

IMP. PIA. JOS. E. GIL L. LOPES - PR

O RETRATO DO NORTE DO PARANÁ

A PIONEIRA

Revista bimensal ilustrada

ANO VI

LONDRINA, MARÇO-ABRIL DE 1954

N.º 15



BANCO DO ESTADO DO PARANÁ S/A

(Banco oficial do Governo do Estado)

*

CAPITAL E RESERVAS:
Cr\$ 121.175.807,00

★

DEPÓSITOS - EMPRÉSTIMOS
COBRANÇAS - TRANSFERÊNCIAS

As melhores taxas - As melhores condições - Serviço rápido e eficaz

49 Agencias no Estado do Paraná além de uma
na Capital de São Paulo.

....A PIONEIRA....

O Retrato do Norte do Paraná

REVISTA BIMENSAL ILUSTRADA

Ano VI * Londrina, Março-Abril de 1954 * N.º 15

RUA MARANHÃO, 583

Londrina * Norte do Paraná * Brasil

* * *

BENEDITO BARBOSA PUPO

SECRETARIA:

JACIRA GODÓI BARBOSA PUPO

* *

ASSINATURAS SOB REGISTRO:

Série de 6 números Cr\$ 60,00

Série de 12 números Cr\$ 110,00

Série de 18 números Cr\$ 150,00

*

Toda a correspondência deve ser enviada para São Paulo,
à Rua Artur de Azevedo, 1905.

NOSSA CAPA



Na primeira quinzena de julho, por três vezes, nossa zona foi duramente castigada pelo terrível flagelo da geada. Fazendo-se sentir com grande intensidade na maioria de nossas lavouras, o fenómeno deixou sobre nossos imensos cafezais, a sua marca sinistra. Após sua indesejável passagem pela nossa zona, as suaves colinas nor-

te-paranaenses, antes recobertas pelo manto verde-escuro dos cafezais, tornaram-se, em poucas horas, pardas e desoladoras. Os cafeeiros com suas folhas esturricadas e retorcidas, não mais davam aquela impressão reconfortante de opulência. Eram, ao contrário, a imagem viva da tristeza e do desespero. Na sua peregrinação pelas lavouras do Norte do Paraná, o repórter documentou, através de fotografias em Gevacolor e Ansicolor, todo o trágico espetáculo. Na Fazenda Cachoeira, do Sr. Geremias Lunardelli, no município de São Sebastião da Amoreira, colhemos vários aspectos, entre os quais o que ilustra nossa capa. Por ele se vê, o estado a que ficaram reduzidos os magníficos cafeeiros da maior fazenda de café do mundo. Dos 3.040.000 pés, apenas uma infima parte não sentiu tão duramente os efeitos do fenómeno. Quando fotografamos este aspecto, poucos dias após a geada, já os cafeeiros começavam a desfolhar, como se vê pelo amontoado de folhas secas no chão. (Ver reportagem da página 19).

SUMÁRIO

A Ressurreição do trilho, Benedito Barbosa Pupo	3
As articulações ferroviárias do norte com o litoral, Benedito Barbosa Pupo	5
Uma organização a serviço da região	12
Londrina e Maringá recebem a visita de Nossa Senhora de Fátima	14
Dr. Hermann Morais Barros	17
O presidente do IBC inicia a sua visita aos estados cafeeiros	18
A geada	19
O 6.º aniversário de Maringá	22
Maringá no seu 6.º ano de vida, Hermann Morais Barros ..	30
"Maringá é acima de tudo, uma lição de otimismo, uma lição de confiança", Bento Munhoz da Rocha Neto ..	32
A posse do Dr. João Pacheco Chaves na presidência do IBC	34
Cianorte — A nova e moderna cidade inaugurada na cafelândia paranaense	36

———— NÚMERO AVULSO Cr\$ 10,00 ————

DR. RIBEIRO DE CAMARGO

DO HOSPITAL SÃO LUCAS

★

CIRURGIA GERAL

— ✱ —

Consultório:

HOSPITAL SÃO LUCAS

Avenida João Gualberto, 1946

— Fones: 1988 - 2074 —

★

Horário: 8 às 11 — 14 às 18 horas

★

CURITIBA

DR. CAIO DE MOURA RANGEL

CLÍNICA GERAL E OPERAÇÕES

— ✱ —

MOLÉSTIAS DE SENHORAS — MODERNA

APARELHAGEM DE ELETRICIDADE MÉDICA

Manhã: das 9 às 11 horas

Tarde: das 15 às 17 horas

— ✱ —

AVENIDA SÃO PAULO, 746 — TELEFONE: 241

— LONDRINA —

DR. ISAO UDIHARA

MÉDICO

CLÍNICA MÉDICA — NUTRIÇÃO (Da Santa Casa de São Paulo, Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, Hospital Santa Cruz de São Paulo).

CLÍNICA DE CRIANÇAS (Ex-cooperador do Prof. Pedro de Alcântara, da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo).

MÉDICO ANESTESISTA (Narcoses em circuito fechado, com ciclopropana, protóxido de nitro gênio, éter), Oxigenoterapia.

— CONSULTAS: —

Manhã, das 9,30 às 11,30 — Tarde, das 3 às 5

RUA MARANHÃO, 592 — APTS, 1, 5, 6 e 7

(Prédio do Banco de São Paulo) — FONE: 521

— LONDRINA —

DR. NEWTON CÂMARA

— ✱ —

DOENÇAS DOS OLHOS, OUVIDOS,
NARIZ E GARGANTA

— ✱ —

EDIFÍCIO CHEVROLET — SALAS, 612-614 — FONE: 183

— LONDRINA —

A Ressurreição do Trilho

Benedito Barbosa Pupo

Apesar do grande progresso alcançado pelo automóvel e pelo avião, o trem desempenha ainda grande papel político e econômico. A morte do trilho, por muitos apregoada, não se dará tão cedo, ou talvez mesmo nunca se dê, pois a ferrovia continua a desempenhar o seu importante papel na vida social e econômica dos povos.

O transporte sobre trilhos foi uma das grandes conquistas do século passado, que por isso mesmo se denominou "o século do caminho de ferro". Graças ao advento da locomotiva, as grandes distâncias puderam ser vencidas com rapidez, facilidade, segurança, economia e comodidade. Por muito tempo, a partir do histórico e decisivo momento em que a invenção de Stephenson se pôs a serviço do homem, o trem foi o único e exclusivo transporte terrestre utilizado entre os núcleos urbanos. No fim do século XIX e no princípio deste, a ferrovia era a senhora absoluta, tanto sob o ponto de vista político como econômico. Vieram depois os outros veículos de tração mecânica e a era da locomotiva parecia para muitos, superada.

Com o automóvel e o caminhão e com a abertura de estradas de rodagem, a ferrovia, se bem que continuasse a desempenhar seu importante papel, foi considerada pelos adeptos do pneu, como um meio obsoleto de transporte, cujo destino era desaparecer dentro em pouco. Depois, o avião, que, com a sua rapidez de deslocamento, reduziu o globo a diminutas proporções, incorporou-se também ao conjunto de meios mecânicos de transporte, à disposição do homem. Seria mais um concorrente do trem, mais um elemento a abreviar as horas de agonia do caminho de ferro, dizia-se.

A situação atual dos meios de transporte não nos permite, entretanto, considerar os três tipos como concorrentes entre si. Pelo contrário, o exame metódico dessa situação nos leva a crer que o avião, o automóvel e o trem são elementos que se completam, porque cada um tem sua função específica dentro do conjunto. Prognosticar a morte do trilho, porque a rodovia se desenvolve ou porque se intensifica o tráfego aéreo, é coisa que não se pode fazer com convicção e segurança. O trem, pois, dentro de sua função específica, é o meio de transporte aconselhável, mesmo insubstituível em muitos casos, desde que consideremos, é óbvio, não só a translação da coisa a transportar, mas a facilidade e, sobretudo, o custo dessa operação. Pelas suas características de potência, velocidade e capacidade de carga, que lhe permitem o transporte pesado a longa distância, por baixo preço, é a ferrovia o meio mais apto para o deslocamento de grandes toneladas.

No caso particular do Brasil, o que aconteceu foi o seguinte: enquanto o sistema de transporte rodoviário — rodovias, caminhões e automóveis — era consideravelmente aperfeiçoado; enquanto a aviação comercial tomava grande incremento, entre nós, as ferrovias, com raríssimas exceções, regrediam, porque viviam

abandonadas pelos nossos governos. Enquanto os outros se aperfeiçoavam, em vários sentidos, nossas estradas de ferro pioravam cada vez mais, porque não havia o interesse nem o desejo de reaparelhá-las, para que, atualizadas, cumprissem a sua missão.

A situação começou a modificar-se, felizmente, de alguns anos para cá. O próprio governo brasileiro, compreendendo o papel que as ferrovias representam para a vida da Nação, numa reação salutar, interessou-se pelo problema e resolveu tomar medidas em prol do reaparelhamento das mesmas, pondo-as acordes com a época. Não só o material seria renovado. Novos melhoramentos seriam nelas introduzidos, como retificação de traçados, melhoria das condições técnicas destes, e substituição da tração a vapor pela elétrica. Isto vale por uma ressurreição, embora a morte do trilho tenha sido apenas aparente. O problema era complexo, sem dúvida, mas não insolúvel, desde que houvesse, é claro, interesse e boa vontade em solucioná-lo. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro já provara, com fatos, haver solução. Encurtando as distâncias, melhorando a via permanente, duplicando suas linhas e adotando a tração elétrica, conseguiu essa estrada reduzir consideravelmente o tempo nos percursos. Mas os melhoramentos introduzidos pela grande empresa bandeirante não se limitaram a esses pontos. Cuidou ela de dar mais conforto aos seus passageiros, pondo em tráfego moderníssimos vagões.

O trem inegavelmente continua a ter valor na vida econômica e social de nosso povo. Em 1950, por exemplo, as ferrovias brasileiras em conjunto transportaram 84% de nossa produção e continuarão a transportar a maior parte, principalmente nas grandes distâncias, desde que se ponham em condições de fazê-lo de maneira eficiente, porque o custo do transporte ferroviário é menor do que o de qualquer outro. Porque a ferrovia é o meio adequado para o transporte das grandes massas de passageiros e o único indicado para as cargas de grande tonelage.

Assim, a ferrovia deve ser encarada como a solução única para o caso das safras norte paranaenses. Não somos exclusivistas em matéria de transportes. Aqui mesmo, nas páginas de A PIONEIRA temos batallhado pela ampliação de nossa rede rodoviária e pela pavimentação de nossas rodovias. Não somos nem contra nem a favor deste ou daquele meio de transporte. Achamos — repetimos — que cada um deles deve ser o preferido dentro de determinadas circunstâncias.

Não é pelo fato de o nosso café suportar o ônus do transporte rodoviário que devemos continuar a enviá-lo para Paranaguá, por caminhão. Esta solução, se bem que praticamente a única viável no momento, é contrária aos interesses nacionais, porque, com o transporte por esse meio, consome-se, com o desgaste do veículo e com combustível, apreciável percentagem das divisas que o leite transportado em cada viagem nos proporciona.

Partido Trabalhista Brasileiro

APRESENTOU PARA
DEPUTADO ESTADUAL

P

T

B



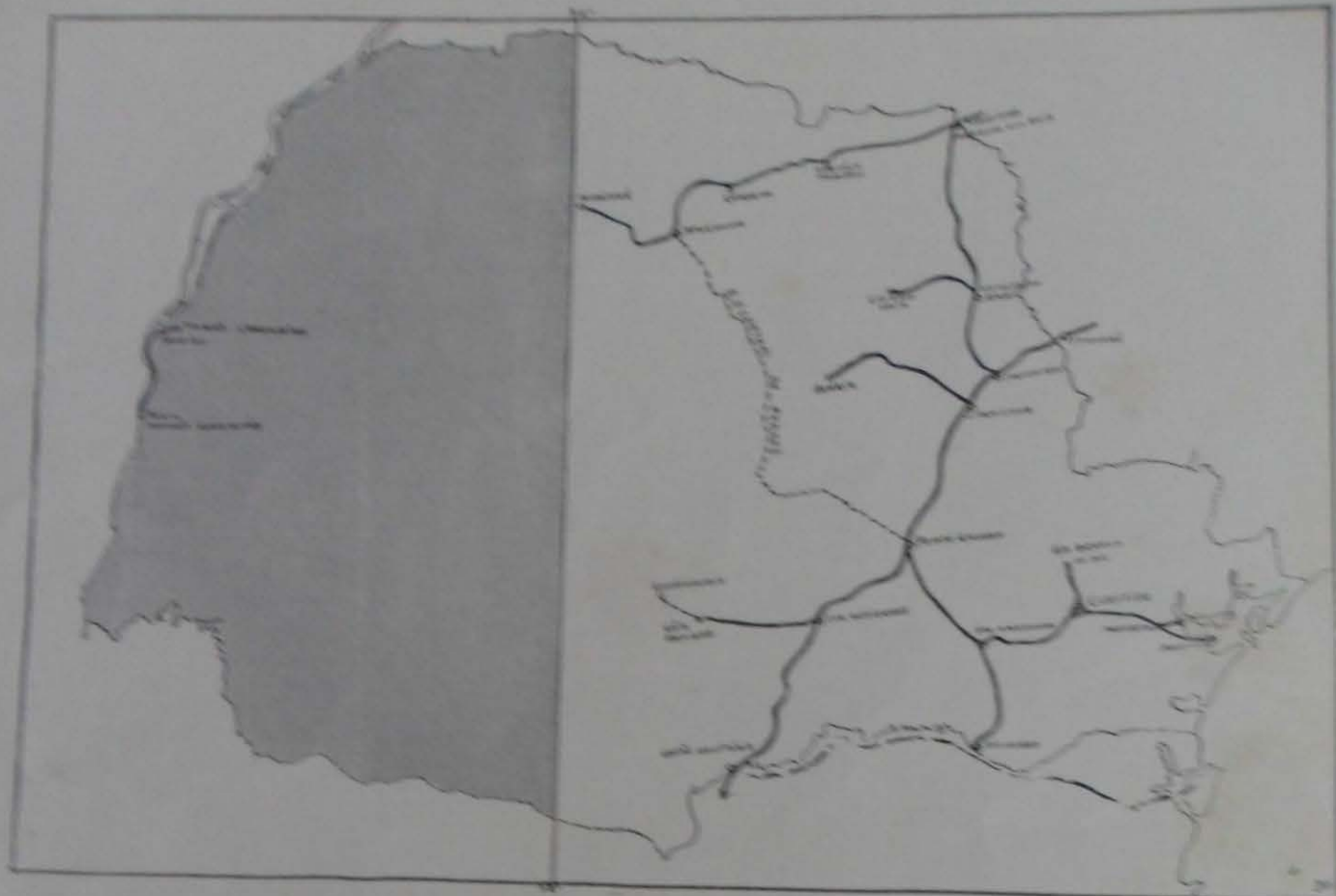
P

T

B

PEDRO MARIUCCI

Dinâmico Prefeito de Cornélio Procópio



Apenas de aparência, a linha não é planejada em ferrovias, como se verifica pela mala acima, em que figuram as linhas em projeto e as que no momento estão em construção (E. F. Central do Paraná e São Antonio/Guarapuava). Do mesmo modo, ressaltar, logo à primeira vista, a falta de articulação do Norte com a parte de Paranaguá. Essa anomalia ficará atenuada em parte com a conexão

ção da Central do Paraná, mas para que o Norte, em futuro próximo, não venha a sofrer novamente as consequências das dificuldades de articulação com a capital e o litoral, há necessidade de mais uma ligação ferroviária, pelo menos, de Ponta Grossa com o centro e com o sul do Estado. Para isso deverá protelar a E. F. Norte Alegre e Cornélio Procopio, de acordo com o projeto já aprovado.

