

abril/67

np
OK

ANO IX — 1967 — N° 9/4 — NCr8 0,50

REV. PATR. HIST. E CULTURAL - MARIANA - PR

LAMA: PARANAVAI JÁ EM LIBERDADE, CIANORTE SITIADA

Preço da peça VW em São Paulo = x

Frete para Manaus = y

Preço da peça VW em Manaus = $x + y$

Muito bem, alunos,
zero para todo mundo!

Existem mais de 400 lugares para v. instalar peças originais Volkswagen: os Serviços Autorizados VW.

Nós somos um deles.

O preço das peças que instalamos aqui é o mesmo que em qualquer outro Serviço Autorizado VW no Brasil.

Custam o mesmo em São Paulo, em São Paulo custam o mesmo que em Aracaju,

em Aracaju custam o mesmo que em Pelotas, em Pelotas custam o mesmo que em Manaus, em Manaus custam o mesmo que em São Paulo.

O frete fica por conta da Fábrica. Aliás, não é só o preço que é igual.

A garantia também.

Instalando a peça aqui, como em qualquer outro Serviço Autorizado, a garantia será

sempre de 6 meses ou 10.000 km, incluindo o serviço.

Portanto, se v. reside nesta cidade ou está de passagem por ela, pode instalar peças originais Volkswagen em nossa oficina.

Pelo mesmo preço e garantia de qualquer outra cidade.

Basta fazer-nos uma visita.



Somos um Serviço Autorizado Volkswagen às suas ordens.

SOMACO S/A.

Praça José Bonifácio
Fone 1616 — MARINGÁ

"QUANDO SETEMBRO VIER..."

ASSISTA EM MARINGÁ

p:28

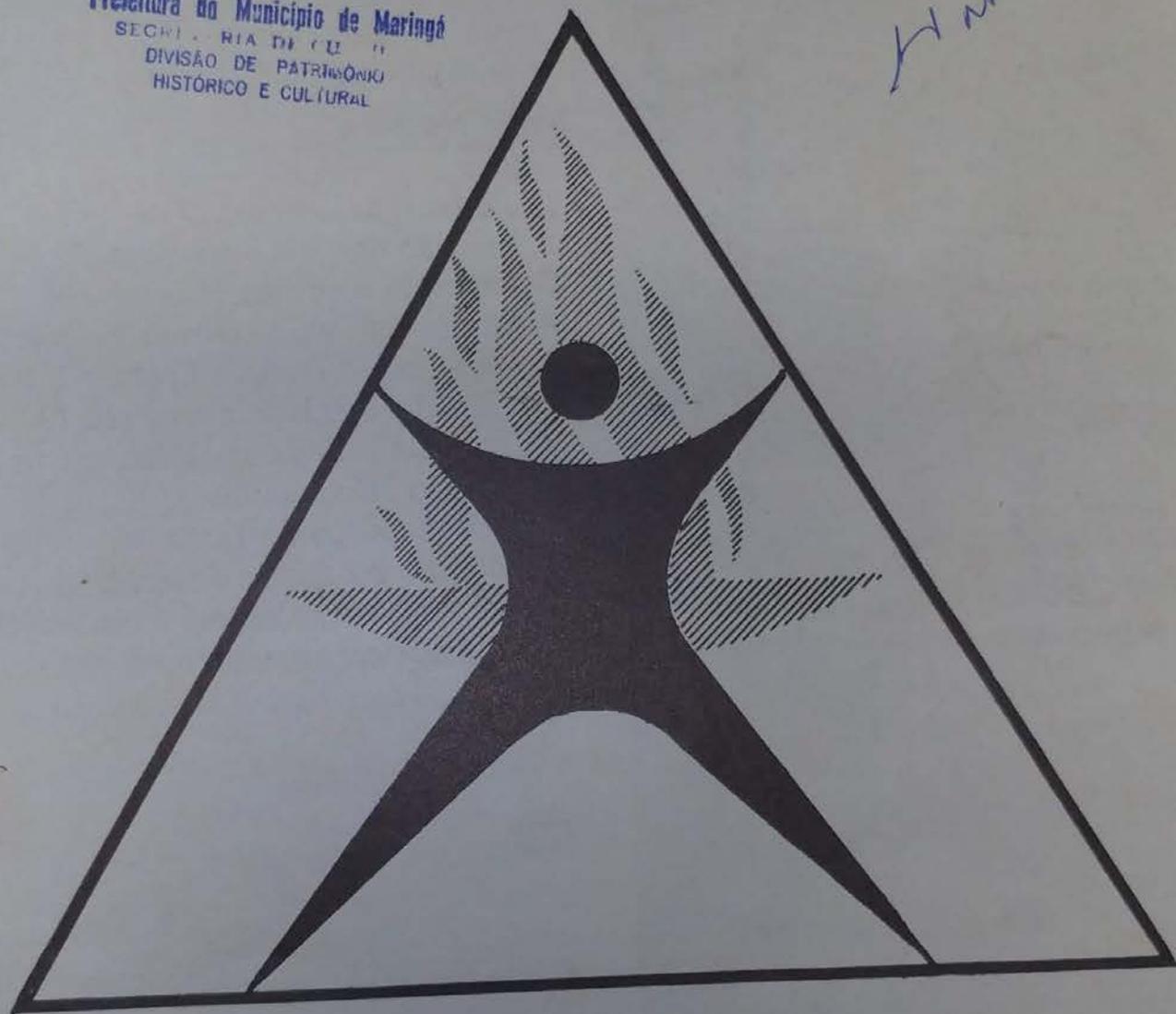
F:142

T:4522/67

Cópia

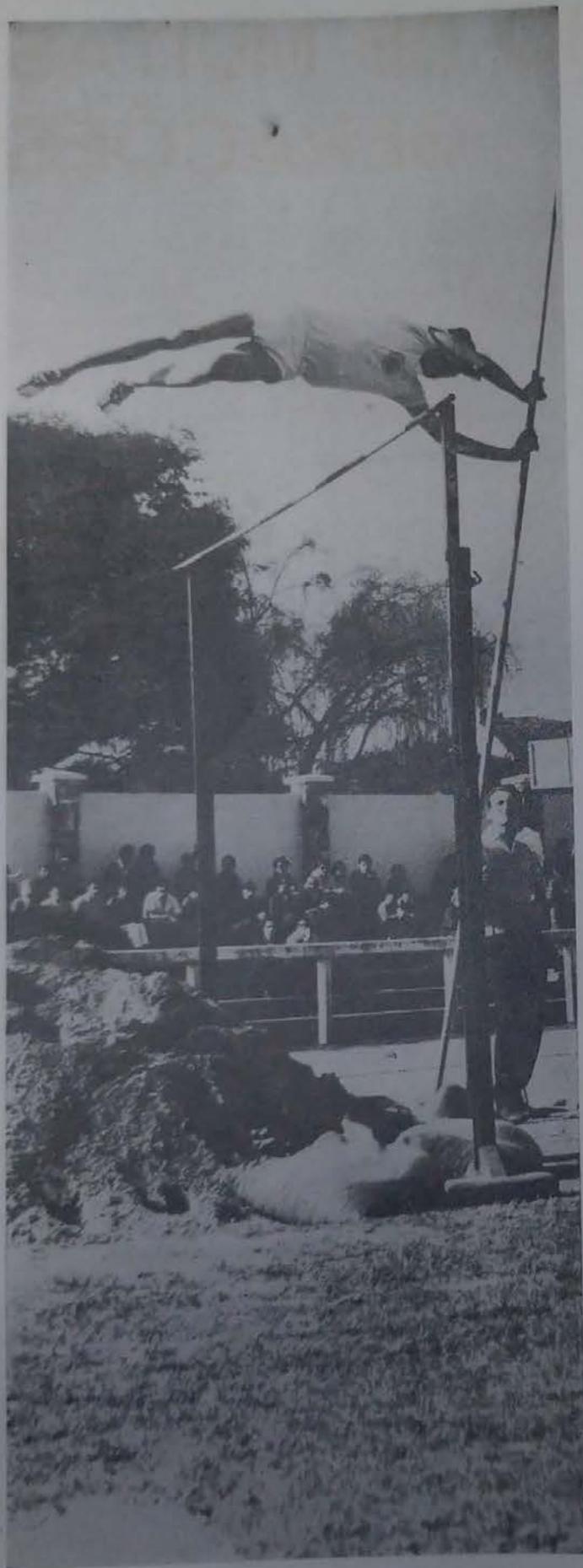
Prefeitura do Município de Maringá
SECRETARIA DE CULTURA
DIVISÃO DE PATRIMÔNIO
HISTÓRICO E CULTURAL

Handwritten signature



XI JOGOS ABERTOS DO PARANÁ
MARINGÁ - 1967

DE 16 A 24 DE SETEMBRO



CAPA — Enquanto Paranavai comemorava a era do asfalto, Cianorte, no seu 14º aniversário, recebia mais uma vez a palavra do governador de que o seu drama de estradas ia ter fim. A foto é de Milton Cavalcanti e a estrada a já novelesca ligação Maringá-Cianorte-Umuaramá.



Neste Número:

- Destaques, 4
- A lentidão das leis orgânicas, 5
- Colheita de recordes atléticos, 6
- A vitória de Paulo sobre o arenito, 10
- A conversa de Paulo e Costa e Silva, 16
- Um rio que a cidade escondeu, 19
- Cianorte, a sitiada na lama ou no pó, 20
- O prefeito Máximo, 30
- Os mosqueteiros de Deus, 32
- Ovídio luta na frente federal, 34
- Cildio, uma surpresa em cada esquina, 36
- Castelo e a continuidade da revolução, 38
- A cultura das duplas sertanejas, 40

np

— **NGVO PARANA:** Publicação Mensal de propriedade da Editora Norparaná. Escritório Central: CURITIBA — Rua Vol. da Pátria, 475 - Edif. ASA - conj. 813 - Tel.: 4-9010 - Ramal 02.
LONDRINA: Encarregado — DANIEL GONÇALVES — Edifício Sahnão — conj. 106 — Tel.: 125. **MARINGÁ:** Av. Getúlio Vargas, 266 — 6º andar — conj. 609 — Tel.: 2188 — Cx. Postal, 247. **PARANAGUÁ:** Encarregado — MAURÍCIO VITOR DE SOUZA — Edifício Itiberê — conj. 1 — aptº 6 — Rua Manuel Bonifácio, 356. **SÃO PAULO:** Rua Maracá, 114 — casa 6 — Tel.: 63-7870. **RIO DE JANEIRO:** Rede Paranaense de Rádio Ltda. — Av. Getúlio Vargas, 392 — conj. 306 — Tel.: 23-4536. **PORTO ALEGRE:** Rede Paranaense de Rádio Ltda. — Edifício Formac — 14º andar — conj. 144. Diretor Responsável: ARISTEU BRANDESPIM. Redator-Chefe: SAMUEL GUILMARXES DA COSTA. Editor: M. CAVALCANTI. Supervisão Técnica: AGENCIA DE ASSESSORAMENTO TECNICO — CURITIBA. A direção não se responsabiliza pelos conceitos emitidos em artigos assinados, nem devolve originais quer sejam ou não publicados.

E tempo, também, de safra de records atléticos da juventude. Nos Jogos Colegiais recentes muitos foram batidos, o maior número na piscina. Nos Jogos Abertos de Maringá, a terem lugar em setembro tudo vai se repetir com novas glórias para as pistas, onde o Paraná anda aparecendo muito bem entre os juvenis do País.

SONHO DE MUITAS GERAÇÕES

O Banco Central da República do Brasil dirigiu há pouco ao Chefe da Casa Civil do Governador Paulo Pimentel um exemplar da publicação «Fondo de Preinversión para la Integración de la América Latina — Proyecto de Primer Programa Anual de Trabajo para 1967» em decorrência de deliberação do Banco Interamericano de Desenvolvimento, em sua assembléia de 21 de julho do ano passado.

É um estudo que aponta os projetos de desenvolvimento do continente americano, inclusive na área banhada pelo Rio Paraná que mais interessa a nosso Estado nas suas relações de fronteira com o Paraguai e a Argentina.

NO lado brasileiro dessa região mediterrânea, precisamente no Oeste paranaense, o Presidente da República deseja instalar, segundo entendimentos que manteve com o Governador Paulo Pimentel e o Ministro Ivo Arzua, a primeira unidade agro-industrial de grande porte, dentro das linhas gerais da filosofia de desenvolvimento para os problemas da produção e do abastecimento, definida na «Carta de Brasília».

CONSIDERADOS outros projetos já programados na área, isto significa que a região fronteira do Rio Paraná, de onde um dia sairá a Hidrelétrica de Sete Quedas, sabidamente a maior obra do século em matéria de energia elétrica, começa a ter afinal hora e vez.

ABE lembrar que em março deste ano, em sua Mensagem anual à Assembleia Legislativa do Estado, quando o Go-

vernador Paulo Pimentel definiu a filosofia de seu Governo, baseada nos princípios dos desenvolvimento integrado, um dos pontos altos desse documento foi exatamente a região fronteira.

DIZIA êle que «a integração do Paraná deve ser parte de um projeto maior, para cujo extraordinário alcance chegou a hora de chamar a atenção não só dos paranaenses como dos brasileiros». E acrescentava: «O território paranaense é a área-chave da macro-região que compreende não só o chamado Extremo Sul como a faixa de fronteira Paraguai—Argentina, banhada pelo Rio Paraná — que dá nome ao Estado — com os portos de Paranaguá e Antonina como seu natural terminal marítimo».

EM seguida, acentuava o Governador: «Há um determinismo histórico e geográfico — que vem do tempo da extinta Província Indo-Cristã de Guaira e das arrancadas bandeirantes — determinismo que ilustres paranaenses do passado já haviam pressentido — a nos atrair para o Oeste, onde poderemos reproduzir, agora em escala interamericana, e em bases técnicas e racionais integracionistas, a façanha fabulosa do Norte do Paraná, associando no empreendimento o Noroeste catarinense e o Sul de Mato Grosso».

AGORA, tudo está a indicar que o sonho de muitas gerações de paranaenses não era apenas sonho. Mas a realidade em nebulose de um mundo nôvo, por ora no terceiro dia da criação.

O REDATOR CHEFE

DESTAQUES

Um grupo político ligado ao senador NEY BRAGA decidiu participar mais ativamente da vida jornalística paranaense. A forma escolhida foi um jornal semanário, impresso em off-set e cores, "com linha de oposição construtiva". Os principais coordenadores da idéia são os srs. SAUL RAIZ, ex-secretário de Viação do sr. Paulo Pimentel, e CELSO SABOIA, ex-superintendente do Banco do Estado, também na administração Paulo Pimentel. Nome do jornal: "Já".

Assessores do secretário de Viação, JOSÉ MIRÓ GUIMARÃES, têm informado aos que indagam sobre as pretensões políticas do Secretário que ele "apoiará o candidato ao Governo indicado pelo sr. Paulo Pimentel". A grande preocupação do sr. José Miró Guimarães, no momento, é cumprir as metas administrativas fixadas pelo Governo. "Essa é a melhor política que um homem do Governo pode seguir" — costuma afirmar.

A situação política do sr. CARLOS ALBERTO MORO foi sensivelmente melhorada graças a um "rush" de relações públicas na área parlamentar. É que muitos deputados estavam convencidos ser o jovem Secretário uma espécie de rochedo de Gibraltar em matéria de diálogo. Agora, estão convencidos de que era tudo intriga da oposição.

As perspectivas para os próximos meses são sombrias, com a ameaça de recessão em todo o País. Esta é a opinião do secretário LUIZ FERNANDO VAN DER BROOKE, da Fazenda, que considera o Paraná um Estado feliz dentro da conjuntura. Em agosto, com a arrecadação do café, nossa situação vai melhorar muito — o que não acontecerá na maioria das outras unidades da Federação.

O prefeito de CURITIBA continua impressionando com o seu dinamismo: até o fim do ano terá superado, em muito, as "operações concentradas" do seu antecessor e ainda no dia 20 inaugurou, sem pompa, o asfalto de quatro ruas no Juvevê: Augusto Severo, Zamenhoff, Augusto Stresser, e Nicolau Mader. Omar Sabagg está aplicando com sucesso aí o asfalto de penetração, mais econômico para áreas de tráfego médio e leve.

Grupos capitalistas de MARINGÁ e CORNÉLIO PROCÓPIO intensificam seus trabalhos no sentido de instalar unidades industriais de café solúvel naquelas cidades. Comenta-se que os processos empregados serão diversos dos da Cacique e um deles se funda na liofilização do café. Professores de Educação Física fazem restrições à ênfase que se dá no plano da Fundação do Esporte do Paraná à construção do Estádio "Pinheirão" na Capital. Achem que nossa crise maior é no esporte-base (atletismo, volei, bola ao cesto, etc.) e que o governo deveria equipar quadras e pistas no interior e montar estádios regionais. Bem recebida nos meios industriais a medida da Codepar reduzindo em 16,7% o custo dos financiamentos. Os encargos financeiros agora passarão a ser de apenas 1,5% ao mês sobre os créditos.

Uma das primeiras coisas que o Prefeito OSIRES SANTOS, de Foz do Iguaçu, fez ao chegar em Curitiba foi saber onde havia uma boa benzedeira ou frade capuchinho. É que mal havia se recuperado do grave acidente de que foi vítima acabou sofrendo outro. Apesar disso se largou para Brasília e lá pretende insistir na tese de que a proibição do jôgo só dá azar mesmo ao seu município, pois os brasileiros vão gastar na rolêta e no pano verde paraguaio do Cassino de Acaray.

O futebolista GERMANO e sua esposa a condessa Giovana passaram por Curitiba tranqüilamente: almoçaram numa churrascaria do centro e foram para Pôrto Alegre. Só foram reconhecidos na hora da partida e choveram pedidos de autógrafos. E por falar na Capital o artigo "Curitiba, a Fria" do jornalista Fernando Pessoa Ferreira, integrando a coletânea número 3 do "livro de cabeceira do homem", causou furor, pois o escritor caricatura a cidade com boa dose de crueldade.

22 pôrtos clandestinos nos rios Paraná, Paranapanema e Piquiri foram descobertos e postos sob controle logo no início da "Operação Alvorada" que visa impedir a sonegação do ICM e é coordenada pelo Departamento de Fiscalização e polícia militar. Além dos portos, foram interditados dois silos clandestinos e revistados quase três mil caminhões em menos de uma semana de ação.

