



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

FÁBIO DIAS DE SOUZA

**AS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ (PR):
O USO DA FOTOGRAFIA PARA A RECUPERAÇÃO E
CONTEXTUALIZAÇÃO DE DADOS HISTÓRICOS**

Londrina
2017

FÁBIO DIAS DE SOUZA

**AS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ (PR):
O USO DA FOTOGRAFIA PARA A RECUPERAÇÃO E
CONTEXTUALIZAÇÃO DE DADOS HISTÓRICOS**

Dissertação apresentada à Universidade Estadual de Londrina como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Comunicação.

Orientador: Prof. Dr. Paulo César Boni

Londrina
2017

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

Souza, Fábio Dias de.

As três primeiras rodoviárias de Maringá (PR) : o uso da fotografia para a recuperação e contextualização de dados históricos / Fábio Dias de Souza. - Londrina, 2017.
273 f. : il.

Orientador: Paulo César Boni.

Dissertação (Mestrado em Comunicação) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Educação Comunicação e Artes, Programa de Pós-Graduação em Comunicação, 2017.
Inclui bibliografia.

1. Comunicação visual - Tese. 2. História de Maringá (PR) - Tese. 3. Fotografia e memória - Tese. 4. Rodoviárias de Maringá - Tese. I. Boni, Paulo César. II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Educação Comunicação e Artes. Programa de Pós-Graduação em Comunicação. III. Título.



Universidade
Estadual de Londrina



PARANÁ

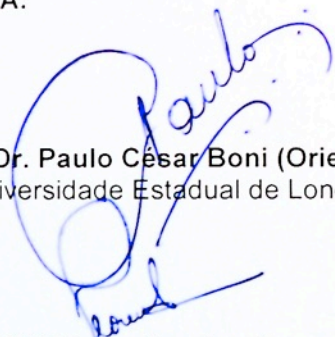
CENTRO DE EDUCAÇÃO, COMUNICAÇÃO E ARTES
MESTRADO EM COMUNICAÇÃO

Fábio Dias de Souza

Título: "AS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ (PR): O USO DA FOTOGRAFIA PARA A RECUPERAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO DE DADOS HISTÓRICOS"

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Comunicação da Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

COMISSÃO EXAMINADORA:



Prof. Dr. Paulo César Boni (Orientador)
Universidade Estadual de Londrina



Profª Drª Florentina das Neves Souza
Universidade Estadual de Londrina



Prof. Dr. Rogério Ivano
UEL/CLCH-HIS

Londrina, 26 de abril de 2017.

AGRADECIMENTOS

Esse é um momento que precisa ser valorizado. É quando pensamos carinhosamente em todos aqueles que colaboraram, de alguma forma, na jornada para a conclusão e concretização dessa extensa pesquisa. Aqui é onde percebemos com intensidade que em instante algum estamos sozinhos. Dependemos dos outros para fazer a roda girar.

Meu primeiro agradecimento é a Deus, por consentir aquelas desejadas qualidades que nos permitem tocar a vida, levar adiante: saúde principalmente, mas também paciência, persistência e energia, que só foram crescendo ao fim do trabalho.

Ao professor Paulo César Boni, agradeço pelas orientações – que iniciaram-se na especialização em Fotografia, há quase dez anos, e agora novamente, no mestrado –, por acreditar e apoiar a proposta, contribuindo com sua larga experiência e conhecimento, sempre pontual em atender às minhas demandas, com sabedoria.

À minha família, pela curiosidade, incentivo e compreensão pelos momentos de ausência.

Aos professores do mestrado, por compartilhar seu conhecimento, possibilitando que ampliasse minha formação intelectual; aos docentes Alberto Klein e Rogério Ivano, por suas generosas e valiosas sugestões na banca de qualificação.

À todos os autores que serviram de base para dar sustentação e dar corpo a essa dissertação. Sem eles, nada teria sido materializado.

Aos entrevistados: pioneiros e pessoas com alguma ligação com o objeto de pesquisa, agradeço pela solícita e imensa colaboração, com dicas, sugestões, materiais e informações relevantes para a construção desse trabalho. Foi um aprendizado e tanto!

À Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá, especialmente ao historiador João Laércio Lopes Leal, sempre disposto a compartilhar seus vastos conhecimentos sobre a história de Maringá; ao advogado Alberto Abraão, pelo interesse em sanar minhas dúvidas e prontidão para providenciar os documentos relacionadas aos processos de desapropriação e demolição da *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*; ao professor Reginaldo Benedito Dias, por suas sugestões e presteza em disponibilizar alguns materiais que foram importantes na etapa final do trabalho, deixo aqui minha gratidão!

Por fim, agradeço àqueles que, indiretamente, em conversas informais, acabaram – mesmo que intimamente – ajudando a enriquecer a pesquisa, trajeto pelo conhecimento que conduz ao encontro da sabedoria.

EPÍGRAFE

*O universo é feito de histórias, não de átomos.
Muriel Rukeiser*

SOUZA, Fábio Dias de. **As três primeiras rodoviárias de Maringá (PR):** o uso da fotografia para a recuperação e contextualização de dados históricos. 2017. 273 f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2017.

RESUMO

Esta dissertação tem por objetivo principal a recuperação de dados históricos relacionados à cidade de Maringá, principalmente sobre suas primeiras estações rodoviárias. A recuperação de dados históricos deu-se, principalmente, pela proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória, procedimento que busca suporte na história oral. O escopo teórico preliminar discutiu conceitos relacionados à memória, identidade, pertencimento e fotografia como documento histórico. Para tanto foram utilizados como referência autores como Boris Kossoy (2003), Ecléa Bosi (2015), Jacques Le Goff (2013), Joël Candau (2004), Maurice Halbwachs (2013), Paul Thompson (1992). A pesquisa de campo envolveu dez pioneiros e a entrevista foi dividida em duas etapas: na primeira os entrevistados puderam relatar livremente sua experiência de vida; na segunda, foram convidados a examinar fotografias de época da cidade. Posteriormente, as informações obtidas por meio das entrevistas foram cruzadas com outras fontes de conhecimento para a consolidação da pesquisa. Os resultados evidenciaram a fotografia como um relevante artefato de memória e recuperação histórica. Aplicadas dentro do rigor exigido pela ciência, as fotografias permitiram que novos dados pudessem ser trazidos à luz, ampliando o leque de conhecimentos para a construção da história de Maringá e suas primeiras rodoviárias.

Palavras-chave: Comunicação visual. História de Maringá (PR). Fotografia e Memória. Rodoviárias de Maringá (PR).

SOUZA, Fábio Dias de. **The first three bus stations set up in the city of Maringá (PRBrazil):** using photography to retrieve and contextualize historical data. 2017. 273 f. Dissertation (Master's Degree in Communication Studies) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2017.

ABSTRACT

The present thesis main objective is to retrieve historical data regarding the city of Maringá (PR-Brazil), particularly those on the first bus stations set up in town. Historical data retrieval was mainly achieved by the methodology proposed herein which consists of using photography to trigger memory, a procedure that seeks support in oral history. The primary theoretical scope of the research explored concepts of memory, identity, belonging and photography as historical document. To this end, the following authors were used as reference: Boris Kossoy (2003), Ecléa Bosi (2015), Jacques Le Goff (2013), Joël Candau (2004), Maurice Halbwachs (2013), and Paul Thompson (1992). Field research comprised ten local pioneers subjected to interview which was divided into two stages: firstly, interviewees were allowed to freely report their own life experience; secondly, they were invited to assess period local photographs. Subsequently, the information collected by means of the interviews was crosschecked with other sources of knowledge, so as to assure research results. Outcomes revealed that photography is relevant as memory and historical retrieval artifact. Applied in accordance with scientific standards, the photographs used allowed new data to be brought to light, thus expanding knowledge on tracing the history of Maringá (PR-Brazil) and the first three bus stations set up in the city.

Keywords: Visual communication. History of Maringá (PR). Photography and Memory. Bus stations in Maringá (PR).

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Primeira estação rodoviária no “Maringá Velho”, 1948	29
Figura 2	- Estação rodoviária no “Maringá Novo”. “Praça da Rodoviária”, atual Napoleão Moreira da Silva, 1949.....	30
Figura 3	- Vista aérea da “Praça da Rodoviária”, [1954?]......	31
Figura 4	- “Praça da Rodoviária” vista pela Rua Santos Dumont, 1952. Em primeiro plano, Bosque das Essências.	32
Figura 5	- Vista aérea da Praça Raposo Tavares, atravessada pela rua Bandeirantes, atual Joubert de Carvalho. No lado direito, terreno onde foi construída a <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i>	33
Figura 6	- Etapa final da construção da <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i> , início da década de 1960.....	34
Figura 7	- Vista aérea da <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i> , Praça Nações Unidas – Baluarte da Paz e pátio de manobras da ferrovia	34
Figura 8	- <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i> , 1980	35
Figura 9	- Interior da <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i>	36
Figura 10	- Américo Dias Ferraz, segundo da esquerda para a direita, cumprimenta Moyses Lupion, governador do Paraná, segunda metade da década de 1950.....	36
Figura 11	- Estação rodoviária no “Maringá Velho”, 1953.....	56
Figura 12	- Estação rodoviária no “Maringá Novo”, na chamada “Praça da Rodoviária”, 1948	56
Figura 13	- Estação rodoviária no “Maringá Novo”, 1951.....	56
Figura 14	- Vista aérea da “Praça da Rodoviária”. Segundo o autor, a fotografia é de 1952	57
Figura 15	- “Praça da Rodoviária” na Avenida Brasil, em primeiro plano, 1953.....	57
Figura 16	- Vista da Avenida Brasil. Próximo ao centro da imagem, a rodoviária na chamada “Praça da Rodoviária”, início da década de 1950	57
Figura 17	- Vista aérea da Praça Raposo Tavares, dividida pela Rua Bandeirantes, 1958.....	58
Figura 18	- Fachada frontal da <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i> , década de 1970.....	58
Figura 19	- Fachada frontal da <i>Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz</i> . Ao fundo, o Edifício Herman Lundgren, década de 1980.....	58

Figura 20 - Escadaria e saguão no interior da <i>Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz</i> , década de 1980.....	59
Figura 21 - Área do Centro Cívico no anteprojeto de Jorge de Macedo Vieira.....	94
Figura 22 - Planta do pavimento térreo da rodoviária	104
Figura 23 - Planta do pavimento superior da rodoviária.....	104
Figura 24 - Planta da cobertura da rodoviária	105
Figura 25 - Fachada na Rua Joubert de Carvalho: embarque e desembarque de ônibus para cidades do Paraná.....	105
Figura 26 - Fachada na Avenida Tamandaré: atendia aos ônibus dos demais Estados	105
Figura 27 - Corte transversal do edifício	106
Figura 28 - Corte longitudinal do edifício	106
Figura 29 - Vista aérea da Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz, já sem a cobertura metálica, 14 de maio de 2010.....	110
Figura 30 - Cartão-postal da <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i> , a “rodoviária velha”, em 1970	113
Figura 31 - O engenheiro Gelson Gubert, responsável pela construção da rodoviária, por trás do brinde entre sua esposa e o então prefeito João Paulino, em ocasião da inauguração da estação	116
Figura 32 - Lojas no interior da estação rodoviária, em 17 de setembro e 10 de outubro de 2005, respectivamente.....	118
Figura 33 - Parte da estrutura metálica cujo desabamento deu origem às ações de desapropriação e demolição pelo poder público, em 13 de agosto de 2005	119
Figura 34 - Vista superior – planta do <i>Projeto Ágora</i> , 1987	120
Figura 35 - Maquete – <i>Projeto Ágora</i> , 1987	120
Figura 36 - Construção dos edifícios no “Novo Centro”, primeiro de julho de 2009	121
Figura 37 - Panfleto utilizado pelos condôminos da rodoviária em busca do apoio da população e dos governantes	127
Figura 38 - Funcionários da prefeitura iniciam os trabalhos para cercar a área ao redor da rodoviária, 14 de maio de 2010	128
Figura 39 - Demolição da <i>Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz</i> , 27 de maio de 2010.....	129
Figura 40 - O estacionamento rotativo é administrado pelo município e possui 271 vagas	131

Figura 41 - Residência de Américo Dias Ferraz, na Avenida Curitiba, esquina com a Rua Princesa Isabel	134
Figura 42 - Américo Dias Ferraz e Maria Doná Ferraz com as filhas Maria Wilney, Terezinha, Marlene Antônia e Aparecida	134
Figura 43 - Fachada da Cafeeira Santa Luzia, de propriedade de Américo Dias Ferraz.....	135
Figura 44 - Interior do Bar Colúmbia, com vista para o “Painel do Café”, ao fundo.....	136
Figura 45 - Américo Dias Ferraz, no centro, ao alto, sobre a motoniveladora que trouxe a Maringá.....	137
Figura 46 - Residência de Anibal Goulart em chamas	140
Figura 47 - Bosque das Essências, área de mata nativa devastada pela administração pública, 1959	141
Figura 48 - Certidão do segundo casamento de Américo Dias Ferraz.....	144
Figura 49 - Marlene Ueberbacker Ferraz e Américo Dias Ferraz	144
Figura 50 - Osvaldo Chiuchetta.....	159
Figura 51 - Paulo Erasmo Campos.....	170
Figura 52 - Izaltino Machado	193
Figura 53 - Segundo Izaltino Machado, primeira casa construída na Vila Morangueira	195
Figura 54 - Uma das primeiras casas construídas no pátio da CMNP, em 1946, para moradia dos funcionários.....	196
Figura 55 - Posto Maluf, antigo Posto Santo Antonio, na Avenida Brasil, em 1948	197
Figura 56 - Página de revista da <i>Viação Garcia</i>	200
Figura 57 - Vista aérea da <i>Capela Nossa Senhora da Glória</i>	201
Figura 58 - Edgar Werner Osterroht.....	207
Figura 59 - Nelson Dias	228
Figura 60 - Cadeira de engraxate desativada, na entrada do saguão da rodoviária, pela Rua Joubert de Carvalho, em três de outubro de 2005	234
Figura 61 - Juarez Artur Arantes	237
Figura 62 - Roberto Pires Camargo.....	245
Figura 63 - Banco Comercial do Paraná, década de 1980.....	248
Figura 64 - Osmar Margarido dos Santos	255
Figura 65 - Antonio Eriberto Schwabe.....	266

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	1
2	MEMÓRIA: O PASSADO TRANSFORMADO	7
2.1	MEMÓRIA INDIVIDUAL E MEMÓRIA COLETIVA: CONSTRUINDO IDENTIDADES	9
2.2	DOCUMENTOS: EXTENSÃO DA MEMÓRIA	12
2.3	FOTOGRAFIA: MEMÓRIA CONCRETIZADA.....	13
2.3.1	A fotografia como documento na recuperação de dados históricos	15
3	METODOLOGIA E APLICAÇÃO DA PROPOSTA METODOLÓGICA DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA	19
3.1	ICONOGRAFIA E ICONOLOGIA: PESQUISA EM FORMA E CONTEÚDO	23
3.2.	SELEÇÃO DAS FOTOGRAFIAS.....	26
3.3	ANÁLISE ICONOGRÁFICA DAS FOTOGRAFIAS SELECIONADAS	29
3.4	APONTAMENTOS SOBRE HISTÓRIA ORAL E SEU USO NA ICONOLOGIA	37
3.4.1	Métodos de entrevista na história oral	41
3.4.2	Seleção dos pioneiros.....	45
3.4.2.1	Breve descrição sobre os pioneiros selecionados e condições gerais de realização das entrevistas	48
3.4.2.1.1	Oswaldo Chiuchetta.....	48
3.4.2.1.2	Paulo Erasmo Campos	49
3.4.2.1.3	Izaltino Machado	49
3.4.2.1.4	Edgar Werner Osterroht.....	50
3.4.2.1.5	Nelson Dias.....	50
3.4.2.1.6	Juarez Artur Arantes	51
3.4.2.1.7	Roberto Pires Camargo.....	52
3.4.2.1.8	Osmar Margarido dos Santos.....	53
3.4.2.1.9	Antonio Eriberto Schwabe.....	54

4	RESULTADOS DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA	55
4.1	OSVALDO CHIUCHETTA.....	55
4.2	FIGURA 1.....	62
4.3	FIGURA 2.....	64
4.4	FIGURA 3.....	66
4.5	FIGURA 4.....	68
4.6	FIGURA 5.....	70
4.7	FIGURA 6.....	73
4.8	FIGURA 7.....	75
4.9	FIGURA 8.....	76
4.10	FIGURA 9.....	77
4.11	FIGURA 10.....	78
5	HISTÓRIA DAS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ (PR)	83
5.1	A CONSTITUIÇÃO DO “MARINGÁ VELHO” E O INÍCIO DA EXPANSÃO URBANA	84
5.2	O PRIMEIRO “PICADÃO” E O DESENVOLVIMENTO DO “MARINGÁ NOVO”	89
5.3	A EMANCIPAÇÃO DA CIDADE, O PROGRESSO URBANO E A SEGUNDA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA.....	93
5.4	<i>A ESTAÇÃO RODOVIÁRIA MUNICIPAL DE MARINGÁ</i>	99
5.4.1	A edificação, reformas, transformações e algumas questões sociais.....	101
5.4.2	A imagibilidade da rodoviária e suas características como ponto nodal, marco e lugar de pertencimento.....	109
5.4.3	As tentativas de tombamento e de demolição: modernidade devoradora.....	113
5.4.4	Protestos, intensas disputas judiciais e o derradeiro fim da estação.....	125
5.4.5	Américo Dias Ferraz: o ex-prefeito que deu nome à <i>Estação Rodoviária Municipal de Maringá</i>	132
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	146

REFERÊNCIAS	151
APÊNDICES	158
APÊNDICE A – Retratos e transcrição das entrevistas com os pioneiros	158
Osvaldo Chiuchetta	159
Paulo Erasmo Campos.....	170
Izaltino Machado	193
Edgar Werner Osterroht	207
Nelson Dias	228
Juarez Artur Arantes.....	237
Roberto Pires Camargo.....	245
Osmar Margarido dos Santos	255
Antonio Eriberto Schwabe	266

1 INTRODUÇÃO

O ato de fotografar, para a maioria das pessoas, possui uma relação ligada diretamente ao momento presente. Lugares e ocasiões que mereceram atenção especial são capturados, para mais tarde, serem retomados, revividos ou compartilhados nas mais diversas situações. Normalmente, o processo de captura é uma ação inconsciente no que diz respeito ao papel do tempo; a grande multidão de fotógrafos não tem por prática deliberar sobre a conexão da fotografia com o passado ou produzi-la para que sirva como documento de valor histórico. Mas as fotografias sobreviverão. Algumas jamais verão novamente a luz do dia. Passarão anos, décadas e ninguém se importará com elas. Outras, seja pelo acaso, pela curiosidade ou pela necessidade de desenvolver-se algum trabalho artístico ou pesquisa que demande a utilização de imagens, ressurgirão e permitirão que se observe e compreenda melhor suas qualidades como artefatos do passado.

Neste trabalho, o interesse do pesquisador pela fotografia e pelas rodoviárias determinou a busca por imagens históricas que pudessem ser úteis para a construção e contextualização histórica do município de Maringá (PR) e suas primeiras rodoviárias.

O início do desbravamento de uma cidade, normalmente, é uma oportunidade para quem busca aventuras, prósperas condições de vida, novos empreendimentos, sem intimidar-se com as dificuldades com que terão de lidar. Casas de pau-a-pique e barracas de lona são levantadas com urgência, em meio ao mato e à poeira, para abrigar seus novos moradores. A precariedade das “habitações” revela sua natureza provisória. Ao mesmo tempo, a dinâmica de crescimento acaba impondo a necessidade de construir-se uma estrutura que possa receber e acomodar essas pessoas, para que permaneçam por determinado tempo, em melhores condições, até se estabelecerem definitivamente. Em Maringá, o primeiro estabelecimento comercial edificado foi um hotel, em 1942.

A urgência de contar com um ponto de parada, portal por onde aqueles que estavam chegando de ônibus pudessem alcançar o solo pela primeira vez, descarregar suas bagagens e procurar informações, fez com que fosse edificada, anexa ao hotel, a primeira rodoviária da cidade, destacando-se como uma das principais portas de entrada para o começo de uma nova fase que estaria por vir.

Essa área inicial, por onde Maringá começou a se expandir, ainda era um centro provisório e, em poucos anos, foi definida a região onde se estabeleceria permanentemente o núcleo central da cidade. Uma das primeiras edificações nesse local foi a segunda rodoviária, marcando uma nova etapa do progresso urbano. Seu entorno

transformou-se em um espaço privilegiado, disputado pelos comerciantes devido ao intenso movimento advindo da estação. Rapidamente, foram surgindo bares, hotéis, pensões e todo tipo de comércio para atender aos novos moradores e aos cidadãos já estabelecidos.

As duas primeiras rodoviárias foram testemunhas silenciosas, portais que intermediaram o primeiro contato de muitos pioneiros com uma região embrionária, ávida pelo progresso, que só se concretizaria pela coragem e labuta de seus primeiros trabalhadores, transformando em cidade a densa mata que se estendia ao horizonte.

A segunda rodoviária impulsionou o desenvolvimento da região ao seu redor e a grande movimentação de pessoas, táxis, carroças, ônibus e caminhões acabou por saturar a localidade, gerando dificuldades que exigiram a construção de uma terceira rodoviária que, diferente das anteriores, revelou-se mais ampla, robusta e de caráter permanente, para que atendesse as necessidades de uma cidade em pleno avanço. Essa construção foi um marco na história da cidade e transformou-se, além de um grande centro comercial, em símbolo do progresso e modernidade de Maringá. De tão representativa, sua imagem foi utilizada para ilustrar cartões-postais, iniciativa que possibilita perceber o sentimento que a população maringaense dedicava a essa obra.

Ao fim da década de 1990, com a construção de uma nova estação, a terceira rodoviária passou a funcionar como um terminal intermunicipal. Ao longo dos anos, deixou de receber investimentos de prevenção e manutenção, atitude que acabou provocando sua degradação pelos mais diversos tipos de avarias. Sua posterior interdição gerou uma disputa jurídica entre o poder público, os condôminos da estação e o Ministério Público Estadual, envolvendo, além de ações para tombamento do prédio como patrimônio histórico municipal, processos para desapropriação e demolição.

A rodoviária, em geral, é um lugar onde o fluxo de pessoas de diferentes culturas, interesses e posições sociais – motivado pelo fenômeno de migração – privilegia a prática de “[...] trocas e encontros, [...] [local] de trajetórias e biografias emblemáticas de um quadro sócio-histórico e cultural” (RECHENBERG, 2005, p.3). Comporta-se como um palco, testemunha das idas e vindas, das partidas esperançosas, das tristes promessas de retorno, da busca por novas perspectivas; um potencial e efervescente abrigo de histórias e memórias, lembranças guardadas no espírito que, recuperadas e compartilhadas, possibilitam que a experiência humana faça algum sentido no presente.

Os parágrafos precedentes, dedicados às três primeiras rodoviárias de Maringá, justificam sua escolha como objeto de pesquisa e possibilitam que o leitor compreenda o papel por elas desempenhado, assinalando as etapas de desenvolvimento urbano

da cidade, servindo também como palco para as mais diversas trocas culturais, sociais e econômicas; passagens da vida que fazem parte do aprendizado humano, constituindo alguns exemplos de micro-histórias que irão formar a identidade de um indivíduo, de uma cidade, de um povo, que podem auxiliar na recuperação de dados para construção de sua história.

A ideia que estabeleceu as estações rodoviárias como objeto de pesquisa, no presente trabalho, teve como ponto de partida um fotodocumentário produzido como Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) na graduação em Comunicação Social – Habilitação Jornalismo, no ano de 2005. A proposta foi produzir uma narrativa visual sobre a Rua Joubert de Carvalho – local onde estaria edificada a terceira rodoviária de Maringá, a *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz* –, em um recorte espaço-temporal do cotidiano, do dia a dia dessa via, tendo como pano de fundo a arquitetura, ou seja, as construções que ainda preservavam características do início da história da cidade.

Tendo em vista o começo das construções do Novo Centro, localizado próximo a essa rua, o autor deduziu que todo o espaço ao redor poderia ser rapidamente modernizado e suas características irremediavelmente modificadas, tornando inadiável a produção de fotografias que poderiam servir, futuramente, como documentos históricos e instrumentos de memória para pesquisadores das mais diversas áreas. No início de 2007, houve um desabamento de parte de uma cobertura metálica dessa rodoviária e o prédio foi interditado. Em meio à manifestações públicas e longas disputas judiciais, algumas ainda não concluídas, a estação foi demolida. O episódio deixou sua marca no pesquisador.

Em 2014, ainda como aluno especial do Mestrado em Comunicação da Universidade Estadual de Londrina (UEL) na disciplina *Imagem na mídia impressa*, foi possível entrar em contato com a proposta metodológica que norteou o desenvolvimento dessa pesquisa, denominada a fotografia como disparadora do gatilho da memória, método que associa o uso de fotografias antigas com depoimentos orais, para recuperação de informações históricas referentes a cidades mais novas, de trajetória recente, e a possibilidade de dar continuidade à pesquisa desenvolvida na graduação logo evidenciou-se possível. A terceira rodoviária de Maringá, chamada pelos maringaenses “rodoviária velha”, mostrou-se um potencial objeto de estudo, mas com o amadurecimento da proposta, as duas primeiras rodoviárias de Maringá, também foram incorporadas ao projeto como objeto de pesquisa, quando percebeu-se a escassez de informações sobre suas histórias, equipamentos públicos que se estabeleceram entre as primeiras construções no processo de desbravamento das áreas conhecidas como “Maringá Velho” e “Maringá Novo”, respectivamente.

Procurou-se então responder ao seguinte problema de pesquisa: poderiam as fotografias de época das três primeiras rodoviárias de Maringá, apresentadas aos entrevistados por meio da proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória, contribuir com novas informações para ampliação do processo de construção histórica de Maringá?

A hipótese é que esse material iconográfico poderia despertar memórias latentes, adormecidas, nos entrevistados. Memórias que, apenas pelo relato oral, sem o uso de fotografias, não seriam possíveis ser recuperadas. Assim, com o uso de fotografias de época para disparar o gatilho da memória, novos dados poderiam ser lembrados pelos entrevistados, descobertos pelo pesquisador e acrescentados à história de Maringá, alargando as possibilidades de conhecimento histórico do município, pela sociedade.

As explicações apresentadas permitirão a compreensão da proposta dessa dissertação, que tem por objetivo recuperar dados do passado e trazer à luz novos conhecimentos históricos sobre Maringá, com ênfase nas três primeiras rodoviárias da cidade. Esses dados poderão contribuir para a construção da história da cidade, possibilitando preservar e compartilhar com a população memórias que constituem uma época anterior, a vivida por seus pioneiros. O trabalho também busca discutir questões relacionadas à preservação do patrimônio histórico; promover a fotografia como um importante instrumento de pesquisa histórica; participar do processo de aprimoramento da proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora da memória e contribuir para o crescimento do conhecimento científico.

A pesquisa foi dividida em quatro capítulos. O primeiro, intitulado MEMÓRIA: O PASSADO TRANSFORMADO, discute, em um momento inicial, o papel por ela desempenhado, pela história e a conexão, inseparável, que se estabelece entre ambas. Na sequência, é realizado um exame mais aprofundado sobre a memória, no que se refere às suas faculdades de lembranças individuais e coletivas, e como se interpenetram, contribuindo para a formação da identidade, fundamental no processo de transformação e evolução do indivíduo e da sociedade. A constituição dessa identidade será influenciada pelas experiências vividas e suas histórias, que poderão dar forma a documentos, extensões da memória que, além de estarem sujeitos à interpretações de quem as investiga, devem ser analisadas como produtos fabricados pela sociedade, ou seja, construídos através do repertório social e cultural de quem os concretizou.

Essa percepção acabou gerando uma nova reflexão sobre o significado do documento, o que acabou ampliando o quinhão de matérias primas que poderiam ser

utilizadas como objeto de pesquisa. A fotografia, então, passa a ser vista como um significativo meio de documentação, informação e representação do mundo, importante artefato visual de testemunho, memória e evidência histórica que, apesar de sua aparente condição de espelho da realidade, deve ser compreendida como um objeto carregado de subjetividades, característica que exige uma análise crítica, por parte do pesquisador, de sua utilização como documento para recuperação de dados históricos.

No capítulo METODOLOGIA E APLICAÇÃO DA PROPOSTA METODOLÓGICA DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA, explana-se sobre os princípios da reflexividade, exercício de crítica permanente por onde o pesquisador deve se alicerçar, e sobre a necessidade de articular o estudo com teorias anteriores, ocasião em que é exposta a experiência com a proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória.

Na sequência, especifica-se as metodologias que, com maior ou menor ênfase, são utilizadas de modo complementar e convergente nesta pesquisa. Discute-se brevemente o uso da iconografia e iconologia, procedimento metodológico que possibilita o levantamento de dados quantitativos e qualitativos relacionados à fotografia, em busca de significados que extrapolam os limites do que é visível. Essa ferramenta conduziu a fase de seleção das imagens, através da análise iconográfica – com sua aplicação descrita nesse mesmo capítulo –, e do uso das informações obtidas nas entrevistas com os pioneiros, ocasião em que visualizaram as fotografias.

Um outro método essencial para o desenvolvimento desta pesquisa é a história oral, procedimento utilizado na obtenção de informações por meio de entrevistas gravadas, com pessoas que vivenciaram determinados acontecimentos, ou que pelo menos estavam mais próximas, cronologicamente, dos fatos ou temáticas a serem analisadas. História oral e fotografia, conjuntamente, constituem poderosa ferramenta de recuperação de dados históricos; essas informações, cruzadas com diferentes fontes, serão utilizadas para o alcance de sólidos elementos para alicerçar a pesquisa, procedimento ligado à análise iconológica.

Uma etapa significativa do uso da proposta metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória é a seleção dos pioneiros que serão entrevistados, que deve ser exercida de forma criteriosa. Aplicando-se o método da história oral, reconhece-se os tipos de informantes que possuem um perfil adequado para colaboração ativa nas entrevistas; para essa pesquisa, pioneiros que tiveram algum tipo de ligação com as rodoviárias. É nesse capítulo que o leitor poderá conhecer, de forma resumida, o histórico dos participantes, o motivo da escolha e as condições de realização das entrevistas.

O capítulo denominado RESULTADOS DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA, expõe os resultados da análise produzida pelo pesquisador, a partir das informações relatadas pelos pioneiros, na visualização das fotografias que compuseram o portfólio para uso nas entrevistas.

Para a construção do capítulo HISTÓRIA DAS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ, foram utilizadas as informações advindas das entrevistas realizadas com os pioneiros – expostas no capítulo anterior –, cujos dados foram cruzados, questionados, checados e somados a outras fontes de conhecimento. Foi produzida uma abordagem sobre as condições de desbravamento da região Norte do Paraná e sua expansão urbana, com as três primeiras rodoviárias edificadas para comportar as demandas da cidade, marcando fases históricas de desenvolvimento e modernização.

A terceira rodoviária, simbolizando uma Maringá moderna e pujante, expunha uma estrutura caracterizada por uma imagem forte, definida como marco e ponto nodal; seu reconhecimento causaria uma sensação de pertencimento ao lugar, reforçando a ideia de identidade e familiaridade. A possibilidade de demolição acarretou em tentativas para preservá-la como patrimônio histórico municipal, posto a importância relacionada às suas qualidades arquitetônicas, de memória e registro de experiências humanas, e expôs atos e decisões controversas, que permitiram deduzir atitudes regidas em nome da especulação imobiliária. Os processos ainda aguardam julgamento no Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Por fim, discorre-se sobre a vida de Américo Dias Ferraz, político que deu nome à terceira – e mais icônica – rodoviária de Maringá. Com a demolição dessa estação, também apaga-se o nome do segundo prefeito da memória da população, motivo pelo qual sentiu-se necessidade de recuperar informações a seu respeito, agrupando-as em um mesmo local, visto a dispersão dos dados relacionado ao ex-prefeito.

2 MEMÓRIA: O PASSADO TRANSFORMADO

Uma relação indissociável caracteriza o jogo entre memória e história. Essa expande e concretiza-se por aquela, que ao mesmo tempo é realimentada pela história. O papel da memória é manter e atualizar o passado, seja em estado latente, ou recuperado, para o presente, das profundezas do inconsciente. Para Bosi (2015, p.53), “a lembrança é a sobrevivência do passado. O passado, conservando-se no espírito de cada ser humano, aflora à consciência na forma de imagens-lembrança”. O processo de busca por essas imagens-lembrança, jogo psicológico que permite observar uma certa alternância entre o controle e descontrole, entre a seleção deliberada e a manifestação aleatória destas imagens, na procura pelas recordações, é poeticamente descrito por Santo Agostinho, em *Confissões*:

Chego aos campos e vastos palácios da memória onde estão tesouros de inumeráveis imagens trazidas por percepções de toda espécie. Aí está também escondido tudo o que pensamos, quer aumentando quer diminuindo ou até variando de qualquer modo os objetos que os sentidos atingiram. Enfim, jaz aí tudo o que se lhes entregou e depôs, se é que o esquecimento ainda não absorveu e sepultou.

Quando lá entro mando comparecer diante de mim todas as imagens que quero. Umas apresentam-se imediatamente, outras fazem-me esperar por mais tempo, até serem extraídas, por assim dizer, de certos receptáculos ainda mais recônditos. Outras irrompem aos turbilhões e, enquanto se pede e se procura uma outra, saltam para o meio, como que a dizerem: ‘Não seremos nós?’. Eu, então, com a mão do espírito, afasto-as do rosto da memória, até que se desanuvie o que quero e do seu esconderijo a imagem apareça à vista. Outras imagens ocorrem-me com facilidade e em série ordenada, à medida que as chamo. Então as precedentes cedem lugar às seguintes, e, ao cedê-lo, escondem-se, para de novo avançarem quando eu quiser. É o que acontece, quando digo alguma coisa decorada (AGOSTINHO, 2000, p.266-267).

Alocadas em abstratos e extensos campos mantenedores do passado, é possível imaginar essas imagens como pastas em arquivos: muitas, terminantemente enterradas sob a poeira do tempo; outras, esperando a oportunidade para emergir e tornarem-se úteis. Mas há também aquelas mais preciosas, polidas, límpidas pelo constante uso e consequente movimentação. Le Goff (2013, p.388) diz que “os fenômenos da memória, tanto nos seus aspectos biológicos como nos psicológicos, mais não são do que os resultados de sistemas dinâmicos de organização e apenas existem ‘na medida em que a organização os mantém ou os reconstitui’”. Esta memória “[...] não reconstrói o tempo, não o anula tampouco. Ao fazer cair a barreira que separa o presente do passado, lança uma ponte entre o mundo dos vivos e o do além, ao qual retorna tudo que deixou à luz do sol” (BOSI, 2015, p.

89). Esse passado mantido e preservado é objeto da história. Reconstituí-lo é função do pesquisador, seja um historiador, antropólogo ou jornalista.

Le Goff (2013, p.11), no prefácio de seu livro *História e memória*, escreve que “[...] a história começou como um *relato*, a narração daquele que pode dizer ‘Eu vi, senti’”. Contar uma história implica em uma viagem pelas densas florestas imagéticas da memória em busca de arquivos que, encadeados, poderão constituir uma narrativa que irá extrapolar os limites físicos do corpo, manifestada tanto na oralidade quanto na visualidade. Memória esta, segundo Halbwachs (2013, p.79) “[...] que não se apóia na história aprendida, mas na história vivida. [...] não uma sucessão cronológica de eventos e datas”. Complementando, Thompson (1992, p.184) também afirma que, “em suma, a história não é apenas sobre eventos, estruturas, ou padrões de comportamento, mas também sobre como eles são vivenciados e lembrados na imaginação”. Ou seja, “a história não é todo o passado e também não é tudo o que resta do passado. Ou, por assim dizer, ao lado de uma história escrita há uma história viva, que se perpetua ou se renova através do tempo...” (HALBWACHS, 2013, p.86).

A história é resultado de escolhas efetuadas por um historiador, observador, pensador da vida passada, mas influenciado, como afirma Le Goff (2013, p.485), “[...] pelas forças que operam no desenvolvimento temporal do mundo e da humanidade [...]”, através das engrenagens do presente. Seu escopo deve abranger não somente os fatos desdobrados no passar dos tempos, a história em si, mas também como esses acontecimentos são interpretados, vivenciados, imaginados. “Dessa forma, a historiografia surge como sequência de novas leituras do passado, plena de perdas e ressurreições, falhas de memória e revisões” (LE GOFF, 2013, p.31). Para reforçar a validação deste raciocínio de combinação e interpenetração do passado no presente, Candau (2004, p.33) remete a Maurice Bloch, que

chegou à conclusão de que não se poderia, em nenhum caso, ‘confundir a narrativa de um acontecimento com a lembrança que guardam dele os participantes’. A parte da lembrança que é verbalizada (a evocação) não é a totalidade da lembrança. A descoberta da multiplicidade de lembranças possíveis de um mesmo acontecimento, estimuladas por contextos que mudam, tem um escopo antropológico considerável: ela mostra que ‘a presença do passado no presente é bem mais complexa, bem menos explícita, mas talvez bem mais forte que a existência de narrativas explícitas nos poderia fazer crer.

A memória, como metáfora, é uma espécie de banco de dados, disponível e acessível em qualquer momento, mas volátil, reconfigurável, em constante mutação conforme as vivências e experiências adquiridas com o passar do tempo: o repertório de conhecimentos

é constantemente ampliado e atualizado. Halbwachs (2013, p.91) diz que “[...] em medida muito grande, a lembrança é uma reconstrução do passado com a ajuda de dados tomados de empréstimo ao presente e preparados por outras reconstruções feitas em épocas anteriores [...]”. No caminho inverso, “aos dados imediatos e presentes dos nossos sentidos nós misturamos milhares de pormenores da nossa experiência passada” (BERGSON, 1959, *apud* BOSI, 2015, p.46).

Presente e passado se misturam em uma complexa “simbiose”, retroalimentação contínua onde o passado é fonte viva para o presente, que também se transforma pelo que já passou. “Nossa alma não guardou a fiel lembrança de nossa idade nem a verdadeira medida da longa jornada ao longo dos anos: guardou, isso sim, a lembrança dos acontecimentos que colocamos como decisivos de nosso passado” (BACHELARD, 1932, *apud* CANDAU, 2004, p. 65). Este pensamento remete a Pollak (1992, p.201), quando lembra que “se destacamos essa característica flutuante, mutável, da memória, tanto individual quanto coletiva, devemos lembrar também que na maioria das memórias existem marcos ou pontos imutáveis”.

A história que fica é construída pelos mais valorosos fatos, recordações e interpretações que constituem uma esfera de interesses múltiplos, integrados tanto pelas memórias do indivíduo comum quanto pela memória coletiva, somados ainda à motivação dos historiadores. “A história deve reproduzir-se de geração a geração, gerar muitas outras, cujos fios se cruzem, prolongando o original, puxados por outros dedos” (BOSI, 2015, p.90). É uma história constituída, através dos tempos, como escreve Thompson (1992), para desafiar e auxiliar em um movimento de mudanças. Sua fonte reside na memória, segundo Pollak (1992, p.204), um “[...] fenômeno construído [...]”. Por isso a importância, para o pesquisador, compreender sua formação no âmbito social, onde é possível perceber-se dois tipos de memória: a individual e a coletiva, que se influenciam, entrelaçam e encerram um papel decisivo na constituição da identidade.

