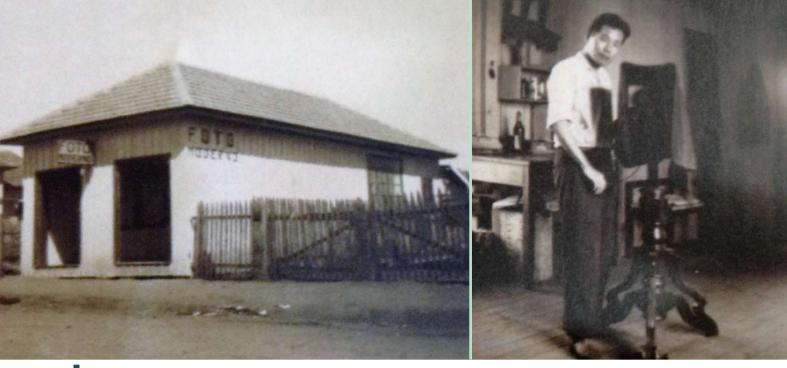
Como pesquisador, é difícil delimitar que, de fato, aquele tenha sido o primeiro equipamento a aterrissar em Maringá. Outros podem ter desenvolvido alguma atividade aerofotogramétrica, ou mesmo ter atendido a outras demandas. Logo, pousos, precedendo ao que consta no registro de Kubota, seriam inevitáveis. Mesmo que ainda não houvesse pistas para essa finalidade, propriedades rurais possibilitariam essa manobra.

De toda sorte, pode-se cravar que se trata de imagem feita no então campo de pouso de Maringá, possivelmente, no período destacado, devido à composição vegetal ao fundo, bem como a matrícula do avião PP-DIW, que indica ser um Piper Cub Modelo PA-12, fabricado em 1946.⁵

Ainda haveria outras variáveis a serem interpretadas na possível primazia daquele feito na cidade em formação. Estão presentes na imagem alguns dos membros da então Companhia de Terras Norte do Paraná: o agrimensor Geoffrey Wilde Diment, o gerente Alfredo Werner Nyffeler e o diretor Hermann Moraes Barros. Portanto, aqui ainda há o viés institucional, que pode indicar a importância de a proprietária dessas terras ser a primeira a promover o progresso. E abrir o espaço aéreo, em uma época sem conexões ferroviária, rodoviária e hidroviária, nada mais é que conectar a economia local ao restante do país. A foto em si se torna um símbolo do desenvolvimento.

Em 1949, o segundo estabelecimento fotográfico da cidade foi inaugurado. O Foto Moderno, de Tutomo Sanuki, localizava-se na antiga rua Cleópatra (atual José Jorge Abraão), também na região do Maringá Velho.

⁵ Segundo dados obtidos no Registro Aeronáutico Brasileiro por meio do comandante do Aeroclube Regional de Maringá, Ariany Douglas Fagotti, em dezembro de 2021.



No detalhe, Tutomo Sanuki no interior do Foto Moderno.

O terceiro foto, já em 1950, tinha como proprietário Augusto Eduardo Eidam. Funcionando na avenida Duque de Caxias, quase esquina com a avenida Brasil, denominava-se Foto Lux.



Augusto Eduardo Eidam aparece de terno preto, ao centro das pessoas, em frente ao veículo. À direita está a porta do Foto Lux.



A rústica demarcação sobre a imagem indica a localização do Foto Lux, na avenida Duque de Caxias.

O quarto, e mais conhecido, é o Foto Maringá, que surgiu em 1952. O estabelecimento teve como proprietários os irmãos Yukio e Kenji Ueta. Este último, apesar de não ter sido o primeiro a prestar tais serviços, foi o que produziu a maior quantidade de materiais fotográficos sobre o desenvolvimento da cidade. Pelo menos até a década de 1970, quando veículos de comunicação foram fortalecidos com a chegada de outras rádios, outros impressos e da primeira emissora de TV local.

Kenji Ueta havia adquirido o ponto do Foto Lux de Augusto Eduardo Eidam, em frente da então praça da Rodoviária (hoje Napoleão Moreira da Silva). Alterando o nome da loja, permaneceu no local por anos.

A historiadora Loide Caetano registrou que os acervos fotográficos produzidos por Ueta "são verdadeiros documentos nos quais se nota quase que um passo a passo do desenvolvimento de Maringá". 6 Revelando o que sensibilizou o fotógrafo ao registrar o cotidiano da cidade, continua:

> Questionado sobre o motivo que o levou a essa prática, ele diz: um dia eu passava em frente a uma data, não tinha nada. No outro, já estava se iniciando uma construção. Então pensava: tenho que registrar a imagem, porque a cidade está mudando tudo com muita rapidez.⁷

⁶ CAETANO, Loide. Kenji Ueta: lente, olho e coração. Maringá: A. R. Publisher Editora, 2018, p. 26. 7 Ibidem.



O fotógrafo Kenji Ueta surge em cima do último tronco da praça Raposo Tavares, possivelmente no final de 1953. Ao fundo vemos a avenida Brasil, esquina com a então avenida Ipiranga, que, dois anos depois, seria renomeada como Getúlio Vargas. Em destaque temos os prédios do Banco do Estado do Paraná e do Cine Maringá, ambos inaugurados em maio daquele ano com a presença do então governador do Paraná, Bento Munhoz da Rocha Neto.



Fachada do estabelecimento da família Ueta, possivelmente, na década de 1950.



Claro que pode ter havido outros estabelecimentos do ramo dentro desse período, mas até a presente data não foram identificados, revelados, catalogados e estudados. Vale reforçar que outros fotógrafos também tiveram atuação importante para o registro histórico da formação da cidade. Alguns integraram a equipe de publicidade da própria Companhia de Terras Norte do Paraná/Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, órgãos públicos e privados, além de aventureiros que passaram pela região a fim de constatar e gravar, por meio de suas lentes, o franco progresso pelo qual o norte e o noroeste do Paraná estavam passando entre as décadas de 1930 e 1950. Entre eles merecem destaque o cineasta francês Jean Manzon e o fotógrafo húngaro Tibor Jablonsky. Portanto, nem sempre será possível identificar a autoria dos registros elencados nas próximas páginas.

Cabe ainda salientar que este livro, alusivo ao Jubileu de Brilhante de Maringá, não se prenderá a um determinado recorte temporal. Tampouco se propõe a contar a história linear, dentro do contexto das mais de sete décadas da cidade. O seu eixo está orientado por alguns dos principais eventos que marcaram época. Esses, por sua vez, foram determinados por meio de cuidadosa curadoria de imagens, as quais são acompanhadas por contextualizações e reflexões diversas.

As fotos, totalizando mais de cem⁸, seguem com suas respectivas contextualizações. Quando possível, haverá conteúdos complementares que serão inseridos dentro de caixas indicativas, onde o leitor encontrará Códigos QR, que o levará para vídeos específicos produzidos pelo Maringá Histórica ao longo dos últimos anos. Ao final, o cientista político Tiago Valenciano ainda nos abrilhanta com um posfácio analítico sobre o período compreendido pelo conteúdo aqui apresentado.

Espera-se que esta publicação possa despertar o interesse por temas ainda pouco estudados na história local, bem como estimular novas investigações acerca de acontecimentos conhecidos. Também há a expectativa de que jovens se sintam estimulados a conhecer mais sobre a cidade onde moram. É preciso fortalecer raízes e esse processo demanda urgência.

Boa viagem ao passado!

Miguel Fernando Perez Silva Verão de 2021

⁸ Estimava-se trabalhar com o número de 75 imagens, mas foi impossível construir a narrativa proposta apenas com esse número limitante. Optou-se, por essa razão, em manter o título deste impresso devido à data alusiva, ao tempo que se pôde entregar mais informações aos leitores.







CAPÍTULO 1

A CIDADE DE MARINGÁ: DO NOME AO TERRITÓRIO



A CIDADE DE MARINGÁ: DO NOME AO TERRITÓRIO

O ato de primeiro realizar é constante na história. Polêmicas são geradas com essas demarcações pioneiras. Quem teria sido o primeiro a voar, os irmãos Wright ou Santos Dumont? Bem, para o pesquisador, tudo sempre vai depender de outros fatores inerentes à questão. Por exemplo, apenas planar seria considerado ato de voar ou haveria a necessidade de inserir os procedimentos de decolagem e pouso?

Essas inflexões nos apresentam pistas que indicam novas evidências e interpretações sobre eventos passados. Naturalmente, aqui também podemos aplicar esses questionamentos sobre a formação territorial de Maringá. Vejamos.

É praticamente impossível delimitar em qual ano a cidade foi demarcada no mapa do território administrado pela Companhia de Terras Norte do Paraná, mas é possível intuir algumas hipóteses.

A etimologia de "Maringá" vem da contrição de outras duas palavras, "Maria" e "Ingá", esta última sendo uma cidade do Nordeste brasileiro. A junção foi fruto da mente criativa do médico e compositor Joubert de Carvalho, quando compôs a música homônima lançada em 1932.

Então, consta que Elizabeth Thomas, esposa do dirigente da Companhia, Arthur Hugh Müller Thomas, teria sugerido essaa denominação para a nova cidade que estava por surgir no projeto de colonização. A justificativa foi amparada no sucesso que a canção fez ao longo da década de 1930.

Essa versão foi confirmada anos mais tarde pelo suíço Alfredo Werner Nyffeler, gerente que assumiria a administração da colonizadora em Maringá:

Em 1936, ouvi pela primeira vez falar no nome de Maringá como futura cidade. Estava nessa ocasião em Londrina, e fiz parte de um grupo de pessoas visitantes e de funcionários da Companhia de Terras que foi onde seria começada a nova cidade de Apucarana; constatamos que naquela época não existiam as picadas das futuras ruas a serem construídas. À noite, em uma reunião social na residência do então diretor da Cia, Sr. Thomas, a sua senhora nos anunciou o nome escolhido de Maringá como sendo o nome de outra cidade a ser fundada.⁹

⁹ Diário do Paraná, 17 de maio de 1957.

Mas há quem aponte outras hipóteses. Segundo o historiador João Laércio Lopes Leal, logo após o grande sucesso que a música alcançou nas rádios, a CTNP fez a demarcação de suas terras prevendo as futuras cidades e as glebas rurais. O ribeirão Maringá, pontua Leal, teria recebido esse nome justamente naquele contexto, entre 1935 e 1936. A cidade viria posteriormente, em sua análise.

Existem outras teorias que se somam a essa. Segundo alguns registros, o lugarejo era conhecido como "Vila Pinguim" por mateiros e pequenos agricultores que começaram a desbravá-lo. É uma referência ao nome do córrego que atualmente separa os municípios de Maringá e Sarandi. Outros ainda a denominavam de "Vila Macuco", devido à abundância dessa espécie de pássaro em suas matas.

O ano de 1942 é emblemático. No dia 10 de novembro, a companhia lançou a pedra fundamental da futura cidade com a presença de diversos funcionários, acionistas e autoridades. A solenidade fez parte do movimento "Marcha para o Oeste", que se refere a um ambicioso projeto criado pelo governo de Getúlio Vargas durante a ditadura do Estado Novo (1937-1945) com o intuito de promover a integração econômica e o crescimento populacional das regiões Norte e Centro-Oeste do Brasil. No noroeste do Paraná, o então interventor federal Manoel Ribas incorporou àquela articulação, embora fracassada, o estímulo para abrir estradas e conectar as zonas pioneiras com a capital do estado.



Junto ao lançamento da pedra fundamental ocorreu a inauguração do rústico Hotel Campestre. De propriedade da Companhia de Terras Norte do Paraná, o empreendimento foi construído com lascas de palmitos e coberto de tabuinhas, sendo destinado a oferecer um mínimo de condições para receber e hospedar os interessados em investir na região. Pouco tempo depois, o empreendimento seria arrendado para José Ignácio da Silva, quando seu nome seria alterado para Hotel Maringá, possivelmente devido à placa que demarcava aos viajantes o nome do povoado. Dirigentes da empresa e autoridades partiram de Londrina e da então Lovat (atual Mandaguari), reunindo-se com agricultores que já habitavam o entorno. Eles se utilizaram de automóveis, caminhões e ônibus, estes últimos movidos a gasogênio. Entre os presentes na multidão, é possível identificar Arthur Thomas; major Miguel Balbino Blasi, então prefeito de Londrina; Aristides Souza Mello; Milton Tavares Paes; Wilson Varella; David Dequech; Rui Cunha; Milton Campos; Aroldo Moraes; Archilbaldo Moraes; Orlando Noronha; Shigeoski Yokayana; João Tenório Cavalcanti; Waldemar Gomes da Cunha; Waldemar Wenskowick; Vladimir Babkov; Pedro Lopes; Renato Mello; Mario Siqueira Jardim; Luiz Di Buriasco; Gabriel Martins; e o interventor federal, Manoel Ribas.





Provavelmente estas imagens foram feitas em 1943. Intensa movimentação é constatada em frente ao estabelecimento de maior fluxo de pessoas daquele período: o Hotel Campestre. Destaque para os carros movidos a gasogênio. Esse tipo de combustível surgiu no Brasil durante a crise do petróleo, decorrente da II Guerra Mundial (1939-1945). O racionamento de gasolina imposto pelo governo federal obrigou os motoristas a adaptarem seus veículos para essa nova modalidade, que obtinha gás por meio da queima de carvão ou lenha. Entretanto, para ser utilizado, o gasogênio requeria um equipamento acoplado na traseira dos veículos. O motor específico para esse combustível funcionava à base de nitrogênio, hidrogênio, monóxido de carbono e metano, gases gerados a partir da combustão de sua matéria-prima. Segundo relatos de antigos moradores da região, os veículos movidos a gasogênio geravam um grande estrondo, o que não era nada se comparado ao fato de que, a cada quatro ou cinco horas, o carro apresentava algum problema mecânico. Naquele período houve ainda racionamento de alguns itens básicos, como sal e açúcar, resultante das mesmas restrições mundiais.



Registro da avenida Brasil no final dos anos 1940. A imagem traduz bem o sentimento de zona pioneira ou, como destacado pelo advogado Jorge Ferreira Duque Estrada, "velho oeste". Assim foi o começo da cidade. À esquerda aparece o primeiro prédio de alvenaria com mais de um pavimento do núcleo inicial da cidade, o Edificio Langowski, que teria sido construído em 1945.

Percebe-se ainda a grande movimentação de pessoas, em sua maioria vestindo roupas claras, como era a moda da época. Esse hábito gerava grandes problemas, pois não havia pavimentação. Durante períodos de estiagem, a poeira era terrível. Com as chuvas, os lamaçais e o barro se tornavam implacáveis até para veículos pesados. Poucos destacam, mas o Maringá Velho fica em uma das regiões mais altas da cidade. Por essa razão, quando se analisa esta foto não se veem planícies em seu horizonte. Lançado em 1947 a leste desse núcleo inicial, o Maringá Novo foi estabelecido em uma área mais plana, o que permitia essa percepção do crescimento urbano.

Maringá foi um povoado que pertenceu a Londrina até 1944,, quando passou a fazer parte da comarca de Apucarana e, a partir de 1947, de Mandaguari.

Acomplexidade para determinar oseus urgimento não está presente apenas em sua toponímia,, mastambém na compreensão de seu território administrativo. Afinal, a cidade, enquanto loteamento, se refere a uma instituição privada, gerida pela Companhia de Terras Norte do Paraná, ao passo que a cidade como território político-administrativo se relaciona com a gestão pública. E aqui está uma minucios a pesquis a promovida por Marco Antonio Deprá sobre o tema.

A Lei estadual n.º 2, de 11 de outubro de 1947, provocou muitas alterações no mapa administrativo do Paraná. Na região norte, o Estado elevou a município os seguintes distritos:

- Cambé, desmembrado do município de Londrina;
- Arapongas, desmembrado do município de Rolândia;
- Mandaguari, desmembrado do município de Apucarana, o qual foi constituído contendo os seguintes distritos:
 - > Mandaguari (sede do município);
 - > Marialva;
 - Maringá;
 - > Paranavaí.

Maringá tinha a segunda maior área dentre os demais distritos. Suas fronteiras eram as seguintes:

- a leste, com o distrito de Marialva, a divisa era formada por pelos ribeirões Sarandi e Pinguim, além do córrego Guaiapó;;
- a oeste, com o distrito de Paranavaí, a divisa era formada pelos ribeirões da Esperança e do Diabo;
- ao norte, a divisa era o rio Pirapó, desde a confluência com o ribeirão Sarandi até a sua confluência com o rio Paranapanema. Nessa região havia também um pequeno trecho de divisa formado pelo rio Paranapanema, desde a sua confluência com o rio Pirapó até a sua confluência com o ribeirão do Diabo;
- ao sul, a divisa era o rio Ivaí, desde a sua confluência com o ribeirão Pinguim até a sua confluência com o ribeirão da Esperança.

Naquele movimento, o distrito de Maringá era composto por muitos patrimônios: Água Boa; Atalaia; Cruzeiro do Sul; Doutor Camargo; Floraí; Floresta; Floriano; Iguatemi; Inajá; Ivatuba; Jardim Olinda; Mandaguaçu (Vila Guaíra); Marilá; Nova Esperança (Capelinha); Ourizona; Paiçandu; Paranacity; Paranapoema; Presidente Castelo Branco (Iroí); São Jorge do Ivaí (São Jorge); Uniflor.

O distrito de Maringá foi elevado à categoria de município por meio da Lei estadual n.º 790, de 14 de novembro de 1951, ao ser desmembrado do município de Mandaguari. A mesma lei criou o distrito de Floriano, pertencente a Maringá, e também elevou a municípios os distritos de Marialva e Paranavaí. Já os patrimônios de Mandaguaçu (antiga Vila Guaíra) e Nova Esperança (antiga Capelinha) foram emancipados sem nunca terem sido distritos.

Ou seja, a partir da nova divisão administrativa do Paraná de 1951, toda a área original do município de Mandaguari, criado em 1947, foi desmembrada em seis municípios: Mandaguari; Marialva; Maringá; Mandaguaçu; Nova Esperança; Paranavaí.

A área do município de Maringá, quando de sua criação, era bem menor do que quando era distrito, devido à perda da maior parte de seu território para os recém-criados municípios de Mandaguaçu e Nova Esperança.

Dentro do território do município de Maringá, além do distrito sede e do distrito de Floriano, havia diversos patrimônios, que eram pequenas povoações urbanas em estágio embrionário: Iguatemi; Paiçandu; Marilá; Água Boa; Floresta; Ivatuba; Doutor Camargo.

Em 9 de dezembro de 1953, durante a gestão de Inocente Villanova Júnior, primeiro prefeito de Maringá, a Câmara Municipal criou os seguintes distritos no município:

- Paissandu (escrito desta forma à época), com terras desmembradas do distrito sede de Maringá por meio da Lei municipal n.º 44/1953;
- Ivatuba, com terras desmembradas do distrito de Floriano por meio da Lei municipal n.º 45/1953;
- Marilá e Floresta, com terras desmembradas do distrito sede de Maringá por meio da Lei municipal n.º 69/1953.

Vale lembrar que a Lei estadual n.º 666, de 11 de julho de 1951, havia estabelecido que as câmaras municipais passariam a ter a competência a partir de 1953 para criação, denominação e demarcação de seus distritos. Antes essa prerrogativa era do Estado.

Em 28 de fevereiro de 1958, por meio da Lei municipal n.º 68, a Câmara Municipal de Maringá criou o distrito de Iguatemi. No dia 25 de julho de 1960, com a Lei estadual n.º 4.245, os distritos de Paiçandu, Floresta e Ivatuba foram desmembrados do território de Maringá, sendo elevados a município.

O distrito de Marilá passou a fazer parte do território do município de Paiçandu. Com o passar das décadas e com o fim do ciclo do café na região, Marilá foi se esvaziando até desaparecer. O único ícone daquele povoado que foi preservado é a Capela Nossa Senhora do Marilá.

Em 2 de março de 1964, com a Lei estadual n.º 4.842, criou-se o município de Doutor Camargo, o qual foi desmembrado do território do município de Ivatuba. O povoado de Água Boa foi elevado a distrito em 21 de junho de 1965, vinculando-se ao município de Paiçandu.

Desde 1964, o território do município de Maringá se mantém o mesmo, com exceção de pequenas alterações nas divisas entre Maringá e Sarandi, que foram estabelecidas pela Lei municipal de Maringá n.º 9.546, de 18 de junho de 2013, pela Lei Complementar municipal de Sarandi n.º 278, de 3 de dezembro de 2012, e consolidadas por meio da Lei estadual n.º 19.030, de 30 de maio de 2017.

Vale lembrar que o povoado de Sarandi foi elevado a distrito por meio da Lei municipal de Marialva n.º 53, de 21 de dezembro de 1954. E que a Lei estadual n.º 7.502, de 14 de outubro de 1981, o converteu a município.

Fontes: Contribuições de Marco Antonio Deprá / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Museu Bacia do Paraná / Acervo Maringá Histórica.