ANUNCIE NA

FÔLHA
DO NORTE
DO PARANÁ

COBERTURA TOTAL
DE TODO O
NORTE DO ESTADO

MARINGÁ

A LENTIDÃO DAS LEIS ORGÂNICAS

Clóvis Stadler de Souza

O retrospecto das duas últimas semanas parlamentares apresentou, como saldo positivo, a discussão da primeira lei orgânica post-Constituição, que foi o projeto reformulando a estrutura do Tribunal de Contas do Estado.

Enviado pelos próprios integrantes daquela Corte contenciosa, o projeto aprovado, no dizer de um dos ministros do Tribunal de Contas, representa o rendimento à evidência de que a nova Constituição trouxe alterações profundas no controle da execução orçamentária para as entidades de Direito Político, observáveis na sistemática de controle das contas pelo processo de auditoria. A Corte, deste modo, funcionará examinando, antes, em perícia, os processos de execução de despesa pública, ao tempo em que o Poder Executivo instituirá auditorias próprias aos seus órgãos de administração.

Foi essa, pois, a única lei orgânica, a única legislação complementar até aqui examinada pela Assembleia Legislativa, ao chegarmos a mais da metade do período de convocação extraordinária, que se justificou, publicamente, pela "imperiosa e urgente necessidade" de adaptar as leis orgânicas à nova Constituição.

Entretanto, é de se ressaltar que, se a Assembleia mais não o fez, neste terreno, foi por culpa do próprio Poder Executivo e, também, do Judiciário. Pois a adaptação da Lei de Organização Judiciária e de Divisão Administrativa, a Lei Orgânica dos Municípios, o Estatuto da Polícia Civil e do Funcionalismo dependem da intervenção desses Poderes, a fim de que saia, pela Assembleia, uma lei compatível com a harmonia que deve existir entre os mesmos Poderes.

Quanto à sua parte, que é a adaptação do seu Regimento Interno à Carta aprovada em março, a Assembleia já elaborou, através de sua Comissão Executiva, proposição distribuída em avulsos aos deputados. O documento possui 294 artigos e é extremamente minucioso, analisando todos os aspectos da atividade parlamentar em sintonia com a moderna complexidade da tarefa legislativa.

O caráter de fiscalização do poder público e detenção de mutações sociais assimilados modernamente pelos órgãos de representação política, que são os parlamentos, não é desprezado na proposição. Dá-se amplitude à função das Comissões Parlamentares de Inquérito e, também, à colaboração que para suas investigações poderá oferecer qualquer delas não integrantes.

Dispondo sobre as Comissões da Assembleia, ressalta o projeto que não poderão ser constituídas comissões especiais para assuntos de competência das comissões técnicas ordinárias. As licenças para o desempenho de missão diplomática por parte de deputados serão precedidas de autorização.

As demais inovações referem-se a prazos rígidos para tramitação dos projetos com exame das comissões e inclusão na Ordem do Dia.

EFETIVO

O suplente Amadeu Puppi, de malas prontas para assumir definitivamente uma cadeira na Assembleia. É que o deputado Renato Bueno, ex-líder do Go-

vêrno, deixará a Casa para ser ministro-substituto do Tribunal de Contas. Roberto Wypych, de Cascavel, será o suplente convocado para a vaga do deputado João de Mattos Leão, atual Secretário do Interior e Justiça.

CONGRESSO

O deputado Miguel Dinizo, de Cambará, preparando duas teses para o Congresso Brasileiro das Assembleias Legislativas, que será efetivado em Recife, de 11 a 14 de agosto vindouro. O representante paranaense naquele Congresso levará uma infinidade de idéias novas para o funcionamento dos legislativos estaduais, assim como sua nova peruca...

RODOVIA

Trabalho insano vem realizando o deputado Nelson Buffara, visando a construção da segunda pista entre Curitiba e Paranaguá. O representante litorâneo já conseguiu sensibilizar o comércio, indústria e o próprio Governo, nas vantagens da construção daquela segunda via. Buffara anda com estatísticas na mão para provar o movimento do tráfego, assim como cópias de memoriais encaminhados ao Governo Federal.

CONJUNÇÃO

O deputado Alencar Furtado conseguiu "uma deixa" bastante agradável: convidado pela Mesa para representar, juntamente com o deputado Erondy Silvério, o Legislativo Estadual no Congresso Brasileiro dos Municípios, que se realizou em Manaus, o representante de Paranavai reviu seus pais, dos quais estava separado há muitos anos.

CAFE

Apesar de integrante da bancada Opositorista, o deputado Lázaro Servo não poupou elogios ao governador Paulo Pimentel, pela sua intervenção junto ao Presidente do IBC e ministro de Indústria e Comércio. O chefe do Executivo paranaense conseguiu a introdução do café tipo 6 nas exportações, o que veio de encontro aos anseios de cafeicultores e exportadores.

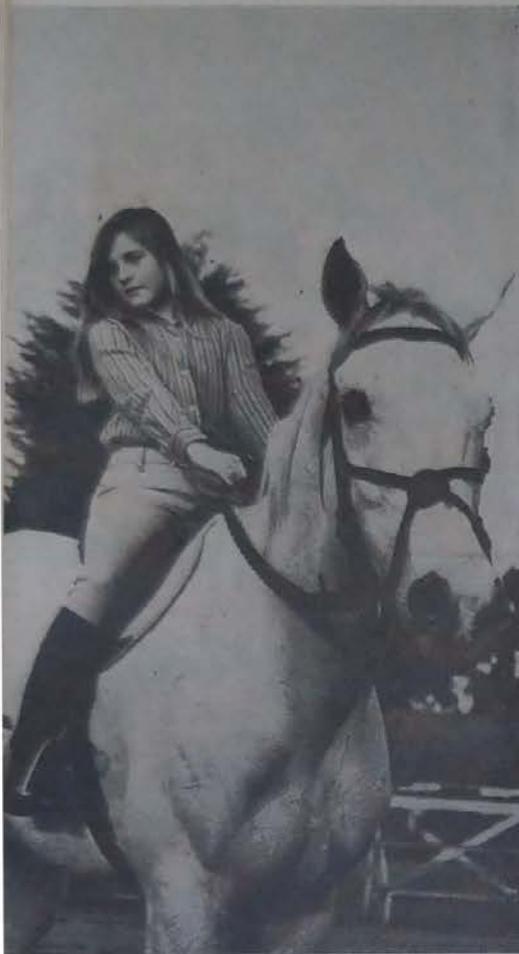
CRÉDITO

A Federação da Agricultura do Estado do Paraná enviou ofício ao deputado Jacinto Simões, elogiando seu projeto que visa financiar através da Secretaria da Agricultura, os produtores do Estado, na aquisição de sementes de feijão, milho, arroz, batata e soja. O representante do Sudoeste do Estado vem se destacando pelos seus estudos e proposições em favor da agricultura paranaense.

ENSINO

Plano destinado a ter grande repercussão no Estado foi apresentado pelo deputado Erondy Silvério, em forma de sugestão, que objetiva não deixar nenhuma criança sem escola em nossa Capital. O plano, em síntese, manda proceder às inscrições, para o próximo ano, já no mês de agosto, de sorte que, se a demanda for grande, o Estado poderá providenciar meios para que as matrículas se processem.

JULHO, TEMPO DE FÉRIAS E DE ASFALTO E BARRO



A NOVA ESCOLA DE HIPISMO

Há uma nova febre na cidade: limitada, por motivos financeiros, a um grupo mais ou menos restrito. Mas, de qualquer maneira, uma febre, tal o entusiasmo que provoca em pessoas de várias idades — mas principalmente de pouca idade. O local do fenômeno é a Sociedade Hípica Paranaense e o responsável é o tenente Pedro José de Quadros, instrutor de equitação, que diariamente reúne 20 alunos, de 11 a 16 anos, para ensinar-lhes os mistérios daquilo que seus avós chamavam "nobre arte". E, por incrível que parece, os jovens de agora são tão animados como os de cem anos atrás, a ponto de muitos terem conseguido horas extras para seus exercícios.

O que será que provoca tanta paixão? "Em primeiro lugar — é o próprio tenente Quadros que responde — a equitação é um esporte cheio de emoções, que permite aos moços dar plena expansão a seu temperamento". E por que ficou esquecido durante tanto tempo? Simplesmente porque se esqueceu das novas gerações. Não deu a elas uma oportunidade de experimentar as sensações do hipismo. Agora, com a escolinha da Sociedade Hípica, surgiu a oportunidade e apareceu também um grupo alegre e bem disposto.

Nesse grupo, há alguns alunos com rendimento muito bom. E' o caso de Rosane, a netinha de 11 anos do sr. Máximo Kopp. Com pouco mais de três meses de treinamento, já é uma das melhores da turma, para alegria de todos os que estimularam a criação da escola de equitação.

Julho é férias, turismo, praias e fazendas, apesar do frio e da chuva. Tanto em Curitiba como nas praias e em pontos importantes do norte houve boa movimentação de gente em férias e de excursões. Mas as apreensões não diminuíam, como já havia acontecido em junho, quando nem os feitos gloriosos da juventude colegial nas pistas e na piscina conseguiu tirar, a despeito de toda a sua carga de beleza, a atmosfera pesada de preocupações geradas pelos choques no Oriente Médio. Aqui, no futebol, houve uma «virada» que repentinamente colocou mal as equipes do Norte. A vitória de Wilsa de Oliveira, miss Paraná como Miss Brasil número 2, fez o pessoal de Jandaia esquecer os revezes de sua equipe de futebol, que apanhou do Selete em seus domínios. E todos nós e o Brasil vamos torcer para que Wilsa se saia bem em Londres. Enquanto tudo assim transcorre nas áreas urbanas, as chuvas mais uma vez fizeram um «streak tease», mostrando aspectos negativos de nossa realidade com estradas intrafegáveis no norte e no oeste, bastando para tanto sair do asfalto. Para compensar o governo inaugurou a Maringá-Paranavaí, uma das mais modernas vias em traçados e recursos defensivos contra a erosão, comum naquela área. Cianorte faz anos, pensando também em asfalto. Irati, também, e ganhou a primazia, no seu 60º aniversário, de ser o primeiro a receber o mapeamento que atingirá todo o Estado, feito em convênio firmado pelo governador e ministro Ivo Arzua. Enquanto tantas coisas boas e ruins aconteciam, as férias continuavam e a graça galopava nos campos da Hípica, onde Rosane Kopp, menina de 11 anos, é amazona delicada. E Nicola continua sorrindo na ponte sobre o rio Ivaí porque acabou o drama da balsa o que também vai acontecer sobre o Iguaçu na estrada Guarapuava-Pato Branco.

YÉ YÉ YÉ FICA EM SEGUNDA ÉPOCA

O «yé-yé-yé» está sendo submetido à força em todo o território nacional a um vestibular de conhecimentos musicais pela Ordem dos Músicos. Queixam-se os cabeludos, e isso aconteceu também em Curitiba, de parcialidade da parte da Ordem, taxando-os de «barra suja». Na Capital há mais de 10 conjuntos profissionais e não poucos deles sofreram desfalques por falta de aprovação dos seus componentes. O cantor Paulo Hilário estrilou, mas o animador e compositor Dirceu Graeser acha que é preciso por ordem nas coisas e que a Ordem está certa. O interior vai também ser afetado, pois Paranavaí possui um excelente conjunto de música jovem e Umuarama está organizando o seu. O

negócio está tão duro, ante o número de reprovações, que as filhas na sede da OMB em Curitiba de rapazes de cabelos compridos, camisas estampadas, calças justíssimas e botinhas estão chamando a atenção. Um gaiato, passando pelo local, perguntou se na hipótese dos requerimentos que estavam fazendo para usar carteira provisória e fazer novo exame no fim do ano fossem aprovados eles cortariam cabelos que nem calouro. A brincadeira quase deu intervenção policial. Argumentam os jovens que há parcialidade e que se as escolas de samba, que também gravam profissionalmente, fossem levadas ao crivo daria muita reprovação.



PONTE ABERTA GENARO FELIZ

Nicola Ferruccio — aliás Genaro Apparso — era uma das pessoas mais felizes quando o governador do Estado inaugurou a ponte sobre o Rio Ivaí, na estrada que liga Ivaiporã à rodovia do Café.

A posição calorosa que tomou com relação à necessidade de superar a balsa não era apenas a do homem que deseja a vitória da técnica, mas de quem se identifica plenamente com o drama dos produtores e trans-

portadores que tantos prejuízos sofriam nas intermináveis filas. Pois Nicola era cumprimentado por tanta gente durante a festa que não foram poucos os que acreditaram que o napolitano não passava de algum figurão disfarçado. E sua emoção foi maior ainda quando conversou com o governador Paulo Pimentel sobre a reportagem publicada em NP — e da qual participaram ainda o presidente do legislativo estadual, deputado João Mansur, e o diretor do DER, engenheiro Plínio Anciutti Pessoa.

SAUL, A RAIZ DAS REVOLTAS

O bode expiatório das protelações em torno da construção da estrada Maringá—Cianorte é o ex-secretário de Viação e Obras Públicas, sr. Saul Raiz, embora as críticas não poupem também o engenheiro Plínio Anciutti Pessoa. No curso da guerra pela estrada, narram líderes de Cianorte que o DER tomou parte ativa na manipulação de estatísticas procedidas em 1985 e que visavam mostrar a prevalência da diretriz Campo Mourão. Diz-se, inclusive, que uma placa misteriosa dando como intrafegável a ponte sobre o rio do Índio permaneceu durante meses, advertindo que a travessia era impossível nos dias 28, 29 e 30 sem mencionar o mês. Moradores de Cianorte, revoltados, derrubaram a placa em vão, ela era misteriosamente repostada, com o fim, segundo acreditam os prejudicados, de criar o hábito reflexo entre os motoristas de seguir o trajeto para Campo Mourão. Outro fato que levou o povo da região a marcar o ex-secretário foi o de ter êle, quando diretor do DER, se negado a trafegar pela estrada, preferindo desviar por Terra Boa. Como se vê as pequenas coisas que ali acontecem mudam de tamanho pela desconfiança existente e pela carga emocional que a acompanha.

O LADO BOM DA ESTRADA RUIM

Para documentar o drama das estradas interrompidas no norte e noroeste, quando há chuvas, a equipe de NP sofreu numerosas vicissitudes, parando várias vezes na estrada e escapando de uma derrapagem fatal nas proximidades de Maria Helena, onde a erosão arrancou os tubos e a sustentação de uma ponte. Mas nessas ocasiões contou com os amigos da estrada, motoristas e trabalhadores, que tornaram possível a conclusão do itinerário. Perto de Jandaia o veículo da reportagem foi rebocado de uma estrada intransitável pelo motorista Claudir Koslovski, funcionário da Remac, e sr. Luis Carlos Nanucio, que trabalha na Casa Azul. Nas cercanias de Bernardelli também contou com a diligência do sub-delegado de polícia José Joaquim de Souza e do sargento Asnóbio Correia de Araújo que socorreram a equipe em plena mata, de madrugada, e sem combustível. O lado bom da estrada ruim é essa disposição de ajudar dos paranaenses. É uma hospitalidade que o lamaçal e a poeira testam a todo instante e que o asfalto prometido não arrefecerá.

A META QUE O PARANÁ JÁ ALCANÇOU

Depois de feito o balanço geral dos resultados dos Jogos Colegiais do Paraná — onde todos os dias foram batidos recordes em atletismo e natação, Hugo Pilato Riva, do Departamento de Educação Física e Desportos do Estado e um dos maiores "experts" no assunto, não teve dúvida em afirmar: "Agora estamos mais perto do que nunca do título nacional de atletismo juvenil". E tinha bons motivos para fazer este prognóstico otimista. No último campeonato conquistamos o primeiro lugar no setor feminino e o segundo no masculino.

No ano passado e agora os jovens atletas paranaenses bateram quase todos os recordes estaduais, que datavam na maioria de 1953-54-55, um período onde houve grande estímulo para os desportos no Estado. Agora, essas marcas foram atualizadas. Os novos campeões são Angelo Takahara, de Londrina (200 metros), Celso Wolff, de Curitiba (400 e 800 metros), as equipes do Colégio Militar de Curitiba (4x100) e do Colégio Estadual do Paraná (4x400), Paulo Galerani, de Jacarés (salto em altura), Raul Xavier, de Curitiba (salto em extensão), Argus Thá Heim, de Curitiba (salto triplo), Neusa Nakatsukasa, de Londrina (75 metros), Neide Nakatsukasa, de Londrina (arremesso de disco), Celso F. Lima, Pedro A. Borges, Gilberto Silva e Claudio Madureira (recordistas de natação de 50 a 400 metros, todos de Curitiba), Nelma Galvão e Angélica Pufal, de Curitiba (50 metros, várias modalidades).

Esses resultados mostram que o trabalho de alguns técnicos vem obtendo sucesso. É o que acontece por exemplo no Colégio Santa Maria, onde o professor Gilson Pereira conseguiu elevar substancialmente os padrões, tanto no atletismo como nos desportos coletivos.

Mas, indica também que o número desses técnicos é ainda pequeno, haja vista a baixa performance dos juvenis paranaenses nos desportos que requerem um alto índice de especialização. É o caso dos arremessos de peso, dardo e disco.

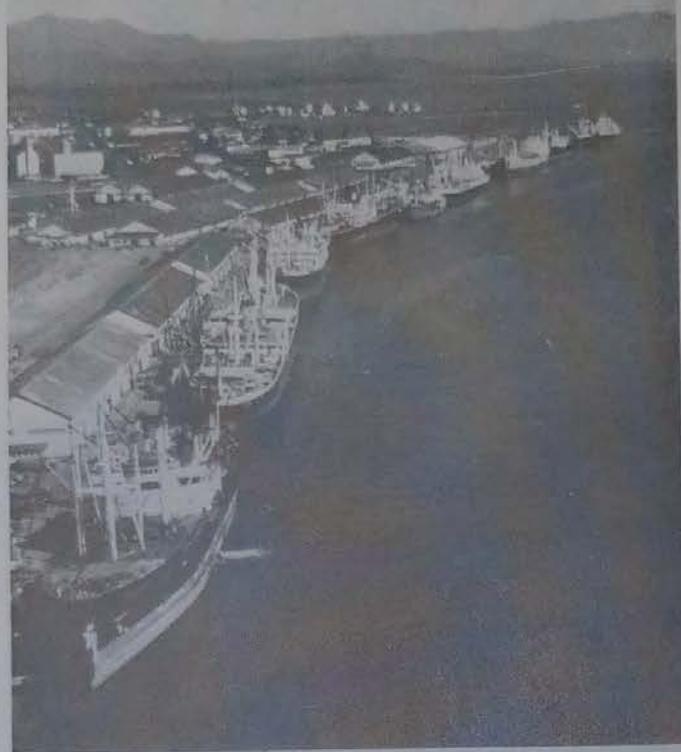
As melhores marcas foram estabelecidas em 1954-55. E até hoje não foi possível substituir aquelas equipes.