As articulações Ferroviárias do Norte com o Litoral

KENEDY SÁNCHEZ, PUPO

Resumindo: pouquíssimo sistema ferroviário, quase nenhum no interior não ultrapassam 52" de largura de bita e que serve apenas o sul, metade oriental, e Paraná não há bem pouco tempo não tinha estrada de ferro que visasse a sua economia. Atualmente conta com cerca de 2.000 Km de ferrovias, enquanto em Minas Gerais e em São Paulo a quilômetros ferroviária ultrapassam esse cifra, em mais de quinze e trinta vezes, respectivamente.

O certo permanece praticamente não é o uso de por ferrovias, pois se conta com 65 Km de estrada de ferro, de bita estreita, (242 m), ligando as partes Oeste e Leste do Estado, no alto e baixo Paraná, respectivamente, com um pequeno ramal para Ponta Grossa. Com tudo com a finalidade principal de servir à empresa proprietária dos bens e produtos com o transporte dos seus produtos no regime

das condições das Sete Quilômetros e Norte Litoral (já que não utilizada como via de transporte de caráter político). Desse modo pelo Governo Federal será não há o projeto do Serviço de Navegação do Rio do Itaipu.

O sistema que serve o litoral permanece sem como traço principal o linha que, vindo de Itaipu, no Estado de São Paulo, penetra o novo Estado do Norte e Sul, mais próximo do litoral do que de dentro, e entra no Estado de Santa Catarina, longitudinal na direção de Maratão Fozes, no Rio Grande do Sul. De mais de 100 km, em Ponta Grossa, parte um ramal, a linha Estrada de Ferro do Paraná, que vai ter a saída em dois pontos, Paranaguá e Antonina, passando por Curitiba. O sistema ferroviário paranaense, agora, integra o Rede de Viação Paraná, Santa Catarina, que, por sua vez, penetra a via férrea mais ampla, entrando com ela com o Estado de Pernambuco e Viação Nívea

do Rio Grande do Sul. As várias linhas troncos e ramais que o compõem foram construídas por diversas empresas e, posteriormente, reunidas no mesmo organismo pertencente a União.

Mais de trinta por volta de 1912 surgiu a Companhia São Paulo Rio Grande, a qual se abrigou a estabelecer a ligação entre São Paulo e Rio Grande do Sul, reunindo sob uma só direção os trechos já em tráfego, concretizando-se em uma única operação de grande amplitude no Brasil. A São Paulo - Rio Grande completa a ligação integrada, mas as fragilidades de diversas trechos não correspondem às condições modernas necessárias para a futura expansão econômica do tráfego.

O Governo Federal, neste aspecto, já havia iniciado várias concessões em Santa Catarina, apesar das reservas a longo do período em que passou de grupo de capitais, exigiu para o controle de um sistema norte-sul, com tudo, em vista das dificuldades de



O Presidente da APAC Sr. Bráulio Barbosa Ferraz durante uma das reuniões da prestigiosa entidade que tanto vem se batendo em favor da ferrovia ligando Cornélio Procopio a Barro Preto.

serviços que geravam inúmeras reclamações por parte das populações paranaense e catarinense, bem como levando em conta a importância da ligação São Paulo — Rio Grande para a defesa nacional, o Governo Federal decretou o caducidade das concessões e contratos vigentes e, encampando todos os serviços, organizou a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina.

Para bem se compreender a evolução das ferrovias no Paraná, mister se faz que se recorde a primeira tentativa, infelizmente, malograda, do estabelecimento de uma estrada de ferro aqui, em 1835. Consistiu na resolução da Assembléa Legislativa Geral, n.º 101, de 31 de outubro desse ano, promulgada pelo Regente da Império, Padre Diogo Antônio Felício, a qual estabelecia em seu artigo 1.º o seguinte: "O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo pelo espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros".

Passagem obrigatória de qualquer caminho terrestre que buscasse o Rio Grande do Sul, o território do Paraná, então São comarca de São Paulo, tinha que, por força, entrar nas cogitações daqueles que tentassem tal empreendimento. Ao nosso Estado se aplica, pois, o que escreveu Adolfo A. Pinto: "Como o trajeto do Rio de Janeiro para a capital do Rio Grande do Sul não se podia fazer se não atravessando grande porção do território paulista, de que ainda então fazia parte o fragmento que constitui hoje o Estado do Paraná, pode-se dizer que a lei de 31 de outubro de 1835 representa a primeira resolução, ou ato público que, antes de outro qualquer, cogitou de estabelecer um caminho de ferro em São Paulo".

Essa iniciativa foi frustrada porque — segundo opina Adolfo A. Pinto — "o problema a resolver era evidentemente superior às forças e recursos do país, ainda então na infância de seu desenvolvimento econômico e com uma população verdadeiramente insignificante para a sua grandeza territorial".

O início do sistema ferroviário paranaense só se deu quasi cincoenta anos após os da inauguração do primeiro trecho de Paranaguá a Morretes, em 1883. Daí para diante foi ele evoluindo até abranger os 2.200 Km da atualidade. O Norte do Paraná que se entrosa no sistema ferroviário do Paraná pela linha atualmente em tráfego, de Maringá a Ourinhos e o ramal da Paranapanema, não se articula como deveria com o pórt de Paranaguá, por falta de ligações diretas de vários de seus pontos com o litoral.

Se atentarmos à pobreza da região norte paranaense em ferrovias e à sua precaríssima ligação com o pórt de Paranaguá, por onde se escoia a maior parte de nosso café, verificaremos que a expansão ferroviária no Paraná não acompanhou de perto a cafeicultura. Ao contrário da rede ferroviária paulista que se expandiu em função da cafeicultura, o sistema paranaense de estradas de ferro não acompanhou o roteiro do café. É verdade que, no período de maior expansão da cafeicultura paulista, o pneu ainda não conquistara a posição que hoje ocupa e a ferrovia era o único meio de transporte terrestre de que se dispunha para as grandes distâncias.

O café, não há dúvida, foi fator decisivo e às vezes único no desenvolvimento da rede ferroviária paulista. Ele determinou não só a fundação e organização de empresas ferroviárias como as obrigou a se estenderem por onde ele avançava. "Atrás do café, e por vezes à sua frente", — escreveu Sérgio Milliet — "penetram as ferrovias".

Como também se deu no Paraná, as estradas de ferro de São Paulo não se desenvolviam de acordo com planos previamente elaborados. Não era mesmo possível fazer planos. As linhas férreas progrediam e tinham seus percursos determinados pelas contingências impostas pelo café. Sendo impossível empreender-se, por falta de capitais e recursos da província "um sistema de viação aperfeiçoada, certo é que o desenvolvimento ferroviário só podia operar-se à feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas e na proporção de seus meios de ação", escreveu Adolfo A. Pinto.

Relacionando o café, o povoamento e a ferrovia, o professor Odilon Nogueira de Matos, em seu trabalho "A Evolução Ferroviária de São Paulo", mostra-nos a interdependência desses elementos na vida do Estado bandeirante.

Antes de examinarmos a situação do Paraná quanto à expansão linear de suas ferrovias, vejamos a evolução ferroviária de São Paulo através do substancial e documentado trabalho do professor Odilon Nogueira de Matos.

A primeira ferrovia surgida em São Paulo foi a São Paulo Railway Co., organizada em Londres e hoje pertencente ao Governo Federal

com a denominação de Estrada de Ferro Santos a Jundiá. Nasceu ela da necessidade de transporte de imensa produção de vários gêneros entre os quais avultava o café e sua finalidade era ligar Santos ao planalto. Sobre a sua construção que era o problema da época, o Presidente da Província, José Antônio Saraiva, pronunciou palavras cheias de entusiasmo ao abrir-se a Assembléa Legislativa Provincial em 1885. Vale a pena rememorar-las:

"O quadro estatístico dos estabelecimentos rurais da Província estima a produção atual de Jundiá, Campinas, Limeira, Constituição, Rio Claro, Mogi Mirim, Araraquara, Casa Branca, Batatais, isto é, dos municípios que têm de aproveitar a via férrea projetada, em perto de um milhão de arrobas de café e açúcar, sendo fato geralmente reconhecido, que os novos cafezais existentes nos mencionados municípios excedem muito os que dão colheita, devendo-se, pois, contar com que a produção das referidas lugares subirá em quatro ou cinco anos a dois milhões de arrobas."

A região atravessada pela São Paulo Railway entre Santos e Jundiá não se prestava para "nenhuma cultura importante", como dizia depois Saldanha Marinho. Era preciso que os trilhos, então em Jundiá, cerca de 6 léguas aquém das terras onde começava a haver verdadeira uberidade do solo, avançassem para oeste, até Campinas, pelo menos. Surgiu a idéia da fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, formada com capitais de fazendeiros, e em 1872, Campinas — a capital agrícola da Província — se beneficiava do grande melhoramento com a inauguração do trecho entre Jundiá e aquela cidade.

"A Paulista não ficará em Campinas: com enorme rapidez estenderá seus trilhos acompanhando a marcha do café". De fato, assim aconteceu. Avançava depois de atingir Rio Claro, não propriamente com o fito de servir esta cidade, mas, "para servir as grandes fazendas ali abertas".

Nesse mesmo ano de 1872, fundou-se a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, cujos incorporadores eram também fazendeiros. Avançando pelas terras paulistas onde desbrochavam novas lavouros cafeeiros, a Mogiana chegou a Ribeirão Preto em 1883. A Paulista por sua vez expandia-se e novos centros cafeeiros como Limeira, São Carlos, Araraquara, Descalvado, Jaboticabal, surgiam. Após a abolição empreendeu-se verdadeiro "rush" no oeste paulista.

Referindo-se a essa grande investida ferroviária, Adolfo A. Pinto escreveu estas palavras: "aconchegados como se achavam ainda então os principais centros de produção em torno da capital e não sendo dado prever nem a intensidade nem a direção que deviam tomar as energias latentes da Província nos grandes surtos com que em pouco deviam desbordar de seu leito habitual e estender-se por quasi todo o território paulista, transformando-o nesse imenso, incomparável cafezal que faz hoje a maior riqueza do Brasil — realmente não era possível fazer-se então o que se fez e como se fez".

Estradas foram construídas exclusivamente pa-



VISTA AÉREA da parte central de Cornélio Proença, na qual aparecem a estação e o galpão de manobras da R. V. P. S. C.

re atender as interesses de fazendeiros, como o Desastrosismo, o de Santa Rita, o do fazendeiro Dumont, em Ribeirão Preto e outras mais. O caso da Douradense beneficiado de modo gilvencos pela porta como "estrada certa café", numa fertilíssima zona de terras ricas e estrada tipicamente fazendeira, com traçado lógico feito com a fim exclusivo de servir as grandes fazendas da região.

Tendo por objetivo ligar os centros produtores da rubiada ao porto de Santos, as ferrovias paulistas convergiram para esse estado-matéria, principalmente através do então, S. P. R., que até a ligação Matão-Santos era o único caminho por estrada de ferro do planalto para o litoral. Em São Paulo, praticamente não se transporta café por estrada de rodagem, como se verifica pela estatística da Superintendência dos Serviços do Café, da Secretaria da Fazenda do Estado. Em 1921/22, do café paulista desmontado a Santos, apenas 402 sacos foram levados por estrada de rodagem.

Em síntese, como observou Fernando de Azevedo em "Um Inimigo Certo para Gado", "as paulistas desmontavam de suas covinhas pelo sertão, levavam fôlego para suas investidas e, tendo-se feito ferroviários, começaram a preocupar-se

com o problema da aplicação do transporte mecânico, em cujo solução estaria não só o meio de escoar os produtos agrícolas para os portos de embarque, como também de penetração do interior à procura ou para exploração em maior escala, de terras cultiváveis e férteis, já alcançadas pela onda verde que depois de estender-se pelo vale do Paraíba, investiu sobre outras regiões conquistadas às florestas".

No Paraná a primeira ferrovia que surgiu foi também ligando o litoral ao planalto, a Estrada de Ferro do Paraná, que inaugurou seu primeiro trecho em 1881, entre Paranaguá e Ilhéus. Em fevereiro de 1885, galgando o sem com esse obra admirável de engenharia ferroviária que todos admiram, ela chegava a Curitiba. Nove anos mais tarde, em 1894, completou-se a ligação de Curitiba a Ponta Grossa, o importante entroncamento que grande significação tem para nossa região porque é através dele que o Norte se articula e se articula com o capital e com o litoral.

De 1900 a 1905 são entregues vários trechos ao tráfego, completando-se assim nesse lustro a ligação do litoral e do capital com Jaguariúva, rumo ao Norte do Estado. Dez anos depois, relativos o tempo com o ramal da Paranapanema, inaugurando-se, em 1915, o trecho Jaguariúva — São José. Em 1919, mais dois trechos

são entregues ao tráfego, de São José a Venturoso Brás e de Venturoso Brás a Siqueira Campos. Momentaneamente vai a ramal chegando para chegar a Jaguariúva em 1920.