CAPÍTULO 2 EMÍLIO CLEMENTE SCHERER E A CAPELA SÃO BONIFÁCIO

EMÍLIO CLEMENTE SCHERER E A CAPELA SÃO BONIFÁCIO



Raríssimo registro do padre alemão Emílio Clemente Scherer em frente à Capela São Bonifácio, possivelmente no início da década de 1950.

O padre Emil Clement Scherer, popularizado na região como Emílio Clemente Scherer, nasceu francês, na região da Alsácia-Lorena. Com a anexação desse território pela Alemanha, durante a I Guerra Mundial, Scherer optou pela nacionalidade alemã e entrou para o seminário, concluindo os estudos e se tornando padre.

Com grande interesse pelo conhecimento sobre a igreja, passou a ser considerado uma enciclopédia e começou a escrever alguns livros. Ao ingressar na Organização São Bonifácio, assumiu a função de diplomata da igreja católica, viajando o mundo para prestar assistência espiritual às comunidades germânicas.

No começo da década de 1930, ante as hostilidades que começaram a ser praticadas pelo partido nazista, Scherer se posicionou contrário ao novo regime e sofreu perseguições. Por isso, resolveu trocar seus bens por terras no Brasil, em uma operação triangular envolvendo a Paraná Plantations — que tinha a Companhia de Terras Norte do Paraná como sua subsidiária —, sediada em Londres, e o governo alemão, que era compensado com ativos ferroviários que eram trocados por materiais bélicos.

No final da década de 1930, Scherer vem para o Brasil e se decepciona ao saber que suas terras estavam tomadas por uma densa floresta virgem. Pior: estavam localizadas longe de Roland, onde já havia uma comunidade alemã (atual Rolândia). Começavam aí os seus atritos com a colonizadora. E como é que um sacerdote, diplomata e catedrático, escritor reconhecido e poliglota, iria morar no meio da mata, em condições tão precárias? Mas foi o que aconteceu.

Scherer assumiu a fazenda localizada atualmente no Conjunto Cidade Alta e, em 1940, já havia construído sua casa e a capela que foi consagrada a São Bonifácio, o mesmo nome da propriedade. Precedeu ao lançamento da pedra fundamental de Maringá, ocorrida em 1942. E foi o primeiro padre do lugar, tendo participado da solenidade de fundação da cidade, em maio de 1947.

Plantou café e perdeu tudo com a geada, instalou uma olaria e não foi em frente. Importou porcos de raça que acabaram morrendo por doenças. Mas era um padre querido pelas famílias, apesar de sua peculiar rispidez.



Foi desafeto do bispo de Jacarezinho, Dom Geraldo de Proença Sigoud, a quem estava subordinado. E, por isso, recebeu a pedras os primeiros padres enviados para cá, que se sentiam humilhados pelo alemão. Em 1946, contrariando a CTNP, liderou a construção da Capela Santa Cruz, concluída em 1947. Durante a II Guerra Mundial, apesar de seu histórico antinazista, era visto com desconfiança pelas autoridades. E, para deslocar-se de um lugar a outro, dependia de um salvo-conduto.



No final da década de 1950, negocia sua fazenda com a Ordem dos Palotinos em troca de um salário vitalício e, em 1954, vai embora de Maringá. No litoral do Paraná, passa a escrever biografias, o que continuou fazendo em São Paulo, quando ingressou no mosteiro dos Beneditinos.

Emílio Clemente Scherer retornou já idoso para a Alemanha, onde morreu em 1970.

Fontes: Texto desenvolvido em parceria com o jornalista Rogério Recco / Acervo Thomas Röhlen / Acervo Maringá Histórica.





CAPÍTULO 3 CAPELA SANTA CRUZ

CAPELA SANTA CRUZ

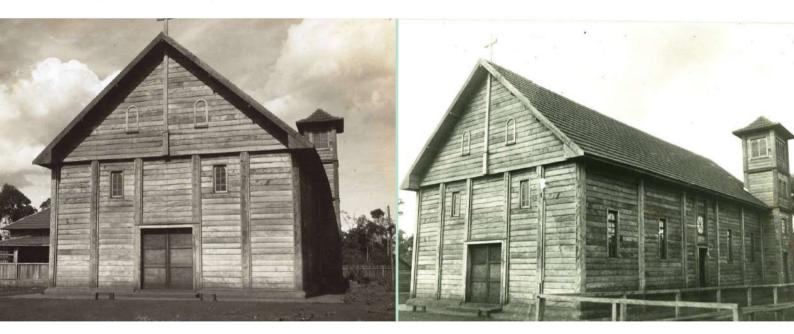


A Capela Santa Cruz foi criada em 1945, com a colocação de um cruzeiro no local onde seria edificada e inaugurada, um ano depois, na avenida Brasil, esquina com a então rua Moscados (atual Santa Joaquina de Vedruna).



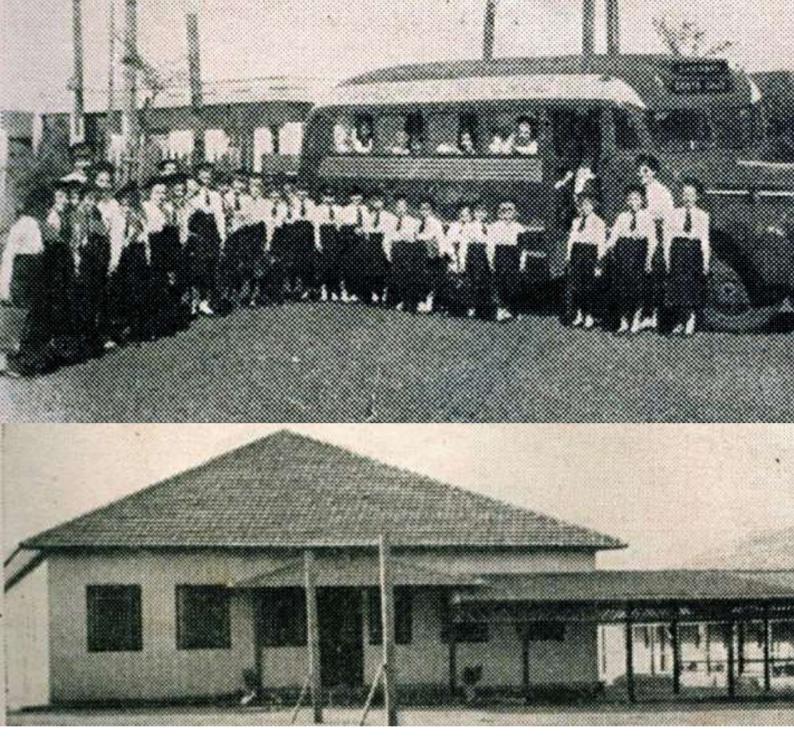
Ao fundo vemos o cruzeiro em madeira lavrada, ponto onde seria construída a Capela Santa Cruz. Em destaque aparecem Rosa Planas, Maria Bin e Walkyria Planas.

Considerada a primeira igreja do eixo urbano de Maringá, o seu terreno foi doado pela Companhia de Terras Norte do Paraná e sua construção foi viabilizada pelo engajamento da comunidade local. Entre os apoiadores, destacam-se Ângelo Planas, Rodolpho Bernardi, Octávio Periotto, Napoleão Moreira da Silva, famílias Abraão, Cecílio e Haddad, entre muitos outros. Obras de arte sacra também foram doadas.



Junto ao templo foi integrado um dos primeiros estabelecimentos de ensino particular da cidade. Fundado pelas Irmãs Carmelitas da Caridade em março de 1953, o Ginásio Santa Cruz atuou inicialmente com o ensino primário; depois, em 2 de maio de 1956, adquiriu a autorização para implantar o curso ginasial.

Como estava instalado a oeste do centro de Maringá, o estabelecimento incorporou um ônibus para o transporte de seus alunos para as mais diversas regiões da cidade.



Um documento elaborado em 1987 serviu para que a capela fosse restaurada e tombada como patrimônio histórico do município. Em 1991, o templo foi reinaugurado após recuperações e benfeitorias.

Fontes: HOFFMANN, A. C.; SILVEIRA, A. M. da; MACEDO, O. L. C.; FANTINI, P. R.; SILVA, G. F. F.; RECCO, L. H. Capela São Bonifácio e Capela Santa Cruz: a arquitetura religiosa em madeira em Maringá nas décadas de 1930-40. In: PELEGRINI, S. C. A.; MUNHOZ, Sidnei; ZANIRATO, Silvia Helena (org.). O espaço público: configuração de olhares. Maringá: TAC-Multimídia, 2006, v. 1 / Museu Bacia do Paraná / Revista Maringá Ilustrada de agosto de 1957 / Acervo Maringá Histórica.





CAPÍTULO 4 SEDES DA CTNP/CMNP

SEDES DA CTNP/CMNP



Primeira sede da então Companhia de Terras Norte do Paraná a ser construída na região do Maringá Novo. Até o final dos anos 1940, a sua administração ficava ao lado da praça Raposo Tavares.

Segundo depoimentos e a documentação disponível, a Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), que em 1951 teve sua razão alterada para Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), manteve três endereços em Maringá.

O primeiro deles teria funcionado em algum ponto do núcleo embrionário da cidade, região que a partir de 1947 passou a ser conhecida como Maringá Velho. Alguns defendem que a colonizadora, nessa fase pioneira, operou de improviso no Hotel Campestre.

Com o lançamento do novo projeto urbano, mais a leste dessa área, a Companhia construiu uma sede à altura do empreendimento, a qual é mostrada na primeira imagem. Trata-se da unidade que funcionou na avenida Brasil, ao lado da praça Raposo Tavares. Ao fundo se vê a residência de seu gerente na cidade, o suíço Alfredo Werner Nyffeler.

Em algum momento ainda no final da década de 1940, a CTNP optou por construir um novo escritório em área que ocuparia quase um quarteirão, onde foram instalados administração, garagens, pátio, almoxarifado, entre outros departamentos. Havia a necessidade de mais espaço para atender ao fluxo das demandas.

O local escolhido para essa finalidade foi o lote entre as avenidas Duque de Caxias e Tamandaré e a então rua Bandeirantes, que em 1959 foi renomeada como Joubert de Carvalho, conforme veremos no próximo capítulo.

As próximas imagens detalham o local da terceira sede da Companhia em Maringá, ao longo dos anos 1940 e 1960, respectivamente.







Fontes: Acervo CMNP / Acervo Maringá Histórica.



CAPÍTULO 5 DE "CHORA PAULISTA" AO HORTO FLORESTAL

DE "CHORA PAULISTA" AO HORTO FLORESTAL



Avenida Brasil esquina com a avenida Duque de Caxias no final da década de 1940. À direita aparece parte da fachada da Casas Pernambucanas, inaugurada no local em 25 de abril de 1948.

Para dar cabo ao projeto urbano traçado por Jorge de Macedo Vieira, a Companhia de Terras Norte do Paraná teve que rasgar as ruas e as avenidas no meio da densa mata virgem, extraindo árvores e vegetações que recobriam seu território. Em meio às clareiras foram surgindo as zonas iniciais concebidas para a Maringá do futuro, ¹⁰ que pretendia abrigar até 200 mil habitantes.

¹⁰ O urbanista criou apenas as Zonas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, a Zona de Armazéns (depois denominada 9) e a Zona Industrial (depois denominada 10). A Zona 8 foi concebida depois, fora do Plano Urbanístico Original.



O mesmo local, sob outro ângulo. À esquerda aparece a então estação rodoviária de Maringá. Tratava-se de uma estrutura rústica, com oito colunas de tijolos que sustentavam o telhado de madeira, recoberto com telhas de barro. Ficava na praça que, em 1957, seria nomeada de Napoleão Moreira da Silva.

Ocorre que, com esse processo, um drástico problema foi agravado no cotidiano das pessoas. Com a estiagem, a densa poeira avermelhada se espalhava por todos os lados da cidade. Em períodos de chuvas, era comum se formarem lamaçais que, com a ausência das raízes das árvores para drenar a água, chegavam a perdurar por dias, até mesmo semanas, transformando-se em uma espécie de argila que impregnava a sola dos sapatos. Assim, um instrumento se tornou essencial naquele período.

Geralmente construído em madeira, com uma base de metal, o curioso item ficava exposto em frente aos estabelecimentos comerciais e residências para que as pessoas pudessem raspar as solas de seus calçados antes de entrar. Conhecido popularmente como "chora paulista" — uma ironia com as pessoas que aportavam por essas bandas provenientes de regiões mais desenvolvidas —, o instrumento também era chamado de "limpa-pés". Daí o termo "pé-rapado".

Inevitavelmente, aquela situação poderia minar os planos da colonizadora com a cidade que era vista como a "menina de seus olhos". Foi quando tratou de contratar o engenheiro agrônomo Luiz Teixeira Mendes. Formado pela Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, a Esalq/USP, Mendes era próximo de Hermann Moraes Barros, diretor da Companhia de Terras.

Para implantar um projeto paisagístico pela cidade, o engenheiro agrônomo recomendou a criação de um espaço adequado para essa finalidade.

Com 368.300 m², o horto florestal tinha uma ambição muito além das expectativas dos diretores da CTNP. Luiz Teixeira Mendes o planejou para que se transformasse no Instituto Científico de Estudos para a Botânica Regional. Isso é, para que o equipamento ambiental promovesse o cultivo de espécies que pudessem auxiliar a arborização homogênea e com crescimento uniforme em diversas cidades.

Criado no final da década de 1940, o horto deu suporte para o norte e o noroeste do Paraná e até mesmo para outros estados. E, assim, Maringá foi sendo colorida com diversas cores pintadas pelas mais variadas espécies que passaram a dominar os canteiros e as calçadas de suas ruas e avenidas.



Portal de entrada do Horto Florestal, possivelmente no início dos anos 1950.





Interior do equipamento no final dos anos 1950.



Com a morte de seu idealizador, na tarde de 12 de julho de 1958, a Companhia realizou uma solenidade para homenagear o agrônomo Luiz Teixeira Mendes, dando seu nome ao espaço. Na oportunidade, a então avenida Independência, que passa em frente ao horto florestal, teve seu nome alterado de forma homônima.

O Horto Florestal Luiz Teixeira Mendes acabou se transformando, ainda, em um dos atrativos turísticos mais frequentados de Maringá até o início da década de 1990.

Quanto ao projeto paisagístico da cidade, este teve sequência com outros personagens de grande relevância, como Anníbal Bianchini da Rocha, que ganhou o cognome de "jardineiro de Maringá", Geraldo Pinheiro da Fonseca, entre muitos outros.

Fontes: Acervo JC Cecílio / Acervo Família Bianchini / Acervo IBGE / Fotos de Tibor Jablonsky / Museu Bacia do Paraná / Acervo CMNP / Acervo Maringá Histórica.



No interior do Horto Florestal duas jovens de descendência nipônica posaram para a equipe do IBGE, que registrou a cultura maringaense pela terceira vez que passou pela cidade, em 1960. Ao fundo, a grande movimentação de pessoas indica possivelmente ser um domingo.





CAPÍTULO 6

INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: O PROGRESSO CHEGA A MARINGÁ



INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA: O PROGRESSO CHEGA A MARINGÁ

Muito embora o local da futura Estação Ferroviária já tivesse sido definido pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro desde a década de 1940, os trabalhos não avançavam conforme o previsto pela Companhia, que propagandeava aos compradores de lotes que em breve o trem estaria apitando em solo maringaense. O "breve" foi sendo adiado. Sem as locomotivas, o escoamento da produção e a vinda de novos trabalhadores ficavam cada vez mais limitados. Os investidores buscavam alternativas com aviões e demais veículos terrestres.

Mas não eram apenas os paranaenses os prejudicados. Em abril de 1952, a revista *O Cruzeiro* publicou uma reportagem com o título "Duas estradas esvaziam o estômago do povo". Nessa matéria, a publicação frisou que 12 milhões de sacos de gêneros alimentícios eram retidos, a cada safra, nos pátios e à beira das estradas, os quais seriam suficientes para resolver o "problema crucial de alimentação no Rio de Janeiro e no norte do país". Em relação às estradas do título, a revista fazia referência à Rede de Viação Paraná—Santa Catarina, que tinha 400 vagões paralisados, e à rodovia de Apucarana a Ourinhos.

Um técnico explicou à reportagem da revista que a linha ferroviária que atendia o norte do Paraná era "inadequada, não conseguindo transportar um quarto da produção", e que, se fosse autorizado o aumento de cargas, os trens sairiam dos trilhos. "Se modera o movimento, os gêneros se acumulam e apodrecem", concluiu.

Segundo a revista, no caso de Maringá, a estrada de ferro que deveria ser construída a partir de Apucarana estava projetada para seguir e penetrar no Paraguai, até Assunção. Mas vários problemas acarretaram um atraso histórico.

Os técnicos inverteram o grosso das verbas abrindo picadas, sem recursos para assentar os trilhos. O resultado é que as picadas fecharam e o serviço ficou parcialmente perdido, quando seria possível, com verbas idênticas, fazer os trilhos chegarem a Maringá, de onde já se encontram a 14 quilômetros. Para essa estrada, foi pedida uma verba de 85 mil contos, mas a concessão foi de 35 mil.¹¹

¹¹ Revista O Cruzeiro, abril de 1952.

Quando estava sob a gestão da CTNP, a linha tinha avançado consideravelmente pelo norte do estado. Mas, por ter sido incorporada pela União em 1944, a Companhia teve que se desfazer da direção da ferrovia. Sendo uma obra construída com recursos federais, as dificuldades para cobrar agilidade eram maiores. E, na época, Maringá pertencia a Apucarana, que não colocava o seu distrito, distante mais de 60 quilômetros, entre as prioridades, ainda mais porque estava na iminência de perdê-lo para Mandaguari.

Propondo uma nova divisão administrativa no estado do Paraná, em outubro de 1947, a Lei n.º 2 criou o município de Mandaguari, aproximando geograficamente a gestão política de Maringá. Aliado a isso, de modo a potencializar os seus negócios, a colonizadora abriu uma operação ainda mais agressiva para a venda dos lotes em regiões estratégicas da cidade.

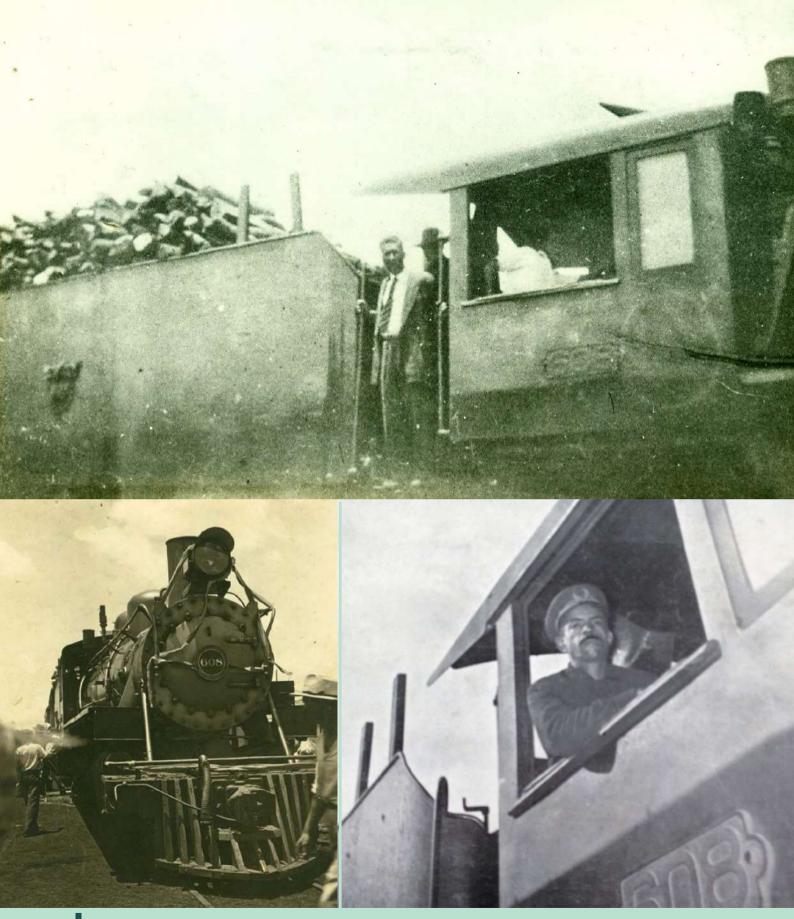
No início da década de 1950, a prefeitura, a Companhia, a Associação Comercial, clubes de serviços, entre outras representações da sociedade organizada, clamavam ao governador do Paraná pelo início das operações da Estação Ferroviária em Maringá.