Outro exemplo é o salto com vara que em 1953 chegou a 3,40 m e nunca mais passou daí. Este ano apareceu na pista uma vara feita de fibra de vidro. Mas foi só a esperança de suplantar uma marca que apesar de relativamente modesta continua insuperável.

O sucesso dessa nova geração de atletas paranaenses depende em grande parte da nossa capacidade em ampará-los, estimulá-los e fornecer-lhes as condições ideais de treinamento. Isso significa antes de tudo um investimento governamental, pois na área dos desportos amadores não há condições de incentivar os investimentos dos clubes e estabelecimentos de ensino não oficiais. A recente decisão do Governador Paulo Pimentel de nomear quase uma centena de professores de Educação Física é um primeiro passo nesse sentido. Resta a criação de mais praças de esportes na capital e no interior, bem como o fornecimento de equipamentos e assistência médica.

De qualquer forma os resultados dos Jogos Colegiais foram animadores e justificam bem o entusiasmo do professor Hugo Riva. O Paraná provavelmente superará, até 1970 a meta de seu governo — e será não o segundo, mas o primeiro do Brasil em atletismo juvenil.





PARANAGUÁ, ONTEM
O BERÇO,
HOJE UMA FRENTE DE
LUTA PELA
INTEGRAÇÃO ESTADUAL

Paranaguá, que acabou de comemorar 319 anos, está sintonizada ao ritmo do desenvolvimento econômico e social do Paraná. Através do seu porto, em constante processo de modernização, luta para que se retenha ao máximo em território paranaense o esforço produtivo geral, pela exportação das suas matérias primas. Paralelamente empenha-se em despertar o potencial do seu território por um esforço de abertura de novas frentes de agricultura, indústria e de melhoria na pesca. A batalha da segunda via asfaltada do terminal rodoviário Curitiba—Paranaguá se insere nessas preocupações ao lado de iniciativas que visem o fomento turístico e a ativação dos balneários. Há outras lutas como a do oleoduto e a da refinaria do petróleo, tudo atestando que a vocação civilizadora de Paranaguá está presente no Paraná moderno.

TEAGASA, NICOLA
& O DONO DA Balsa

A propósito da reportagem «Esta Balsa vai acabar», publicada na edição de maio último de NP é que teve a maior repercussão na região do Vale do Ivaí, principalmente da área servida pela estrada que liga Ivaiporã a Borrazópolis, recebemos carta da empreiteira, Teagasa Paraná S.A., firmada pelo seu diretor-presidente Luiz Carlos Marinho de Andrade, que transcrevemos na íntegra:

«Tivemos o prazer de ler a reportagem sobre a ponte que nossa firma construiu sobre o Rio Ivaí na estrada Ivaiporã—Borrazópolis.

Agradecemos as referências sobre a Teagasa Paraná S.A., e orgulhamo-nos de maneira com que nosso mestre Sr. Napoleão Rothen executou a obra.

Não poderemos porém deixar sem um reparo uma injustiça cometida por V. Sa. contra a balsa de Pôrto Ubá. Não fosse a balsa, ninguém teria atravessado o Ivaí, e Ivaiporã só estaria ligada a Rodovia do Café agora com a conclusão da ponte.

Se o DER cobrasse pedágio, na ponte, para permitir a travessia do Ivaí, todos pagariam com prazer. Por que razão achar injusto que o proprietário da balsa também cobre o pedágio? Só por ser ele particular? Se a balsa transportasse só 30 carros por dia, em lugar de 300 carros alguém se importaria com a tarifa? Ou alguém proporia seu aumento por ganhar pouco o proprietário da balsa?

Não, Sr. Editor, não acho razoável a crítica. Não conheço o dono da balsa, mas sei que a balsa auxiliou a construção da ponte. Sem a balsa teria sido mais difícil a obra. E mais cara, pois o dono da balsa recusou-se a receber de nossa firma qualquer pagamento pelas incontáveis travessias que fizemos transportando areia, pedra, cimento, máquinas, madeiras e ferro!

Acho justo exaltar o espírito público desse homem (que não conheço) que mesmo sabendo que a ponte do Ivaí vai acabar com uma fonte de lucros, ainda assim auxiliou a construção da ponte.

Nossa firma vem construindo pontes há trinta anos no Estado do Paraná. No Sudoeste estamos construindo a ponte sobre o Iguaquí na Estrada de Guarapuava a Pato Branco que será a maior do Estado, com 370 m e recém-terminamos na mesma Estrada a ponte sobre o Rio Chopim, com 165 m.

Pois sobre ambos os rios nós pagamos as mesmas tarifas da balsa do Ivaí, até maiores, aos balseiros. E ainda damos graças a Deus por existirem homens que se dediquem a este serviço público: o de balsas fluviais, cujo inestimável valôr só se nota quando faltam!

Graças a Deus ainda existe a livre concorrência, que permite ao bom comerciante auferir lucro justo, que permite ao bom empreiteiro construir pontes melhores por preços mais baixos, para um bom Governo que as contrata em concorrências públicas, utilizando-se melhor do dinheiro dos impostos de todos os cidadãos, incluindo aquele bom comerciante rico.

Graças a Deus nós ainda temos uma Democracia que permite ao Nicola Ferruccio declarar espoliativo o transporte à base de balsas, e me permite escrever-lhe através de NP, dizendo que creio estar sendo injusto na sua suposição.

TEAGASA PARANÁ S.A. — Eng. e Ind.

Luiz Carlos Marinho de Andrade
Dir. Presidente».

NR: NP tem apenas a esclarecer que o registro feito em torno do transporte à base de balsas, traduzido nas impressões de Nicola Ferruccio, não constituam expressão de um sentimento pessoal, mas da generalizada ansiedade de produtores e transportadores em ver superado o entrave da superação do rio. Da mesma forma que registramos a calorosa opinião de Nicola, agora o fazemos também com as ponderações da empreiteira que destaca a função pioneira dos balseiros que as exigências do progresso e da técnica irão deslocar para outros setores de atividade.

ESTA ESTRADA VENCEU O ARENITO



Quem mora no Norte Novíssimo só tem medo de uma coisa: a erosão. As cidades e as rodovias vivem sob permanente ameaça de destruição, porque as fendas abertas pela água no arenito chegam a 20 metros de profundidade. Por isso, construir uma estrada até Paranavaí parecia a muitos mais do que um ato de coragem: era uma temeridade.

A administração Paulo Pimentel acaba de mostrar que não teme o arenito. E quase um milhão de paranaenses foram beneficiados com esta vitória do homem sôbre a natureza.

MAIS UM PASSO NA ROTA HISTÓRICA DOS IRMÃOS KELLER

Ao acionar pessoalmente a máquina que executou os últimos dez metros de asfalto da rodovia Maringá—Paranavaí, o governador Paulo Pimentel não estava concluindo uma obra isolada. Estava dando seqüência e cumprindo compromissos assumidos há mais de cem anos, quando os irmãos José e Francisco Keller chefiam a primeira expedição que procurava um caminho mais curto entre Paraná e Mato Grosso. E estava também transportando para o terreno prático o sonho do Visconde de Mauá, que mandou efetuar melhores estudos para a «Estrada de Mato

Grosso». E tornando conseqüente a pompa que cercou o lançamento, em 1871, da pedra fundamental da ponte sôbre o Rio Ivo, em Curitiba, na Rua 15 de Novembro, entre Murici e Ébano Pereira. Dali, a estradinha foi para o Batel, depois para Campo Largo, Ponta Grossa, Apucarana, Maringá e agora Paranavaí.

Durante 100 anos, os paranaenses lutaram para concluir sua grande ligação sudeste-noroeste. E hoje já é possível viajar de Paranaguá a Paranavaí em oito horas e meia, em automóvel. Os caminhões carregados já podem fa-

zer o mesmo percurso em pouco mais de 12 horas. Até o fim do governo de Paulo, estarão em Dourados, Mato Grosso, em menos de um dia de viagem, com tôdas as paradas. E, provàvelmente, sem dar atenção ao tremendo significado histórico desta conquista — em têrmos de integração econômica, social e cultural entre regiões tão diversas, habitadas por contingentes étnicos provindos de quase todos os pontos do mundo.

É o moderno milagre da unificação, cuja matéria prima é asfalto, trabalho e, acima de tudo, patriotismo.

SEGUE

O ASFALTO CHEGA AO ÚLTIMO REDUTO DA EXPLOSÃO DEMOGRÁFICA

O MAIOR INVESTIMENTO ESTÁ LONGE DA VISTA DO PÚBLICO:
PESQUISAS GEOLÓGICAS E AS OBRAS SUBTERRÂNEAS PARA
VACINAR A ESTRADA CONTRA A EROSÃO.





**UMA DAS MAIS ALTAS CONCENTRAÇÕES DEMOGRÁFICAS
— 903 MIL HABITANTES — É SERVIDA PELA RODOVIA. QUE
CONTINUA CAMINHANDO RUMO A MATO GROSSO NA
REALIZAÇÃO DO SONHO DOS IRMÃOS KELLER.**

A nova ligação entre Maringá e Paranaval é uma conquista de um milhão de paranaenses que vivem na região noroeste e até há pouco tempo eram obrigados a enfrentar as estradas de areião ou barro para chegar até Maringá, onde a rodovia asfaltada leva às conexões com o sistema viário nacional. São os moradores de 23 municípios os grandes beneficiários desta obra, que, ao longo de seus 72 quilômetros, requereu um investimento superior a onze milhões de cruzeiros novos e obrigou os técnicos do Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná a encontrar novas soluções para enfrentar um solo difícil, extremamente sujeito à erosão. A solução adotada foi o estabelecimento de um traçado que segue os pontos mais altos do terreno e a implantação de um eficiente sistema de drenagem das águas.

O prazo contratual para a entrega da obra findava em fevereiro de 1968, mas o ritmo dos trabalhos possibili-

tou sua antecipação em sete meses. Isso significa uma sensível economia no custo dos transportes, devolvendo imediatamente à comunidade o investimento estadual. Qual é essa comunidade?

São os moradores de Maringá, Mandaguaçu, Ourizona, São Jorge, Florai, Castelo Branco, Nova Esperança, Atalaia, Uniflor, Cruzeiro do Sul, Paranacity, Inajá, Paranapoema, Jardim Olinda, Santo Antonio do Caiuá, São João do Caiuá, São Carlos do Ivaí, Alto Paraná, Tamboara, Paraíso do Norte, Nova Aliança do Ivaí, Mirador e Paranaval. São 903 mil paranaenses que se libertam do areião e do barro.

São, sobretudo, os moradores da região que vem tendo o mais intenso índice de crescimento demográfico do Estado. Segundo dados extra-oficiais, as populações desses municípios tiveram o seguinte aumento, de 1959 para cá:

<i>Município</i>	<i>Pop. em 1959</i>	<i>Pop. em 1967</i>
Maringá	105.000	175.000
Mandaguaçu	27.000	45.100
Ourizona	12.000	20.000
São Jorge	23.000	38.500
Floral	15.000	25.000
Castelo Branco	12.000	20.000
Nova Esperança	44.000	73.500
Atalaia	12.000	20.000
Uniflor	12.000	20.000
Cruzeiro do Sul	12.000	20.000
Paranacity	24.000	40.000
Inajá	12.000	20.000
Paranapoema	12.000	20.000
Jardim Olinda	11.000	18.300
Sto. Antonio do Caiuá	27.000	45.000
São João do Caiuá	19.000	28.500
Alto Paraná	32.000	53.500
São Carlos do Ivaí	15.000	25.000
Tamboara	13.000	21.700
Paraíso do Norte	22.000	36.700
Nova Aliança do Ivaí	12.000	20.000
Mirador	12.000	20.000
Paranaval	65.000	108.000

SEGUE

MARINGÁ—PARANAÍ É UMA ESTRADA QUE O GOVERNO ENTREGOU 7 MESES ANTES DO PRAZO. O RÍTIMO DEFINE A ADMINISTRAÇÃO E EXPLICA A VIBRAÇÃO DO POVO DA REGIÃO.



Esta é, também, uma das populações mais ativas do Paraná. O crescimento da produção, de 1962 para cá, foi da ordem de 100% em quase todos os produtos, com exceção do café. Os últimos levantamentos sobre tráfego de veículos no trecho indicavam que 2.760 veículos — principalmente caminhões — passavam diariamente entre Paranavaí e Nova Esperança. E que 2.860 veículos iam de Nova Esperança a Maringá, carregando toda a sorte de produtos. É o seguinte o quadro atual da produção, com seus valores.

Produto	Quant. (em mil ton.)	Valor (em NCr\$ 1.000)
Arroz	160	32.000
Algodão	140	14.000
Café	300	36.000
Cana de Açúcar	1.000	2.100
Feijão	200	21.000
Milho	600	20.000
Mandioca	100	800
Outros	2.000	212.000
TOTAL	4.500	337.900

E o mais importante é que essa produção continua crescendo incessantemente, ao mesmo tempo em que se instalam na região as primeiras indústrias de transformação de produtos primários — principalmente fábricas de óleos vegetais, frigoríficos e de minerais não ferrosos.

O grande investimento feito pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná na estrada Maringá—Paranavaí não está à vista do público. É constituído primeiramente de pesquisas geológicas e depois de obras subterâneas destinadas a livrar a estrada do perigo da erosão. Somente no pequeno trecho que contorna a cidade de Paranavaí foram implantados mais de 6 mil tubos de concreto de bitolas diversas e construídas duas galerias de concreto armado, com capacidade para 25 metros cúbicos. O diretor geral do DER, engenheiro Plínio A. Pessoa, inspecio-

nou pessoalmente a maior parte das obras.

A estrada possui sub-base, base e uma capa intermediária em toda a largura de 14 metros, além da proteção lateral, constituída de lajetas, canaletas e grama. As galerias com tubos subterâneos para drenagem das águas são cobertas por lajes e sobre elas está assentado o leito e o acostamento da rodovia. Fica à mostra apenas a boca dos boeiros coletores das águas pluviais. Trata-se, no gênero, de uma experiência de grande importância para a engenharia rodoviária brasileira, que enfrenta pela primeira vez uma região onde a erosão forma fendas no terreno de 20 metros de profundidade. É um experiência que foi bem sucedida, pois os trechos que foram antecipadamente entregues resistiram perfeitamente às chuvas e ao tráfego pesado.

«EU SABIA QUE O PAULO TERMINAVA ISSO LOGO»

A reação popular ante a inauguração antecipada da estrada Maringá—Paranavaí variou desde o mais intenso entusiasmo até a completa tranqüilidade.

Vários motoristas de caminhão fizeram questão de usar, no dia da inauguração oficial, os chapéus de palha que guardaram da campanha de Paulo Pimentel para governador.

— Eu sabia que o Paulo terminava isso logo — afirmou um deles.

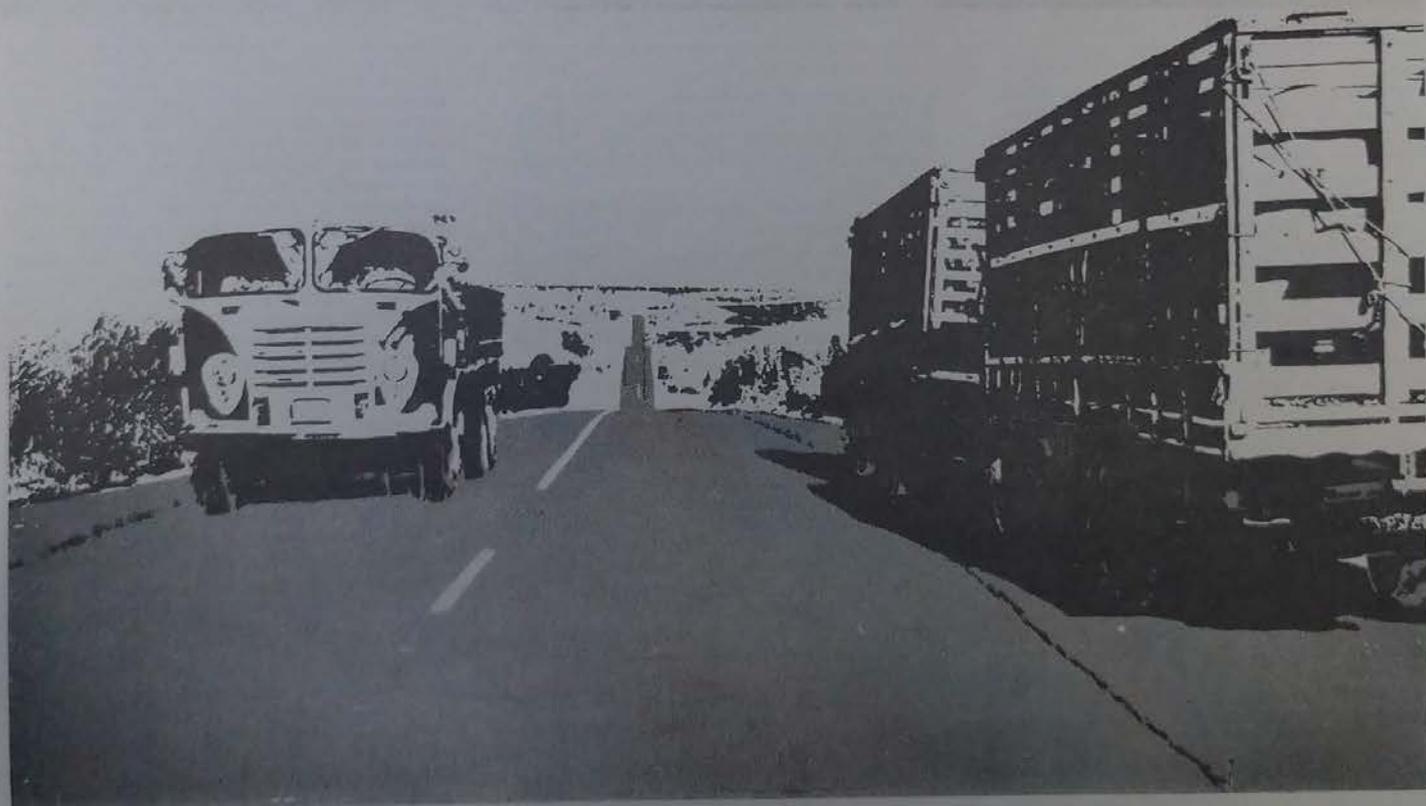
O prefeito de Paranavaí, José Vaz de Carvalho, afirmou que «uma obra dessa consagra toda uma administração», acrescentando: «Nós confiamos no governo de Paulo, porque é um governo identi-

ficado com os interesses do povo que trabalha e produz».