Desafiando a concessão dos direitos da construção da linha até Ourinhos, o fim de ligar-se à Sorocabana, esse ramal entrou em funcionamento em 1928, com o Companhia Ferroviária São Paulo — Paraná e 8 Km de Ourinhos, em Marquês dos Reis, à esquerda do rio Paraná paranaense.

Do ramal da Paranapanema sai o do rio do Peixe, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1922, entre Venturoso Brás e Tomazina, de onde se prolongou e atingiu Anjos Bernardes, em 1940.

Planejado por fazendeiros paulistas, fundou-se a Estrada de Ferro Noroeste do Paraná. Como animadores desse empreendimento destacaram-se os Srs. Major Antônio Barbosa Ferraz Júnior, Antônio Ribeiro dos Santos, Leonídio Barbosa Ferraz, Dr. Wille do Fonseca Brubaker, Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos e Dr. Manoel Silveira Correia.

"O fim imediato que tinham em vista era e estava a Estrada de Ferro Sorocabana, mas, ao mesmo tempo, consideravam com entusiasmo e

eficiência a possibilidade de levar a nova linha férrea às margens do rio Tibagi, muito além das plantações de café com que se ocupavam", lê-se em um relatório dessa empresa.

Primeiramente foi-lhes dada pelo Estado do Paraná, em agosto de 1920, a concessão para a linha que deveria partir de um ponto conveniente no ramal do Paranapanema da então Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, passar por Cambará e atingir Jataí. A Companhia, de acordo com o governo do Paraná, resolveu fazer o ponto de partida da margem esquerda do Paranapanema, com o intuito de ligar a estrada diretamente à Sorocabana, em Ourinhos, isto em vista de não ter chegado a acordo com a concessionária do ramal do Paranapanema, quanto ao ponto de partida.

Em 1922, o governo paulista deu concessão à Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná para construir o trecho da linha, da estação de Ourinhos ao porto de Itaipava, à margem do rio. Antes de inaugurar a seu primeiro trecho a Estrada de Ferro Noroeste do Paraná passou a denominar-se Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná.

Em abril de 1928 foi a Companhia reorganizada, com o reforço vultoso de capitais ingleses. De acordo com o Decreto n. 450 de 20 desse mês e ano, era assinado novo contrato, pelo qual a Companhia receberia 3.600 hectares de terras devolutas por quilômetro de estrada construída e entregue ao tráfego.

Os estudos prosseguiram para completar a linha até o Km 320 da concessão anterior. O Governo Federal sugeriu, porém, que a Companhia apresentasse proposta para levar a estrada até Guaíra, o que foi feito em 1937. O Conselho Superior de Defesa Nacional deveria opinar visto o prolongamento estar catalogado no Plano de Viação Nacional, como ferrovia estratégica, por ir até a fronteira. A concessão foi dada por Decreto da Presidência da República, mas as cláusulas do contrato redigido não foram aceitas pela Companhia por terem se afastado de pontos essenciais da proposta.

Com a guerra, ela foi incorporada à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, em 1944. Deixou de ser então, estrada de penetração, finalidade que lhe destinaram os ingleses quando a adquiriram, porque seu avanço não vem correspondendo aos requisitos das estradas dessa natureza.

Como estrada industrial está deixando muito a desejar porque não pode suportar aos pesados encargos do transporte que a atividade agrícola dos norte paranaenses lhe impõe. Quanto ao transporte do principal produto da região, o café, é feito, na sua maior quantidade, por rodovia. Pondo-se de lado o café, que suporta o ônus do transporte rodoviário, restaria a imensa produção de milho, arroz e feijão, que, não devemos nos esquecer, decorre da prática adotada pelos cafeicultores de fazerem culturas intercaladas. Esses produtos destinam-se, principalmente, aos centros consumidores de São Paulo e Rio de Janeiro. Sua via natural de escoamento é Ourinhos, mas o café destina-se, na sua maior percentagem, ao porto de Paranaguá.

Ninguém poderá negar a importância dessa estrada para a economia paranaense. Não é

Razões imperiosas e incontestáveis, pelas quais a Estrada de Ferro Monte Alegre deve ser prolongada até Cornélio Procópio

ANTONIO B. CAVALCANTI

1.a — Resolverá o problema da falta de transporte no setentrão. Entrando com a E. F. Ourinhos-Guaíra, ex-E. F. S. Paulo-Paraná, constituirá um eixo ferroviário importantíssimo, que resolverá, de uma vez por todas, o sério e transcendental problema do escassez de transportes, no norte do Estado.

2.a — Reduzirá, real e virtualmente, a distância entre a zona cafeeira e o porto do Paraná. — Encurtará, realmente, de 152 quilômetros, o trajeto, entre aquela ubérrima região e a nossa principal porta de mar. A essa notável redução, adicione-se o apreciável encurtamento virtual, porque, devendo ser a E. F. Monte Alegre, uma ferrovia moderna e eficiente, pelas suas magníficas condições técnicas, os transportes far-se-ão, com muita mais rapidez e regularidade.

3.a — Os fretes serão reduzidos com grandes economias para a lavoura. — Trará enorme barateamento dos fretes, em benefício dos lavradores, porque o café que, agora, é, quasi todo, transportado através das rodovias passará a ser conduzido por ela. Sendo de Cr\$ 55,00 o frete rodoviário de uma saca de café, de Londrina a Paranaguá, e de Cr\$ 30,60 o ferroviário, no mesmo percurso, ao longo da futura estrada de ferro, teremos uma diferença, a menos, pela ferrovia, de Cr\$ 24,40 em cada saca. A safra em curso está estimada em 5 milhões de sacas, das quais, somente, umas 500 mil sairão pela ferrovia existente, isto é, Londrina-Marques dos Reis-Jaguariaiva. Os outros 4 milhões e 500 mil sacas, pagarão, portanto, a mais, aos caminhões, Cr\$ 24,40 por unidade, ou seja um desperdício de $4.500.000 \times 24,40 = \text{Cr\$ } 98.820.000,00$.

4.a — Aproveitamento racional do tempo e do material rodante. — Porque: a) com o mesmo número de locomotivas, usadas no trajeto Londrina-Paranaguá, via Marques dos Reis, far-se-á o percurso na metade do tempo; b) com 50% daquelas máquinas, ainda poder-se-á transportar igual volume de mercadorias, no mesmo número de horas, dispendidas no caminho atual.

5.a — Superará déficits e cobrirá, rapidamente, os investimentos. — Anulará os prejuízos da exploração do trecho, em tráfego entre Joaquim Murtinho e Monte Alegre, onde, o Governo Federal, já investiu cerca de 200 milhões de cruzeiros. Passando a ser a via preferencial para a circulação da crescente e assombrosa produção do norte paranaense, não só se pagará, em curto prazo, da importância já gasta, como também do que, se vier a dispendir, no prolongamento até Cornélio Procópio.

6.a — Dará novo alento à indústria carbonífera. — Revitalizará a exploração do carvão paranaense do vale do Rio do Peixe, porque, por ela, se escoará, rápida e normalmente, a nossa hulha que, hoje, se encontra retida nas bocas das minas, devido a pequena quantidade de transporte, proporcionada pelo péssimo ramal ferroviário Barra Bonita-Rio do Peixe. No novo caminho, a distância será reduzida de 28 quilômetros, entre as jazidas e a E. F. Itararé-Uruguai, corredor ferroviário norte-sul, de intercomunicação com os grandes centros industriais brasileiros.

7.a — Promoverá uma grande economia de divisas. — Porque trilhos, vagões, locomotivas, alimentação destas e a conservação do material rodante e do leito da linha, serão pagos em cruzeiros, à indústria e aos fornecedores de combustíveis, materiais, energia elétrica, etc., nacionais. Enormes somas, em dólares, são dispendidas, anualmente, na compra de caminhões, peças de recambio para estes, gasolina, óleo diesel e lubrificantes, e etc., em detrimento de outras utilidades essenciais ao desenvolvimento agrícola e industrial do país.

8.a — Funcionará como verdadeiro regulador do tráfego da E. F. Ourinhos-Guaíra. — Porque entroncando, mais ou menos, no atual centro de gravidade dos transportes dessa ferrovia, fará com que ela lhe traga cargas, de todos os lados, destinadas a Curitiba e Paranaguá.

9.a — Será o fator do progresso e engrandecimento do setentrão paranaense. — Qual poderosa alavanca, erguerá, bem alto, o progresso da Canaã brasileira, algo vacilante, devido à escassez imperdoável de transportes, para a circulação das suas imensas riquezas. Apoiada na base sólida da cafeicultura que se ostenta, pujante e extraordinariamente desenvolvida nas inigualáveis terras roxas, elevará o Paraná às culminâncias econômicas, sagrando-o "primus inter pares" no Brasil e no mundo, na qualidade de produtor e exportador de café e cereais.

(Publicado no Boletim n.º 34 da APAC de 27 de outubro de 1952)

ela, como escreveu Adriano G. Goullin, uma estrada de traçado anti-paranaense, embora favorecendo os interesses nacionais.

Linhares de Lacerda, em "Paraná Vivo", ressaltando "o papel secundário que os caminhos de ferro estão desempenhando no Paraná", afirmou: "Aqui se dá o inverso da regra que diz ser o transporte ferroviário privilégio das zonas opulentas".

Alguma coisa deve estar errada nisso tudo, pensa o autor, "alguma coisa substancial que está impedindo às vias férreas o desempenho do importantíssimo papel que lhes cabe". A

opulência do Norte do Paraná é tal que nossa zona suporta "o peso das tarifas de resistência e concorrência dos caminhões em torno de uma mercadoria como o café, que seria o transporte ideal de toda estrada de ferro".

De fato, "o café, como observa Lima Figueiredo, citado por Fernando de Azevedo é "o produto que melhor remuneração oferece ao transporte, não só quanto ao frete mais elevado, como no aproveitamento de 100% do peso do veículo".

Contando com rede ferroviária precária e deficiente, a nossa zona se ressent, sobretudo, da



FLAGRANTE OBTIDO no Palácio São Francisco por ocasião da entrega do ofício da APAC ao governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto, solicitando a sua intervenção junto aos poderes federais a fim de efetivar a importante ligação ferroviária entre o norte

e o sul do Paraná. Junto ao governador, com o ofício e a exposição dos engenheiros, o vice-presidente da APAC, Sr. Garibaldi Realé, o diretor dessa entidade, Dr. José Nauffal e o Dr. Antônio B. Cavalcanti.

falta de articulação perfeita com o litoral paranaense. Essa articulação se faz necessária especialmente, para que o café não seja obrigado a grandes voltas, como atualmente, pois que para chegar a Paranaguá necessita alongar o seu percurso até a barranca do rio Paranapanema e de lá descer rumo de Jaguariaíva e, passando por Joaquim Murtinho, atingir Ponta Grossa, depois Curitiba e, finalmente, Paranaguá. A rodovia é preferida pelos exportadores, porque nela o transporte não está sujeito a espera, como sucede na Rede de Viação Paraná Santa Catarina, que, além do já mencionado inconveniente do percurso mais longo, desnecessariamente, não pode atender aos pedidos de vagões.

Na safra de 1951/52, por exemplo, a ferrovia levou para Paranaguá 1.135.074 sacas de café, enquanto pela rodovia foram transportadas 1.558.948 sacas. Na safra seguinte, nos oito primeiros meses, de julho a fevereiro, o caminhão transportou 2.973.622 sacas e a estrada de ferro, apenas 1.121.000, muito menos da metade do café que foi levada pela primeira.

A situação, sem novas ligações do Norte com o litoral, só poderá agravar-se, pois o número de cafezais em formação é grande e a produção cafeeira de nossa zona dentro de alguns anos será de mais de dez milhões.

Nossa produção no início do século era de pouca monta, não chegando até a safra de 1913/14 a dez mil sacas. Na década de 1910 a 1920, em duas safras (1916/17 e 1917/18) quase atingiu a casa dos setenta mil, caindo em consequência da geada nas safras de 1918/19 e 1919/20, mas subindo acima das cem mil na década de 1920 a 1930.

Na década, 1930/40, com a colonização das terras devolutas cedidas à Cia de Terras Norte do Paraná, intensificou-se o plantio no Paraná, cuja produção cafeeira ascendeu na safra de 1937/38 a mais de um milhão de sacas.

A partir da safra de 1946/47 a produção firmou-se acima de um milhão de sacas, atingindo a cinco milhões na de 1952/53.

Entre as ligações preconizadas para facilitar o escoamento da produção cafeeira norte paranaense para o Porto de Paranaguá, o prolongamento da Estrada de Ferro Monte Alegre, de Barro Preto a Cornélio Procopio, está em foco, no momento, pela razão de alguns passos terem sido dados no sentido de sua efetivação. Antes de entrarmos, entretanto, neste assunto em suas minúcias, vale a pena fazer uma viagem retrospectiva ao passado e trazer da mesma mais alguns elementos esclarecedores.

Com a lei n. 1930 de 20 de março de 1920 que dava ao Governo poderes para a organização de um plano geral de ferrovias, surgiu o

primeiro esboço de um plano de viação férrea em nosso Estado. Por essa lei, as concessões anteriores se enquadrariam no plano geral, mediante alterações convenientes em seu traçado e mesmo de seus pontos iniciais e terminais.

A lei estabelecia que a linha **Paranaguá-Curitiba-Guarapuava-Paraguai**, seria o tronco principal, havendo mais cinco linhas principais. Destas últimas, três deveriam seguir a linha dos vales do Tibagi, do Ivaí e do Piquiri. As outras duas se aproximariam em grande parte da Paranapanema e do Iguaçu.

Assim, de acordo com esse esboço de Plano uma linha partiria de um ponto conveniente da linha tronco principal e, passando por Cerro Azul, Jaguariaíva, Jacarezinho, iria terminar na barranca do rio Paranapanema; a segunda linha sairia de Ponta Grossa, seguiria o vale do Tibagi até sua foz no rio Paranapanema; a terceira iria do tronco à fronteira Argentina, passando por União da Vitória; a quarta, do tronco seguiria pelo vale do rio Ivaí até a sua foz no rio Paraná e, finalmente, a quinta sairia de um ponto conveniente, no município de Guarapuava e, seguindo pelo vale do rio Piquiri, atingiria o foz deste no rio Paraná.