Os prejuízos eram enormes, principalmente para os setores do comércio, atacado e agricultura. Sem contar os transtornos que as pessoas tinham com a dificuldade de transitar pelas estradas. Para aumentar a crise, havia uma promessa da Companhia, não cumprida, de que o novo plano urbanístico da cidade seria transferido mais a leste, devido ao local onde funcionaria a estação. Seis anos depois da inauguração oficial de Maringá — quando tal plano foi concluído —, só os dormentes e os trilhos haviam sido instalados. O prédio da ferrovia estava há quase uma década com as obras estagnadas.

Enfim, no dia 31 de janeiro de 1954, o primeiro trem de passageiros, puxado pela locomotiva 608, procedente de Apucarana, vindo de Curitiba, aportou em Maringá. O maquinista que conduziu o veículo foi José Mariano, apoiado pelo foguista José Glade. A gerência da estação ficou sob a tutela de Américo Lopes.



O fotógrafo Kenji Ueta flagrou, do alto da locomotiva, a chegada do primeiro trem de passageiros a Maringá, em janeiro de 1954.



Kenji Ueta ainda fez diversos registros da Locomotiva 608, que foi conduzida pelo maquinista José Mariano naquele dia. Em 1973, esse veículo, que ficaria popularmente conhecido como "Maria Fumaça", foi transferido para o Parque do Ingá para ficar exposto como objeto histórico. Esse transporte resultou em uma grande operação logística comandada por Silvio Alves Moura (um dos primeiros funcionários da prefeitura): com trilhos instalados provisoriamente, pelas avenidas Tamandaré e São Paulo, um trator puxou a Locomotiva 608 até o local em que permanece até os dias atuais.

O evento, considerado um dos mais relevantes na história do desenvolvimento da região, foi concebido como um dia festivo. Para os empresários, que viam aumentar a possibilidade de prosperar, e os políticos, de olho nos dividendos eleitorais, a chegada do trem foi um marco, um novo tempo surgia. A multidão presente, muitos convidados pelas lideranças da cidade, sabia que Maringá nunca mais seria a mesma depois daquele dia. Como de fato não foi.



Em mais um registro de Kenji Ueta, vê-se a movimentação de pessoas pela avenida Tamandaré. Ao fundo surge a praça Raposo Tavares, ainda não urbanizada. Também é possível identificar pequenas tendas das feiras livres que ocorriam nesse local.

Depoimentos apontam que mais de quatro mil pessoas presenciaram a chegada do trem. Aquele 31 de janeiro de 1954, pelos registros fotográficos de Kenji Ueta, foi um dia chuvoso.

[...] A banda de música [...] atacava [...] marchas desde o raiar do dia. O foguetório não parava de espocar nos ares, enquanto uma verdadeira multidão de curiosos procurava mais e mais se aproximar dos trilhos. [...] a espera pela chegada da Maria-Fumaça ficava cada vez mais ansiosa. Eis, que de repente, a locomotiva [...] começou a apitar mais ou menos na altura da atual avenida São Paulo. Pouco depois, com os seus esguichos característicos, chegava ao pátio da Estação Ferroviária. Uma verdadeira trovoada de fogos de artificio, provocando nuvens de fumaça, [...] enquanto uma avalanche humana aplaudia, gritava, atirava chapéus para o alto, ria ou derramava lágrimas de emoção. 12

A empolgação dos maringaenses e de moradores de cidades próximas, comprovada pela grande presença de público, é plenamente justificada porque foi uma espera de anos. O último trecho inaugurado pela Rede de Viação Paraná—Santa Catarina (RVPSC) havia sido em 1944, quando atingiu Apucarana. Até 1954, esta era considerada a "ponta do trilho" mais próxima de Maringá. Como já dito: foi em 1944 que a RVPSC foi adquirida pela União, no pacote de ativos vendidos pela inglesa Companhia de Terras Norte do Paraná.

Após a chegada do trem na inauguração da estação, era necessária, naturalmente, a sua partida. O ex-funcionário da Rede Ferroviária, Antônio Moreno, que trabalhou durante muitos anos no local, detalhou:

¹² GOMES, José Hilário. Maria do Ingá. Maringá: 1997, p. 106.

[...] Tinha gente que subia até nas rodas, não dava nem para mexer com a máquina, na hora da máquina partir [...] foi o maior sufoco de tanta gente que subiu para dentro desse trem, por dentro da máquina, no limpa trilho [...] quando chegou [...] tinha mais ou menos, não dizendo nada, mais de quatro mil pessoas [...] veio gente do campo e quando ela chegou, ela chegou bem devagarzinho, mas na hora de sair, foi um Deus nos acuda [...] foi aquele foguetório, aquele churrascão [...]. Os cerealistas aqui deixavam caminhões de cerveja [...] porque precisavam muito do trem [...] não passava caminhão, não passava nada por aí na estrada [...].

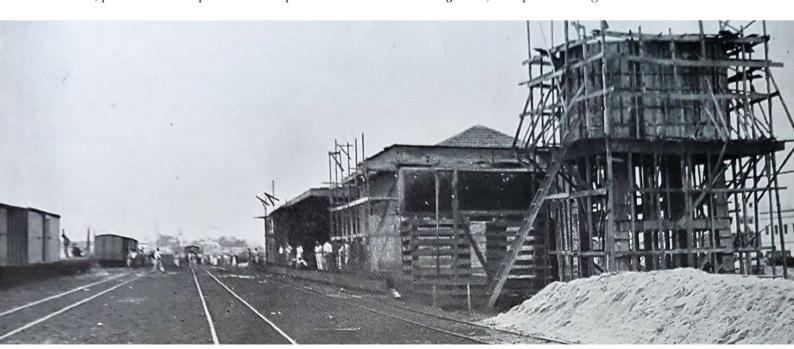
Não se tratou, portanto, de mera inauguração de um prédio, mas sim de um complexo ferroviário e mais 64 quilômetros de trilhos que conectaram Maringá a Apucarana e, de lá, ao restante do país. Porém, devido à tecnologia ultrapassada e à lentidão nas obras, até para cidades próximas o tempo de viagem era longo:

A inauguração do novo trecho deu-se [...] com o trem de passageiros que, partindo de Apucarana às 9 horas, chegou a Maringá pouco depois de meio-dia. Esse trem conduzia a comitiva da qual fazia parte o representante do ministro da Viação e Obras Públicas, Dr. Silvio de Aquino da Costa, além do diretor da Rede, Dr. Raul Zenha Mesquita, e vários chefes de serviço dessa estrada. [...]

Quem se balança a enfrentar o desconforto dos obsoletos carros da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, para durante mais de sete horas, quando tudo corre bem, vir de Ourinhos a Londrina, suspira de alívio ao terminar o percurso de 210 quilômetros, vencidos preguiçosamente pelo vagaroso trem. Suspira e jura nunca mais cair noutra.

Construída em bitola métrica, em linha singela, cheia de sinuosidades, [...], a Rede [...] força seus trens a não sabemos quantas paradas nesses 210 km, para carga de lenha, reabastecimento de água e cruzamentos, o que, no fim de tudo, estabelece a média horária incrível para trens de passageiros de menos de 30 km, quando hoje, no Brasil, já se viaja, com todo conforto em trens elétricos, a mais de 100 km por hora. 14

Depois da chegada do trem, fizeram uso da palavra, na praça em frente à Estação Ferroviária, o vereador Mário Clapier Urbinati, o gerente geral da CMNP Aristides de Souza Mello, e o representante do Ministério da Viação e Obras Públicas, Silvio de Aquino da Costa. Na sequência, durante o almoço, servido no Restaurante Lord Lovat, outras personalidades discursaram: o engenheiro Miguel Ângelo Cançado; Balthazar Lopes Fernandes, possivelmente representando o prefeito Inocente Villanova Júnior; o empresário Ângelo Planas.



¹³ Entrevista concedida ao Projeto Memória, atual Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá.

¹⁴ Revista A Pioneira, de novembro e dezembro de 1954.



Algumas imagens daquele acontecimento ainda nos permitem outras interpretações. Como se não bastasse o atraso no início de suas operações, a obra estava inacabada, podendo ser uma evidência de que a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná precisava que o trecho fosse imediatamente inaugurado. E, para isso, não atuou sozinha, contou com a pressão do empresariado local e de representantes políticos.



Estação Ferroviária de Maringá concluída, possivelmente, no final da década de 1950. Interessante que, até onde se tem conhecimento, não há nenhum registro interno desse prédio. Esta foto foi feita por Francisco de Almeida Lopes.



Registro da plataforma da Estação Ferroviária de Maringá, possivelmente no início da década de 1970. O prédio original foi demolido para dar espaço à nova edificação, que foi construída com área de 771 m², em concreto armado, entre setembro de 1969 e julho de 1970. ¹⁵

Esse complexo foi administrado pela Rede de Viação Ferroviária São Paulo-Paraná entre os anos 1954 e 1975, e pela Rede Ferroviária Federal S.A. de 1975 até 1991, quando foi demolido para dar espaço ao Projeto Ágora, desenvolvido por Oscar Niemayer nos anos 1980, e que não saiu do papel. Então, a partir de 1991 — quando a Estação Ferroviária foi demolida em zona central e suas operações transferidas para a saída de Paiçandu, somente o transporte de cargas foi priorizado.

Fontes: Acervo CMNP / Museu Bacia do Paraná / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Fotos de Kenji Ueta e Francisco de Almeida Lopes / Foto Maringá / Revista *A Pioneira*, de novembro e dezembro de 1954 / Acervo Maringá Histórica.



¹⁵ Diário da Tarde, 19 de setembro de 1970.



CAPÍTULO 7

ZONA INTERMODAL: ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, PÁTIO DE MANOBRAS E COLÔNIA DOS FERROVIÁRIOS

ZONA INTERMODAL: ESTAÇÃO RODOVIÁRIA, PÁTIO DE MANOBRAS E COLÔNIA DOS FERROVIÁRIOS





As fotos da década de 1960 mostram o que pode ser considerada a primeira zona intermodal de Maringá. Claro, com as devidas proporções e tendo suas estruturas modais subdividas entre dois postos de transbordo: o da rodoviária e o da ferroviária.

Na primeira imagem, a Estação Rodoviária Municipal aparece como estrutura de destaque quase ao centro; na diagonal inferior direita está a Estação Ferroviária; no meio das duas estruturas surge a praça que foi nomeada como "Nações Unidas — Baluarte da Paz", no ano de 1970.

Em 1983, após ampla reforma que incluiu uma cobertura metálica, a rodoviária recebeu o nome de Américo Dias Ferraz, segundo prefeito de Maringá. Ferraz foi responsável por iniciar sua construção ainda no final da década de 1950. O seu projeto modernista, simbolizado pelos característicos arcos nas faces norte e sul, foi concebido pela empresa curitibana E. Gubert Engenharia Civil, tendo sido inaugurado em 14 de novembro de 1962, durante a gestão do prefeito João Paulino Vieira Filho.

Em 10 novembro de 1998, a cidade ganhou outra rodoviária, situada mais a leste da região central, próximo das vias de acesso para as rodovias. Trata-se do Terminal Rodoviário Jamil Josepetti, que segue em atividade nos dias atuais.

Em disputa judicial, e já completamente desocupado, o prédio da Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz foi demolido em duas etapas entre 2010 e 2011. Muitos defendiam o seu tombamento histórico, devido ao fato de o equipamento integrar a memória social e econômica de Maringá.

Essa região, registrada pelas fotos que abrem este capítulo, ainda merece destaque para além das estações rodoviária e ferroviária — esta última descrita no capítulo anterior. Nos arredores ficava o pátio de manobras da rede, que era uma gigantesca aérea medindo aproximadamente um quilômetro de extensão, onde havia galpões, colônia dos ferroviários e espaços para lazer.

Quanto aos armazéns que ficavam distribuídos pela avenida Tamandaré, eles eram administrados pela Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. (AGEF). Constituída sob a forma de sociedade anônima de economia mista em agosto de 1959, era uma empresa controlada pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), estando vinculada ao Ministério dos Transportes.

Sua atividade principal consistia na construção, instalação e operação, em âmbito nacional, de terminais, armazéns gerais e silos destinados a complementar, auxiliar e incentivar o transporte ferroviário.

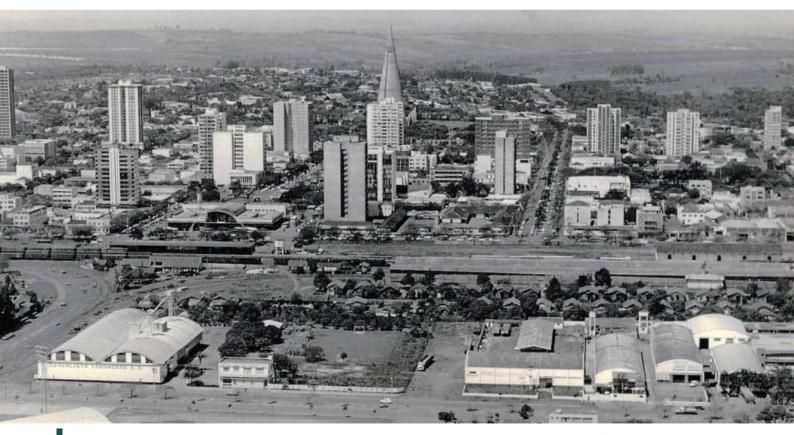
A AGEF foi liquidada de acordo com o disposto no Decreto n.º 3.275, de 6 de dezembro de 1999.





Na colônia dos funcionários da estação havia cinquenta casas, que se diferenciavam na arquitetura conforme o cargo do ferroviário. Era praticamente um bairro no coração da cidade. Nessa região também havia um campo de futebol e outros espaços destinados às famílias que ali residiam.

Viabilizando a modernização do eixo central e o desenvolvimento urbano para o norte da cidade, esse espaço se tornou pauta de debates na década de 1980. Anos depois, a solução veio com a concretização de projeto que ficaria conhecido como Novo Centro — conforme veremos mais adiante. Como consequência, essas residências foram demolidas em 1991, além dos armazéns, dos galpões e da Estação Ferroviária.



Registro aéreo do centro de Maringá, possivelmente, no início dos anos 1980. Destaque para a colônia dos funcionários da Estação Ferroviária, além da Estação Rodoviária. Atenção também para a avenida Duque de Caxias, que terminava na avenida Tamandaré. Na base da foto temos a avenida Prudente de Morais. À esquerda ficava o prédio da Cerealista Tamandaré, hoje ocupado pelo Mercadão de Maringá. Ao seu lado ficava o pátio de manobras ferroviárias, onde atualmente está o largo Jorge Amado. Por meio desse registro é possível constatar que diversos prédios da avenida Prudente de Morais ainda resistem ao tempo, mesmo que com pequenas modificações.



A foto, de abril de 1991, foi feita pela equipe da Urbamar, autarquia responsável pela reformulação dessa região da cidade. É o retrato que antecedeu à demolição da colônia dos ferroviários.

 $\textbf{Fontes:} \ Acervo\ IBGE/Museu\ Bacia\ do\ Paran\'a/Acervo\ Urbamar/Ger\'encia\ de\ Patrim\^onio\ Hist\'orico\ de\ Maring\'a/Acervo\ Maring\'a\ Hist\'orica.$



CAPÍTULO 8

DÉCADA DE 1950: PITORESCO ACIDENTE NA AVENIDA PARANÁ

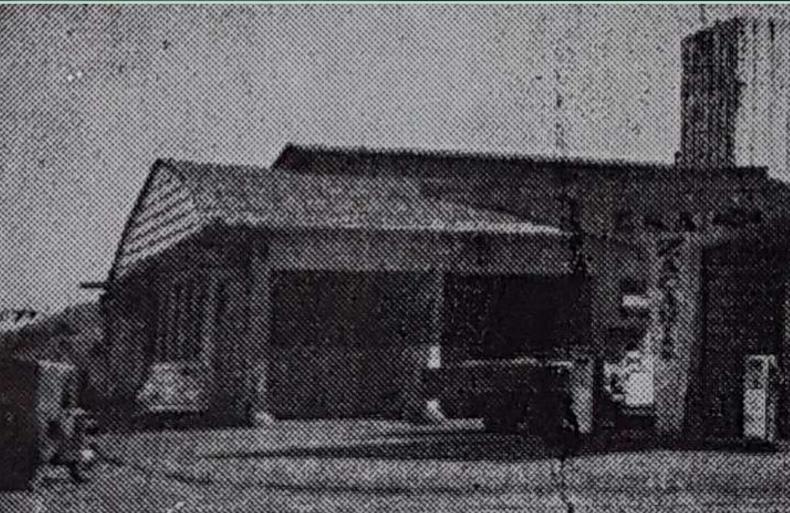


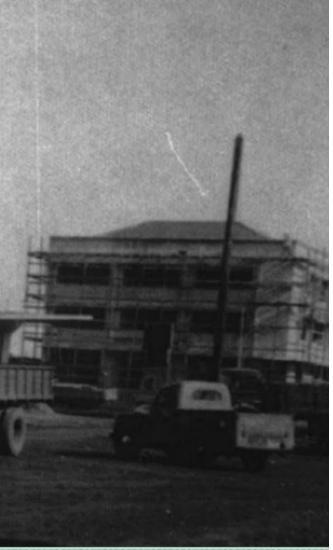
DÉCADA DE 1950: PITORESCO ACIDENTE NA AVENIDA PARANÁ



Interessante registro feito, possivelmente, na primeira metade dos anos 1950. Um caminhão atolou na lama, fazendo com que sua caçamba ficasse parcialmente tombada. Para resolver a situação, um trator de esteira foi acionado. Esse tipo de veículo, raro e pesado, é ideal para circular pela densa lama do norte do Paraná. Na região, esses tratores eram trazidos por meio do transporte ferroviário, sobre locomotivas abertas.







O prédio branco à esquerda, atrás do caminhão, era a Elétrica China. O galpão seguinte foi ocupado pela Agência Chevrolet, que, em 1957, se tornou S/A Zacarias. Sua extensão seguia até a esquina da avenida Brasil, onde manteve um posto de combustíveis. A concessionária e a oficina atenderam nesse local até 1975, quando foram transferidas para a avenida Tuiuti, onde seguem em atividade até os dias de hoje.

Mais ao fundo aparece parte do Edifício Amazonas, na esquina com a avenida Brasil..

Esse tipo de problema era comum não só no meio urbano, mas, sobretudo, nas estradas da região. Dada a precariedade e a ausência de infraestrutura, veículos de todos os portes reduziam a circulação durante períodos de chuvas a fim de amenizar prejuízos e impactos provocados por quebras em equipamentos ou dias perdidos por ficarem atolados em intensos lamaçais aguardando socorro.

Fontes: Grupo Maringá, História e Algo mais / Revista *Isto é Maringá*, de 1957 / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Acervo Maringá Histórica.



Localizada na avenida Brasil esquina com a avenida Paraná, a S/A Zacarias revendia veículos da marca GM Chevrolet. Inclusive, foi nesse galpão que o primeiro prefeito de Maringá, Inocente Villanova Jr., tomou posse no final de 1952. Na época, o estabelecimento era conhecido como Agência Chevrolet. Em 1957, quando a foto acima foi feita, a empresa já portava o nome de S/A Zacarias (hoje, Zacarias Veículos, instalada na avenida Tuiuti) e, além dos carros, comercializava baterias Delco, óleo de freio GM, molas GM, bem como produtos da linha completa 3M.



CAPÍTULO 9

1957: UMA ANÁLISE TEMPORAL A PARTIR DO CENTRO DE MARINGÁ

1957: UMA ANÁLISE TEMPORAL A PARTIR DO CENTRO DE MARINGÁ

A demarcação exata de fotos históricas da cidade é complexa, porque a maioria das imagens não possui um registro que date, em caráter oficial, o momento em que foram produzidas. Quando dependemos da memória dos antigos moradores, nem sempre as lembranças têm a precisão almejada.

A próxima foto, por exemplo, indica digitalmente como sendo de 1958. Contudo, isso não é possível, pelo fato de a praça Raposo Tavares não ter sido ainda urbanizada com a fonte luminosa, a qual seria inaugurada em maio de 1957. Ao mesmo tempo, a movimentação ferroviária nos prova que a imagem é posterior a janeiro de 1954, quando a estação iniciou suas atividades.

Os detalhes é que fazem a diferença nessa análise. Trata-se do método iconográfico, detalhado na apresentação deste livro.

Neste caso, para cravar que a fotografia pode ser do início de 1957, destaca-se o obelisco então instalado no encontro das avenidas Brasil com a Getúlio Vargas. Essa estrutura, financiada por algumas empresas locais e que tinha um relógio em seu topo, era uma espécie de auto-homenagem ao prefeito recém-empossado, Américo Dias Ferraz. Seria difícil este tributo existir antes de Ferraz ter sido eleito, no final de 1956, afinal, segundo pesquisas, o seu nome não era o favorito no início daquela campanha, nem mesmo a legislação permitiria a instalação de um monumento em espaço público para a propaganda eleitoral.