Vários automóveis desfilaram com a inscrição «Paulo na Presidência em 1970».

E um rapaz limitou-se a comentar: «Garanto que, com o asfalto, o time de Paranavaí entra para a Divisão Especial no ano que vem».

Afinal, quem vence o desafio do arenito, pode muito bem ajudar o jovem torcedor a ver seu time disputando o campeonato. E um administrador que entrega uma obra desse porte com sete meses de antecedência tem certamente uma boa credencial ante os olhos de senadores e deputados que elegerão o sucessor do marechal Costa e Silva.



ENTRE PAULO PIMENTEL E COSTA E SILVA

Bacilla Neto



Era um preto enorme, todo de luvas brancas, que servia, cerimoniosamente, a laranjada para o presidente Costa e Silva, no Palácio Alvorada.

— “Você sabe quem é esse moço?” perguntou o presidente ao garçon.

— “Sei, excelência. É o governador Paulo Pimentel, do Paraná”.

— “Pois, quando ele estiver aqui, no Alvorada, você sirva a ele a mesma coisa que para mim”, disse Costa e Silva.

um largo sorriso

Das posições políticas às atitudes pessoais, o presidente caminhou com o tempo, dando ao jovem governador paranaense várias demonstrações de simpatia. Paulo Pimentel foi o primeiro chefe de Executivo estadual a revelar publicamente, sua ostensiva integração à então candidatura do Ministro da Guerra. Depois vieram outros da área civil e revolucionária. Mas, como gaúcho, Costa e Silva não esquece os gestos de coragem política e, hoje, o eixo de diálogo entre o Palácio Iguazú e o Alvorada favorece ao governador do Paraná nas pretensões de nossa terra, que são levadas à consideração do Chefe da Nação.

Na conversa de quase 2 horas entre o Presidente e o Governador do Paraná, durante julho, em Brasília, houve, ao lado de temas administrativos, muita fala política.

— “A “Arena” paranaense é Costa e Silva, presidente”, afirmou Paulo Pimentel. E, a essa afirmativa, viu-se estampar no rosto do homem de Taquarí aquele sorriso largo, aberto e por inteiro que a gente do Rio Grande do Sul tem ao receber uma notícia que lhe é agradável.

consumado um capítulo

A comunicação do governador do Paraná ao presidente da República sobre o resultado da convenção “arenista” estadual encerrava um capítulo político, através do qual se afirmara, na legenda partidária situacionista, a liderança do sr. Paulo Pimentel, figura que se integrara, nacionalmente, no esquema de forças que elegera Costa e Silva como Chefe da Nação.

Em Londrina, quando o presidente visitou o norte paranaense, deixara entrever a Paulo Pimentel a necessidade de assumir, politicamente, o comando do partido. Foi a partir desse fato que

se esquematizou todo um plano, construído com paciência e com uma firme persistência e que resultou, pela via da eleição do deputado Anibal Curi para a secretaria geral da “Arena”, na certeza de que o “pimentalismo” era a nova face dominante na legenda governista.

Ao acentuar ao presidente da república que o partido situacionista, no Paraná, “é Costa e Silva”, o sr. Paulo Pimentel consignava, também, usando de uma elipse numa linguagem com o presidente, o seu predomínio político no partido do qual deverão sair a maior parte das soluções vitoriosas no pleito paranaense de 1970.

desinterêsse pelas fricções

Na medida em que podemos afirmar algum conhecimento dos bastidores políticos do Estado, é possível acentuar que o governo, forte politicamente, não tem interêsse em dimensionar os termos dialéticos da realidade atual, destacando outros pontos no combate pela hegemonia do “ferreiro local”. Na proporção em que se afirmar contra qualquer área dentro da “Arena”, o grupo

dominante liderado pelo sr. Paulo Pimentel estará, inevitavelmente, dando expressão ao setor que combate. As intenções políticas que podem ser percebidas, após o fato da convenção "arenista", se dirigem para o estuário de propósitos de estruturação do partido que, ainda, é uma contrafação de realidade. Simplesmente, não existe com uma feição de estrutura partidária.

As lideranças mais sensíveis, que perfilham debaixo do comando do sr. Paulo Pimentel, pretendem intensificar esforços em duas direções básicas:

a) arregimentação partidária, através do processo de filiação na "Arena" e

b) convite às lideranças do interior e da Capital que, ainda, não se integraram partidariamente na vida política do Paraná, depois da Revolução de Março de 64.

o rosto «arenista»

Debaixo dessas intenções, vários esquemas estão sendo montados, aproveitando-se da bonança política que enfuma as velas "arenistas", depois da borrasca havida na convenção. Uma delas, já anunciada pelo sr. Mattos Leão, Secretário do Interior e Justiça, diz respeito a uma concentração de prefeitos, em Curitiba, para o exame conjunto das medidas visando a aprofundar o processo de arregimentação nos Municípios paranaenses. Em paralelo, já se desenvolve outro, de convite a figuras positivas da vida do Paraná, para ingressar no partido. Uma primeira tentativa, nesse sentido, se expressa no convite feito pelo novo secretário geral da "Arena" aos vereadores da Capital (o maior colégio eleitoral paranaense), que resultou no ingresso nas fileiras da grei situacionista de 16 ou, possivelmente, 18 edis curitibanos, de uma Câmara de 20.

As atenções se concentram nesse trabalho de estrutura, que algumas lideranças entendem deva ser realizado com extrema celeridade, considerando que no ano que vem haverá o pleito municipal no interior, qualificado como básico para o grande salto sucessório governamental de 1970. Mas, já em paralelo, algumas figuras com as quais conversamos, na "Arena", revelam preocupações a respeito do rosto político do "arenismo", marcado com vínculos profundos e característicos de sua condição governista, quer nacional, quer estadual. Pretendem certas vezes dessa agremiação que o partido deve ter uma fisionomia popular que defluirá, em parte acentuada, de uma organização que se faça nas bases municipais.

o «espírito da vitória»

A continuar o quadro político brasileiro e paranaense como se encontra, com interesse dos srs. Costa e Silva e Paulo Pimentel estimulando essa legenda, poderá crescer, mas essa expansão terá alguma consistência na medida em que a estrutura funcionar como partido, valendo-se da excepcionalidade do momento por que passa.

A "Arena" do Paraná é, hoje, tanto Costa e Silva como Paulo Pimentel e as

perspectivas para seu crescimento são positivas, além de constituir, já no ano vindouro, um significativo instrumento de vitória para quem se deseje engajar no processo eleitoral nos municípios paranaenses. O êxito, que se es-

pera, ocorra em 68, nas bases do interior do Paraná, para a bandeira "arenista", será uma impressionante massa de manobra para o acontecimento de 70, quer no Estado, quer no país, se tivermos eleições diretas.

No rebôlo das fofocas

● PAULO PIMENTEL falará pelo sul do Brasil na homenagem que se fará a Delfim Netto, em Brasília, na segunda quinzena de agosto. O deputado federal paulista Edmundo Monteiro sugeriu a uma comissão de parlamentares, que organiza a manifestação ao Ministro da Fazenda, o nome do governador do Paraná, para fazer a saudação. O convite a Paulo foi transmitido pelo ex-governador paulista, prof. Lucas Nogueira Garces, que aquiesceu. ● O deputado federal AGOSTINHO RODRIGUES está impressionado com o seguinte fato: dois de seus colegas, HAROLD LEON PERES (Arena) e LEO DE ALMEIDA NEVES (MDB) são vices-líderes de suas respectivas bancadas na Câmara Federal. Segundo Agostinho Rodrigues o deputado maringense Haroldo Leon Peres está com excelente conceito na Câmara e não ficará surpreso se em breve ocupar a função de líder do Governo Costa e Silva nessa Casa do Congresso. O interessante é que, também, admite que Leo de Almeida Neves, com muito boa atuação no plenário, poderá como líder do MDB. Se isto ocorrer o Paraná terá dado dois líderes na Câmara Baixa do país. ● A bancada federal paranaense é a única, no Brasil, que funciona unida em torno dos interesses do Estado. Tem, inclusive, um regimento interno que coordena a ação conjunta da representação paranaense nessa Casa do Congresso. Todo mês tem um diretor-executivo, rotativamente escolhido, que funciona como coordenador. ● Na base de fofocas de bastidor, revela-se que após o resultado da convenção "arenista", no Paraná, quando se firmou a liderança da corrente política de PAULO PIMENTEL, o sr. IVO ARZUA mandou emissário propondo uma coalisão de forças. Diz-se que estaria, até mesmo, disposto a aceitar sua candidatura ao Senado, nas duas vagas que se abrirão em 70. ● MATTOS LEÃO, Secretário do Interior e Justiça, está organizando uma concentração de prefeitos do interior, em Curitiba, dentro do programa de arregimentação de lideranças políticas nas fileiras da "Arena". ● ANIBAL CURI, novo secretário geral do partido situacionista, foi à Câmara de Vereadores de Curitiba e convidou os edis a ingressarem nas hostes "arenistas". Como resultado, o presidente da Câmara, Acyr José, disse que entrará na "Arena" e, junto com ele, mais 15 vereadores curitibanos, de um total de 20. Mas — arrematou — outros 2, também, se acham inclinados a assinar fichas da "Arena". ● Os quadros políticos do Paraná admitem que se a eleição for indireta, para a presidência da República, em 1970, um dos nomes mais cotados é o do coronel MARIO ANDREAZZA, Ministro dos Transportes. Figura chegada a Costa e Silva, sua indicação para essa pasta ministerial teve o apoio de Paulo Pimentel. ● O deputado federal AGOSTINHO RODRIGUES traduziu, em poucas palavras, o que os bastido-

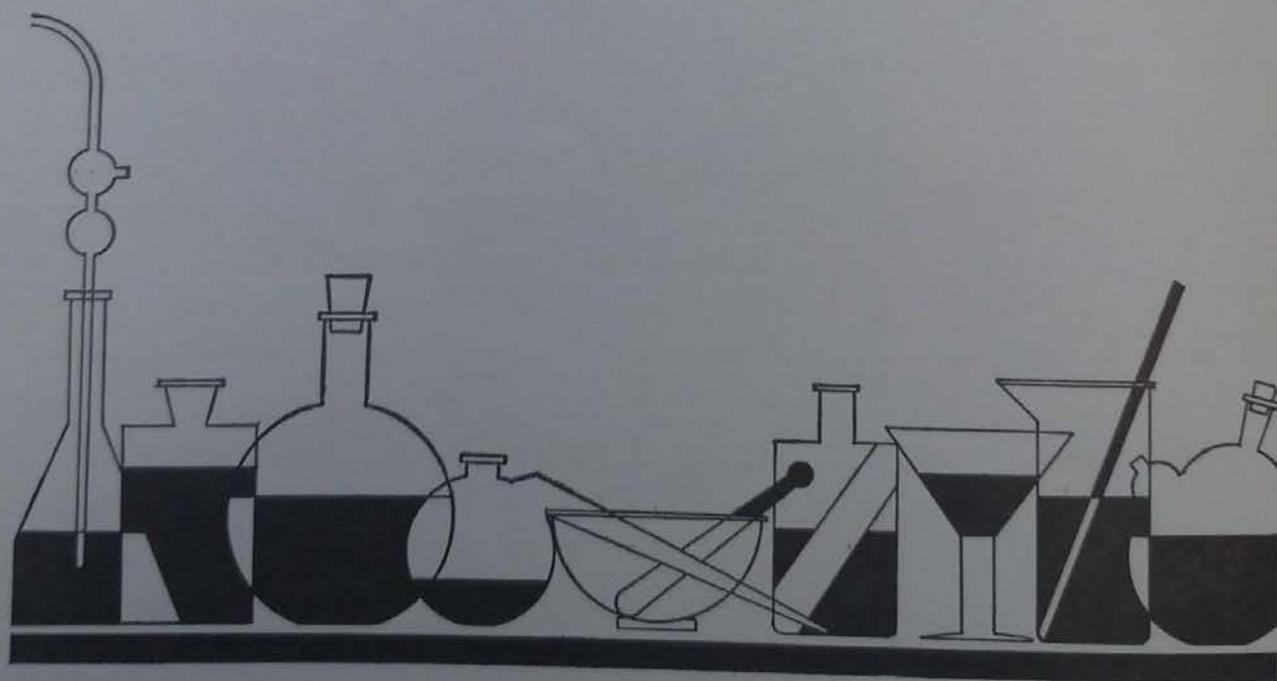
res políticos na Câmara pensam sobre as lideranças civis no país, na atualidade: no Rio Grande do Sul, PERACCHI, doente, não tem o comando político em seu Estado. Santa Catarina não tem uma liderança com projeção nacional, em seu atual quadro. Em São Paulo, muitos deputados federais estão contra ABREU SODRÉ. "Minas, nem se fala, já que a situação se reflete uma impopularidade de ISRAEL PINHEIRO que se pode traduzir, inclusive, no grande atraso no pagamento do funcionalismo". Na Guanabara, NEGRAO DE LIMA não representa as novas fileiras de renovação política que o país necessita. "Em consequência — diz Agostinho Rodrigues — o Paraná é visto, em Brasília, como um Estado de esperança nacional". ● JOAO MANSUR, presidente da Assembléia, diz que é candidato a vice-governança do Paraná, em 70. Afirma que já tem o apoio de muitos deputados estaduais, mas esclarece que não sabe com quem formaria a "dobradinha". "Até agora, tudo está muito escuro, no jôgo sucessório". ● A imprensa política de Curitiba já está falando no prefeito OMAR SABAG como uma figura de contraste: não quer publicidade e não gasta um centavo em promoção de sua obra administrativa. ● O jôgo político desenvolvido por lideranças de MARINGÁ impediu que o nome de uma figura dessa cidade fosse conduzido para a Secretaria de Governo. ● ACCIOLY FILHO começa a ser cogitado para uma das cadeiras de senador, em 1970. ● Foi preparada uma agenda, relativamente secreta, para as conversações entre PAULO PIMENTEL e MARIO ANDREAZZA (Ministro dos Transportes), durante a visita desse Ministro ao Paraná, quando da inauguração da rodovia Maringá-Paranavai. Consta de 3 itens: a) continuação da estrada de PARANAVAI até um ponto a ser determinado no Rio-Paraná; b) federalização da rodovia PATOBRANCO—TRÊS PINHEIROS, que injetaria mais recursos federais para essa obra e c) reinício da segunda pista da BR-277, entre CURITIBA e PARANAGUÁ. Outra agenda, para uma discreta conversação a dois, entre Paulo e DELFIM NETTO, diz respeito: a) ICM e café, face à receita financeira do Paraná; b) Fundo de Participação dos Estados, c) avais do Banco do Brasil a empréstimos que o Paraná vem pleiteando no plano internacional, que dariam uma injeção de 20 milhões de dólares, com os quais se irrigariam os planos de investimentos em estradas e energia elétrica para o Estado. ● Amigos comuns de MUNHOZ DA ROCHA e PAULO PIMENTEL estão procurando meios e modos para uma aproximação política entre os dois candidatos que disputaram, em 65, o governo do Paraná. Nas conversações nesse sentido aventa-se, inclusive, a hipótese de um convite para o ex-governador MUNHOZ DA ROCHA ingressar na "Arena".

DROGARIA MORIFARMA

**UMA ORGANIZAÇÃO PIONEIRA
SERVINDO O NORTE DO PARANÁ**

MATRIZ: MARINGÁ

**FILIAIS: MARINGÁ, LONDRINA, CIANORTE, CRUZEIRO
D'OESTE, PARANAVAÍ (DUAS), MANDAGUARI
E NOVA ESPERANÇA**



O RIO

LUIZ
GERALDO
MAZZA

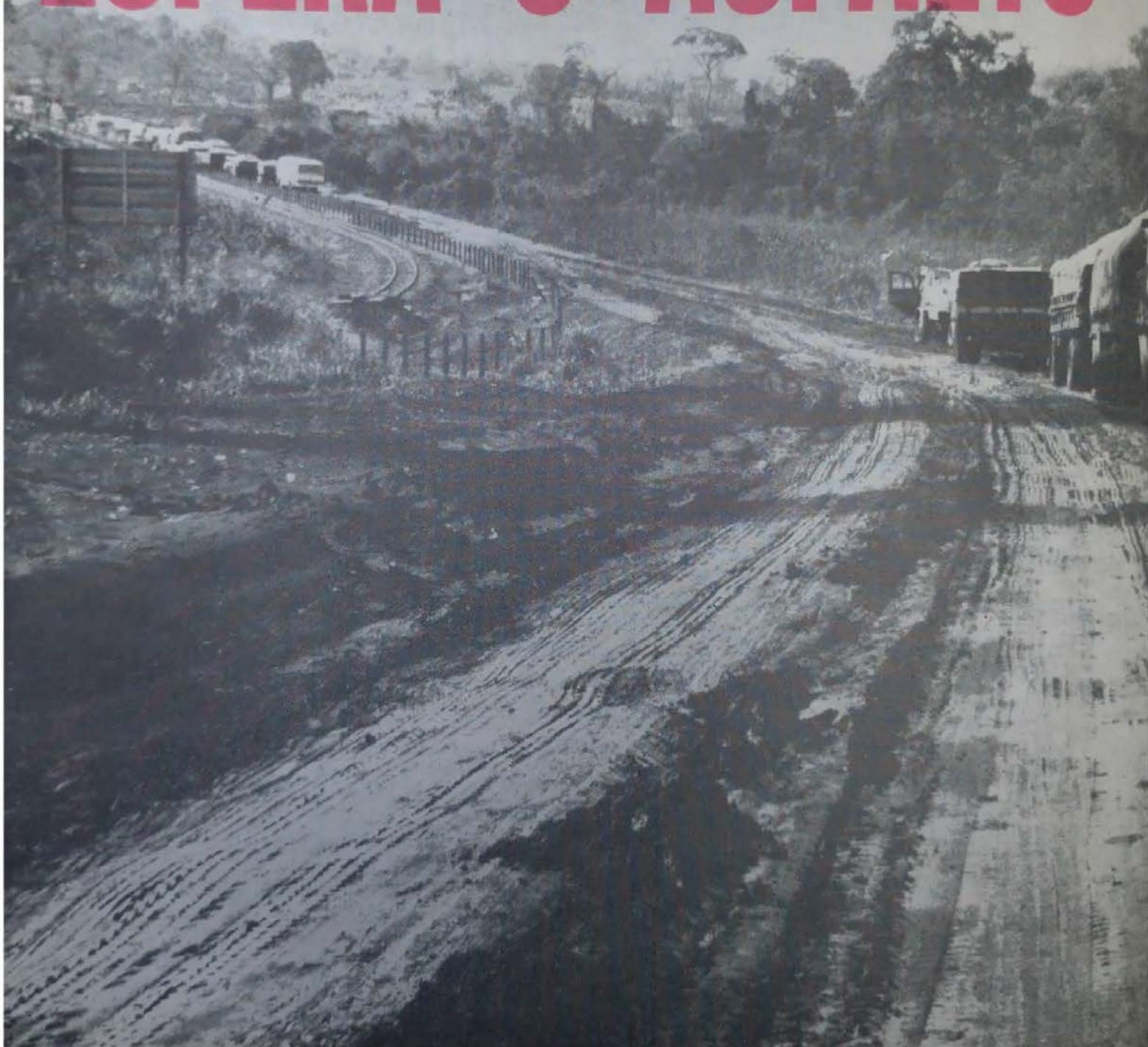
Esperava-se impacientemente o milagre nos primeiros tons amarelados dos ipês e nos vãos azuis do céu enferruscado. Abria-se uma avenida nova e mexendo com coisas sagradas o prefeito mandava furar a barriga da cidade para vêr por onde jorrava o antigo rio. E revolvendo o asfalto, o rio reapareceu ao público do seu longo exílio subterrâneo como um cadáver inseulto, o manto pesteadado de tôdas as cloacas. Quando o fecharam porque a cidade precisava crescer, em suas águas dava até peixe de aquário e os namorados riscavam a canivete corações flechados em tôdas as pontes; suicidas fincavam os olhos na torrente procurando a vertigem — a giro da paisagem refletida à entrada dos redemoinhos — como anestesia necessária para o salto; um universo de coisas mais calmas e estáveis, carroças de colonos, charretes, pique-niques de colegiais à beira. Isso tudo foi aos poucos afetado com a invasão das manchas de óleo na correnteza, depois os dejectos, resíduos de curtumes, o leito escurecendo como que se antecipando à vida subterrânea de masmorra.