Dessas cinco linhas principais, a primeira está concretizada, embora indo por outro caminho mais a oeste — Ponta Grossa, Castro, Joaquim



OUTRO FLAGRANTE obtido no Palácio São Francisco por ocasião da visita dos diretores da APAC e dos engenheiros autores do substancial trabalho sobre a importante ferrovia. Na foto, aparecem em palestra com o Governador, os Srs. Deputado Dr. Nilson Batista Ribas, Dr. Antônio B. Cavalcanti, Dr. Arésio Xavier de Miranda e Garibaldi Reale.

Murtinha, — sem passar, portanto, por Cerro Azul, com a construção do ramal da Paranapanema que se entrelaça com a ex-São Paulo-Paraná.

Três Estados, São Paulo, Paraná e Santa Catarina, disputavam entre si a ligação ferroviária da capital paraguáia com o Atlântico. O plano Cincinato Braga que representava São Paulo, era o de uma ferrovia que partisse de Salto Grande, na Sorocabana, atravessasse parte do Paraná e fôsse ter à fronteira. O do Paraná consistia em levar a ferrovia — a estrada do paralelo médio, como era conhecida — de Paranaguá à fronteira e a de Santa Catarina de São Francisco até a fronteira paraguáia. Com a linha de Ourinhos, pelo Paraná, e a Central do Paraná, a Paraguai terá mais de uma ligação com o Atlântico.

A estrada de ferro de Ourinhos a Combará fundada pelos fazendeiros para servir às suas fazendas no Norte do Paraná, tornou-se uma estrada de penetração, quando os ingleses a incluíram em seu plano para auxiliar a colonização das terras devolutas adquiridas ao Estado do Paraná. O primeiro plano dos ingleses era partir de Presidente Prudente ou Regente Feijó, na Sorocabana, com uma ferrovia de traçado de construção fácil, transpor a rio Paranapanema na altura da faz da Pirapó, e dali atingir o centro de suas terras, provavelmente onde hoje se encontra Maringá, instalando-se ali a sede de seus serviços.

Os planos originais foram modificados com a aquisição pela "Paraná Plantations Ltd.", em 1929, das ações e do ativo da Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná. Em 1928 estavam ainda em vigor duas concessões dadas a esta ferrovia, a do Noroeste do Paraná, sucessora de Antônio Ribeiro dos Santos e outras, e a da Central do Paraná, que seria o ramal Pirapó-Ponta Grossa, da Cia. Ferroviária São Paulo-Para-

ná. A Cia. Ferroviária conseguiu do Governo do Estado o contrato de 23 de abril (Decreto n.º 450 de 20 de abril de 1928) para concessão, uso e gás de uma estrada de ferro em continuação da que já estava construída até Combará. Essa ferrovia iria até Jataí e, transposta o Tibagi, seguiria na direção da espigão divisor deste rio e do Ivaí, acompanhando-o até completar o percurso de 260 Km, em ponto conveniente ao prolongamento da mesma estrada até o rio Paraná.

No ano de 1930, antes de deflagrar o movimento revolucionário, foi alterada a concessão e em novembro de 1934 assinava a Companhia com o Governo o contrato de revisão, modificação e consolidação pelo qual se estipulou que a concessão seria a mesma da linha tronco feita em 1928, com ampliação do percurso de 260 para 320 km até o ponto mais conveniente para o prolongamento da mesma estrada até o rio Paraná.

O ramal Pirapó-Ponta Grossa, única conservada na modificação de 1930, ficou de pé quanto à concessão à São Paulo-Paraná. Parte dele está sendo executada, no momento, pelo governo do Estado, com a ligação Ponta Grossa-Apucarana, da Estrada de Ferro Central do Paraná.

Nos primeiros anos da década 1930-1940, o Dr. Rosaldo de Melo Leitão, quando fiscal da São Paulo-Paraná, elaborou um plano que preconizava, não mais apenas uma só linha tronco, como o de 1920, mas duas, uma servindo Paranaguá-Curitiba-Guarapuava-Assunção e outra ligando Ourinhos-Jataí-Paraguai. Além disso o Dr. Rosaldo Leitão mencionava em seu plano quatro ligações entre a nossa zona, a capital e Paranaguá, sem contar a da Km. 8 da São Paulo-Paraná. A primeira entre Santo Antônio da Platina, no ramal da Paranapanema e Bandeirantes. A segunda, em virtude do

deslocamento do centro do tráfego para Jataí, com o prolongamento da Companhia Ferroviária até as cabeceiras do Pirapó, teria, consequentemente, que estabelecer-se entre Monte Alegre e um ponto conveniente situado de Cornélio Procopio a Jataí. A Estrada de Ferro Central do Paraná efetiva, no momento, a terceira ligação do plano. A quarta seria com a linha do centro, a qual ligando-se em Socavão (na 2.ª ligação) atingiria Castro e Tibagi, entraria em Reserva com a 3.ª ligação e atravessando o vale do Ivaí alcançaria os Campos do Mourão, onde encontraria o ramal Guarapuava-Campos do Mourão-Pôrto Comargo, da 1.ª linha tronco.

A segunda ligação do Norte com a capital e Paranaguá, do plano do Dr. Rosaldo de Melo Leitão é a que no momento, se cogita de estabelecer prolongando o ramal de Monte Alegre até Cornélio Procopio.

A 26 de outubro de 1928, pelo Decreto n.º 1874, dava-se concessão à Companhia Agrícola, Florestal e de Estradas de Ferro Monte Alegre para a construção de uma ferrovia ligando um ponto da então Estrada São Paulo-Rio Grande, entre Castro e Jaguariúva, a outra da Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná. Seguiria essa estrada pelo divisor dos rios Laranjeira e Tibagi, passando por Monte Alegre.

Os reconhecimentos foram feitos em 1930 para a construção da ferrovia que rumando para norte, iria até Congonhas, hoje Cornélio Procopio, e para o sul até Curitiba, mas com a falência da empresa concessionária, toda a atividade desta posto em leilão, foi arrematada pelo seu credor hipotecário, o Banco do Estado do Paraná.

Posteriormente, os irmãos Klabin adquiriram ao Banco do Estado a Fazenda Monte Alegre, pertencente àquela acervo, para nela instalar uma grande fábrica de papel e celulose. Como providência preliminar, resolveram esses industriais construir uma ferrovia para o transporte da matéria-prima e de seus produtos. Pensou-se primeiro em prolongar-se o ramal Barra Bonita do Peixe, até a rio das Antas.

O Sr. Manoel Ribas, então na Interventoria do Estado, demonstrou, entretanto, ao Governo Federal a superioridade do traçado Joaquim Murtinho-Monte Alegre, que foi a preferido. Atualizou-se o projeto e em 1941 iniciou-se a construção, achando-se um trecho em tráfego.

O Governador Bento Munhoz da Rocha Neto, em 1948, quando deputado federal, apresentou projeto de lei visando a prolongamento da Estrada de Ferro Monte Alegre, da Barra Preta até Cornélio Procopio, baseando-se nos primitivos estudos feitos pelo engenheiro Dr. Antônio B. Cavalcanti, em 1930.

O projeto da então 1.ª Secretária da Câmara Federal foi aprovado em 1949 e as verbas votadas, incluídas no Plano Salte. Não podem essas verbas, entretanto, ser utilizadas, porque ao ser organizada a nova Plano de Viação Nacional, o deputado Edison Passos apresentou uma sub-emenda que redundou na supressão da linha por desnecessária. Esse parlamentar, posteriormente, reconheceu a necessidade da ferro-



COM A NOVA LIGAÇÃO, reduzir-se-á grandemente o percurso do café da zona para Paranaguá. Os engenheiros e o secretário executi-

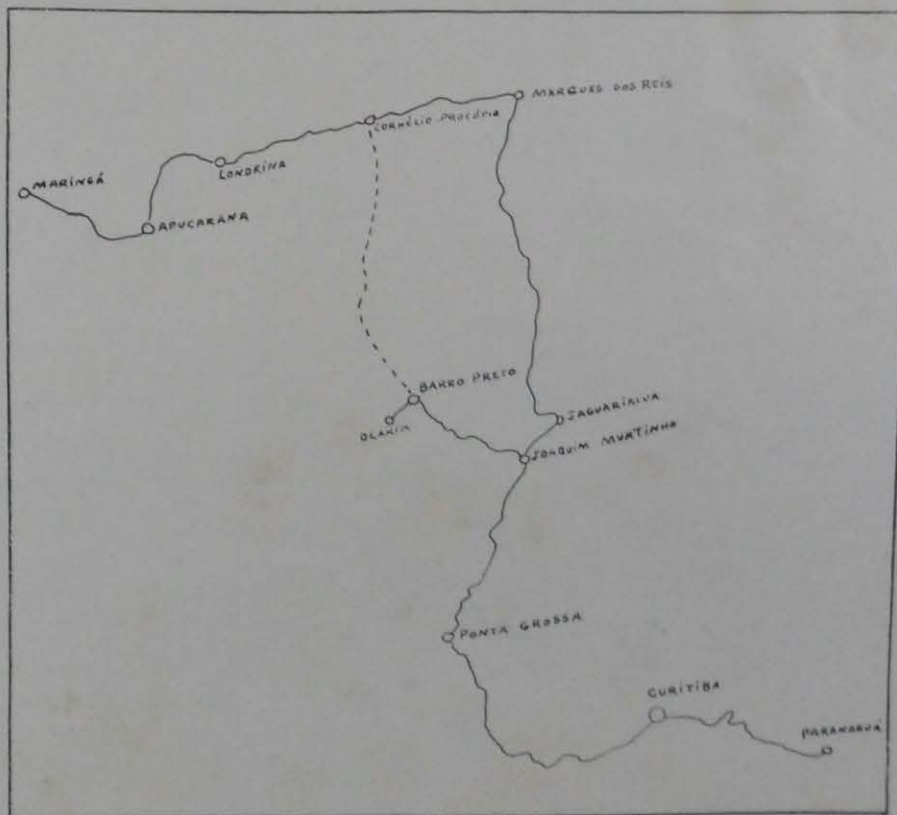
vo da APAC, Sr. Antonio Brunetti, examinam no mapa o trajeto que o nosso principal produto percorrerá para atingir Paranaguá.

via, que, de fato, é de vital importância para a nossa zona.

A Associação Paranaense de Cafeicultores — APAC — em 1952, em vista da importância dessa ligação para a zona cafeeira, decidiu-se batalhar pela sua concretização, tendo mesmo sua diretoria procurado o Governador Munhoz da Rocha, a fim de solicitar-lhe a intervenção junto ao Governo da União para que o projeto fosse reincluído no Plano de Viação Nacional, entregando-lhe na ocasião substancial trabalho sobre o assunto, de autoria dos engenheiros Drs. Arésio Xavier de Miranda e Antônio B. Cavalcanti, que também foram ao Palácio São Francisco.

O traçado preconizado pelo Dr. Cavalcanti é pelo espigão divisor dos rios do Peixe e Tibagi. De Barro Preto a Cornélio Procopio deverão ser construídos 143,020 Km, proporcionando essa estrada um encurtamento de 152 Km entre Cornélio Procopio e Paranaguá, cuja distância atual se reduzirá de 742 Km para 590.

Duas alternativas havia para o prolongamento da E. F. Monte Alegre à linha da ex-São Paulo-Paraná: até Serra Morena ou até Cornélio Procopio, ambos os trajetos com a mesma quilometragem (322 km de Ponta Grossa). O ponto eleito para o entroncamento dessa ligação com a linha que serve o Norte do Paraná, foi Cornélio Procopio. Com essa ligação haverá, pois, um encurtamento de 152 kms entre vários dos mais importantes centros produtores de café de nossa zona e a porta de Paranaguá.



Examine o leitor o esquema acima e verifique o "Z" que a ferrovia faz de Maringá a Paranaguá desenvolvendo estes percursos: de oeste para leste, (Maringá a Marques dos Reis); de norte para sul (Marques dos Reis a Ponta Grossa) e novamente de oeste para leste (Ponta Grossa a Paranaguá). O café da zona de Cornélio Procopio faz, assim, inutilmente, por ferrovia, 152 quilômetros a mais do que faria se o prolongamento da E. F. Monte Alegre já estivesse efetivado.



CLASSIFICADOR MECANICO E ENSACAMENTO

Uma Organização a Serviço da Região



VISTA PARCIAL DA MÁQUINA PARANÁ



Nesta seção de verificação da rentabilidade do café, uma vez retirada a amostra de café em côco, ela é examinada e pesada, sendo logo em seguida descascada por sistema elétrico. Pesada novamente



a amostra sem as cascas, faz-se o cálculo obtendo-se assim a "renda" do café, que em média é de 23 quilos por saca de 100 litros, ou seja de 40 quilos de café em côco.

Como centro de vasta zona cafeeira em pleno desenvolvimento, Maringá adquire cada vez mais, maior importância na economia paranaense.

Entre as firmas que se dedicam nessa cidade a negócios de café, destaca-se a CAFEIRA MORAES BARROS LTDA. — Máquina Paraná — que é um modelo de organização e aparelhamento.

Operando desde 1952 em Maringá, onde tem sua sede, a CAFEIRA MORAES BARROS LTDA., tem desenvolvido intensa atividade na compra e venda de café em alta escala. Para se ter uma idéia do relevante nível em que se coloca esta firma no comércio cafeeiro da região, basta mencionar que, na safra de 1953/54 comprou ela 270.000 sacas de café em côco, estando aparelhada para a compra de 600.000 sacas na próxima safra de 1955/56.

Suas moderníssimas e modelares instalações em Maringá, para benefício e rebenefício de café bem como seu pessoal habilitado, tornaram-na um elemento de grande valor no desenvolvimento de Maringá e circunvizinhanças.

Constituída por elementos do comércio de café de Santos, a CAFEIRA MORAES BARROS LTDA. tem a sua diretoria assim formada:

Diretor-superintendente: Sr. Jairo Moraes Barros.

Diretores-gerentes: Srs. Ruy de Moraes Barros e dr. Jaime Kannebley Filho.

Tem como sócios: Srs. Jairo Moraes Barros, Olavo de Moraes Barros, Alvaro Moraes Barros, Ruy de Moraes Barros, Carlos de Moraes Barros, Marcelo de Moraes Barros, Dr. Jayme Kannebley Filho, Dr. Augusto Alvim da Silva e a firma Kannebley, Assumpção Comissária e Exportadora S/A.

Possue também escritórios e armazéns em Nova Esperança e São Jorge, promissores núcleos cafeeiros.