Fora a demarcação temporal, a foto aérea feita por Kenji Ueta traz alguns elementos interessantes que foram pouco aferidos no acervo imagético local. É o caso do circo instalado em frente à Estação Ferroviária, em terreno posteriormente ocupado pela rodoviária, além de prédios e algumas das principais vias urbanas do eixo central: Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, Cine Maringá, Palace Hotel, avenidas Brasil e Getúlio Vargas, praças Raposo Tavares e Napoleão Moreira da Silva, entre outros.

Ainda é possível dialogar sobre o ciclo da madeira. Pilhas de madeira beneficiada estão presentes na esplanada ferroviária, na base da fotografia. É possível que também haja toras. Na época, a cidade tinha várias serrarias, laminadoras, madeireiras e outras indústrias do setor. Isso é reflexo do avanço da colonização mais a oeste do Paraná, que provocava o desmatamento da região. Grande parte da madeira extraída no noroeste do estado e no entorno de Campo Mourão era trazida a Maringá para ser beneficiada e/ou exportada via ferrovia para Curitiba e São Paulo, de onde seguia para outros destinos.

Fontes: Foto Maringá / Foto de Kenji Ueta / Acervo Maringá Histórica.







CAPÍTULO 10

AS FONTES LUMINOSAS DE AMÉRICO DIAS FERRAZ



AS FONTES LUMINOSAS DE AMÉRICO DIAS FERRAZ

Na efeméride do décimo aniversário de Maringá, o prefeito Américo Dias Ferraz, junto com a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e outras instituições, promoveu extenso calendário de festividades. Houve o tradicional desfile pela avenida Brasil, com alas étnicas, patrocinadas por empresas, e alas estudantis, além de banquetes, entrega oficial do Aeroporto Regional Gastão Vidigal ao Ministério da Aeronáutica e espetáculo aéreo — que inclusive resultou em acidente, do qual falaremos no próximo capítulo.

Entre a programação constava a inauguração de um elemento que transformaria a paisagem urbana da cidade. Na noite de 10 de maio — as atividades se estenderam por alguns dias daquela semana —, Ferraz acionou a alavanca que deu vida à sua criação, que possivelmente surgiu a partir da alusão em transformar "Maringá numa grande loja da região", conforme destacou o poeta e professor aposentado Antonio Augusto de Assis. ¹⁶ Trata-se da fonte luminosa que ficava no centro da praça Raposo Tavares.

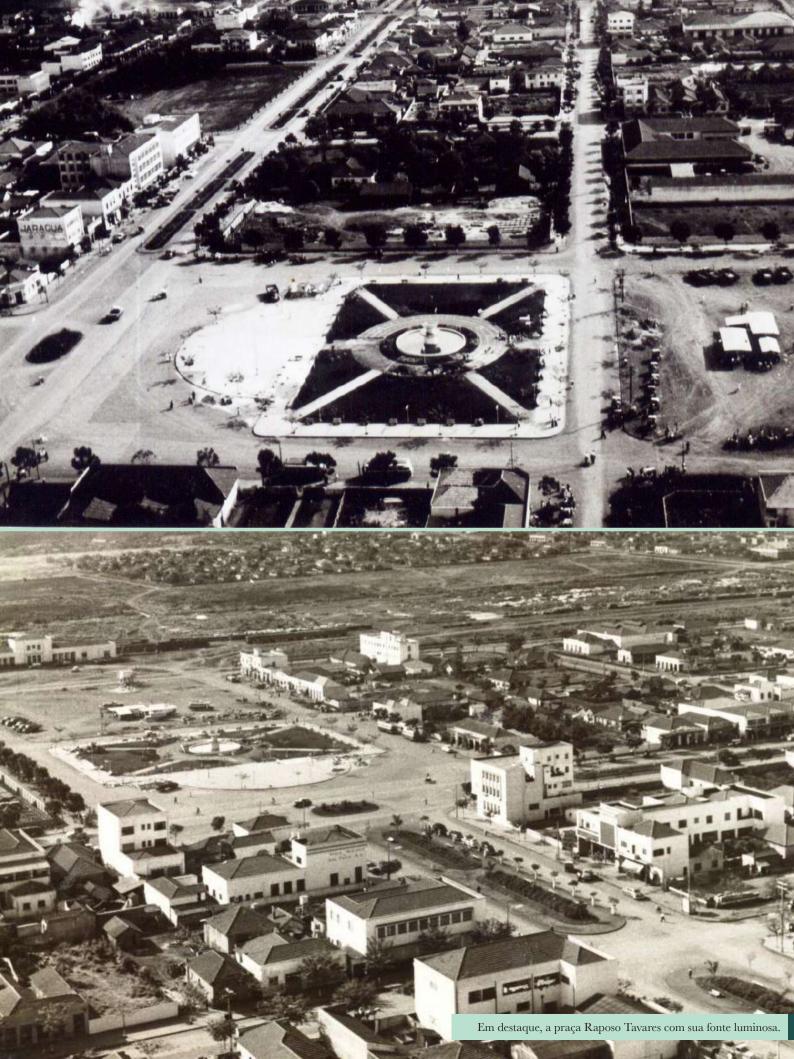
Esse logradouro, embora conste no anteprojeto de Maringá, só foi urbanizado em 1957, em razão dos eventos previstos para maio daquele ano.

O espaço chegou a ficar popularmente conhecido, por pouco tempo, como praça do Relógio, devido a um obelisco instalado à sua frente, no canteiro da avenida Brasil. Tratava-se de uma composição improvisada com marcas de empresas apoiadoras ao então prefeito eleito, Américo Dias Ferraz, e que tinha um relógio no topo de sua estranha estrutura, conforme destacado no capítulo anterior.

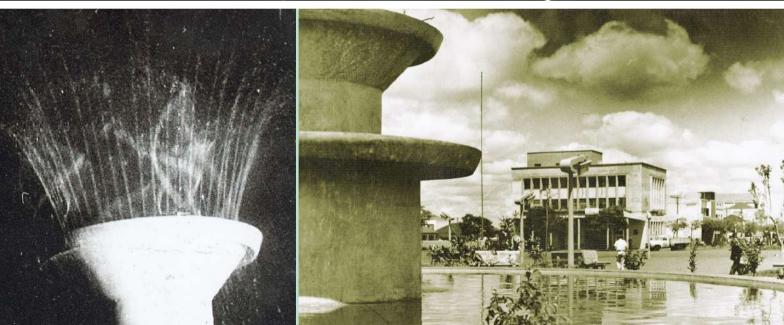
Enfim, a praça Raposo Tavares ganhou cor em meio ao barro e à poeira. Paralelepípedos e bancos foram instalados ao tempo em que parte do logradouro recebeu grama, plantas e árvores, além de iluminação em postes diferenciados, construídos em concreto. Ao centro dela ficava a grande atração, uma fonte luminosa composta por duas colunas sobrepostas, sobre um espelho d'água circular, que media aproximadamente 8 metros de diâmetro. Os jatos jorravam do topo, estimado em 4 metros de altura, com a água caindo em cascata de uma coluna sobre a outra. A estrutura ainda tinha iluminação subaquática, com alternação de cores, o que gerava um elegante efeito visual.

¹⁶ Depoimento concedido ao autor em abril de 2021.









Fonte luminosa da praça Raposo Tavares, o primeiro atrativo turístico de Maringá.

Segundo seus biógrafos, as fontes luminosas eram as paixões de Américo Dias Ferraz.

Tanto que para se eleger se comprometeu a construir sete pelas praças da cidade. Ergueu duas, uma na praça Raposo Tavares; outra na praça Dom Pedro II, atual centro de Convivência Renato Celidônio. No último ano de mandato ensaiou construir uma na praça Napoleão Moreira da Silva, mas não a conclui.¹⁷

O aspecto do embelezamento da cidade não era uma peculiaridade do então prefeito. Cidades da região também buscaram incorporam elementos que pudessem ser convertidos em atrativos turísticos naquele mesmo período, e até mesmo antes, quando a própria Companhia de Terras Norte do Paraná promovia benfeitorias ao longo de seu empreendimento. A praça Floriano Peixoto, urbanizada na década de 1940, em Londrina, é um exemplo.

¹⁷ GOMES, Dirceu Herrero; OLIVEIRA, Airton Donizete. **Américo Dias Ferraz**: a saga do "caboclo violeiro". Maringá: Sinergia Casa Editorial, 2019, p. 148.

Fica difícil estabelecer comparações devido à ausência de documentos, mas é possível intuir que a fonte luminosa da praça Raposo Tavares tenha sido o primeiro grande atrativo turístico não só de Maringá, mas da região. Embora o turismo, enquanto negócio, tenha renascido a partir de 1949, e o norte do Paraná propriamente dito tenha se beneficiado desse movimento com a atração de investidores e colonos, que utilizavam transportes aéreos, marítimos, rodoviários, hidroviários, ferroviários, hospedando-se em hotéis e pensões, esse não era um termo incorporado como segmento econômico da classe empresarial. Tanto que a palavra e suas derivações — "turismo" ou "atração turística" — raramente são encontradas em citações ou fontes primárias daquele período. É justamente com a fonte luminosa da praça Raposo Tavares que essa apropriação acontece em uma manchete de *O Diário do Paraná* de 12 de junho de 1957 — portanto, apenas dois meses após sua inauguração. O impresso destaca que a novidade estava atraindo pessoas de cidades vizinhas.

Objeto de atração turística a fonte luminosa da praça Raposo Tavares. [...] o povo de Maringá parece continuar em festa. Ao menos é esta a impressão que os visitantes recebem ao percorrerem as ruas da cidade, especialmente à noite. A grande atração continua sendo a bela fonte luminosa [...]. Grande número de pessoas se aglomera em volta da fonte e mesmo nos últimos dias de intenso frio a praça está repleta de gente. 18

A outra de suas fontes foi instalada no centro da então praça Dom Pedro II, que ficava bem em frente à Catedral Nossa Senhora da Glória, ainda em madeira — a nova estrutura estava iniciando a construção —, e tinha uma arquitetura muito similar à primeira. O logradouro também foi urbanizado para receber o atrativo turístico.

A terceira, e última a começar a ganhar forma, estava prevista para ser edificada na praça Napoleão Moreira da Silva. No entanto, as obras foram interrompidas devido às dificuldades que o prefeito enfrentou ao final de sua gestão por inabilidade administrativa e política.



Obras paralisadas da fonte luminosa da praça Napoleão Moreira da Silva.



À esquerda aparece a fonte da praça Dom Pedro II e, à direita, surge parte do Grande Hotel Maringá, além da Catedral Nossa Senhora da Glória, ainda em madeira.

Assim que João Paulino Vieira Filho assumiu como prefeito, nas eleições de 1960, alguns legados de Américo Dias Ferraz começaram a ser alterados. Estima-se que seja desse período a demolição da fonte que ficava na Dom Pedro II, pois foi quando o arquiteto José Augusto Bellucci apresentou o anteprojeto que dividiu esse logradouro em duas novas praças.

A fonte da praça Raposo Tavares sofreu sua primeira modificação naquela conjuntura, quando suas colunas circulares receberam lâminas verticais, que faziam referência às formas das colunas dos palácios da recém-fundada Brasília. Necessário reiterar que João Paulino integrava o mesmo partido do então presidente da República, Juscelino Kubistchek.

Em definitivo, essa fonte luminosa foi demolida em 1972. Após reformas, melhorias e adaptações, o então prefeito Adriano José Valente reinaugurou a praça Raposo Tavares em 28 de maio daquele ano, durante as festividades do Jubileu de Prata da cidade. Com nova proposta arquitetônica, o logradouro foi modernizado e a tradicional fonte luminosa foi convertida em um espelho d'água.



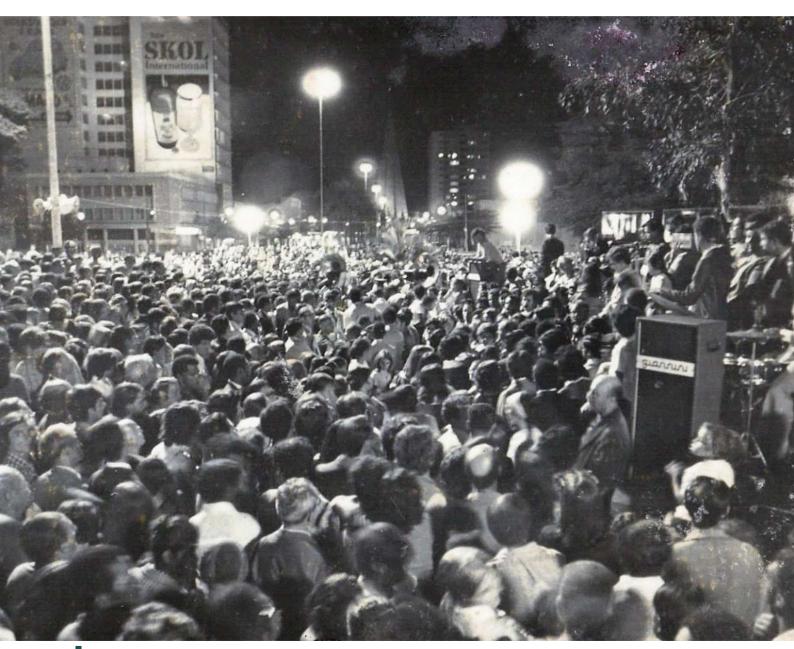
Fonte luminosa da praça Raposo Tavares remodelada durante a gestão de João Paulino Vieira Filho (1960-1964). À esquerda vemos o Edificio Atalaia, construído pelo médico Said Felício Ferreira. À direita está o Edificio Herman Lundgren, que foi construído em um dos terrenos adquiridos pela Casas Pernambucanas na cidade. Daí vem seu nome, em homenagem ao fundador da rede varejistas.

Em outubro de 1975, o espelho d'água deu espaço ao templo aberto, estrutura que consiste em um palco no estilo meia concha acústica instalado de frente para uma arquibancada de concreto. A obra foi inaugurada na gestão do prefeito Silvio Magalhães Barros.

Mesmo tendo sobrevivido por apenas 15 anos, a fonte luminosa da praça Raposo Tavares é, de longe, um dos elementos mais presentes na memória dos antigos moradores de Maringá.

Fontes: Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Museu Bacia do Paraná / Museu Unicesumar / Acervo Maringá Histórica.

TEM VÍDEO SOBRE A FONTE LUMINOSA



Inauguração do templo aberto na praça Raposo Tavares em 10 de outubro de 1975.



CAPÍTULO 11

MAIO DE 1957: TRAGÉDIA AÉREA



MAIO DE 1957: TRAGÉDIA AÉREA



A data do acontecimento é 11 de maio de 1957, durante a semana das festividades do 10° aniversário de Maringá. Em meio aos cortejos e desfiles que cruzaram a avenida Brasil, vieram seis aviões da Força Aérea Brasileira (FAB) para prestigiar o evento com manobras, impressionando o público. Entre os T6, modelo utilizado para treinamentos especiais, um acabou causando a maior tragédia até então da história local.

A aeronave de prefixo T-6-D-1634 tocou uma de suas asas em um dos mastros fixados na praça Raposo Tavares, destacando-a do equipamento. Havia dois mastros, os quais foram utilizados para o hasteamento das bandeiras do Paraná e do Brasil. A de Maringá ainda não existia, fato que viria a ocorrer apenas no início da década seguinte, a partir da concepção do artista gráfico Reynaldo Costa.



Já desgovernado, o avião se chocou contra a casa do motor de luz da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, próximo da caixa d'água da Estação Ferroviária. Os dois ocupantes, o 1º tenente Dagoberto Seixas dos Anjos e o 2º tenente Afonso Ribeiro Melo, morreram na hora.

O acidente reduziu significativamente o brilho das festividades. Mesmo assim, as autoridades mantiveram para o dia seguinte a cerimônia de transferência do Aeroporto Regional Dr. Gastão Vidigal ao Ministério da Aeronáutica.





A foto de Kenji Ueta flagrou o descerramento da placa do terminal de passageiros do aeroporto regional em evento realizado no dia 12 de maio de 1957, quando o equipamento foi entregue ao Ministério da Aeronáutica. Oportuno salientar que este aeroporto foi construído em uma área com 90 alqueires destinada para essa finalidade pela então Companhia de Terras Norte do Paraná. Sua primeira pista de pouso se localizava em um espaço, dentro dessa mesma gleba, que depois foi loteado para dar lugar à segunda parte da implantação da Zona 8. Atualmente, a sua região foi reurbanizada por meio de moderno projeto denominado Eurogarden Maringá, conforme veremos na última parte deste livro.



Registra-se que a nova pista do aeroporto de Maringá foi inaugurada em 25 de junho de 1955, com 1.340 metros de comprimento por 150 metros de largura, implantada na direção NNE – SSW. Projetada por José Augusto Bellucci, a estação de passageiros foi denominada Gastão Vidigal e tinha 160 m², contando com um pequeno restaurante. Sua inauguração se deu em 15 de agosto daquele mesmo ano.19

^{19 (}Fonte: Diário do Paraná, 29 de junho de 1955 e 4 de agosto de 1955)



Fontes: Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Revista *Maringá Ilustrada*, de agosto de 1957 / Museu Bacia do Paraná / Fotos de Kenji Ueta / Contribuição de Lúcio Zanato / Acervo Maringá Histórica.

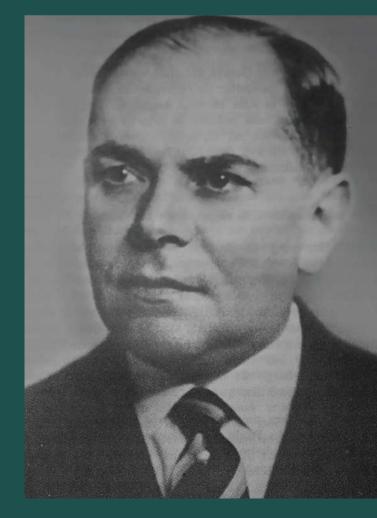
Gastão Vidigal nasceu em São Paulo, no dia 15 de maio de 1889. Estudou na Escola Modelo Dr. Prudente de Morais e formouse pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, na turma de 1908.

Atuante, integrou a diretoria do Banco do Estado de São Paulo e da Caixa Reguladora de Emissões, além de ter participado e contribuído na gestão de inúmeras instituições e empresas: Sindicato dos Bancos de São Paulo, Associação dos Serventuários da Justiça, Comissão de Controle dos Acordos de Washington da Associação Comercial de São Paulo, Conselho Federal de Comércio Exterior, Companhia Brasileira de Material Ferroviário, Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, Companhia Paulista de Seguros, Cotonifício Rodolfo Crespi, Sociedade Brasileira de Geografia, Companhia Siderúrgica Nacional, Companhia Agrícola Usina Jacarezinho, Companhia Brasileira de Material Elétrico, Construtora de Imóveis de São Paulo S/A, entre outras.

No quadro diretivo da Associação Comercial de São Paulo, Gastão Vidigal foi eleito presidente para o biênio 1943-1944. Também foi deputado federal por São Paulo, entre 1935 e 1946, ministro de Estado da Fazenda do governo de Eurico Gaspar Dutra e fundador do Banco Mercantil de São Paulo.

Na primeira metade dos anos 1940, Vidigal foi diretor do Comércio Exterior do Banco do Brasil, sendo nessa função peça-chave pela a aquisição da Companhia de Terras Norte do Paraná, então operada por britânicos, por um grupo de investidores liderado pelo engenheiro Gastão de Mesquita Filho.

Faleceu em 14 de novembro de 1950, aos 61 anos.





CAPÍTULO 12

GRANDE HOTEL MARINGÁ: O "CINCO ESTRELAS" DO SERTÃO PARANAENSE



GRANDE HOTEL MARINGÁ: O "CINCO ESTRELAS" DO SERTÃO PARANAENSE



Etapa final das obras do luxuoso Grande Hotel Maringá em registro, possivelmente, do primeiro semestre de 1956.

Em 22 de setembro de 1956 aconteceu um dos eventos mais concorridos da história da cidade: a inauguração do Grande Hotel Maringá.

A solenidade se deu com a recepção de empresários e personalidades políticas no Aeroporto Regional Dr. Gastão Vidigal, ao final da manhã daquele dia. O governador do Paraná, Moysés Lupion, chegou por volta das 11h30. Na sequência, todos foram direcionados ao novo empreendimento, que iniciava as suas atividades em região privilegiada.

Um coquetel, seguido de almoço, foi servido. Depois, grande baile foi realizado aos presentes.