2.1 MEMÓRIA INDIVIDUAL E MEMÓRIA COLETIVA: CONSTRUINDO IDENTIDADES

Um ser consciente de sua existência, apesar da seletividade da memória, onde nem tudo fica registrado (POLLAK, 1992), certamente preservará um extenso acervo imagético de experiências, gravadas na memória no decorrer de sua vivência. Suas lembranças permitem que resgate determinados saberes para que possa atuar, transformando-se e evoluindo, ao mesmo tempo em que transforma e provoca evoluções. Nesse processo,

constrói sua identidade, “capacidade que cada um tem de permanecer consciente de sua vida através das mudanças, crises e rupturas” (CHIVA, 1992, *apud* CANDAU, 2004, p.16). À medida que a memória age sobre o ser humano, alimentando e moldando sua identidade, também é moldada por ele. Laços apertados unem memória e identidade, que “[...] se conjugam, se nutrem mutuamente, se apoiam uma na outra para produzir uma trajetória de vida, uma história, um mito, uma narrativa” (CANDAU, 2004, p.16).

No jogo pela busca por determinadas experiências passadas, “garimpendo” memórias em virtude das necessidades do presente, a identidade é construída, modelada, formada. Sob outra perspectiva, compreender a ausência da memória também ajuda a reforçar a percepção de seu papel, essencial, como formadora da identidade.

Sem memória o sujeito se esvazia, vive unicamente o momento presente, perde suas capacidades conceituais e cognitivas. Sua identidade desaparece. Não produz mais do que um sucedâneo de pensamento, um pensamento sem duração, sem a lembrança de sua gênese que é a condição necessária para a consciência e o conhecimento de si (CANDAU, 2004, p. 60).

É pela memória que o sujeito apreende as coisas do mundo, para depois organizá-las e interpretá-las, refletindo e manifestando-se, colaborando para ampliar o leque de transformações que regem e dão sentido à vida, constituindo não só a identidade do indivíduo como de toda uma sociedade. A manifestação da memória é percebida e apreendida de diferentes formas. Halbwachs (2013, p.71) diz que “[...] existiriam memórias individuais e, por assim dizer, memórias coletivas. Em outras palavras, o indivíduo participaria de dois tipos de memórias”.

O passado é único, ou seja, tudo aquilo que se passou aconteceu de uma maneira independente de ponto de vista ou opinião; os fatos concretizaram-se de apenas uma perspectiva: consumados, são irrevogáveis, e história não é memória; é certo que se confundem, porém, são distintas. Para Leach (1989, *apud* CANDAU, 2004, p.36) é quase certo “que dois observadores não compartilhem jamais a mesma experiência” e Barth (1973, *apud* CANDAU, 2004, p.36) observa que “nada indica que duas pessoas produzam a mesma interpretação do mesmo acontecimento”. Em resumidas palavras, história, memória e passado, apesar de se relacionarem diretamente, possuem distintas diferenças.

A lembrança desse passado pode assumir diferentes facetas, através de singulares percepções e narrativas. A memória que emana do indivíduo é pessoal e interna, mas “[...] não está inteiramente isolada e fechada. Para evocar seu próprio passado, em geral a pessoa precisa recorrer às lembranças de outras, e se transporta a pontos de referência que

existem fora de si, determinados pela sociedade” (HALBWACHS, 2013, p.72). Além de se comportar como uma fonte parcial dessa memória externa e social, ela também se deixa influenciar e transformar pela memória coletiva, definida por Nora (*apud* LE GOFF, 2013, p.432) “[...] como o que fica do passado no vivido dos grupos, ou o que os grupos fazem do passado”, e que, segundo Halbwachs (2013, p.102), é uma “[...] corrente de pensamento contínuo, [...] pois não retém do passado senão o que ainda está vivo ou é capaz de viver na consciência do grupo que a mantém”, que se desenvolve “[...] a partir de laços de convivência familiares, escolares, profissionais” (BOSI, 2015, p.408). Thompson (1992, p.184) escreve que,

em parte da história, aquilo que as pessoas imaginam que aconteceu, e também o que acreditam que *poderia* ter acontecido – sua imaginação de um passado alternativo e, pois, de um presente alternativo –, pode ser tão fundamental quanto aquilo que de fato aconteceu. A construção de uma memória coletiva pode resultar numa força histórica por si só de imenso poder [...].

Por fim, Halbwachs sintetiza a relação entre memória individual e memória coletiva, esclarecendo que existe uma interpenetração, onde uma invade o campo de atuação da outra, e vice-versa:

[...] se a memória coletiva tira sua força e sua duração por ter como base um conjunto de pessoas, são os indivíduos que se lembram, enquanto integrantes do grupo. Desta massa de lembranças comuns, umas apoiadas nas outras, não são as mesmas que aparecerão com maior intensidade a cada um deles. De bom grado, diríamos que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda segundo o lugar que ali ocupo e que esse mesmo lugar muda segundo as relações que mantenho com outros ambientes (HALBWACHS, 2013, p.69).

Quando um indivíduo narra uma história da qual foi testemunha, certamente será influenciado pela sua subjetividade, ideologia, bagagem cultural e pela troca de experiências vivenciadas, em relação ao fato, com outros observadores. O contexto em que será contada, influenciado pela época e pelo perfil dos receptores, promoverá seleções sobre a forma e informações a serem explanadas. Ela será uma história interpretada, diferente do que seria o mesmo fato narrado por outro espectador. Quando a história contada não foi testemunhada pelo narrador, ele se apoiará nas ideias e subjetividades de outros indivíduos, todas sujeitas a interpretações, distorções e esquecimentos.

Neste ciclo, documentos são constituídos e, assim como a “[...] memória é socialmente construída, é óbvio que toda documentação também o é” (POLLAK, 1992, p.207), o que não significa um impedimento para que apresentem-se como indispensáveis

artefatos para alicerçar a ciência, que decompõe a realidade para melhor poder observar (BLOCH, 1974) e compreender a sociedade moderna.

2.2 DOCUMENTOS: EXTENSÃO DA MEMÓRIA

A noção mais superficial de documento remete à ideia de que esse instrumento se refira a um material escrito utilizado como prova ou testemunho. Essa definição permite perceber a tradição que define o que vem a ser um documento. “Para a escola positivista¹ do fim do século XIX e do início do século XX, será o fundamento do fato histórico, [...] parece apresentar-se por si mesmo como prova histórica. [...] Além do mais, afirma-se essencialmente como um testemunho *escrito*” (LE GOFF, 2013, p.486, grifo do autor). Nesse ambiente, documento traduz-se em texto, mas em uma percepção mais profunda sobre esse objeto, é necessário compreender que esse atestado de veracidade, prova comprobatória, “[...] é um produto da sociedade que o fabricou segundo as relações de forças que aí detinham o poder” (LE GOFF, 2013, p.495). Esse pensamento força uma reflexão sobre a autenticidade e significado do artefato, “[...] que não é um material bruto, objetivo e inocente, mas exprime o poder da sociedade do passado sobre a memória do futuro [...]” (LE GOFF, 2013, p.11), fruto de escolhas, interpretações e construções do historiador. A história se revigora a cada imersão. Diferentes pesquisadores resgatarão distintas informações, conforme seus objetivos e reflexões, e a cada retorno a esse passado, a cada época, diferentes serão os resultados obtidos. Le Goff (2013, p.28) diz que

[...] o progresso dos métodos e das técnicas permite pensar que uma parte importante dos documentos do passado esteja ainda por se descobrir. [...] a arqueologia descobre sem cessar monumentos desconhecidos do passado; os arquivos do passado continuam incessantemente a enriquecer-se. Novas leituras de documentos, frutos de um presente que nascerá no futuro, devem também assegurar ao passado uma sobrevivência [...].

E é nessa sobrevivência que o documento acaba se expandindo, se ampliando. Thompson (1992, p.22) afirma que “antes deste século [XX], o enfoque da história era essencialmente político: uma documentação da luta pelo poder, onde pouca atenção mereceram as vidas das pessoas comuns...”. A partir de 1960, uma revolução abarca esse material tanto em suas características quantitativas quanto qualitativas.

O interesse da memória coletiva e da história já não se cristaliza exclusivamente sobre os grandes homens, os acontecimentos, a história que

¹ Corrente de pensamento criada pelo francês Auguste Comte, no início do século XIX, que considera verdadeiras apenas as teorias comprovadas por técnicas científicas válidas, através da observação e apreensão

avança depressa, a história política, diplomática, militar. Interessa-se por todos os homens [...] (LE GOFF, 2013, p.490-1).

O elemento humano, independente de sua condição social, econômica e cultural, em todas suas contradições, idiosincrasias, paixões e ausências, passa a ser objeto absoluto das necessidades despertadas pelo pesquisador. “No sentido mais geral, uma vez que a experiência de vida das pessoas de todo tipo possa ser utilizada como matéria-prima, a história ganha nova dimensão” (THOMPSON, 1992, p.25). Nasce a história das representações, “[...] produções do espírito ligadas não ao texto, à palavra, ao gesto, mas à imagem, ou história do *imaginário*, que permite tratar os documentos literário e artístico como plenamente históricos [...]” (LE GOFF, 2013, p.13, grifo do autor). Crônicas, romances, gravuras, ilustrações, pinturas, todos eles passam a constar na lista de possibilidades como objetos de pesquisa do historiador. Toda produção tem algo a dizer. Febvre (1949, *apud* LE GOFF, 2013, p.105) reflete que faz-se história com material escrito, mas também

[...] com tudo o que a engenhosidade do historiador permite utilizar para fabricar o seu mel, quando faltam as flores habituais: com palavras, sinais, paisagens e telhas; com formas de campo e com más ervas; com eclipses da lua e arreios; com peritagens de pedras, feitas por geólogos, e análises de espadas de metal, feitas por químicos. Em suma, com tudo o que, sendo próprio do homem, dele depende, lhe serve, o exprime, torna significativa a sua presença, atividade, gostos e maneiras de ser.

Bauer (*apud* KOSSOY, 2003, p.127) diz que “a história é um rio de corrente única, [...] e ninguém pode pretender um conhecimento histórico verdadeiro se somente colocou diante dos olhos uma parte do curso desse rio ou algum de seus afluentes”.

No interior de toda essa gama de possibilidades para utilização de materiais como documentos, a imagem, seja qual for o espaço ou situação ocorrida, congelada no tempo por meio de um equipamento técnico controlado pelo homem, materializada no que é chamado fotografia, vem consolidar-se em um legítimo meio visual de conhecimento, testemunho de informações históricas, disparadora de gatilhos de memórias que teriam dificuldade em ser trazidas à luz do saber apenas por documentos orais ou textuais.

2.3 FOTOGRAFIA: MEMÓRIA CONCRETIZADA

Uma nova dimensão da consciência sobre o passado é inaugurada com a fotografia. Com sua descoberta, desenvolvimento e democratização, onde quer que houvesse um acontecimento significativo para as pessoas, fotografias seriam realizadas para concretizar e eternizar aqueles momentos. Burke (2004, p.175) diz que “na era da fotografia, a lembrança de determinados acontecimentos tornou-se cada vez mais intimamente associada com suas

imagens visuais”. Aniversários, casamentos, formaturas, batizados, reuniões de família, desastres e fenômenos naturais, acidentes, atentados, viagens, celebrações, solenidades, reuniões políticas, guerras. São milhões de imagens que testemunham a ação do homem sobre a natureza e vice-versa, além da ação do homem sobre ele mesmo. A fotografia “[...] revoluciona a memória: multiplica-a, democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas, permitindo, assim, guardar a memória do tempo e da evolução cronológica” (LE GOFF, 2013, p.426). O homem começou a perceber o mundo com mais “proximidade” e com uma riqueza de detalhes até então inimaginável; “[...] passou a ter um conhecimento preciso e amplo de outras realidades que lhe eram, até aquele momento, transmitidas unicamente pela tradição escrita, verbal e pictórica” (KOSSOY, 2003, p.26).

Era o início de um novo método de aprendizado do real, em função da acessibilidade do homem dos diferentes estratos sociais à informação visual dos hábitos e fatos dos povos distantes. Microaspectos do mundo passaram a ser cada vez mais conhecidos através de sua representação (KOSSOY, 2003, p.26-27).

Em sua bidimensionalidade, a fotografia congela o passado em seus incontáveis pormenores; mantém vivos aspectos da vida, fragmentos do dia a dia, momentos únicos que anteriormente foram importantes para alguém e que podem voltar a ser, seja para quem esteve envolvido com o instante registrado ou para pesquisadores, interessados em recuperar histórias que ajudem a desvendar, solucionar, descobrir, associar fatos e ocorrências onde, conjuntamente com outros tipos de documentos, podem criar novas possibilidades para melhor compreender o passado, um livro aberto aguardando novas leituras para que melhor se entenda o presente.

[...] compreender o presente pelo passado, compreender o passado pelo presente: ‘A incompreensão do presente nasce fatalmente da ignorância do passado. Mas é talvez igualmente inútil esgotar-se a compreender o passado, se nada se souber do presente (BLOCH, 1941-1942, *apud* LE GOFF, 2013, p.212).

Ampliando a ideia, “o apelo ao passado é um constante desafio lançado ao futuro, consistindo em ponderar hoje sobre o que foi feito e o que poderia ser feito.” (CANDAUI, 2004, p. 66). E a fotografia necessariamente oferece “[...] a noção precisa do microespaço e tempo representado, estimulando a mente à lembrança, a reconstituição, a imaginação” (KOSSOY, 2003, p.156). Como instrumento de memória, é um imprescindível documento para estudar-se o ser humano, a sociedade, a vida. Um significativo artefato de comunicação, inventário de informações visuais que pode prestar-se às mais diversas

atividades. Para aqueles que procuram contribuir ao constante processo de investigação em busca de conhecimento para a reconstrução histórica, a fotografia é um relevante material, vestígio de acontecimentos que podem auxiliar na reconstituição e compreensão de uma época que reviveria apenas pela interrogação gerada no presente.

2.3.1 A fotografia como documento na recuperação de dados históricos

Histórias vêm sendo contadas há séculos. Histórias de pessoas, dos objetos, das descobertas, das colonizações, dos desbravamentos, do jogo político e das disputas pelo poder fazem parte de uma complexa teia de informações e dados históricos que, recuperados e trazidos à luz do conhecimento pelo pesquisador, seja ele um historiador, jornalista ou antropólogo, necessitou mergulhar em um oceano multidisciplinar de documentações para – através de um exercício intelectual – compreender o passado humano, o desenvolvimento de regiões, de sociedades e civilizações, conhecer culturas diferentes, seja no simples intuito de saciar sua curiosidade e ampliar sua imaginação, ou para propósitos mais sociais, apreendendo e compartilhando, expondo suas reflexões e descobertas para servir ao presente. Lucien Febvre diz que “a história recolhe sistematicamente, classificando e agrupando os fatos passados, em função das suas necessidades atuais. É em função da vida que ela interroga a morte. Organizar o passado em função do presente [...]” (FEBVRE, 1949, *apud* LE GOFF, 2013, p.29). Paralelamente, Kossoy (2003, p.138) explica que

a reunião e o exame dos documentos não substituem jamais a atividade criadora do historiador, que é a de tentar reconstituir a vida passada interpretando o pensamento, os sentimentos e as ações do homem, personagem central da história que se busca compreender.

Nesse sentido, Le Goff (2013) explica que, para uma experiência mais profunda e completa, além de utilizar a imaginação para expor a atuação humana, ressuscitando os documentos para tornar o passado concreto, necessita movimentar as engrenagens da abstração. “Deve abstrair do complexo de atitudes, valores, intenções e convenções que faz parte das nossas ações, para lhe apreender a significação” (LEFF, 1969, *apud* LE GOFF, 2013, p.42).

Os documentos, ou seja, “[...] imagens, assim como textos e testemunhos orais, constituem-se numa forma importante de evidência histórica” (BURKE, 2004, p.17), mas somente a partir do início do século XIX os textos passam a ser considerados documentos, quando então pode-se aplicar-lhes o “[...] sentido moderno de testemunho histórico [...]” (LE GOFF, 2013, p.486). Com a escola positivista, os historiadores começam

a dedicar uma atenção especial a esses artefatos escritos quando, mais adiante, compreendem que os documentos não estavam limitados ao textual. Fustel de Coulanges afirmou que “onde o homem passou, onde deixou qualquer marca da sua vida e da sua inteligência, aí está a história” (COULANGES, 1901, *apud* LE GOFF, 2013, p.489). Bloch (2002)² diz que “[...] fatos humanos são mais complexos que quaisquer outros”, o que exige do pesquisador a utilização de distintas ferramentas. Foi só a partir de 1960, quando ampliou-se a ideia de documento, que as ilustrações, os sons, as imagens e qualquer outro meio de informação passaram a ser considerados importantes meios científicos de conhecimento (SAMARAN, 1961, *apud* LE GOFF, 2013).

Aos poucos, os historiadores e pesquisadores foram percebendo e compreendendo o potencial das imagens para a recuperação de dados históricos. Os campos de pesquisa foram se ampliando. Burke (2004) escreve sobre os crescentes interesses pela história das mentalidades, da vida cotidiana, da cultura material e do corpo, e que a limitação pelo uso apenas das fontes tradicionais dificultaria o desenvolvimento de novas pesquisas nessas áreas. Os exemplos evidenciam a importância das imagens como testemunho: “[...] a história do Egito antigo seria imensuravelmente mais pobre, sem o testemunho das pinturas nos túmulos” (BURKE, 2004, p.13). Marc Bloch escreve quanto ao historiador saber que, “[...] sobre as crenças e as sensibilidades mortas, as imagens pintadas ou esculpidas nas paredes dos santuários, a disposição e o mobiliário das tumbas, têm pelo menos tanto para lhe dizer quanto muitos manuscritos” (BLOCH, 1941-1942 *apud* LE GOFF, 2013, p.490).

No âmbito das imagens, uma das criações mais novas é a fotografia, artefato que viria a influenciar o modo de se fazer História “[...] enquanto possibilidade inovadora de informação e conhecimento, instrumento de apoio à pesquisa nos diferentes campos da ciência [...]” (KOSSOY, 2003, p.25). Inventada em meio às transformações econômicas, sociais e culturais da Revolução Industrial³, tornaria-se elemento fundamental e influência crucial nesse antagonismo percebido entre o encolhimento e alargamento do mundo: ao mesmo tempo em que realidades desconhecidas, culturas exóticas e construções distantes ficaram mais próximas, ampliaram-se as possibilidades de se conhecer novas práticas e sociedades, que passaram a ser conhecidas pelo homem com uma verosimilhança até então inimaginável.

² O livro não contém numeração nas páginas.

³ O fim do século XVIII e início do século XIX foi marcado por um período de efervescência científica. Inúmeras descobertas causaram variadas mudanças tecnológicas, econômicas e sociais, implicando em um grande impacto no processo produtivo, que seria até então artesanal, com poucas máquinas simples. Era a chegada do capitalismo, com os patrões – a burguesia – controlando o maquinário e os trabalhadores submetendo-se como empregados.

A expressão cultural dos povos exteriorizada através de seus costumes, habitação, monumentos, mitos e religiões, fatos sociais e políticos passou a ser gradativamente documentada pela câmara. O registro das paisagens urbana e rural, a arquitetura das cidades, as obras de implantação das estradas de ferro, os conflitos armados e as expedições científicas, a par dos convencionais retratos de estúdio [...], são alguns dos temas solicitados aos fotógrafos do passado (KOSSOY, 2003, p.26).

“O mundo [...] se viu, aos poucos, substituído por sua *imagem fotográfica*” (KOSSOY, 2003, p.27, grifo do autor), que acabou possibilitando a preservação visual de importantes dados de relevância histórica, contribuindo para a construção de um conhecimento do passado sempre “[...] em progresso, que ininterruptamente se transforma e se aperfeiçoa” (BLOCH, 1974, *apud* KOSSOY, 2003, p.32).

Mesmo assim, a tradição na utilização do documento escrito ainda não libertou o pesquisador para uma exploração mais plena da imagem fotográfica, apesar de que, atualmente, observar-se uma maior conscientização⁴ desses profissionais quanto às possibilidades informacionais e potencial cognitivo da fotografia, apesar de ainda existir uma certa dificuldade em “[...] analisar e interpretar a informação quando esta não é transmitida segundo um sistema codificado de signos em conformidade com os cânones da comunicação escrita” (KOSSOY, 2003, p.30), ou seja, a dificuldade em compreender a fotografia em sua linguagem e forma de expressão visual acaba inibindo sua aceitação como artefato histórico, afastando o pesquisador para um meio em que se sente mais confortável: a escrita.

Burke (2004, p.18) diz que “imagens são testemunhas mudas, e é difícil traduzir em palavras o seu testemunho”. Apesar de sua “qualidade realística”, o pesquisador deve estar atento para não cair em armadilhas. “As tentações do realismo, mais exatamente a de tomar uma imagem pela realidade, são particularmente sedutoras no que se refere a fotografias e retratos” (BURKE, 2004, p.25). O profissional deve compreender as fragilidades desse tipo de fonte, assim como todas as outras, analisando e questionando-as com criticidade. “É de grande utilidade se você souber como interrogá-las” (ROSKIN *apud* BURKE, 2004, p.30).

A fonte fotográfica, concretização visual de uma cena passada, na qualidade de artefato histórico, é um meio fundamental para o exercício da investigação, “[...] uma possibilidade de resgate da memória visual do homem e do seu entorno sociocultural. [...] instrumento de pesquisa, prestando-se à descoberta, análise e interpretação da vida histórica” (KOSSOY, 2003, p.55).

⁴ Boris Kossoy, em *Fotografia e história*, apresenta que, no Brasil, na década de 1970, foram defendidos apenas quatro trabalhos acadêmicos relacionados à fotografia, 12 na década de 1980 e 73 na década de 1990.

Na obra *A câmara clara*, o semiólogo e ensaísta Roland Barthes elaborou algumas reflexões sobre o exercício de observação da fotografia, onde estabelece as ideias denominadas por ele *studium* e *punctum*, conceitos fundamentais para um entendimento mais denso desse material iconográfico. Barthes (1984, p.44-5, grifo do autor) escreve que existe uma co-presença desses dois elementos na fotografia, e que “o primeiro [*studium*], visivelmente, é uma vastidão, [...] remete sempre a uma informação clássica [...]. [...] por essas fotos posso, certamente, ter uma espécie de interesse geral, às vezes emocionado, [...] um afeto *médio*”. O que o autor procura expor é que esse tipo de imagem, ao oferecer-se ao olhar, recebe dele apenas um interesse comum, geral, sem despertar qualquer atrativo particular. Samain (2005, p.124), ao estudar a obra de Barthes, escreve que “o *studium* é a Fotografia enquanto ela vem me procurar – eu sujeito de sua leitura –, informando-me, comunicando-me, oferecendo-me o sentido ‘que apresenta naturalmente ao espírito’, o sentido óbvio”.

O segundo elemento denominado *punctum*, como explica Entler (2006, p.7), é “[...] algo que lhe toca independentemente daquilo que seu olhar busca. Ligado ao afeto, é algo difícil de comunicar e, sobretudo, compartilhar. Nessa ordem de relação com a imagem, ele já não é senhor dos processos que se desencadeiam”. Barthes (1984, p.46, grifo do autor) diz que é o *punctum* “[...] que parte da cena, como uma flecha, e vem me transpassar. [...] é esse acaso que, nela [a fotografia], me *punge* (mas também me mortifica, me fere)”.

A grande maioria das imagens produzidas e que se vê durante a vida encontra-se no nível de *studium*, ou seja, comuns, não despertam muito interesse, empatia. Sem o *punctum*, esse detalhe que salta aos olhos e faz o corpo agir e reagir (SAMAIN, 2005), “[...] agradam-me ou desagradam-me sem me pungir [...] (BARTHES, 1984, p.11). Samain (2005, p.124) escreve também que “o *punctum* da Fotografia em Barthes é o que a imagem cala, o indizível da imagem, o inesgotável da imagem”.

Essencial para o pesquisador – qualidade que também compreende sua capacidade de observação – é perceber determinadas especificidades da fotografia para que possa, metodologicamente, examiná-la em detalhes, no que diz respeito ao que está explícito e implícito nesse material imagético, a fim de extrair dados que, junto a outros documentos coletados, constituirão um amplo acervo de informações preciosas à pesquisa.

3 METODOLOGIA E APLICAÇÃO DA PROPOSTA METODOLÓGICA DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA

O método é uma maneira de conhecer e transformar o mundo pela razão, através de meios desenvolvidos para “[...] garantir a confiabilidade das observações, assim como regras a serem seguidas quando da realização de experimentos” (DENCKER; VIÁ, 2001, p.21). A ciência, cujos objetivos são a produção de “[...] um conjunto de afirmações sobre um objetivo que sejam mutuamente compatíveis, [...] *correspondência* entre a afirmação e os fatos [...] [e] *compatibilidade* com o conhecimento anterior” (DENCKER; VIÁ, 2001, p.18, grifos das autoras), é construída guiada por ações como “[...] observar e estabelecer relações prováveis entre os fenômenos observados por meio de métodos e de técnicas controladas [...] [e] estabelecer parâmetros objetivos de avaliação da probabilidade de ocorrência de determinados resultados” (DENCKER; VIÁ, 2001, p.18). Seu objeto “[...] não é dado, mas é construído através de teorias (e seus conceitos) e de métodos (e suas técnicas)” (LOPES, 2010, p.41).

Nas ciências humanas, ao mesmo tempo em que o homem é sujeito, também torna-se objeto de estudo (DENCKER; VIÁ, 2001). Bosi (2015) escreve que, em sua pesquisa sobre memória de velhos, foi sujeito enquanto os indagava e objeto enquanto ouvia e registrava; uma espécie de instrumento de recepção e transmissão de lembranças. Essa compreensão demonstra, no processo, a ocorrência da busca, observação e análise dos fatos. São elementos empíricos que constituem a produção científica de “[...] conhecimentos sobre a realidade [...] pois é apenas pela experiência sensível que podemos recolher informações básicas a respeito do mundo” (DENCKER; VIÁ, 2001, p.64). A pesquisa empírica também caracteriza-se pela “[...] preocupação com alternativas lógicas para alcançar graus de exatidão; a proposta de aumentar o grau de conhecimento de um fenômeno; e o uso de procedimentos padronizados de observação e de processamentos lógicos de raciocínio” (DENCKER; VIÁ, 2001, p.27). Sua adequação dependerá do contexto onde será utilizada.

Interessada na investigação da verdade na ciência, a epistemologia busca construir e validar os resultados e aplicações do conhecimento científico na relação entre pesquisador e objeto, campo onde se estabelece o processo cognitivo.

Lopes (2010, p.28, grifos da autora) compreende

[...] a prática da pesquisa como prática epistêmica *sobredeterminada* pelas condições sociais de sua produção, que são as que regem o funcionamento do campo científico ou intelectual *tout court* dentro de uma sociedade numa dada época. E, igualmente, como prática que possui uma *autonomia relativa*

sustentada por uma lógica interna de desenvolvimento e de autocontrole de operações metodológicas, o que impede que ela se converta numa mera caixa de ressonância de normas externas e, portanto, em discurso totalmente ideológico.

Para que sua ação se torne eficiente no interior de uma pesquisa, a epistemologia se alicerça no que é conhecido por reflexividade, a crítica da ciência. Lopes (2010, p.29) explica que o ato da reflexão é prática natural no exercício da pesquisa e que

[...] o exercício da reflexividade é indispensável para criar a atitude consciente e crítica por parte do pesquisador quanto às operações metodológicas que realiza ao longo da investigação. É também o questionamento constante a que deve submeter a construção, a observação e a análise de seu objeto de pesquisa.

Essa permanente crítica sobre todos os passos da pesquisa culmina na percepção de uma falsa transparência da realidade e “revela que o objeto não se deixa apreender facilmente, uma vez que é regido por uma complexidade constitutiva que o torna opaco e exige operações intelectuais propriamente epistemológicas e teóricas para a sua explicação” (LOPES, 2010, p.35).

A autora também esclarece que a prática constante da reflexividade acaba por desenvolver uma predisposição para o exercício intelectual, transformando, em hábito, a perseguição pelo rigor científico, que poderá combinar ações tanto de natureza objetiva quanto subjetiva, no que se refere à relação entre pesquisador e seu objeto de estudo (LOPES, 2010), incidindo e decidindo “[...] sobre o ajustamento entre o sujeito e o objeto de conhecimento” (LOPES, 2010, p.33).

Nesse sentido, Lopes (2010, p.43) ainda escreve que a relação comunicacional em um trabalho de campo exige um determinado comprometimento “[...] no qual se delineiam diversas estratégias discursivas e de ação por parte dos atores envolvidos, configurando processos de negociação, colaboração e resistência que incidem na coleta dos dados e nos resultados de sua análise”, sempre considerando, como alertam Dencker e Viá (2001), a articulação com as teorias existentes anteriormente, para que sejam cientificamente respeitados.

A experiência com a proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória tem início em 2009, quando o Grupo de Pesquisa *Comunicação e História*, da Universidade Estadual de Londrina (UEL), certificado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), começa a desenvolver estudos aliando o uso de fotografias com o método da história oral – depoimentos

obtidos através de processos sistematizados por um projeto inicial – para recuperação de dados históricos relacionados a municípios e sociedades de trajetória recente. Apesar do procedimento de uso da imagem fotográfica em entrevistas orais não ser recente, os pesquisadores optaram por uma “[...] sistematização do método, pois ainda não havia um estudo voltado ao embasamento desse método de pesquisa empírica, preocupado em confrontá-lo com os rigores da ciência” (BONI; TEIXEIRA, 2014, p.53).

Hoffmann (2014) explica que, em razão dos primeiros estudos, ao observarem a ampliação da narrativa ao utilizar a fotografia em depoimentos orais de pioneiros, buscaram diversas fontes bibliográficas que tratavam do assunto em questão, “[...] porém, nenhum dos autores levantados pontuou indicações ou diretrizes para a elaboração das entrevistas, assim como para a escolha de imagens ou desenvolvimento de futuras pesquisas” (HOFFMANN, 2014, p.69). Este panorama estimulou Hoffmann a iniciar e amadurecer os estudos sobre o uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória resultando, no ano de 2010, em uma dissertação de mestrado, *start* para que outros pesquisadores aplicassem o mesmo procedimento em diferentes cidades do Paraná e São Paulo. Essas pesquisas são as primeiras tentativas para se conceber, dentro do rigor científico, um método com informações suficientes para que possa ser replicado.

A proposta consiste, inicialmente, em eleger uma temática que será desenvolvida em uma cidade que possua uma história recente, onde ainda seja possível entrevistar pioneiros que vivenciaram a trajetória do local, seu desbravamento e desenvolvimento. Por exemplo, a cidade de Telêmaco Borba teve o início de sua colonização na década de 1930; Londrina foi fundada em 1934; Cambé e Maringá foram fundadas em 1947. São cidades relativamente novas, onde ainda existe a possibilidade de encontrar os primeiros moradores.

O passo seguinte foi elencar pioneiros que estão vivos e lúcidos, que ainda moram na cidade e têm interesse e disposição para compartilhar suas recordações. Os museus históricos das cidades são um ponto de partida para iniciar-se as buscas, mas nem sempre mantêm as informações organizadas e atualizadas. Em Maringá, além do *Museu da Bacia do Paraná*, vinculado à Pró-Reitoria de Extensão e Cultura da Universidade Estadual de Maringá (UEM) e da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá, ligada à Secretaria de Cultura, existe a *Associação dos Pioneiros de Maringá*, criada em 15 de maio de 1993 por Antenor Sanches⁵.

⁵ Falecido em 15 de junho de 2016. Atualmente, segundo informação do pioneiro Izaltino Machado, a Associação é presidida pelo advogado Tutomo Tanoue, sendo Anibal Borghi o vice-presidente.

É importante “[...] equilibrar os selecionados entre homens e mulheres, com diferentes profissões e advindos de distintas etnias e classes sociais, para que o panorama apresentado [...] [contemple] a diversidade da população no período” (HOFFMANN, 2014, p.77). Para esse trabalho, especificamente, o autor procurou por pioneiros que tivessem algum tipo de relação com as rodoviárias, procedimento que acabou por limitar as possibilidades de entrevistas. Haveria também a dificuldade em equilibrá-las entre homens e mulheres, já que, logo no início da seleção, percebeu-se que a relação com as rodoviárias se estabeleceu pelo trabalho na construção, fiscalização e comércio; atividades, praticamente em sua totalidade, desempenhadas por homens, além de que, nos primórdios do progresso da cidade, a maioria das mulheres ainda desenvolvia tarefas relacionadas às atividades domésticas.

Selecionados os pioneiros, a etapa posterior seria escolher e separar as fotografias históricas que seriam utilizadas nas entrevistas, processo executado pelo método denominado análise iconográfica. Essas imagens seriam relacionadas às rodoviárias antigas de Maringá, objeto de estudo da presente pesquisa.

Como a proposta para essa metodologia é empírica, alguns ajustes a serem realizados foram descobertos em campo. Um dos problemas encontrados foi a execução da seleção das imagens sem a colaboração de pioneiros, que viveram na época passada e possuem uma experiência e um olhar diferente do olhar atual, do presente. Boni e Teixeira (2014, p.62) explicam que “durante este teste, houve altos e baixos: algumas imagens foram excelentes para a proposta metodológica, outras tiveram resultados pífios”. A ajuda de um pioneiro poderia contribuir para a composição de um portfólio de fotografias mais relevante, com informações icônicas que possibilitassem uma recuperação mais ampla de dados importantes para a reconstituição histórica.

Diferente da recomendação dos autores, o pesquisador achou prudente efetuar a seleção das fotografias sem essa participação, mas ainda apoiado no rigor científico da análise iconográfica. Nesse caso, todas as imagens deveriam possuir um elo com a temática das rodoviárias e haveria necessidade, caso houvesse um pioneiro contribuindo para a escolha, que ele possuísse um amplo conhecimento a respeito dessas estações, e encontrar um pioneiro com esse perfil – e que ainda estivesse absolutamente lúcido – exigiria muito tempo até iniciar as entrevistas.

Maria Luisa Hoffmann também aponta alguns procedimentos, dificuldades e avanços no texto *Fotografia, gatilho de memórias*. Segundo a autora, “constatou-se que o ideal é elaborar um único conjunto de imagens para todos os informantes, o que possibilita cruzar informações obtidas nas entrevistas” (HOFFMANN, 2014, p.77).

Em alguns procedimentos do método, o pesquisador sentiu necessidade de valer-se de ações distintas do que foi aconselhado proceder, a partir de trabalhos realizados anteriormente a essa pesquisa, tendo em vista que o método encontra-se em processo de amadurecimento e necessita ser continuamente testado e lapidado. Considerou-se oportuno inverter a ordem de operação do método, primeiramente localizando, selecionando e elaborando o portfólio com as fotografias que seriam utilizadas nas entrevistas, para depois partir para a etapa de escolha dos pioneiros. A explicação para esse procedimento é que, caso fosse feita inicialmente essa seleção, o pesquisador teria que entrar em contato para verificar a disponibilidade e a possibilidade de efetivar as entrevistas, e caso esse, ou esses pioneiros, se mostrassem dispostos a combinar um encontro tão logo entrou-se em contato, seria ideal para o pesquisador já contar com o portfólio de fotografias constituído a fim de não perder a oportunidade.

Até aqui o leitor foi levado a compreender o processo da metodologia da fotografia como disparadora do gatilho da memória, a finalidade a que se aplica e como vem sendo desenvolvida, em busca da concretização de um procedimento que sirva de alicerce para futuras produções, com a retidão ética exigida pela pesquisa científica.

3.1 ICONOGRAFIA E ICONOLOGIA NA FOTOGRAFIA: PESQUISA EM FORMA E CONTEÚDO

A fotografia, ao longo dos tempos, prestou-se aos mais diversos papéis, seja nas áreas de pesquisa científica enquanto instrumento de informação ou como forma de expressão artística. Buitoni (2011, p.17) diz que “a propagação dessa imagem técnica contribuiu para a aceleração das formas de comunicação do século XIX, e vem interferindo visceralmente na comunicação de nossos dias”. Tudo seria fotografável, reproduzível e disseminável.

Diante dessa realidade da fotografia como documento histórico, faz-se imperativo saber criticar a fonte, ou seja, questionar o artefato. Burke (2004, p.25) alerta para a questão: “o problema para os historiadores é saber se, e até que ponto, pode-se confiar nessas imagens”. Os profissionais que usam a fotografia como instrumento de pesquisa necessitam ir além do óbvio, buscando ler

[...] nas entrelinhas, observando os detalhes pequenos mas significativos – incluindo ausências significativas – usando-os como pistas para informações que os produtores de imagens não sabiam que eles sabiam, ou para suposições que eles não estavam conscientes de possuir (BURKE, p. 238, 2004).

Para utilizar esse material imagético no interior de um procedimento científico, alguns pesquisadores desenvolveram seus trabalhos em busca de métodos capazes de levantar dados quantitativos e qualitativos suficientes para a obtenção de um conhecimento que busca o que está muito além da superfície, do explícito, em relação aos artefatos visuais.

O crítico e historiador de arte Erwin Panofsky desenvolveu um raciocínio de estudo e análise de obras de arte que contempla desde a aparência mais evidente, formal, até os significados mais profundos, invisíveis, presentes em um nível mais interpretativo na imagem investigada. Segundo o autor, distintos momentos de aproximação revelarão diferentes maneiras de se perceber e compreender a obra.

Dentro do que o autor denomina pré-iconografia, a primeira aproximação com a obra de arte conduz ao chamado *significado fatural*, “[...] apreendido pela simples identificação de certas formas visíveis com certos objetos que já conheço por experiência prática e pela identificação da mudança de suas relações com certas ações ou fatos” (PANOFSKY, 2014, p.48). A apreciação desses fatos ou objetos irá produzir uma reação que, pela experiência de quem os contempla, revelará uma qualidade emocional, chamada por ele *significado expressional*, também parte da experiência prática. Panofsky (2003, p.48) classifica essas duas experiências como significados primários ou naturais.

Para a compreensão plena da obra, o pesquisador necessita, além do conhecimento do mundo prático, abarcar os “[...] costumes e tradições culturais peculiares a uma dada civilização” (PANOFSKY, 2014, p.49), ou seja, necessita estar habituado às convenções, denominados pelo autor *significados secundários* ou *convencionais*. Assim, deveria reconhecer, por exemplo, que “[...] uma figura feminina com um pêssego na mão é a representação da veracidade [...]” (PANOFSKY, 2014, p.50). O pesquisador estaria, nesse ponto, no domínio da iconografia.

Adentrando aos níveis mais profundos da obra de arte, em um campo mais interpretativo, relacionado ao conteúdo e seus valores simbólicos, jamais explícitos, penetra-se no campo – denominado pelo autor – da iconologia.