Além das suas atividades na compra e venda de café, mantém também a CAFEIRA MORAES BARROS LTDA., uma bem instalada seção de benefício de arroz com aparelhamento moderno, assim como uma Torrefação de café, cujo produto, muito apreciado, tem grande aceitação na região.

DETALHE DO DESCASCADOR DE CAFÉ





Durante a visita da imagem de Nossa Senhora de Fátima a Maringá, estas três crianças apresentaram-se em trajes típicos encarnando as crianças portuguesas que presenciaram o milagre da virgem. São elas, Maria Ana Gonçalves; Célia Silveira Ferreira e Francisco Gonçalves. A primeira e este último são filhos do Sr. Francisco O. Gonçalves e de Da. Ida Canto Gonçalves. A menina Célia é filha do Sr. Pedro Mendes Ferreira e de D. Eli Silveira Ferreira

Londrina e Maringá recebem a visita de Nossa Senhora de Fátima



Em Londrina, o carro triunfal de Nossa Senhora de Fátima

Em sua peregrinação pelo mundo, a imagem de Nossa Senhora de Fátima visitou Londrina e Maringá.

Como vem sucedendo em todos os lugares por onde passa a milagrosa imagem, também em nossa cidade e em Maringá, êsse acontecimento assinalou verdadeira consagração por parte dos fiéis, que em massa acorreram para reverenciá-la.

Tanto os fiéis londrinenses, como os maringaenses deram por essa ocasião, uma prova eloquente de devoção, consagrando a virgem milagrosa na mais empolgante demonstração pública de fé.

Foi um espectáculo comovedor, aquele oferecido nas duas cidades pelos milhares de devotos que desfilaram pelas ruas e praças conduzindo a famosa imagem.

Homens e mulheres, velhos e moços, crianças e sacer-



Enorme multidão em frente à Matriz de Maringá aclama a Santa



Sua Excia. Revma. D. Geraldo de Proença Sigaud reverencia a imagem milagrosa durante a sua visita à Londrina.



As filhas da Maria de Londrina compareceram incorporadas ao desfile

diões, todos, enfim, tomados da mais profunda unção e respeito pela sacra, entoavam-lhe hinos de louvores e recitavam-lhe preces, naquele desfile imponente em que se evidenciavam a sua devoção e a sua fé nas excelsas virtudes da virgem milagrosa, cuja imagem era ali conduzida em triunfo.

Associando-se às manifestações dos católicos maringenses, por ocasião desse inesquecível acontecimento, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná participou ativamente, como sempre. Tomando a si o encargo dos gastos e dos preparativos para que a recepção à venerada imagem fosse a mais brilhante possível, esta grande empresa foi uma eficiente colaboradora da população católica de Maringá. Entre as várias providências tomadas pela Companhia de Melhoramentos Norte do Paraná, destaca-se a da construção do altar.



MUNDO DAS MÁQUINAS

— de —
FRANCISCO GONÇALVES

— FUNDADA EM 1-11-50 —

PRÉDIO PRÓPRIO

REPRESENTAÇÕES:

Refrigeração "Campos Solles" — Geradores "Lenis" — Motores — "OTTO-DEUTZ" Bombas p/água RYMER — Máquinas de costura "PFAFF" — Peças e Acessórios.

ESPECIALIDADES:

Vendas de Máquinas — Motores Elétricos, a óleo cru e a gasolina — Bombas p/ água — Bicicletas — Rádios e demais aparelhos elétricos das melhores marcas.

DISTRIBUIDORES DAS AFAMADAS MÁQUINAS DE COSTURA "VIGORELLI"

Mantem um corpo de mecânicos para assistência técnica.

Praça Rodoviária, 455 - Edif. Gonçalves - Cx. Postal 233
MARINGÁ — PARANÁ



Dr. Hermann Morais Barros

Credenciado por tributos invulgares e por seu passado pleno de ações dignificantes, o Dr. Hermann Morais Barros apresenta-se como candidato à Câmara Federal, sob a legenda da U.D.N. paulista. O Norte do Paraná, acompanhando, embora à distância, a campanha eleitoral desse grande amigo de nossa região, faz votos para que o nome do Dr. Hermann Morais Barros seja vitorioso nas eleições de 3 de outubro, em São Paulo, pois, dessa forma, contará com mais um deputado a lutar ao lado da bancada paranaense, em favor de nossa região, cujos problemas o ilustre diretor-gerente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná conhece a fundo.



Nestes quatro flagrantes, fixados durante a excursão do Dr. João Pacheco Chaves, ao Espírito Santo, temos: 1.º) O Governador Jones Santos Neves despede-se do Presidente do I. B. C.; 2.º) O Dr. Pacheco Chaves e o representante paranaense na diretoria do I. B. C., Cel. Dr. Paula Soares, examinam um cafeeiro; 3.º) O Governador

Jones Santos Neves, o Dr. Pacheco Chaves e o Cel. Paula Soares visitando uma lavoura cafeeira; 4.º) Os Srs. Valtér Lazzarini, chefe do escritório do I. B. C. em São Paulo e o acessor técnico do Presidente da autarquia, Dr. Rui Miller Paiva.

O Presidente do I. B. C. inicia sua série de visitas aos Estados Cafeeiros

O Dr. João Pacheco Chaves, ao assumir em setembro a presidência do Instituto Brasileiro do Café, traçou um vasto programa de ação no qual figuram visitas a todos os estados produtores de café. Através de observações diretas colhidas nas zonas cafeeiras e nos escoadouros, o novo Presidente da autarquia deseja inteirar-se da verdadeira situação de cada setor, bem como dos problemas peculiares a cada uma dessas zonas.

A primeira viagem de inspeção do Dr. Pacheco Chaves foi realizada nos primeiros dias de outubro, ao Estado do Espírito Santo. Ali, depois da permanência de algumas horas em Vitória, dirigiu-se o Presidente do I.B.C. para a zona cafeeira daquele Estado, onde observou a situação da lavoura e em particular o desenvolvimento da Campanha Contra a Broca. Esteve, assim, em Rio Bonito, onde visitou a Escola Agrônoma, seguindo depois para Colatina e Marilândia. Acompanharam-no nessa excursão, além do Governador Jones dos Santos Neves e do Secretariado capichaba, os Srs. Coronel Dr. Francisco de Paula Soares Neto, representante do Governo do Paraná na diretoria do I.B.C.; Dr. Rui de Miller Paiva, seu acessor técnico; e jornalistas.

Durante a sua visita ao Espírito Santo, o Dr. Pacheco Chaves constatou a unidade de pontos de vista no tocante a duas questões fundamentais da cafeicultura desse Estado:

o combate à broca e a melhoria dos tipos dos cafés capichabas. Tanto em Vitória, ouvindo as sugestões dos exportadores de café, como no interior, em contacto pessoal com os lavradores, essas duas questões, a primeira, sobretudo pela sua maior atualidade, foram alvo das atenções do Presidente do I.B.C..

O combate à broca no Espírito Santo, graças ao emprego de inseticidas em polvilhadeiras, está assentado sobre bases promissoras. O Governo do Estado tem realizado neste setor, como os visitantes puderam constatar, trabalho dos mais eficientes. Com os recursos provenientes do convênio firmado com o I. B. C. está vendendo inseticidas e máquinas para a sua utilização, com a redução de 50% no preço. Além disso, várias turmas volantes de cinco agrônomos cada, percorrem as zonas infestadas, mostrando aos lavradores não só as vantagens do polvilhamento das árvores, como respondendo a perguntas sobre supostos inconvenientes do emprego da substância usada.

Em entrevista coletiva concedida à imprensa, em Vitória, logo após regressar da zona cafeeira, o Dr. João Pacheco Chaves externou suas impressões sobre os problemas concernentes ao café no Espírito Santo, salientando, como já afirmamos, os dois problemas de maior relevância, a broca e a melhoria dos tipos.



DEPOIS DE ALGUM TEMPO, após a geada (foto batida em fins de agosto), o cafeeiro perdeu todas as folhas, ficando reduzido aos troncos e às varetas. O espetáculo é desolador.

A G E A D A

Fenômeno meteorológico cíclico que ocorre mais ou menos de 11 em 11 anos, a geada constitui para a cafeicultura uma das maiores calamidades. A sua ocorrência, dando-se justamente na época em que se processa a colheita do café, não prejudica praticamente a safra do ano. A safra seguinte, entretanto, se reduz consideravelmente. Este fato vem a propósito, porquanto tivemos oportunidade de notar a falta de unidade de vistas no modo de encarar os efeitos do terrível flagelo. Na verdade, muita gente há, ainda não afeita aos problemas da cafeicultura, que não é capaz de fazer distinção entre os efeitos sobre a lavoura e os efeitos sobre a produção. Quando se falava, por exemplo, em perda de 80% da próxima safra, contestavam que os efeitos não tinham sido tão grandes assim, pois os estragos, como podiam ser observados pelo exame dos cafezais, não atingiam a tal proporção.

Várias estimativas dos danos da lavoura, foram feitas, sucessivamente, por diversas entidades, apresentando igualmente, prognósticos sobre a safra de 1954/55. Ao examinarmos esses dados concluímos que, dada a discrepância entre os de uma entidade e de outra na mesma época, ou

da mesma entidade em épocas diferentes, não se poderia formar um juízo exato dos estragos nas lavouras. De fato, o aspecto que certas lavouras apresentavam logo após a geada, era verdadeiramente desolador. Posteriormente, verificou-se que, embora com as folhas totalmente crestadas, as árvores estavam ainda em condições de sobreviver, dependendo a sua restauração do estado de fertilidade do solo, das chuvas e do trato que lhes fôsse dispensado, principalmente, da adubação.

As perdas totais pela morte da planta ocorreram principalmente nas lavouras novas, onde os cafeeiros mal saindo da cova ou com um ou dois anos, não tinham a mesma resistência das árvores de mais de quatro anos.

Traduzir em números os estragos produzidos nos cafezais, é, pois, tarefa prematura e assaz perigosa. A prudência nos aconselha, nestes comentários de assunto tão controverso, a nos limitarmos a constatar apenas os efeitos sobre a lavoura cafeeira norte paranaense, de um modo geral, de acordo com a observação. Esta, por enquanto, apesar de já decorridos alguns meses do fenômeno, só nos permite a apresentação de um inventário dos efeitos na aparência dos



NA FAZENDA ITAUNA, no município de Ibiporã, a geada poupou os cafezais, como se pode ver através desta fotografia tirada em fins de agosto, no mesmo dia em que se fotografou o esqueleto do pé de café da página anterior. Depois de contemplá-la, o leitor torçosamente levará seus olhos para a página seguinte, onde verá o estado em que ficaram as lavouras atingidas

cafezais de nossa região, sem contudo nos aventurarmos a uma estatística dos danos reais da lavoura, porque, a nosso ver, estes só poderão ser avaliados depois de processada a reação dos cafeeiros atingidos. Assim como a intensidade do fenômeno se fez sentir de maneira diversa em cada um dos quatro setores em que se acha dividida a cafelândia paranaense, essa reação dependerá, como já afirmamos, da ocorrência destes fatores: condições de solo, chuvas e trato.

O setor de Cornélio Procopio foi o que com mais rigor sentiu os efeitos da geada. Dois municípios que o integram, os de Assai e São Sebastião da Amoreira, sofreram de modo terrível as consequências do flagelo, ficando com seus imensos cafezais totalmente danificados.

Já nos setores de Maringá, Londrina e Cambará, embora as lavouras tenham sido atingidas, não o foram tão duramente quanto as do de Cornélio Procopio.

As fotografias coloridas que publicamos neste número, colhidas nos setores de Cornélio Procopio e de Londrina, documentam de maneira expressiva os efeitos do flagelo que na primeira quinzena de julho se desencadeou sobre nossos cafezais.

A recuperação não só dessas lavouras assoladas pela geada, como de todas as demais com possibilidades de um

reerguimento econômico, é dos objetivos do programa de trabalho do novo Presidente do I. B. C. que, em seu discurso de posse, declarou textualmente: "A Nação precisa do café, pois é a cultura mais adaptada as nossas condições ecológicas, e não é fácil instaurar-se outra capaz de substituí-la com vantagem".

Estamos plenamente de acordo com o Dr. Pacheco Chaves. Consideramos a cafeicultura como um patrimônio nacional e como tal a sua sobrevivência é vital para a Nação.

Porisso, pensamos que incidem em grave erro aqueles que, ao se debaterem questões relativas à defesa desse nosso patrimônio de inegável valor, consideram apenas o cafeicultor, o homem, e não a cafeicultura.

Ao se cogitar, portanto, de medidas referentes à assistência aos cafeicultores cujas lavouras foram danificadas pela geada, não cabe ao Governo levar em consideração apenas o prejuízo que eles possam ter tido. A cafeicultura é um negócio, como os demais, sujeito a riscos. Assim, não cabe ao Governo favorecer com empréstimos, financiamentos e moratórias, aqueles, apenas porque sofreram prejuízos em seu negócio. O Governo tem, porém, o dever de considerar o fato da sobrevivência da cafeicultura. Esta, sendo vital para a Nação, necessita de ser protegida com medidas que a ponham a salvo de um colapso e a maneira de fazer com



A IMENSA ONDA VERDE dos cafezais norte-paranaense que constituíam esperanças de grandes safras, transformou-se naquela madrugada de julho, adquirindo a cor vermelha escura de folhas queimadas. Note-se nesta foto tirada do mirante da Fazenda Cachoeira, do Sr. Geremia Lunardelli, o verde das palmeiras e da grama em contrastes com a cor do cafezal.

que ela não pereça, está na adoção de medidas que possibilitem ao cafeicultor continuar a sua atividade agrícola, em proveito, não apenas de si mesmo, mas da Nação.

Não há dúvida de que entre os cafeicultores, os que estavam na fase de formação de suas fazendas, portanto ainda sem colheitas, foram os que em pior situação ficaram. Dêstes, muitos teriam sua primeira colheita dentro de um ano ou dois. Com a geada, esse prazo foi dilatado, o que representa para eles o aparecimento de outros problemas novos, como o da inversão de capital para custeio durante mais algum tempo, sem poder contar com a esperada renda do café.