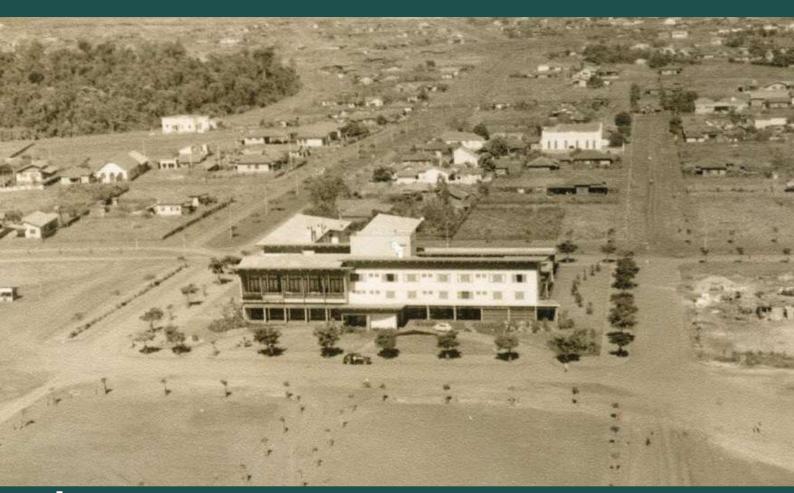






MARINGÁ 75 ANOS EM 75 FOTOS

De propriedade da CMNP, o Grande Hotel Maringá oferecia aos seus hóspedes o mesmo conforto que os melhores estabelecimentos do gênero no país. Segundo folder promocional distribuído naquela oportunidade, o empreendimento era "elegante, sóbrio, moderno" e "simboliza a riqueza de uma região, que é, sem dúvida, a mais fértil e progressista do Brasil — nosso 'Eldorado'!".



A imagem é de 1958 e mostra o Grande Hotel Maringá e parte da então Praça Dom Pedro II.







Com 72 apartamentos, cada qual com seu banheiro privativo, o hotel ainda contava com luxuoso restaurante, salões para reuniões e eventos sociais e um bar estilo americano, com banquetas ao balcão. Seu projeto foi concebido pelo arquiteto paulista José Augusto Bellucci, cujo escritório foi responsável por traçar todos os detalhes: das paredes aos talheres, das toalhas aos móveis. Bellucci ainda seria responsável por outras obras pela cidade, entre elas a da nova estrutura da Catedral — conforme veremos no próximo capítulo.

A obra foi executada pela Construtora São Paulo S/A, que teve como engenheiro responsável Celso da Costa Carvalho Vidigal.

Representando o alto escalão da CMNP, estiveram presentes em sua inauguração: Cássio da Costa Vidigal, diretor-presidente; Gastão de Mesquita Filho, diretor-superintendente; Hermann Moraes Barros, diretor-gerente; entre outros familiares e funcionários.





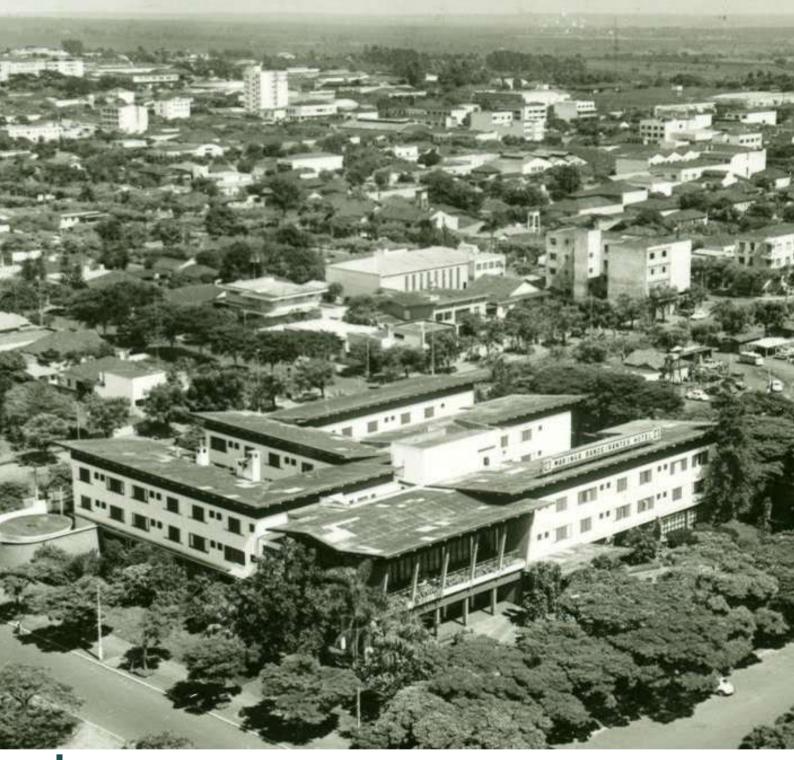
INGÁ É A META DOS DUE BUSCAM A PROSPERIDADET



Esse empreendimento acabou por receber, além de grandes investidores, personalidades de relevância nacional e internacional ao longo de sua história. Em 1958, o embaixador da Itália, Marquês Blasco Lanza D'Ajeta, e sua esposa, Carla D'Ajeta, estiveram em Maringá após missão oficial com o presidente daquele país, tendo passado por outras cidades do Brasil. Na época, havia um braço do consulado italiano em Maringá.

No dia 16 de maio de 1965, a delegação do Santos Futebol Clube, incluindo Pelé, ficou hospedada no Grande Hotel Maringá. O time viera para participar de um amistoso contra o Grêmio Esportivo Maringá, que perdeu de 11 a 1 para o time paulista.

Na década seguinte, uma suíte foi encomendada para atender uma visita imperial. Os então príncipes do Japão, Akihito e Michiko, estiveram em missão oficial na cidade em 20 de junho de 1978.



Esta imagem foi feita na década de 1970.

Vale destacar que, no início dos anos 1960, o Grande Hotel Maringá, até então propriedade da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, foi vendido à Organização Ferrareto. Em 1962, esse grupo possuía hotéis espalhados pelas cidades de Londrina (Hotel Ferrareto), de Bauru (Hotel Cidade de Bauru) e de São Carlos (Grande Hotel São Carlos).

Mais tarde, o Grande Hotel Maringá virou Maringá Bandeirantes Hotel. Depois, Hotel Bandeirantes, quando já era administrado pela família do comendador Jakob Zwecker. Em 2005, após conturbado processo de tombamento histórico, o estabelecimento foi fechado.

Fontes: Acervo CMNP / Acervo IBGE / Museu Bacia do Paraná / Acervo Maringá Histórica.





CAPÍTULO 13

MARCO MAIOR: CATEDRAL BASÍLICA MENOR NOSSA SENHORA DA GLÓRIA



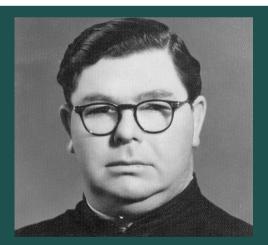
MARCO MAIOR: CATEDRAL BASÍLICA MENOR NOSSA SENHORA DA GLÓRIA



A história da Catedral de Maringá tem início em 1948, quando ocorreu o lançamento da pedra fundamental de sua primeira estrutura, ainda em madeira.



Da esquerda para a direita, Alfredo Werner Nyffeller, Dom Geraldo de Proença Sigaud, Hermann Moraes Barros e Aristides de Souza Melo no lançamento da pedra fundamental da futura catedral.



Nascido na Alemanha em 15 de março de 1915, João Janssen foi perseguido pelo nazismo. Assim, refugiou-se no Brasil. Ordenado sacerdote na diocese de São Carlos, tornou-se vigário de Matão e Sertãozinho, no interior de São Paulo. Migrou para a diocese de Jacarezinho em 1950, no norte do Paraná, quando assumiu como segundo vigário de Maringá. Na época, a Catedral ainda levava o nome de Santíssima Trindade e sua estrutura, construída em madeira, possuía apenas uma torre.

Em 1950, a cidade deixava a condição de capela de Mandaguari, tornando-se paróquia. De uma só vez foram criadas duas paróquias, uma no Maringá Velho, que foi assumida pelo alemão Emílio Clemente Scherer, e outra no Maringá Novo, que passou ao comando do espanhol Teófilo Carlos Almanzán.

No mês de outubro do ano seguinte, o alemão João Janssen foi nomeado vigário da paróquia do Maringá Novo. Então houve a unificação das paróquias, passando Maringá a possuir apenas uma, a Santíssima Trindade, estando essa sob o comando de Janssen.

Em agosto de 1952, o bispo de Jacarezinho, Dom Geraldo de Proença Sigaud, alterou o orago da paróquia de Santíssima Trindade para Nossa Senhora da Glória. O templo havia sido inaugurado dois anos antes.

A Diocese de Maringá foi criada em 1º de fevereiro de 1956. O primeiro bispo, Dom Jaime Luiz Coelho, chegou à cidade e tomou posse em 24 de março de 1957. Na época, a Catedral Nossa Senhora da Glória ainda era construída em madeira, mas já havia passado por modificações, com a instalação de uma segunda torre e demais ampliações.



Momento em que Dom Jaime Luiz Coelho desembarcou em voo particular no Aeroporto Regional Dr. Gastão Vidigal para assumir como primeiro bispo de Maringá, em 24 de março de 1957. Recepcionado por milhares de cidadãos, Dom Jaime seguiu em carreata pela avenida Brasil até a sede da Igreja Católica. A agenda daquele acontecimento ainda contou com um banquete servido ao bispo e a autoridades no Grande Hotel Maringá.



Igreja Matriz Nossa Senhora da Glória em 13 de agosto de 1953, durante a recepção da imagem Peregrina de Nossa Senhora do Rosário de Fátima, que percorreu muitos países católicos naquele ano.



Remodelada e com sua segunda torre, em março de 1957, a multidão se reuniu em frente à Catedral Nossa Senhora da Glória para acompanhar a chegada do primeiro bispo de Maringá

Empreendedor, o bispo desejava criar uma marca significativa para a cidade, uma obra que entraria para a história. Buscava forjar o marco maior de sua comunidade.

A criação da diocese de Maringá se deu quase que simultaneamente com a corrida espacial, durante a Guerra Fria. Estadunidenses e soviéticos disputavam quem lançaria primeiro ao espaço um instrumento capaz de desvendar os segredos do universo. Na corrida, levou a dianteira a antiga União Soviética, que colocou em órbita o satélite artificial *Sputnik I*, em outubro de 1957. Era o ponto de chegada do projeto que levava esse nome e que vinha sendo desenvolvido há mais de dez anos. Na continuidade do programa especial, outros satélites soviéticos foram posteriormente lançados, totalizando dez.

Em uma análise ampla, *sputnik* significa o peregrino "que se afasta do mundo para ficar mais perto do céu". Interessante, porque trata-se de uma antiga tradição russa, que o comunismo não conseguiu destruir. Segundo o padre e pesquisador Orivaldo Robles, mesmo sob um regime materialista e ateu por natureza, o programa espacial soviético não logrou êxito ao tentar se desvencilhar da milenar tradição religiosa do povo russo.

Praticamente dois meses depois, em novembro de 1957, foi publicada no jornal *O Estado de São Paulo* uma foto que despertou a atenção de Dom Jaime. O texto mostrava dois funcionários da empresa estadunidense *Martin Company* inspecionando a ogiva de proteção de um satélite piloto que seria brevemente lançado ao espaço. O próprio bispo destacou que, de imediato, rabiscara uma cruz no topo daquele foguete e, com isso, anteviu ali a sua igreja.

Normalmente, o que se ouve sobre a inspiração para a concepção do formato da Catedral remete ao foguete *Sputnik*. Porém, como se lê no livro de Robles, *A Igreja que Brotou da Mata*, o que de fato teria inspirado Dom Jaime Luiz Coelho teria sido a ogiva dos americanos, e não a dos soviéticos.

Segundo Robles, durante os primeiros anos do lançamento do projeto da nova Catedral, não se falava em referência ao *Sputnik*. Teria sido mais tarde, possivelmente no início da década de 1980, depois da leitura do livro *Deserto Vivo: Poustínia*, de Catherine de Hueck Doherty, que Dom Jaime teria visto grande semelhança do conceito da palavra "poustinik", que significa "retirante".

Um *poustinik* é aquele que foi chamado para viver a vida no deserto (poustínia), sozinho com Deus e a serviço da humanidade por meio da oração, do jejum e da disponibilidade para aqueles que podem invocá-lo. Aqueles chamados à vida na poustínia não eram incomuns na União Soviética antes da supressão do cristianismo no início do século XX. Nessa expressão cristã oriental da vocação eremita, *poustiniks* não são solitários, mas fazem parte da comunidade local à qual são chamados. O *poustinik* é um servo de Deus e do povo de Deus, em comunhão com a Igreja.

A igreja-mãe da diocese teria, a partir daquela ideia, linhas arquitetônicas muito peculiares, simbolizando a assunção de Maria enquanto expressariam o convite para que seus fiéis olhassem e elevassem seus corações ao céu.

Para Dom Jaime, interessava a imponência de um monumento que falasse da fé de seu povo — ou, como ele mesmo se referia, "seus queridos diocesanos". Foi assim que ele quis eternizar no cimento a grandeza do trabalho humano por essas bandas — afinal, a futura Catedral impressionaria não tanto pela beleza, mas pela audácia do homem. Por essa razão, seu projeto foi inovador, assim como o jovem bispo. Lançar uma obra com 124 metros de altura em uma cidade que possuía prédios com apenas 4 andares, de fato, foi muito arrojado e futurista.

Com a ajuda de diretores da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, Dom Jaime contratou o arquiteto paulista José Augusto Bellucci para dar vida à sua ideia de construção de um templo moderno para ser a Catedral da nova Diocese. Com base naquele ideal, Bellucci concebeu o estudo em março de 1958. A elaboração do projeto estrutural coube ao engenheiro calculista Johann Köepfer, alemão radicado em São Paulo.

Segundo algumas pesquisas, Dom Jaime desejava que no topo da Catedral ficasse uma coroa estilizada, onde hoje temos o mirante. Mas Bellucci descartou a ideia devido à impossibilidade de sustentar uma estrutura externa de concreto nesse ponto do prédio.

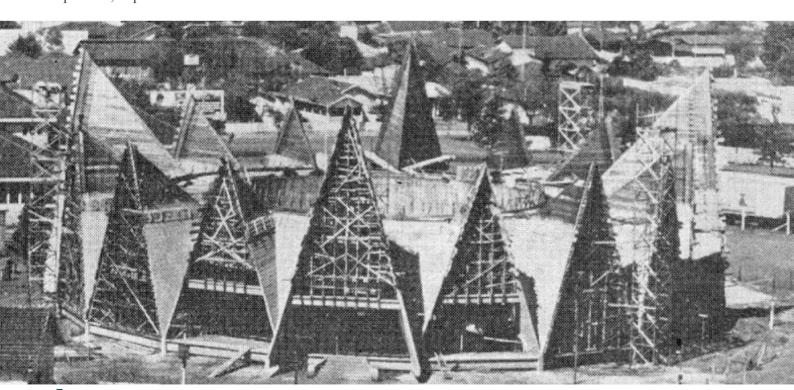
Haveria outros estudos, que são anteprojetos arquitetônicos, os quais Bellucci teria apresentado ao então bispo. No entanto, apenas a proposta aprovada por Dom Jaime é a que veio a público.

A pedra fundamental da nova Catedral foi lançada em 15 de agosto de 1958, data da festa de Assunção de Nossa Senhora. A efeméride foi presidida pelo então Arcebispo de Curitiba, Dom Manuel da Silveira D'Elboux. Na oportunidade, dois blocos de mármore extraídos das escavações da Basílica de São Pedro, no Vaticano, foram assentados a uma profundidade de quatro metros no local em que hoje está o centro da nave da estrutura cônica.



Sobreposição feita para ilustrar o resultado da futura obra da Catedral de Maringá. O trabalho foi executado pelo escritório do arquiteto paulista José Augusto Bellucci, que foi o responsável pela concepção arquitetônica diferenciada do templo religioso.

Segundo o projeto original, foi previsto que as capelas, no entorno da base do cone, teriam imagens dos apóstolos, o que acabou não acontecendo.



O registro ilustra as obras na segunda metade da década de 1960. Além de empresas locais e demais maringaenses, a edificação contou com o incentivo direto de grandes bancos de relevância nacional: Bradesco, Ginko, Brasul, Mercapaulo, Bancial, Benka, entre outros.

As obras foram iniciadas em julho de 1959 e concluídas no final de 1972. A inauguração oficial foi em 10 de maio deste ano, mas a estrutura ainda estava inacabada.

Sua execução contou com uma Comissão Pró-Construção, constituída sob a liderança de Dom Jaime Luiz Coelho e com a presença de muitos empresários da cidade. Entidades de classe, clubes de serviços e órgãos públicos de diversas esferas se envolveram diretamente para arrecadar recursos e viabilizar a obra. Uma das figuras mais importantes da sociedade civil nesse engajamento foi Joaquim Romero Fontes. O cafeicultor acabou se tornando um dos amigos mais próximos do primeiro bispo de Maringá.

Muitas obras de acabamento ainda se faziam necessárias após sua inauguração, entre as quais a instalação dos vitrais das 16 capelas, que são as estruturas triangulares na base do cone. Desses vitrais, os 4 maiores possuem por volta de 20 metros de altura, e os 12 menores têm altura aproximada de 12 metros.

Por sugestão de Dom Jaime, esses vitrais foram concebidos com aspectos abstratos e cores suaves, expressando a peregrinação da humanidade rumo à glória celeste. Em sentido horário, segundo a tradição católica, a trajetória parte da condição de pecado da humanidade, como expressam os tons do roxo penitencial; passa pelo batismo, no verde esperançoso da graça, fruto do sacrificio do Redentor; continua no crescimento espiritual que leva à santificação; até chegar à porta principal encimada pelo único vitral que retrata a figura humana, a de Maria, Senhora da Glória. A partir daí, em progressivo aumento de luz, os vitrais apontam para a Capela do Santíssimo Sacramento, símbolo vivo do amor de Deus na intensidade de uma coloração avermelhada. Sustento da vida cristã, a Eucaristia nutre a comunidade peregrina rumo à vida eterna, concentrada no azul do último vitral, que assinala o céu, concretização do Reino definitivo.

Esses vitrais foram uma criação do artista alemão Lorenz Johannes Heilmair, e executados pela Arte Sul Artesanato de Vidros Ltda., de São Paulo. São 1.125 m² de fragmentos de vidro maciço.

O primeiro vitral, doado por Silvino Fernandes Dias, foi instalado em dezembro de 1976. O último vitral foi instalado três anos depois, em dezembro de 1979.

Ainda sobre as capelas, as 4 maiores foram instaladas em direção aos pontos cardeais: entrada principal, voltada para o Norte, em direção à avenida Getúlio Vargas; Capela do Santíssimo Sacramento, voltada para o Leste; entrada para a Cripta e a Sacristia, voltada para o Sul; Capela do Batistério, voltada para o Oeste.

A Catedral de Maringá possui 124 metros de altura, como descrito. São 114 metros do cone mais 10 metros da cruz, em seu topo.





Quanto à quantidade de pessoas que a Catedral comporta, no convite de inauguração do novo templo destacou-se que tinha capacidade prevista para 3.500 pessoas em pé e 1.000 sentadas. O público ainda poderia se distribuir sobre um plano elevado, acima do piso da nave principal, em duas galerias internas superpostas.

De acordo com registros da Prefeitura Municipal, o lote da Catedral possui 2.534,59 m² e pertence à Mitra Arquidiocesana de Maringá. Sua área total construída é de 5.000 m², estando situada na avenida Tiradentes, n.º 523. Contudo, apenas onde a Catedral está construída é de propriedade da Mitra. O entorno, com a praça e demais áreas livres, é de propriedade e gestão do Poder Executivo Municipal.

Em 26 de junho de 1979, a prefeitura iniciou diversas benfeitorias no entorno da Catedral. Trata-se da calçada na então praça Cássio da Costa Vidigal junto à avenida João Paulo XXIII, desde a avenida Duque de Caxias até a avenida Herval. Também fez plantio de grama e de espécies vegetais na disposição recomendada pelo projeto paisagístico.

Mais tarde, em setembro de 1982, a praça teve sua denominação alterada para praça da Catedral. Cássio Vidigal, engenheiro de formação, foi presidente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná por anos e idealizador, junto de Gastão de Mesquita Filho, dos rascunhos que embasaram o anteprojeto da cidade de Maringá, desenvolvido por Jorge de Macedo Vieira, como já visto neste livro.

Reurbanizada, a praça da Catedral foi inaugurada em 7 de novembro de 1982, depois de todas as outras construções ali existentes terem sido demolidas. Dentre elas, o prédio do Centro de Saúde e o do 15º Distrito Sanitário do Estado, que havia ficado conhecido como Posto de Puericultura. Também foram demolidas as fundações do prédio que se pretendia construir para a Câmara Municipal na praça Ministro Antonio Oliveiro Salazar e as construções da Associação Norte Paranaense de Reabilitação (ANPR), na praça Vereador Malaquias de Abreu, ambas contíguas ao logradouro onde a Catedral foi edificada.

As edificações de madeira da entidade Serviço de Obras Sociais (SOS), construídas na então praça Cássio da Costa Vidigal, já haviam sido demolidas em julho de 1975. Ainda, antes disso, a antiga Catedral de madeira havia sido desmontada em 1973, quando houve uma cerimônia simbólica com a retirada da primeira telha pelo padre Sidney Zanettini. Suas madeiras foram utilizadas em outro projeto criado por Dom Jaime Luiz Coelho, quando foram destinadas para a construção de casas de amparo aos mais humildes por meio de aluguel social no Núcleo Social Papa João XXIII.