O pesquisador Boris Kossoy transferiu, para o campo da fotografia, as pesquisas de Panofsky sobre iconografia e iconologia na pintura. Kossoy aplica o método na fotografia relacionada às suas características como memória e documento histórico, com a intenção de questionar e desvendar o artefato, no “[...] intuito de detalhar sistematicamente e inventariar o conteúdo da imagem em seus elementos icônicos formativos” (KOSSOY, 2003, p.95) e então efetuar “[...] uma incursão em profundidade na cena representada, que só será possível se o fragmento visual for compreendido em sua interioridade” (KOSSOY, 2003,

p.96). Como o presente trabalho utiliza fotografias antigas como fontes para a recuperação de dados históricos, serão aplicados, na etapa referente à análise da pesquisa, os conceitos de iconografia e iconologia na fotografia propostos por Kossoy.

Entre diversas fontes do passado, que devem ser examinadas para ampliar-se os conhecimentos em relação ao objeto de pesquisa, divididas pelo autor em quatro grandes categorias – escritas, iconográficas, orais e objetos – está a fotografia. Em seus conceitos de investigação, Kossoy compreende a necessidade inicial de estudar-se a procedência e trajetória do documento fotográfico, “pois trará pistas para a análise preliminar e a interpretação que se seguirão” (KOSSOY, 2003, p.75), apesar das probabilidades de conterem informações equivocadas. Essa etapa é denominada pelo autor análise técnica. Posteriormente, o trabalho seria identificar e catalogar os elementos visuais, icônicos, que compõem a cena representada, a análise iconográfica. Deve-se considerar que “apesar do amplo potencial de informação contido na imagem, ela não substitui a realidade tal como se deu no passado. Ela apenas traz informações visuais de um fragmento do real, selecionado e *organizado* estética e ideologicamente” (KOSSOY, 2003, p.114, grifo do autor). Shore (2014), ao discutir as maneiras de se compreender a natureza da fotografia, compactua com as ideias de Kossoy, quando escreve que ela pode ser vista em diferentes níveis: físicos, descritivos e mentais.

Ela é um objeto físico, uma cópia impressa. Nessa impressão há uma imagem, a ilusão de uma janela aberta para o mundo. É nesse nível [descritivo] que em geral lemos uma imagem e descobrimos seu conteúdo [...]. A esse nível incorpora-se outro, que contém sinais dirigidos a nosso aparelho perceptivo mental. É esse nível então que confere sentido ao que a imagem mostra e ao modo como ela se organiza (SHORE, 2014, p.10).

A etapa final da análise exige embrenhar-se no campo da iconologia, que significa, “[...] através da interpretação mais profunda do documento, alcançar o sentido maior da fração da vida representada naquilo que ele não têm de visível fotograficamente” (KOSSOY, 2003, p.77). O conteúdo dessa análise não é mostrado. Os olhos não conseguem identificá-lo.

O significado mais profundo da vida não é o de ordem material. O significado mais profundo da imagem não se encontra necessariamente explícito. O significado é imaterial; jamais foi ou virá a ser um assunto visível passível de ser retratado fotograficamente (KOSSOY, 2003, p.117).

A análise iconológica é uma ocasião em que investiga-se o que está implícito, oculto, invisível no artefato fotográfico. “[A iconologia tem por meta] resgatar, na medida do

possível, a história própria do assunto, seja no momento em que foi registrado, seja independentemente da mesma representação” (KOSSOY, 2000, p.59).

Ao deparar-se com um artefato nostálgico como a fotografia e rever uma cena do passado, será possível acionar um gatilho que irá despertar no indivíduo as mais diversas lembranças, estimulando diferentes reações e estados emocionais, encorajando-o a rememorar e compartilhar suas experiências, mas é preciso compreender, como observa Kossoy (2003, p.152), que “[...] essas imagens pouco ou nada informam ou emocionam àqueles que nada sabem do contexto histórico particular em que tais documentos se originaram”.

O sistema compreendido pela análise iconográfica e iconológica foi utilizado aqui **como uma ferramenta** da proposta metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória, norteando, respectivamente, a fase da seleção das imagens e da utilização das informações obtidas após serem visualizadas pelos pioneiros, para recuperação de dados históricos, procedimentos esses efetuados e analisados exclusivamente pelo pesquisador, posto que os entrevistados não teriam base epistemológica para observar, ler e refletir as fotografias como iconográficas ou iconológicas. Ambas as metodologias são (ou podem ser) complementares e atuam sem concorrer entre si, ao contrário: juntas, constituem um poderoso instrumento para obtenção de informações que servirão à construção histórica.

3.2. SELEÇÃO DAS FOTOGRAFIAS

O primeiro passo no processo de seleção das fotografias foi entrar em contato com a *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*, onde foi disponibilizado, para consulta, o acervo físico de fotografias referentes às três primeiras rodoviárias – do “Maringá Velho”, da atual Praça Napoleão Moreira da Silva e da Praça Raposo Tavares – e do ex-prefeito Américo Dias Ferraz, por ter iniciado a construção da terceira estação e ter “emprestado” seu nome a ela. Também foi procurado o *Museu da Bacia do Paraná*, mas em situação de reforma, não foi possível obter acesso ao acervo fotográfico, primeiro por estar parte encaixotado e parte em processo de higienização e, segundo, pela insalubridade do local e falta de espaço físico para pesquisa.

Após agrupar o máximo possível de imagens, independente da qualidade expressiva dos elementos visuais, buscou-se aplicar a análise iconográfica, proposta por Kossoy, para auxiliar no processo de apuração das imagens mais adequadas à pesquisa. Essa fase tem por meta “[...] a recuperação do inventário de informações codificadas na imagem

fotográfica: trata-se de obter uma minuciosa identificação dos detalhes icônicos que compõem seu conteúdo” (KOSSOY, 2000, p.58).

Esse método demonstra-se uma potencial ferramenta para o estudo descritivo da fotografia, orientando o procedimento para se elencar o máximo de informações visíveis, para cada imagem, a fim de selecionar o material mais consistente, com relevantes elementos de significação⁶ que poderiam despertar o interesse dos pioneiros e motivá-los a lembrar episódios ou informações sobre a cidade de Maringá, mas principalmente sobre as estações rodoviárias, objeto de estudo.

Os conceitos de Roland Barthes, relacionados à qualidade de *studium* e *punctum* da fotografia, também contribuíram para que o pesquisador buscasse por imagens que contivessem detalhes que pudessem causar algum sentimento de afeto ou reação por parte dos entrevistados, no momento da visualização do portfólio fotográfico.

A força da fotografia reside em sua força de representação e expressão visual de um tempo que já passou, em seu poder de capturar uma ação em um determinado tempo e espaço, cristalizando, assim, a memória. Em um contexto que não o da fotografia, mas perfeitamente aplicável a ela, Halbwachs (2013, p.53) estimula o leitor a refletir o efeito, na memória, ocasionado pelo reencontro:

Nada é mais surpreendente em relação a isso [lembrar por influência das circunstâncias] do que o reconhecimento de uma figura ou de um lugar, quando estes voltam a se encontrar no campo de nossa percepção. Nunca mais voltamos a pensar naquilo desde que o vimos pela primeira vez e talvez tenhamos a impressão de que, por algum esforço de memória que tenhamos feito, nos teria sido impossível reconstituí-lo. Absolutamente não estamos enganados: reconhecemos muito bem esse lugar e ao mesmo tempo recordamos a disposição de espírito em que estávamos quando o vimos, parece que a lembrança permaneceu, agarrada às fachadas daquelas casas, aguardando ao longo daquela vereda, na borda daquela enseada, nesse rochedo em forma de cadeira – e, quanto voltamos a passar por lá, damos uma paradinha e ela retoma em nossa memória um lugar que, sem isso, jamais teria sido ocupado (HALBWACHS, 2013, p.53).

A análise iconográfica e as definições de Barthes orientaram a escolha das fotografias que iriam compor o portfólio, elaborado pelo pesquisador, resultando, inicialmente, em 15 imagens, que necessitaram ser reproduzidas através de processo fotográfico, posto que a *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá* não dispunha de cópias digitais.

⁶ Elementos visuais que ajudam o receptor a se aproximar do significado que o fotógrafo desejou construir.

Na subseção posterior, onde serão discutidas as questões sobre história oral e a escolha dos pioneiros, será adiantada uma situação referente à primeira entrevista e sua subsequente influência quanto à seleção dos entrevistados e sobre uma nova seleção de fotografias.

Na primeira busca pelos pioneiros, o pesquisador procurou pelo presidente da *Associação dos Pioneiros de Maringá*, Antenor Sanches, na tentativa de obter algumas indicações de pessoas com uma ligação maior com a temática das rodoviárias. Com a saúde debilitada devido à idade bastante avançada, o pioneiro não pôde colaborar, mas seu filho, Antenor Sanches Filho, indicou um desbravador que poderia conceder uma entrevista e contar suas histórias: Osvaldo Chiuchetta. Em relação à metodologia da história oral, esse foi um caso de “[...] seleção por conveniência [...] baseada na viabilidade. Ocorre quando as fontes são selecionadas por proximidade ou disponibilidade” (DUARTE, 2006, p.69). O pesquisador achou conveniente aproveitar o contato para fazer uma primeira entrevista e então avaliar os resultados, a tempo de fazer as devidas alterações, caso se mostrasse necessário.

Essa atitude demonstrou-se eficaz. A primeira observação deixou evidente que, para realmente obter resultados satisfatórios a respeito das rodoviárias, seria necessária uma seleção específica dos pioneiros. Eles precisariam ter algum elo ou desenvolver atividades relacionadas com as rodoviárias como taxistas, engenheiros, carroceiros, construtores, comerciantes com estabelecimentos nas próprias estações etc. No caso de Chiuchetta, empresário cerealista, quase não houve colaboração em relação à história dessas estações. Ele dedicou-se a contar a história do pioneirismo do plantio de trigo na região e deixou claro, ao fim da entrevista, enquanto apresentava-se as fotografias, que o interesse dele não havia sido por rodoviárias.

A segunda foi que, enquanto o pioneiro visualizava as imagens – todas as 15 selecionadas inicialmente foram utilizadas –, foi percebido a redundância do material. O entrevistado mal observava uma fotografia e pedia para ver a seguinte, porque já tinha visto, anteriormente, uma muito parecida. Tendo em consideração esse resultado, buscou-se reduzir a quantidade de fotografias e procurou-se por uma nova fonte para obtenção de diferentes imagens, para ampliar o leque de possibilidades visuais em relação ao que já havia sido selecionado. Em contato com Miguel Fernando Perez Silva⁷, responsável pelo *blog* Maringá Histórica, a orientação foi para que fosse feita uma pesquisa no próprio *blog*, onde haveria muito material disponível. O trabalho mostrou-se de grande ajuda e desse

⁷ Bacharel em Turismo e Hotelaria, especialista em História e Sociedade do Brasil e técnico em Gestão Cultural. Pesquisador independente sobre a história de Maringá e região, é autor de diversas publicações.

acervo, dez fotos foram ampliadas. Também entrou-se em contato, novamente, com o *Museu da Bacia do Paraná*, para visualização do acervo de fotografias, entretanto, ainda encontrava-se em reformas, tornando indisponível a pesquisa.

A fim de descobrir a autoria de algumas imagens que compunham o portfólio, foi contatado Kenji Ueta, pioneiro da fotografia em Maringá, para que pelo menos pudesse indicar quais delas foram executadas por ele, ou pela empresa dele. Além das confirmações, o fotógrafo apresentou outras fotografias da rodoviária, onde uma delas foi adquirida para compor o montante de imagens que formariam um novo portfólio. Fato inesperado foi perceber, pendurada em um quadro na parede do estabelecimento comercial de Ueta, uma foto da estação rodoviária idêntica a uma ampliação pertencente ao portfólio do pesquisador, mas invertida⁸ horizontalmente. Após uma longa análise de Ueta, demonstrando dificuldades para perceber que se tratava da mesma imagem, comprovou-se que a fotografia invertida é a que está em posse do acervo da *Gerência do Patrimônio Histórico de Maringá*.

Com as 15 imagens do acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá somadas às dez do *blog Maringá Histórica* mais a selecionada do acervo de Kenji Ueta, foi necessário reconstruir o portfólio, novamente pela análise iconográfica, que resultou em um total de dez imagens, utilizadas em todas as entrevistas posteriores.

3.3 ANÁLISE ICONOGRÁFICA DAS FOTOGRAFIAS SELECIONADAS



Figura 1 - Primeira estação rodoviária no “Maringá Velho”, 1948

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo da Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

⁸ Os elementos do lado esquerdo encontram-se no lado direito, e vice-versa. Colocando-se uma fotografia em frente ao espelho, observa-se o efeito.

A figura 1 foi selecionada por incluir diversos elementos de significação que poderiam auxiliar na recuperação de informações sobre a época. A rodoviária do “Maringá Velho” foi fotografada de modo em que é possível visualizá-la frontal e lateralmente, sugerindo assim sua tridimensionalidade. É possível perceber duas aberturas, do lado esquerdo da construção, que possivelmente seriam locais de atendimento ou algum tipo de comércio, ideia fortalecida pela presença de pessoas apoiadas em cada uma delas, como se estivessem aguardando; questões que poderiam ser lembradas e esclarecidas pelos pioneiros. Em frente à rodoviária está estacionada uma “jardineira”, com a porta lateral aberta e pessoas em seu interior. Na borda direita da fotografia, é possível visualizar uma pessoa sobre alguma estrutura, que não é o ônibus, mas remete à memória de que se ajeitavam as malas dos passageiros sobre o veículo. O chão ainda de terra e a carroceria de um caminhão com caixotes de madeira, provavelmente de verduras e legumes, com um senhor de chapéu em primeiro plano, também são elementos que poderiam ajudar a lembrar e especular sobre o comércio realizado naquela área.



Figura 2 - Estação rodoviária no “Maringá Novo”. “Praça da Rodoviária”, atual Napoleão Moreira da Silva, 1949

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

A figura 2 já é da rodoviária no “Maringá Novo”, ainda sem estar finalizada, pois só há as colunas e a cobertura, ainda com áreas destelhadas. O letreiro identifica a construção, facilitando a recordação; as pessoas e o automóvel servem como um elemento de linguagem denominado escala, para auxiliar na percepção do tamanho da edificação. As vestimentas – chapéus, vestidos longos, calças por dentro das botas – também

se caracterizam como elementos de significação que poderiam despertar no pioneiro alguma lembrança significativa para a pesquisa.

Um detalhe singular que caracteriza essa fotografia e causou algumas indagações no pesquisador são as construções em segundo plano, logo atrás da estação. Conforme observado em várias outras fotografias da Praça Napoleão Moreira da Silva, não houve nenhuma outra edificação, no interior dessa praça, que não a rodoviária. Existiam sim as construções do outro lado da Avenida Brasil, próximas à estação, mas não o suficiente para que parecessem estar tão perto, e as obras na Rua Santos Dumont, do outro lado da praça, mas muito mais distantes. O propósito, ao escolher essa imagem, foi o de trazer novas informações sobre essa estação e tentar esclarecer a dúvida existente quanto às obras em segundo plano, dado que pode revelar-se quando a fotografia for utilizada nas entrevistas, para disparar o gatilho da memória.



Figura 3 - Vista aérea da “Praça da Rodoviária”, [1954?]

Fotografia: Kenji Ueta

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

A vista aérea da figura 3 é da Praça Napoleão Moreira da Silva e mostra a rodoviária com um prolongamento lateral de um lado, e do outro, uma chaminé despontando pelo telhado. Também há uma grande quantidade de veículos: dez “jardineiras”, três caminhões e dois carros menores, além de uma charrete, uma bicicleta, alguns transeuntes e um grande número de árvores ao redor da praça. Foi escolhida por apresentar um plano mais aberto, complementando a fotografia anterior, e pelo número de elementos que poderiam servir como disparadores do gatilho da memória dos entrevistados.



Figura 4 - “Praça da Rodoviária” vista pela Rua Santos Dumont, 1952. Em primeiro plano, Bosque das Essências.

Fotografia: Kenji Ueta

Fonte: Acervo Foto Maringá

A figura 4 também é um plano aberto da Praça Napoleão Moreira da Silva, mas de um ponto de vista inverso ao da imagem anterior. É possível perceber a oposição pela pequena entrada por entre as árvores.

Em primeiro plano está a vegetação e no plano de fundo é possível visualizar, na praça, além da rodoviária, menos aparente que nas fotografias anteriores, cinco automóveis, três caminhões, duas charretes e uma carroça sem o cavalo, além de algumas pessoas. Mais ao fundo, um dos motivos por essa imagem ter sido selecionada, foi a possibilidade de perceber, com alguma nitidez, o nome dos estabelecimentos no entorno da praça, diferente da terceira fotografia. Juntas, as figuras 2, 3 e 4 se completam, ampliando-se as possibilidades informacionais que poderiam ser recuperadas sobre o passado da cidade – objetivos almejados com a pesquisa – e, principalmente, sobre as estações rodoviárias, objeto de estudo.



Figura 5 - Vista aérea da Praça Raposo Tavares, atravessada pela rua Bandeirantes, atual Joubert de Carvalho. No lado direito, terreno onde foi construída a *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

A figura 5 é uma vista aérea, em um plano mais aberto que as imagens anteriores, na qual é possível visualizar a Praça Raposo Tavares em primeiro plano: de um lado a fonte luminosa, bem no centro, e do outro uma construção que vem causando algumas indagações: segundo o historiador João Laércio Lopes Leal, é possível que seja uma estação intermediária, que ficou em funcionamento até a construção da rodoviária definitiva – observa-se a Praça Napoleão Moreira da Silva, no lado superior esquerdo, já sem nenhuma edificação – mas que até os dias atuais não conseguiu-se uma confirmação fidedigna sobre essa obra, o que motivou a a escolha dessa fotografia, na expectativa de que os entrevistados pudessem acrescentar algum esclarecimento sobre o fato. É possível perceber algumas pessoas no terreno, além de uma fileira de carroças estacionadas e um rastro indicial no entorno da construção, que permite inferir uma grande movimentação de veículos no local e que possa ter sido, sim, uma rodoviária, mesmo que precária, ficando em funcionamento enquanto a *Estação Rodoviária Municipal de Maringá* era erigida.



Figura 6 - Etapa final da construção da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, início da década de 1960
Disponível em: <http://www.maringahistorica.com.br/2009/05/melhores-momentos-da-rodoviaria-americ.html>
 Acesso em: abril de 2016

A figura 6 é uma vista lateral da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, em fase de finalização. Os entulhos e a lama são evidentes e há uma escada na sacada do pavimento superior, sugerindo que ainda haviam etapas a ser concluídas. A fotografia evidencia o arco e as salas da parte frontal da rodoviária. Foi selecionada por remeter a um estágio de transição e avanço no desenvolvimento e modernização da cidade.



Figura 7 - Vista aérea da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, Praça Nações Unidas – Baluarte da Paz e pátio de manobras da ferrovia
Disponível em: <http://www.maringahistorica.com.br/2015/09/praca-nacoes-unidas-baluarte-da-paz.html>
 Acesso em: abril de 2016

A vista panorâmica da figura 7 mostra, na parte inferior direita, parte da estação ferroviária, que já não existe mais, e da linha do trem, que atravessa toda a cidade, atualmente rebaixada para não atravancar o intenso trânsito do município. Logo em frente à ferrovia, uma pequena praça com algumas árvores novas, em relação ao restante da

arborização, visível principalmente na Praça Raposo Tavares, em frente à rodoviária, que está retratada pela parte dos fundos. Nos arredores, vários prédios concluídos e alguns ainda em construção, evidenciando o incessante crescimento urbano e, no lado inferior esquerdo, também é possível visualizar uma fileira de charretes, meio de transporte corriqueiro à época. Em conjunto com a sexta e a oitava imagens, constituem uma ampla visão dessa região central, permitindo a observação de diversos elementos de significação para despertar a memória dos entrevistados, em busca de novas informações sobre Maringá e a estação rodoviária.



Figura 8 - *Estação Rodoviária Municipal de Maringá, 1980*

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Bem parecida com a figura 6, a figura 8 também é uma vista lateral da estação, mas realizada posteriormente à conclusão da obra, com letreiros, luminosos e a cobertura da sacada do restaurante devidamente instalados, com uma intensa movimentação de pessoas, lojas em funcionamento e um ônibus, já mais moderno, estacionado. A fotografia foi escolhida por mostrar a estação, não apenas como um centro de transporte de passageiros, mas também como um agrupamento de estabelecimentos comerciais que a transformaram em um ponto de referência para a cidade, um marco na região central de Maringá.



Figura 9 - Interior da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*
Disponível em: <http://www.maringahistorica.com.br/2016/03/interior-da-rodoviaria-americo-dias.html>
 Acesso em: abril de 2016

A figura 9 é uma vista do interior da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, destacando os telefones públicos em primeiro plano e uma grande movimentação de pessoas em segundo plano, onde também é possível visualizar um mastro com o relógio e vários painéis com nomes de estabelecimentos. É a única imagem selecionada que mostra a parte interna da estação, e buscou-se apresentá-la como um lugar dinâmico, não apenas como um ponto de chegada e partida, mas como um verdadeiro centro comercial em uma região privilegiada da cidade.



Figura 10 - Américo Dias Ferraz, segundo da esquerda para a direita, cumprimenta Moyses Lupion, governador do Paraná, segunda metade da década de 1950
Disponível em: <http://www.maringahistorica.com.br/2011/08/americo-dias-ferraz-e-moyses-lupion.html>
 Acesso em: abril de 2016

Duas décadas após sua construção, a *Estação Rodoviária Municipal de Maringá* foi denominada *Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz*, nome do segundo prefeito

da cidade. A figura 10 mostra Ferraz, segundo da esquerda para a direita, cumprimentando Moysés Lupion, à época, governador do Paraná. Com a demolição da rodoviária e seu consequente esquecimento com o passar do tempo, acaba-se apagando também a memória de Ferraz. A ocasião observada na fotografia não evidencia o assunto tratado, mas a imagem foi escolhida justamente para estimular a memória dos pioneiros a se lembrar de Ferraz, buscando assim recuperar mais informações a respeito da vida e das ações de quem “emprestou” seu nome à estação rodoviária mais icônica de Maringá que, demolida, acaba por “empalidecer” o nome e, conseqüentemente, as memórias relacionadas ao ex-prefeito.

3.4 APONTAMENTOS SOBRE HISTÓRIA ORAL E SEU USO NA ICONOLOGIA

Uma das formas mais remotas de se narrar algo é a oralidade. Thompson (1992, p.54) diz que “[...] a história oral é tão antiga quanto a própria história. Ela é a primeira *espécie* de história”. Na mesma linha de pensamento, Bosi escreve que “a arte da narração não está confinada nos livros, seu veio épico é oral. O narrador tira o que narra da própria experiência e a transforma em experiência dos que o escutam” (BOSI, 2015, p.85).

Com o passar dos tempos, “a triagem feita pela evolução do conceito de documento, em especial a divinização da escrita como suporte fundamental para a elaboração da História, forçou o rebaixamento da oralidade como recurso e relativizou a força do testemunho direto” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.50). A história oral começa a ser valorizada novamente quando, criticamente, compreendeu-se que o “[...] fato histórico não é um objeto dado e acabado, pois resulta da construção do historiador [...]”, e que o documento “[...] não é um material bruto, objetivo e inocente, mas exprime o poder da sociedade do passado sobre a memória e o futuro [...]” (LE GOFF, 2013, p.11).

Apesar da antiga e ampla discussão sobre a eficiência da história oral e sua posterior comprovação como relevante documento para a construção histórica – que não será discutido aqui devido à grande quantidade de informações em livros que versam sobre esta temática –, deve-se compreender as possibilidades que permitem torná-la instrumento de mudança e transformação.

A história oral parte inicialmente de um projeto, ou seja, da sistematização de processos que preveem encontros programados e gravados, executados através de perguntas, estímulos e respostas. Para Meihy e Ribeiro (2011, p.12), “as entrevistas devem permitir, mais do que dados informativos, entender situações propostas como problemáticas, com versões diferentes ou desconhecidas de fatos, ocorrências ou visões de mundo”. Thompson (1992, p.25) afirma que a história oral contribui “[...] para uma reconstrução

mais realista do passado. A realidade é complexa e multifacetada; e um mérito principal da história oral é que, em muito maior amplitude do que a maioria das fontes, permite que se recrie a multiplicidade original de pontos de vista”.

Esse método também pode ser híbrido, quando utiliza-se de outros tipos de fontes como documentos oficiais, projetos, fotografias, reportagens e literatura. Segundo Meihy e Ribeiro (2011), além dos depoimentos, a história oral pressupõe o cruzamento das informações com outros materiais, buscando-se um trabalho de abrangência mais ampla. Essa ação é exigência imperativa na aplicação do método da análise iconológica – a ser explicado mais adiante –, instrumento que compõe o quadro da proposta metodológica da fotografia como disparadora do gatilho da memória, podendo servir, então, para ambos os procedimentos.

Em uma época passada, a história pouco se interessava pela vida das pessoas comuns; questões políticas, econômicas e personagens poderosos foram e continuam sendo os grandes protagonistas. O pensamento mudou e, na atualidade, a história também compartilha e põe em contato as experiências e vivências, não só dos fatos mais importantes e dos atores principais, mas de todos os homens, de vidas individuais que possuem habilidades e lembranças, indisponíveis nos chamados documentos oficiais. Thompson (1992, p.28) afirma que

[...] reconhecendo grupos importantes de pessoas que haviam estado ignoradas, dá-se início a um processo cumulativo de transformações. Amplia-se e se enriquece o próprio campo de ação da produção histórica; e, ao mesmo tempo, sua mensagem social se modifica. Para ser claro, a história se torna mais democrática.

Outra possibilidade quanto à oralidade, diz respeito sobre sua qualidade mais abrangente na exploração para recuperação de informações. Thompson (1992) exemplifica, escrevendo sobre a necessidade de se expressar oralmente nos casos em que a verdade era muito importante, onde os tribunais já haviam percebido a facilidade em se alterar documentos, e assim podiam explorar as informações minuciosamente.

As oportunidades testemunhais se alargam e se diversificam; grupos que encontram-se à margem da classe social dominante passam a “fazer parte”, pois são “[...] convocadas as classes subalternas, os desprivilegiados, os derrotados. [...] um compromisso radical em favor da mensagem social da história como um todo” (THOMPSON 1992, p.26). Meihy e Ribeiro (2011, p.46) compartilham a ideia de que “os testemunhos, opiniões, visões de mundo, portanto, são vitais para a compreensão do relacionamento entre o passado e o

presente em constante processo de mudanças”. Nesse sentido, Thompson (1992, p.337) afirma que as pessoas deixam de exercer um papel passivo na história, contribuindo para escrevê-la, constituindo-se em elementos ativos: “a história oral devolve a história às pessoas em suas próprias palavras. E ao lhes dar um passado, ajuda-as também a caminhar para um futuro construído por elas mesmas”.

Essas diferentes qualidades proporcionadas pela história oral acabam por contribuir para a obtenção de inúmeras informações, que irão oferecer uma nova visibilidade sobre o passado, através da recuperação de dados históricos. Thompson (1992, p.22) escreve que “[...] a história oral pode certamente ser um meio de transformar tanto o conteúdo quanto a finalidade da história. Pode ser utilizada para alterar o enfoque da própria história e revelar novos campos de investigação [...]”. As pessoas mantêm em suas lembranças uma diversidade de informações que dizem respeito às suas habilidades e experiências; elas são fonte inesgotável de sabedoria. Por meio de depoimentos, esses dados podem ser trazidos de volta, além de possibilitar “[...] descobrir documentos escritos e fotografias que, de outro modo, não teriam sido localizados” (THOMPSON, 1992, p.25). No rigor estabelecido pelo método da história oral, as evidências geradas a partir desses materiais permitem que se amplie o conhecimento do passado. Meihy e Ribeiro (2011, p. 28) escrevem que “a história oral é campo aberto à produção de conhecimento sobre diferenças”. Nessa perspectiva, é importante observar as colocações de Halbwachs sobre memória coletiva e memória histórica, quando esclarece que as lembranças são reestruturações da cena passada, influenciadas pelas experiências individuais e coletivas, reinterpretadas com a passagem do tempo.

As memórias que falamos contribuem, como fonte do saber, para que a história se mantenha dinâmica e em constante mutação na sua exigência por novas investigações, nessa complexa trama que é a experiência humana.

A escolha de pioneiros – para discorrer sobre as fotografias das rodoviárias de Maringá – que tenham alguma ligação com essas estações, recai justamente na ampliação das possibilidades de se reavivar uma quantidade maior de histórias que poderão contribuir para o alargamento do processo de construção da memória da cidade. Esses fragmentos do passado, resultado das experiências dos entrevistados, apenas oferecerão resultado na medida em que “forem contextualizados na trama histórica em seus múltiplos desdobramentos (sociais, políticos, econômicos, religiosos, artísticos, culturais enfim) que circunscreveram no tempo e no espaço o ato da tomada do registro” (KOSSOY, 2000, p.22). Isso significa que a eficácia da análise iconológica irá depender do esforço e dedicação do pesquisador em cruzar as informações – obtidas através do exame das fotografias, pelos pioneiros – com outros tipos

de fontes, que permitirão aprofundar, comparar, certificar e até contestar os dados obtidos, qualificando assim os resultados que envolvem a pesquisa.

Sabemos que muito do que rege o comportamento de cada um diante das imagens – em termos de percepção, emoção, rejeição etc., quanto a um ou outro tema (povo, raça, país...) – está definitivamente vinculado ao seu repertório cultural particular. Dependendo, porém, dos estímulos que determinadas imagens fotográficas causam em nosso espírito nos veremos, quase sem perceber, interagindo com elas num processo de recriação de situações conhecidas ou jamais vivenciadas (KOSSOY, 2000, p.44).

Complementando a ideia, Stern (1957, *apud* Bosi, 2015, p.68) explica que

a função da lembrança é conservar o passado do indivíduo na forma que é mais apropriada a ele. O material indiferente é descartado, o desagradável, alterado, o pouco claro ou confuso simplifica-se por uma delimitação nítida, o trivial é elevado à hierarquia do insólito; e no fim formou-se um quadro total, novo, sem o menor desejo consciente de falsificá-lo.

Em outras palavras, a bagagem cultural irá influenciar a percepção sobre as imagens visualizadas. A ideologia, as condições econômicas e sociais, a postura política são fatores que conduzirão a experiência da leitura das fotografias, interferindo, quantitativa e qualitativamente, no tipo de informação que será exposta pelo pioneiro. Por isso, a necessidade do pesquisador em buscar por sólidas informações históricas, que podem abranger desde a produção fotográfica do autor até o contexto social, econômico e cultural da época que o material foi produzido, entrelaçando dados oriundos das entrevistas com outras fontes de informação. É necessário estar respaldado por fontes de diversas naturezas. Para esse trabalho, foram consultados tanto documentos primários como secundários: fichas de cadastro, fotografias, crônicas, documentos oficiais, reportagens em jornais e revistas, sites dedicados à memória de Maringá, artigos especializados, livros sobre a história da cidade, além de consultas a historiadores e outros personagens que poderiam acrescentar informações úteis ao montante de dados obtidos com os depoimentos dos entrevistados ou até mesmo indicar outros possíveis colaboradores.

Kossoy (2003, p.78) afirma que “[...] de outra forma, jamais traremos elementos sólidos de apoio e as pistas necessárias para a correta identificação dos assuntos representados”, e Panofsky (2014, p.63) esclarece que “é na pesquisa de significados intrínsecos ou conteúdo que as diversas disciplinas humanísticas se encontram num plano comum, em vez de servirem apenas de criadas umas das outras”. Kein (*apud* KOSSOY, 2003, p.117) afirma os apontamentos anteriores, mas questiona:

as palavras, lidas ou ouvidas, precisam, para serem entendidas, de um certo lapso de tempo. A fotografia, muito mais complexa, é vista num passar de olhos e seria o meio de comunicação ideal. Mas quem pode estar certo de ver e menos ainda entender a imagem reproduzida, sem ter recebido antes outras informações além daquelas mostradas pela foto?

Uma pesquisa bem alicerçada deve contemplar diversas áreas do conhecimento; a fotografia em si não é suficiente para trazer à superfície todo um cabedal de conhecimento que só é possível ser concretizado, com disciplina e seriedade, pelo cruzamento de informações de fontes variadas. Em conjunto com a história oral, por exemplo, é um material que apresenta-se como uma relevante ferramenta utilizada para reavivar a memória daqueles que conservam lembranças possivelmente úteis no processo de recuperação de dados para construção histórica. A natureza icônica da fotografia, em sua capacidade de reprodução nos seus ínfimos detalhes, permite que seja apreciada – apesar de sua polissemia – como a própria cena materializada em uma superfície bidimensional; uma réplica em miniatura. Essa propriedade de representação do real desperta sentimentos e lembranças que jamais poderiam ser reconstituídas sem a fotografia atuando como um disparador do gatilho da memória.

As informações relevantes que resultaram da análise iconológica empreendida pelo pesquisador, oriundas das entrevistas com os pioneiros, estarão contextualizadas no capítulo referente à história de Maringá e suas três primeiras rodoviárias.

3.4.1 Métodos de entrevista na história oral

Com os pioneiros selecionados e o portfólio de fotografias constituído, o pesquisador deve, inicialmente, efetuar uma pré-entrevista: explica-se qual a temática, os interesses, objetivos, tempo médio e as condições de execução, a fim de verificar a afinidade e a possibilidade de que o encontro se concretize.

Marcados local, data e horário, parte-se para a etapa das entrevistas, momento “entre o ouvinte e o narrador [onde] nasce uma relação baseada no interesse comum em conservar o narrado que deve poder ser reproduzido” (BOSI, 2015, p.90). O método utilizado foi a história oral, uma colaboração que “[...] não iguala as partes, mas convida a um trabalho participante em que os dois polos – os *entrevistados e os entrevistadores* – são sujeitos ativos, unidos no propósito de produzir um resultado que demanda convivência” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.23, grifos dos autores). Tratando-se de vidas individuais, a história oral baseia-se na fala, onde

[...] o historiador vem para a entrevista para aprender: sentar-se ao pé de outros que, por provirem de uma classe social diferente, ou por serem menos

instruídos, ou mais velhos, sabem mais a respeito de alguma coisa. A reconstrução da história torna-se, ela mesma, um processo de colaboração muito mais amplo, em que não-profissionais devem desempenhar papel crucial. Ao atribuir um lugar central, em seus textos e apresentações, a pessoas de toda espécie, a história se beneficia enormemente. E também se beneficiam, de maneira especial, as pessoas idosas. Um projeto de história oral, mais do que lhes propiciar novos contatos sociais e, às vezes, levar a amizades duradouras, pode prestar-lhes um inestimável serviço. Muito frequentemente ignoradas, e fragilizadas economicamente, podem adquirir dignidade e sentido de finalidade ao rememorarem a própria vida e fornecerem informações valiosas a uma geração mais jovem” (THOMPSON, 1992, p.33).

Os critérios utilizados para a realização das entrevistas exigem “[...] que alguns postulados sejam bem definidos e obedientes aos preceitos metodológicos” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.50). Atentos a esses critérios, os autores alertam que “o detalhamento cuidadoso dos procedimentos deve ficar claro no projeto, pois mais do que em outros lugares, no meio acadêmico, cabe a cobrança de fidelidade aos critérios operacionais” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.50).

Com base nessas determinações, foi necessário definir qual o gênero da história oral apropriado para o desenvolvimento da entrevista, já que, segundo Meihy e Ribeiro (2011), essa é uma conduta fundamental “[...] pois disso depende a condução e os procedimentos” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.96).

Conforme a categorização elaborada pelos autores, os gêneros considerados adequados pelo pesquisador, para o desenvolvimento das entrevistas, foram a história oral de vida, que “[...] tem feições mais biográficas e obedece sempre à sequência dos acontecimentos da vida: infância, juventude, maturidade” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.97) e história oral temática, que parte de um assunto específico e quase sempre dialoga com outros documentos, demandando roteiros ou questionários que podem ser indutivos ou dedutivos (MEIHY; RIBEIRO, 2011).

Na primeira parte dos depoimentos, o gênero foi a história oral de vida, onde os pioneiros foram convidados a contar sua história pessoal, antes e depois de se estabelecerem na cidade de Maringá. O tipo de entrevista foi aberta,

essencialmente exploratória e flexível, não havendo sequência predeterminada de questões ou parâmetros de respostas. Tem como ponto de partida um tema ou questão ampla e flui livremente, sendo aprofundada em determinado rumo de acordo com aspectos significativos identificados pelo entrevistador enquanto o entrevistado define a resposta segundo seus próprios termos [...] (DUARTE, 2006, p.65).

A segunda etapa foi temática, ocasião em que os pioneiros puderam visualizar o portfólio de fotografias relacionadas às antigas rodoviárias e discorrer sobre as lembranças que essas imagens poderiam despertar. Nesse momento, a entrevista foi do tipo semi-aberta. As próprias fotografias serviram como roteiro. Primeiro uma imagem foi apresentada e o entrevistado ficou à vontade para comentar. A partir daí, o entrevistador explorou ao máximo as informações compartilhadas, para depois passar à imagem seguinte. Duarte (2006, p.67) explica que “uma vantagem desse modelo [semi-aberta] é permitir criar uma estrutura para comparação de respostas e articulação de resultados, auxiliando na sistematização das informações fornecidas por diferentes informantes”. O objetivo é buscar uma

[...] versão de quem presenciou um acontecimento ou que pelo menos dele tenha uma variável que seja discutível ou contestatória. [...] [ocasião em que] o entrevistador pode e deve apresentar outras opiniões contrárias e discutí-las com o narrador, mas com a finalidade de elucidar uma versão que é contestada, nunca para se contrapor ao colaborador (MEIHY E RIBEIRO, 2011, p.89).

Thompson (1992, p.158) acredita na vantagem de se combinar duas formas de entrevistas:

A questão básica é como introduzir padronização suficiente, sem romper a relação da entrevista pela inibição da expressão pessoal. Uma das abordagens tem sido começar com uma forma mais livre de entrevista, a fim de investigar a variedade de respostas que se pode obter e, a seguir, prosseguir com um levantamento padronizado, em que as palavras exatas e a sequência das perguntas sejam predeterminadas. Uma alternativa é mesclar os dois métodos em cada entrevista, estimulando o informante a expressar-se livremente, mas introduzindo gradativamente um conjunto padronizado de perguntas na medida em que não tenham ainda sido respondidas. Isso preserva a relação da entrevista, mas torna o material menos rigorosamente comparável.

No caso dessa pesquisa, a sequência de fotografias apresentadas aos depoentes estabelece essa padronização qualitativa, para posteriores análises.

A terceira e última etapa é a pós-entrevista, fase em que, primeiramente, é feita a transcrição, trabalho demorado e exaustivo que envolve a conversão fiel do áudio gravado para o texto escrito, “[...] uma das fases de grande importância à construção e à análise da documentação escrita. [...] outro momento de interação das subjetividades dos sujeitos envolvidos na pesquisa” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.107).