E para reafirmar o caráter anti-poético do nosso tempo expuseram as vísceras do rio em plena primavera, coincidentemente sem muita luz, chuvosa, fria e entediante. Era mais agradável para nós e à nossa memória e mais piedoso para o rio lembrar-se dêle nos tomos de geografia: é que ninguém aceitava que sob seus pés um prisioneiro se arrastava e pouco tinha daquilo que lhe era próprio — a dignidade ofendida pelos sucos sigilosos da metrópole. Vez por outra uma chuva mais forte o vingava: a enchente dava prejuízos à cidade, inundava as lojas e os bacalhoeiros e açougueiros iam, desesperado, ao meio da praça gesticular contra Deus mostrando o bacalhau e a carne molhados; os banqueiros apavorados temiam que o dinheiro ficasse molhado e deteriorasse.

Agora, depois das obras, volta à penumbra. É o registro das coisas irreversíveis como o olho da criança no colo da mendiga voltado para o tópo dos arranha-céus que suas mãos um dia tocarão. Não como encantamento, mas como um domínio fatal que os desgraçados haverão de exercer. Como o rio que sai do porão para ir ao sol e aflige o conformismo da cidade.

CIANORTE

AQUI TAMBÉM SE ESPERA O ASFALTO





A ESTRADA LAMACENTA É O GRANDE
OBSTÁCULO VENCIDO DIARIAMENTE POR 1.500
CAMINHÕES CARREGADOS DE CAFÉ, FEIJÃO, MADEIRA, ARROZ,
ALGODÃO, MILHO E OUTROS VALIOSOS PRODUTOS
REGIONAIS. COM O ASFALTO, ESSE NÚMERO AUMENTARÁ MUITO
E MILHARES DE TRABALHADORES TERÃO A GARANTIA DE QUE
O DESENVOLVIMENTO REGIONAL SE FARÁ
SEM QUE SEJA PRECISO RESPONDER À MESMA PERGUNTA
TODOS OS DIAS: «HOJE A ESTRADA ESTÁ DANDO PASSAGEM?»

— As viagens para Cianorte e Umuarama estão canceladas! A voz do funcionário da Estação Rodoviária ecoa no altofalante e dezenas de rostos sofridos e contrafeitos ouvem afinal a sentença que já aguardavam há bastante tempo — desde que o céu começou a enferruscar e a chuva teve início. Esta cena se repete muitas vezes por ano em todas as estações rodoviárias do Norte.

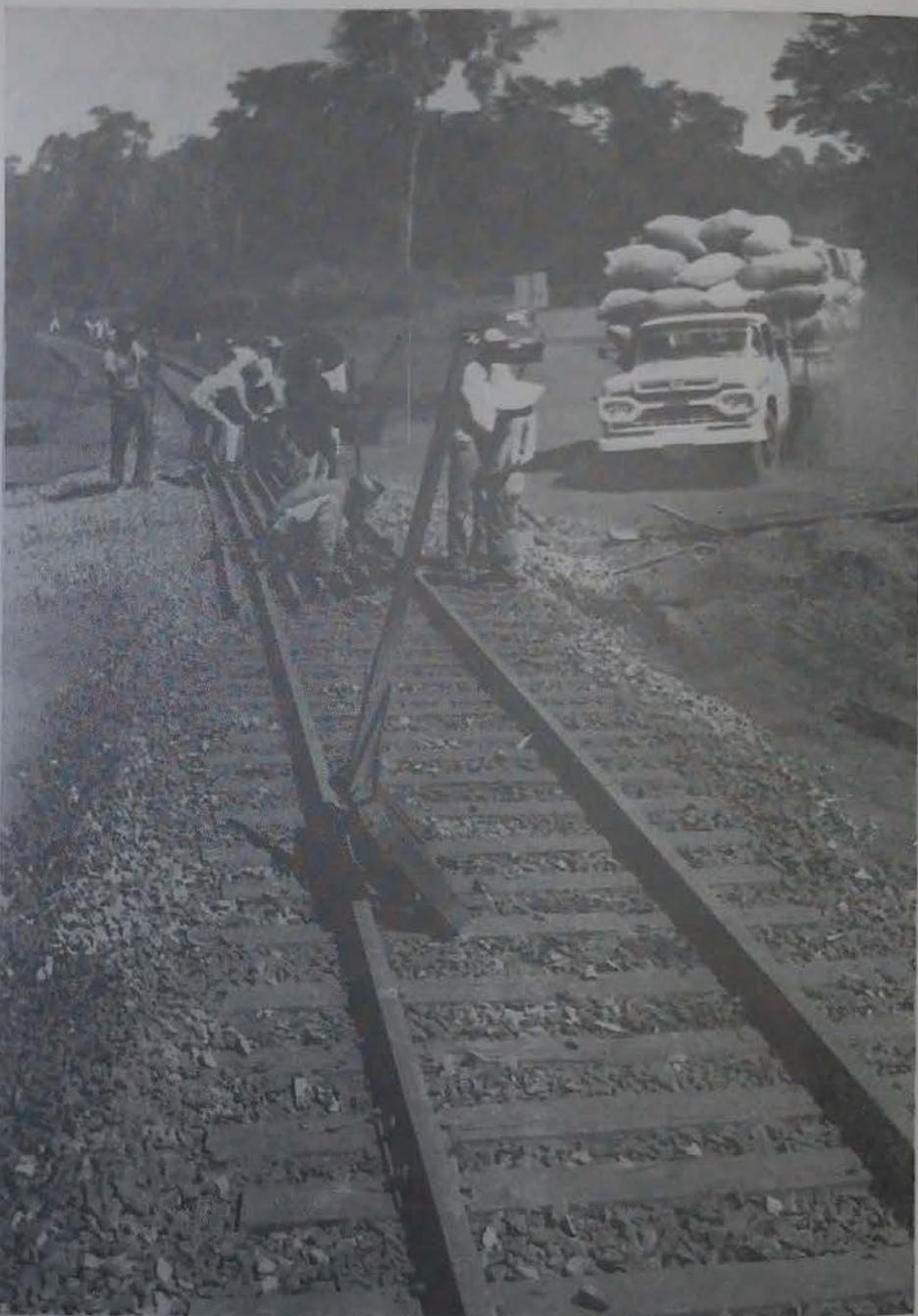
Para o passageiro, o jeito é voltar para sua casa ou hotel. Mas pior é a situação dos motoristas de caminhão. Em Maringá, no ponto denominado "Fim da Picada", eles se concentram em grupos de até 500. Tomando cerveja, café ou um "negócio forte", esperam que a lama seque e a estrada fique menos perigosa. Sabem que viajar assim é um risco muito grande — quase uma garantia de dormir na estrada, com as rodas atoladas em meio metro de lama, ou caído num barranco.

Dalvino Cubas, que toca um grande fenemê, é um dos que ficaram: seu destino, quase sempre, é Umuarama.

— Mas não vai ser por muito tempo, não. O Paulo Pimentel prometeu que começa já o asfalto até Cianorte.

Todos olham para Dalvino — tão pimentelista que até colou um plástico dizendo "aqui se trabalha" em seu caminhão — e sentem ressurgir a esperança.

A ferrovia inacabada e a rodovia enlameada (quando chove) ou poeirenta (quando faz sol) se cruzam neste ponto. A corrida entre o asfalto e os trilhos tem ritmo lento. Mas agora o asfalto pode ganhar. É que os trilhos estão a 28 km de Cianorte, mas falta a ponte sobre o rio Ligeiro com vão de 105 metros.





Cianorte sonha em acordar com o apito do trem. Mas, por enquanto, a esperança é distante. A estrada de ferro progride lentamente em sua direção, vencendo obstáculos que variam entre os acidentes geográficos que obrigaram a construir esta ponte e as modificações da política ferroviária do Governo federal.

ASFALTAMENTO É PROMESSA DO GOVERNO

A ligação pavimentada entre Maringá, Cianorte, Umuarama e Guaira foi prometida pelo governador do Estado em maio, durante as solenidades comemorativas do aniversário de Maringá. O governador deixou claro que isso era o mínimo que o Estado podia fazer, para atender à vasta região colonizada pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, graças ao apoio de milhares de pessoas que acreditaram no valor daquelas terras, no esforço dos governos e — principalmente — em sua própria capacidade de construir o desenvolvimento.

Esses homens e mulheres vivem hoje em cidades urbanizadas dentro dos padrões mais modernos, produzem uma substancial parcela das safras paranaenses, possuem criações de elevado padrão, começam a implantar suas indústrias de transformação e dispõem das principais áreas de terra roxa em

fase de franca produção. Aguardam apenas o melhoramento do sistema de transportes regional para elevar sua participação a níveis jamais sonhados.

Entretanto, alguns ainda lembram que há muita gente interessada em que seja construída primeiro a estrada Maringá—Campo Mourão — e fazem questão de provar por “a” mais “b” que a rodovia Maringá—Cianorte—Umuarama não só é mais importante para a região, como principalmente para o desenvolvimento paranaense. Com esse objetivo, levantaram um impressionante volume de dados estatísticos sobre tráfego de veículos, produção regional, movimento financeiro e econômico, crescimento demográfico, aumento do número de estabelecimentos comerciais e industriais para confirmar a decisão do governador Paulo Pimentel, mostrando que é a mais benéfica para o Paraná.

1.500 CAMINHÕES ENFRENTAM TODO DIA O LODAÇAL

E fazem questão de ter todos esses dados bem atualizados, porque lembram da guerra de estatísticas ocorrida em 1965, quando ainda havia dúvidas sobre a designação das prioridades do plano rodoviário na região. Qual o primeiro caminho a ser asfaltado: o de Cianorte e Umuarama ou o de Campo Mourão? A pergunta foi respondida na base de uma pesquisa sobre o movimento de veículos nas duas estradas. E registrou-se quase um empate: 1.476 veículos/dia numa, 1.465 veículos/dia noutra.

Entretanto, já naquela época, a análise dos números era favorável ao caminho para Cianorte e Umuarama. Era

muito maior a frequência de ônibus em direção a Cianorte (75 contra 38), mostrando que havia maior adensamento demográfico, maior intercâmbio humano, por causa de sua estrutura agrária, marcada pela pequena propriedade (cujo tamanho médio é de 6 alqueires). Havia também maior frequência de pequenos e médios veículos de carga no sentido de Cianorte (95 contra 58), evidenciando que esse tipo de transportador é menos sensível aos boatos.

Porque os boatos fervilhavam. “Há um pontilhão quebrado”. “Tem atoleiro de mais de um metro”. “Há três caminhões parados há dias”. Tudo isso assusta os motoristas de grandes ve-

culos, que acabaram optando pelo caminho mais longo, “mas mais seguro”. Conta-se que até placas “frias” eram colocadas nas bifurcações, para assustar os motoristas, criando uma falsa noção de que o caminho por Campo Mourão era melhor. Apesar de tudo isso, o levantamento estatístico provou que a demanda maior era na direção de Cianorte e Umuarama.

E há outros fatos para provar que todas as armas foram usadas para forçar a alternativa em favor de Campo Mourão por fatores artificiais. A “guerrilha” da Serrinha é uma dessas frentes críticas. Naquela variante, de apenas 16 quilômetros, há nada menos de três anos a firma empreiteira marca passo. O nó górdio parece ser um boeiro, apontado como entrave inenunciável, principalmente porque o material obsoleto que opera na área não pode atuar com a eficiência desejada. Isto vem sendo constantemente denunciado pelo jornalista Amândio Mathias, diretor de “A Tribuna de Cianorte”.

Mas nem todas as manobras conseguiram vencer a serenidade dos moradores do Vale do Ivaí, auxiliados pelos funcionários e diretores da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Provaram, com números, que a região de Cianorte—Umuarama é a que apresenta maior taxa de crescimento populacional e gera maior renda para o Estado. E ali que há maior demanda de transporte e maiores serão os prejuízos para toda a comunidade paranaense se o problema não for resolvido logo. **SEGUE**

CIANORTE

AQUI TAMBÉM SE ESPERA O ASFALTO

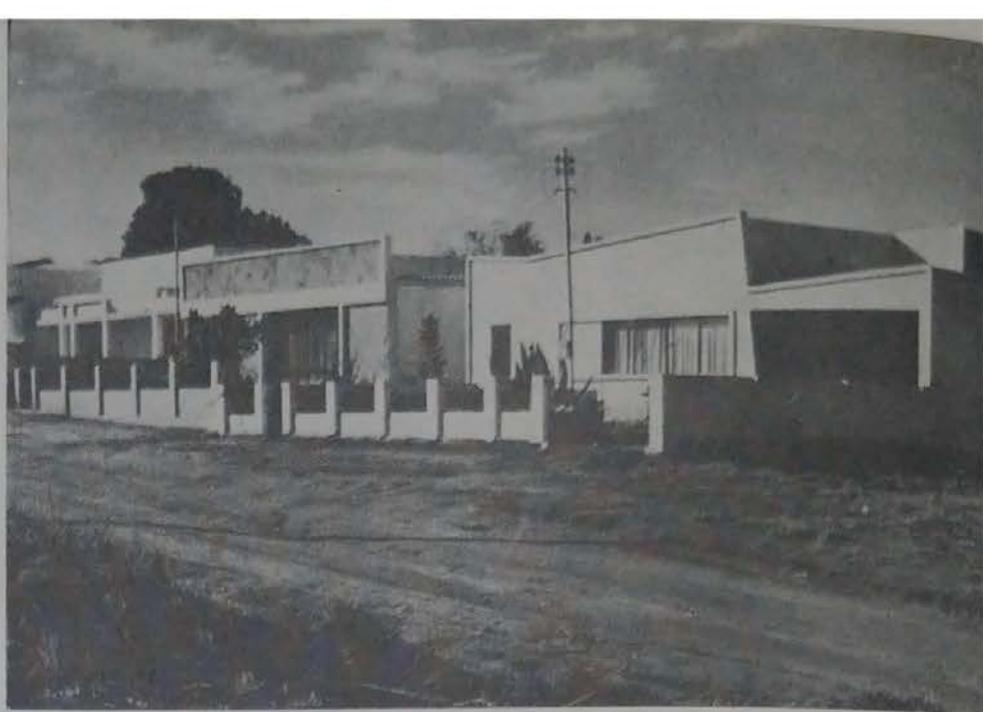
Por isso, reagiram imediatamente quando o DER afirmou, em parecer técnico, no primeiro trimestre deste ano, que «depois de concluída a ligação Maringá-Campo Mourão por via asfaltada, os técnicos vão estudar qual a solução mais econômica para a ligação Maringá-Umuarama: ou passando por Campo Mourão, ou passando por Cianorte». A informação apareceu numa resposta de expediente à Câmara Municipal de Maringá. Ainda que se tratasse de um equívoco do engenheiro, interpretando mal a política rodoviária do Governo, a gente de Cianorte reagiu, temendo o desencadeamento de nova guerra contra seu asfalto.

Eles temiam ver as esperanças de asfaltamento terminarem como a ligação ferroviária, que caminha a passo de tartaruga, há mais de 30 anos, de Ourinhos para Guaira. Ali também aconteceram coisas estranhas, como a ponte que caiu no Rio Palmital e as protelações que se sucedem, ante as variáveis estratégias do Governo federal em sua política de transportes. Há anos, Cianorte sonha acordar com o apito do trem, mas os trilhos ainda estão para chegar a Jussara, a pouco menos de 10 quilômetros daquela cidade.

Afinal, por que o asfalto chegará antes a Cianorte? Porque nesta região, já em 1960, a demanda de transporte era de 70 mil caminhões só para levar o café em côco e 35 mil para o beneficiado. Outro tanto já se fazia necessário para o transporte de outros produtos primários e para trazer as mercadorias consumidas na região.

A LAMA E A POEIRA PREJUDICARAM 590 MIL PARANAENSES

A população regional cresceu no ritmo de 13% ao ano — e a área de cultivo se alargou em 27%, operando-se uma sadia diversificação dos produtos agro-pecuários. Estas percentagens significam, em núme-



Dia a dia se expande a área residencial de Cianorte com casas de refinado bom gosto, em linhas modernas e funcionais. O plano diretor facilita o surgimento de vivendas em áreas afastadas da concentração comercial e de serviços.