A simbólica imagem registra o momento de alegria dos dirigentes da Igreja Católica de Maringá. Em 1973, a nova Catedral, em formato inédito no mundo, estava pronta e sua antiga sede, em madeira, deveria ser demolida. Sobre a escada, o Monsenhor Sidney Zanettini entrega uma das telhas para o então Bispo Dom Jaime Luiz Coelho. Os diocesanos assistiram eufóricos ao evento.



O prédio, construído na década de 1950, ficava localizado ao lado da Catedral de arquitetura cônica que foi concluída em 1972. Posteriormente, as tábuas dessa estrutura histórica foram utilizadas para a construção de casas populares no Núcleo Social Papa João XXIII.

A nova praça da Catedral, com área total de 65.000 m², passou a contar com espelho d'água. Construído em volta do templo, continha quatro fontes luminosas, cada uma com 81 jatos de água com altura máxima de 8 metros, além de 20 projetores subaquáticos. O projeto da praça é de autoria de Claudinei José Vecchi, então arquiteto da Coordenadoria de Planejamento, Urbanismo e Habitação da Prefeitura de Maringá. Um novo plano paisagístico também foi implantado, com plantio de grama e árvores.

Essa apresentação da praça ficou marcada na memória de muitos maringaenses durante décadas, pois, além da ocupação popular nos fins de semana para recreação familiar e de grupos de amigos, o logradouro também foi convertido em cenário para os tradicionais álbuns de casamento, onde noivos e recém-casados registraram o seu matrimônio nos gramados, em frente às fontes, rampas de concreto ou mesmo próximo aos espelhos d'água.

Para melhor entendimento, em outubro de 1979 houve a elevação da Diocese de Maringá à categoria de Arquidiocese, pelo Papa João Paulo II. Em janeiro de 1980 ocorreu a instalação Canônica da Arquidiocese de Maringá e a posse do primeiro arcebispo, que foi o próprio Dom Jaime Luiz Coelho. Em maio de 1981 se deu a consagração e a dedicação ao Senhor da Catedral Metropolitana. Em janeiro de 1982, o Papa João Paulo II concedeu à Catedral o título de Basílica Menor. Em julho daquele mesmo ano, teve início a decoração interna da Catedral, a qual foi executada pelo artista plástico Zanzal Mattar, sob orientação de Luiz Coelho.

No mês de março de 1996 foi inaugurado o monumento em honra a Nossa Senhora da Glória, instalado em frente à Catedral. Pouco mais de um ano depois, em julho de 1997, deu-se a primeira transferência do governo episcopal, quando Dom Jaime passou o comando da arquidiocese às mãos de Dom Murilo Sebastião Ramos Krieger.



Imagem de parte da praça da Catedral, possivelmente no início da década de 1990. No primeiro plano está o famoso espelho d'água, onde havia chafarizes. À esquerda aparece a avenida Tiradentes e o Fórum Estadual de Maringá.

No interior da Catedral há imagens, estátuas e outras obras sacras. Possivelmente algumas delas são remanescentes da antiga estrutura de madeira. Algumas delas são: o Altar, o Batistério, a Capela do Santíssimo e as Cátedras, que foram criação de Manfred Osterroht; as estátuas do Coração de Jesus e de Nossa Senhora de Fátima, que estão instaladas dentro de redomas, atrás do altar, no troneto, na entrada Sul; o crucifixo com Nosso Senhor Jesus Cristo Crucificado, entalhado em madeira, ao lado esquerdo do altar, com 7 metros, de autoria do escultor Conrado Moser, o qual foi instalado por um caminhão guincho da Copel em maio de 1974.

No subsolo há a cripta, que está localizada por volta de quatro metros abaixo da nave. Nesse local estão dispostos 24 lóculos para sepultamento dos bispos diocesanos. Outros 15 lóculos à direita da cripta foram reservados aos curas. Também há um altar para pequenas cerimônias.

No quinto pavimento há uma galeria, onde foi instalado o Museu Arquidiocesano. Localizado 15 metros acima da nave, foi inaugurado em dezembro de 2000. No pavimento seguinte ficam em exposição objetos do primeiro bispo de Maringá, Dom Jaime Luiz Coelho. No 10° pavimento fica o ossuário, 45 metros acima da nave. Dotado de 1.660 lóculos, atualmente há dezenas de pessoas sepultadas nesse local.

No 16° pavimento fica o Mirante, 81 metros acima da Nave. Ali a estrutura da parede é vazada para permitir que os visitantes vejam a vista em 360° da cidade.

Há também o poço, final do cone interno, por onde se pode ver o altar mor e a nave. O vazado também viabiliza a entrada de luz natural e a ventilação ao templo.

Para se chegar até o mirante é necessário subir 489 degraus a partir do piso da nave. Para atingir a última laje, o número chega a 598 degraus. A partir daí há um vão de 9 metros de altura até o pé da cruz.

No ano de 2010, o acesso ao mirante da Catedral foi fechado ao público em função das obras de recuperação estrutural da edificação.

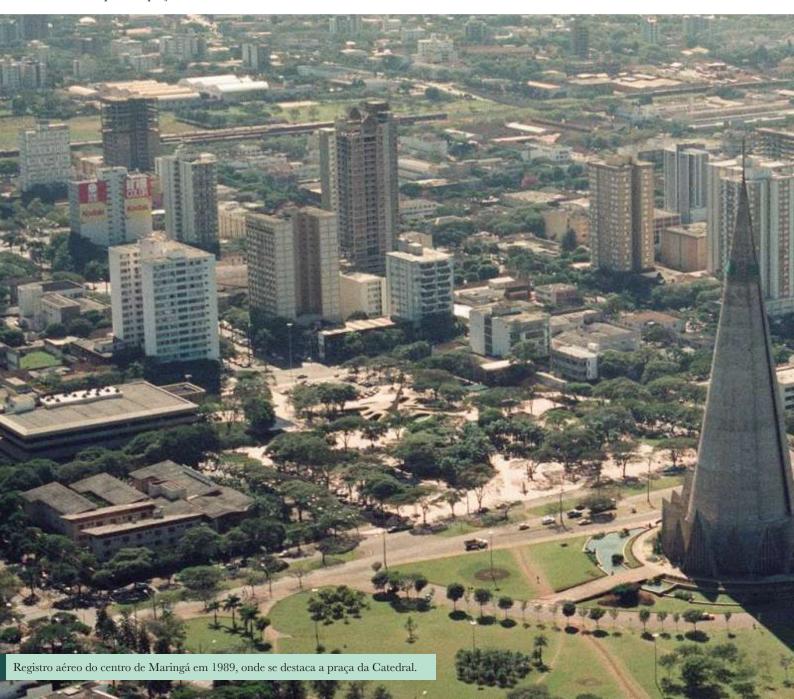
Em março de 2012 tiveram início as obras de revitalização de sua praça. Foram construídos novos espelhos d'água em três níveis, com 26 metros de largura e profundidade de 20 centímetros, totalizando 4.708 m², mais que o dobro da estrutura anterior.

Em outubro de 2012 foi ampliada a área de estacionamento de veículos ao sul da praça da Catedral.

Em 2013 começaram os estudos para a implantação de elevador para dar acesso a partir do pavimento térreo até o mirante da Catedral. A Rays Elevadores foi contratada para executar a instalação do equipamento. De acordo com a empresa, o fosso do elevador tem inclinação de pouco mais de 80°, ao invés dos 90° de uma construção padrão — um plano inclinado de quase 10°. O fosso do elevador está localizado na capela n.º 11.

Essa obra foi concluída em 2019. No mesmo período, as paredes e pisos dos pavimentos superiores também foram restaurados, quando foram instalados guarda-corpos nas escadas, novas tubulações e novo cabeamento de energia da igreja. Foi iniciada a troca das janelas, etapa delicada, já que cada pavimento da Catedral tem uma janela com medida diferente em razão de seu formato cônico.

Ao tempo em que este livro é concluído, novas obras estão sendo executadas na praça da Catedral, evidenciando que o espaço urbano é dinâmico.

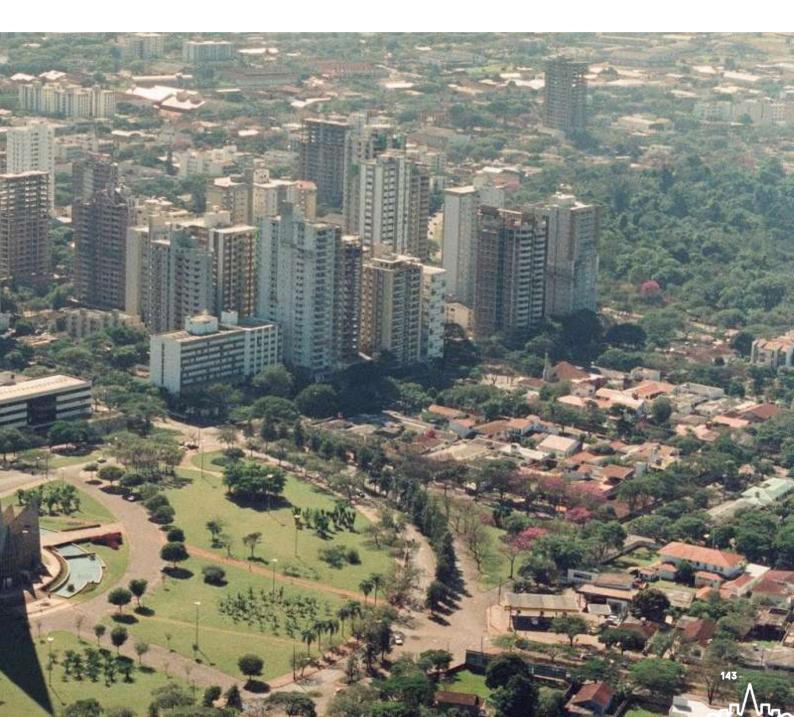


Fontes: contribuições de Marco Antonio Deprá e Anibal Verri Jr. / Para além das paredes: a construção da Catedral de Maringá, de Jonas Jorge da Silva / Revista Maringá: os alicerces do futuro / Museu Unicesumar / Museu Bacia do Paraná / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Revista Manchete de 1972 / Acervo Maringá Histórica.



TAMBÉM TEM VÍDEO SOBRE OS FAMOSOS TÚNEIS DA CATEDRAL







CAPÍTULO 14

HOMENAGENS A
JOUBERT DE CARVALHO

HOMENAGENS A JOUBERT DE CARVALHO

Joubert de Carvalho nasceu em 6 de março de 1900, na cidade mineira de Uberaba. Pianista desde criança, tornou-se médico e um dos maiores compositores do país. Faleceu aos 77 anos, vítima de pneumonia, na capital carioca. Deixou um gigantesco legado, sobretudo em Maringá, cidade que teve nome inspirado em uma de suas canções. E, por conta disso, a sua figura não passou batida. Ainda em vida, Joubert foi homenageado em diversas oportunidades, tanto pelo Poder Público quanto por instituições privadas. Segundo o historiador João Laércio Lopes Leal, o compositor teria estado na cidade no mínimo em dez oportunidades.²⁰

Uma de suas composições, do início dos anos 1930, conta a história de uma cabocla que saiu numa leva de retirantes,²¹ deixando para trás um homem apaixonado na cidade de Pombal. Motivada por esse sucesso, a Companhia de Terras de Norte do Paraná emprestou o nome dessa canção para um ribeirão e para uma emergente localidade, no noroeste do Paraná.

Segundo já destacado neste livro, Elizabeth Thomas, esposa de Arthur Thomas, gerente da colonizadora, sugeriu a ideia. Ela teria ouvido homens abrindo a mata virgem enquanto cantarolavam "Maringá". Passados alguns anos, em 10 de maio de 1947, a colonizadora iniciou a venda de lotes na área que ficaria conhecida como Maringá Novo. Inclusive, essa passou a ser a data de comemoração do aniversário da cidade.

Segundo alguns dos antigos moradores, aquele evento teria contado com a primeira visita oficial de Joubert de Carvalho à cidade. Mas, infelizmente, não há registros que atestem essa hipótese. De toda sorte, esse seria apenas o início de uma série de homenagens que se dariam ao médico e compositor ao longo das décadas.

O primeiro prefeito, Inocente Villanova Jr., determinou que Joubert de Carvalho fosse o nome da banda municipal de Maringá em 1956. Anteriormente, essa banda de metais levava o nome genérico de Corporação Musical Municipal e era formada por integrantes da Marchini e sua Orquestra, que tinha como condutor o maestro Marchini. Mas seria a próxima homenagem que ganharia um evento de relevância para o personagem.

²⁰ LEAL, João Laércio Lopes. **Curiosidades históricas de Maringá**: sugestões e dicas para pesquisa. Maringá: Prefeitura, Gerência de Patrimônio Histórico, 2019.

^{21 &}quot;Foi numa léva / Que a cabocla Maringá / Ficou sendo a retirante / Que mais dava o que falá." (CARVALHO, Joubert de. **Maringá**. 1932. Disponível em: https://www.letras.mus.br/joubert-de-carvalho/939572).

JOHER DE CARVALIA COMPOSITOR DA MUSICA OUE DEU O NUME À GIDADE

O ano de 1958 ficou marcado pelo maior tributo de Maringá prestado ao médico e compositor. Por meio da Lei municipal n.º 110, de autoria do vereador Alceu Hauare, a então rua Bandeirantes passou a se chamar rua Joubert de Carvalho.

Uma grande solenidade foi realizada em 21 abril de 1959, contando com a presença do homenageado, que, agora, passava a ter nome de rua na cidade que leva o nome de uma de suas canções.

Para marcar a data, uma placa em bronze foi instalada na esquina da nova rua com a avenida Duque de Caxias, sobre a parede da sede da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná.

Na oportunidade, Joubert veio com sua esposa, Elza de Faria, quando circularam por diversos atrativos locais, incluindo o Horto Florestal. A cidade lhe acolheu e o laureado voltaria em outras oportunidades.

Por meio de Antenor Sanches, então chefe da administração pública municipal, foi criado o cognome "Cidade Canção" em 1962. Trata-se de uma das alcunhas mais exitosas de Maringá, pois seu uso foi popularizado ao longo das décadas. Depois, em 1970, o agora vereador Antenor Sanches propôs novo reconhecimento público ao personagem. A Lei municipal n.º 144 concedeu a Joubert de Carvalho o título de cidadão honorário de Maringá.

Naquele período, o músico e compositor mineiro, residente no Rio de Janeiro, já havia estabelecido laços de amizade com diversas personalidades da cidade. Antonio Augusto de Assis era um deles, sendo, inclusive, responsável por convidá-lo a Maringá para a inauguração de sua rua, lá em 1959.

Outra pessoa próxima a Joubert de Carvalho era Adriano José Valente, prefeito entre 1969 e 1973. Adriano contava que, certa noite, após algumas doses de whisky, resolveu ligar para o compositor e cobrar uma resposta para aquela estória de amor mal resolvida entre a cabocla Maringá, que saiu na leva, e o caboclo que ficou para trás. Joubert trouxe a resposta de forma musical, quando compôs "A cidade que nasceu de uma canção". ²²

E foi em um desses encontros na casa de Joubert que representantes de Maringá viram um busto do compositor. De imediato, sugeriu-se que fosse instalado em praça pública. Dito e feito: em setembro de 1972, o busto foi inaugurado na praça Raposo Tavares, em frente à rua que leva o nome do homenageado. Naquele contexto, o prefeito ainda nomeou Joubert de Carvalho como embaixador de Maringá no então estado da Guanabara, atual localização do município do Rio de Janeiro.²³

Todos esses reconhecimentos foram promovidos por entes públicos. Mas há que se destacar que a iniciativa privada também promoveu tributos ao autor de mais de 700 canções de sucesso na primeira metade do século XX. Joubert de Carvalho também esteve na cidade para inaugurar estabelecimentos comerciais e participar de eventos sociais.

O último convite para atividades do gênero se deu em outubro de 1977, quando o Country Club de Maringá realizou o Baile das Personalidades. Com participação dos apresentadores do Jornal Nacional, Sérgio Chapelin e Márcia Mendes, a ideia da diretoria do clube era que Joubert de Carvalho também integrasse aquele evento. Contudo, o médico e compositor acabou morrendo dias antes, em 20 de setembro, vítima de pneumonia. Então, os seus irmãos o representaram naquela solenidade na "Cidade Canção".

Outros reconhecimentos se deram após o seu falecimento. Na avenida Herval, esquina com a rua Néo Alves Martins, foi construído um edificio residencial em 1982, enquanto outro empreendimento empresarial surgiu na rua Joubert de Carvalho em 1987. Ambos os prédios emprestam o nome do artista mineiro.

No ano de 1990, a prefeitura adquiriu da família um piano Steinway & Sons, que era propriedade do músico. Ho Construído no final do século XIX e comprado em Nova York, teria sido neste instrumento que o artista compôs a música "Maringá", no início da década de 1930. Mais tarde, o auditório da então Biblioteca Bento Munhoz da Rocha Neto, espaço hoje ocupado pelo Centro de Ação Cultural, passou a ser denominado Sala Joubert de Carvalho.

Naquela esteira, a gestão do então prefeito Ricardo Barros ainda tentou adquirir os direitos da canção que inspirou o nome da cidade, da editora Irmãos Vitale. Mas não obteve sucesso.

²² Depoimento concedido ao autor em fevereiro de 2009.

²³ A fusão do estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro aconteceu durante a ditadura civil-militar (1964-1985). Foi decretada durante a gestão do governo Geisel, em 12 de julho de 1974, sancionada pela Lei Complementar n.º 20 e implantada a partir de 1º de março de 1975.

²⁴ Depois de restaurado em 2019, esse instrumento segue preservado na sala Joubert de Carvalho, no Centro de Ação Cultural de Maringá.





Em setembro de 1972, o prefeito Adriano José Valente, que aparece com o microfone em mãos, inaugurou o busto do médico e compositor Joubert de Carvalho na praça Raposo Tavares.

Em 1998, dois anos após a inauguração do Teatro Calil Haddad, a secretaria municipal de Cultura organizou uma grande exposição sobre a vida e a obra do médico mineiro neste equipamento cultural. Durante três meses, o público pôde visitar o espaço onde foram expostos piano, fotografias, informações e uma réplica de seu busto em gesso.

Para além de "Maringá", Joubert de Carvalho foi autor de outras centenas de canções de sucesso. Sua importância para a música nacional e internacional é bastante significativa, pois foi ele quem, praticamente, fez Carmen Miranda explodir, quando compôs para a "pequena notável" a canção "Taí", ou, como ficou conhecida, "Eu fiz tudo pra você gostar de mim". Além disso, Joubert de Carvalho ainda integrou entidades filantrópicas e presidiu a Sociedade Brasileira de Autores, Compositores e Escritores de Música, o SBACEM.

De fato, "o príncipe das canções", como ficou conhecido na era de ouro do rádio, merece todo o respeito e reconhecimento.

Fontes: Acervo Antonio Augusto de Assis / Acervo Maringá Histórica / *Curiosidades Históricas de Maringá: sugestões e dicas para pesquisa*, de João Laércio Lopes Leal / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Museu Bacia do Paraná.





CAPÍTULO 15 VIADUTO DO CAFÉ: TRÊS DÉCADAS DE HISTÓRIA

VIADUTO DO CAFÉ: TRÊS DÉCADAS DE HISTÓRIA



Antes de falar sobre o viaduto em si, que foi edificado na avenida São Paulo, é importante uma contextualização. A Estação Ferroviária ficava nas imediações e, em seu entorno, havia o pátio de manobras, além de galpões, armazéns e a colônia de seus funcionários. Era uma gigantesca área que media aproximadamente um quilômetro de extensão.

Por ser uma zona de transbordo e escoamento, além de milhares de toras que ficavam espalhadas por sua esplanada, a movimentação de locomotivas e vagões era intensa, o que prejudicava a urbanização e a ocupação adequada ao norte da cidade, além de travar o trânsito de veículos nas passagens de nível que estavam distribuídas pelas avenidas Tuiuti, Pedro Taques, São Paulo, Paraná, 19 de Dezembro e Paranavaí.

Por conta da extensão da linha ferroviária, que cruzava a cidade, no mesmo nível das ruas e avenidas, de leste a oeste, eram comuns acidentes graves, tanto com pedestres, que se aventuravam ao pular vagões, quanto com veículos que eram conduzidos por motoristas desatentos.

Assim, era necessário amenizar aquela situação que prejudicava o desenvolvimento urbano. Pelo menos um ponto precisava de um viaduto para facilitar o trânsito de veículos, no eixo Norte-Sul da cidade.