Debatendo-se estas questões em reuniões em que participaram representantes do Governo, membros das associações especializadas e cafeicultores, ficou patente a falta de uma concepção exata da questão. Partindo-se do princípio de que a cafeicultura é que deveria ser defendida, ter-se-iam adotado rapidamente medidas em seu favor. Na falta de um critério preestabelecido com tal finalidade, o que vimos foram debates prolongados e inúteis em torno de um problema que reclamava solução imediata. Medidas de caráter urgente em favor de nossa cafeicultura foram proteladas, porque não havia nenhum dispositivo legal que as autorizasse. Assim, fazia-se mister uma legislação especial, que surgiu finalmente, consubstanciada nos artigos da lei n.º 2.095, de

10 de novembro último, após decorridos mais de quatro meses da geada. Os seus efeitos agora dependem da sua aplicação.

Daqui por diante cabe ao Instituto Brasileiro do Café um papel importantíssimo na defesa da nossa cafeicultura, estudando e propondo medidas que possam tornar efetiva essa defesa. Uma legislação, não em caráter de emergência, mas que esteja de pé, para em qualquer momento ser aplicada, é o que se deseja. A geada é, como se sabe, fenômeno cíclico, que deve, portanto, ser esperado periodicamente. Uma lei que estabeleça medidas de assistência ao cafeicultor cujas lavouras tenham sido danificadas, poupará trabalho e economizará tempo, não permitindo assim que os prejuízos decorrentes do retardamento da aplicação dessas medidas, venham somar-se aos ocasionados pela própria geada, isto na hipótese de não ser possível afastar-se a causa com a aplicação de meios efetivos de defesa, como se faz nos Estados Unidos, onde os laranjais da Califórnia são protegidos de maneira eficiente.

Ferido duramente pelo flagelo, o Norte do Paraná não se abateu, entretanto. Passados os primeiros momentos após a catástrofe, sua gente tratou de enfrentar a situação. Com as chuvas abundantes caídas ultimamente, a lavoura cafeeira norte-paranaense começa a reagir e, dentro de algum tempo, nossas suaves colinas estarão de novo recobertas pelo manto verde-escuro dos cafezais.



NO PALCO da Rádio Cultura de Maringá, durante a solenidade de inauguração do moderno prédio dessa emissora, o Dr. Mário Urbinatti pronuncia um discurso alusivo ao ato.



NO LOCAL onde está sendo construída a Usina Diesel Elétrica para a produção de força e luz para a cidade, o Governador Munhoz da Rocha Neto e sua comitiva examinam as obras.

O 6.º Aniversario de Maringá

ASSISTÊNCIA NO AUDITÓRIO da Rádio Cultura de Maringá no ato da inauguração do prédio da emissora.





ASPECTO do banquete em homenagem ao Governador

O GOVERNADOR Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto, tendo à sua esquerda o Presidente do Banco do Estado do Paraná, e à direita o Prefeito Vilanova, fotografado por ocasião da inauguração do prédio próprio desse estabelecimento de crédito.



Para comemorar o 6.º aniversário da fundação de Maringá ocorrida a 10 de maio último, foram realizadas nesse dia, na próspera cidade, várias solenidades, entre as quais figuraram as da inauguração de vários prédios e melhoramentos para a cidade.

O Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto, participando da alegria do povo maringãoense, para lá se dirigiu, em avião, na festiva manhã, acompanhado de Secretários de Estado e de outras altas personalidades do governo paranaense.

O povo preparou-lhe carinhosa recepção, saudando-o com entusiasmo à sua chegada no "Aeroporto Gastão Vidigal" e homenageando-o durante toda a sua permanência em Maringá.

Logo após o desembarque, dirigiu-se o Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto acompanhado de sua comitiva, dos diretores da Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, do prefeito, sr. Inocente Vilanova Júnior, de vereadores e de grande massa popular, para o centro da cidade, onde se realizou o plantio da árvore simbólica do reflorestamento, em cuja campanha a empresa fundadora da cidade vem se empenhando a fundo.

O "GRANDE HOTEL" que está sendo construído em Maringá pela Cia. de Melhoramentos Norte do Paraná. A foto mostra o estado das obras por ocasião do 6.º aniversário da cidade.



Com essa expressiva solenidade, cujo significado tem o mais alto valor, a Cia. Melhoramentos Norte do Paraná quis fazer uma demonstração pública de seus propósitos de incentivar o reflorestamento, em bases racionais, na zona por ela colonizada, a fim de preservar o clima, os mananciais de água, a estabilidade do solo, contra a erosão e demais condições que possam influir na economia da região e no bem estar e comodidade de seus habitantes.

A seguir realizou-se a inauguração do prédio da agência do Banco do Estado do Paraná, tendo falado na ocasião vários oradores, entre os quais o Presidente dêsse estabelecimento de crédito, Dr. Felizardo Gomes da Costa.

Instalada até aquela ocasião em prédio alugado, a agência do Banco do Estado do Paraná passou então para um moderno prédio próprio para atender à crescente expansão dos seus serviços em consequência do vertiginoso progresso de Maringá. Inaugurada a 10 de outubro de 1949, quando Maringá contava ainda pouco mais de 2 anos de vida, essa agência é hoje das principais do Banco do Estado.

Outro melhoramento inaugurado nesse dia, com a presença do Governador, foi o moderno Cine Maringá, um régio presente que a Empresa Cinematográfica de Maringá Ltda. fez a cidade. Embora, na ocasião ainda estivesse com a fachada em fase de acabamento, a Empresa proprietária da moderna casa de diversões não quis deixar passar a data do aniversário da cidade, sem entregá-la ao público. Assim, foi inaugurado nesse dia o salão de projeções, que, na verdade,

O PRÉDIO construído pelo Banco do Estado do Paraná S. A. em Maringá e inaugurado a 10 de maio último.





NO GINÁSIO DE MARINGÁ, o Governador assiste demonstrações de ginástica pelos alunos. Embora realizada à noite, em virtude do desenrolar do programa ter sofrido grande atraso, essa demonstração foi coroada de êxito, sendo muito apreciada pelos presentes.



PLANTIO DE UMA ÁRVORE em praça pública, para simbolizar o reflorestamento em que se empenha a Cia. Melhoramentos Norte do Paraná. Na foto veem-se o Governador o Prefeito o Chefe da Casa Militar do governador e o Dr. Hermann Morais Barros.

conta com todos os requisitos necessários aos seus fins. Ampla e arejada platéia no rez do chão e confortáveis "pulmans" num plano mais elevado, bem como modernos aparelhos de projeção. Durante a solenidade, o Sr. Oduvaldo Bueno Neto, um dos sócios da Empresa, pronunciou breves palavras fazendo a entrega do importante melhoramento à cidade.

Outro importante melhoramento inaugurado na noite de 10 de maio foi o novo prédio da Rádio Cultura de Maringá. Perante grande assistência que lotava completamente o ampla auditório da emissora maringaense, procedeu-se à inauguração das novas instalações que ampliam consideravelmente a ação da mesma. Presentes no palco o Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto e demais autoridades, realizou-se a solenidade, falando na ocasião o Dr. Mário Urbinatti.

O Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto teve oportunidade de realizar visitas a vários pontos da cidade,



FOTO BATIDA no momento em que o Dr. Gastão de Mesquita Filho, diretor superintendente da C. M. N. P. colocava a sua pá de terra na cova da árvore recém plantada. Junto a esta aparece a figura veneranda do Dr. Luis Teixeira Mendes, organizador e diretor do Horto Florestal de Maringá, pertencente a C. M. N. P.

O ESQUADRÃO do Maringá Futebol Clube, fundado recentemente participou das solenidades, apresentando-se no desfile.



UM VERBAZIEIRO DO
CURRÍCULO BASTANTE E SE
BASTANTE BOM. BASTANTE
BOM E BASTANTE BASTANTE
BOM E BASTANTE BASTANTE
BOM E BASTANTE BASTANTE



PLAZZANTE DA MESA de cabeceira de Banquete oferecido ao Governador





FLAGRANTE BATIDO quando o Governador chegava ao local das obras da Usina Diesel Elétrica, em companhia dos Drs. Gastão de Mesquita Filho e Hermann Morais Barros, diretores da C. M. N. P. e do Dr. Sesostri de Moraes Sarmento.

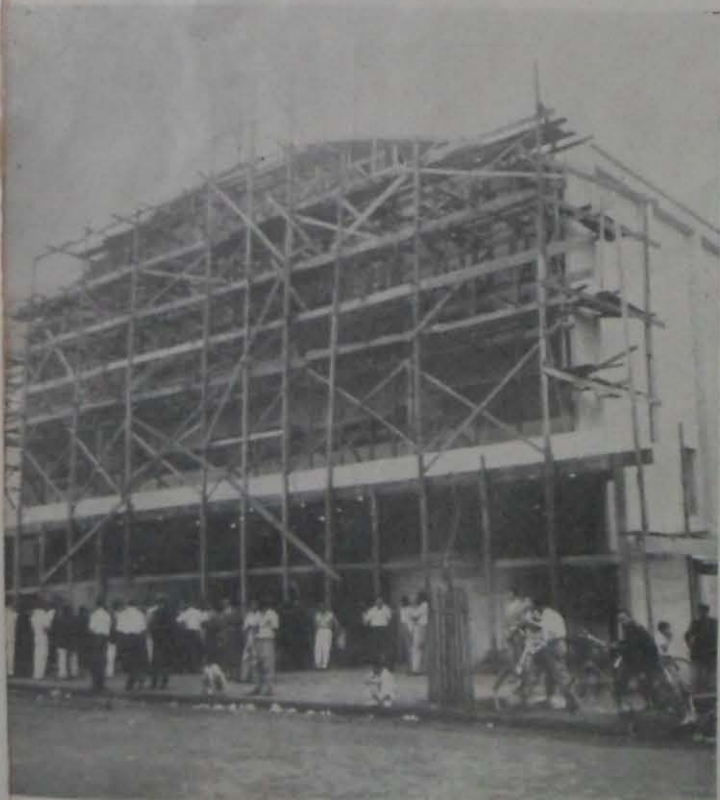


MAIS UM ASPECTO fixado durante a visita às obras da Usina Diesel Elétrica de Maringá



A RÁDIO CULTURA DE MARINGÁ também quis participar das festividades apresentando a aniversariante com este moderno prédio, onde instalou os seus estúdios.

A EMPRESA CINEMATOGRAFICA MARINGÁ aproveitou a oportunidade do transcurso do 6.º aniversário da cidade, para inaugurar a parte interna do moderno e confortável "Cine Maringá", localizado na Avenida Ipiranga



O governador Munhoz da Rocha Neto desata a fita, inaugurando o Cine Maringá.



DURANTE O BONQUETE realizado no Aeroclube de Maringá, o Governador pronunciou um dos seus notáveis discursos.

colhendo as mais favoráveis impressões sobre o progresso intenso em todos os setores da vida local, do dinamismo de seus habitantes e da proveitosa atividade da Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, que, com seus técnicos e seu maquinário, continua a trabalhar para a solução dos problemas do município, entre os quais figuram o da conservação de estradas, o do calçamento da parte central da cidade e o da arborização das ruas e praças.

Dentre as visitas feitas pelo Governador e sua comitiva, cumpre destacar a realizada ao local das obras da Usina Diesel elétrica, que muito vai contribuir para a melhoria da iluminação da cidade.

Como homenagem ao Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto, realizou-se no salão do Aeroclube de Maringá, um grande almoço, a que compareceu elevado número de pessoas. Vários oradores se fizeram ouvir, não só saudando o Governador, como abordando problemas locais. Entre eles está o Dr. Hermann Moraes Barros, diretor gerente da C. M. N. P., que, após homenagear o Governador, inventa-

riu a atividade da Empresa da qual faz parte, em relação a Maringá, pondo em evidência o fenômeno do crescimento da cidade, classificado pelo orador como "um verdadeiro caso de gigantismo", ao mesmo tempo que abordou problemas de grande interesse da zona, como o transporte, principalmente. Falou, igualmente, sobre a necessidade da instalação da estação experimental do café em Maringá, já cogitada pelo Governo do Estado.

O Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha, por sua vez, fez um dos seus magníficos discursos. Ouvido com a máxima atenção pelos presentes, o discurso do Governador ao povo de Maringá, recebeu ao término entusiásticos aplausos.

Essas duas brilhantes orações saem publicadas neste número. Constituem dois expressivos documentos da grande data do 6.º aniversário de Maringá.

Encerrando com chave de ouro a série de atos com que a cidade festejou o seu 6.º aniversário de fundação, realizou-se no Aeroclube de Maringá um grande baile, que transcorreu na maior alegria e entusiasmo.



Maringá no seu 6.^o ano de vida

HERMANN MORAIS BARROS

Saudando o Governador Munhoz da Rocha Neto, no almoço realizado em sua homenagem no Aeroclube de Maringá, o Dr. Hermann Morais Barros, diretor-gerente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, pronunciou, em nome desta, expressivo discurso que foi calorosamente aplaudido pelos presentes. Pelo seu conteúdo histórico e estatístico, o discurso do Dr. Hermann Morais Barros valeu por um verdadeiro retrato de Maringá, constituindo, porisso mesmo, um valioso documentário sobre a jovem, mas já grande cidade. Assim, através dessa oração que aqui publicamos, os leitores podem ter uma visão geral da situação de Maringá e de seus problemas, bem como do programa e orientação da Cia Melhoramentos Norte do Paraná, no passado, no presente e para o futuro.

Senhor Governador:

Maringá vos saúda e bendiz o regime democrático que possibilita o contato direto entre governantes e governados.

Maringá rende homenagem ao vosso espírito liberal e às vossas qualidades de administrador eficiente, cujas normas se pantam pelo cuidado escrupuloso no trato dos dinheiros públicos.

Assim, interpretamos a presença do Governador entre nós, como uma oportunidade para troca de idéias e impressões. Colhereis elementos para o vosso trabalho, ouvireis o relato vivo do que acontece nestas plagas e nos direis qual a direção a seguir.

A cidade completa hoje o sexto ano de sua vida. Neste curtíssimo espaço de tempo, foram abertas centenas de quilômetros de ruas e avenidas. Construíram-se cerca de 3.600 casas o que representa uma inversão superior à fabulosa soma de Cr.\$ 350.000.000,00. Sua população excede a 20.000 almas. Possui campo de aviação cuja pista definitiva e instalações estamos executando. Conta com numerosos hotéis aos quais esperamos juntar proximamente, o grande Hotel Maringá, que a fará mais próspera ainda. A Cia. Melhoramentos Norte do Paraná aplicou aqui experiência de mais de um quarto de século. Planejou esta metrópole quando o tapete de matas cobria toda a região. Fomos tachados de visionários. Não demos ouvidos aos incrédulos e a realidade aí está. Já iniciamos o calçamento da cidade e pretendemos oferecer aos poderes públicos um estudo completo e respectivo projeto do serviço de abastecimento de água. Construímos o primeiro ginásio.