Quatro hospitais com recursos modernos de medicina (raio-X, laboratório de análises e agora um Distrito Sanitário para o combate às doenças de massa) constituem o equipamento de saúde. A Igreja-Matriz, erguida em pouco mais de um ano, é prova do espírito de emulação entre as várias seitas e ordens que atuam na região.



ros, que a população aumentou para 590 mil habitantes e que a produção apresenta o seguinte quadro:

Produtos	Quantidade
Café	2.965.000 sacas de 60 kg
Arroz	835.500 sacas de 60 kg
Folho	596.800 sacas de 60 kg
Milho	2.445.000 sacas de 60 kg
Soja	115.100 sacas de 60 kg
Algodão	4.167.500 arrobas
Mamona	1.520.000 quilos
Amendoim	244.000 sacas de 25 kg
Bovinos	234.000 cabeças
Suínos	335.200 cabeças

Este quadro otimista reflete-se, automaticamente, nos depósitos bancários da região, expresso no quadro seguinte:

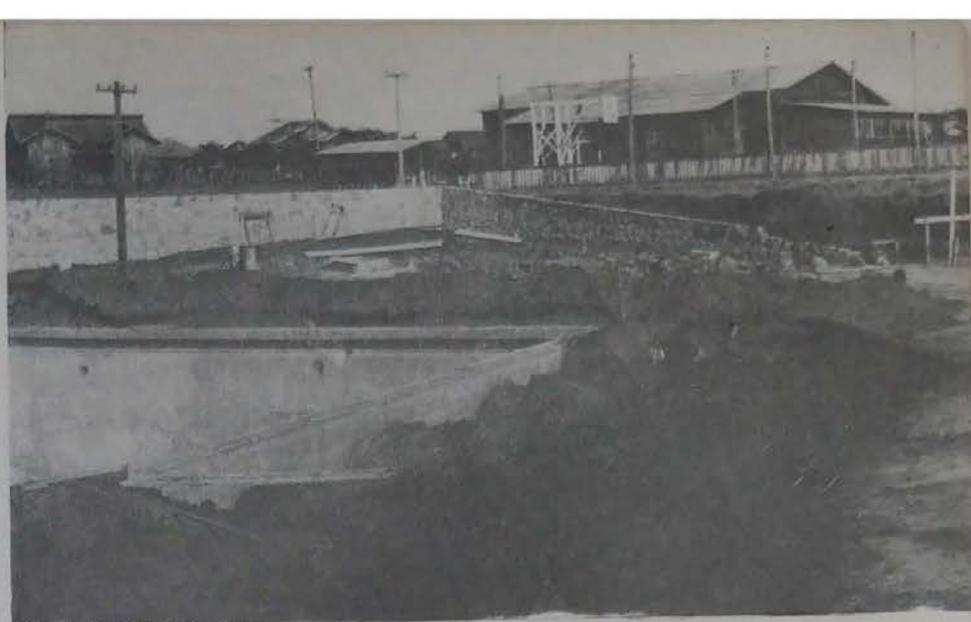
Movimento em Abril - até 30 - (NCR\$ 1,00)

Praca	Empréstimos	Depósitos
MARINGÁ	23.549.375	25.883.542
CIANORTE	6.979.004	8.790.535
UMUARAMA	7.829.723	5.904.086
CRUZEIRO	4.012.641	2.627.088
TERRA BOA	1.301.524	1.215.028
JUSSARA	598.478	524.893
TAPEJARA	209.211	407.863
PAIÇANDU	133.793	355.238
OURIZONA	406.971	341.687
SÃO JORGE	634.704	856.228
SÃO TOMÉ	443.706	433.624
JAPURA	420.450	584.455
IVATUVA	196.298	372.783
IPORÁ	1.319.579	1.135.008
TERRA ROXA	205.741	270.674
GUAIRA	1.131.686	893.873
XAMBRE	116.771	208.200
CAMARGO	202.023	374.062
ICARAIMA	208.971	393.949
ALTO PIQUIRI	163.189	457.621

(Dados do Depto Estadual de Estatística)

Mas a estrada continua sendo a melhor forma de sentir o vigoroso crescimento da região. Em 1965, apesar das péssimas condições da estrada Maringá-Cianorte-Umuarama-Guaíra, por ali trafegaram 133.800 caminhões, à média horária de 30 km durante o tempo seco. Na estação chuvosa o movimento caiu verticalmente, pela impraticabilidade da pista enlameada.

Há poucos dias, a reportagem de NP anotou mais de 600 caminhões nas imediações da ponte sobre o Rio Ivaí, divisa entre Carmargo e Terra Boa. Um verdadeiro colapso de tráfego, com quase 50 veículos pesados pressionando a ponte e mais 30 parados na direção de Maringá, esperando a passagem dos outros. Esta situação dramática é provocada pelo lamaçal, pela demanda cada vez maior de transporte e — sobretudo — porque só agora começa a ser compreendida a necessidade de asfaltamento. Não é necessário muita imaginação para ver o que aconteceria se por muito tempo fossem mantidos esses pontos de estrangulamento da economia paranaense. **SEGUE**



O Cianorte Clube vai definir a melhor fase da recreação na cidade. Neste mês serão montadas ainda as máquinas para o funcionamento futuro de sua excelente piscina. Em 2 anos virá a sede definitiva.



É no ensino que também se sente a atuação dos agrupamentos religiosos. O Ginásio Cianortense, da missão luterana, é uma dessas modelares organizações. Agora o colégio salesiano, os católicos mantêm, através das irmãs, o Colégio N. Sra. do Rosário (foto embaixo). E elogiável o entrosamento entre esses grupos católicos e mais os das irmãs encarregadas da administração do Albergue que o Lions construiu.



AQUI TAMBÉM SE ESPERA O ASFALTO

ESTRADA JÁ É UMA OBSESSÃO
PARA OS HABITANTES DE CIANORTE

Como a avenida João Pessoa de Curitiba, a Paraná de Londrina e a Brasil de Maringá, Cianorte também tem a sua "boca", mais chamada de "pedra". É um ponto de encontro que os modernos urbanistas respeitam como tabu. Ali se discute futebol, política, mulher e negócios nas horas de lazer.

— Com a estrada até o nosso futebol melhora!

A frase é um "flash" extraído de uma conversação na "pedra" ou "boca" de Cianorte. É que ali como nos pontos de encontro de Curitiba, Maringá e Londrina, o povo discute e põe em evidência as preocupações do dia a dia. E como o desportista pretende argumentar que o Cafe, equipe da cidade, não poderia ter entrado na Divisão Especial, lembra que o Jandaia, o beneficiado, é do asfalto. E para fazer proselitismo na roda, em torno das vantagens do asfalto, ainda usa o exemplo anterior para sensibilizar os que discutem menos futebol do que miss:

— Vocês já viram Miss Paraná sair de onde não tem asfalto? Só mesmo aquela de Guarapuava, mas não esqueçam que o asfalto já andava lá por perto!



No fórum, também há comentários em torno do asfalto. E das vantagens que acarretará na administração da justiça. O serventuário Waine Agostinho entende que o ciclo de ouro de Cianorte começará com a melhora das ligações rodoviárias e que uma liderança jovem, despreendida e atuante, surgirá com a nova fase por abrir novas oportunidades, inclusive de industrialização.

Como de repente a conversa deriva para o problema do esporte, o promotor Mário Maciel Camargo lembra que o Paranavaí desta vez é quem vai para a Divisão Especial. "Bem, eles já estão no asfalto!"

Em tudo o que se diz de sério e pitoresco a respeito de Cianorte o problema da estrada asfaltada aparece naturalmente. Funciona como uma obsessão e marca a posição de uma cidade inteira em torno de sua princi-

pal batalha. Isso se reflete na Associação de Amigos de Cianorte, clube de serviço, que está procurando criar uma liderança de comunidade aberta à compreensão dos grandes problemas que cercam um município que nasceu para ser metrópole. É em área, com seus 19.746,377 metros quadrados, a maior cidade do norte, seguida por Maringá e Londrina. É verdade que tem outros problemas, embora contando com um plano diretor do urbanista Jorge de Macedo Vieira. Em quase todos eles, a Companhia Melhoramentos deu a sua quota de contribuição como o da água, por exemplo, que ela mesmo explora, embora o serviço público seja logicamente deficitário. E mais: quer doar 51% do seu acervo para constituir os fundos da empresa de economia mista que deverá ser montada com a Prefeitura para explorar e desenvolver os serviços de água e esgotos e

receber assistência técnica e financeira da Sanepar. Os equipamentos urbanos e serviços assistenciais são razoáveis e a parte de ensino e cultura está satisfatória, embora sua juventude reivindique cursos que a habilitem para a Universidade. Mas a estrada é a prioridade um, como diz Albino Turbay, velho batalhador das causas da cidade e que no movimento leonístico, na Associação Comercial ou ainda no jornal tanto se bate por esse objetivo.

Nasceram em Cianorte até 30 do mês passado 19.853 pessoas, sendo que 973 no ano passado. 3.240 casamentos foram celebrados e houve 3.697 óbitos. De 1960 para cá a população dobrou. E como os cianortenses precisavam ser ouvidos, a comunidade passou a investir, a aplicar recursos, em processos de qualificação eleitoral. A zona eleitoral inscreveu de abril a junho deste ano

SEGUE



AQUI TAMBÉM SE ESPERA O ASFALTO

mais de 15 mil eleitores. Hoje marcha tranqüilamente para a meta dos 50 mil eleitores (da cidade, Rondon, São Tomé, Japurá, Cidade Gaucha, Jussara, Guaporema, Tapira e Indianópolis).

O juiz Antonio Gomes da Silva dá todo o estímulo a essa movimentação o que é facilitado grandemente pelo espírito cívico da região. O regime de propriedade — média de 6 alqueires — permite a existência de cerca de 3.650 unidades agrícolas. Isso reduz a eventualidade de tensões sociais e explica o índice baixo de criminalidade: este ano

havia sido ajuizados 16 processos de homicídios dolosos e culposos, 23 de lesões corporais, 6 furtos, 6 de estelionato e 6 de sedução e estupro.

Tais fatores explicam porque tudo não pára de crescer e as dificuldades dos serviços públicos acompanharem a iniciativa dos particulares. E demonstram porque a exigência da estrada corre paralela à necessidade do revigoreamento da liderança local, principalmente da juventude que vai assumir a responsabilidade de preparar a cidade para o grande salto.

AQUI HÁ FARTURA DE ÁGUA, LUZ E TELEFONES: FALTA SÓ UMA BOA ESTRADA

15 máquinas de beneficiamento de café, 6 serrarias, 10 máquinas beneficiadoras de arroz, 2 algodozeiras, 2 fábricas de bebidas, 3 metalúrgicas, 1 irrigatório, 2 torrefações de café, 3 fábricas de móveis, 2 fábricas de colchões de mola e 2 tipografias integram o mapa industrial. Que vai crescer ainda mais com as melhorias da infra-estrutura indispensável para a qual o governo estadual concorrerá com a estrada básica e já deu a energia ligada ao sistema da Usina Mourão I da Copel. O comércio é dos mais ativos com 8 grandes atacadistas e quase mil organizações varejistas. A rede de ensino conta com 51 escolas isoladas (11 mil alunos), 4 ginásios (900 alunos), Escola Normal Secundária (140 alunos) e Escola Técnica de Comércio (62 alunos). Há 4 hospitais na cidade, Distrito Sanitário, um Albergue, 11 farmácias, 7 médicos, 10 farmacêuticos. Ainda no corpo de profissionais liberais há 8 advogados, 4 agrônomos, 10 dentistas e 2 engenheiros.

Em breve serão acrescentados aos meios assistenciais a agência do Instituto de Previdência do Estado, inaugurada pelo governo nas festas da cidade, e a Casa da Criança em construção.

Com referência à recreação há um cinema com 1.600 poltronas, 2 clubes recreativos, um dos quais — o Cianorte Clube — constrói magnífica piscina. Estádio Municipal com tuneis e alambrado e acomodações para 4 mil espectadores, 1 parque infantil, campo de baseball. Há a Rádio Porta Voz de Cianorte e em instalação a repetidora de tevê.

22 hotéis, 3 pensões e 10 restaurantes atendem às necessidades crescentes de hospedagem e 4 empresas rodoviárias, com linhas aos principais pontos do país, atendem o transporte.

Uma ação viva é desenvolvida pela religião que mantém colégios e obras sociais. Há uma igreja matriz católica, 4 igrejas menores, 12 evangélicas, 1 centro espírita e um núcleo de Legião da Boa Vontade.

Mais de quatro mil prédios na sede municipal vão exigindo uma expansão constante de serviços públicos, havendo 2.200 ligações da Copel, 500 telefones ligados, 2.000 ligações de água.

As rendas têm crescido em ritmo impressionante: as estaduais partiram de NCr\$ 415 mil em 1964 para 930 mil em 1965 e 1,543 milhão em 1966. Neste ano já foram arrecadados até junho NCr\$ 1,173 milhão o que superará em muito a previsão de 1,700 milhão. Na parte municipal a renda também cresceu de NCr\$ 120 mil em 1964, para 263 mil em 1965 e 447 mil em 1966. Neste ano já chegou a NCr\$ 372,345 mil no primeiro semestre, o que significa superação do previsto que para todo o exercício é de NCr\$ 724 mil.

Mas o forte é mesmo a produção agro-pecuária. Os registros da estatística indicam: 550 mil arrobas de algodão, 22 mil sacas (60 quilos) de arroz, 16,720 sacas de feijão, 200 mil de milho e 520 mil de café. Há 20 milhões de cafeeiros em produção, sendo que 3 milhões novos. 14 mil bovinos, 10 mil suínos e 30 mil aves configuram a parte pecuária e avícola.

E Cianorte faz apenas 14 anos.

Esta área está reservada para a movimentação futura da estação ferroviária. Por hora há ali apenas lojas fechadas, reserva de espaço para quando os trilhos chegarem a Cianorte. Mas a cidade foi planejada e no traçado bonito das ruas e jardins já se tem à mão um dado do futuro. Sua população pode crescer muitas vezes que seus filhos não enfrentarão os dramas da cidade grande, sem necessidade de sair dos limites da área urbanizada. Esta é a avenida Paraná.







Ramon Máximo Schulz, confiança no futuro.

O planejamento de Cianorte conferiu-lhe dimensões não encontradas em outras cidades paranaenses. Daí o empenho em urbanizar e atender às exigências de crescimento da administração do prefeito Ramon Máximo Schulz. Uma população superior a 70 mil habitantes, 30% dos quais vivem na sede, reclamando equipamentos urbanos adequados, representam um desafio diário ao prefeito.



CIANORTE, CAPITAL DO IVAÍ; ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL ATENTA AO SENTIDO METROPOLITANO DA CIDADE

— Em matéria de prioridades para a administração, o caso da estrada Maringá — Cianorte — Umuarama é, para mim, "hors concours". Assim se manifesta o prefeito Ramon Máximo Schulz, que considera a batalha da estrada uma vitória segura, marcada não só por palavras, mas por atos concretos do governador.

— Para os outros problemas, quer de natureza urbana ou rural, é que se torna difícil escalonar prioridades. É sabido que como não há desenvolvimento econômico se não houver paralelamente programas de desenvolvimento social e que os recursos de planejamento postos à disposição da comunidade são precários, o remédio é ir atacando os problemas que surgem e assim construindo a base experimental indispensável para um aperfeiçoamento da ação pública.

Esclarece que no front econômico tem cabido à Municipalidade a ingente tarefa de manter e melhorar as estradas num total de 572 kms. que servem a região, por onde drena a sua produção.

— E a parte de infra-estrutura que nos cabe e nela temos aplicado boa parte dos recursos. No rio Ligeiro construímos duas pontes, uma no trajeto de Terra Boa, outra no de Jussara. Outras, menores, foram colocadas sobre o ribeirão Coruja, o Catingueiro e o córrego Carandaí.

Esclarece que em face da maior concentração de população na perife-



ria rural a sua política de ensino tem que se voltar para essa realidade. A maioria das 51 unidades em funcionamento atende esse objetivo.

— Na parte educacional o Estado igualmente tem dado a sua contribuição em ação conjunta com a Municipalidade. E agora as unidades de ensino primário, estamos partindo para o ginásio estadual.

Problemas do centro urbano estão se impondo com uma celeridade incrível. A COPEL dá a energia do sistema Mourão I e já há quase 3 mil ligações de luz na sede. Os telefones funcionam razoavelmente e há 500 aparelhos ligados.

— Mas o simples fato de o processo de urbanização crescer com mais de 4 mil prédios na sede a ação da prefeitura deve fazer-se sentir na parte de ampliação da área de asfaltamento, precedida das operações indispensáveis de nivelamento.

Relata que há 25 mil metros quadrados de asfalto na sede e que a área vai ser ampliada, logo que sejam concluídas as operações básicas, de topografia e altimetria. Uma fábrica de tubos municipal busca dar atendimento às operações de drenagem das águas pluviais e já se procedeu ao assentamento de 135 quilômetros de meio fios e respectivas galerias.

Para enfrentar esses problemas a administração confia, com a comercialização do café, que haja uma rea-

ção satisfatória na parte que lhe cabe da cobrança do ICM, pois até aqui essa participação não atingiu a meta-

de da arrecadação municipal globalmente considerada.

Eis o quadro:

	ARRECADACAO MUNICIPAL	ICM
JANEIRO	Cr\$ 27.125.083	Cr\$ 4.408.154
FEVEREIRO	Cr\$ 58.785.139	Cr\$ 18.914.416
MARÇO	NCr\$ 68.590,54	NCr\$ 25.601,94
ABRIL	NCr\$ 40.074,62	NCr\$ 27.572,98
MAIO	NCr\$ 105.599,38	NCr\$ 55.852,06
JUNHO	NCr\$ 72.170,53	NCr\$ 27.524,07
TOTAL	NCr\$ 372.345,40	NCr\$ 159.873,71

O contador Jovino Silveira Martins, assessor-chave do prefeito, revela que neste mês está havendo indícios de reação favorável na rubrica. Mas lembra que essa quebra de proporcionalidade entre esse ingresso e as demais rendas municipais perturbam o estabelecimento de uma política tributária que evite pressões sobre áreas de contribuição que necessitam de recursos para expandir-se.

Outro problema que preocupa a administração é o da água, que vem sendo explorado sob concessão pela Companhia Melhoramentos. Processam-se entendimentos entre a Municipalidade, a Câmara e a empresa colonizadora para a formação da companhia mista que assumirá esse serviço para receber, então, assistência técnica e financeira da Sanepar.