O Viaduto do Café foi inaugurado em maio de 1966, durante as comemorações do 19º aniversário de Maringá. O evento contou com a presença de diversas autoridades, entre elas o governador do Estado, Paulo Pimentel, e o então prefeito, Luiz Moreira de Carvalho, além de grande público.

Com 25 metros de extensão no sentido do viaduto e 200 metros no sentido da avenida São Paulo, durante a sua construção foram escavados 20 mil metros cúbicos de terra, equivalente a uma frota de 4 mil caminhões. Toda essa terra foi utilizada para o aterro da arquibancada leste do Estádio Regional Willie Davids.



Viaduto do Café em obras.





Registro da inauguração do Viaduto do Café.



A imagem feita por Keni Ueta mostra o Viaduto do Café em 1967. Na passagem dos trilhos, acima da avenida, um dos poucos registros de uma espécie de logomarca que foi instalada no local em função do vigésimo aniversário da cidade: uma catedral estilizada com dois grãos de café na base. O símbolo também está distribuído ao longo dos muros laterais.

Mas, mesmo que beneficiasse o tráfego, a estrutura apresentava problemas em épocas de chuvas. Devido à ausência de galerias pluviais, a água não era drenada e a baixada do viaduto ficava inacessível.



Em 22 de março de 1985, o impresso O Diário do Norte do Paraná publicou matéria de capa criticando os problemas de drenagem na baixada do Viaduto do Café. Com o título "Até quando? Chuva. E alagamentos" e foto de Roberto Furlan, o jornal detalhou a indignação da população sobre aquela situação.

A ponte ferroviária sobre a trincheira ficou no local durante 31 anos. Sobreviveu de 1966 a 1997, facilitando a mobilidade urbana de veículos frente ao trânsito de vagões. Posteriormente, com o nivelamento da avenida São Paulo, o viaduto foi aterrado, mantendo túnel para a transposição das locomotivas, quando a mobilidade passou a cruzar o percurso por cima da passagem de nível.

Anos depois, a estrutura seria novamente remodelada para dar espaço à região da cidade que foi denominada como Novo Centro.

Fontes: Família Moreira de Carvalho / Contribuição de Marco Antonio Deprá / Norte do Paraná em Revista, de maio e junho de 1966 / Fotos de Kenji Ueta e Roberto Furlan / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / O Diário do Norte do Paraná, de 22 de março de 1985 / Acervo Maringá Histórica.

TEM VÍDEO SOBRE O VIADUTO DO CAFÉ



CAPÍTULO 16

"CLUBE DO POVO": O SURGIMENTO DO PARQUE DO INGÁ



"CLUBE DO POVO": O SURGIMENTO DO PARQUE DO INGÁ



O Parque do Ingá foi fundado em 10 de outubro de 1971. Possuindo 482 mil m², conta com lago artificial, 7 quilômetros de pavimentação com paralelepípedos que foram retirados e transferidos da avenida Brasil, prédio administrativo, além de zoológico e gruta com a imagem de Nossa Senhora Aparecida, a qual foi doada pelo então governador Haroldo Leon Peres.

Sua concepção se deu durante a gestão de Adriano José Valente. O prefeito defendia que as pessoas precisavam de um espaço público para desfrutar de seu momento de lazer em meio à natureza. Chamava o local que criou de "clube do povo".

Mas houve aqueles que desacreditaram de uma das arrojadas ações que incluíam aquele projeto: a formação de um gigantesco lago artificial no meio do parque. Muitos achavam que o prazo estipulado não seria cumprido para o represamento da água.

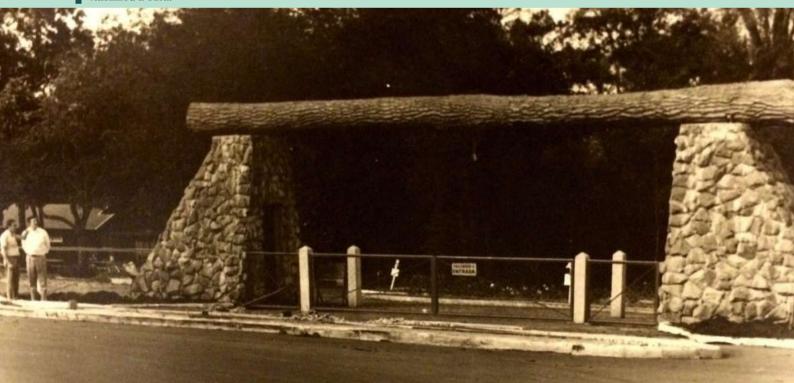
Assim, o então prefeito fez um simples exercício: pediu para que sua equipe calculasse em quanto tempo a nascente nas imediações levaria para encher de água uma lata com a medida de 18 litros. Com aquela informação, estabeleceu-se a referência para todo o preenchimento do lago e uma data foi cravada. Por sorte da gestão pública e precisão dos cálculos, o prazo foi cumprido com sucesso.



A imagem mostra o prefeito junto com o jornalista Antonio Augusto de Assis, acompanhando a estrutura que cumpriu a difícil tarefa de criar o lago artificial do Parque do Ingá.

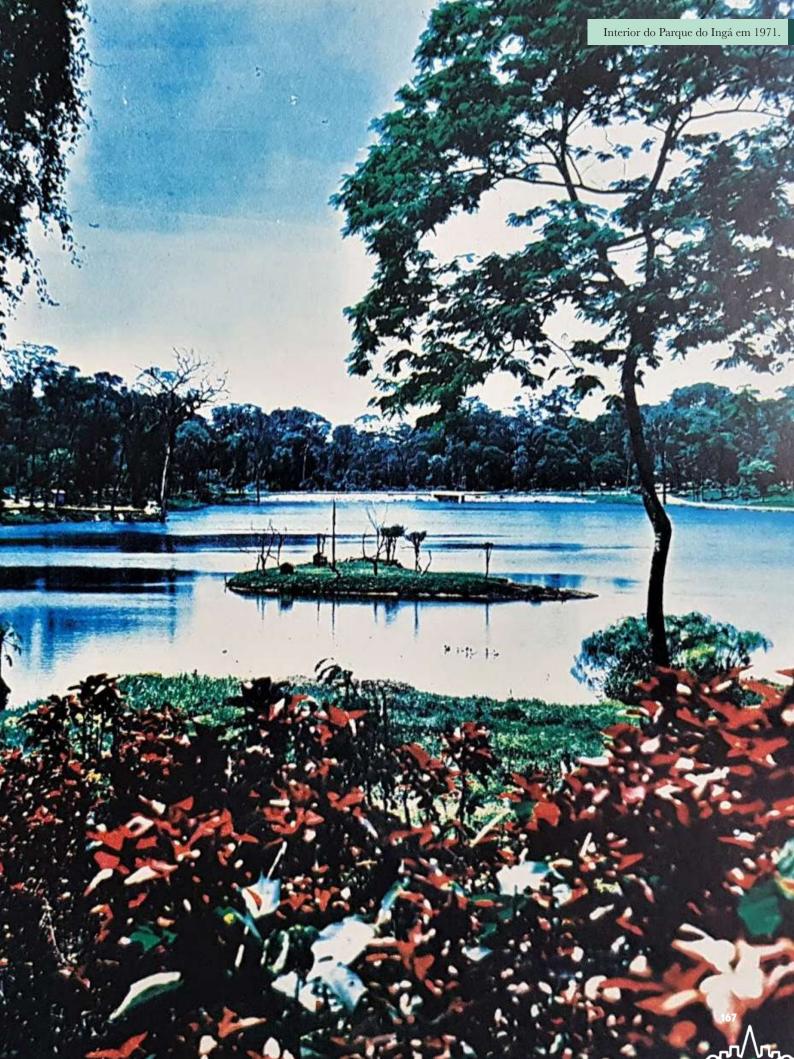


O registro revela detalhes da vistoria final promovida por autoridades no interior do Parque do Ingá antes de sua abertura ao público. Aparecem circulando pelo equipamento ambiental o engenheiro-agrônomo Anníbal Bianchini da Rocha, que atuou como consultor técnico naquele projeto; Hermes Moreira, então diretor do Instituto Agronômico de Campinas-SP; e Adriano José Valente, prefeito que viabilizou a obra.



Portal de entrada do Parque do Ingá no início da década de 1970.





Com o passar dos anos, outros elementos foram sendo incorporados ao Parque do Ingá, como, por exemplo, a "Maria Fumaça", que fora a locomotiva responsável pela inauguração da Estação Ferroviária em janeiro de 1954, conforme já vimos em páginas anteriores. Aliás, o transporte dessa locomotiva foi extremamente complicado, exigindo a instalação de bitolas e trilhos por ruas e avenidas até o seu destino final.



O transporte da Locomotiva 608 até o Parque do Ingá foi uma verdadeira operação de guerra.



Flagrante do então prefeito João Paulino pilotando um dos pedalinhos do Parque do Ingá, em 2 de maio de 1978.

Quiosques e churrasqueiras, bem como lanchonete e restaurante, eram estruturas disponíveis para o usufruto dos visitantes. Os pedalinhos também ganharam destaque sobre o lago artificial, que também seria transformado em palco para torneios aquáticos.

Em 21 de junho de 1978, inaugurou-se o Jardim Japonês, em homenagem aos então príncipes do Japão, Akihito e Michiko, que estavam visitando o país e passaram por Maringá. As pontes instaladas nessa região do parque foram construídas pela Marcenaria Moderna, de Saburo Matsuzawa, com base nas existentes no Parque Ritsurin, em Takamatsu, no Japão.



Jardim Japonês, possivelmente no início da década de 1980.

Fontes: Revista *Manchete*, de 1972 / Acervo Antonio Augusto de Assis / Desenvolvimento e Humanização: Relatório 69-72, Prefeitura do Município de Maringá, administração Adriano José Valente / *O Diário do Norte do Paraná*, de 3 de maio de 1978 / Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá / Contribuições de José Carlos e Felipe Santos / Acervo José Carlos / Acervo IBGE / Acervo Maringá Histórica.





CAPÍTULO 17 DO PROJETO ÁGORA AO NOVO CENTRO DE MARINGÁ

DO PROJETO ÁGORA AO NOVO CENTRO DE MARINGÁ

Para chegar ao contexto atual, de como o Novo Centro é hoje, precisamos retornar ao início da década de 1940, quando os engenheiros e diretores da então Companhia de Terras Norte do Paraná, Cássio da Costa Vidigal e Gastão de Mesquita Filho, rascunharam o projeto da futura cidade. Para viabilizar aquela ideia, trataram de contratar o urbanista Jorge de Macedo Vieira, que tinha larga experiência na aplicação do conceito de "cidade-jardim", que basicamente estabelece o traçado das vias a partir da topografia do terreno.

Entretanto, havia um desafio: o núcleo urbano original estava instalado e consolidado a oeste da nova região a ser ocupada. Logo, qual seria o motivo de sua transferência? Essa justificativa foi encontrada na demarcação da estrada de ferro que cruzaria Maringá, a qual também determinou o local onde seria instalada a sua estação, motivo de progresso e desenvolvimento econômico para qualquer território naquele período.

Com esses elementos, em 1945 foi concluído o arrojado e moderno projeto urbanístico de nossa cidade, que previu a capacidade inicial de abrigar até 200 mil habitantes. A CTNP, por sua vez, levou cerca de dois anos para abrir as ruas e avenidas até dar início à venda de lotes em 10 de maio de 1947.

Esse território mais central e plano ficou conhecido como Maringá Novo, enquanto que o núcleo pioneiro foi denominado como Maringá Velho.

Entretanto, a promessa da chegada do trem não se cumpriu rapidamente. Os empresários clamavam pelo início das atividades da estação ferroviária. Mas o fato é que essa inauguração só ocorreu anos mais tarde, em 31 de janeiro de 1954, depois de muita articulação de líderes políticos, entidades de classe e, claro, da própria Companhia.

Aquele evento marcou o início da rápida expansão de Maringá. A partir da nova zona de transbordo, que também abrigava cerca de 50 residências para ferroviários, bem como galpões, que mais tarde seriam administrados pela Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A., conhecida pela sigla AGEF, a cidade se transformou no segundo maior polo atacadista do Brasil. Isso se deu no início dos anos 1960.





Contudo, o progresso rápido e vertiginoso também trouxe complexos desafios. No caso da linha férrea, houve a divisão do território urbano entre o norte e o sul da cidade. Enquanto a região sul de Maringá mantinha franco crescimento, os bairros distribuídos pelo eixo norte se viam praticamente ilhados.

Ocorre que, para acessar essas áreas, os maringaenses precisavam transpor as passagens de nível, que eram pontos onde as avenidas eram cruzadas pela estrada de ferro. O intenso fluxo de locomotivas e vagões, somado ao trânsito de veículos, resultava, inevitavelmente, em trágicos acidentes.

A primeira intervenção no sentido de amenizar esse problema foi executada na gestão do prefeito Luiz Moreira de Carvalho, quando foi inaugurado o Viaduto do Café na avenida São Paulo, em maio 1966.



Vista aérea da cidade, provavelmente no final da década de 1960. Ao centro da imagem aparece o gigantesco pátio de manobras ferroviárias, onde é possível identificar a movimentação de locomotivas e vagões, além de toras de madeira espalhadas pelo terreno. Próximo da base do registro temos a avenida São Paulo, com seu famoso Viaduto do Café, que foi inaugurado em maio de 1966.

Para além do pátio de manobras ferroviárias, um trecho muito importante no desenho urbano projetado por Macedo Vieira é o eixo Norte-Sul, entre a Catedral e a atual Vila Olímpica. É pouco mais de um quilômetro e meio livre de construções, que se inicia ao sul, na Catedral, cruza a avenida Getúlio Vargas, a praça Raposo Tavares, as antigas estações rodoviária e ferroviária, o pátio de manobras, até chegar, ao norte, ao Estádio Regional Willie Davids. Esse percurso foi nomeado pelo engenheiro russo Vladimir Babkov, que era funcionário da Companhia, de Eixo Monumental.

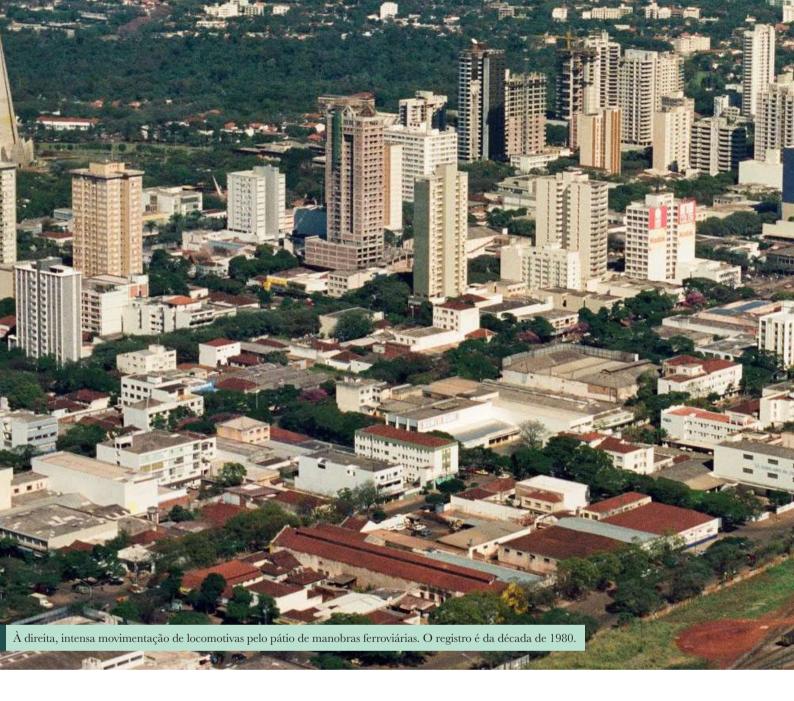


Início da década de 1970: destaque para o Eixo Monumental, partindo da Catedral, ainda em construção, e seguindo pela avenida Getúlio Vargas até o Estádio Regional Willie Davids.

No final da década de 1960, a estação ferroviária foi demolida. As obras da nova estrutura seguiram entre setembro de 1969 e julho de 1970, resultando em um prédio de 771 m² com características mais funcionais. Talvez se tenha antevisto a dedicação exclusiva a cargas — no final dos anos 1970, a Rede Ferroviária Federal S.A. encerraria o transporte de passageiros no entroncamento de Maringá. Algumas linhas ainda seguiram em atividade até 12 de março de 1981, quando ocorreu a desativação em definitivo no atendimento a essa modalidade.

Naquele contexto, gestores públicos passaram a dedicar maior atenção a essa grande área administrada pelo Governo Federal. Era preciso viabilizar alternativas para que a cidade não se visse em problemas ainda mais complexos dentro de poucos anos.

²⁵ Diário da Tarde, 19 de setembro de 1970.

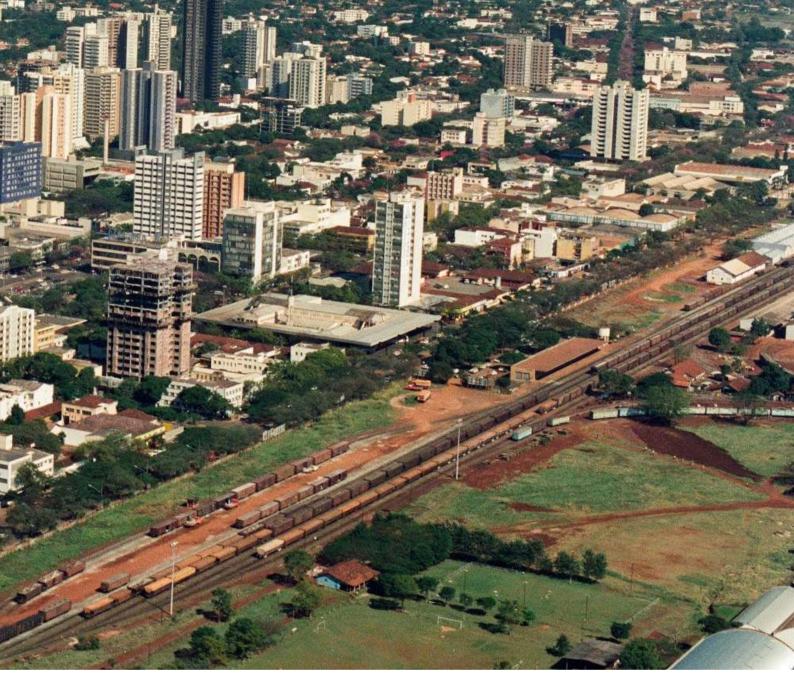


A Lei municipal n.º 1.934/1985 pode ser considerada o primeiro passo formal para o desencadeamento do processo de reocupação da área que viria a ser conhecida como "Novo Centro de Maringá". A legislação criou a Urbanização de Maringá S.A., a Urbamar, uma sociedade de economia mista destinada especificamente para viabilizar a remoção e a transferência do complexo ferroviário dessa região. Isso se deu na primeira gestão do prefeito Said Felício Ferreira.

Coube à Urbamar organizar a questão imobiliária, negociando, desapropriando e adquirindo lotes que não eram de propriedade do Poder Público Municipal. Boa parte dos terrenos, que correspondiam às áreas do pátio de manobras, era de propriedade da Rede Ferroviária Federal, ou seja, a União. Um imbróglio jurídico também se deu com a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, que previa em seus contratos de doação uma cláusula de reversão no caso de esses terrenos deixarem de cumprir o objetivo para o qual foram concedidos.

Em negociação com os proprietários, a Urbamar assinou contrato com o escritório de Oscar Niemeyer para desenvolver a revitalização desse importante eixo da cidade. Para responder a essa demanda, o arquiteto apresentou um projeto que foi nomeado de Complexo Ágora, entre 1986 e 1987, o qual estabelecia áreas para trabalho, lazer, moradia, circulação e atividades cívicas.