Concorreu ainda para o desenvolvimento da cidade, o plano social em benefício dos funcionários, pôsto em prática pela atual administração da Cia. Os números são eloquentes e falam por si. A Cia. Melhoramentos Norte do Paraná tem cerca de 700 funcionários: 389 adquiriram lotes agrícolas com 20 %; 401 compraram datas com 50% e 389 construíram casas financiadas em Maringá. Esse financiamento atingiu a soma de Cr.\$ 9.563.977,00, mas nossa missão nesse setor ain-

da não se completou. Está no nosso programa conseguir em futuro próximo que todos os nossos funcionários, sem exceção, tenham sua casa própria e uma propriedade agrícola. Será um dia de grande satisfação para nós, quando virmos esse nosso objetivo realizado. Este, Sr. Governador, é um dos pontos importantes do programa da administração brasileira de Cia. Melhoramentos, que deseja fazer com que seu colaboradores participem da riqueza e da prosperidade da região.

Estes empreendimentos, aliados à terra dadivosa, possibilitaram o desenvolvimento sem precedentes que hoje admiramos. A cidade conta com 14 estabelecimentos bancários. Seu primeiro orçamento municipal atinge cerca de Cr.\$ 10.000.000,00, o que a coloca entre as primeiras do Estado, e, finalmente, a arrecadação estadual que superou a Cr.\$ 31.000.000,00 em 1952, a coloca em 7.^o lugar.

Estamos diante de um caso de verdadeiro gigantismo. Os pais da criança não sabem como atender ao seu incrível crescimento. As calcinhas curtas recém adquiridas já não lhe servem depois de pouquíssimo uso. Os pés excedem o tamanho dos sapatos comprados há meses apenas. O sobretudinho indispensável no inverno ficou logo apertado. Todos os dias novas compras, novas necessidades, perdendo-se o que ontem nos custou tão caro. Esta a nossa situação, Sr. Governador. Precisamos cada vez mais do vosso auxílio que até hoje não nos tem faltado, felizmente. Louvamos a notável obra das estradas de rodagem em construção e respectiva pavimentação, que sabemos serem de vossa constante preocupação. Agradecemos os motores para fornecimento de luz à cidade e o grupo escolar, em construção. Precisamos, entretanto, de mais escolas. Pedimos a vossa valiosa intervenção junto ao Governo Federal para que o já velho ramal da Rede comece a funcionar o mais breve possível.

Aqui abrimos um parêntesis especial a fim de desenvolver uma tese que deve ser estudada por todos.

Não se concebe que a safra de cereais e a produção de madeiras se escoem por via rodoviária, onde o frete iguala e muitas vezes excede o valor da mercadoria. Um vagão custa cerca de Cr.\$ 200.000,00, o mesmo que um caminhão. Carrega com despesa infima 30 toneladas, ou sejam cinco ve-

Banco Comercial - do - Estado do Paraná

SEDE — PONTA GROSSA
AGÊNCIA PRINCIPAL — CURITIBA

Capital e Reservas ... Cr\$ 64.283.380,80
Depósitos Cr\$ 507.673.313,30
Cobranças Cr\$ 555.000.000,00

*

Filiais e Agências no Estado do Paraná:

Andará, Apucarana, Araçongas, Assaí, Astorga, Bandeirantes, Bela Vista do Paraíso, Camboré, Cambé, Campo Largo, Castro, Cornélio Procopio, Guarapuava, Ibaté, Ibiporã, Irati, Itamaracá, Jacarezinho, Jandaia do Sul, Joaquim Távora, Juvevê (Curitiba), Lapa, Londrina, Malet, Mandaguari, Marialva, Maringá, Monte Alegre, Morretes, Nova Esperança, Palmeira, Paranaguá, Pinhalão, Pirai do Sul, Portão (Curitiba), Primeiro de Maio, Prudentópolis, Rebouças, Ribeirão Claro, Ribeirão do Pinhal, Rio Azul, Rolândia, Santa Felicidade (Curitiba), Santa Mariana, Santo Antônio da Platina, Sertãozinho, Siqueira Campos, Tomazina, União da Vitória e Uraí.

No Estado de São Paulo:
Itararé.

*

DIRETORIA

Dr. Adolfo de Oliveira Franco — Diretor Presidente
Rafael Papa — Diretor Superintendente
Aguinaldo Sampaio Ribas — Diretor
Eugênio Rosário Leone — Diretor
Raul Viana de Azevedo — Diretor

*

CONSELHO CONSULTIVO

Ivo Abreu de Leão — Presidente
Dr. Abrahão Jacob Lafer
Agostinho Pascoal Setti
Alfredo Werner Nyffeler
Celso Garcia Cid
Darcy Portella
David Hilgenber Jr.
Elias Abdo Bittar
Dr. Ferdinando Mistrorigo
Dr. Hermes Faria de Macedo
Horácio Vargas
João Brásílio Ribas
Dr. Petrólio Fernal
Dr. Rivadávia de Macedo
Rodolfo Carlos Osternack
Umberto Scarpa

*

AS MELHORES TAXAS
AS MELHORES CONDIÇÕES
SERVIÇO RÁPIDO E EFICAZ

zes mais do que o caminhão e dura cinquenta anos. O caminhão precisa ser amortizado em três anos. Por isso o frete se compõe de combustível, manutenção, salário de chofer e ajudante por unidade média de 6 toneladas e amortização. Compare-se isto com a estrada de ferro. É por isso que na França vamos encontrar no Código de Transportes, a proibição de se reme'arem certas mercadorias de preço baixo, por via rodoviária. Isto evita o encarecimento das mesmas e ajuda a baratear o custo de vida.

Os fatos acima demonstram um erro de orientação na nossa política de transportes. Apesar de a Rede ser um estrada obsoleta, ela poderia prestar melhores serviços se contasse com mais locomotivas e mais vagões.

Pedimos licença para vos lembrar que cada dia se torna mais urgente a conclusão das obras da Estrada de Ferro Central do Paraná, ligando Apucarana a Ponta Grossa. Fazemos por isso um caloroso apelo para que as mesmas sejam concluídas o mais breve possível, corrigindo-se, se for o caso, as imperfeições do seu traçado e condições técnicas.

Esperamos ainda, do vosso governo, conforme nos informou o digno Secretário de Agricultura, Dr. Newton Carneiro, a instalação de uma estação experimental de café. Aplaudimos entusiasticamente a idéia. É preciso alicerçarmos a agricultura em processos científicos. A nossa Cia. já deu alguns passos nesse sentido. Criamos aqui o Horto Florestal para estudo das essências locais e incentivo ao desenvolvimento das culturas de hortaliças, pomares, inclusive da floricultura e de árvores ornamentais.

No mesmo sentido iniciamos o plantio de fazendas modelos de café, praticando aí os métodos mais modernos de defesa contra a erosão e que possibilitem a mecanização. Serão fazendas mistas nas quais produziremos aquilo que da terra tiramos para as safras de café. Pretendemos, sem falsa modéstia, criar escola, e para isso estamos nos cercando de técnicos especializados.

Ainda neste assunto permitimo-nos solicitar a vossa intervenção para que não falte inseticida para o combate às pragas, especialmente ao "bicho mineiro", cujos estragos já causam prejuízos apreciáveis.

Senhor Governador: parece que já vos dissemos muita coisa das nossas necessidades. Verificamos, entretanto, que ainda teríamos muitas outras a vos dizer... não receeis que já vamos terminar.

Antes de fazê-lo, entretanto, aproveitamos a oportunidade para declarar de público, que cabe ao vosso governo o inestimável serviço de regularizar a questão das terras devolutas do Estado. Os célebres "casos" já estão satisfatoriamente resolvidos em sua maior parte, repercutindo favoravelmente em toda a região. Aqui sentimos que o vosso governo restabeleceu a confiança no Direito de Propriedade que constitui elemento básico na vida do homem que vive no regime democrático. Seguistes a tradição paterna restabelecendo o regime de garantias aos proprietários da terra, indispensável à sua exploração agrícola que leva ao enriquecimento da Nação. Encerro estas palavras fazendo votos pela vossa felicidade pessoal e de vosso governo.

“Maringá é, acima de tudo, uma lição de otimismo, uma lição de confiança”



Durante o almoço que lhe foi oferecido em Maringá, no dia do aniversário da fundação da cidade, o Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto pronunciou o discurso que aqui publicamos. Verdadeiro hino de louvor aos planejadores e construtores de Maringá, bem como aos homens que, em toda a região, estão edificando uma civilização com base na cafeicultura, esse discurso é igualmente um dramático apelo dirigido a todos os habitantes do Norte do Paraná, no sentido de que se retenha aqui o café, que, se por um lado tem sido fator de prosperidade de outras regiões, por outro tem contribuído para o empobrecimento das mesmas, pela maneira desastrosa e imprevidente por que tem sido usada a terra.

BENTO MUNHOZ DA ROCHA NETO

Venho hoje a Maringá participar desta festa das vossas alegrias, e quero, de início, agradecer a palavra dos vossos oradores, a cuja frente vejo vosso grande prefeito Inocente Vilanova Júnior. Maringá é, acima de tudo, uma lição de otimismo, uma lição de confiança. Aqui, o que se faz e o que se afirma em todos os instantes, reflete uma crença indistrutível no Brasil e no esforço próprio. A consciência de qualquer um em Maringá, lava-se de otimismo. Vinga-se das mesquinhas que, desgraçadamente, medram por todo o Brasil.

Se o Brasil é um grande país, porque o brasileiro há-de ser pequeno?

Aqui a terra é grande e o homem também é grande. Ser vosso governador é imensa honra para mim. Não esperais de braços cruzados a ação do governo. De há muito des-cruzastes os braços, e estais agindo, ajudando o governo, ajudando a coletividade, ajudando o Paraná e ajudando o Brasil.

Visitei a Amazônia. Grande terra. Na Amazônia as águas e as terras ainda estão misturadas, tornando instável e trágica a vida humana. Percebi o drama do homem amazônense, a sua luta contra o meio, e cheguei à conclusão de que dentro da grandeza amazônica, o homem amazônico é ainda maior.

Afirmou-se, numa observação rápida, supérflua e leviana, que na Amazônia tudo era grande, menos o homem. Pois, muito maior do que a Amazônia é o homem que lá vive lutando contra os elementos, lutando contra a água, lutando contra a vida, para sobreviver.

Neste rincão paranaense, onde é dura a vida de desbravamento, a luta do homem, ao contrário da Amazônia, repercute logo, com a estruturação de sólidas bases de prosperidade econômica. A luta, aqui, é compensada com belos frutos.

Vejo outra grande lição em Maringá: a previsão, o planejamento. Desgraçadamente, no Brasil, temos pressa de realizar, pressa de inaugurar, e, esquecemos o planejamento. Grande crime é realizar sem planejar. Houve, aqui, higiene pré-natal. Maringá nasceu bem, e quando a criança nasce bem, tudo é fácil; mas, quando nasce raquítica, não há fortificantes que resolvam perfeitamente a sua saúde. E aqui se planeja — isto me satisfaz a consciência, — pela Companhia de Melhoramentos do Norte do Paraná, em grande escala, na escala que o Paraná merece, na escala que esta civilização exige de todos nós. Tudo é grande, tudo é largo, tudo é ventilado.

Grande lição Maringá dá ao Paraná e ao Brasil exibindo este planejamento em larga escala que é preocupação fundamental do meu governo, na sua realização administrativa.

Na sua realização política eu preguei na minha campanha e o povo de Maringá me ouviu na praça pública, e me recebeu nesta mesma sala com a mesma cordialidade, com a mesma espontaneidade e o mesmo carinho com que recebe o governador. A pregação política eu a fiz na campanha eleitoral. Não fiz pregação administrativa, não prometi realizações administrativas. O povo do Paraná me empurrou para o governo ouvindo a minha pregação política, e esta pregação política o governador repete ao seu povo, como o fez o candidato: pregação democrática, de respeito à dignidade do homem, do brasileiro do Paraná, em quem o candidato de ontem, como o governador de hoje, vê, seja ele o mais humilde ou o maior, um homem igual a si mesmo.

Respeito todos os homens do Paraná, como me respeito a mim mesmo. Esta foi a minha pregação política, esta é a realização política do meu governo.

Na realização administrativa tenho a consciência de que estou fazendo. Evidentemente, é preciso ter imaginação e, entretanto, poucos a possuem; imaginação para ver o que está atrás dos andaimes. E o Paraná é um Estado cheio de andaimes. Infelizmente, além da falta de imaginação, existe aquela mentalidade de plantador de couve: plantar hoje para colher imediatamente. É claro que é preciso plantar couve, mas, ventilemos a nossa mentalidade com aquela alta consciência de plantadores de carvalho, de cuja paciência e persistência tanto se aproximam os plantadores de café. São homens que plantam para o futuro, que enxergam o futuro, sem a preocupação de colher imediatamente, e, assim não comprometem o futuro.

Nós temos este dever de não prejudicar o futuro do Paraná, que é o futuro do Brasil. O Brasil está olhando o Paraná com um grande desejo de reabilitação e de recuperação.

Aqui no Paraná estão se colhendo as experiências do passado. Ao governo do Paraná, como a todos vós que ajudais o Paraná e o Brasil, cabe, neste momento um grande papel na nacionalidade: é afirmar corajosamente o Brasil como uma grande Pátria, com entusiasmo, mas com técnica.

No escalonamento da civilização, chegou agora a vez do Paraná, a aspiração do Brasil; uma velha aspiração do Brasil: uma aspiração que nós sonhamos, nós paranaenses

maia velhos, que apenas chegámos ao Paraná antes de muitos de vós.

O Paraná hoje está vivendo aquele sonho que os velhos paranaenses idealizaram.

É preciso, entretanto, que se aplique aqui a experiência do passado, evitando que se repita o drama do vale do Paraíba, onde à prosperidade seguiu o deserto. É preciso poupar à economia nacional o deslocamento contínuo da produção.

Quanto tem custado à economia brasileira esse deslocamento permanente da onda cafeeira?

Quando a produção está organizada, quando há estradas de ferro e armazéns, quando há toda uma rede de estabelecimentos de crédito, começa a decair a produção que se desloca para o sertão. Esse deslocamento a desorganiza, acarretando um esforço tremendo à economia nacional.