Segundo indicam os autores, a transcrição é insuficiente para ser utilizada como documento final, por desvalorizar “[...] o conjunto de ideias passadas pelos colaboradores e o seu compromisso com o público” (MEIHY; RIBEIRO 2011, p.108), e o

que deve ser apresentado é um material onde transpareça a mediação do autor, retirando-se as perguntas e mesclando-as à narrativa, em um procedimento denominado textualização, facilitando a leitura e compreensão do texto (MEIHY; RIBEIRO, 2011).

Encerrando-se a etapa de concretização do texto final, esse sim disponibilizado ao receptor, a ideia é que, após a textualização, seja executada a fase de transcrição: o material é reelaborado, onde “a intenção é recriar a atmosfera, o contexto em que foi feita cada entrevista. [...]. Assume-se, assim, uma postura em que é mais importante o compromisso com as ideias e não apenas com as palavras” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.110).

Com o texto pronto, parte-se para a validação, momento de finalização do processo de colaboração entre entrevistador e entrevistado.

Nela confere-se o texto produzido por meio do diálogo, desde o primeiro contato, verifica-se e corrige-se possíveis erros e enganos, legitima-se esse trabalho de interação de forma não hierarquizada e valida-se a possibilidade de produção de conhecimento a partir do documento gerado (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.111).

Mesmo que o narrador já tenha autorizado, anteriormente, a publicação do texto, a validação é um comportamento ético e evidencia maturidade entre as partes envolvidas. Ela exige um contato posterior, onde o narrador tem a oportunidade de conferir o texto finalizado a tempo e efetuar as devidas correções ou incluir novas informações, antes de tornar-se um documento público.

Todas as entrevistas produzidas nessa pesquisa foram devidamente transcritas, textualizadas, transcritas e validadas, seguindo os preceitos metodológicos de entrevista em história oral, propostos por Meihy e Ribeiro (2011).

A história oral é uma história construída a partir de pessoas, onde cada uma desempenha um papel único no mundo. Nesse momento, faz-se importante esclarecer que as expectativas em relação ao material coletado e o repertório cultural do entrevistador e do entrevistado não deixarão de influenciar as descobertas. Suas vivências, experiências, histórias de vida, ideologia e condições sociais servirão como um filtro e irão interferir na forma com que os dados serão examinados. Ainda assim, não podem deixar de ser considerados documentos que servirão aos propósitos da atualidade.

O chamado ‘momento atual’ ou ‘realidade de nossos dias’ é um dos principais desafios justificadores do sucesso de trabalhos com entrevistas em diferentes situações. Uma das melhores explicações para o bom resultado desses empreendimentos é a requalificação do passado como artifício integrador dos indivíduos em processos históricos correntes. A cada situação temos que nos qualificar com critérios morais, sociais, políticos, de classe,

de nível profissional, e isso caracteriza a dinâmica da vida em frequente mudança. Constantemente, portanto, a reconstrução do lugar pessoal e social se faz como desafio (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.46).

A história oral demonstrou-se uma relevante ferramenta para recuperação de novas informações sobre o passado da cidade e, principalmente, sobre o objeto de estudo, as três primeiras estações rodoviárias de Maringá, possibilitando organizar, sistematicamente, os dados verbais coletados, constituídos em uma base sólida para uma posterior análise e construção dos resultados.

3.4.2 Seleção dos pioneiros

O segundo passo na pesquisa de campo, no interior da proposta do método denominado fotografia como disparadora do gatilho da memória, foi selecionar os pioneiros⁹ que possuem conhecimentos quanto ao tema e que poderiam contribuir, a partir de suas experiências em Maringá, no processo de recuperação de dados históricos sobre a cidade e suas três primeiras rodoviárias, ou até mesmo acrescentar novos pontos de vista ao que já se conhece. São pessoas, que “no presente” vivenciam processos deflagrados no passado imediato ou remoto” (MEIHY; RIBEIRO, 2011, p.37). É o tipo de narrador “[...] que ficou e conhece sua terra, seus conterrâneos, cujo passado o habita” (BOSI, 2015, p.84).

Pensar a função social de pessoas com um longo tempo de experiência é descobri-los como uma importante fonte de informações sobre o começo, sobre como foram as coisas em épocas antigas. Bosi (2015, p.63) escreve que

há um momento em que o homem maduro deixa de ser um membro ativo da sociedade, deixa de ser um propulsor da vida presente do seu grupo: neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto uma função própria: a de lembrar. A de ser a memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade [...].

Kossoy (2003, p.87), quando escreve sobre análise iconográfica, explica a importância de pessoas idosas na pesquisa,

[...] pois possivelmente terão condições para identificar e relatar as circunstâncias que envolveram os cenários documentados e os personagens retratados. Seus testemunhos são insubstituíveis porque contemporâneos – ou então, menos afastados no tempo – da época em que foram tomadas as fotos.

⁹ Segundo a lei nº 3380/93 é denominado Pioneiro Desbravador aquele que transferiu residência para Maringá até o ano de 1950, e Pioneiro na Profissão quem se estabeleceu ou iniciou atribuições profissionais comprovadas na cidade, até o ano de 1960. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-ordinaria/1993/338/3380/lei-ordinaria-n-3380-1993-institui-titulos-de-pioneiro-e-pioneiro-na-profissao>>. Acesso em: 18 jan. 2017.

O ato de rememorar estabelece um “[...] vínculo com outra época, [e] a consciência de ter suportado, compreendido muita coisa, traz para o ancião alegria e uma ocasião de mostrar sua competência. Sua vida ganha uma finalidade se encontrar ouvidos atentos, ressonância” (BOSI, 2015, p.82).

A entrevista acaba tornando-se uma via de dupla direção, na qual pesquisador e sujeito/objeto acabam beneficiando-se mutuamente.

A ação de selecionar algo faz parte do cotidiano das pessoas. Quando alguém observa alguma coisa é porque atribuiu alguma importância àquilo, e apenas aquele elemento é mantido em foco pela visão. Nesse momento, todo o resto é secundário, não possuindo tanto valor significativo. Transportando o pensamento para a área da pesquisa, evidencia-se uma ocorrência análoga. Dencker e Viá (2001, p.117) explicam que,

para estudar determinados fenômenos selecionamos algumas dentre a imensa gama de características e de relações que estão presentes no todo. Das observações selecionadas extraímos os elementos com condições de serem generalizados conforme os dados registrados permitam tal procedimento.

Para essa pesquisa, a seleção dos pioneiros foi executada em duas etapas, que Dencker e Viá (2001) denominam método de seleção por cotas no qual, intencionalmente, elabora-se um modelo reduzido do grupo que pretende-se pesquisar e posteriormente se estabelece o número de pessoas que serão entrevistadas para a pesquisa. Meihy e Ribeiro (2011, p.34) também explicam que “o primeiro cuidado, portanto, é delimitar o grupo de colaboradores definindo abrangência numérica, espaço geográfico do desenvolvimento do projeto e momento temporal da pesquisa”.

A primeira busca, como visto anteriormente, foi pela *Associação dos Pioneiros de Maringá*. Em seguida, entrou-se em contato com a *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*, que abriga um acervo com pastas contendo fichas cadastrais de pioneiros. Foi consultado todo o material contendo informações sobre os pioneiros desbravadores, que se estabeleceram no município até o ano de 1950. O acervo também contém uma relação de pioneiros na profissão, que transferiram domicílio para o município entre 1951 e 1960, mas esse material não foi consultado pois a intenção foi examinar as pastas de moradores mais antigos, que poderiam discorrer também sobre a primeira estação rodoviária de Maringá. Foram aproximadamente dez horas de pesquisa, contando com a ajuda dos estagiários da *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*.

A seleção inicial deu prioridade às fichas de cadastro de pioneiros que poderiam ter tido algum tipo de relação, direta ou indireta, com as três primeiras rodoviárias

de Maringá; ao mesmo tempo, privilegiou as fichas que continham um número de telefone e/ou endereço, mesmo que incompleto, resultando em uma lista com 45 possíveis entrevistados. Duarte (2006) estabelece cinco tipos diferentes de informantes, dentre os quais três deles foram utilizados nesse trabalho: informantes-chave, fundamentais, porém mais difíceis de serem localizados, que devem estar “profunda e diretamente envolvidas com os aspectos centrais da questão [...]” (DUARTE, 2006, p.70); informante-padrão, “fonte envolvida com o tema de pesquisa, mas que pode ser substituída por outra sem que se espere prejuízo na qualidade das informações obtidas” (DUARTE, 2006, p.70); e informante complementar – não necessariamente pioneiros –, “[...] fontes de oportunidade surgidas no decorrer da pesquisa [...] [e que] apesar da participação secundária, pode contribuir com informações circunstanciais, dicas ou detalhes [...]” (DUARTE, 2006, p.70).

A partir desse material relacionado aos informantes-chave e informantes-padrão, foi necessário, sistematicamente, cruzar as informações relativas à idade – a preferência foi por pioneiros mais antigos, que poderiam ter sido testemunhos de uma época mais remota –, à ligação com a rodoviária – quanto mais direta a experiência com as estações, mais chances de que fizessem parte do grupo de entrevistados –, aos números de telefone e endereços atualizados, facilitando assim o contato para evitar-se a perda de tempo, e aos pioneiros não consultados ou pouco consultados pela mídia ou pesquisadores locais, ação definida pela experiência do pesquisador – morador na cidade desde 1980 – para buscar informações e pontos de vista diferentes do que já teria sido disponibilizado pelos jornais, artigos e livros que tratam de contar a história da cidade, o que não quer dizer que pioneiros continuamente procurados para conceder entrevistas seriam definitivamente descartados. Por exemplo, Edgar Werner Osterroht e Izaltino Machado são pioneiros disputados pela imprensa e por historiadores para discorrer sobre o passado da cidade, mas possuíram alguma relação com as rodoviárias e são localizados facilmente. Eles fizeram parte do grupo de entrevistados para esta pesquisa.

A partir dessa filtragem, uma nova listagem foi produzida, reduzindo a relação para 15 candidatos, em uma expectativa de dez entrevistas – que acabaram finalizando em nove encontros –, tomando por referência o número de pioneiros entrevistados em pesquisas anteriores e o tempo disponível para realizá-las e efetuar as transcrições, textualizações, transcrições e, por fim, a validação. Mesmo assim, com a segurança da lista “em mãos”, o pesquisador preferiu não “engessar” o processo e agendar os encontros conforme ia produzindo as entrevistas, contando com a possibilidade de que os pioneiros entrevistados – com sua experiência e conhecimento de pessoas que também vivenciaram o início da cidade – poderiam colaborar com algumas indicações de qualidade para a pesquisa,

atitude que revelou-se positiva, já que houve contribuições relacionadas aos três tipos de informantes, como compreendido anteriormente.

3.4.2.1 Breve descrição sobre os pioneiros selecionados e condições gerais de realização das entrevistas

Na subseção a seguir, o leitor conhecerá, de forma resumida, o histórico de cada um dos pioneiros participantes desta pesquisa e como eles foram “descobertos”; saberá o motivo da escolha e as condições gerais em que foram realizadas as entrevistas: tempo e local do encontro. Dessa maneira, caso o leitor não queira apreciar antecipadamente as entrevistas completas, disponibilizadas nos apêndices, poderá ter o mínimo de conhecimento sobre os pioneiros para que torne-se mais humana e prazerosa a experiência da leitura do capítulo 4: História das três primeiras rodoviárias de Maringá (PR).

3.4.2.1.1 Osvaldo Chiuchetta

Osvaldo Chiuchetta foi o primeiro pioneiro a ser entrevistado, não constando na lista formada pela consulta ao cadastro da *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*. Chiuchetta foi indicação do filho do também pioneiro Antenor Sanches, que não pôde prestar seu depoimento por estar com a saúde debilitada. Foi um material produzido, principalmente, pela viabilidade e disponibilidade do entrevistado; um teste para sentir os resultados da pesquisa e corrigir, a tempo, o que fosse necessário. Como Chiuchetta não possuía uma relação relevante com o objeto de estudo, situação que permitiu deduzir que dificilmente as imagens serviriam como disparadoras do gatilho da memória, no que se refere às estações rodoviárias, o pesquisador preparou-se para estar atento, principalmente, ao efeito que cada imagem causaria – os diferentes graus de interesse e observação. Para essa embrionária entrevista, foram selecionadas quinze fotografias, reduzidas posteriormente para dez, resultado da percepção decorrente da relação de Chiuchetta com cada imagem.

Chiuchetta, natural de Concórdia – SC, atualmente aposentado, é nascido em 24/03/1931 e casado com Shirlei Ruggeri. Habitado a lidar com entrevistadores, construiu uma história peculiar, em razão de suas escolhas profissionais e empresariais. Incursionou por um caminho diferente do que normalmente se procurava, iniciando, para o espanto e ceticismo dos moradores, a cultura do trigo na região, em uma época em que o cereal mais cobiçado era o café.

A entrevista durou uma hora e meia, na residência de Chiuchetta, e durante a etapa que não envolveu a visualização das fotografias, o entrevistado discorreu, na maior parte do tempo, sobre suas memórias profissionais relacionadas ao agronegócio.

3.4.2.1.2 Paulo Erasmo Campos

O pioneiro Paulo Erasmo Campos, natural de Londrina – PR, nascido em 22/09/1942, faz parte da lista da *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*, formada pelo arquivo de cadastros dos desbravadores da cidade. Justifica-se sua escolha por ter sido proprietário de estabelecimentos na terceira rodoviária, Américo Dias Ferraz. Ainda em atividade no ramo das loterias, a entrevista foi realizada no interior de sua empresa e praticamente não houve interrupções que pudessem prejudicar o andamento da conversa, que durou duas horas e catorze minutos.

Entre outras formações, Campos é graduado em História e pôde contribuir amplamente, com riqueza de detalhes, sobre vários aspectos relacionados à sua vida pessoal, profissional, além de episódios ligados ao passado da cidade e das rodoviárias. Uma característica singular de sua entrevista foi, supostamente por sua formação, policiar-se durante toda a entrevista para evitar anacronismos.

Campos considera a estação do “Maringá Velho” mais como um ponto de parada das jardineiras e não propriamente uma rodoviária, e mesmo sem ter visto as fotografias – apresentadas apenas na segunda parte da entrevista – demonstrou ainda possuir uma boa memória ao descrever a referida estação como “[...] uma casa muito pequena e aberta no centro, com quatro bancos” (CAMPOS, 2016).

3.4.2.1.3 Izaltino Machado

Izaltino Machado também faz parte da lista de pioneiros pesquisada junto à *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*. Acostumado a conceder entrevistas e ministrar palestras sobre a história de Maringá, já no primeiro contato por telefone começou a discorrer sobre suas experiências. A entrevista foi realizada em sua residência e durou uma hora e cinco minutos. Como Machado tem a memória “treinada” pela prática de lembrar episódios pessoais e momentos importantes para a cidade, o que acabou condicionando e “engessando” o discurso, na primeira parte da entrevista foi necessário estimulá-lo e formular algumas perguntas genéricas para estendê-la e extrair diferentes informações, caso contrário não haveria parâmetros para poder comparar os resultados anteriores e posteriores à visualização das imagens.

Machado é natural de Cachoeira de Minas – MG. Nascido em 26/05/1930, casou-se em 1951 com Ercilha de Oliveira Machado. É viúvo, está aposentado e mora sozinho em um prédio de apartamentos que leva seu nome. Possui em seu acervo particular um vasto material referente à memória da cidade e à sua própria história, contada em publicações diversas. O pioneiro foi escolhido por ter atuado profissionalmente como carpinteiro e participado da construção da segunda rodoviária, na praça Napoleão Moreira da Silva, um dos objetos de investigação da pesquisa. O pioneiro a considera como a primeira rodoviária da cidade, e não a da estação do “Maringá Velho”.

3.4.2.1.4 Edgar Werner Osterroht

Edgar Osterroht, nascido em 08/11/1934, é natural de Tilsit, antiga Prússia. É engenheiro civil e mantém-se ativo na profissão. É um dos pioneiros mais conhecidos e requisitados por pesquisadores e pela mídia quando necessitam recuperar memórias referentes ao passado mais distante de Maringá. Retratou diversos aspectos do cotidiano da cidade, valorizando o dia a dia das ruas no cenário urbano, em luminosas e detalhadas pinturas, além de executar retratos das mais diversas personalidades que contribuíram para o desbravamento da região, constituindo assim um acervo iconográfico riquíssimo da história da cidade, que já transformou-se em diversas exposições; suas reproduções fazem parte de variadas publicações, inclusive de livros de sua própria autoria. Tuan (2012, p.103) observa que “os homens cultos que exploram uma região ou procuram aí se instalar, frequentemente fazem anotações. [...] Tais impressões são explícitas”.

Além da possibilidade de recuperar informações históricas inéditas sobre a cidade, por sua ampla memória fortalecida pela prática da pintura, o engenheiro foi escolhido devido à empresa do pai, na qual trabalhava, ter feito a fiscalização das obras de construção da rodoviária na praça Raposo Tavares e por ter desenvolvido projetos para a prefeitura – após a estação ter sido demolida – para a construção de novos empreendimentos no local.

Osterroht não costuma marcar horário para entrevistas. É preciso ligar e, se houver disponibilidade, mesmo no sábado ou domingo, basta encontrá-lo em seu escritório, anexo à residência. Sem ter perdido o sotaque alemão, o pioneiro discorreu sobre os mais variados assuntos, não apenas sobre Maringá e região, mas também temáticas nacionais e internacionais, em uma extensa entrevista de duas horas e quarenta minutos.

3.4.2.1.5 Nelson Dias

Nelson Dias, nascido em 30/05/1949 e natural de Presidente Bernardes – SP, chegou em Maringá com a família no ano de 1955. O pioneiro “na profissão” não faz parte da lista de cadastro da *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*. Durante a entrevista com Paulo Erasmo Campos, foi comentado que havia um ferreiro muito antigo ainda em atividade na Avenida Paraná, próximo à Avenida Colombo, que poderia contribuir para o trabalho. Antes mesmo do pesquisador procurar pelo ferreiro, coincidentemente, teve contato com um estudante de jornalismo que iria entrevistar um profissional dessa área, há muito tempo em atividade, mas que atuava em outro local. Interrogando o estudante, chegou-se à conclusão de que se tratava da mesma pessoa: Nelson Dias.

A escolha de Dias, depois de uma curta conversa tratada pessoalmente, sucedeu-se pelo seu trabalho como engraxate nas imediações da estação ferroviária, na época em que a rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva¹⁰ – parte do objeto de pesquisa deste trabalho – ainda estava em atividade. Posteriormente, o entrevistado trabalhou como carroceiro, atividade ligada à movimentação de produtos e transporte de pessoas, atividades que poderiam ser associadas às rodoviárias, no decorrer da entrevista.

Nelson Dias é casado com Ilda de Melo Dias e pai de três filhos. A entrevista foi produzida em seu local de trabalho. O ideal é que essa dinâmica seja realizada em um ambiente reservado, silencioso, sem distrações mas, segundo ele, o encontro deveria se dar enquanto estivesse disponível para atender aos clientes, em horário comercial. Sucederam-se dois momentos de interferência, quando chegaram carroceiros para trocar as ferraduras dos cavalos, mas não houve prejuízo para a entrevista, que durou cinquenta e seis minutos.

Não acostumado a conceder entrevistas, sua contribuição foi mais incisiva quando relacionou-se ao ofício dos carroceiros, atividade profissional desempenhada pelo seu pai, desde quando se estabeleceu na cidade até a aposentadoria, e por Dias, por um determinado período, até exercer a função de ferreiro.

Dentre todas as informações expressadas durante a entrevista, as relacionadas às carroças e charretes foram as que mais se aproximaram e interessaram aos objetivos desta pesquisa, pela ligação com as rodoviárias através do transporte de pessoas e produtos. Esgotadas as possibilidades de exposição de novos assuntos, por parte do entrevistado, iniciou-se a etapa das visualizações das fotografias.

3.4.2.1.6 Juarez Artur Arantes

¹⁰ Na época em que atuou como engraxate, a rodoviária da Praça Raposo Tavares ainda não havia sido construída.

O pioneiro “na profissão” e atualmente empresário Juarez Artur Arantes, veio para Maringá pela primeira vez em 1958, junto com a Força Aérea Brasileira (FAB), para executar serviços geográficos para o que seria o Projeto Radam¹¹. Sua data de nascimento oficial é 08/06/1941 mas, segundo Arantes, nasceu mesmo em 1939, em São Sebastião do Paraíso ou – ele não tem certeza – São Tomas de Aquino, ambas em Minas Gerais.

Retornou, dessa vez para ficar, no fim do mesmo ano em que visitou a cidade. Seus pais já haviam se estabelecido em Maringá em 1957, estimulados pelos irmãos de sua mãe, que possuíam propriedades na região.

O pioneiro foi indicado pelo advogado Alberto Abraão Vagner da Rocha, advogado do condôminos da *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz* – popularmente conhecida como “rodoviária velha – por ter um amplo conhecimento sobre o passado da cidade, mas principalmente por conhecer engenheiros e funcionários que trabalharam na construção dessa rodoviária, além de nunca haver concedido entrevistas para a constituição de materiais históricos.

Após entrar em contato com o assessor de Arantes, Devanir Almenara, a entrevista foi marcada e realizada no saguão de entrada do *Hotel Deville*, onde vive o pioneiro. Foi pedido para que o pesquisador levasse uma planta da rodoviária, para que Arantes pudesse mostrar algumas coisas. A conversa durou uma hora e doze minutos, sem descontar os momentos em que houve necessidade de pausar a entrevista para que Arantes pudesse fumar.

O pioneiro concedeu uma entrevista em um patamar diferente das que foram realizadas anteriormente. Discreto, praticamente não entrou em detalhes sobre sua vida pessoal e profissional, discorrendo sobre a cidade sob um ponto de vista macro, amplo, no que se refere principalmente à área econômica, relacionando-a em um contexto regional e nacional. As questões mais específicas de Maringá foram desenvolvidas quando tratou-se de assuntos que envolveram as rodoviárias.

3.4.2.1.7 Roberto Pires Camargo

Natural de Botucatu – SP, e nascido em 17/11/1948, o corretor de seguros Roberto Pires Camargo chegou em Maringá com a família em meados de 1949. Casado com Ivonilde Fátima Camargo, é pai de três filhos, todos residentes na cidade.

¹¹ Ação produzida pelo governo brasileiro, na década de 70, para pesquisa de recursos naturais, organizado pelo Ministério de Minas e Energia. Disponível em: <<http://www.cprm.gov.br/publique/Geologia/Sensoriamento-Remoto-e-Geofisica/RADAM-D-628.html>>. Acesso em: 21 nov. 2016.

A escolha de Camargo se deve à consulta no cadastro de pioneiros da *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá*. Em sua ficha, consta que possuía lembranças da rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva.

A entrevista foi concedida na empresa de Camargo, após contato por telefone e explicação detalhada da pesquisa. Em uma sala reservada, logo no início o entrevistado procurou explicar que, possivelmente, não teria muito a contribuir, pois não tinha idade suficiente para se interessar pelas transformações da cidade. Segundo Camargo, seria a primeira vez iria conceder esse tipo de entrevista, que durou uma hora e nove minutos, praticamente sem interrupções, tempo em que discorreu sobre alguns fatos que marcaram sua vida pessoal e profissional e expôs, de maneira geral, suas observações e experiências relacionadas a Maringá.

3.4.2.1.8 Osmar Margarido dos Santos

O pioneiro Osmar Margarido dos Santos foi indicação do pioneiro Paulo Erasmo Campos, também entrevistado nesse trabalho. O pesquisador, em um segundo momento, ao retornar à empresa de Campos para buscar a entrevista escrita e revisada, cumprindo assim a validação do material, teve a oportunidade de solucionar algumas dúvidas, ocasião em que Campos contribuiu com mais algumas indicações de pioneiros que poderiam participar e colaborar com suas lembranças para a constituição dessa pesquisa.

Santos é natural de Itápolis – SP, e chegou em Maringá em março de 1950. Nascido em 26/09/1943, é advogado e continua em atividade, apesar de estar com a saúde debilitada. Foi incluído na pesquisa pois sua família foi proprietária de estabelecimentos comerciais próximos às rodoviárias nas praças Napoleão Moreira da Silva e Raposo Tavares.

Após diversos contatos por telefone e certa dificuldade em realizar o encontro, devido a seus problemas de saúde, a entrevista foi realizada em sua residência, durando uma hora e vinte e seis minutos, com algumas interrupções que não interferiram no processo.

O entrevistado lembrou-se de diversos personagens e episódios do cotidiano urbano da cidade, que fizeram parte de suas experiências, principalmente na região central de Maringá, onde a família possuía propriedades comerciais. Pouco discorreu sobre sua história profissional, preferindo concentrar-se nas micro-histórias que, agrupadas com as lembranças dos demais pioneiros, acabaram ajudando a compreender melhor o desenvolvimento da cidade e a formação da identidade do povo maringaense.

3.4.2.1.9 Antonio Eriberto Schwabe

A data oficial de chegada de Schwabe em Maringá é 19/12/1959, mas o pioneiro “na profissão” já havia vindo à cidade anteriormente, para conhecê-la e preparar-se para se estabelecer por alguns anos. Nascido em 26/01/1932, é natural de Rancho Queimado – SC e casado com Laís Ehrel Schwabe. Foi indicado pelo advogado dos condôminos da “rodoviária velha, Alberto Abraão, já que, segundo o advogado, Schwabe, como pioneiro da cidade e engenheiro civil, poderia discorrer sobre as rodoviárias.

Após o primeiro contato por telefone o engenheiro foi solícito e, dois dias depois, a entrevista foi concedida em seu escritório, sem interrupções, na empresa de seu filho. Com duração de cinquenta e nove minutos, Schwabe relatou sua trajetória profissional. Ele foi responsável, entre tantos outros projetos, pela construção da rede elétrica, água e esgoto de Maringá, contribuindo diretamente para o crescimento e modernização da cidade.

Mesmo com todo esse envolvimento com a urbanização do município, Schwabe pouco pôde cooperar com informações específicas sobre as rodoviárias já que, à época, era um profissional muito ocupado com complexas responsabilidades, e sempre teve automóveis e funcionários à disposição para levá-lo onde quer que fosse, não havendo necessidade de utilizar ônibus e rodoviárias.

4 RESULTADOS DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA

Com as entrevistas realizadas, o pesquisador pôde analisar as informações expostas pelos pioneiros – referentes às rodoviárias, objeto dessa pesquisa – por meio da visualização das fotografias e, subsequentemente, comparar e cruzar os dados obtidos com outros meios de conhecimento, processo denominado aqui análise iconológica. O material mais relevante ajudou a compor o capítulo 5 – HISTÓRIA DAS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ, juntamente com as informações obtidas por outras fontes de informação.

Os resultados foram divididos em duas partes: a primeira entrevista, realizada com o pioneiro Osvaldo Chiuchetta¹², compreende as 15 fotografias que constituíram o portfólio apresentado ao pioneiro e será trabalhada separadamente, para facilitar a organização e o entendimento dos dados, posto que possui imagens diferentes. As demais entrevistas, onde o portfólio – conforme explicado anteriormente – foi reduzido para dez imagens, serão separadas por figuras: os dados obtidos de todas as entrevistas, a respeito de cada fotografia, serão agrupados em um mesmo texto, facilitando assim a comparação e complementação entre as informações relatadas, além de permitir uma leitura com mais clareza e objetividade em relação às imagens.

Os resultados também compreendem a observação das possíveis reações emocionais dos pioneiros a determinadas perguntas ou fotografias – mencionadas apenas quando significativas –, visto que poderiam contribuir para a solidificação do método, ainda em processo de aprimoramento. A discussão sobre os resultados também será apoiada em autores como Bosi, Kossoy, Candau, Halbwachs e Thompson.

Apesar de vários dados relacionados à cidade terem sido expostos pelos entrevistados¹³, a análise deu prioridade às informações que envolviam as rodoviárias, direta ou indiretamente, para a recuperação de dados voltados à construção histórica das primeiras rodoviárias de Maringá.

4.1 OSVALDO CHIUCHETTA

¹² Apesar de não ter qualquer relação com as rodoviárias da cidade, a entrevista com o pioneiro foi analisada e mantida, posto que foram expostas diversas informações sobre a cidade de Maringá, além de permitir que o leitor tenha a experiência completa com a aplicação do método, com seus erros e acertos.

¹³ Essas informações estarão disponíveis nas entrevistas completas, disponibilizadas nos apêndices.



Figura 11 - Estação rodoviária no “Maringá Velho”, 1953

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 12 - Estação rodoviária no “Maringá Novo”, na chamada “Praça da Rodoviária”, 1948

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 13 - Estação rodoviária no “Maringá Novo”, 1951

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 14 - Vista aérea da “Praça da Rodoviária”. Segundo o autor¹⁴, a fotografia é de 1952
Fotografia: Kenji Ueta

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 15 - “Praça da Rodoviária” na Avenida Brasil, em primeiro plano, 1953
Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 16 - Vista da Avenida Brasil. Próximo ao centro da imagem, a rodoviária na chamada “Praça da Rodoviária”, início da década de 1950

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

¹⁴ Essa fotografia foi feita de cima do Foto Maringá. Segundo Kenji Ueta, conforme exposto anteriormente, está espelhada.



Figura 17 - Vista aérea da Praça Raposo Tavares, dividida pela Rua Bandeirantes, 1958

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 18 - Fachada frontal da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, década de 1970

Fotografia: ColonVist

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 19 - Fachada frontal da *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*. Ao fundo, o Edifício Herman Lundgren, década de 1980

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 20 - Escadaria e saguão no interior da *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*, década de 1980

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Ao observar a figura 1¹⁵, o pioneiro mudou o foco dos relatos que vinha expondo anteriormente, antes de iniciar a visualização das imagens. A fotografia funcionou aqui como disparadora do gatilho da memória no sentido de que, ao deparar-se com a imagem da primeira rodoviária no “Maringá Velho”, dedicou-se a falar das memórias contadas por outros pioneiros, não da estação em si, mas de fatos relacionados a ela, como as difíceis viagens de jardineira quando chovia. Bosi (2015, p.407) expõe que

é preciso reconhecer que muitas de nossas lembranças, ou mesmo de nossas ideias, não são originais: foram inspiradas nas conversas com os outros. Com o correr do tempo, elas passam a ter uma *história* dentro da gente, acompanham nossa vida e são enriquecidas por experiências e embates.

Nesse caso, Chiuchetta pôde afirmar que as histórias foram transmitidas por pioneiros mais antigos que ele na cidade, mas existem situações em que as pessoas simplesmente não saberiam separar o que realmente foi vivenciado por elas e o que foi experiência de outros.

Segundo o entrevistado, vendia-se três tipos de passagens, de primeira, segunda e terceira classe, a mais barata. Se acontecesse do veículo atolar, o que não era difícil de acontecer já que as estradas eram de terra e, quando chovia, transformavam-se em um barro quase intransponível, os passageiros de primeira e segunda classe desciam e seguiam a pé até a posição mais alta, enquanto os da terceira classe se incumbiam de empurrar o veículo.

A figura 11, também da estação do “Maringá Velho”, e as figuras 12, 2¹⁶, 13, 14 e 3¹⁷, imagens da rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva em diferentes épocas, não suscitaram lembranças. Chiuchetta estabeleceu-se em uma fase posterior e não presenciou

¹⁵ C.f. p.29.

¹⁶ C.f. p.30.

¹⁷ C.f. p.31.

essas construções da forma como estão representadas nas fotografias, que mesmo assim serviram para o pioneiro apontar o rápido crescimento e modernização da cidade.

Quando visualizou a figura 15, apesar de pouco evidente na fotografia, o pioneiro logo percebeu uma carroça, elemento que serviu de incentivo para que lembrasse do sistema de transporte de mercadorias que, segundo Chiuchetta, era todo feito pelos carroceiros, que também exerciam a função de saqueiros, descarregando os produtos. Evidencia-se a facilidade com que percebeu a carroça pela sua ligação com este meio de transporte, já que fazia uso desse econômico serviço. Expandindo ainda as lembranças relacionadas ao sistema de transporte na cidade, o entrevistado também citou a importância e contribuição, para o desbravamento da região, dos aviões “teco-teco” e dos jipes, veículo muito utilizado por ele no início da década de 1960.

A fotografia disparou o gatilho da memória e a carroça atuou como um *punctum* para o entrevistado; foi o detalhe que o atingiu e provocou uma reação, despertando nele lembranças do início de sua carreira profissional em Maringá. “O primeiro dia de aula, a perda de uma pessoa amada, a formatura, o começo da vida profissional, o casamento dividem nossa história em períodos. [...] Quando as marés de nossa memória já roeram as vigas, o fato deriva ao sabor das correntezas” (BOSI, 2015, p.417). Esses períodos são marcos de vida importantes e a fotografia carrega consigo o poder não só de recuperá-los, mas de trazer com eles dados significativos para a construção da história.

As figuras 16 e 4¹⁸, apesar dos diversos elementos de significação que poderiam suscitar lembranças no entrevistado, não despertaram interesse. Chiuchetta contentou-se em identificar apenas a Avenida Brasil e o Banco Noroeste. Como essas fotografias são do mesmo local apresentado na figura 15, acabaram tornando-se repetitivas. O elemento das carroças está bem mais visível na figura 16, mas o pioneiro já havia discorrido sobre o assunto anteriormente.

Uma imagem que vem causando interesse por parte de estudiosos da história da Maringá é a figura 17 – substituída por outra com melhor qualidade a partir das entrevistas seguintes, a figura 5¹⁹, que mostra uma pequena construção na Praça Raposo Tavares, na extremidade esquerda. O pesquisador aproveitou a fotografia para tentar recuperar dados que poderiam contribuir à solução desse questionamento. Alguns deles inferem que é possível que tenha sido uma estação intermediária, funcionando até que a *Estação Rodoviária Municipal de Maringá* fosse concluída. A teoria foi explicada ao

¹⁸ C.f. p.32.

¹⁹ C.f. p.33.

pioneiro, que não pôde colaborar, já que, segundo ele, seu “[...] propósito de vida não foi localizar rodoviárias” (CHIUCHETTA, 2016), só utilizadas por ele para viajar. O leitor já havia sido esclarecido sobre as condições de escolha de Chiuchetta, mas essa afirmação contribui para a compreensão de que “o processo de memória depende, pois, não só da capacidade de compreensão do indivíduo mas também de seu interesse. Assim, é muito mais provável que uma lembrança seja precisa quando corresponde a um interesse e necessidade social” (THOMPSON, 1992, p.153).

A figura 18, com a rodoviária da Praça Raposo Tavares, despertou apenas lembranças superficiais relacionadas à alimentação, já que Chiuchetta expôs que gostava de comer e costumava frequentar o restaurante instalado na estação. Observar que mal dá para visualizar a sacada do restaurante, na parte superior da estação, do lado direito da fotografia, mostra, mais uma vez, como a importância do local na vida das pessoas fortalece os laços que constituem a memória.

A figura 8²⁰ produziu fracos resultados. Apesar de possuir mais elementos de significação que a fotografia anterior, inclusive estando o restaurante em maior evidência, o entrevistado apenas comentou, brevemente, sobre as lojas que haviam no térreo e sobre os elogios da população quanto à nova rodoviária, fato relatado também por outros pioneiros que participaram da pesquisa.

Ao retomar a figura 17, Chiuchetta, provavelmente estimulado pela vista panorâmica da Praça Raposo Tavares, lembrou-se do acidente ocorrido na comemoração do 10º aniversário da cidade, envolvendo um avião da Força Aérea Brasileira (FAB) que, ao colidir com um mastro, destruiu-se em plena praça, um dos fatos mais recordados pelos pioneiros de Maringá.

Ao visualizar a figura 19, logo reconheceu o ex-prefeito Américo Dias Ferraz que, conforme Chiuchetta, praticamente não ficava na prefeitura e prestava expediente em sua empresa cafeeira. O entrevistado iniciou uma conversa minuciosa sobre suas intenções comerciais de estabelecer-se com um moinho de trigo e da dificuldade de contactar e negociar isenção de impostos com Ferraz. Novamente, um fato relevante na vida do pioneiro que, ao tentar estabelecer-se profissionalmente, necessitou entrar em contato direto com uma autoridade, situação propícia a causar um certa ansiedade e nervosismo, marcando profundamente a memória do pioneiro, tendo em vista a riqueza de detalhes por ele relatadas.

²⁰ C.f. p.35.

Sobre a figura 20, Chiuchetta expressou que conhecia bem o interior da rodoviária da Praça Raposo Tavares, sem atribuir importância à imagem. Estimulado com uma pergunta sobre a demolição do prédio, discorreu sobre o papel das rodoviárias como patrimônio histórico, afirmando que a primeira estação, no “Maringá Velho”, é que deveria ter sido mantida, e que as outras foram apenas evoluções, modernizações, mas como já havia sido demolida, a *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz* deveria sim, ter sido conservada.

4.2 FIGURA 1²¹

Paulo Erasmo Campos lembrou-se de que não havia conforto nem banheiro na rodoviária do “Maringá Velho”, apontou o local onde ficava o bar, no interior da estação, e acrescentou mais detalhes quanto aos estabelecimentos próximos à rodoviária, citando o nome de alguns proprietários, lembrando ainda que não existia venda de bilhetes antecipados, já que esse trabalho era efetuado dentro do ônibus. Essas descrições deixam evidente a força da fotografia como disparadora do gatilho da memória. Campos já havia se lembrado, anteriormente, de alguns aspectos físicos e sociais relacionados à rodoviária, mas em contato com a imagem pôde mergulhar ainda mais em suas memórias, recuperando dados que, de outra maneira, poderiam não ter sido expostos.

O pioneiro explicou que o progresso vertiginoso da cidade, com um trânsito cada vez maior e um grande fluxo de ônibus e pessoas, exigiu a construção de uma rodoviária nova, que acabou tendo a mesma estrutura do ponto do “Maringá Velho”.

Na opinião do pioneiro Izaltino Machado, o que é chamada “rodoviária” era apenas uma extensão do hotel, simplesmente um “ponto” coberto, sem nada mais, onde as pessoas aguardavam a chegada das “jardineiras”. Machado também lembrou do campo de bocha e de um local utilizado para amarrar cavalos, que não estão visíveis na imagem. O fato permite evidenciar que a fotografia pôde servir como um artefato estimulador, o ajudando a reconstruir o cenário exterior ao enquadramento da fotografia e fornecer novas informações. O pioneiro também observou que o telhado se projetava para além do espaço onde as pessoas ficavam abrigadas. Um detalhe técnico da construção, provavelmente por seu conhecimento do ofício de carpintaria.

O engenheiro Edgar Werner Osterroht chegou com a família em Maringá em 1951, pela rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva, mas ao visualizar a figura 1, afirmou que a estação do “Maringá Velho” ainda encontrava-se em funcionamento – isso

²¹ C.f. p.29.

pode ser constatado na figura 11, cuja data da tomada fotográfica é 1953 –, e que em sua estrutura possuía lugar para informações, venda de bilhetes, jogos da loteria federal e estadual, e seu entorno servia de espaço onde produtores rurais costumavam vender verduras. Osterroht explica que, primeiro, os ônibus paravam na cidade, no “Maringá Novo”, e só então seguiam para o “Maringá Velho”, onde geralmente os motoristas paravam para dormir, esgotados pelo trajeto na estrada esburacada.