Há muito empenho em preservar as praças e logradouros centrais e a Prefeitura tem dedicado especial atenção

ao setor. Para racionalizar a centralização do tráfego de passageiros abriu concurso para ante-projetos da Estação Rodoviária para o que foi estabelecida premiação de 1 mil cruzeiros novos. A comunicação está sendo feita a arquitetos de todo o País e a obra, depois de projetada, será erguida na Praça da Bandeira.

— Há grandes dificuldades porque Cianorte foi planejada para ser metrópole. Dependemos do desencadeamento de fatores que estão fora de nossa alçada. Mas nem por isso caímos na perplexidade de transferir responsabilidades porque tais problemas são vultosos. Temos noção das limitações municipais, mas buscamos aplicar os recursos públicos em ação rodoviária, educacional e urbanística. E confiamos que todo o mecanismo de produção da comunidade reagirá de maneira impressionante quando vier a estrada que é para mim já um fato concreto.



A igreja matriz tem capacidade para 2 mil pessoas e é obra erguida em pouco mais de um ano. No evento da juventude recebeu mais de três mil pessoas.

A JOVEM GUARDA DE CRISTO

Os mosqueteiros de Cristo constituem um símbolo do vigor da religião em Cianorte. São os católicos, liderados pelo padre Nelson Prendin, que configuram muito bem esse anseio de renovação do apostolado e definem o espírito de uma região, onde membros de outras ordens romanas e evangélicos apresentam atuação magnífica no campo social e educativo, mantendo colégios, instituições assistenciais e ajudando a formar a liderança comunitária.

Um dos setores mais ativos da liderança jovem em Cianorte está precisamente no seu clero. A cidade inteira os apelida carinhosamente de "os três mosqueteiros". E como eles são em número de quatro — Nelson Prendin, o vigário, e mais Luís Pessini, Silvio Gihoto e Renato Mazoti — lembram que os personagens de Alexandre Dumas também eram em igual número.

Os jovens principalmente encontram condições plenas de comunicação com os religiosos em virtude dos métodos de apostolado postos em prática, nada ortodoxos. Em 21 de maio deste ano, por exemplo, foram autores de uma façanha inédita na região: fizeram a Missa da Juventude que levou mais de 3 mil pessoas à matriz. Tôda a imprensa do Estado deu destaque ao fato, pois a missa foi acompanhada com música jovem. Não o yé-yé-yé, mas ritmos leves acompanhados por violões e acordeão. Durante o ofertório, outra inovação que deu grande beleza e encheu de significados ricos à missa: os jovens apresentavam símbolos de sua afeição pessoal, profissional e artística e apareceram bolas de futebol, chuteiras, alianças de noivos, instrumentos musicais e livros.

Em pouco tempo se impuzeram como homens de liderança e dinamismo e a igreja foi construída em prazo recorde, através de promoções, como sempre marcadas pelo bom gosto e pela inteligência.

Os seminaristas e irmãs de outras ordens da região, como os que administram colégios e o albergue, também ajudam na obra cristã e graças a um perfeito entrosamento têm obtido ótimos resultados em trabalhos de ação comum.

O vigário Nelson Prendin é, inclusive, o presidente da Associação de Amigos de Cianorte, organismo criado com o objetivo precípuo de revitalizar o espírito de liderança da comunidade e funcionar como elemento supletivo na atuação dos próprios órgãos públicos.

Outra promoção extraordinária é a comemoração da Semana Santa. Em pouco tempo, Cianorte vai impor a sua representação teatral ao vivo, feita nas ruas, da Paixão de Cristo, como um acontecimento digno de figurar na calendário de eventos importantes do Estado como, por exemplo, acontece com as festas de "Corpus Christi" em Rio Negro. Essa dramatização da Paixão

xão tem evoluído muito na parte encenatória e obtido resultados magníficos como meio de cunhar na sensibilidade popular a representação do sacrifício de Jesus.

Os mosqueteiros de Cristo tem profunda convivência com o seu rebanho e a cidade os tem como um dos suportes do espírito comunitário.

Da esquerda para a direita:
Luís Pessini, o vigário Nelson Prendin,
Silvio Gihoto e Renato Mazoti. Embaixo um flagrante
da Missa da Juventude.





Ovidio viu Cianorte nascer. Agora deseja vê-la agigantar-se. Daí o empenho pela estrada.

OVÍDIO BUSCA APOIO NA FRENTE FEDERAL PARA A ESTRADA

De repente, como se uma névoa tivesse coberto seus olhos, a imaginação voltou 14 anos atrás. Ali estava Cianorte, um pequeno burgo, fundada meses atrás. O médico, recém-formado, olhou para as poucas casas que se espraiavam pela rua tortuosa e cheia de declives. O olhar carregado de esperanças pousou nos rostos queimados daquela pequena multidão que, como ele, veio "tentar a sorte" naqueles confins do Norte paranaense. Foi dos primeiros a chegar.

Ovidio Franzoni, refeito da lembrança, mirou firme para o panorama que se descortinava à sua frente: a cidade crescera. Com ela, seus filhos Wania, Valéria, Ovidio, Silvia e Marcos, que brincavam, agora, na calçada. Quatorze anos. Como se muda, em tão pouco tempo, a fisionomia das coisas, das pessoas! Ele mesmo, médico conceituado, agora exercia outra função que nunca havia imaginado: deputado estadual.

As dez mil e quinhentas pessoas que o elegeram, na sua campanha eleitoral de trinta dias, tinham esperança nêla. E ele procurava corresponder, mesmo que isto significasse sacrifício para sua clínica, para o seu hospital.

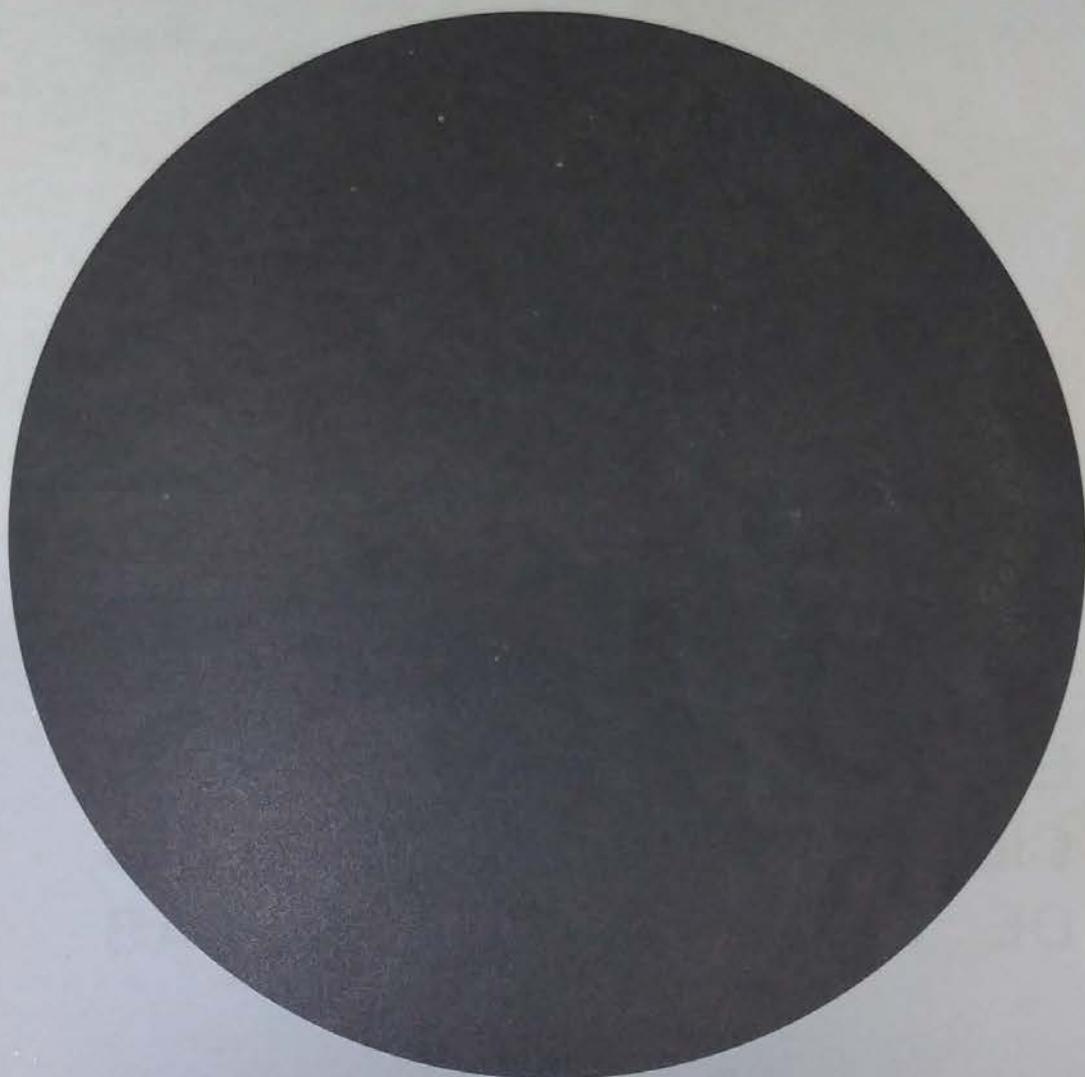
Já havia conseguido, desde que assumira o seu mandato, no começo do ano, uma infinidade de benefícios para o município que aprendera a amar e ajudara a crescer. Daqui a pouco, mesmo, sairia em seu carro rumo a Maringá, onde esperava encontrar-se com o ministro Andreazza, dos Transportes, que vinha inaugurar a Rodovia Maringá—Paranavaí. Puxar o asfalto até Cianorte é seu sonho. E haveria de conseguir-lo. Andreazza talvez o ajudasse. Sabia que para isso, teria que trabalhar muito. Consignar verba, sensibilizar pessoas. A estrada significava a redenção de uma região. Ele não poderia falhar. Quem sabe conseguisse, junto àquele homem importante, que vivia tão próximo ao Presidente Costa e Silva, levar o asfalto a Cianorte, Cruzeiro d'Oeste, Umuarama?

Não fôra com a mesma determinação que conseguira a estadualização de inúmeras estradas intermunicipais? Não foi com aquela insistência, que reconhecia, às vezes, saturar as pessoas, que conseguira a construção do Ginásio Estadual de Cianorte, com 18 salas e a criação do Gráu Colegial? A instalação do Distrito Sanitário e a Agência do Instituto de Previdência do Estado? E a nova cadeia...?

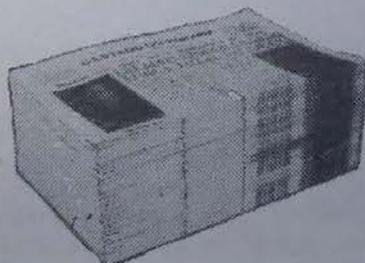
Ovidio sabe que a população da cidade confia nêla. Sente isso junto ao prefeito Romão Máximo Schulz, seu companheiro na construção do hospital. Sente, também, nos colegas da CAFE ou seja, na Cianorte Associação Física e Educativa, que êle fundou. Vê essa confiança no lavrador, no homem do café, no operário... e, acima de tudo, nêle mesmo.

Ovidio Franzoni, um homem moço e esperançoso, viajou para Maringá onde foi buscar novas áreas de apoio à construção da estrada redentora do Vale do Ivaí. E que além da decisão do governo estadual em construí-la e asfaltá-la, urge obter recursos de natureza federal para que a via Maringá—Cianorte—Umuarama—Guaira receba também em âmbito nacional a consideração de estratégica sob todos os aspectos, econômicos e sociais.

— É uma tarefa maior do que estadualizar uma via municipal. Mas não basta igualmente passar uma estrada da alçada municipal para a estadual, se esta não conta com uma artéria básica de distribuição do transporte em busca dos grandes mercados. No campo rodoviário tudo o que se fizer sem consideração à essencialidade do grande eixo Maringá—Cianorte—Umuarama poderá ser importante sob um aspecto muito localista, mas jamais dentro de uma perspectiva de integração regional. Vamos lutar. Essa luta é de todos.



SOBRIEDADE, TAMBÉM

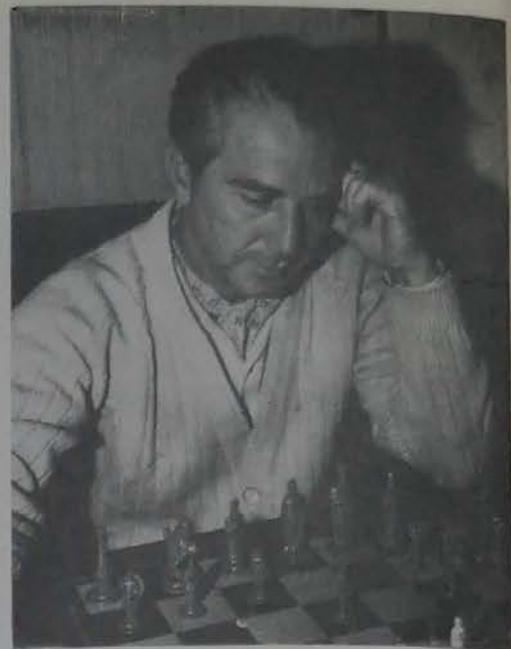


O PRIMEIRO
JORNAL
PARANAENSE
FILIADO AO



Um bom jornal precisa ter manchetes
de dois metros de altura?
Muitos acham que sim.
Nos, não.
O ESTADO DO PARANÁ preocupa-se mais
em dar a informação precisa, completa
do que "manchetear".
Achamos que a boa imprensa não é feita
só de tinta e papel.
De sobriedade, também.

O ESTADO DO PARANÁ



Do cartório aos dois restaurantes, Cildio tem um ponto comum: a arte de fazer amigos. O zadrês é a higiene mental. Mas acha que esse jogo deveria ser obrigatório no sistema educacional.

A MULTIFACE DE CADA UM (VIII)

ENTRE A FLÔR E A ESPADA CILDIO ACHOU A VOCAÇÃO DE VIVER AS SURPREZAS

"Entre os vegetais e a espada, não fiquei com nem uma coisa nem outra, mas com uma vida sinuosa e fascinante, uma seqüência variada de experiências em diversos setores de atividades e de nada posso me queixar a não ser pressentir a impossibilidade de chegar a esgotar as surpresas e as novidades que ainda podem me surgir pela frente" — assim Cildio Castanho, gaúcho radicado em Maringá e que em suas andanças passou por Irati e conheceu bem a Guanabara e Pôrto Alegre, resume o seu próprio retrato.

"No princípio, quando escancarei os olhos para a vida, havia apenas o espanto do menino da cidade do Rio Grande, desde cedo empurrado para a vida militar. É que nasci numa enfermaria do Exército e a carreira de militar de meu pai desde logo foi me amoldando. Não precisei brincar de ratalan e marcha soldado — folguedos de tantos meninos que assistiam a marcha do pai — para envolver-me mais nessa atmosfera e acabei fazendo curso em colégio militar. Até que a falta de média 6 no conjunto das matérias do exame da Academia Militar na Guanabara cortou abruptamente essa meia vocação, cultivada no calor da casa e na admiração nutrida por meu pai."

Cildio reflete sobre a vocação, o condicionamento doméstico, demonstra que ele pode vir de outras áreas familiares.

"Meu avô, por exemplo, pelo lado de mãe, diretor do Instituto Botânico, à época do meu insucesso na academia militar queria a todo o custo me convencer a marchar com as plantas, a fazer da agronomia o meu jardim. Tal aconteceu pelos idos de 1938 e como não me entusiasmei ante a perspectiva de uma carreira civil, acabei tomando um navio — há em mim a velha fascinação do navegante, outro sonho escondido, lentamente enraizado nas leituras de aventuras e de clássicos antigos — da então Capital Federal para Pôrto Alegre, para onde me desloquei e acabei como fiél de armazém na administração extraordinária de Mário da Mata naquele ancoradouro."

"A formação militar envolve a personalidade de quem a segue, mesmo quando a interrompe. E quem o faz se sente mais ou menos como o padre que deixou o hábito, pois ser "paisano" é integrar um universo próprio, distante das normas rígidas de hierarquia. Acho importante a contribuição da caserna por me ter ensinado auto-domínio e potencial de comando. Foi preciso um pouco de tudo isso para um jovem com eu decidir, depois de obter uma passagem de terceira em navio, convencer o comandante a me passar para a primeira classe, quando fui companheiro de viagem da Companhia de Comédias de Procópio Ferreira."

Enquanto conversa dá instruções aos funcionários do seu restaurante, um dos mais importantes de Maringá, a Churrascaria Guarani. E faz uma referência breve ao fato de o estabelecimento ter mais uma designação simbólica, por não se tratar de casa de pasto especializada em churrasco. "Complexo de gaúcho, certamente. Aliás um complexo que me agrada".

"Como cheguei a Maringá? Apanhei essa aventura desde o início e tenho orgulho dessa participação. Cheguei aqui em 1950 como oficial maior do 1º Tabelação. Mas jamais me limitei a ser um mero e objetivo homem de registros, que anota e inscreve, e não participa. Vivi boa parte da evolução do norte e especialmente da cidade em Maringá no confinamento das quatro paredes de nossa sala de trabalhos, onde por muitos anos, agora o horário integral da manhã e da tarde fazíamos sucessivos serões. Por mais de uma vez recebi alegremente a acusação de alguns advogados de ser protetor dos devedores, o que não é totalmente verdade, mas tradução apenas de critérios humanos e de tolerância postos em prática para evitar tensões."

Mas como em cada esquina há uma surpresa, Cildio Castanho em Maringá, porque estava em região de tônica agrícola e porque lá em seu íntimo o avô materno deixara um vestígio de apego a tarefas agrícolas, fez uma incursão pela cafeicultura e na produção horti-granjeira.

"Aqui posso dizer uma coisa: tudo o que tive por ação direta foi bem sucedido, mas onde dependi de administração alheia os projetos goraram como a minha incursão pela cafeicultura, onde tive durante 12 anos dois sítios, e outra na produção horti-granjeira. Montei talvez a primeira central incubadeira com todos os requisitos da técnica no Paraná. Tinha, também, coelhos de raça: exemplares de gigante parido, gigante branco, castor branco, angorá, chinchila. Pois tudo isso — as aves, os coelhos e o café naufragaram."