Um dos pontos que chamam atenção no desenho proposto foi a previsão de três superquadras com distribuição funcional para cada uma delas. Na quadra central estaria uma série de equipamentos públicos, como



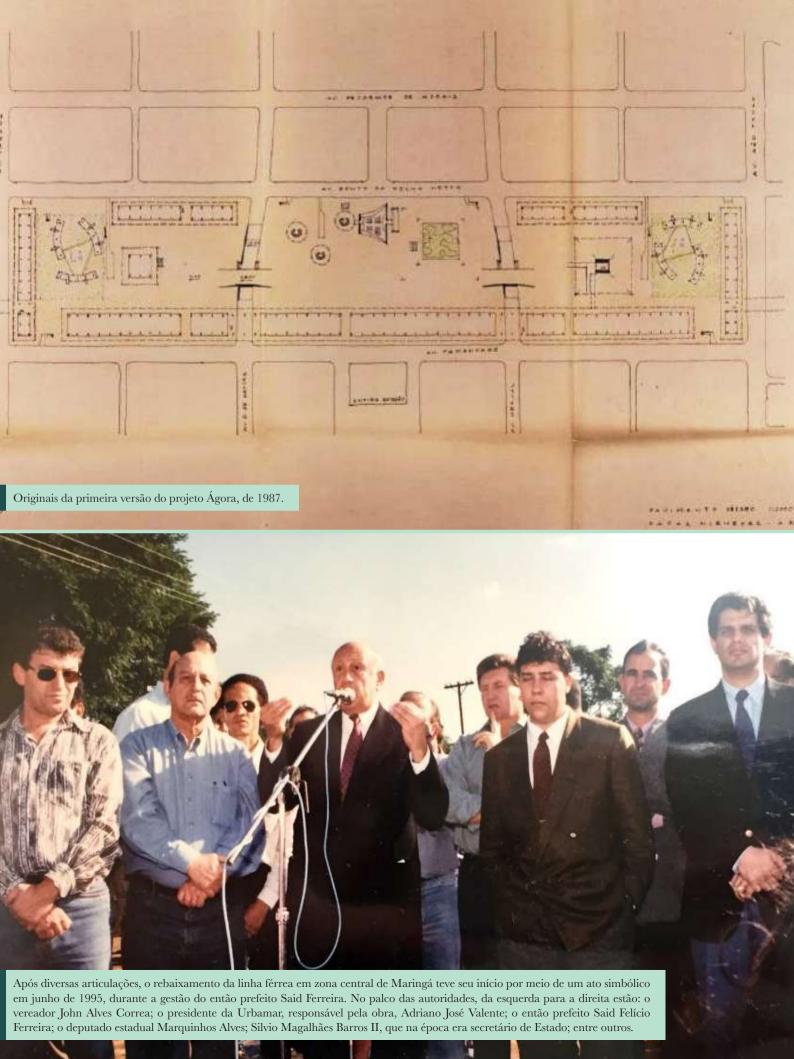
biblioteca, teatro, praça no local da antiga estação ferroviária, espelhos d'água, rampas com áreas contemplativas e estacionamentos descobertos.

Quanto à área residencial, havia preocupação com a qualidade de vida dos que ali residiriam. Desse modo, o projeto previa, nas três torres destinadas a moradia, a instalação de piscinas, quadras infantis, jardins, entre outros equipamentos comunitários.

Em 1990, sob a administração do prefeito Ricardo José Magalhães Barros, foram anunciadas modificações no projeto original. A segunda versão foi apresentada um ano depois durante o URBE 6, importante evento de arquitetura e urbanismo. Realizado no Cine Teatro Plaza, teve Oscar Niemeyer como presidente de honra.

Uma lei de dezembro de 1991 aprovou o Plano Diretor denominado Projeto Ágora de Maringá. Na mesma época também foram demolidas as casas da colônia e a estação ferroviária, enquanto que o pátio de manobras foi transferido para a saída de Campo Mourão.

Dois anos depois, de volta à prefeitura, Said Ferreira comandou a revisão desse projeto. Devido a impasses criados com as mudanças na proposta original, houve amplo debate com empresários e lideranças. Posteriormente, outra lei estabeleceu a nova denominação dessa região, que passou a ficar conhecida como "Novo Centro de Maringá". Era dado fim ao ambicioso projeto de Niemeyer, que cedeu espaço a uma ocupação imobiliária convencional, como conhecemos hoje.





Embora o Novo Centro tenha sido inaugurado em 2006, quando parte da avenida Horácio Raccanello Filho foi finalizada, bem como sua iluminação com fiação subterrânea, suas obras ainda seguiriam ao longo dos anos.

Vale destacar que a solução empregada foi inteligente, pois rebaixou a transposição ferroviária pela cidade, de leste a oeste. Ou seja, quando houver necessidade, parte de uma conexão metroviária poderá ser estabelecida com cidades da região.

Com essa modernização, além da verticalização residencial, outros empreendimentos surgiram nas proximidades. Localizado ao lado do antigo pátio de manobras ferroviárias, o Mercadão de Maringá foi inaugurado em 2009, ocupando galpões da Cerealista Tamandaré. Na lateral do empreendimento, os trilhos deram espaço à travessa Jorge Amado.

O novo terminal intermodal entrou em operação em fevereiro de 2020, fato que trouxe novas características ao *skyline* de Maringá.



Mas a revitalização dessa região ainda continua em franco desenvolvimento. Em 2018, o Poder Executivo, sob a coordenação do departamento do Paraná do Instituto de Arquitetos do Brasil, viabilizou um concurso público para modernizar todo o Eixo Monumental da cidade. Entre os 22 projetos inscritos, a proposta do escritório Natureza Urbana foi a selecionada. Trata-se de uma grande intervenção no coração da cidade. Ainda, no início de 2021, a gestão do prefeito Ulisses Maia, com o apoio do deputado federal Ricardo Barros, declarou o interesse de resgatar uma pequena parte do projeto original de Oscar Niemeyer. Na verdade, trata-se de um prédio onde se prevê funcionar um centro cultural para a realização de eventos.

Quanto à região de armazéns do antigo pátio de manobras ferroviárias, próxima à Vila Olímpica, transformou-se em um espaço de uso intenso pelos maringaenses, com novos edificios residenciais, instituições de ensino, comércio, serviços e feiras diversas.





Recentemente, uma nova fronteira se abriu no traçado urbano de Maringá. Instalado na continuação da avenida Brasil, em área anteriormente ocupada pela pista do antigo Aeroporto Regional Dr. Gastão Vidigal, trata-se do bairro Eurogarden. O lugar foi projetado para oferecer conforto, sofisticação e modernidade, unindo tranquilidade e segurança.





Trata-se de prospecção inicial. O projeto pode ser alterado em seu desenvolvimento, sofrendo mudanças de arquitetura, cronograma e outros.

DO QUE É FEITA UMA CIDADE

Como se pode perceber, Maringá nasceu calcada no planejamento. Após décadas, investidores, gestores públicos e sociedade civil continuam se preocupando com o seu crescimento ordenado. Nessa mesma toada, a família Nogaroli lançou o projeto do Eurogarden, um bairro que está sendo concebido com modernos conceitos paisagísticos na região do antigo Aeroporto Regional Dr. Gastão Vidigal. A leste do Novo Centro, é uma nova fronteira que se abre para o futuro próximo.

Quanto ao aspecto geral de Maringá, claro, nem tudo foi ou será executado como o esperado, mas, pelo menos até aqui, há muito o que se comemorar.

São 75 anos de muitas histórias de uma cidade que ainda tem muito o que fazer. Mudam-se as demandas, mas o desejo de se buscar o melhor ainda permanece. Ninguém quer habitar um local sem planejamento, e essa prospecção precisa ser construída com a participação democrática da sociedade. Há que se fortalecer discussões descentralizadas e, sobretudo, com a integração de todos os envolvidos e interessados. Afinal, uma cidade é feita daqueles que nela residem.



Seguindo o DNA de Maringá, o Eurogarden possui ampla arborização, com espécies de árvores europeias. As edificações estão sendo projetadas para receber luz solar, ventilação e captação de água da chuva. A rede elétrica pública é subterrânea. A área terá grande variedade de serviços à disposição, com alta gastronomia e opções de entretenimento.











POSFÁCIO

Miguel Fernando realiza nesta produção um passeio imagético pela história da cidade de Maringá. Aliás, não é somente um passeio: é uma viagem no tempo, com várias paradas obrigatórias para quem se dedica a compreender como a cidade se tornou referência em vários aspectos. Faltava, sobretudo, na bibliografia do autor, um material multididático, que se tornasse leitura obrigatória para quem pesquisa a trajetória de Maringá e dos maringaenses.

Quando penso na historiografia local, seja a acadêmica, a oficial, a oral ou a de curiosos da área, faço uma divisão mental da produção existente a partir de algumas pessoas que contribuíram para inserir na estante da história uma parcela considerável de conhecimento. Recordo-me das memórias do bom sujeito Ademar Schiavone, que pôde traçar a partir da vivência dos fatos o cotidiano local. Osvaldo Reis fez um livro obrigatório para quem deseja, quase que manualmente falando, compreender a linha do tempo maringaense. Pautado pelo social, Antonio Mário Manicardi (Nhô Juca) registrou as personalidades e amigos. Já pela vertente acadêmica, lembramos de Reginaldo Benedito Dias e a indelével marca registrada eleitoral, ao passo que José Henrique Rollo traz importantes apontamentos. Os dois volumes dos setenta anos de Maringá, coordenados pelo professor Wilson de Matos Silva, condensam quase tudo o que aconteceu na cidade. Biografias escritas por Antonio Roberto De Paula, Dirceu Herrero Gomes, Rogério Recco, Loide Caetano e outros registram os nossos personagens. A Gerência de Patrimônio Histórico faz a salvaguarda dos bairros e João Laércio Lopes Leal é fonte obrigatória para quem deseja cobrir lacunas de pesquisas históricas da cidade. E tudo, é claro, começou com a Terra Crua.

Materiais não faltam para compreendermos como Maringá chegou aos setenta e cinco anos. De saída, Miguel Fernando já sinaliza que as setenta e cinco fotos foram poucas para dar conta do recado. Até mesmo uma versão revista e ampliada caberia para um livro tão rico em informações. As primeiras fotos, conhecidas por boa parte da população, nos mostram como Maringá começou: lama, barro e um faroeste bem caboclo.

E, para este faroeste se consolidar, a Capela Santa Cruz é o princípio. Situada na região do Maringá Velho, a religiosidade está presente na construção, fundando as bases do catolicismo local, protagonista sobretudo após a chegada de Dom Jaime Luiz Coelho, talvez o maior personagem sob os aspectos religioso, social e político da "nossa" história e um dos responsáveis pelo símbolo da cidade: a Catedral Basílica Menor Nossa Senhora da Glória.

O Horto Florestal, objeto de controvérsias na atualidade, marcou a memória da infância de muitos maringaenses. Fechado às visitações, por se tratar de uma propriedade privada, sua relevância funda-se por simbolizar a conservação do verde local, ampliado com o Bosque II, o Parque do Ingá e tantos outros espaços de preservação existentes até hoje na outrora conhecida "Cidade Verde".

O progresso veio a vapor, com o trem e, é claro, com o ronco dos motores dos carros, ônibus, caminhões e aviões. Os carros, aos poucos substituindo as carroças na paisagem urbana, compõem atualmente a segunda maior frota de veículos do Paraná, perdendo somente para a capital Curitiba. Os ônibus, representados na antiga estação rodoviária Américo Dias Ferraz, que veio ao chão e levou consigo uma memória afetiva jamais apagada. Os caminhões, que atravessam diariamente a avenida Colombo e, aos poucos, foram ganhando a avenida Prefeito Sincler Sambatti (Contorno Sul), o Contorno Norte e os pátios das distribuidoras. E os aviões, representados no antigo aeroporto Gastão Vidigal e no atual Silvio Name Junior.

Lembranças também ficaram. Joubert de Carvalho, autor da canção "Maringá", jamais poderia imaginar que as fontes luminosas da praça Raposo Tavares iriam secar. Que o Grande Hotel fosse fechar, que o Grêmio Maringá — o Galo Guerreiro — fosse sucumbir e que o Viaduto do Café desaparecesse da paisagem urbana.

Atravessamos setenta e cinco anos sob a prancheta de arquitetos e engenheiros. O projeto Ágora, do Novo Centro, elaborado por Oscar Niemeyer, representa a vanguarda do porvir, em um desafio constante de executar as milhares de ideias que aqui surgem. Metrô, novo centro cívico, Eurogarden, autódromo — são várias as propostas para inserir a cidade em um circuito de ampla modernidade, que busca um futuro obsessivo pelo planejamento.

O viés adotado neste livro traz elementos considerados pelo autor como fundamentais para a compreensão da história da cidade. Não se limita a uma breve exposição fotográfica, tal qual um álbum de figurinhas: há a contextualização do momento em que cada clique se materializou em imagem, situando o leitor ao longo da linha do tempo constituída.

Obviamente que, por se tratar de um livro panorâmico, questões mais impactantes podem ser conferidas em outras obras. A intenção é dar pistas, apontar a leitura imagética de um passado não tão distante, todavia de convívio muito próximo, que é fazer a chamada "história do tempo presente". Este desafio diário nos insere como espectadores e protagonistas da própria história, o que pode causar leituras equivocadas, interpretações pessoais e prenoções existentes, algo de que Miguel Fernando se afastou nesta produção.

Analisando as fotos, uma a uma, percebe-se que cinco elementos são fundamentais para a compreensão do que é Maringá:

- 1. o fator religioso, presente em todas as cidades brasileiras, país de tradição católica e que participou, especialmente aqui, da maioria das decisões fundamentais do futuro de Maringá;
- 2. o fator familiar, que constituiu uma sociedade tipicamente interiorana, a qual considera as origens em um pioneirismo cantado em prosa e verso como base sólida do passado, do presente e do futuro da cidade, mas que precisa conviver com a nova classe social atraída nos últimos vinte anos pela qualidade de vida de Maringá;
- 3. as instituições sólidas, tais como a educação, o empresariado e a imprensa, que sustentam planos e projetos para que Maringá não saia dos trilhos e siga na trajetória do progresso;
- 4. a política, atividade inerente ao ser humano e fundamental para compreender como Maringá, a partir de grupos organizados, pode assistir a momentos de tensão, de disputa e também de harmonia;
- 5. e os que estão longe dos holofotes da história oficial, que assistem a este turbilhão de acontecimentos: como será que o típico maringaense recebe um livro com imagens históricas impressionantes, as quais ele presenciou, das quais participou ou com as quais se identifica sem ser a estrela da festa? E mais: será que existe mesmo esse típico maringaense? O que é ser maringaense?

São esses pontos e perguntas, muitas delas sem respostas, que o tempo, ditador dos nossos dias e capitão de nossa ampulheta, poderá dizer. Não podemos voltar no tempo nem acelerá-lo, mas, tal qual um fotógrafo que registra diariamente os nossos momentos — seja pelas clássicas lentes de Kenji Ueta, seja por nossos *smartphones* —, a história da cidade aqui foi registrada. Em uma sociedade extremamente imagética, que deleta fotos em um toque, lembrar e compreender as imagens e fatos do passado é uma tarefa sumária para entender de onde viemos, o que somos e, sobretudo, para onde vamos.

Tiago Valenciano Doutor em Sociologia pela Universidade Federal do Paraná

REFERÊNCIAS

Acervo de Antonio Augusto de Assis.

Acervo de Cartografia Digital da UEM.

Acervo da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP).

Acervo de Marco Antonio Deprá.

Acervo Eurogarden Maringá.

Acervo Família Bianchini.

Acervo Família Moreira de Carvalho.

Acervo Família Valente.

Acervo Foto Maringá.

Acervo IBGE.

Acervo Lúcio Zanato.

Acervo JC Cecílio.

Acervo Maringá Histórica.

Acervo Thomas Röhlen.

Acervo Urbamar.

BURKER, Peter. **Testemunha ocular**: história e imagem. Bauru-SP: EDUSC, 2004.

CAETANO, Loide. Kenji Ueta: lente, olho e coração Maringá: A. R. Publisher Editora, 2018.

Contribuições de Anibal Verri Jr., Ariany Douglas Fagotti, Felipe Santos, José Carlos, Marco Antonio Deprá e Rogério Recco.

DA SILVA, Jonas Jorge. Para além das paredes: a construção da Catedral de Maringá. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**, v. 32, n.º 2, p. 173-182, 2010. Universidade Estadual de Maringá: Maringá, Brasil.

Depoimento de Antonio Augusto de Assis concedido ao autor em abril de 2021.

Depoimento do ex-prefeito Adriano José Valente concedido ao autor em fevereiro de 2009.

Desenvolvimento e Humanização - Relatório 69-72 - Prefeitura do Município de Maringá, administração Adriano José Valente.

Diário da Tarde, 19 de setembro de 1970.

Diário do Paraná, 29 de junho de 1955.

Diário do Paraná, 4 de agosto de 1955.

Diário do Paraná, 17 de maio de 1957.

Fotos de Kenji Ueta, Roberto Furlan e Tibor Jablonsky.

Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá.

GOMES, Dirceu Herrero; OLIVEIRA, Airton Donizete. **Américo Dias Ferraz**: a saga do "caboclo violeiro". Maringá: Sinergia Casa Editorial, 2019.

GOMES, José Hilário. Maria do Ingá. Maringá, 1997.

Grupo Maringá, História e Algo mais.

HOFFMANN, A. C.; SILVEIRA, A. M. da; MACEDO, O. L. C.; FANTINI, P. R.; SILVA, G. F. F.; RECCO, L. H. Capela São Bonifácio e Capela Santa Cruz: a arquitetura religiosa em madeira em Maringá nas décadas de 1930-40. In: PELEGRINI, S. C. A.; MUNHOZ, Sidnei; ZANIRATO, Silvia Helena (org.). **O espaço público**: configuração de olhares. Maringá: TAC-Multimídia, 2006, v. 1

LEAL, João Laércio Lopes. **Curiosidades históricas de Maringá**: sugestões e dicas para pesquisa. Maringá: Prefeitura, Gerência de Patrimônio Histórico, 2019.

LUZ, France. O fenômeno urbano numa zona pioneira: Maringá: Prefeitura de Maringá, 1997.

Museu Bacia do Paraná.

Museu Unicesumar.



Norte do Paraná em Revista, maio e junho de 1966.

O Diário do Norte do Paraná, 3 de maio de 1978.

O Diário do Norte do Paraná, 22 de março de 1985.

Revista A Pioneira, novembro e dezembro de 1954.

Revista Isto é Maringá, 1957.

Revista Manchete, 1972.

Revista Maringá Ilustrada, agosto de 1957.

Revista Maringá: os alicerces do futuro: relatório da gestão de Luiz Moreira de Carvalho (1964-1969).

Revista O Cruzeiro, abril de 1952.

SANTOS, Rubens Rodrigues dos. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. [Publicação comemorativa ao cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná]. 3ª. ed. 1975.

SOBRE O AUTOR

O Maringá Histórica surgiu em 2007, por meio do pesquisador Miguel Fernando, com o objetivo de reunir vídeos antigos do norte e noroeste do Paraná, em especial da cidade de Maringá. Contudo, a proposta se transformou em Blog no ano de 2009. Em 2015, ganhou página no Facebook, além de ter iniciado a produção de vídeos para o YouTube com conteúdos sobre a história local. Também está presente no Instagram. Com essas importantes ferramentas, a história local se tornou acessível ao grande público por meio de seu site.

Atualmente, o projeto se transformou em um dos maiores acervos históricos virtuais independentes do Brasil. São mais de 4 mil publicações com arquivos imagéticos, documentais, textuais e depoimentos sobre a cidade de Maringá.

Trabalhando com conceitos de museologia social, o Maringá Histórica é um dos poucos projetos dedicados ao resgate da história de uma cidade por meio de plataformas digitais, e que abre diálogo e interação constante com o público interessado no tema. Mais de 70 mil pessoas são alcançadas diariamente com suas publicações. A partir de seu amplo acervo, já foram produzidos mais de 400 vídeos, e diversas exposições, eventos e palestras para instituições públicas e privadas.

Em abril de 2017, a Câmara Municipal homenageou o pesquisador Miguel Fernando com a entrega do Brasão do Município e do título de Mérito Comunitário, em reconhecimento aos relevantes serviços prestados à comunidade por meio do Maringá Histórica.

O seu idealizador, Miguel Fernando, é bacharel em Turismo e Hotelaria pelo Centro Universitário de Maringá - UNICESUMAR (2008), com especialização em História e Sociedade do Brasil pela Universidade Estadual de Maringá - UEM (2010) e em Gestão e Políticas Culturais pela Universidade de Girona - Espanha (2017). É autor de diversos livros sobre a história local, entre eles Sala dos suplícios: o dossiê do caso Clodimar Pedrosa Lô, Lonas e Memórias: a história esquecida do circo paranaense, A solidez de um legado: Associação Comercial e Empresarial de Maringá 70 anos: a cidade contada pelos que viveram sua história. Também foi um dos mentores do jornal sobre a cultura da região de Maringá, O Duque, e coordenou o departamento de eventos da Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM). Esteve como diretor executivo do Instituto Cultural Ingá (ICI) e ocupou a função de secretário municipal de Cultura de Maringá (2018-2020). Atua como gestor de eventos, consultor para projetos artísticos e culturais, bem como pesquisador da história de personalidades, empresas e instituições. Na gestão 2020-2022, representa o segmento de Patrimônio Cultural junto ao Conselho Municipal de Políticas Culturais de Maringá. É colunista da CBN Maringá e da Mundo Livre FM, e também mantém quadro semanal na RIC TV Record.





"Miguel Fernando levou-nos para o mundo das imagens. A Maringá cujas memórias ele pretende desatar neste livro nos é apresentada como que numa galeria de pequenos quadros que contam enormes histórias. Portanto, é a cidade como visualidade, ou melhor, como representação visual e, principalmente, representação da representação visual (...)".

Do prefácio de José Henrique Rollo Gonçalves

PATROCÍNIO



