Osterroht, assim como Machado, confirmou a existência de um campo de bocha, pois já havia pintado um quadro do “Maringá Velho” com as duas pistas, as quais o dono do hotel já não queria mais porque “[...] os caras, ‘enchiam a cara’ e no outro dia não conseguiam trabalhar” (OSTERROHT, 2006). Segundo ele, no entorno da rodoviária haviam muitos bares, como o do próprio hotel onde estava anexada a estação, o da esquina em frente à rodoviária e o bar da família Haddad, do outro lado da rua.

Com os relatos de Campos e Osterroht foi possível observar algumas contradições em relação às informações sobre essa rodoviária: Campos relatou que os bilhetes eram vendidos no interior das jardineiras, posto que não havia venda de bilhetes antecipados, mas Osterroht afirma que no interior da estação havia um local para venda de bilhetes. É preciso compreender que também existe a possibilidade de estarem falando de épocas diferentes. Pode ser que nos primeiros anos da rodoviária, realmente a venda de bilhetes ocorresse apenas no interior dos veículos e só depois passou-se a comercializá-los antecipadamente, dentro da estação. Mas certamente, a memória é passível de lapsos e incertezas. Halbwachs (2013, p.96) explica que

Uma cena de nosso passado pode nos parecer tal que jamais teremos nada a tirar nem a acrescentar, e nela jamais haverá nada de mais ou menos a compreender. No entanto, se encontramos alguém que nela estivesse envolvido ou a ela tenha assistido, que a evoca e conta – depois de escutar sua história já não estaremos tão certos quanto antes estivemos de não podermos nos enganar sobre a ordem dos detalhes, a importância relativa das partes e o sentido geral do acontecimento: é impossível que duas pessoas que presenciaram um mesmo fato o reproduzam com traços idênticos quando o descrevem algum tempo depois.

São lembranças distantes e muitas vezes é possível que, por falta de motivos, jamais tenham sido lembradas, durante toda uma existência. A dificuldade em recuperá-las fidedignamente é grande mas, independentemente, os dados podem muito bem ser investigados através do cruzamento com informações obtidas de outras fontes.

Nelson Dias, ao observar a fotografia, adicionou uma nova informação ao que havia relatado antes de visualizar as imagens. Ele vendia leite por toda a extensão da

Avenida Kakogawa até chegar na Avenida Mauá, mas quando sobrava o produto, ia até ao “Maringá Velho”, região muito movimentada, onde estava localizada a primeira rodoviária de Maringá, e conseguia vender tudo rapidamente. Burke (2004, p.17) escreve que, “em resumo, imagens permitem ‘imaginar’ o passado de forma mais vívida”. O contato com a imagem serviu de gatilho, estimulando a memória e permitindo que os relatos fossem ampliados em mais detalhes.

Osmar Margarido dos Santos relatou que não chegou a conhecer a rodoviária do “Maringá Velho”, mas afirmou que o ônibus que aparece na imagem é do mesmo tipo dos que paravam no *Bar Paulistano*, de propriedade de seu pai, em meados de 1957. A visualização do ônibus, que agiu como um *punctum* nessa fotografia, transportou Santos a um diferente cenário, de uma outra época, despertando lembranças que remetem à situações familiares, onde os laços afetivos são mais fortes, fixados na memória com mais eficácia. Com essa informação, é possível deduzir que as “jardineiras” mantiveram-se em circulação até meados da década de 1960, apesar da existência de veículos mais modernos circulando pela cidade.

A fotografia não teve força suficiente para que Antonio Eriberto Schwabe discorresse sobre a história de Maringá ou da rodoviária. O pioneiro chegou na cidade em 1959, ano em que a terceira rodoviária – na Praça Raposo Tavares – estava em construção, não tendo então participado da fase anterior de desenvolvimento do município, mas afirmou que em 1959, a rodoviária do “Maringá Velho” ainda encontrava-se em funcionamento, apesar de quase não ser mais utilizada.

É comum, nas entrevistas, os pioneiros afirmarem o ano em que alguns fatos ocorreram, mas se faz necessário estar atento em relação a esses dados. Hobsbawn (2012, p.158) alerta para a evidência de que “não podemos nos basear na memória das pessoas para produzir uma cronologia confiável do que de fato aconteceu”. O pesquisador, em seu rigor científico, necessita cruzar essas informações com outras fontes para estabelecer a veracidade dos dados ou esclarecer, se não as datas corretas, pelo menos as mais próximas de quando os episódios sucederam-se.

4.3 FIGURA 2²²

Campos, quando observou a figura 2, logo percebeu uma abertura no telhado, inferindo que a imagem poderia ter sido feita no dia da inauguração; também detectou algumas construções, atrás da rodoviária, das quais não se lembrava. Um dos

²² C.f. p.30.

motivos por essa fotografia ter sido escolhida foi justamente esse. Todas as outras imagens antigas consultadas exibem essa rodoviária como única construção no interior da Praça Napoleão Moreira da Silva, e o objetivo foi apresentá-la aos pioneiros na tentativa de descobrir o que seriam essas outras construções. Alguns entrevistados logo questionaram as obras atrás da estação, outros foram estimulados a manifestar-se sobre a presença delas. Campos afirmou que não houve qualquer outro tipo de edificação na praça que não fosse a rodoviária; descartou algumas possibilidades mas disse que só poderiam ser casas na Avenida Brasil ou na Avenida Duque de Caxias, apesar de não transparecer, devido à grande proximidade com a estação. Outro detalhe lembrado por ele foi de que havia uma banca de revistas e um bar, cada qual em um lado da estação.

Machado, ao visualizar essa imagem, contou novamente o que já havia relatado sem ter visto as fotografias, mas acrescentou que os ônibus não entravam na parte coberta e que, depois de construídas as colunas e a cobertura de telhas da rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva, levantaram-se as paredes para a abertura de bares. Ainda afirmou que, diferente do que a fotografia induz a acreditar, não houve outras construções na praça, e que as edificações visíveis atrás da estação rodoviária foram feitas fora do pátio.

Osterroht logo lembrou-se do hotel, na rua de trás, onde ficou hospedado com a família, apesar de não estar visível na fotografia, mas afirmou que as construções logo atrás da rodoviária não existiram pois ele nunca as tinha visto, e foi incisivo: “não havia nada atrás da rodoviária” (OSTERROHT, 2016). Também argumentou que, se estivessem mais distantes, o que se apresenta na imagem poderia até estar correto, mas no plano de fundo, percebeu que só havia mato, e as edificações estavam muito perto.

Camargo logo reconheceu a rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva, mas não se lembrava dela como apresentada na foto, aberta, apenas com os pilares e a cobertura. Ele também afirmou que não haviam as construções que aparecem na parte detrás da rodoviária.

Santos reconheceu essa estação, mas a imagem que imergiu de suas memórias foi de gelo acumulado nos para-brisas dos ônibus, em épocas de frio. O pioneiro também não recordou-se das construções atrás da rodoviária, afirmando que nessa área havia apenas o pátio de manobras dos ônibus.

Dos nove entrevistados, cinco afirmaram não haver construção na Praça Napoleão Moreira da Silva que não fosse a rodoviária. Os outros, ou não se lembravam ou ainda não haviam transferido residência na cidade. Em nenhuma das outras fotografias dessa estação é possível observar essas edificações. Burke (2004 p.18) escreve que “para utilizar a

evidência de imagens de forma segura, e de modo eficaz, é necessário, como no caso de outros tipos de fonte, estar consciente de suas fragilidades [...]”. Esse é um caso em que o documento ainda precisa ser questionado por outros pioneiros, pesquisadores ou moradores que tiveram estabelecimentos comerciais próximos à estação, em busca de dados que poderiam explicar a existência daquelas construções na imagem.

O pioneiro Schwabe não lembrou-se dessa rodoviária e logo justificou-se, dizendo que seria possível que ela nem existisse mais, quando estabeleceu-se na cidade. Mesmo assim, explicou que nunca teve necessidade de utilizar as rodoviárias, já que contava com um grande suporte para que desempenhasse, sem contratempos, sua função como engenheiro.

A dificuldade em obter uma informação precisa exigiu que o pesquisador fizesse uma pesquisa mais específica relacionada à imagem. Observando diferentes fotografias dessa estação, observou que em algumas não havia a placa com os dizeres Maringá Estação Rodoviária sobre o telhado; em várias outras, o nome estaria voltado para a Avenida Brasil e na figura 4, voltado para a Rua Santos Dumont, paralela à Avenida Brasil, do outro lado da rodoviária. Essa placa mostrou-se um importante elemento de significação, pista para que o pesquisador pudesse inferir que ela poderia ser pintada dos dois lados com o nome Maringá Estação Rodoviária e que o fotógrafo estaria apontando sua câmera sentido Rua Santos Dumont – Avenida Brasil; as construções estariam então do outro lado dessa avenida, e não no interior da praça. A proximidade seria devido à posição da rodoviária, mais perto da Avenida Brasil. Outro fator que pode ter interferido na percepção dessa fotografia, deduzido pelo pesquisador, refere-se ao equipamento fotográfico. Se o fotógrafo fez uso de uma teleobjetiva, houve um achatamento dos planos devido às características desse tipo de lente, causando a ilusão de que as construções estariam ainda mais próximas à rodoviária. São possibilidades que demandarão uma aplicação mais aprofundada para sua comprovação ou contestação.

4.4 FIGURA 3²³

Campos logo observou que não havia nenhuma outra construção na praça, além da rodoviária, diferente do que pode ser visto na figura 2; também divergiu da data marcada à caneta na própria foto, 1950²⁴, quando notou as árvores, segundo ele, plantadas depois dessa data, e os carros, fabricados após 1950. Quanto a essa capacidade de observar e analisar a fotografia criticamente, Kossoy (2003, p.154) escreve que “o valor e o alcance dos documentos, bem como sua viável interpretação, estão na razão direta de quem consegue –

²³ C.f. p.31.

²⁴ Segundo Kenji Ueta, autor da fotografia, a data está equivocada e a imagem foi captada em 1952.

em função de sua bagagem cultural, sensibilidade, experiência humana e profissional – formular-lhes perguntas adequadas e inteligentes”. Ao se atentar à chaminé, no telhado da estação, o entrevistado acrescentou mais uma informação sobre o bar localizado na rodoviária: o nome do proprietário, Tião. O pioneiro soube interrogar a imagem e, pela vivência e experiência à época, percebeu alguns elementos de significação que o auxiliaram a contestar o ano escrito na fotografia.

Na visualização da figura 3, apesar da quantidade de componentes que poderiam despertar o interesse de Machado em discorrer sobre informações que poderiam mostrar-se relevantes à pesquisa, a fotografia não surtiu efeito. Machado limitou-se à redundância, reservando-se a descrever o que via, com algumas poucas observações, como o “puxadinho” lateral da rodoviária, construído em uma etapa posterior; os ônibus com bagageiros pequenos, porque os com bagageiros maiores só começaram a circular bem depois, e os primeiros carros de aluguel, que eram os táxis da época.

Osterroht relatou que havia um bar no interior da rodoviária e que era possível guardar as malas no interior da estação enquanto procurava-se um hotel. Assim como ocorreu com Machado, apesar da quantidade de elementos iconográficos, a fotografia não apresentou força suficiente para estimular o entrevistado a discorrer sobre memórias relacionadas ao lugar.

Ao analisar a fotografia, Dias observou uma charrete e lembrou-se que não havia pontos de carroça na rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva, mas sim na Avenida Paraná, na estação de trem, na Avenida XIX de Dezembro e na Avenida Mauá, dados não informados no início da entrevista, antes da visualização das fotografias. Importante observar que Dias refere-se às carroças utilizadas para o transporte de produtos, e não às charretes, onde transportavam-se pessoas, procedimento bastante comum no início do desbravamento da cidade. A charrete foi o *punctum* para o entrevistado. Foi atingido afetivamente pelo “encontro” com o meio de transporte por qual ele e seu pai trabalharam pelas ruas de Maringá.

Nessa imagem, Camargo teve dificuldades em identificar algumas edificações contidas na fotografia, confundindo as localizações, mas depois de algum tempo, observando com mais atenção, pôde corrigir seus apontamentos. O pioneiro se recorda que a rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva era muito pequena e que havia apenas um bar e venda de passagens; usou como referência a data da queda do avião do FAB, em 1957, para tentar estabelecer até quando ela esteve em funcionamento, mas deixou claro que não se recordava com clareza. Camargo contava ainda com pouca idade e é bem possível que se

relatasse algum fato, seria por ter mantido em sua memória o que outras pessoas testemunharam ou comentaram.

Antes de ver as fotografias, o pioneiro pouco discorreu sobre essa rodoviária, mesmo com algumas perguntas formuladas pelo entrevistador para estimulá-lo a recordar ainda antes de acessar as imagens, a fim de poder comparar os resultados, em um segundo momento, na proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória.

Apesar de não constar visualmente na fotografia, Santos lembrou-se do serviço de alto-falante que anunciava a saída dos ônibus e as mensagens aos moradores. Também recordou-se que havia uma pastelaria no interior da rodoviária, e do pasteleiro, Nelson. A família do entrevistado possuía um estabelecimento comercial nas proximidades dessa estação. Santos devia ouvir diariamente os anúncios, que chamaram sua atenção e ficaram gravados em sua memória. O maior poder da fotografia não está explícito. “[...] ver, descrever e constatar não é o suficiente” (KOSSOY, 2003, p.95). Bastou Santos observar a fotografia para ser disparado um gatilho que fez emergir lembranças que fizeram parte de seu dia a dia, mesmo não havendo um elemento de significação que estivesse em relação direta com o relato: o alto-falante.

4.5 FIGURA 4²⁵

A figura 4 instigou Campos a verificar novamente a figura 3 e fazer uma comparação em relação ao tamanho das árvores, para definir melhor a data da fotografia anterior (figura 2). As árvores da figura 4, datada de 1952, estão menores que a da figura 3, evidenciando, para Campos, que o ano está errado e que a figura 3 deveria ter sido feita em meados de 1954. Outro detalhe que chamou a atenção e ajudou a corroborar a afirmação do pioneiro foi a cerca fixada, segundo ele, apenas para deixarem as árvores crescer, apesar de que as árvores continuaram cercadas, como é possível observar na figura 3. A diferença é que as cercas da figura 4 foram pintadas de uma cor mais clara, mais uma evidência em relação ao equívoco quanto ao ano assinalado na figura 3.

A riqueza de detalhes, característica inerente à fotografia, permitiu que o pioneiro observasse e comparasse minuciosamente os elementos visuais, que dificilmente seriam lembrados sem essas referências, contestando e referenciando melhor a data da fotografia em relação ao ano correto de sua tomada.

Nessa imagem, Machado identificou os veículos, próximos ao centro da fotografia, como carros de aluguel, que ainda funcionavam sem taxímetro, e acabou

²⁵ C.f. p.32.

confundindo a residência que aparece ao lado das *Casas Pernambucanas* com a casa que foi reconstruída na Universidade Estadual de Maringá, hoje *Museu da Bacia do Paraná*, onde residia o gerente da CMNP, Alfredo Nyffeler, na Avenida Brasil, mais próxima à Praça Raposo Tavares. Como visto anteriormente, as informações obtidas com as entrevistas dos pioneiros precisam ser indagadas constantemente pelo pesquisador, que utiliza-se de outras fontes de conhecimento para comparar, acrescentar, contradizer ou questionar os dados obtidos. Kossoy (2003, p.78) alerta para o fato de que

o exame das fontes fotográficas jamais atingirá sua finalidade se não for continuamente alimentado de informações iconográficas (necessárias aos estudos comparativos) e das informações escritas de diferentes naturezas contidas nos arquivos oficiais e particulares, periódicos da época, na literatura, nas crônicas, nas histórias e nas ciências vizinhas. De outra forma, jamais traremos elementos sólidos de apoio e as pistas necessárias para a correta identificação dos assuntos representados.

Osterroht, ao ver a fotografia, passou a descrever alguns estabelecimentos, facilmente visualizados na imagem, mas percebeu, “escondidos” atrás dos caminhões, na extremidade esquerda da fotografia, paralelepípedos empilhados, que seriam utilizados para fazer o primeiro calçamento, a partir daquele local. É bem possível que o pioneiro tenha sido uma testemunha ocular dessa transformação e, conjuntamente à sua experiência como engenheiro, logo percebeu o pequeno detalhe na imagem, praticamente imperceptível a quem não carrega essa vivência.

Observar a praça, com diversas árvores em primeiro plano, ajudou a despertar, no entrevistado, a lembrança de que ali havia um jardim [Bosque das Essências], retirado pelo então prefeito Américo Dias Ferraz, que não queria saber de “sítio e verde” na cidade²⁶. Ainda lembrando de Ferraz, o pioneiro se dispôs a contar um episódio que vai ao encontro do que se relata em relação à personalidade e comportamento do ex-prefeito: Osterroht precisou ir até a cafeeira de Ferraz para receber o pagamento por um trabalho. Foi pago, mas a pessoa que chegou logo após, para receber o que lhe era devido desde a época das eleições, precisou dar meia volta, ameaçado pelo ex-prefeito com um revólver.

Arantes, lembrando uma história que havia relatado, envolvendo sexo, mato e tocos que haviam na Praça Napoleão Moreira da Silva, mesmo ao visualizar a figura 4, que mostra um terreno limpo e algumas árvores plantadas, feita em 1952, ou seja, anterior à sua chegada em Maringá, em 1958, insistiu que ainda deveriam haver alguns tocos. Ocorre que as árvores do bosque foram derrubadas em 1959. E voltando à figura 2, de 1949, onde o pioneiro

²⁶ C.f. p.141.

afirmou que havia conhecido a estação daquela maneira, apenas com as colunas e cobertura, ponderou que poderia ter se confundido porque no *Foto Maringá* haviam grandes ampliações de fotos históricas e que poderia, então, ter se “atualizado” por aquelas fotografias. Bosi (2015, p.413) escreve sobre a dificuldade em recuperar memórias: “para localizar uma lembrança não basta um fio de Ariadne; é preciso desenrolar fios de meadas diversas, pois ela é um ponto de encontro de vários caminhos, é um ponto complexo de convergência dos muitos planos do nosso passado”. Planos que se misturam, se reorganizam e se remodelam com o passar do tempo e experiências vividas pelas pessoas. Arantes viu uma imagem e sua memória foi “traída” pelo poder de representação da fotografia, que acabou confundindo e amalgamando simulacros [as ampliações de fotos históricas] com uma real participação do pioneiro em uma época ainda anterior à sua chegada no município.

Camargo identificou, mesmo não sendo visível na fotografia, a residência de Alfredo Nyffeler, fornecendo a exata posição da propriedade, onde encontra-se atualmente o *Edifício Shimabukuro*. Também lembrou-se de alguns detalhes, como plantações e árvores frutíferas na frente da casa. O pioneiro revelou um serviço que até então não havia sido comentado pelos outros pioneiros: existia um sistema de jipe de aluguel em funcionamento. Quando havia necessidade de se fazer uma viagem mais longa, para outras cidades, podia-se alugar um jipe. Dentro da cidade, apesar de a fotografia apresentar uma série de veículos ordenados atrás da rodoviária, o pioneiro afirmou que não havia táxi e que quem precisasse se deslocar por Maringá, em distâncias maiores, se não possuísse um veículo, teria que usar as charretes.

4.6 FIGURA 5²⁷

Campos afirmou não lembrar-se da construção na Praça Raposo Tavares, no extremidade direita da fotografia, mas sugeriu que poderia ser uma espécie de acampamento das pessoas que iriam edificar a rodoviária. Olhar para essa imagem não o ajudou a recuperar novas informações sobre a estação, mas o pioneiro lembrou-se de variadas atividades que ocorriam nessa praça, como parque de diversões, luta livre e apresentações diversas.

Machado foi incisivo ao afirmar que não houve qualquer estação funcionando no período entre a demolição da rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva e a da Praça Raposo Tavares, e que aquela construção seria apenas um “ponto” de parada, não podendo ser caracterizada como uma rodoviária propriamente dita.

²⁷ C.f. p.33.

Osterroht percebeu, na fotografia, que a rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva já havia sido derrubada, deduzindo que a imagem teria sido produzida na década de 60. Quanto à estrutura no local onde seria construída a nova rodoviária, o pioneiro afirmou que seria apenas uma construção provisória, mas que não saberia dizer se os ônibus paravam ali.

A figura 5 fez Dias comentar que no térreo da rodoviária da Praça Raposo Tavares havia uma banca onde ficavam os engraxates. Ele já havia trabalhado nessa profissão, e essa lembrança possibilitou inferir que, ao observar a foto, mesmo nem havendo ainda a construção da rodoviária, estabeleceu-se uma relação de pertencimento, identitária, pois como engraxate que foi, pôde projetar-se e identificar-se naquele espaço, mesmo que seu local de trabalho tenha sido a estação ferroviária. Bosi (2015, p.415) diz que “[...] a sucessão de etapas na memória [...] é toda dividida por marcos, pontos onde a significação da vida se concentra: mudança de casa ou de lugar, morte de um parente, formatura, casamento, empregos, festas”. A primeira ocupação de Dias, aos seis anos de idade, foi como engraxate. Um momento de transição que exige amadurecimento e responsabilidades, possibilitando novas e marcantes experiências.

Arantes rapidamente identificou o *Palace Hotel* e os estabelecimentos ao redor. A ligação afetiva com o hotel, posto que o pioneiro havia se instalado, por determinado tempo, nesse local, foi revelada assim que observou a fotografia. Comportou-se como um *punctum*, atingindo-o antes mesmo que tentasse procurar pelo edifício. O pioneiro também não conseguiu recordar-se da construção na Praça Raposo Tavares, mas pôde indicar uma pessoa que poderia explicar o que seria aquela obra. Depois de visualizar outras imagens, voltou para a figura 5 e contou sobre o desastre com o avião da Esquadilha da Fumaça, apontando o lugar onde a aeronave caiu, próximo a um prédio onde se lê Jaraguá. Ao averiguar essa informação em outras entrevistas e fontes de notícia da época, constatou-se que ela é improcedente.

Camargo também não conseguiu identificar a pequena construção na praça, onde seria construída a rodoviária. A fotografia, provavelmente por sua vista aérea e plano de tomada aberto, despertou no entrevistado, apesar de seus oito anos à época, a lembrança da ocasião em que houve a queda do avião da FAB, nesse mesmo local, recordada também por Arantes.

O episódio do desastre aéreo, ocasionando a morte dos dois ocupantes da aeronave, foi um marco na vida dos moradores e na história da cidade. O dia seria de comemorações – o décimo aniversário da cidade – e estavam previstas diversas atividades:

desfiles, cerimônias, homenagens, baile e inauguração da fonte luminosa da Praça Raposo Tavares. Tornou-se uma data simbólica, amplamente mencionada em reportagens e discussões sobre a história de Maringá. Praticamente todos os pioneiros entrevistados rememoraram o acontecimento, cada um com sua versão dos fatos. Candau (2004, p.36) explica que

[...] mesmo que exista em uma determinada sociedade um conjunto de lembranças compartilhadas pelos seus membros, as sequências individuais de evocação dessas lembranças serão possivelmente diferentes, levando em consideração as escolhas que cada cérebro pode fazer no grande número de combinações da totalidade de sequências.

Diante da reflexão, percebe-se que, “por muito que deva à memória coletiva, é o indivíduo que recorda. Ele é o memorizador e das camadas do passado a que tem acesso pode reter objetos que são, para ele, e só para ele, significativos dentro de um tesouro comum” (BOSI, 2015, p.411).

Com as afirmações de Candau e Bosi, se reconhece que o indivíduo envolve-se em dois tipos de memória, a individual e a coletiva, na qual recorre-se a dados externos a si, à memória do grupo, que

[...] segue as leis das memórias individuais que, permanentemente, mais ou menos influenciada pelos marcos de pensamento e experiência da sociedade global, se reúnem e se dividem, se encontram e se perdem, se separam e se confundem, se aproximam e se distanciam, múltiplas combinações que formam, assim, configurações memoriais mais ou menos estáveis, duráveis e homogêneas (CANDAUI, 2004, p. 49).

Santos, a princípio, afirmou que a edificação na Praça Raposo Tavares nunca havia sido rodoviária. Analisando mais demoradamente a fotografia, percebeu as charretes, próximas a essa construção, e indicou algumas pessoas que poderiam contribuir com informações a respeito. Também inferiu que poderia ser uma obra que serviria para os trabalhadores que estavam construindo o *Banco Noroeste*, que era da mesma época.

Uma informação relevante em relação a essa dúvida é que a “rodoviária” passou a funcionar no *Bar Restaurante e Hotel Paulistano*, aberto pelo pai de Santos após sair do estabelecimento comercial da Praça Napoleão Moreira da Silva. Os ônibus paravam no *Paulistano* e as passagens eram vendidas no próprio local. Ainda, segundo o pioneiro, já não havia mais a rodoviária na Praça Napoleão, ou seja, não havia nenhuma rodoviária em funcionamento quando a venda de passagens começou a funcionar no *Paulistano*. Após analisar ainda mais a imagem e pensar em toda a situação, Santos percebeu um caminho, um local para entrada e saída do interior do quarteirão, deduzindo agora que aquela construção poderia sim ter

funcionado como rodoviária. Thompson (1992, p.153) escreve que “a fidedignidade depende, em parte, do interesse que determinado assunto tem para o informante”. O pioneiro dedicou-se a analisar a fotografia por um tempo maior que o dispensado às outras imagens e, aos poucos, examinando os pormenores, foi combinando os dados explícitos e implícitos da fotografia, reconstruindo e consolidando as informações compartilhadas.

Schwabe explicou que a construção da rodoviária já havia sido iniciada quando veio morar em Maringá e que, depois de mais de um ano, os ônibus já estacionavam lá porque primeiramente foi feita a parte da frente, onde eram vendidos os bilhetes, e só depois foi feita a parte de trás, cuja construção, não durou nem dois anos. Foi só no segundo ano de edificação que as lojas começaram a funcionar. O engenheiro, apesar de anteriormente, ao observar a figura 3, estar incerto quanto à existência da rodoviária na Praça Napoleão quando se estabeleceu na cidade, afirmou, que ela já não existia mais.

Bosi (2015, p.51) escreve que, “antes de ser atualizada pela consciência, toda lembrança ‘vive’ em estado latente, potencial”. Mas a memória nem sempre, quando solicitada, emerge em sua plenitude, vívida e límpida. Para que aconteça, exige empenho e dedicação. “Uma lembrança é diamante bruto que precisa ser lapidado pelo espírito. Sem o trabalho da reflexão e da localização, seria uma imagem fugidia” (BOSI, 2015, p.81). A análise minuciosa das fotografias, fontes de informação do passado, auxiliou os pioneiros na reconstrução e combinação dos cenários externos e internos correspondentes à imagem, no desejo de apresentar dados mais seguros e confiáveis para constituir a pesquisa.

4.7 FIGURA 6²⁸

A *figura 6* despertou em Campos uma lembrança sobre os comentários da população quanto à construção da rodoviária na Praça Raposo Tavares. Segundo o entrevistado, as pessoas diziam que Maringá estava, naturalmente, crescendo, mas não necessitava de um prédio tão grande. O relato demonstra que essa rodoviária foi projetada para permanecer e que, apesar das proporções exageradas para a época, sua ampla estrutura permitiu que acompanhasse o dinâmico progresso da cidade por várias décadas.

Machado logo lembrou-se da existência de 22 fossas sépticas no interior da rodoviária, das paredes trincadas e de quando começou parte da construção cedeu, gerando um grande problema. Segundo Campos – em sua entrevista, antes mesmo de visualizar as fotografias –, até o ano de 1982 a rodoviária contava apenas com fossas sépticas, quando então foram desativadas e a estação passou a ser atendida pela rede de

²⁸ C.f. p.34.

esgoto; o poço artesiano foi fechado, pelo receio de contaminação devido à quantidade de fossas existentes, e a água passou a ser fornecida pela Sanepar.

Osterroht, provavelmente por ter observado a rodoviária em fase de construção, revelou que havia desenvolvido o projeto de um restaurante na parte superior e museu na parte inferior, para serem edificados no lugar dessa rodoviária, onde atualmente funciona um estacionamento.

Nessa foto, a laje da estação, por muito tempo escondida pela cobertura metálica adaptada posteriormente, foi um elemento iconográfico que acabou chamando a atenção de Arantes. Ao observar essa parte da estrutura, a fotografia permitiu ao pioneiro lembrar de um detalhe curioso. Para ele, o único problema dessa rodoviária foi justamente essa laje, que apresentou diversas falhas. Segundo Arantes, essa etapa da construção foi executada por outro engenheiro, responsável por terminar a obra. Esse é um dado relevante, que diz respeito ao processo de edificação da rodoviária.

Para Thompson (1992), esse tipo de fonte oral não pode ser tratado apenas como mais um documento, sob a condição de se estar ignorando o potencial valor de um testemunho subjetivo, que pode sim compartilhar informações fidedignas. Certamente, é um conhecimento que necessita ainda estar amparado por outras fontes, outros documentos, para validar a afirmação do pioneiro. “Por meio de um trabalho minucioso, os historiadores podem redescobrir e atualizar certa quantidade de fatos grandes e pequenos, que se acreditava perdidos para sempre, especialmente quanto têm a sorte de encontrar memórias inéditas” (HALBWACHS, 2013, p.101). O cruzamento de informações é fundamental para o cumprimento da pesquisa, respeitando assim os rigores da ciência.

A fotografia estimulou Camargo a expôr sua opinião sobre a demolição da rodoviária, posicionando-se contra o ato e a falta de vontade dos órgãos públicos de preservar edificações que mereceriam ser mantidas. Para o entrevistado, a rodoviária poderia ter sido reestruturada e reaproveitada, retirando-se o tipo de comércio existente em suas lojas para conceber-se algo que marcasse a cidade.

A estação da Praça Raposo Tavares é considerada um marco, “[...] um lugar distinto e inesquecível, impossível de ser confundido com qualquer outro. Sem dúvida, a intensidade de uso reforça essa identidade, e às vezes a própria intensidade de uso cria formas visuais de características únicas [...]” (LYNCH, 2011, p.114). O sentimento de preservação e ligação afetiva foi exposto por nove, dos dez entrevistados. Essa rodoviária foi um lugar diretamente ligado à história e à identidade da população.

Observando a fotografia, novamente Santos afirmou que seu pai já possuía o *Paulistano* quando começaram a construir a rodoviária. O pioneiro também comentou sobre o grande movimento no restaurante da estação, no pavimento superior, que servia *à la carte* e produzia uma disputada feijoada. Uma queixa do entrevistado foi sobre o transtorno causado pela construção da rodoviária, que se estendeu demais, atravessando vários anos. É bem provável que a obra deva ter trazido diversos incômodos para os comerciantes estabelecidos no entorno da praça e que as atividades acabassem marcando a memória de quem sofreu com o processo de edificação da estação. O *Paulistano* ficava em uma esquina, bem ao lado do local onde a rodoviária estava sendo construída.

A fotografia logo despertou em Schwabe lembranças a respeito da demolição da rodoviária. O pioneiro foi enfático ao dizer que teve acesso à vistoria feita na estação e foi incisivo ao dizer que ela jamais cairia. Para ele, a única coisa mal feita foi a cobertura metálica construída posteriormente. Na opinião do engenheiro, a intenção do poder público já era demolir o prédio porque a primeira coisa que fez, quando obteve a posse da propriedade, foi derrubá-lo.

O pioneiro ainda relatou que a prefeitura apresentou apenas fotografias para comprovar o perigo de desmoronamento, apesar de ter havido sim uma vistoria²⁹ executada a pedido do poder público.

4.8 FIGURA 7³⁰

Ao analisar a figura 7, Campos relatou que a Praça Raposo Tavares abrangia também a área onde foi construída a rodoviária; era tudo uma coisa só, e foi o então prefeito Américo Dias Ferraz quem decidiu dividi-la, separando-a com a Rua Bandeirantes – atual Joubert de Carvalho – para edificar a estação em uma das partes. A vista em plano aberto, assim como ocorreu com Camargo e Arantes ao visualizarem a figura 5, provavelmente contribuiu para que rememorasse também o episódio da queda do avião da FAB, fato definitivamente marcante na memória dos pioneiros.

Segundo Osterroht, “[...] a construção foi muito bem feita. Foi fiscalizada por nós, não pela *Companhia*” (OSTERROHT, 2016). Para o pioneiro, apesar de não gostar da rodoviária, ela possuía uma estrutura perfeita que poderia ter sido utilizada como um centro cultural ou biblioteca. Ao identificar os cavalos e charretes, o pioneiro lembrou-se que havia um ponto próximo ao *Colégio Santa Cruz*, no “Maringá Velho”.

²⁹ C.f. p.122.

³⁰ C.f. p.34.

Arantes, demonstrando-se impressionado com a visualização da estação, falou sobre a grandiosidade da obra e arriscou dizer que ela era ainda maior que a atual rodoviária. Após adiantar-se e olhar a figura 8, voltou para a figura 7 e percebeu as janelas, na parte superior da obra, feitas para propiciar a entrada de luz nos escritórios e salões.

Uma informação singular resultou da entrevista com Camargo, sobre a diferença de preço entre a passagem de ônibus e de trem. A fotografia mostra apenas uma parte da estação ferroviária e as lembranças emergiram logo no primeiro contato do entrevistado com imagem, quando pôde rever, emocionado, o local que tanto utilizou em épocas passadas. A estação ferroviária foi o *punctum* para o pioneiro, de uma ligação afetiva tão forte que o fez lembrar até de detalhes das viagens, como o macarrão grosso que era servido no almoço, quando compravam apenas uma refeição e compartilhavam, porque ele ainda era criança e não conseguia dar conta de tudo sozinho. A fotografia disparou o gatilho da memória, acionado por um elemento iconográfico de uma estrutura relacionada à história de Camargo, ligada à sua identidade e ao sentimento de pertencer àquele lugar.

O pioneiro costumava viajar de trem porque, além de não haver problemas com paradas devido às chuvas, custava menos da metade de uma viagem de ônibus. Camargo explicou que os valores eram mais baixos porque, de qualquer maneira, o trem já fazia o deslocamento para levar mercadorias, então bastava engatar mais alguns vagões para o transporte de passageiros, procedimento que não modificaria o consumo da máquina.

4.9 FIGURA 8³¹

Ao tentar descobrir o ano em que a fotografia foi produzida, Campos buscou identificar algum elemento de significação relevante para que pudesse, pelo menos, sinalizar uma data próxima à correta: segundo ele, o ano de fabricação do automóvel Caravan, estacionado na rodoviária, seria 1974, portanto, a fotografia só poderia ter sido feita nesse mesmo ano ou posteriormente. No verso da imagem, a marcação à caneta feita pela *Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá* indica que é de 1980, provavelmente um dado fornecido pelo doador da fotografia. Kossoy (2003) escreve sobre a existência de diversos elementos nas imagens que devem ser examinados cuidadosamente em busca de informações, como números em prédios, cartazes e nomes de ruas. Nesse caso, o veículo serviu como referência, mas seria inútil caso o pioneiro não trouxesse consigo uma bagagem de conhecimento sobre os automóveis da época.

³¹ C.f. p.35.

Arantes, ao visualizar a fotografia, apenas mencionou o nome de um advogado, Pedro, que mantinha escritório na rodoviária, mudando-se posteriormente para o *Edifício Três Marias*. A estação não se caracterizava apenas como um local de embarque e desembarque. Era um centro comercial nervoso e em seu andar superior haviam várias salas que funcionavam como escritórios de advocacia.

Camargo fez uma pertinente comparação entre a rodoviária na Praça Raposo Tavares e a atual *Terminal Rodoviário Vereador Dr. Jamil Josepetti*, em relação à movimentação de pessoas. Segundo ele, quando necessita ir até a estação nova, praticamente não vê passageiros e nem ônibus, muito diferente da “rodoviária velha”, que era muito movimentada. Mas o próprio pioneiro, apesar de não saber o motivo para essa situação, comentou sobre a influência da localização sobre o movimento, já que a “rodoviária velha” encontrava-se na área mais central da cidade, enquanto que a rodoviária nova situa-se em uma região bastante afastada do centro de Maringá. Pesavento (2008, p.4) expõe que “[...] o centro é o núcleo original, o ponto de partida nodal e uma aglomeração urbana. O centro é, pois, o marco zero de uma cidade, o local onde tudo começou, o seu núcleo de origem. Assim sendo, o centro é um espaço privilegiado no tempo”. Nesse sentido, como um espaço relacionado à história e ligado à identidade de um povo, a área central exerce uma força de atração irresistível, mas é justo lembrar que, em determinada época, também havia a estação ferroviária, praticamente ligada à rodoviária e, mais adiante, o funcionamento do terminal urbano nas proximidades da estação, que também contribuiu para uma grande movimentação em toda aquela área.

Santos percebeu que já haviam feito a calçada ao redor da rodoviária e apontou, na própria estação, próximo ao *Edifício Herman Lundgren*, o local onde funcionava o *Restaurante Monte Libano*, referência gastronômica da cidade. O pioneiro também lembrou-se, assim como Arantes, de um escritório de advocacia no pavimento superior da rodoviária, pertencente a um advogado da cidade de Mandaguari (PR).

4.10 FIGURA 9³²

A fotografia suscitou lembranças em Campos, relacionadas a uma estrutura que não encontra-se visível na fotografia. Apesar de exibir, em primeiro plano, os telefones públicos que, segundo o pioneiro, ficavam inicialmente na parte superior e depois foram transferidos para o térreo, e ter lembrado também da existência de cabines para ligações interurbanas, Campos descreveu a escadaria que dava acesso ao pavimento superior da

³² C.f. p.36.

rodoviária, lembrando-se de que foi construída de uma maneira que, propositadamente, formasse a letra M, de Maringá.

Dias confundiu os telefones públicos com semáforos, necessitando de ajuda do pesquisador para compreender do que se tratavam os elementos iconográficos destacados na imagem, mas mesmo assim a fotografia não despertou interesse no entrevistado.

Schwabe apenas lembrou a falta de cuidados da população para com os telefones públicos. A imagem não teve força o suficiente para despertar outras lembranças em relação ao cotidiano da rodoviária.

4.11 FIGURA 10³³

Bosi (2015, p.418), escreve que “cada geração tem, de sua cidade, a memória de acontecimentos que permanecem como pontos de demarcação em sua história”. Quando se trata do ex-prefeito Américo Dias Ferraz, as primeiras lembranças relatadas pelos pioneiros remetem ao atentado na barberaria, ao bar e à cafeeira, de sua propriedade, e à motoniveladora que o ajudou a vencer a campanha política. Além desses fatos, outros episódios podem ser lembrados, dependendo do grau de envolvimento das pessoas com os acontecimentos da época. Campos discorreu sobre o episódio que explica a escolha do nome do sofisticado bar do ex-prefeito, realizada através de uma enquete na *Rádio Cultura*. Como não houve acertadores, foi dado o nome de *Colúmbia*, que seria, segundo o entrevistado, o nome da cafeeira³⁴ de Ferraz.