Isso tem de parar um dia. O rio Paraná está logo ali para estacar o deslocamento.

Já afirmei, há dias, ser muito mais patriótico e muito mais económico, conservar a terra do que a recuperar. Conservemo-la para que a possamos transmitir aos nossos filhos, com esta pujança de hoje. Que este amor à pequena gleba seja uma tradição, e não haja aquela nomadismo que esgota a terra para ir sertão a dentro, deslocando a civilização.

Tenho a certeza, pela observação desta zona cafeeira do Paraná, de que a dolorosa experiência, que vem dos áureos tempos fluminenses da liderança cafeeira se faça valer no Paraná. Não é possível sempre ir para a frente. O café tem construído no Brasil uma, grande civilização, mas tem de radicar-se definitivamente no Paraná. A vantagem que o Estado tem levado, e está levando sobre muitas regiões brasileiras, reside no fato de se encontrar aqui esta área estensíssima e contínua de fertilidade excepcional.

Tenho, Sr. prefeito, grande satisfação de vir a Maringá, assistir às festas do seu sexto aniversário. É uma cidade surpresa, Maringá, que aos seis anos de idade, se apresenta com esta pujança económica, e, sobretudo, com estes requintes de sociabilidade, tão comuns nas velhas e tradicionais cidades. É que para Maringá convergem homens de tradição. Maringá não é uma aventura, Maringá é uma organização, e eu, como governador do Paraná, quero congratular-me convosco. Vós, que nos dais esta lição de otimismo, que nos dais este orgulho do Brasil, vós estais construindo na verdade, um aspecto extraordinário da civilização brasileira. É preciso que os pessimistas e os maldizentes venham a Maringá. É preciso que aqueles que criticam sem realizar, que criticam sem saber o esforço que custa realizar, venham a Maringá aprender no vosso exemplo.

Eu vos afirmo, como governador do Paraná, que as minhas reivindicações diante do governo, são as vossas reivindicações, as reivindicações de que democraticamente, os vossos oradores falaram.

Quero dizer que me orgulho de vós; que me orgulho, hoje, mais do que nunca, neste grande 10 de maio, de ser o governador do Paraná. E a minha presença aqui o confirma. Este espectáculo vale alguma coisa nas angústias da vida política de qualquer homem bem intencionado, na vida daqueles que têm espírito público, daqueles que vibram com a prosperidade coletiva.

Este, Senhores de Maringá, é o pensamento do governador do Paraná, que aqui está entre vós como vosso amigo, para sentir, democraticamente, as vossas necessidades, as vossas lutas, as vossas angústias, mas também, as vossas vitórias. Eu as vivo, como governador do Paraná, como se fôsse um filho de Maringá, volto daqui convencido de que a luta política vale a pena porque os homens de bem que aqui se congregam sabem distinguir onde estão aqueles que apenas fazem demagogia e os que servem sinceramente à causa pública.

DR. PAULA SOARES FILHO

CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO NA REPÚBLICA

ARGENTINA

INSTRUTOR NA CÂTEDRA DE OFTALMOLOGIA DA

FACULDADE DE MEDICINA

DOENÇAS DOS OLHOS

CIRURGIA OCULAR

*

RUA RIACHUELO

Horário — 14 às 18 horas

— CURITIBA —

EM LONDRINA

HOSPEDE-SE

NO

Monções Hotel

Praça Willie Davids

Telefones: 1.071, 1.072 e 1.073

Caixa Postal, 651

End. Telegráfico:

"MONÇÕES"

L O N D R I N A



O DR. PACHECO CHAVES PRONUNCIA O SEU DISCURSO ABORDANDO OS PROBLEMAS DO CAFÉ

A posse do Dr. João Pacheco Chaves na presidência do I. B. C.



Nomeado pelo Presidente da República para a presidência do Instituto Brasileiro do Café, o Dr. João Pacheco Chaves assumiu o seu cargo a 8 de setembro último. Na tarde desse dia, no Salão Nobre do Ministério da Fazenda, sob a presidência do titular dessa pasta, Dr. Osvaldo Aranha, realizou-se uma sessão especial com o fim de dar posse ao novo presidente. Ao ato compareceu elevado número de pessoas, entre as quais se achavam o Ministro da Justiça, Dr. Tancredo Neves, e os diretores do Instituto Brasileiro do Café, Dr. Vito Sá e Coronel Dr. Francisco de Paula Soares Neto.

Falando na ocasião, o Dr. João Pacheco Chaves pronunciou substancial discurso, abordando os magnos problemas do café. De início se referiu o orador à defesa do produto, salientando que, ao planejar uma verdadeira política de defesa, "será necessário coragem e obstinação a fim de que não seja o

O PRESIDENTE ASSINA O
TERMO DE POSSE.



O REPRESENTANTE DO PARANÁ na diretoria do I. B. C., Cel. Paula Soares cumprimenta o Dr. Pacheco Chaves.

I.B.C. desviado de suas atribuições específicas, que são a promoção da riqueza cafeeira e a representação dos interesses dos lavradores, para o caminho da mera fiscalização ou da simples e empírica intervenção imediatista”.

Abordou depois a política de controle, a valorização e os problemas da lavoura cafeeira em face do esgotamento das terras e da geada, estudando os meios de recuperação da mesma pela adubação, que encarou, principalmente, sob o ponto de vista económico.

O tema relativo às zonas velhas mereceu igualmente as atenções do Dr. Pacheco Chaves, que declarou ser esse um dos maiores problemas da lavoura cafeeira do País.

Apresentando os problemas relacionados com o café, de uma maneira objetiva, o ilustre agrônomo que até a sua investidura na presidência do I.B.C., fora o titular da Secretaria de Agricultura de São Paulo, tratou ainda da questão das máquinas agrícolas, da melhoria dos tipos, do café solúvel e da propaganda do produto no exterior.

O seu discurso amplamente difundido pela imprensa diária e através de um livreto editado pelo Serviço de Divulgação do I.B.C. teve a mais ampla repercussão, despertando grande interesse entre todos os que de uma ou de outra maneira, estão ligados ao café.

20º ANIVERSÁRIO

DA INSTALAÇÃO DO MUNICÍPIO DE LONDRINA

NÚMERO ESPECIAL DE A PIONEIRA

Transcorrendo a 10 de dezembro próximo futuro o 20.º aniversário da instalação do município de Londrina, A PIONEIRA, fiel ao seu programa dedicará seu número de novembro-dezembro a tão grata efeméride.

Nesse número que será patrocinado por prestigiosas entidades londrinenses, apresentaremos, através de reportagens e de artigos fartamente documentados com fotografias, uma visão completa de Londrina, desde os primórdios de sua fundação até nossos dias.

Pelo seu conteúdo, tanto da parte literária como da de ilustrações, esse número valerá por verdadeiro documentário da obra dos “pioneiros” que a partir de 1930 se estabeleceram em Londrina, construindo a grande cidade que hoje admiramos. Serão, assim, dedicadas reportagens especiais às várias colônias que se radicaram em Londrina, especialmente às “pioneiras”, que são a alemã e a japonesa.

O número especial dedicado a Londrina, não será apenas um número de revista, mas autêntico álbum a ser conservado como lembrança por todos aqueles que, de qualquer forma, participaram nesta obra gigante da construção de uma grande cidade na selva, em menos de 20 anos.



O DIRETOR-GERENTE, Dr. Hermann Morais Barros e o Dr. Paulo Vampre, fotografados na balsa durante a travessia do rio Ivaí, a caminho de "Cianorte".



MUITO BEM ORGANIZADA, a festa em regosijo da inauguração de "Cianorte" constituiu motivo de alegria para todos que dela participaram. No clichê um flagrante da churrascada em plena mata.

CIANORTE — A NOVA E MODERNA CIDADE INAUGURADA NA CAFELÂNDIA PARANAENSE



ENQUANTO AGUARDAVA a balsa que o conduziria à outra margem do Ivaí, este alegre grupo, do qual fazem parte os diretores da empresa, Drs. Gastão de Mesquita Filho e Hermann Morais Barros, posa para "A Pioneira".

Na manhã de 26 de julho um numeroso grupo composto de diretores da Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, funcionários da grande empresa e convidados, partindo de Maringá, transpunha o rio Ivaí e se dirigia a um ponto situado a 40 km de sua margem esquerda.

Aos excursionistas cabia uma importante missão na outra margem do rio: inaugurar um novo núcleo urbano predestinado a tornar-se uma grande cidade. Daí o entusiasmo e a alegria que



FLAGRANTE DO CHURRASCO, no qual aparece entre outras pessoas, o Diretor Superintendente da C. M. N. P., Dr. Gastão de Mesquita Filho



OUTRO ASPECTO em que aparece o Dr. Gastão de Mesquita Filho e sua gentilíssima filha



MAIS UM ASPECTO colhido durante o churrasco, nele aparecendo o gerente de vendas de "Cianorte", Dr. Paulo de Moraes Barros



PELAS RUAS RECÉM ABERTAS, onde começam a surgir as primeiras casas de "Cianorte", os visitantes caminham, dirigindo-se para o local do churrasco



AQUI ESTÃO OS PIONEIROS, Sr. Gabriel Segundo de Minas Cossich, sua senhora e três filhos que foram os primeiros a se instalar em "Cianorte", onde possuem o "Bar e Hotel São Luís"

NUMA SALA DO "HOTEL CIANORTE" onde foi lavrada a ata de inauguração, o Dr. Hermann Merals Barros pronunciou expressivas palavras alusivas ao ato.



O DR. GASTÃO DE MESQUITA FILHO assinando a ata de inauguração do novo núcleo urbano.

se apoderaram de todos. Entusiasmo pela participação em fato histórico de tal envergadura e alegria oriunda do prazer proporcionado pela magnífica viagem feita em automóveis e ônibus, através das ótimas estradas construídas pela Cia. Melhoramentos Norte do Paraná até "Cianorte", a nova e moderna cidade criada por essa grande empresa.

Vencidos os 52 km de Maringá ao Ivaí, fez-se a travessia deste em ótima balsa. Mais ou menos uma hora depois, achavam-se os excursionistas em uma vasta clareira aberta na mata, onde já se



O DIRETOR-GERENTE DA C. M. N. P. no momento em que lavrava a ata da inauguração.



FLAGRANTE DO CHURRASCO



OUTRO FLAGRANTE



SINGELO, como deve ser uma hospedagem para "pioneiros", o "Hotel Cianorte",

construído pela C. M. N. P. é elegante, higiênico e confortável.



DERRUBADA A MATA e feitos os arruamentos em "Cianorte" começaram a surgir as construções. Aqui estão três delas, sendo que a do centro, é toda de alvenaria, ("material", como se designam aqui as casas que não são de madeira)

delimitavam várias ruas e praças. E o marco inicial de "Cianorte". Essas primeiras derrubadas para abertura das ruas iniciais do novo núcleo urbano, feitas próximas ao centro da futura cidade, foram começadas em janeiro de 1953. Nas ruas muito bem traçadas, começavam a surgir as primeiras construções: algumas casas para negócio. Dois hotéis já estavam instalados ali, um deles de propriedade do Sr. Gabriel Segundo de Minas Cossich, que, com sua esposa e três filhos, foram os primeiros habitantes a se fixar em "Cianorte". O outro, cuidadosamente construído pela Cia. Melhoramentos Norte do Paraná, está arrendado ao Sr. Primo Monfrinato.

"Cianorte" está dentro da zona ecológica do café, numa região cujas altitudes variam entre 500 e 550 metros, sendo que a altitude média da cidade é de 530 metros. Localiza-se no centro da gleba de 100.000 alqueires paulistas que a Cia. Melhoramentos possui na outra margem do Ivaí. Para o seu desenvolvimento futuro, foi-lhe reservada uma área de 600 alqueires, mais ou menos. Seu plano de urbanização é de autoria do renomado urbanista Dr. Jorge de Macedo Vieira, o mesmo que planejou Maringá. Como esta, "Cianorte" será dotada de todos os requisitos de comodidade e conforto exigidos por uma cidade moderna.

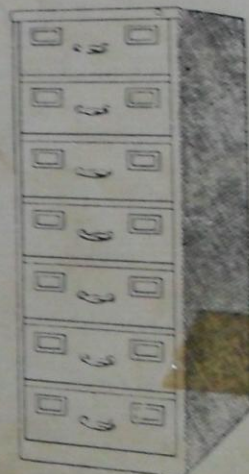
O lançamento de "Cianorte", cujas datas urbanas e lotes rurais estão sendo intensamente procurados, é mais uma arrojada iniciativa da Cia. Melhoramentos Norte do Paraná. Tudo faz crer que ali haverá uma segunda edição de Maringá. Inaugurando-a em 26 de julho, logo após a terrível geada que assolou o sul do País, a Cia. Melhoramentos demonstrou a sua confiança na região que, com grande êxito, vem colonizando há mais de 25 anos, e no valor do homem que para aqui vem ajudar a construir esta grande civilização alicerçada no café. Por sua vez, a procura que suas

terras continuam a ter, significa não só a atração exercida pelo Norte do Paraná, sobre os cafeicultores, como a confiança destes nos planos da empresa, cuja atividade nesta região, construindo estradas, abrindo cidades e incentivando a atividade agrícola, tem sido de grande valor para a economia e para a civilização nacionais.

Depois de um dia agradabilíssimo naquele cenário maravilhoso, onde a Cia.

Melhoramentos ofereceu aos seus funcionários e convidados uma grande churrascada, regressaram todos a Maringá, tendo antes documentado, através da ata lavrada na sala do "Hotel Cianorte" o fato tão significativo da inauguração da cidade. Em cerimônia singela, mas expressiva, os presentes assinaram a ata lavrada pelo Dr. Hermann Moraes Barros, que na ocasião pronunciou belo improviso.

FÁBRICA DE COFRES ARQUIVOS E MÓVEIS DE AÇO BERNARDINI



FABRICA DE COFRES E ARQUIVOS
BERNARDINI S/A

FUNDADOR UGO BERNARDINI
Engenheiro Telegrafista BERNARDINI

Loja:
RUA BOA VISTA, 57
Telefone: 32-1414

Fábrica e Escritório:
RUA HIPOLITO SOARES, 79
Telefone: 3-0785 - S. PAULO

Filial no Rio de Janeiro:
RUA DO CARMO, 61
Telefone: 22-3541

Filial em Curitiba:
RUA CARLOS DE CARVALHO, 134