Outros apelos o levaram a algumas experiências no setor da decoração que aprendeu a cultivar na prática preparando o ambiente da "churrascaria" e do seu outro restaurante, o Guairacá, que vai transformar em breve numa das mais importantes sorveterias do norte. Já tem um plano de decoração à base de eucatex iluminado. É uma bossa nova como a da aplicação das tábuas de pinho o foi na Guarani.

Cildio fragmentou sua existência por outros campos: é admirador do xadrez. Tem aí, inclusive, uma posição apaixonada — a de que o jogo deveria ser incluído até mesmo em currículos escolares por educar e abrir para o homem as vantagens do domínio do raciocínio.

"Isso não quer dizer que eu seja um conhecedor, um enxadrista. Sou um curioso habilitado a movimentos simples de abertura de jogo, mas nunca a jogadas complexas."

O prazer lúdico não para aí: foi criador de cavalos de corrida ("mais turfista do que apostador") e teve três deles no Jockey de Londrina. Todavia, uma vez ou outra, é assaltado pelo antigo fascínio — a de apanhar um navio, agora com a família — esposa Aurora e as filhas Stela Maris e Regina Celis — e ir ao Oriente e à Europa ver "de perto o peso das civilizações antigas."

Enquanto não toma o navio vai no timão dos dois restaurantes, um deles brevemente transformado em sorveteria, e nas horas de lazer faz a higiene mental com o xadrez. E cultiva como poucos a arte de fazer amigos.

O TRANSPORTE MAIS RÁPIDO ENTRE SÃO PAULO E NORTE DO PARANÁ

ENCOMENDAS ENTREGUES EM
24 HORAS

TARIFAS BAIXAS E RIGOROSA
OBSERVÂNCIA DOS HORÁRIOS

DIARIAMENTE

DE SÃO PAULO PARA
OURINHOS — CAMBARÁ — ANDIRA — BAN-
DEIRANTES — SANTA MARIANA — CORNÉ-
LIO PROCÓPIO — LONDRINA — CAMBÉ —
ROLÂNDIA — ARAPONGAS — APUCARANA
— JANDAIA DO SUL — MANDAGUARI —
MARIALVA — MARINGÁ E VICE-VERSA

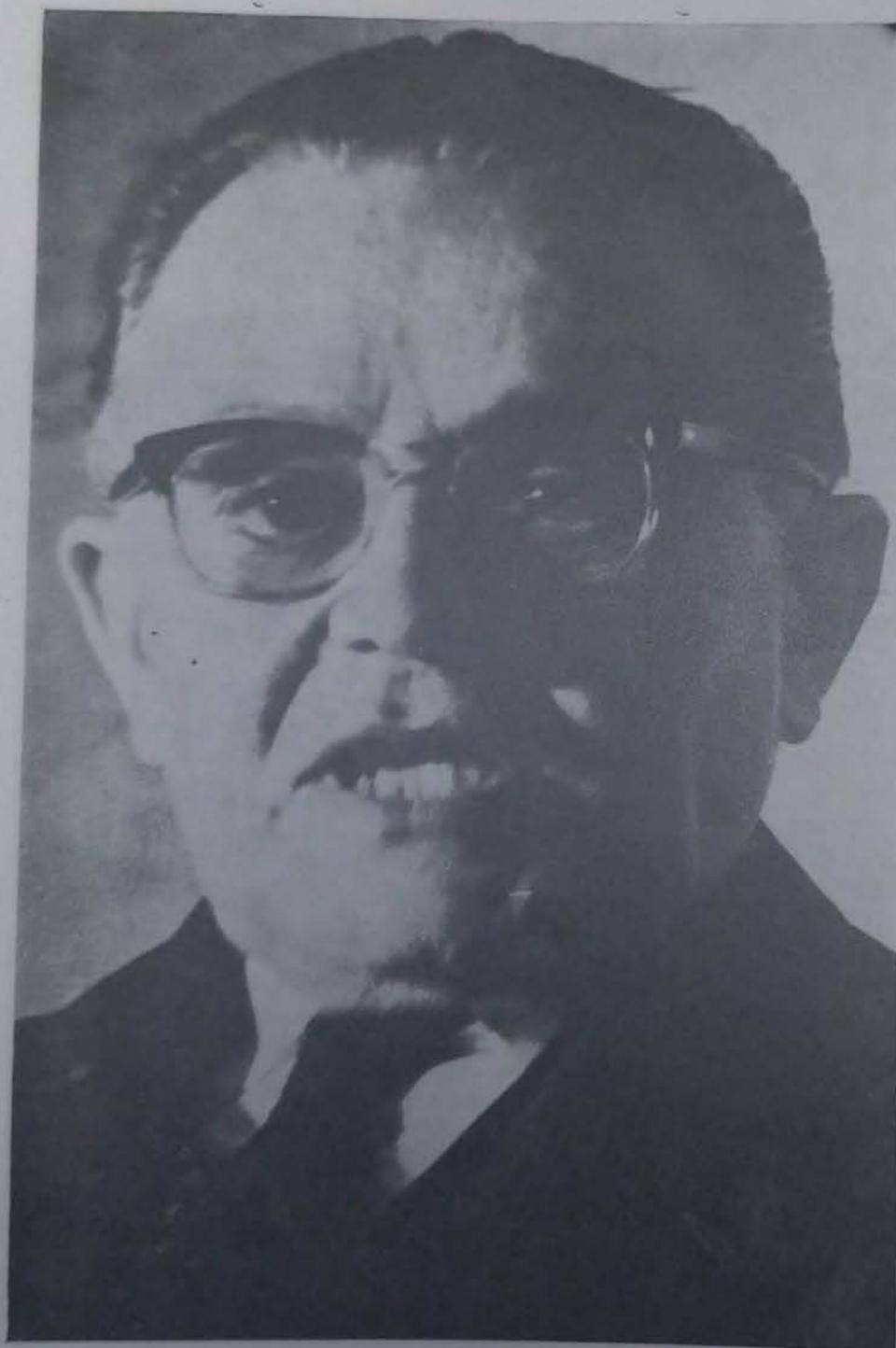
EMPRESA TRANSPORTADORA

ANDRADE LIMITADA

SIMBOLO DE GARANTIA,
PONTUALIDADE E RAPIDEZ

ESCRITÓRIO CENTRAL:
RUA HENRIQUE DIAS N° 67
FONES: 93-6297 — 63-9894 — 63-2433
SÃO PAULO — CAPITAL

CASTELO BRANCO E A COM



A MORTE SÚBITA — e em circunstâncias trágicas — do ex-Presidente Castelo Branco deverá suspender por muito tempo o julgamento da Nação sobre o papel que desempenhou num momento histórico de crise do poder no Brasil. Aliás, êsse julgamento não poderia ser feito tão cedo, mesmo que êle continuasse vivo por longos anos, porque a história iria exigir um largo prazo de tempo até que o lento processo de decantação de sua obra se concluísse.

CASTELO BRANCO converteu-se no chefe de uma Revolução tenentista que desde 1922 sempre se malograra nas suas várias tentativas de alcançar o poder e que acabou chegando a êle, em 1964, menos pelo esforço consciente de seus líderes do que pelo esgotamento e vazio a que chegara a Revolução de 1930 que, como a República, em 1889, não teria sido a dos sonhos dos que a fizeram.

EM 1922 Castelo Branco era promovido a 1º tenente. Embora não tivesse participado, como Costa e Silva, das insurreições da época, sempre pensou como tenentista, numa identificação com essa corrente política do Exército que o futuro iria evidenciar quando, como Presidente da República, chamou para integrarem seu ministério, as três figuras máximas representativas dêsse pensamento no seio das Forças Armadas: o brigadeiro Eduardo Gomes e os marechais Cordeiro de Farias e Juarez Távora.

HÁ TEMPOS se dizia, no próprio meio militar, que entre êsses três soldados havia o pacto de um

CONTINUIDADE DA REVOLUÇÃO

Samuel Guimarães da Costa

dêles chegar um dia à Presidência da República para realizar os sonhos de sua geração. Eduardo Gomes, por duas vezes e Juarez Távora depois, tentaram sem êxito essa conquista. No Governo de Castelo Branco o marechal Cordeiro de Farias fez também a sua tentativa malograda, deixando o ministério e dizendo adeus à política quando Costa e Silva lhe tomou a hora e a vez.

DESDE 1922 até hoje a geração tenentista tem vagado na busca inquieta e às vezes desesperada de líderes nacionais que possam encarnar os ideais de uma República austera, senhora de pureza imaculada com a qual o Brasil, másculo e caprichoso, se case um dia e com ela viva até que a morte os separe. Preferentemente procurou êsses líderes na área civil, com o escrúpulo de uma formação democrática que vem desde os primórdios da organização do Exército Brasileiro, que nunca quis para si o domínio político da Nação, antes preferindo funcionar como força de moderação no livre jogo dos poderes constituídos.

MESMO decepcionada com Getúlio Vargas, que se fez chefe do que hoje a geração tenentista talvez chame a «Revolução traída» de 1930, ainda assim aproximou-se dos políticos civis. Armando Sales de Oliveira, Carlos Lacerda, Jânio Quadros etc., são exemplificativos.

A FREQUENTE dificuldade do entendimento com os civis suscitou a criação da Escola Superior de Guerra destinada a formar uma estrutura de liderança e organizar quadros nacionais de homens de Estado, dirigentes com domínio da estratégia

política, coisa muito distinta da idéia de ditadores, quer no bom, quer no mau sentido desta palavra.

QUALQUER estudante inteligente da história sabe que a guerra e a política são versões distintas de uma estratégia de luta, quer entre os homens, quer entre as nações. Em seu célebre livro «Vom Kriege» (Da Guerra), o general prussiano Carlos von Clausewitz dizia que «a guerra é a continuação da política por outros meios», enquanto Moltke afirmava que «a estratégia é a adaptação dos meios postos à disposição do general para alcançar os fins da política». Clemenceau colocava a política em tal nível de magnitude que chegou a ponderar ser «a guerra assunto demasiadamente importante para ser deixado à responsabilidade dos soldados». Mais recentemente, Mao Tsé Tung, tido como o gênio moderno da Revolução Chinesa, é bastante explícito ao dizer: «A política é uma guerra sem efusão de sangue e a guerra é uma política sangrenta».

CONSIDERADO um tático e um estrategista de alto nível no seio das Forças Armadas, o general Humberto de Alencar Castelo Branco, na qualidade de Comandante do Estado Maior do Exército, gozava de amplo respeito em largas faixas da área civil identificada com o pensamento tenentista, inclusive pela sua condição de mentor dos mais eminentes da Escola Superior de Guerra. Posto na crista do Movimento de 31 de Março de 1964, transformou-se na solução natural para institucionalizar a Revolução sonhada dos tenentes de 1922, tal qual os inconfidentes dos tempos da Colônia, que já então sonhavam

com a República, aceitando perdê-la para ganhar a Independência em 1822, com um Imperador português como mandante e não o mandatário desejado.

HOJE HÁ quem afirme que Costa e Silva não foi o sucessor desejado de Castelo Branco para dar continuidade à Revolução, se bem que o atual Presidente tenha repetidamente afirmado que os princípios do movimento serão rigorosamente preservados, embora sob novos métodos.

NESSES novos métodos está contida uma estratégia que vai deslocando da tônica da segurança para a do desenvolvimento o objetivo nacional básico a alcançar numa política brasileira de longo prazo. É que no próprio diálogo entre civis e militares, que a Escola Superior de Guerra suscitou, começou a ganhar a consciência de todos o reconhecimento de que o desenvolvimento pode contribuir para atenuar o desnível entre os povos desenvolvidos e subdesenvolvidos, enquanto a preocupação pela segurança tende a alargar o fosso que separa e divide o mundo.

SE A REVOLUÇÃO que Castelo Branco institucionalizou souber adaptar-se aos imperativos de nosso tempo, em consonância com as aspirações brasileiras e democráticas dos que lhe são contemporâneos, seu nome entrará para a história para ocupar um lugar de dimensões excepcionais. Do contrário, se perderá na poeira do tempo, ficando apenas a memória de um acidente aviatório que vitimou um ex-Presidente e consertou a Nação na sua época.

Prefeitura do Município de Maringá
SECRETARIA DE CULTURA
DIVISÃO DE PATRIMÔNIO
HISTÓRICO E CULTURAL

TONICO E TINOCO

De repente, entraram dois senhores simpáticos, muito parecidos um com o outro. Recebi-os na redação da "Fôlha do Norte" e eles se apresentaram: Tonico e Tinoco.

O pessoal da redação ficou espantado. Afinal de contas, estava ali, em carne, osso e viola, a mais famosa dupla de cantores sertanejos do Brasil, com quarenta anos de sucesso e um punhado dêste tamanho de discos vendidos, aqui e na estranja. Em matéria de vender discos, Roberto Carlos perto dêles é fichinha.

Seria importante, naquele momento, fazer uma entrevista com Tonico e Tinoco. Mas como fazer entrevista com Tonico e Tinoco? A gente não sabe falar a língua dêles nem sabe tratar dos assuntos comuns ao mundo romântico em que eles vivem. O jeito foi apelar para a polêmica. Tentar, por exemplo, ver como eles recebem as críticas feitas pelo Flávio Cavalcanti à música caipira. Não deu certo. Tonico respondeu:

— Nós não cantamos música caipira. Cantamos música sertaneja.

— Esta bem... como vocês recebem as críticas feitas à música sertaneja pelo Flávio Cavalcanti?

— Achamos que êle está certo.

Aí não deu pé de briga. Se eles bronqueassem, a conversa ficaria interessante. Dava para debater, dizer desafôro, ouvir desafôro. Mas os rapazes entendem que é preciso mesmo quebrar os discos dos que cantam coisas desastrosas, num Português subdesenvolvido e fazendo da tragédia e de tôda espécie de imundícia social o enredo de suas modas de viola.

Tonico e Tinoco acreditam que a música sertaneja, desde que honesta, é a verdadeira manifestação da alma do brasileiro do interior.

— Nem o samba é brasileiro da gema: é mais uma explosão do que sobrou de africano em nós. Já a música que nós cantamos, essa é nativa, brotou da terra, com cheiro de mato e gôsto de coqueiro onde canta o sabiá.

Os dois cantores concordam também que os produtores de música e programas sertanejos devem ter mais cuidado com a gramática.

— Nós somos uma classe muito forte. O homem do sítio e das vilas imita o que fazemos, o que dizemos, o que cantamos. Devemos e podemos educar, mas o que muita gente faz é deseducar. Podemos falar no estilo do sertão, sem assassinar o idioma. É um grande engano pensar que o caboclo gosta de falar errado. Êle quer aprender e nós podemos ensinar. Temos influência para isso.

— Muito bem, Tinoco! Mas por que os outros cantores caipiras, ou melhor: sertanejos, não pensam como vocês?

— Sei lá. Por isso é que a campanha de Seu Flávio Cavalcanti é boa. Êle está ajudando a verdadeira música sertaneja, aquela que tem poesia, tem melodia, tem recados bons para o povo que nos escuta e compra os nossos discos.

Nesse instante, já o pessoal da redação estava todo rodeando os dois cantores. Quando chegaram, a turma fez rizinho de galhofa. Mas Tonico e Tinoco são diferentes. De bôbos não têm nada. São até muito atualizados, alguma cultura e falam corretamente, argumentando com inteligência e pondo tôdas as coisas em seus devidos lugares.

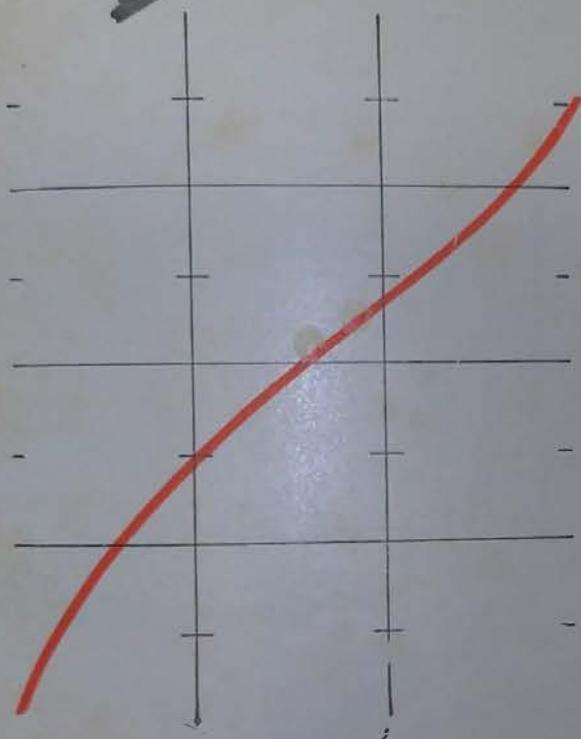
A entrevista, que começou sem-jeito, ficou interessante. Deu até para dela nascer esta crônica, em lugar de outra que já havia sido programada, mas com o propósito de pedir ao Ministério de Educação que proibisse, simplesmente, a música das duplas de violeiros.

Tonico e Tinoco mudaram o sentido do apêlo. Agora me limito a pedir ao Flávio Cavalcanti (esta revista será enviada a êle) que leve ao seu programa os simpáticos senhores Tonico e Tinoco e os deixe dizer ao Brasil que a música sertaneja pode ser divulgada, mas que é preciso, urgentemente, acabar com os charlatães dêsse gênero de arte, pois êstes sim, pelo que escrevem, cantam e gravam, deviam de ir para a cadeia.

COMPROVADA RESISTÊNCIA



DO CIMENTO **MARINGÁ**



Ensaio de resistência a compressão efetuados diariamente com o Cimento Portland MARINGÁ, apresentaram a seguinte média:

3 DIAS - 150 Kg/cm²
7 DIAS - 230 Kg/cm²
28 DIAS - 350 Kg/cm²

Início de pega - 2 horas e 30 min.

COMPANHIA DE CIMENTO PORTLAND

ESCRITÓRIO CENTRAL E VENDAS
RUA SÃO BENTO, 329 - 9.º
FONE: 33-3484
SÃO PAULO

FABRICA
ITAPEVA
FONE: 3
SÃO PAULO



EXPORTAR É A SOLUÇÃO

(VIA PÔRTO DE PARANAGUÁ, É CLARO)

Mais rápido, mais econômico, mais seguro.
Paranaguá é um portão para o mundo e serve
a uma das mais importantes regiões econômicas
do Extremo Sul do País.

Centenas de caminhões com baixo frete rodoviário
(a tarifa de volta é a mais barata do Brasil).

A Rêde Ferroviária Federal entrega suas
mercadorias no cais, onde há o mais moderno
em matéria de equipamento portuário.