Machado reconheceu rapidamente a imagem do então prefeito Américo Dias Ferraz e recordou algumas informações que normalmente são expostas por pesquisadores e pioneiros quando o assunto é o ex-prefeito. Contrariando o que diz a literatura voltada à história de Maringá, Machado contou que quem encomendou a agressão a Ferraz foi um dos integrantes da família Tupan, e não Aníbal Goulart, como afirmam diversos autores e pioneiros, e também disse, contradizendo mais uma vez os livros relacionados ao assunto, que nunca ouviu dizer que haviam golpeado Ferraz. É certo que Goulart era cunhado de Levy de Aguiar Tupan, fato que pode evidenciar uma ligação e possível cooperação com a atitude. Nesse contexto, faz-se importante retomar a ideia de que

lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho. Se assim é, deve-se duvidar da sobrevivência do passado, ‘tal como

³³ C.f. p.36.

³⁴ Segundo os livros consultados sobre a história de Maringá e a entrevistas com os demais pioneiros, o nome da cafeeira seria Santa Luzia.

foi’, e que se daria no inconsciente de cada sujeito. A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual. Por mais nítida que nos pareça a lembrança de um fato antigo, ela não é a mesma imagem que experimentamos na infância, porque nós não somos os mesmos de então e porque nossa percepção alterou-se e, com ela, nossas ideias, nossos juízos de realidade e de valor (BOSI, 2015, p.55).

São inúmeras as possibilidades da memória transformar-se. Bosi (2015, p.407) escreve que os relatos, opiniões, pensamentos ou “[...] reflexões, que escutamos e que calharam bem com nosso estado de alma, estão a um passo da assimilação, e do esquecimento da verdadeira fonte”.

Outra informação relatada pelo pioneiro é a de que Ferraz teria tido dificuldades em assumir a prefeitura pois a família de Tupan, nomeada como dirigente da casa porque não havia prefeito à época, não queria entregá-la. O fato é que, quando foi instalada uma subprefeitura na cidade, ocasião em que foi elevada a distrito, Levy de Aguiar Tupan foi nomeado subprefeito (SCHIAVONE, 2007), **em 1947** (grifo nosso). Américo Dias Ferraz foi sucessor de Inocente Villanova Júnior, primeiro prefeito de Maringá, assumindo a prefeitura **em 1956** (grifo nosso). Como advertido anteriormente, o pesquisador precisa ser cuidadoso em relação aos dados cronológicos advindos de entrevistas orais. A memória não é guardiã fiel do que se passou e a fidedignidade³⁵ dos fatos relatados só pode ser confirmada através do cruzamento dos dados com as mais diversas fontes, quando então a pesquisa apresentará resultados autênticos.

Osterroht discorreu sobre um episódio que oferece indícios da personalidade de Ferraz. O então prefeito não havia sido atendido pelos funcionários da prefeitura – que estavam sem receber – ao tentar adentrar na oficina da prefeitura, na Avenida Mauá. Do lado de fora, em seu carro importado, deu marcha a ré e arrebentou as correntes que trancavam o portão, danificando, com essa atitude, o próprio carro.

O entrevistado também lembrou-se do episódio em que Ferraz assassinou o gerente comercial da empresa de carros da *Simca do Brasil*, em São Paulo, que acarretou em sua prisão onde, posteriormente, chegou a sofrer abusos sexuais. Diferente da história narrada pelo ex-prefeito sobre o motivo de sua atitude desesperada, Osterroht relatou que os carros eram vendidos pela concessionária de Ferraz, que não repassava o dinheiro à *Simca*, motivando o corte do fornecimento dos veículos.

³⁵ Fiel à subjetividade do sujeito. Valoriza-se a memória pelo que ela tem de força testemunhal; é identidade. Mesmo sendo imprecisa, é válida para o sujeito.

Uma história lembrada pelos pioneiros, constando também em diversas obras que descrevem a história política da cidade, remete à estratégia política de Ferraz para angariar votos em sua disputa pela prefeitura, ao pilotar uma motoniveladora pelas ruas esburacadas de Maringá. O que se conta, segundo Osterroht, é que Ferraz havia comprado o equipamento, como havia anunciado à população, mas na verdade efetuou a aquisição em nome da prefeitura para depois devolvê-lo.

O engenheiro também lembrou-se que Ferraz possuía depósitos e secadores em alguma cidade de região. Já em processo de falência, vendia o café mas não pagava aos sitiantes, que retornavam mês após mês na tentativa de receber o pagamento.

As informações prestadas por Osterroht sobre o motivo da ruptura do envio de automóveis à concessionária de Ferraz e a compra da motoniveladora, não constam em nenhum material consultado pelo pesquisador e exigiria um trabalho mais específico e aprofundado para a comprovação de sua autenticidade.

Nesse contexto, Pesavento (2008, p.7) expõe que

uma cidade possui seus mitos, suas lendas, suas histórias extraordinárias, transmitidas de boca em boca, de geração em geração, através da oralidade. A história e a memória de uma cidade é também o boato, o *ouvi dizer*, o relato memorialístico que se apóia não só na lembrança pessoal de quem evoca, mas também naquilo que foi contado um dia por alguém cujo nome não mais se sabe.

O que é relevante apreender dessa situação é que, boato ou não, Osterroht, um dos pioneiros mais requisitados por pesquisadores e comunicadores, visto sua ampla bagagem de conhecimento sobre a cidade, põe em dúvida informações que são publicadas e replicadas em materiais que contam a história da cidade. Inéditos ou não, a história é viva e está em constante construção e transformação; são dados que poderiam contribuir à restauração de micro-histórias que constituem o passado da cidade.

Dias não reconheceu Américo Dias Ferraz, confundindo ainda o então governador do Paraná Moysés Lupion com o ex-prefeito de Maringá, Said Ferreira. Após uma breve explicação por parte do entrevistador, o pioneiro citou a cafeeira, o bar Colúmbia e alguns parentes de Ferraz, mas de modo muito superficial. Apesar de ser parente de Ferraz, o entrevistado demonstrou, durante a entrevista, pouco envolvimento com as questões políticas da cidade. A manifestação da lembrança está diretamente ligada ao grau de interesse que o sujeito dedicou a determinados acontecimentos.

Percebeu-se, com Dias, uma certa dificuldade em estender e aprofundar as informações expostas, seja ao contar suas experiências de vida e suas percepções sobre a

cidade, seja através da visualização das fotografias. Diferente do exemplo exposto por Bosi (2015, p.63), quando escreve que “[...] o homem já afastado dos afazeres mais prementes do cotidiano se dá mais habitualmente à refacção do seu passado”, o entrevistado continua ativo na profissão de ferreiro. Somando-se a essa informação o fato de não estar acostumado a exercitar a memória neste tipo de ação – ao contrário do que foi visto em outros pioneiros entrevistados –, o que percebe-se é um enfraquecimento do ato de lembrar, o que acaba tornando dificultosa a busca por histórias e dados que poderiam apresentar-se relevantes para a pesquisa. O repertório de lembranças se encolhe ao não serem operados os mecanismos que permitem recuperar dados do passado.

Apesar de saber que era Ferraz quem estava na fotografia, Arantes não lembrou o nome e foi preciso que o pesquisador auxiliasse. O pioneiro também acabou repetindo as histórias mais contadas sobre Ferraz: o assassinato do gerente da *Simca*, em São Paulo, e o episódio na barbearia. É possível dizer que, por ter chegado na cidade no fim do mandato de Ferraz e não ter participado dessa fase política, Arantes apenas repetiu as memórias mais contadas por pioneiros mais antigos. Bosi (2015, p.407) escreve que “[...] muitas recordações que incorporamos ao nosso passado não são nossas: simplesmente foram relatadas por nossos parentes e depois lembradas por nós”.

Apesar da pouca idade na época da administração de Ferraz, Camargo lembrou-se do local onde residia o então prefeito, na Avenida Curitiba, esquina com a Rua Princesa Isabel, da beleza da residência, com animais selvagens no quintal, como pacas e veados, e também de uma filha de Ferraz, que era paraplégica. Possivelmente, sua atual relação profissional com familiares da primeira esposa de Ferraz estimulem essas recordações, que se reavivam constantemente pelo contato com parentes do ex-prefeito, tornando-se cada vez mais vívidas e detalhadas.

Logo que observou a fotografia, Santos reconheceu o ex-prefeito. Segundo ele, conhecia-o pessoalmente. O pioneiro contou que Maringá não havia recebido o título de cidade que mais se desenvolvia porque Ferraz não sabia escrever, nem assinar o próprio nome. Ele também lembrou-se das histórias mais marcantes envolvendo o ex-prefeito, como o assassinato do gerente da agência *Simca*. A novidade é que o entrevistado afirmou que assistiu ao júri de Ferraz, em São Bernardo, recordando-se de Hamilton Dragomiroff Franco, promotor respeitado, contratado pela *Simca*, e dos advogados de Adhemar de Barros³⁶, disponibilizados para Ferraz, pela ligação entre ambos. Santos relatou que, ainda enquanto

³⁶ C.f. p.136.

esteve preso, Ferraz ganhou muito dinheiro em uma aposta e assim que saiu da cadeia, mudou-se para o Mato Grosso, comprando um hotel³⁷.

O pioneiro não concordou com a demolição dessa rodoviária e nem com a da estação na Praça Napoleão Moreira da Silva. Para ele, poderia ter sido executada uma reforma, que era vontade dos condôminos, mas que foi ignorada pelo poder público. Posicionando-se a favor dos condôminos, afirmou que os donos das lojas deveriam ser indenizados, e mostrou-se desesperançoso em relação ao que será feito no local onde ficava a estação. Santos, ao fim da entrevista, lembrou-se ainda que o pai foi o primeiro a levar energia para a região da rodoviária da Raposo Tavares, trazendo de São Paulo um motor estacionário que servia também aos vizinhos e até ao *Banco Noroeste*.

Schwabe apenas descreveu o nome dos personagens principais da fotografia e, incentivado por um questionamento do pesquisador, novamente afirmou que a “rodoviária velha”, assim como conservaram o *Hotel Bandeirantes* e o escritório da *Companhia Melhoramentos Norte do Paraná*, não deveria ser demolida. Para ele, a prefeitura é que deveria ter saído da estação, que era um símbolo da cidade. O pioneiro também inferiu sobre a possibilidade de haver acontecido negociações “subterrâneas” para pôr um fim na *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*. Bosi (2015, p.453) escreve sobre essa postura, que torna mais visível um teor ideológico por trás dessa “[...] leitura social do passado com os olhos do presente [...]”. Apesar de ser uma dedução, Schwabe acabou reforçando seu posicionamento em relação ao episódio.

³⁷ A informação disponibilizada por diversas outras fontes é que Ferraz havia comprado um restaurante.

5 HISTÓRIA DAS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ (PR)

A cultura do café foi fundamental para o desenvolvimento da região norte do Paraná. Rolnik (1988) diz que a cidade nasce com a necessidade do homem estabelecer-se em um determinado espaço, para que possa plantar.

A procura por um solo e clima mais apropriados para o cultivo desse vegetal culminou em sua chegada à região sul do Brasil, onde encontrou as melhores condições para o plantio nas terras paranaenses, conhecidas por “terra-roxa”. Essa busca para alavancar a produção do café no país, de reconhecida importância econômica para a época, foi um dos fatores decisivos para a fixação populacional e chegada da rede ferroviária no Paraná, necessária para trazer pessoas e mantimentos de terras distantes e transportar o café aqui produzido ao porto de Santos, encarregado pela exportação.

A crise econômica vivida no país na década de 1920, ocasionada, entre outros fatores, por dificuldades nas exportações agrárias, devido às repetidas secas e variações no preço do café (SCHWARCZ; STARLING, 2015), interferia negativamente nos investimentos nacionais para a expansão da estrada de ferro até o Paraná. Foi necessário atrair investidores estrangeiros para financiar a construção. Gastão de Mesquita Filho, responsável pela execução da estrada, descreve como os ingleses foram seduzidos e acabaram fundando a *Brazil Plantations Syndicate Ltd.* e sua subsidiária brasileira *Companhia de Terras Norte do Paraná* (CTNP), adquirindo, em 1928, a *Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná*:

E não havia melhor ilustração para as minhas palavras do que as áreas colonizadas em Cambará, para onde se dirigiam os trilhos da ferrovia que eu estava construindo [...]. O prefeito dessa cidade, Willie Davids, um homem de grande visão, havia loteado algumas glebas urbanas de Cambará e vendia a 50 mil réis o lote de meio quarteirão. Pois bem. Quando a notícia da aproximação dos trilhos da estrada de ferro começou a circular, os preços dessas datas foram subindo até atingirem, em um ano, 50 contos de réis. É natural, portanto, que Lovat se mostrasse deslumbrado diante de uma valorização de mil por cento, quando na Inglaterra, os bons negócios se faziam na base de cinco por cento ao ano. Estou convencido de que essa demonstração da boa oportunidade de lucro, possível com a aproximação de uma ferrovia e através de um plano inteligente de vendas de terras férteis, conscienciosamente divididas, constitui a semente da Companhia de Terras Norte do Paraná (MESQUITA FILHO in COMPANHIA, 2013, p.40).

Corrêa Júnior (1991, p.41) escreve que, “seria ela [a ferrovia] a linha mestra da futura colonização!” Iniciando as atividades, a empresa adquire extensas áreas de terras do Paraná para futuros loteamentos que, “[...] não foram escolhidas ao acaso, aleatoriamente. As compras das glebas acompanharam o então chamado traçado Cincinato Braga, da estrada de

ferro projetada e aprovada para ligação, pelo norte do Estado, de Ourinhos a Guaíra [...]” (CORRÊA JUNIOR, 1991, p.42). Em 1932 a ferrovia chegaria em Jataí, depois Londrina, Cambé³⁸, Rolândia, Arapongas, até Apucarana, em 1943, abrindo caminho para o avanço desenvolvimentista na região.

Em 1942, necessitando de recursos financeiros para cobrir suas despesas com a Segunda Guerra Mundial, os ingleses vendem a CTNP aos brasileiros, em um processo de nacionalização. A partir daí, a empresa, nacionalizada, é denominada *Companhia Melhoramentos Norte do Paraná* (CMNP), quando passa a evidenciar a busca pela diversificação de suas atividades, além da continuidade dos projetos de seus antecessores: a expansão pelas terras de uma forma planejada e organizada, onde cinco anos depois haveria a fundação de Maringá e, em 1954, a chegada da estrada de ferro.

Maringá está associada à ideia de planejamento desde sua origem, inscrita no processo mais amplo de colonização do norte do Paraná, iniciado na década de 1920. O projeto de colonização indicava a constituição de núcleos urbanos a partir de cidades que deveriam assumir a condição de polos regionais, um dos quais viria a ser Maringá (DIAS, 2009, p.58).

Quando estacionou a primeira “maria fumaça”³⁹ na cidade, a estação de trem, o pátio de manobras e as casas dos ferroviários já haviam sido construídas, e a cidade estava em pleno desenvolvimento. Apenas quatro anos após a chegada da ferrovia, iniciou-se a construção da **terceira** rodoviária de Maringá, a *Estação Rodoviária Municipal*, na Praça Raposo Tavares, em frente à estação de trem, evidenciando o rápido progresso da cidade, unificando e constituindo essa área central como o principal ponto de conexão da cidade com outras localidades. Bem antes disso, em sua época embrionária, Maringá necessitava de uma área que servisse como um sustentáculo para iniciar-se as atividades de transformação urbana, região que ficou conhecida como “Maringá Velho”.

5.1 A CONSTITUIÇÃO DO “MARINGÁ VELHO” E O INÍCIO DA EXPANSÃO URBANA

³⁸ À época, chamada Nova Dantzig.

³⁹ A primeira locomotiva a chegar em Maringá, no dia 31 de maio de 1954, foi uma Baldwin de fabricação norte-americana. Sem funcionar desde 1972, encontra-se exposta, atualmente, no *Parque do Ingá*. A máquina de nº 608 rodou pelos Estados do Paraná e Santa Catarina, transportando cargas e pessoas. Disponível em <<http://www.revistaferroviaria.com.br/index.asp?InCdMateria=3939&InCdEditoria=2>>. Acesso em: 6 set. 2016. Duque Estrada (1961) escreve que a inauguração da estação e chegada do primeiro trem de passageiros foi em 31 de janeiro de 1954, e a locomotiva era a de nº 805. Andrade (1979) também afirma que a chegada foi em 31 de janeiro de 1954, mas que a locomotiva era a nº 608.

Enquanto não se definia o traçado final da estrada de ferro – que passaria pela região, rumo à Guaíra – ficaria inviável estabelecer o local ideal para projetar Maringá.

Em meio a esse processo, iniciou-se um primitivo povoado que abrigaria as primeiras famílias, denominado Vila Macuco – referência a uma ave silvestre da região – e também Vila Pinguim – devido a um ribeirão que cruza a gleba –, mas conhecido posteriormente como “Maringá Velho”. Nesse nascimento, a cidade ganhou apelidos como “Rainha do Sertão”, “Cidade-Milagre” e “Cidade-Brotinho” (REIS, 2007).

A Companhia não tinha a intenção de que o ‘Maringá Velho’ fosse o núcleo definitivo. Este seria localizado em terreno menos acidentado, que se adaptasse melhor a um plano urbanístico mais arrojado, permitindo a expansão da cidade; seu centro deveria coincidir com a localização da estação da estrada de ferro. Por essa razão a empresa colonizadora não permitiu que o patrimônio se expandisse muito (LUZ, 1999, p.127).

Luz (1999, p.126) conta ainda que, “quando se iniciou o povoamento do ‘Maringá Velho’, já havia muitas famílias morando na zona rural circunvizinha⁴⁰. Foram esses pioneiros que derrubaram a mata, construíram seus ranchos e formaram as primeiras lavouras de café e cereais”. CORRÊA JUNIOR (1991) escreve que, em 1938, o padre alemão Michael Emilio Clement Scherer já iniciava a construção da primeira igreja⁴¹ de Maringá, inaugurada em fevereiro de 1940, na atual Fazenda São Bonifácio. Nesse local foi construída a *Capela São Bonifácio*, utilizada também como um local de embarque e desembarque. Segundo o historiador João Laércio Lopes Leal⁴², foi o primeiro ponto de parada de ônibus de que se tem informações, cumprindo essa função até meados de 1945.

O progresso da venda de lotes urbanos e rurais na região de Londrina e Cambé possibilitou que a CTNP desse continuidade aos planos de expansão, onde visava lançar a cidade de Maringá, e “[...] a colonizadora tratou de desenvolver um projeto urbanístico provisório, a fim de demarcar o território” (BULLA JÚNIOR; SILVA; SOUZA, 2013, p.191). O engenheiro Aristides de Souza Mello conta, em depoimento, a ocasião do lançamento da pedra fundamental e da construção e inauguração do primeiro hotel:

Fui incumbido de construir um hotel pioneiro na praça que se abriria futuramente no fim da estrada. Tudo em redor era mato e o único material

⁴⁰ Segundo Willie Taguchi, neto do pioneiro Mitsuzo Taguchi, desde 1936 já haviam famílias plantando café em diferentes áreas do sítio (BULLA JÚNIOR; SILVA; SOUZA, 2013).

⁴¹ Também conhecida por “fazenda dos padres”, era o lote nº1, localizado em zona rural, na Gleba Ribeirão Pinguim. Disponível em <https://issuu.com/arqmaringa/docs/a_igreja_brotou_da_mata_2014> Acesso em: 12 nov. 2016. A Capela São Bonifácio foi tombada como Patrimônio Histórico Municipal em 1994, por meio do projeto de lei N°. 3670/94.

⁴² Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza em 20 de outubro de 2015, na Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá.

disponível era a madeira [...]. Assim ergue-se a primeira obra, coberta de telhas também de madeira (timburi), chamadas Taboinhas. Para a sua inauguração foi organizado pelo Prefeito e pela Companhia uma verdadeira excursão ao local [...]. Todos os participantes eram moradores da região. As conduções, automóveis e ônibus da ‘Viação Garcia’, eram movidos a gazogênio, devido a falta de gasolina decorrente do estado de guerra. Após mais de quatro horas de viagem chegamos ao hotel, ornamentado com verdes palmitos e uma faixa com a legenda preparada pela Prefeitura: Marcha para oeste, Maringá-Porto São José, 10 de Novembro de 1942 (MELLO in COMPANHIA, 2013, p. 119).

Esse primeiro estabelecimento, denominado *Hotel Campestre*, foi posteriormente arrendado pelo pernambucano José Ignácio da Silva⁴³. Monbeig (1984, p.357, *apud* BULLA JÚNIOR; SILVA; SOUZA, 2013) diz que o centro da vila era o hotel, onde paravam os ônibus e se amontoavam desconfortavelmente os viajantes. “[...] Era pequeno, tendo apenas quatro quartos, uma sala, cozinha e uma varandinha na frente” (DUQUE ESTRADA, 1961, p.19). Em seguida, devido ao grande movimento de pessoas, o hotel teve suas acomodações ampliadas para 36 quartos.

Dirigiam-se para a região, nos primeiros anos, muitos peões (derrubadores de mato), empreiteiros (encarregados pelos proprietários de comandar a derrubada e a formação da lavoura, em troca de toda a produção de cereais e a da colheita do café, até o sexto ano), sitianteiros (donos de pequenas propriedades agrícolas, nas quais trabalhavam com a ajuda da família e de alguns empregados), lavradores ou colonos (trabalhadores rurais que cultivavam terras alheias, em troca de parte da colheita), corretores de imóveis (funcionários da Companhia que se encarregavam de vender e mostrar os lotes aos compradores), carroceiros (donos e condutores de carroças, que realizavam o transporte de mercadorias) (LUZ, 1999, p.126-7).

Nem todos ficavam hospedados no hotel. Segundo Hilário (1995), os “peões” moravam em ranchos construídos com palmito e dormiam em tarimbas ou redes. Nos dias de folga, iam para a cidade e gastavam todo dinheiro com bebidas e mulheres. Os “gatos⁴⁴”, segundo o autor, mais comportados, se acomodavam no *Campestre*. Gonçalves, Macedo e Santos (2007) escrevem que

O desenvolvimento de uma cidade de frente pioneira está intimamente ligado às possibilidades de acesso que esta mesma permite. Neste contexto a ferroviária, o aeroporto e a rodoviária configuraram como portões de entrada em Maringá. [...] Antes mesmo da implantação definitiva do ramal ferroviário e seu terminal, foi implantada de forma precária a primeira estação Rodoviária.

⁴³ O hotel foi rebatizado de *Hotel Maringá*, motivado por uma placa instalada em sua estrutura, estabelecendo os limites da cidade (BULLA JÚNIOR; SILVA; SOUZA, 2013).

⁴⁴ Pessoas encarregadas de levar, às propriedades rurais, famílias em busca de emprego.

Em Maringá, essa primeira rodoviária provavelmente foi construída em meados de 1945, pelos técnicos da CMNP, quando a Viação Garcia liberou a “jardineira” para atender a cidade, ampliando as relações entre os moradores da região e o município (OLIVEIRA, 1999). Leal (2015) conta que essa construção, por ser um equipamento público, precisou ser autorizada pela prefeitura de Apucarana⁴⁵. Os alvarás de comércio e o plano urbanístico, para serem liberados, por exemplo, tinham de ser aprovados por Apucarana.

A estação era rústica, de madeira, e ocupou a quadra seis, datas sete e oito da Avenida Brasil, esquina com a Rua Jumbo, atual Lafayette Tourinho. Foi edificada “[...] às pressas pois fazia-se urgente a instalação de um ponto de referência, onde pudesse ser efetuada as operações de embarque e desembarque de passageiros” (OLIVEIRA, 1999, p.26). Edificada ao lado do *Hotel Maringá*, funcionava como uma extensão, um anexo do estabelecimento, o que seria a maneira mais lógica para simplificar o acesso ao hotel para quem acabava de chegar e, possivelmente, uma estratégia comercial: os pioneiros desciam dos ônibus praticamente “dentro” do hotel. Oliveira (1999) escreve que essa rodoviária passou a funcionar como um ponto de encontro informal, onde buscava-se informações e oportunidades de trabalho, fortalecendo os laços sociais e contribuindo para o desenvolvimento do povoado já que “grande parte da circulação de pessoas e mercadorias [...] [passava] pela rodoviária tornando-a um dos primeiros focos de atração comercial da área” (OLIVEIRA, 1999, p.27).

Machado (2016) e Campos (2016) não a consideram exatamente uma rodoviária⁴⁶ porque, para eles, a construção era mais um ponto de ônibus coberto, pequeno e aberto, onde simplesmente as pessoas aguardavam as “jardineiras”, que paravam externamente à rodoviária, pois não era possível estacionar no interior da estrutura. Campos (2016) conta que o movimento era intenso mas só existiam quatro bancos, não havia banheiro, tampouco conforto na estação do “Maringá Velho”, que não oferecia condições para o povo se acomodar quando havia muita gente.

Também não existia, à época, venda de bilhetes de passagem antecipado; esse trabalho era realizado no interior dos ônibus. Segundo Osterroht (2016), no interior da estação havia um lugar para informações, jogos da loteria federal, estadual e, diferente do que afirmou Campos, venda de bilhetes também. No entorno da rodoviária havia um espaço que

⁴⁵ Em 1945 Maringá ainda seria patrimônio de Apucarana.

⁴⁶ É possível inferir que os pioneiros utilizaram como referência para comparação rodoviárias mais amplas e modernas, como a *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*. De qualquer forma, havia ali uma estrutura construída para abrigar os passageiros, inclusive com áreas fechadas, que permitem considerá-la, mesmo que embrionária, uma estação rodoviária e não apenas um ponto de ônibus.

servia como campo de bocha⁴⁷, indesejado pelo dono do hotel, que almejava sua desativação devido ao consumo excessivo de bebidas alcoólicas (OSTERROHT, 2016).

Naquela época, como explica Chiuchetta (2016) eram vendidos três tipos de passagens, para primeira, segunda e terceira classe. Quando os ônibus atolavam, o que era comum naquele tempo, os passageiros da primeira e segunda classe desciam e seguiam a pé até o alto do morro e os da terceira classe ficavam para empurrar o veículo, possibilitando que continuassem a viagem.

Hilário (1995) conta que, na época (1946), o hotel já não suportava a demanda e mais duas pensões foram abertas, também logo lotadas. Com a proximidade do fim de semana, as pessoas vinham de diversos locais: das matas de Paranavaí, Inajá, Paranacity e até das barrancas do rio Paraná⁴⁸, em busca de diversão, civilização e tratamento de saúde. Muitas delas estavam subnutridas, doentes, sujas e exaustas pelas extensas caminhadas. Tratavam seus dentes, em estado lastimável, no consultório dentário vizinho às pensões, e pagavam suas contas, “penduradas”, com a carne de animais caçados na região.

Para alimentar toda essa população⁴⁹, que chegava incessantemente de frentes migratórias oriundas de vários Estados do Brasil, além de variados países, logo foram abertas, no “Maringá Velho”, casas de secos e molhados para fornecimento de gêneros alimentícios. Os arredores da estação, e conseqüentemente do hotel, também constituíam uma área onde os produtores rurais negociavam suas mercadorias (OSTERROHT, 2016), transportadas por carroças.

As carroças e charretes foram os principais meios de transporte em uma época onde poucos moradores, mais abastados, detinham condições econômicas para investir em um automóvel. Os carroceiros foram personagens fundamentais para o desenvolvimento da cidade, já que faziam o transporte dos produtos alimentícios que chegavam via estação ferroviária, e as charretes eram utilizadas para fazer o transporte de grande parte da população. Dias (2016) conta que não trabalhava como produtor rural, mas adquiria leite em uma fazenda na Vila Esperança para vendê-lo pela cidade, e quando sobrava o produto, deslocava-se com sua carroça até ao “Maringá Velho” e vendia tudo rapidamente, já que era uma região muito movimentada.

⁴⁷ Machado (2016), também discorre sobre o campo de bocha que havia ao lado da rodoviária.

⁴⁸ Duque Estrada (1961) conta que o porto São José era o local onde reuniam-se bandidos e assassinos advindos de cadeias de todos os Estados.

⁴⁹ Machado (2016) diz que, entre 1947 e 1948, houve quem contasse o número de caminhões com mudanças, que passavam por Maringá: foram 230 em um só dia. Entrevista concedida, pessoalmente ao autor, em 27 de abril de 2016.

No entorno do núcleo inicial, diversos estabelecimentos hoteleiros foram sendo constituídos como hospedarias, na década de 1940. Quase sempre funcionando em um sistema mais precário do que os hotéis [...] as hospedarias deram o suporte necessário aos menos favorecidos que aportaram em Maringá (BULLA JÚNIOR; SILVA; SOUZA, 2016, p.194).

Um crescente número de estabelecimentos comerciais multiplicava-se pelo “Maringá Velho”, estabelecendo como referência de ponto central o *Hotel Maringá* e a rodoviária. Oliveira (1999, p.28) deduz que a CMNP “[...] ao instalar a primeira rodoviária no núcleo central que formava-se buscou estrategicamente direcionar um fluxo significativo de pessoas para a área, beneficiando-se com a valorização dos terrenos que ganhariam interesse dos comerciantes”. Mas novos planos vinham sendo desenvolvidos pela *Companhia*, que acabariam por deixar em segundo plano essa área inicialmente povoada.

5.2 O PRIMEIRO “PICADÃO” E O DESENVOLVIMENTO DO “MARINGÁ NOVO”

Após a definição exata do local por onde passaria a ferrovia, a 2 km de distância da primeira idealização, foram executados os estudos para o planejamento urbano da cidade, que previa a divisão e função dos bairros, com a localização do centro cívico e administrativo da cidade e a preservação de espaços de mata nativa. O município foi projetado em 1943 pelo urbanista Jorge Macedo Vieira⁵⁰, para comportar, segundo Reis (2007), até 200.000 habitantes em um prazo de 50 anos⁵¹. “Com os dados indispensáveis sobre a topografia, o clima e a vegetação da região, que lhe foram fornecidos pela *Companhia*, o referido urbanista planejou Maringá de acordo com a mais avançada concepção de cidade existente na época” (LUZ, 1999, p.135).

Luz (1999) explica que uma das qualidades do terreno, para ter sido escolhido, foi estar situado no centro geométrico da área colonizada pela CMNP, “[...] dividindo com Londrina a liderança regional; serviria, dessa forma, como centro propulsor de progresso para uma vasta e promissora área agrícola” (LUZ, 1999, p.124). Segundo Grzegorzczuk e Mendes (2003, p.89), essa localização

[...] geográfica favoreceu a articulação das estradas em diversas direções, criando eixos de circulação, que beneficiavam a cidade quanto ao escoamento da produção e ao abastecimento da maioria das necessidades das populações residentes nas regiões Noroeste, Oeste e parte do Sudoeste do Estado do Paraná, além do Sul do Mato Grosso.

⁵⁰ Para projetar a cidade, baseou-se em um ante-projeto produzido por Cássio Vidigal e Gastão de Mesquita Filho (CMNP, 2013). O urbanista nunca esteve em Maringá.

⁵¹ Aos 40 anos, o número de habitantes já ultrapassava as previsões. Com 57 anos de existência, a cidade já possuía uma população de, aproximadamente, 320.000 habitantes (REIS, 2007).

Essa nova área, situada a leste do “Maringá Velho”, foi ligada pela primeira grande “picada⁵²” aberta na cidade, uma ampla via em meio à mata: a avenida Brasil. Segundo Schiavone (2007, p.32)

a derrubada da mata para abertura das ruas teve início no ponto onde está hoje a Praça José Bonifácio, então conhecida como “Redondo do Maluf” por estar ali o posto [de combustíveis] do senhor Alfredo Maluf, o maior revendedor de gasolina do interior do país naquela época (SCHIAVONE, 2007, p.32).

Maluf, de descendência libanesa, chegou a Maringá em 1948 e construiu seu estabelecimento comercial, tornando-se referência na região. Juntamente

[...] com uma oficina mecânica, uma loja de peças e uma revendedora de veículos. [...] foi o único fornecedor de óleo diesel para a usina de energia de Maringá [...]. Com muitos funcionários [...], construiu uma pequena vila nas proximidades das empresas (GOMES; SILVA, 2016, p.40).

Segundo Duque Estrada (1961), esse posto foi um marco na cidade. As pessoas diziam que os estabelecimentos ficavam para lá, para cá, em frente, perto ou distante do Maluf. O autor também conta que o comerciante vendia, para pagar na volta, combustível, óleo e até pneus para os caminhoneiros que vinham de longe e passavam pela cidade. “Uma espécie de pronto socorro, colocado à boca do sertão [...]” (DUQUE ESTRADA, 1961, p.20). Antonio Heriberto Schwabe⁵³, engenheiro responsável pela instalação de energia elétrica na cidade, também lembra que teve uma ajuda muito grande de Maluf, que marcava o valor das compras em um papel, quando não havia dinheiro para pagar.

O pioneiro Paulo Erasmo Campos⁵⁴ conta que o Posto Maluf era um centro, o único comércio que possuía energia elétrica. Depois do incêndio⁵⁵ do cinema no “Maringá Velho”, começou a exhibir filmes de graça, para todos. As carrocerias de toras serviam de bancos e muita gente comparecia.

⁵² O fim desse caminho aberto a golpes de facão acabou recebendo o apelido de “Fim da Picada”, um local onde, ainda hoje, existe um posto de combustível e um restaurante, no atual entroncamento da Avenida Brasil com a rua Harry Prochet.

⁵³ Entrevista concedida ao autor em oito de dezembro de 2016, em seu escritório na Construtora Rosa dos Ventos.

⁵⁴ Entrevista concedida ao autor em 22 de abril de 2016, no local de trabalho do entrevistado.

⁵⁵ O *Cine Primor*, de propriedade do Senhor José Jorge Abrão, começou a funcionar por volta de 1948, e as sessões eram realizadas aos sábados e domingos. Após um período de arrendamento e retorno às mãos do proprietário, ficou alguns meses fechado. No dia 2 de novembro de 1949, quando voltaria a funcionar, houve um incêndio e a destruição completa do cinema (ANDRADE, 1979).

A partir de 1950, como afirma Luz (1997), foram traçadas as ruas e loteada⁵⁶ a região que separava as duas áreas povoadas, unificando a cidade. Alfredo Nyffeller, engenheiro da empresa, narra algumas cenas relativas aos primórdios do “Maringá Novo”, projetando o leitor, visualmente, a um passado distante, mas consideravelmente nítido e esclarecedor:

[...] iniciamos a derrubada da mata no local onde se ergue a estação rodoviária [na Praça Napoleão Moreira da Silva], ao mesmo tempo em que um outro grupo preparava o lugar onde construiríamos o Hotel Maringá [...]. Construimos as primeiras casas de madeira, o hotel já de alvenaria, o escritório da Companhia e a minha casa de tábuas⁵⁷ [...]. Nos primeiros anos a cidade não diferia das demais que abrimos no Norte do Paraná. Ruas de terra, mal definidas e com terrenos de um lado e de outro onde se viam raízes e troncos semicarbonizados. Muita poeira em dia de sol e lama até os tornozelos em dia de chuva. Era uma beleza ver a mata pertinho: altas perobas, figueiras, paus-d’alho, tudo ao alcance dos olhos, bastando chegar à janela. Havia muitos veículos de tração animal: charretes e carroças. E muita gente andava a cavalo.

Era mesmo o sertão, que abríamos a machado para oferecer novas oportunidades ao agricultor brasileiro. Repetiam-se, ali, os mesmos quadros que muitos de nós havíamos presenciado em Londrina e em outras cidades mais atingidas: gente vindo de longe, forasteiros surgidos de repente, famílias inteiras que de uma hora para outra apareciam vagando pelas ruas a procura dos escritórios da Companhia para comprar o seu lote e começar a vida nova plantando café.

[...] Essas famílias vinham com poucos bens, mas muita vontade de trabalhar. E prosperavam por três razões: primeiro, eles compravam terra muito barato e pagavam a prazo; segundo, instalavam-se em região onde já era possível comercializar produtos secundários da propriedade (milho, feijão, arroz, porcos, galinhas, frutas, legumes, leite, queijo etc.); terceiro, esses colonos não tinham despesas forçadas, não pagavam empregados porque produziam quase tudo na própria terra.

Então, a safra de café dava um lucro praticamente líquido que eles usavam para ampliar a propriedade ou comprar outra gleba. (NYFFELLER in COMPANHIA, 1975, p. 140).

Na área urbana, ainda nos anos de 1947, 1948, Maringá ficou conhecida como “Cidade Fantasma”. Segundo Duque Estrada (1961), uma cláusula, nos contratos da

⁵⁶ Nessa avenida, as construções deveriam ser executadas em curto prazo e era exigido que pelo menos a frente do estabelecimento fosse de alvenaria. (REIS, 2007).

⁵⁷ Primeira residência de madeira edificada no Maringá Novo, em 1946. Foi originalmente construída na Avenida Brasil, onde atualmente encontra-se o Edifício Shimabukuro, segundo o pioneiro Izaltino Machado, carpinteiro que ajudou a construí-la. Posteriormente, foi desmontada e reconstruída no câmpus da Universidade Estadual de Maringá, em 1983, onde foi inaugurado o Museu da Bacia do Paraná, em 14 de abril de 1984. Reis (2007) afirma que a casa era de Arthur Thomaz, então presidente da CMNP, e que ficava na Avenida Duque de Caxias, ao lado de onde encontra-se atualmente o Banco Santander.

CMNP, exigia que o comprador do terreno, recém-loteada, construísse a residência dentro de um pequeno prazo estipulado. Luz (1999, p.139) explica que essa

foi uma forma que a empresa encontrou para apressar o desenvolvimento da cidade, povoá-la e evitar a especulação que poderia ocorrer com a revenda pura e simples dos lotes a terceiros, visando ao lucro fácil e sem a intenção de edificar.

Machado (2016) conta que, na realidade, constava-se no contrato que se o comprador construísse uma casa, de pelo menos 48 metros quadrados, teria um desconto de 30% na compra do terreno. Assim, mesmo que ainda não fosse morar, construía para receber o desconto. Dessa maneira, muitas casas ficavam vazias e fechadas até o retorno do proprietário.

Nesse processo, pessoas com diferentes objetivos e condições econômicas e sociais chegavam em busca de prosperidade. Dias (2008) escreve que haviam os que sonhavam com as possibilidades de crescimento financeiro através da cultura do café, plantado em suas próprias terras, os que buscavam oportunidades em um mercado disponível a ser explorado em diversos segmentos, tanto comerciais como industriais e os que posteriormente converteram-se à política. É a cidade como um ímã, imaginada por Rolnik (1988, p.12) como “[...] um campo magnético que atrai, reúne e concentra os homens”. Além de paulistas, sulistas e nordestinos, estrangeiros de diversas origens como portugueses, italianos, alemães, russos, espanhóis e japoneses foram atraídos em busca de novas perspectivas.

Em um ritmo intenso, as matas foram desaparecendo. Segundo Corrêa Júnior (1991), Maringá, apesar de não dispor de energia elétrica, era a mais iluminada da região, devido às queimadas que mantinham os troncos em brasa durante dias. Abrindo espaço para os cafezais e trilhos que se aproximavam, o incessante trabalho possibilitou:

[...] todo um complexo ligado ao café e aos cereais, [...] multiplicando-se as máquinas de benefício, as empresas de sacaria, as transportadoras e... os bancos, ávidos pelos fenomenais depósitos que eclodiam e oferecendo financiamentos de todos os tipos para a abertura de lotes, a derrubada da mata, o plantio, a manutenção dos custeios [...]. O campo foi sendo povoado e seu povo progredindo. A agricultura possibilitava meios para crescimento e fortalecimento da cidade!... (CORRÊA JÚNIOR, 1991, p. 77).

É fato que, nesse processo de desenvolvimento civilizatório, houve um amplo, intenso e voraz apetite devastador e destrutivo em relação ao ecossistema da região que, segundo Paula (1999), poderia ter sido evitado caso a CMNP houvesse respeitado a cláusula existente no contrato de compra das terras, firmado com o Estado, em que se comprometia a preservar 10% da área adquirida. Acontece que, na venda das terras, a responsabilidade era repassada aos compradores que, em sua maioria, não respeitavam a lei,

além de não haver fiscalização por parte do Estado e nem da CMNP. Segundo a autora, foram preservadas apenas as áreas pertencentes à *Companhia*.

As cidades contemporâneas, diferente das de antigamente⁵⁸, quando eram circunscritas por elevados muros e portões para liberar ou bloquear a passagem, tendem a se estender e dominar todo seu entorno. Rolnik (1988, p.9) escreve sobre “[...] sua potência devoradora de expansão e circulação. [...] fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios”. A cidade está em constante busca por espaço, para que possa crescer e prosperar.

5.3 A EMANCIPAÇÃO DA CIDADE, O PROGRESSO URBANO E A SEGUNDA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

Até 1943, Maringá ainda era patrimônio de Londrina, quando então tornou-se patrimônio de Apucarana. Em 1947⁵⁹ passou a ser distrito⁶⁰ da recém-criada cidade de Mandaguari, até 1951. Reis (2004, p.18), observa que “Maringá é das poucas cidades que comemoram aniversário na data da fundação (10/05/1947), [quando inicia-se a venda dos lotes, imposta pela CMNP], não da emancipação (14/11/1951)⁶¹”, data em que conquista autonomia político-administrativa, quando então começam a se estabelecer as primeiras leis municipais, incluindo as que “[...] instituíram normatizações sobre o meio ambiente” (CORDOVIL; RODRIGUES, 2012). O plano urbanístico projetado por Vieira possui

[...] como diretrizes de implantação principais, o eixo da ferrovia e o eixo monumental que o corta transversalmente. O eixo da ferrovia foi traçado no sentido leste-oeste e conforma-se na parte mais alta e plana do sítio e, a partir dela, configuram-se as vias paralelas. O eixo monumental segue a mesma lógica do eixo da ferrovia, situando-se no espigão que divide os dois córregos, Moscados e Cleópatra (ANDRADE; CORDOVIL, 2008, n.p.).

Esse mesmo plano, baseado em princípios de zoneamento, previa a separação do território urbano em áreas hierarquizadas: “Zona Central – ZCC Zona Centro Cívico; Zona 01 – comércio e serviços, zonas 02, 04 e 05 – zonas residenciais; zonas 03, 06 e 07, zona residencial operária; zona industrial e de armazenamento” (VERRI JÚNIOR, 2001,

⁵⁸ Segundo Rolnik, por exemplo, no século XVII, início da história americana, a cidade de Nova Iorque era murada e haviam portões para permitir a circulação.

⁵⁹ “Ao se tornar município, em 1947, Mandaguari passou a abranger, além do distrito-sede, os de Marialva, Maringá e Paranavaí [...]” (LUZ, 1999, p.142). “Lei nº 2 de 10 de outubro de 1947, conforme publicação no Diário Oficial nº189 [...]” (ANDRADE, 1979, p.141).

⁶⁰ Com a elevação da cidade como distrito, foi instalada uma subprefeitura - uma residência construída pela CMNP – tendo como subprefeito o pioneiro Levy de Aguiar Tupan, onde morava com a família e recebia a população. (SCHIAVONE, 2007).

⁶¹ Elevada a município através do decreto-lei nº 790 com os distritos de Floriano, Ivatuba e Iguatemi, através de projeto do Dep. Rivadávia Vargas (REIS, 2007).

p.23, apud DIAS, 2009, p.59). Cordovil e Rodrigues (2012) apontam esse procedimento como um legado da urbanização onde predomina a segregação socioespacial conforme as condições econômicas dos moradores, presente desde o início do desenvolvimento da cidade, privilegiando aos interesses imobiliários, fomentando e mantendo a desigualdade.

A área central, abrigando o Centro Cívico, seria destinada aos edifícios públicos mas, segundo Cordovil e Rodrigues (2012) foi uma idealização não concretizada de modo exclusivo, já que foi construído o hotel da companhia colonizadora, *Grande Hotel Maringá*⁶², na quadra onde deveria estar a Igreja Matriz. Dias (2009) também escreve que a estação rodoviária deveria estar integrada nesse espaço e ter sido construída onde atualmente funciona o Fórum.

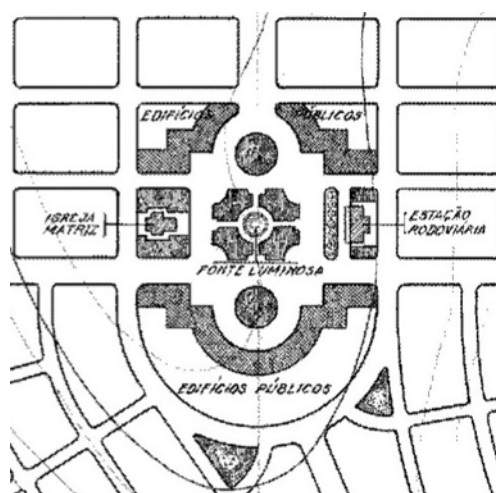


Figura 21 - Área do Centro Cívico no anteprojeto de Jorge de Macedo Vieira
Disponível em: <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/7999>
 Acesso em: dezembro de 2016.

Maringá vivia um fenômeno acentuado de plena expansão. Os números traduzem o significado dessa afirmação e ajudam a visualizar a rapidez com que o município tornou-se um dos principais polos regionais do Paraná. Segundo Andrade (1979), o Censo de 1950 apresenta um total⁶³ de 38.588 habitantes, e dez anos depois, 104.131 moradores. Em uma década, a população maringaense quase triplicou e, conseqüentemente, o movimento de pessoas que se deslocavam de diversas regiões do Brasil até o município. Chiuchetta (2016) conta que em dois, três anos, toda a paisagem urbana mudava. Oliveira (1999, p.32) explica

⁶² Projeto de José Augusto Bellucci, inaugurado em setembro de 1955, tombado como patrimônio histórico do Estado em 2005. Inicialmente chamado *Grande Hotel*, depois *Grande Hotel Maringá*, em referência ao primeiro hotel da cidade, para então se chamar *Grande Hotel Bandeirantes* e, por último, *Hotel Bandeirantes*. Disponível em: <<http://www.maringahistorica.com.br/2009/06/grande-hotel-maringa.html>>. Acesso em: 31 dez. 2016, e na p.92 da edição *A solidez de um legado*, de 2016, publicado pela Associação Comercial e Empresarial de Maringá.

⁶³ Habitantes da área urbana e rural.

que, “com a expansão da cidade [...] a procura dos imigrantes voltou-se para o lado leste, diminuindo o fluxo humano em ‘Maringá Velho’ e conseqüentemente estancando a circulação de pessoas em torno da Rodoviária”. Houve um movimento populacional em direção ao “Maringá Novo”, que começava a constituir-se como o núcleo central de Maringá.

Já em 1948, acompanhando as modificações espaciais e populacionais, “era preciso valorizar ainda mais a nova área central atraindo comerciantes [...] aumentando assim a circulação e fortalecendo a área central da cidade” (OLIVEIRA, 1999, p.32). Gonçalves, Macedo e Santos (2007) expõe que optou-se por construir uma rodoviária no “Maringá Novo”, – inicialmente na chamada “Praça da Rodoviária”, para depois ser rebatizada como Praça Napoleão Moreira da Silva”⁶⁴ – que funcionou por praticamente toda a década de 1950, enquanto ainda mantinha-se a primeira rodoviária no “Maringá Velho”.

As duas estações funcionaram concomitantemente⁶⁵, mas a do “Maringá Novo” localizava-se em um local mais próximo à ferrovia, o que a privilegiava em termos comerciais, devido à grande movimentação de pessoas.

Schwabe (2016) afirmou que a estação do “Maringá Velho” continuou existindo pelo menos até 1959, data de sua chegada em Maringá, mas praticamente não era mais utilizada. Dias (2007, p.64) compreende que esse cenário evidencia “[...] um indício de que havia dinâmicas específicas na área pioneira e na região central”.

Leal (2015) conta que a rodoviária do “Maringá Novo” foi construída à revelia da *Companhia*, pela prefeitura de Mandaguari⁶⁶. O local onde foi edificada possui um formato retangular, diferente do que seriam as praças, com formato circular. Seria, portanto, uma quadra a ser negociada em terrenos, assim como as outras.

Logo iniciou-se um crescimento radial de construções tendo como centro a “Praça da Rodoviária” onde, em seu entorno, os comerciantes buscavam os melhores pontos para se estabelecer. Oliveira (1999, p.36) escreve que grande parte do comércio varejista busca estar nas proximidades das estações, diversificando e barateando seus produtos, e outros tipos de empresas, como restaurantes, bares e hotéis acabam beneficiando-se e gerando uma rede totalmente dependente da rodoviária. Repetia-se assim, em maior escala, o mesmo fenômeno ocorrido no “Maringá Velho”.

⁶⁴ A partir de 1957, em homenagem ao pioneiro, morto em acidente aéreo.

⁶⁵ Leal (2015) lembra ainda que existem registros de que também houve um ponto de parada de ônibus, já com uma determinada infraestrutura, mas insuficiente para ser considerada uma rodoviária, que funcionou boa parte dos anos 1940 e 1950, na Vila Operária, em frente à igreja São José.

⁶⁶ Em 1948 Maringá ainda seria distrito de Mandaguari.

A cidade crescia e conseqüentemente tornava-se necessário estabelecer normas e prioridades para o fortalecimento do município. Torloni (1973, p.18-19, *apud* ANDRADE, 1979, p.138) escreve que uma sociedade política é um “[...] grupo social cuja idéia, cujo objetivo, consiste em realizar o bem comum e garantir a ordem jurídica necessária para que as entidades que ela encerra melhor se aproximem dos seus respectivos fins”. Assim, com a posse dos eleitos no primeiro pleito realizado na cidade, em 14 de dezembro de 1952, iniciavam-se as atividades do poder público para o desenvolvimento da cidade, que começava totalmente desprovida. O então prefeito de Mandaguari, a quem Maringá pertencia,

ordenou a requisição de todos os materiais pertencentes ao distrito, quer este de escritórios, machados, enxadas, mesas, cadeiras, escrivaninhas, [...] não deixando nenhum recurso ao novo município ora desmembrado para que se pudesse ter condições mínimas de iniciar suas atividades (ANDRADE, 1979, p.162).

Thelma Villanova Kasprowicz⁶⁷ (2012), em entrevista para o jornal *O Diário do Norte do Paraná*, lembra que “o que deram para ele administrar foi uma casa, que era um quarto só, sem móveis. Não tinha mesa, cadeira, nada”. Duque Estrada (1961, p.101-2), escreve que foi efetuado um empréstimo para o prefeito comprar materiais e veículos para a prefeitura, onde foram adquiridos

[...] caminhões para remoção do lixo, que se amontoava pelos quatro cantos da cidade; caminhões basculantes, um carro-tanque, um carro para o transporte de carne, um jipe, uma camioneta e um carro de passeio. Mandou construir a garagem municipal e o matadouro – obra de necessidade premente porque o gado era abatido à beira de um córrego e a carne transportada em carroças descobertas, chegando aos açougues em contato com a poeira e poluída pelas moscas [...]. Os animais [...] eram abatidos [...] sem serem examinados previamente [...] enviando-se aos açougues carne de animais doentes.

O autor lembra que começaram a aparecer muitos necessitados na porta da prefeitura, em busca de remédios, comida, passagens e dinheiro. A gravidade do problema tornou-se tão grande que foi necessário construir um albergue noturno (DUQUE ESTRADA, 1961).

⁶⁷ Filha do primeiro prefeito de Maringá, Inocente Villanova Júnior. Primeira médica pediatra da cidade. Faleceu em 14 de novembro de 2012. Disponível em: <<http://maringa.odiario.com/maringa/2012/11/morre-dra-thelma-villanova-primeira-pediatra-de-maringa/704138/>>. Acesso em: 20 set. 2016.

A Câmara Municipal começou a funcionar no *Aero Clube*⁶⁸, pois ainda não possuía uma sede própria, e foi fundamental na aprovação de projetos que possibilitavam as modificações e construções necessárias para o desenvolvimento da urbe.

[...] Inocente Villanova Júnior tinha a vultosa tarefa de estruturar minimamente a administração pública, além de iniciar a construção da cidade propriamente dita, ou seja, sua infraestrutura básica, e definir efetivamente os espaços de uso público (CORDOVIL; RODRIGUES, 2012, n.p.).

Nessa administração, Maringá foi a primeira cidade do Paraná a modernizar a telefonia para o sistema automático; foi construído um sistema de água encanada e um grupo escolar no distrito de Floriano, em retribuição ao resultado nas urnas; houve um convênio, com o Estado, para a instalação de luz elétrica; foram construídas todas as escolas solicitadas pela Câmara; construiu-se o parque infantil da Vila Operária; foram executadas melhorias na estrada de Ivatuba; houve a transformação de um prédio em ginásio, construído e mantido pelo Estado; criou-se a comarca de Maringá (DUQUE ESTRADA, 1961). Segundo Andrade, (1979, p.157) “a primeira Câmara Municipal aprovou inúmeros projetos de interesse da comunidade e também criou alguns distritos que mais tarde passaram a ser municípios. [...] Ivatuba, Paissandu, Floresta, Marilá e Vila Operária”.

Devido ao grande fluxo de pessoas, o trânsito e os trâmites de linhas de ônibus – houve um progresso vertiginoso até 1960 –, foi preciso construir uma nova rodoviária (CAMPOS, 2016). Segundo o pioneiro, a estrutura dessa estação era a mesma do ponto do “Maringá Velho” e quando chovia também não podia acomodar muitas pessoas em seu interior.

Machado (2016), um dos carpinteiros que ajudou a construir a cobertura da estação na “Praça da Rodoviária”, conta que inicialmente foram levantados os pilares, para então cobri-la. As paredes que iriam fechá-la foram edificadas apenas posteriormente e só depois é que foi ampliada em suas áreas laterais. Os ônibus chegavam lotados e muitos passageiros acabavam viajando no bagageiro, sobre os veículos, na parte externa, porque não cabiam no interior do veículo. Essas pessoas vinham para trabalhar e nas construções haviam placas com anúncios de que precisava-se de carpinteiros e pedreiros. Havia uma grande demanda por esses trabalhadores e na própria estação os agenciadores ofereciam serviços.

⁶⁸ Fundado em 8 de fevereiro de 1948, sua sede social ficava no cruzamento da Avenida São Paulo com a Avenida XV de Novembro. Foi o clube da elite, frequentado pelas pessoas mais representativas da cidade (ANDRADE, 1979). Segundo Reis (2007) e Gomes; Silva (2016) a fundação foi em 9 de agosto de 1948. Duque Estrada (1961) conta que foi no *Aero Clube* a realização do almoço e baile de gala em comemoração à posse do primeiro prefeito e vereadores de Maringá.

Machado esclarece que, logo que chegavam, as pessoas já eram empregadas em trabalhos, tanto na cidade como na zona rural.

Osterroht (2016) chegou em Maringá de ônibus, na estação na “Praça da Rodoviária, e lembrou-se que os veículos paravam primeiramente no “Maringá Novo” e só depois rumavam ao “Maringá Velho”, onde os motoristas poderiam dar uma pausa para dormir devido ao esgotamento provocado pelo trajeto nas estradas esburacadas.

Como era uma área de intensa movimentação, muitas pessoas aproveitavam o local para negociar seus produtos. Santos (2016), cuja família era proprietária do *Bar Restaurante e Hotel Garoto*, na avenida Duque de Caxias, ao lado da estação, lembra que muitos camelôs vinham de São Paulo e ficavam nos arredores da rodoviária para vender cortes de tecido de baixa qualidade, além dos típicos golpistas que se aproveitavam da inocência dos sitiantes para extrair-lhes algum dinheiro. No local funcionava um sistema de alto-falantes que anunciava a saída dos ônibus, também utilizado por quem necessitava enviar algum recado ou transmitir informações aos moradores.

Segundo Campos (2016), com a construção de inúmeros estabelecimentos no entorno dessa rodoviária e o crescente movimento de ônibus no local, a estação acabou ficando pequena, assim como o ponto do “Maringá Velho”, para a época. Dias (2007) presume ser provável que, descontente com a simplicidade e falta de estrutura da rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva, o então prefeito Américo Dias Ferraz, apesar de divergências com os dirigentes da CMNP em relação à localização onde a obra seria edificada, resolveu assumir o projeto de construir uma nova rodoviária, a terceira de Maringá, em um novo local. Pesavento (2008, p.5) escreve que

[...] a cidade surge, cresce e se desenvolve a partir de um centro, de um núcleo original, onde se situa a sua parte mais antiga. As cidades, contudo, têm a propriedade de aumentar, de se densificar, de crescer de forma desmesurada, e os seus centros são, tendencialmente, os primeiros a sofrerem tais transformações.

A região central de Maringá iniciou-se no “Maringá Velho”, área embrionária da cidade, para deslocar-se, com a expansão urbana, para o “Maringá Novo”, com a rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva estabelecendo-se como ponto central. Mais uma vez, o crescimento do município ocasionou transformações espaciais e uma nova rodoviária foi edificada em uma área mais próxima à rede ferroviária, deslocando novamente o centro da cidade, unificando um espaço que tornou-se a região mais movimentada da cidade.

5.4 A ESTAÇÃO RODOVIÁRIA MUNICIPAL DE MARINGÁ

A *Estação Rodoviária Municipal de Maringá* veio atender, segundo Leal (2015), “uma nova fase de desenvolvimento de Maringá, [...] onde ela dá um salto qualitativo muito grande em termos populacionais, econômicos, sociais e políticos [...]”. Segundo a *Norte do Paraná em revista* (1962, p.79), foi uma rodoviária que destacou-se

[...] pela expressão que representa para o progresso da cidade [...]. [...] concebida segundo os rigores da moderna engenharia e obedeceu aos preceitos técnicos indispensáveis a servir com eficiência a enorme demanda de veículos e passageiros. [...] constitui assim um novo capítulo pioneiro na história da cidade, graças à compreensão, apoio e estímulo que seus idealizadores e construtores receberam da população [...].

Nessas palavras, já é possível vislumbrar uma ligação afetiva e sentimental entre os moradores e essa nova estação rodoviária.

No cenário nacional, vivia-se uma época imediatamente posterior ao Plano de Metas do governo Kubitschek, que previa a redução da desigualdade, em busca da modernidade, através de uma política desenvolvimentista, visando a industrialização e urbanização do país (SCHWARCZ; STARLING, 2015). Maringá estaria vivendo o sonho da conjuntura nacional quando

a primeira legislação urbanística, na forma de Código de Posturas e Obras, a Lei nº 34/59, foi aprovada em 21/10/59 e constituiu-se em importante indicação para a expansão urbana que se verificou a partir da década de 60. [...] A verticalização proposta nas zonas comerciais contribuiu enormemente para a densificação da área central e valorização das zonas comerciais (ANDRADE; CORDOVIL, 2008, n.p.).

Leal (2016, p.105) expõe que Maringá inicia a década de 1960 com a perda de metade de seu território, devido “[...] à emancipação político-administrativa dos distritos de Paiçandu, Floresta e Ivatuba”. Mesmo assim, segundo o autor, os índices de crescimento mostraram-se elevados e nesse período ocorreu um

[...] fenômeno de inversão da distribuição demográfica entre as dimensões urbanas e rurais. Até 1960, a zona rural de Maringá concentrava a maioria de sua população, atingindo o índice de 54%. Em 1970, esse percentual cai para 17%, registrando-se um alto grau de urbanização de Maringá [...] (LEAL, 2016, p.105).

Nessas circunstâncias, a paisagem urbana foi se modificando. O crescimento vertiginoso da cidade impunha novos empreendimentos e uma incessante expansão do perímetro urbano para acomodar a população. Com todo esse progresso, houve

também a necessidade de construir uma nova rodoviária que se adequasse às proporções que a cidade vinha estabelecendo.

Campos (2016) lembra que o então prefeito Américo Dias Ferraz foi até à Câmara Municipal exigir que fosse seccionada a Praça Raposo Tavares – que ocupava toda a extensão da Avenida Brasil até a ferrovia, e ainda não havia sido atravessada pela Rua Bandeirantes, atual Joubert de Carvalho – para que fosse construída a nova rodoviária naquele espaço, próximo à ferrovia. O terreno havia sido doado pela CMNP e funcionava como um parque⁶⁹, onde as pessoas se divertiam com diversas atividades como roda gigante, *telecath* e apresentações, mas a *Companhia* não queria que a estação fosse construída naquele local, o que não impediu que fosse iniciada a obra que, para a época, segundo o pioneiro, foi o maior edifício no centro de Maringá. Leal (2015) esclarece que essa rodoviária foi obra do poder público e que a CMNP, incluindo as rodoviárias do “Maringá Velho” e da “Praça Napoleão Moreira da Silva”, não concordava com os locais onde foram construídas, já que dispunha de outros projetos a serem realizados nessas áreas, mas não tinha poder nem autoridade para sobrepujar a decisão do poder público, inclusive necessitando aguardar aprovações da municipalidade para desenvolver seus próprios empreendimentos.

Segundo Leal (2015), é possível que tenha havido uma intenção, por parte de Ferraz, de se fazer

[...] uma unidade entre as duas formas de transporte [rodoviário e ferroviário], [...] e isso é interessante porque realmente dinamizou aquele espaço e criou um entorno ali de hotéis, de bares, restaurantes, enfim, [...] um microcosmo muito interessante nestes 35 anos de existência dela, e é justamente o período de efervescência de Maringá, que são os anos 60, 70, 80 e a primeira metade dos anos 90.

Os moradores, como expõe Campos (2015), achavam a construção um exagero e diziam que ela não precisava ser tão grande daquele jeito, mas a cidade vinha progredindo e transformou-se em um polo comercial, localizado em uma área estratégica do Paraná. As pessoas viajavam para qualquer lugar do Estado através dessa rodoviária, que além de funcionar como um centro de negócios, era utilizada como um espaço cultural, um ponto de encontro entre os artistas que vinham apresentar-se na região e acomodavam-se nas proximidades da estação, repletas de hotéis e pensões. Segundo o pioneiro, a rodoviária operava 24 horas por dia, pois o próprio prédio era considerado uma atração turística⁷⁰ da

⁶⁹ Segundo Campos (2016), o parque foi transferido, posteriormente, para a praça da prefeitura, atual Praça Deputado Renato Celidônio.

⁷⁰ A *Catedral Basílica Menor Nossa Senhora da Glória*, atualmente o principal ponto turístico da cidade, ainda não havia sido construída.

cidade, que era um grande centro cafeeiro, e a rodoviária era utilizada como um ponto de agenciamento⁷¹ de pessoas para trabalhar na zona rural. Como vinham muitas pessoas, famílias inteiras para trabalhar na região, ali mesmo na estação os fazendeiros faziam a seleção de quem teria condições de trabalhar nas plantações de café, quando então eram encaminhadas para as fazendas, onde já existiam colônias para abrigá-los.

A dinâmica social na rodoviária e no seu entorno era intensa e havia uma grande fiscalização executada pela administração. Não era permitido vendedores ambulantes e havia um grande policiamento. Também existia ali o ofício dos agenciadores de pensão, que levavam as bagagens dos passageiros até aos hotéis, nas próprias mãos ou em carrinhos de empurrar, e que também ajudavam a fiscalizar a ação dos marginais.

O pioneiro Santos (2016) lembra-se de quando o pai montou o *Bar Restaurante e Hotel Paulistano* ao lado dessa estação e que, durante algum tempo, as empresas de ônibus começaram a vender as passagens no interior do hotel. Segundo ele, a rodoviária da Praça Raposo Tavares ainda não funcionava. É bem provável que tenha sido à época em que a estação da Praça Napoleão Moreira da Silva já estivesse demolida e a rodoviária nova encontrava-se em construção. Sem local para vender os bilhetes, a solução foi encontrar um local próximo de onde seria edificada a nova rodoviária, para efetuar as transações com os passageiros. Schwabe (2016) conta que depois de um ano em que iniciou-se a edificação da rodoviária, os ônibus já começaram a utilizar as dependências e que, primeiramente, foi feita a parte da frente, onde vendia-se as passagens, e só depois foi feita a parte de trás.

5.4.1 A edificação, reformas, transformações e algumas questões sociais

A *Estação Rodoviária Municipal de Maringá* foi a terceira⁷² rodoviária a ser construída na cidade e levou três anos para ficar pronta. Iniciada em 1959⁷³, na administração do prefeito Américo Dias Ferraz, foi inaugurada no 15º aniversário da cidade,

⁷¹ Conforme esclarecimento do historiador João Laércio Lopes Leal, mesmo antes da construção da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá* já havia esse tipo de ação no local.

⁷² Existem indícios de que uma espécie de rodoviária intermediária ficou funcionando no mesmo local onde seria a nova rodoviária, na Praça Raposo Tavares, até que fosse construída, já que a estação da Praça Napoleão Moreira da Silva havia sido demolida. Até a conclusão dessa dissertação, o pesquisador não obteve dados suficientes para comprovar esse fato, apesar da existência de fotografias antigas que permitem deduzir que a construção funcionou sim, como um terminal de passageiros. A única afirmação obtida foi dada pelo pioneiro Izaltido Machado, que explicou que não houve rodoviária intermediária e sim um “ponto de parada”. Segundo ele, a obra que aparece nas fotos é a própria *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, que foi sendo ampliada aos poucos.

⁷³ Aprovada “pela lei 32/59 de 30 de novembro de 1959, sancionada em 19 de dezembro de 1959, com a retificação e aprovação da planta arquitetônica em três de dezembro de 1963” (OLIVEIRA, 1999, p.39).

em 10 de maio de 1962, com a presença de autoridades e participação intensa da população. Oliveira (1999, p.39) escreve que

para a construção desse novo prédio tomou-se cuidados especiais desde uma localização 'estratégica' até a contratação de pessoal responsável pela arquitetura e execução da obra. A preocupação em edificar uma construção permanente diferente das anteriores de caráter efêmero era tamanha que foram feitos diversos projetos arquitetônicos⁷⁴ sofisticados por parte de empresas particulares na tentativa de ganharem a concorrência com os demais.

Na segunda cláusula do decreto de lei nº 32/59⁷⁵, que aprovava a construção da rodoviária, consta que

A firma GELSON E. GUBERT edificará a Estação Rodoviária de Maringá sem onus algum para o Município de Maringá, ressalvadas a responsabilidade, encargos e atribuições contidos no presente contrato, em terreno do Município de Maringá, com área mínima de 4.000 m² (quatro mil metros quadrados, com quatro frentes para vias públicas, arruadas e oficializadas para uso comum, pela Prefeitura Municipal de Maringá, obedecidas as formalidades legais. Em qualquer caso, deve o terreno ser transferido à segunda contratante, de forma a poder esta outorgar documento legal e habil à arrendatários ou compradores das áreas comerciais constantes do projeto anexo. – Em qualquer dos casos deve também o Município de Maringá, por à disposição da segunda contratante o terreno em tempo do cumprimento dos prazos contratuais.

Ainda, conforme a terceira cláusula do contrato, a área construída seria de aproximadamente 4.239 m². A segunda contratante deveria construir uma caixa d'água elevada com cisterna, para uso comum, e seriam doadas ao município uma área de aproximadamente 1.935 m², que seriam a rua interna, os espaços de circulação, a área coberta para embarque, os sanitários públicos, sala para administração, sala para socorro urgente, sala para coleta postal, sala para guarda de bagagem, sala para depósito de materiais de limpeza, sala para quadros de controle de luz e força, sala para controle de veículos, locais para telefones públicos. E na quarta cláusula:

O município de Maringá, transmite, com a assinatura do presente contrato à firma GELSON E. GUBERT, pleno domínio e posse sobre lojas, dependências em geral da Estação Rodoviária, com exceção apenas do que constas (sic) das cessões e doações ao município de Maringá, podendo a segunda contratante dispor, vender, arrendar ou locar ditos bens, conforme preços e condições que vier livremente a estabelecer, de imediato ou no futuro, como única propriedade do edifício em geral.

⁷⁴ Segundo Oliveira (1999) a construtora Linhares foi uma das concorrentes cujo projeto não foi aprovado.

⁷⁵ Conforme reprodução do documento original da Câmara Municipal de Maringá, utilizado para compor o processo de tombamento da estação.

Com a conclusão da obra, conforme descrito em documento montado pelo advogado Alberto Abraão, a construção acabou ultrapassando a área do terreno escriturada⁷⁶, sendo edificada então no terreno⁷⁷ de 5.950 m², desmembrado da Praça Raposo Tavares, localizado na quadra 4, Zona 1, em uma área formada pela Rua Joubert de Carvalho, Avenida Tamandaré – atual Rua Tamandaré –, Travessa Guilherme de Almeida e Travessa Júlio Mesquita.

A área total compreende 3.549,22 metros quadrados, distribuídos em dois pavimentos: o Pavimento Térreo e o Pavimento Superior, Reservatório Elevado e Casa de Energia. No Pavimento Térreo estão localizadas várias lojas de diversas atividades como: armarinhos, bazares, lotérica, lanchonete e venda de passagens. [...] sanitários públicos, saguão de espera, plataforma de embarque de passageiros, o reservatório elevado e a casa de energia.

[...] No pavimento superior localizam-se um restaurante, saguão, nove salas comerciais, uma ampla área comum, o escritório da administração do edifício e dois mirantes localizados nas marquises.

A cobertura é em telha metálica, apoiada em uma estrutura de madeira e esta por sua vez apóia na laje de concreto armado da cobertura [...]. Nas duas fachadas principais, da Rua Joubert de Carvalho e da Avenida Tamandaré, [...] os arcos em concreto armado sustentam a marquise que cobrem a plataforma de embarque através de tirantes de concreto armado. A marquise também se apóia diretamente em pilares, caracterizando a laje cogumelo e o feito da punção na ligação laje x pilar (PERALTA, 2007, p.17-18-19).

⁷⁶ Conforme 2º Registro de Imóveis de Maringá, sob nº166, pasta 2-B, de 22 de agosto de 1959.

⁷⁷ Conforme laudo elaborado por perito, contratado pelo advogado.

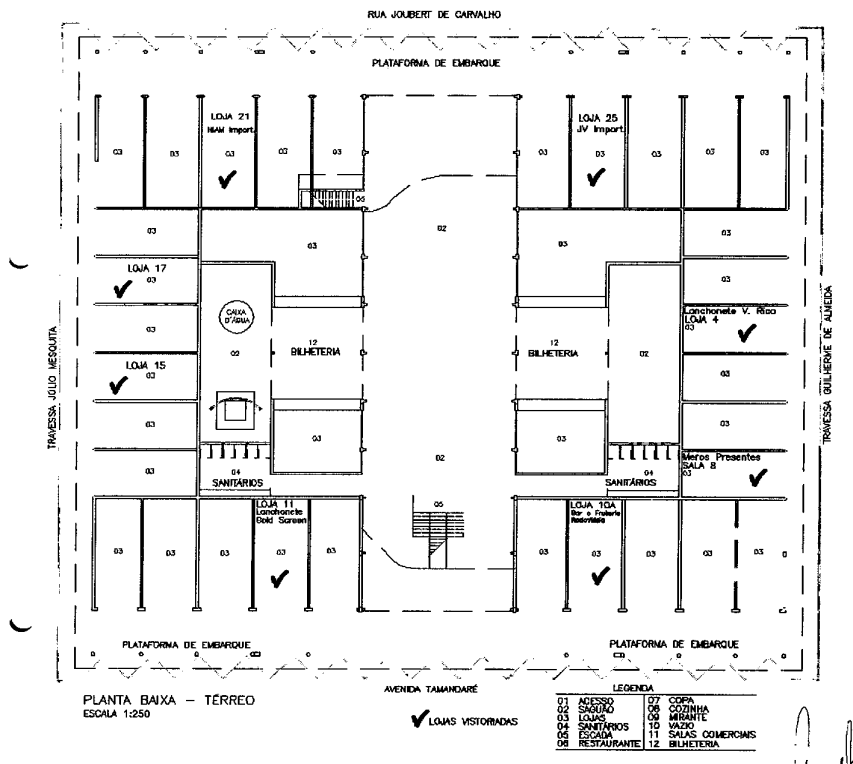


Figura 22 - Planta do pavimento térreo da rodoviária
 Fonte: PERALTA (2007, p.18)

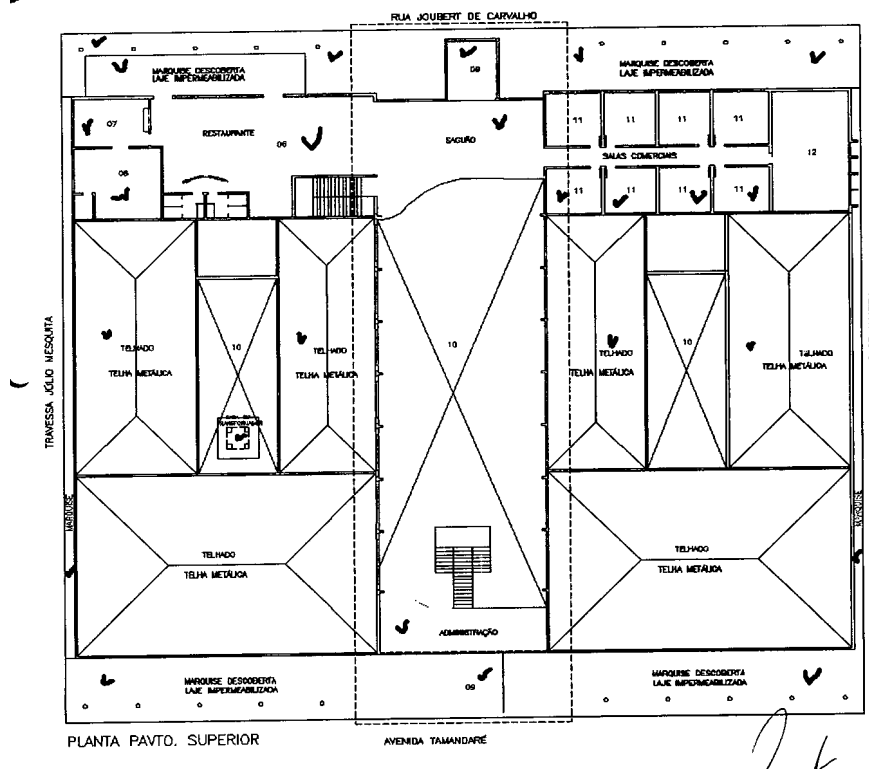


Figura 23 - Planta do pavimento superior da rodoviária
 Fonte: PERALTA (2007, p.19)

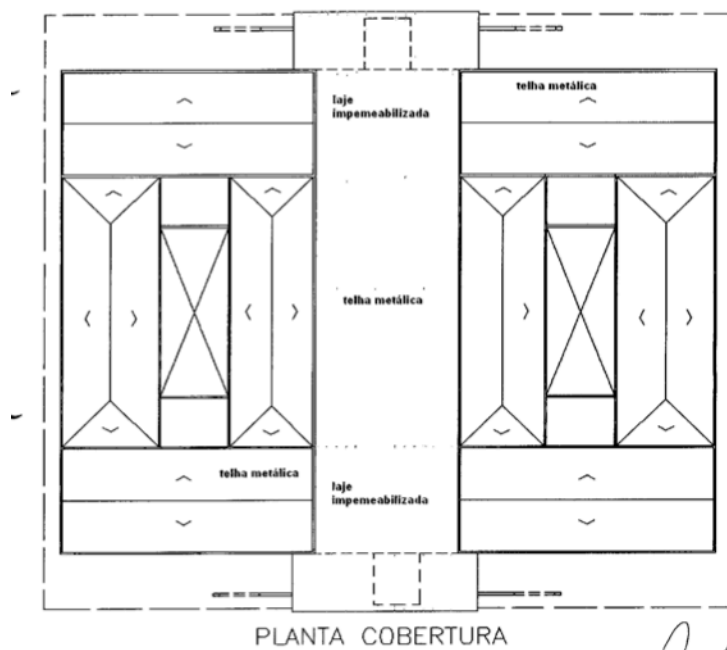


Figura 24 - Planta da cobertura da rodoviária
Fonte: PERALTA (2007, p.20)

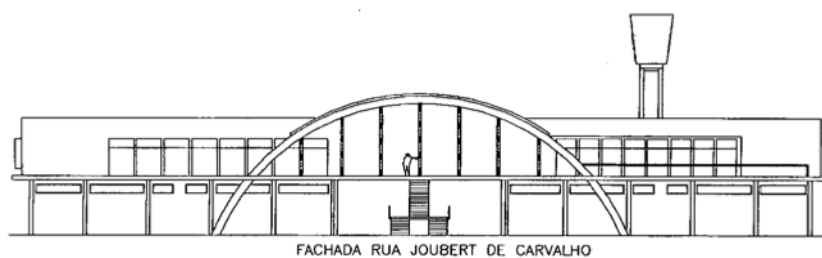


Figura 25 - Fachada na Rua Joubert de Carvalho: embarque e desembarque de ônibus para cidades do Paraná
Fonte: PERALTA (2007, p.21)

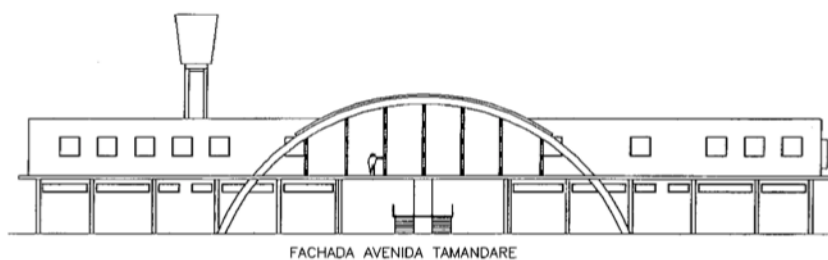


Figura 26 - Fachada na Avenida Tamandaré: atendia aos ônibus dos demais Estados
Fonte: PERALTA (2007, p.21)

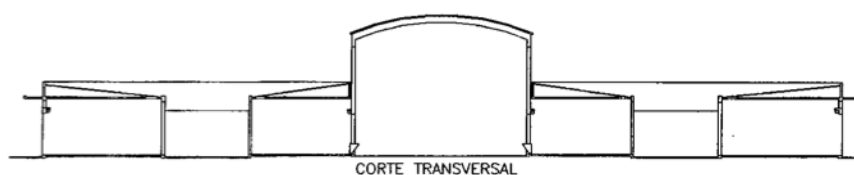


Figura 27 - Corte transversal do edifício
Fonte: PERALTA (2007, p.21)

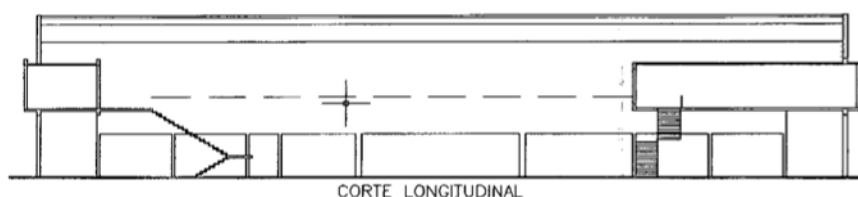


Figura 28 - Corte longitudinal do edifício
Fonte: Laudo de vistoria. (PERALTA, 2007, p.22)

Segundo as pesquisas de Oliveira (1999), ao fim das obras constatou-se irregularidades por parte da construtora *Gelson E. Gubert*, onde a prefeitura, por meio da portaria nº 160/62 produziu um relatório denunciando a existência de problemas no esgoto, instalações elétricas, vazamentos na cobertura, pisos mal colocados, ocasião em que o prefeito deu um prazo de 30 dias para que fossem corrigidas as irregularidades. O prédio foi entregue em 30 de setembro de 1963 e em 16 de abril de 1964 um novo relatório foi entregue ao prefeito, relatando, além dos problemas anteriores, novas irregularidades, juntamente com uma carta onde os condôminos expunham sua insatisfação com a construtora. Mediante a solicitação de um novo ofício, onde exigia-se os devidos reparos em um prazo de 30 dias, sob ameaça de suspensão de pagamento por parte dos condôminos, a obra foi concluída e entregue definitivamente.

Gonçalves, Macedo e Santos (2007, p.3), contam que já na gestão seguinte, do prefeito Luiz de Carvalho⁷⁸, houve uma reforma nas “[...] lojas, corredores, sanitários, esgotos, reforço nas fundações e construção de piso de concreto na área descoberta”.

Até a década de 1980, essa estação era considerada uma das maiores do Estado do Paraná, recebendo diariamente cerca de seis mil passageiros (TRADIÇÃO EM REVISTA, 1984). A utilização intensa demandou uma nova reforma. Em 1984, aniversário de 37 anos de Maringá, passou por um novo processo de modernização, onde teve ampliada a área de construção com coberturas metálicas⁷⁹ para as plataformas de embarque e desembarque,

⁷⁸ De 14/12/1964 a 31/01/1969.

⁷⁹ Segundo o arquiteto Valter Tadeu Dubiela, o projeto foi elaborado pelo engenheiro Ubiratan Claudino Soares. Disponível em < <http://angelorigon.com.br/2010/05/26/a-historia-da-rodoviaria/>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

“[...] reforma do piso interno, calçada externa, pintura e banheiros [...] realizada com a parceria dos condôminos usando verbas da Prefeitura e dos lojistas” (GONÇALVES; MACEDO; SANTOS, 2007, p.3).

No aspecto social, envolvendo a rodoviária e seus arredores, Márcio Toledo Rodrigues⁸⁰, à época, um dos responsáveis pelo guarda-malas da rodoviária, conta que o lugar estava bastante deteriorado e que o fluxo de gente era enorme. Os mendigos faziam dos bancos suas casas, dia e noite. Na reforma, esse mobiliário foi substituído por assentos individuais e, além da cobertura externa, foram feitos banheiros novos e um pavimento de granito polido.

É certo que os problemas com mendicância e prostituição não se iniciaram nessa época. O *Jornal de Maringá*, de 1966 (apud CAMPOS, 1999) relata que o coronel Haroldo Cordeiro determinou um levantamento de bares, no centro da cidade, que disfarçados de estabelecimentos comerciais, estavam se transformando em antros de prostituição, e que haviam várias queixas sobre esse tipo de exploração. O *Jornal de Maringá*, de 1967 (apud CAMPOS, 1999, p.323) aponta para a crescente presença de pedintes na cidade:

Cada dia que passa mais e mais mendigos aportam a nossa cidade. O cidadão maringaense já está ficando ‘enjoado’ de distribuir esmolas pra marmanjos. Dá até a impressão que os mesmos estão sendo escorraçados de outras cidades e mandados para Maringá. Mormente os encontramos **nas imediações da Estação Rodoviária**, ou pelas ruas vizinhas. Quase que todos eles pedem dinheiro para viajarem, razão que nos leva a crer que para cá foram mandados, e pretendem voltar ao seus antigos locais de ‘trabalho’ (grifos nossos) .

Os problemas sociais continuaram, mesmo com as reformas e policiamento. Rodrigues (2016) conta que haviam muitos marginais e pessoas mal intencionadas que aplicavam golpes de jogos de azar, que chegavam até a negociar os televisores da própria rodoviária. Existia um módulo policial na Praça Raposo Tavares e duplas de policiais rondavam a rodoviária dia e noite, incluindo a polícia civil, que agia à paisana em busca de mercadorias contrabandeadas. Então havia uma certa segurança porque, segundo Rodrigues, o administrador possuía um bom relacionamento com o quartel, mas ainda assim os delitos aconteciam. O entrevistado também foi testemunha de alguns fenômenos sociais e econômicos surgidos na década de 1980, que puderam ser percebidos mais profundamente na estação rodoviária, ponto de convergência onde ocorria o fluxo de movimento de milhares de pessoas em busca de melhores condições financeiras. Foi uma época em que ocorriam infundáveis viagens para compra de mercadorias contrabandeadas no Paraguai, a fim de revendê-las na região de

⁸⁰ Atualmente, funcionário público. Entrevista concedida em 13 de dezembro de 2016, na Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá.

Maringá, e também quando houve a “febre” da busca pelo ouro em Serra Pelada, ocasião em que a empresa de ônibus *União Cascavel* implantou-se na estação para transportar, em árduas viagens, os passageiros para a região de Rondônia e Mato Grosso, que também procuravam por terras. Algumas pessoas conseguiam ganhar muito dinheiro, trazendo de volta ouro bruto em potes, mas a grande maioria, inclusive famílias, voltavam incompletas, doentes, com membros sem os dentes, sem braços, sem um filho, sem a esposa, mortos pela febre amarela e malária. O fenômeno também atraía muitos comerciantes que encaravam o trajeto para vender seus produtos no próprio garimpo.

Em menor escala, Rodrigues lembra de muita gente que vinha a Maringá em busca de emprego e, sem conseguir serviço, acabava rendendo-se à prostituição. Também haviam casos em que as pessoas, sem dinheiro, retornavam à rodoviária e vendiam todos seus pertences e ferramentas de trabalho para comprar as passagens e retornarem à sua cidade de origem.

Outro fenômeno ocorrido, que marcou a cidade no fim dos anos de 1980 e na década de 1990 inteira, como lembra Leal (2015), foi a ida dos *dekasseguis* ao Japão. Milhares de nipônicos e seus descendentes partiram em busca de melhores condições econômicas no mercado oriental⁸¹.

Todos os eventos aqui expostos demonstram a relevância de caráter social abarcado pela rodoviária. Um local carregado de sentimentos alimentados por chegadas, encontros, reencontros, partidas, frustrações; palco de inúmeras histórias repletas de emoção. “Um epicentro de um modo de vida, de uma cultura muito forte, muito intensa, digno de resgate e de recuperação da memória” (LEAL, 2015), e que

além do valor simbólico, também tem valor comercial e valor do imaginário das pessoas, que é um aspecto que a gente nunca pode desprezar também, essa coisa da memória, que é muito clara para as pessoas que circulavam por ela, e mesmo os que não faziam uso dela, tinham nesse equipamento uma referência, do tipo, fica para cima da rodoviária, para baixo, à direita, esquerda, ela era um monumento, era um referencial dentro da paisagem urbana de Maringá (LEAL, 2015).

⁸¹ Em 1990, aproximadamente 70.000 brasileiros deram entrada no Japão. 20.000 saíram. Até o ano de 2000 os números tanto de entrada quanto de saída só aumentaram. Disponível em: <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/4EncNacSobreMigracao/ST1-2.pdf>>. Acesso em: 5 dez. 2017.

Apenas em 1984, 22 anos após sua inauguração, passou a ser denominada *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*⁸², homenagem do então prefeito Said Felício Ferreira ao segundo prefeito de Maringá. Em 1989 foi inaugurado o Sistema Integrado de Transporte⁸³, o terminal de transporte intraurbano, aos fundos da rodoviária da Praça Raposo Tavares, e quase dez anos depois, a partir de 1998, com a inauguração da quarta rodoviária de Maringá, o *Terminal Rodoviário Vereador Jamil Josepetti*⁸⁴, a “rodoviária velha” passou a funcionar como um terminal intermunicipal. À época, o secretário de Desenvolvimento Urbano, Planejamento e Habitação de Maringá, Carlos Eduardo Schwabe⁸⁵, justificou as condições da desativação parcial da rodoviária, explicando que a estação vinha causando transtornos para o centro da cidade e, além das constantes reformas devido às más condições estruturais, faltava segurança, higiene e o espaço era insuficiente para os ônibus (SCHWABE, 1999, apud OLIVEIRA, 1999).

Em 2007 essa estação foi interditada, quando sua cobertura metálica cedeu em um dos lados e, em 2010, após tentativas de tombá-la como patrimônio histórico municipal e disputas judiciais entre os condôminos e o poder público, foi demolida.

5.4.2 A imagibilidade da rodoviária e suas características como ponto nodal, marco e lugar de pertencimento

Até o momento, o que foi escrito sobre as rodoviárias, principalmente sobre a terceira, não abrangeu uma discussão sobre a propriedade que determinados elementos físicos tem de fazer emergir uma imagem forte, seja qual for o observador, o que Lynch (2011) define como imagibilidade. Faz-se necessário compreender a relevância desse equipamento público como um objeto de legibilidade que ocupa um lugar reconhecido e organizado no espaço, atuando como um ponto de referência e orientação no deslocamento dos moradores. Lynch (2011, p.51) mostra a possibilidade de estudar os efeitos dos objetos físicos perceptíveis, “[...] o papel da forma em si, [...] usada para reforçar o significado [...]”. A *Estação Rodoviária Municipal Américo Dias Ferraz* satisfaz a ideia do autor em relação à

⁸² Lei nº1738/84. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pr/m/maringa/lei-ordinaria/1984/174/1738/lei-ordinaria-n-1738-1984-denomina-a-estacao-rodoviaria-municipal-de-estacao-rodoviaria-municipal-prefeito-americo-dias-ferraz?q=1738>>. Acesso em: 5 jan. 2017.

⁸³ Na Avenida Tamandaré, atual Rua Tamandaré, em 12 de dezembro de 1989, na gestão do então prefeito Ricardo Magalhães Barros. Disponível em: <http://www.dec.uem.br/eventos/enteca_2003/Temas/tema2/080.PDF>. Acesso em: 13 jan. 2017.

⁸⁴ No cruzamento entre as avenidas Tuiuti e Centenário. Mais uma vez o poder público dando sinais de sua intransigência. Conforme Oliveira (1999), não houve participação da população quanto à definição da localização dessa estação e o local escolhido não era apropriado para uma edificação daquele porte porque antes mesmo da construção já haviam problemas relacionados à movimentação do trânsito naquela área.

⁸⁵ Entrevista realizada em três de março de 1999.

sua qualidade como ponto nodal, um local estratégico de conexões ou concentrações, que “[...] têm uma enorme importância para o observador da cidade. Uma vez que se devem tomar decisões nas junções, as pessoas ficam mais atentas em tais lugares e percebem os elementos circundantes com uma clareza incomum” (LYNCH, 2011, p.81). O autor ainda escreve que o ponto nodal “[...] será mais definido se tiver um limite nítido, fechado, e não se estender incertamente para os lados [...]. Mas será irresistível se puder ter uma forma espacial coerente” (LYNCH, 2011, p.114).



Figura 29 - Vista aérea da Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz, já sem a cobertura metálica, 14 de maio de 2010

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal

Claramente organizada e visível, inconfundível com seus arcos convidativos e imponentes, delimitada por quatro vias que ampliavam o espaço ao seu redor, tornando-a nítida e contrastante em uma localização crucial, a “rodoviária velha” também era um ponto de referência fundamental para o morador e para o viajante. Essa também é uma característica do que Lynch (2011) considera como um marco: a singularidade, aspecto único no contexto da cidade, que aumenta em valor “[...] quando uma história, um sinal ou significado vêm ligar-se a um objeto [...]” (LYNCH, 2011, p.90).

A “rodoviária velha”, além de suas qualidades materiais

[...] é um símbolo na história de Maringá, durante muito tempo foi um cartão-postal, era uma referência na história de Maringá, da região e do Paraná. E ela tinha outras características: além de ter um comércio muito ativo, muito dinâmico, não era só um ponto de embarque e desembarque, era também um ponto de encontro de pessoas, de comercialização de produtos, era um local também usado para contratação de pessoas para o campo; era ali que desembarcavam as pessoas porque ficava muito próximo da estação

ferroviária, havia uma unificação entre uma função e outra, o transporte ferroviário com o transporte rodoviário (LEAL, 2015).

Silva (2015) procura esclarecer a ideia utilizando o *Partenon*⁸⁶ como exemplo: o extremo valor atribuído a esse edifício não reside apenas em sua forma bem estruturada, já que existiram, à época, outros templos construídos com as mesmas configurações visuais. Também não encontra-se em sua materialidade, caso contrário uma edificação que o replicasse poderia merecer o mesmo valor, a mesma intensidade de interesse. O autor considera que o mérito desse espaço está na combinação entre a concepção formal, materialidade, relevância histórica e de representação religiosas e simbólicas.

Sob o conceito da arquitetura, refletindo a ideia de espaço, Zevi (1996, p.18), diz que ele “[...] não provém de um conjunto de larguras, comprimentos e alturas dos elementos construtivos que encerram o espaço, mas precisamente do vazio, do espaço encerrado, do espaço interior em que os homens andam e vivem”. E é justamente pelo fato de estar habitado, ocupado, que esse espaço transforma-se em lugar. Reis-Alves⁸⁷ explica que, nesse contexto, “o espaço ganha significado e valor em razão da simples presença do homem, seja para acomodá-lo fisicamente, como o seu lar, seja para servir como palco para suas atividades”. Tuan (1983, p.6) vai além, dizendo que, “o que começa como um espaço indiferenciado, transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor”. Segundo o autor, para se tornar um lugar, não basta o espaço estar apenas povoado; o ser humano deve aplicar-lhe um significado, deve haver familiaridade. Ainda, para Tuan, essa afeição só pode ser gerada com a passagem do tempo, pois “[...] ‘sentir’ um lugar leva mais tempo: se faz de experiências, [...] repetidas dia após dia e através dos anos” (TUAN, 1983, p.203). Assim, esse lugar pode tornar-se um forte elo com o passado, pois habita no ser humano “[...] a necessidade de adquirir um sentido do eu e da identidade. [...] Para fortalecer nosso sentido do eu, o passado precisa ser resgatado e tornado acessível” (TUAN, 1983, p. 206). São “lugares de memória”, nas palavras de Augé (2004, p.73).

As ideias anteriores vêm ao encontro do conceito de lugar, proposto por Augé (2004, p.73), quando o define como “[...] identitário, relacional e histórico [...]”. Sem conter essas características, a definição é a de não-lugar (AUGÉ, 2004), mas o autor esclarece que também existe

[...] o não-lugar como lugar: ele nunca existe sob uma forma pura; lugares se recompõem nele [...]. O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias:

⁸⁶ Templo erguido no século V a.C na Acrópolis, montanha no centro da cidade de Atenas.

⁸⁷ Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.087/225>>. Acesso em: 10 set. 2015.

o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação. Os não-lugares, contudo, são a medida da época; [...] as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados ‘meios de transporte’ (aviões, trens, ônibus), os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies da distribuição [...] (AUGÉ, 2004, p.74).

Em outras palavras, Augé (2004) expõe que, na atualidade, o que existe é uma interpenetração entre o lugar e o não-lugar. Mesmo que estações ferroviárias ou rodoviárias sejam referenciadas por Augé como não-lugares, também podem apresentar atributos de lugar. Tuan (1986, p.6) explica que “o que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor”. Reforçando a ideia, Lynch (2011, p.101) afirma que “acima de tudo, se o ambiente for visivelmente organizado e nitidamente identificado, o cidadão poderá impregná-lo de seus próprios significados e relações. Então se tornará um verdadeiro *lugar*, notável e inconfundível”. O autor coloca qualidades fundamentais para que um indivíduo ou grupo estabeleça uma relação com determinado local, gerando vínculos e a sensação de que faz parte de algo.

Hoffmann (2010, p.79) diz que “a facilidade de reconhecer-se e identificar-se geram o sentimento de pertencimento ao lugar, e assim como as pessoas podem desenvolver amor pelo lugar, a topofilia, o espaço da experiência tem o poder de invocar memórias”. Candau (2004, p.16) escreve sobre “[...] os laços fundamentais entre memória e identidade e sobre o fato de que é a memória, faculdade primeira, que alimenta a identidade”. Pollak (1992, p.204) explica

que a memória é um elemento constituinte do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si.

Maringá é uma cidade planejada, que nasceu para ser moderna, mas sua população, independente dessa ideologia modernista, apegou-se a determinados marcos de referência, afeiçoando-se a eles. Esses marcos viraram uma espécie de lugar de pertencimento que, com sua capacidade de provocar reações, emoções e estimular lembranças, fortalece esta relação identitária, que amplia a consciência e reforça as raízes históricas dos indivíduos, conferindo sentido e significado à vida.

Até a construção da *Catedral de Maringá*, concluída em 10 de maio de 1972, pode-se dizer que a “rodoviária velha” foi o principal ponto de referência da cidade, local de concentração de manifestações sociais e culturais, de intensa movimentação de

peças que contribuíram para o desenvolvimento socioeconômico da região, hoje pioneiros que, muito mais que testemunhar, construíram a história do município. A imagem da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, como um imponente edifício da cidade, foi usada como cartão-postal. Kossoy (2000, p.65) explica o artefato, dizendo que este novo meio de correspondência propiciava “a possibilidade imaginária de viajar para qualquer parte do mundo sem sair de casa”. Logo, os fotógrafos ampliaram o leque de suas produções, fotografando “logradouros e panoramas da cidade, temas de interesse comercial mais imediato” (KOSSOY, 2000, p.65). Este cartão-postal é prova evidente da importância dessa construção para o imaginário da população; mostra como ela foi um importante lugar de pertencimento, de identidade para o maringaense.

A “rodoviária velha” não existe mais; ficou nas imagens e recordações. Foi um significativo lugar do passado, fazendo parte da lembrança individual e coletiva dos moradores de Maringá.



Figura 30 - Cartão-postal da *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, a “rodoviária velha”, em 1970

Fotografia: Paraná Cart. Utrabo Fotografias

Fonte: Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

5.4.3 As tentativas de tombamento e de demolição: modernidade devoradora

Gradativamente, as linhas que dão corpo à cidade planejada são materializadas na terra virgem. Suas ruas, calçadas, travessas, avenidas e praças tomam forma. As paredes são erguidas, dando contorno a edifícios, residências, salas comerciais, templos, monumentos, shoppings. São décadas, séculos de transformação e progresso; anos de histórias contadas pelo próprio ambiente urbano, transparecidas na madeira e no concreto.

“Uma vez terminado o edifício ou o complexo arquitetônico, torna-se, então um meio ambiente capaz de afetar as pessoas que nele vivem. O espaço construído pelo homem pode aperfeiçoar a sensação e a percepção humana” (TUAN, 1983, p.114) e “[...] transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado” (TUAN, 1983, p.151).

É a sabedoria materializada por aqueles que a construíram, demonstrando suas habilidades, seus conhecimentos, seu mundo. Rolnik (1988, p.9) expõe que

a arquitetura, esta natureza fabricada, na perenidade de seus materiais tem esse dom de durar, permanecer, legar ao tempo os vestígios de sua existência. Por isso, além de continente das experiências humanas, a cidade é também um registro, uma escrita, materialização de sua própria história.

Complementando o raciocínio, a autora exemplifica:

é evidente o paralelismo que existe entre a possibilidade de empilhar tijolos, definindo formas geométricas, e agrupar letras, formando palavras para representar sons e idéias. Deste modo, construir cidades significa também uma forma de escrita (ROLNIK, 1988, p.15-6).

Tuan (1983, p.119) também desenvolve uma linha de raciocínio em que encoraja a reflexão sobre a analogia entre arquitetura e linguagem:

Uma vez alcançada, a forma arquitetônica é um meio ambiente para o homem. Então, como é que ela influencia o sentimento humano e a consciência? A analogia de linguagem esclarece a questão. As palavras contêm e intensificam o sentimento. Sem as palavras, o sentimento atinge um máximo momentâneo e rapidamente desaparece. [...] O meio ambiente construído, como a linguagem, tem o poder de definir e aperfeiçoar a sensibilidade. Pode aguçar e ampliar a consciência.

Segundo Rolnik (1988), basta olhar para alguns locais históricos, como as ruínas do império inca, para que se possa entender: a leitura feita é de que houve ali uma civilização, dizimada pelos europeus, e suas construções abandonadas revelam um povoamento extinto, ficando guardada apenas a memória do lugar. Em algumas cidades antigas, onde ainda é presente a arquitetura passada, é comum a visualização de alguns espaços opulentos, em decadência, transformados em razão da mudança de significado do espaço: a área nobre passa a ter novo valor, “diminuindo seu valor de mercado e portanto afugentando tudo aquilo que se identifica como ‘elegante’” (ROLNIK, 1988, p.18). É nesse sentido que a arquitetura, em suas formas e detalhes, assim como é feito com os textos, pode ser decodificada, além da função de registrar e fixar a memória, contando a história da cidade. É um testemunho que precisa ser mantido, observado por Rolnik (1988, p.18):

A consciência dessa dimensão na arquitetura levou a que hoje se fale muito em preservação da memória coletiva, através da conservação de bens arquitetônicos, isto é, da não demolição de construções antigas. Trata-se de impedir que estes textos sejam apagados, mesmo que, muitas vezes, acabem por servir apenas à contemplação, morrendo assim para a cidade que pulsa viva, ao redor.

Não é preciso uma viagem tão distante para visualizar uma cena como a exemplificada pela autora. Em 2005, o pesquisador necessitou efetuar um breve estudo sobre uma construção pertencente à memória de Maringá: o antigo escritório da CMNP⁸⁸, atualmente patrimônio histórico municipal, edificado no centro da cidade, no cruzamento da Avenida Duque de Caxias com a Rua Joubert de Carvalho. Bastou uma rápida verificação em suas formas, seus tijolos, suas colunas de sustentação, telhas, no estilo das letras em sua fachada, nos detalhes da porta de entrada principal, no formato das janelas, para obter-se uma ideia sobre a idade da construção; sob outro aspecto, o local possibilitou mais reflexões: os sinais de abandono e desleixo ofereceram uma leitura que revelava a provável falta de interesse do poder público pela conservação da memória e história da cidade, em preservar um lugar, comprovadamente, de pertencimento, pano-de-fundo de incontáveis histórias que constituem a identidade da população de Maringá.

A modernização predatória torna constante a observação de novas áreas sendo loteadas, novas ruas e avenidas traçadas e asfaltadas, casas e edifícios sendo erguidos, ao mesmo tempo em que construções mais antigas, residências, sobrados e salas comerciais são destruídas e demolidas (SOUZA, 2005, p.26).

O único pioneiro – dos que foram entrevistados para essa pesquisa – que aprovou a demolição da rodoviária foi Dias (2016). Segundo ele, havia muito movimento, muitos ônibus na região central e a estação na Avenida Tuiuti ficou melhor por estar mais retirada em relação ao centro da cidade. Chiuchetta (2016) achou que a primeira rodoviária, do “Maringá Velho”, é que deveria ter sido conservada, apesar de que, segundo ele, como aquela estação já havia sido demolida, a *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz* deveria ter sido mantida como patrimônio histórico. Campos (2016) considera a estação uma parte histórica da cidade e atribui a responsabilidade pela não preservação dessa rodoviária aos “políticos medíocres”, que acham que “Maringá é muito nova para ter cultura”, já que ela poderia ter sido transformada, por exemplo, em um local de eventos. O pioneiro

⁸⁸ Tombado pela lei 5471/2001, posteriormente revogada pela lei 6252/2003 e novamente tombado – apenas o prédio da administração – pela lei 77816/2004, lançada no livro tomo em 22 de novembro de 2004. Por um determinado tempo abrigou a Secretaria de Educação. Atualmente, teve suas características arquitetônicas modificadas e aloja um comércio de produtos em geral.

ainda expôs outro espaço que demonstra a falta de interesse da municipalidade: o *Cine Teatro Plaza*, ao lado da Praça Raposo Tavares, na área central da cidade, desativado há anos. Osterroht (2016) afirmou que ela poderia ter sido modificada e transformada em um centro cultural, biblioteca ou algo do gênero.

Na opinião de Arantes (2016), essa rodoviária jamais deveria ter sido demolida, porque era um espaço que já estava pronto, que poderia ter sido utilizado para realizar as festas que são organizadas na Praça Renato Celidônio, já que, segundo o pioneiro, o espaço da estação era muito maior. Para ele, seria uma área que poderia muito bem atender Maringá e região praticamente durante todo o ano. Camargo (2016), de acordo com a opinião dos demais pioneiros, concorda que a rodoviária “nunca deveria ter sido demolida” e que Maringá deveria preservar as coisas antigas, que estão desaparecendo, o que acaba resultando em uma cidade sem histórias para serem contadas. Para Santos (2016), demoliram a estação, que poderia ter sido reformada, mas até os dias atuais não fizeram nada no lugar, assim como no *Cine Teatro Plaza*, também citado pelo pioneiro Paulo Erasmo Campos. Segundo Schwabe (2016), se estão conservando o *Hotel Bandeirantes* e o escritório da *Companhia*, também deveriam manter a rodoviária, inclusive com todas as lojas funcionando, e o poder público é quem deveria ter se retirado da estação, que é “um símbolo da cidade”.

A “rodoviária velha”, segundo Leal (2015), desde o início foi um “sistema de construção consorciado entre o poder público e a iniciativa privada”, e só pode ser concebida por conta desta parceria. Em um anúncio na publicação *Norte do Paraná em Revista* (1962), em razão do 15º aniversário da cidade, os condôminos⁸⁹ da estação expõe que se sentiam orgulhosos de entregar a rodoviária ao público.



Figura 31 - O engenheiro Gelson Gubert, responsável pela construção da rodoviária, por trás do brinde entre sua esposa e o então prefeito João Paulino, em ocasião da inauguração da estação

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: NORTE DO PARANÁ EM REVISTA (1962, p.79) / Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

⁸⁹ São eles: Expresso Maringá, Viação Garcia, Transporte Coletivo Ubirajara, Auto Viação Marília Iepe, Empresa de Transporte Andorinha, Auto Viação Lopes, Mário Moribe, José S. Toribio, Frigorífico Luso-Bras. Central, Hilário Alves (Padaria Arco-Irís), Kiyoshi Ono, Midufo Vada, Keizo Nogari, Paulo Yakiku, Tomiyasu Kakitani, Mutzu Nogari, Noburo Okimoto, Paulo Okimoto, Antônio J. Martins, Yati Ono, Motoi Yoshimua, Schinichi Baud, Yukio Schinosaki, Antônio Guilherme Schreiner, Carreiro & Filhos, Suzano Alves Terra.

Mesmo sabendo tratar-se de um detalhe do material publicitário, percebe-se que desde o início de seu funcionamento observou-se uma ligação emocional entre a rodoviária e a população, evidenciando que sua extinção implicaria também na perda de uma fração da identidade dos moradores. Neste sentido, o parágrafo escrito por Halbwachs sensibiliza e permite imaginar o significado desta ausência:

Sim, é inevitável que as transformações de uma cidade e a simples demolição de uma casa incomodem, perturbem e desconcertem alguns indivíduos em seus hábitos. O mendigo, o cego busca tateando o canto em que esperava os passantes. O passeante lastima a alameda de árvores onde costumava tomar a fresca e se aflige ao ver desaparecer mais de um aspecto pitoresco que o prendia a esse bairro. Aquele morador – de cujo pequeno universo faziam parte essas velhas paredes, essas casas decrépitas, essas travessas obscuras e esses becos sem saída, cujas lembranças se prendem a essas imagens agora apagadas para sempre – sente que toda uma parte sua morreu com essas coisas e lastimam que não tenham durado pelo menos o tempo que lhe resta de vida (HALBWACHS, 2013, p.164).

A história dessa estação é incompleta, prolongando-se até aos dias atuais.

Como visto anteriormente, a rodoviária já havia passado por algumas reformas em administrações passadas, mas a discussão sobre o futuro da estação remete mesmo ao fim da década de 1990, quando se comentava a possibilidade de demolição ou a utilização do prédio como um espaço cultural, mas Schwabe (apud OLIVEIRA, 1999) explica que haviam sido entregues à iniciativa privada a maioria dos espaços da estação e que os condôminos estavam organizando-se na intenção de reformar o imóvel. Nesse contexto, a prefeitura, segundo o secretário, não iria interferir, deixando para os comerciantes a decisão sobre o futuro da estação. Schwabe também esclarece que seria inviável, para a prefeitura, demolir a rodoviária, devido à dificuldade financeira para indenizar aos proprietários. Essa explicação do secretário evidencia que o poder público detinha o poder para se impor e decidir o que fazer com a rodoviária e que, à época, provavelmente não o fez devido à falta de verba para indenização dos condôminos.

É justo observar que a degradação da rodoviária não foi apenas responsabilidade do município. Oliveira (1999) expõe que os condôminos alugavam os estabelecimentos a preços elevados, praticamente não investiam na manutenção do prédio e ainda exigiam da prefeitura – que também não possuía interesse em se empenhar na conservação daquela estação – financiamentos para os devidos reparos.

No ano de 2003 o condomínio do edifício da estação rodoviária, representado pelo síndico João Gualberto de Lima, contratou o engenheiro civil Hudson Claro para executar um laudo de inspeção, concluído em 50 páginas. Diversos problemas foram

detectados, como batentes de madeira fora de prumo e deteriorados; piso na área de circulação central no mesmo nível das lojas, permitindo a entrada de água e dificultando a limpeza; tubulações expostas e com infiltrações; falta de impermeabilização; janelas quebradas e oxidadas; recalque na fundação exigindo correção através de reforço estrutural; calhas mal dimensionadas; sanitários precários e construções irregulares no interior das lojas, sobrecarregando a estrutura original do edifício (CLARO, 2003).

Apesar das diversas reuniões para discutir-se a efetivação das melhorias, as reformas nunca foram executadas, e quatro anos depois, em fevereiro de 2007, a rodoviária foi interditada, devido ao desabamento de uma parte da cobertura metálica.



Figura 32 – Lojas no interior da estação rodoviária, em 17 de setembro e 10 de outubro de 2005, respectivamente

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal



Figura 33 - Parte da estrutura metálica cujo desabamento deu origem às ações de desapropriação e demolição pelo poder público, em 13 de agosto de 2005

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal

A partir daí, iniciou-se um imbróglio que acabaria suscitando duas linhas de ação: uma por iniciativa do Ministério Público, direcionada ao processo de tombamento da estação como patrimônio histórico municipal, e a outra desencadeando uma disputa na justiça entre o poder público, a favor da desapropriação e demolição – que acabou ocorrendo –, e os condôminos da rodoviária, em busca da reforma e manutenção.

As intenções de remodelamento da área central da cidade, pela municipalidade, não são atuais, e remetem, segundo Andrade e Cordovil (2008, n.p.), ao período da década de 1970:

a densificação e a expansão do perímetro urbano, bem como a consolidação de Maringá como centro regional e a disputa do mercado imobiliário trouxeram a necessidade de se criar soluções para a adequação da infraestrutura, principalmente a viária, para acomodar o tráfego intenso e garantir o escoamento rápido da produção, de pessoas e serviços (ANDRADE; CORDOVIL, 2008, n.p).

Foi quando começou-se a discutir o transtorno causado pelas manobras ferroviárias na região central e buscou-se mecanismos para legitimar as alterações, sob a argumentação do progresso da cidade e eficiência no transporte (ANDRADE; CORDOVIL, 2008).

O *Projeto Ágora*, encomendado pelo então prefeito Said Ferreira ao arquiteto Oscar Niemeyer para a revitalização da área ferroviária de Maringá, foi considerado um desenho arquitetônico arrojado, moderno e conceitual para a época, justificado principalmente para sanar as dificuldades decorrentes do trânsito no espaço central do município. A primeira elaboração ocorreu em 1985 e “[...] estabelecia áreas para o trabalho,

lazer, moradia, circulação e atividades cívicas. [...] [Previa] três superquadras com distribuição de funções para cada uma delas” (GRZEGORCZYK, 2000, p.88, apud DIAS, 2008, p.65). O historiador Reginaldo Benedito Dias recuperou, de uma publicação periódica, uma declaração de Niemeyer sobre o projeto, que merece ser transcrita, por evidenciar os ideais do arquiteto para a cidade, que jamais foram concretizados:

Nossa preocupação ao projetar essa grande área no centro de Maringá foi, antes de tudo, criar um novo espaço verde, humanizando-o, fazendo a cidade respirar melhor. Daí nossa ideia de evitar muitos prédios altos, projetando-os em grupos isolados, a contrastar com o gabarito menor que deverá caracterizar o conjunto. E como o empreendimento representa obra vultosa, procuramos dar aos seus diversos setores o nível de conforto e qualidade que se impunha (REVISTA POIS É, 1987, p.37, apud DIAS, 2008, p.65)

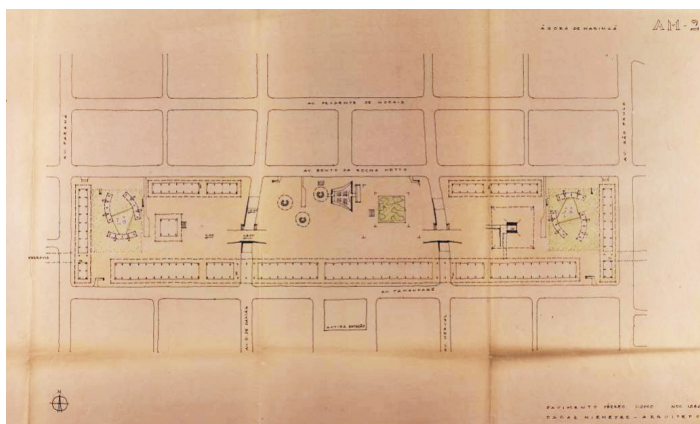


Figura 34 - Vista superior – planta do *Projeto Ágora*, 1987
Disponível em: <http://www.niemeyer.org.br/obra/pro293>
 Acesso em: janeiro de 2017

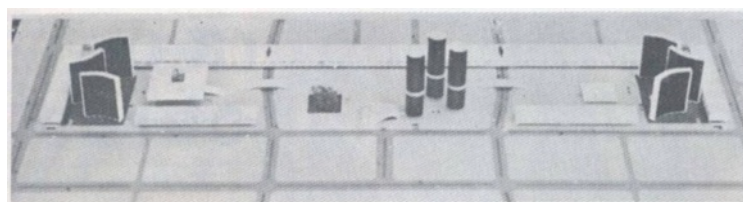


Figura 35 - Maquete – *Projeto Ágora*, 1987
Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/55.htm>
 Acesso em: janeiro de 2017

Já em 1990 houve a primeira revisão do projeto e, em 1993, sofreu novas modificações por pressão do mercado imobiliário, com a diminuição da área dos lotes, transferência da rodoviária para outro local e alteração do nome do projeto para *Novo Centro* (ANDRADE; CORDOVIL, 2008).

Ao fim, depois de duas décadas, praticamente não houve semelhança entre o projeto inicial e a obra executada, que resultou no rebaixamento da linha férrea e retirada do pátio de manobras da ferrovia, prolongamento das avenidas Herval e Duque de Caxias e “[...]”

loteamento das duas quadras para a venda ao mercado imobiliário. De área pública, o que restou do Projeto Ágora foi uma quadra central, sem nenhum tipo de uso e equipamentos” (ANDRADE; CORDOVIL, 2008, n.p.). Os autores ainda expõe que “[...] assiste-se à sistemática proliferação de edificações particulares, construídas pelo capital imobiliário da cidade, e que se voltam para a imagem de progresso visto no alto padrão dos edifícios construídos” (ANDRADE; CORDOVIL, 2008, n.p.).



Figura 36 - Construção dos edifícios no “Novo Centro”, primeiro de julho de 2009

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal

Dias (2008, p.67), remetendo à análise de Grzegorzcyk sobre o processo de edificação naquela área, escreve que “[...] a reação dos empresários do setor imobiliário da cidade ocupa papel central na redefinição do ‘Projeto Ágora’, na medida em que é, por sua natureza, um poderoso grupo de pressão do poder local e influente na confecção da pauta dos agentes políticos”.

A compreensão das transformações ocorridas nessa região da cidade, que inicialmente previa a utilização de amplos espaços em que se valorizava a qualidade de vida dos moradores, mas que acabou sendo entregue à especulação imobiliária, transformando-se em um aglomerado de edifícios particulares, permite inferir sobre as prioridades do poder público em relação ao desenvolvimento urbano e compreender a ferocidade com que se empenhou em desapropriar e demolir a *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*. Em nome do progresso, assistiu-se a mais uma reformulação da área central do município. Andrade e Cordovil (2008, n.p.) escrevem que

o prédio da antiga rodoviária não corresponde à renovação desta área central da cidade, que se requalifica desde o Projeto Ágora. Além dos usos do

prédio, como comércio de padrão inferior, os novos espaços construídos aos usos voltados ao consumo não comportam o edifício.

O desabamento de parte da cobertura metálica da rodoviária resultou em uma rápida movimentação do poder público, que interditou o prédio, aproveitando a situação para dar início às negociações para demolição do edifício. Segundo o jornal *O Diário do Norte do Paraná*⁹⁰, “a alegação era de que o prédio todo corria o risco de desabar”.

Segundo Leal (2015), o então prefeito Silvio Barros II não possuía interesse na manutenção do prédio e “[...] precisava se calçar [...] de argumentos para poder alegar que o prédio [...] estava condenado, e teve laudos de engenheiros contratados que atestaram isso, então ele se sentiu calçado para poder tomar essa decisão sem despertar uma revolta [...]”.

Para que fossem verificadas as condições da estrutura, o município contratou o engenheiro civil Miguel Fujinami para executar um laudo de vistoria, no dia três de fevereiro de 2007. Segundo a inspeção de Fujinami (2007), as lajes das plataformas de embarque sofreram infiltrações devido à falta de impermeabilização, corroendo as armaduras que em alguns pontos estão totalmente comprometidas, “**podendo desabar a qualquer momento** (grifo nosso)” (FUJINAMI, 2007, n.p). O engenheiro dedicou boa parte do laudo para avaliar detalhadamente o prolongamento da laje da estação. Em vários pontos analisados, afirmou que a ferrugem e o rompimento da camada do concreto comprometeram a estabilidade da estrutura. Recalques na estrutura do prédio, devido a infiltrações, afundaram as estacas de sustentação da estrutura; caixa d’água com armaduras e concreto comprometidos; forro do saguão principal deteriorado e comprometido; telhas danificadas e coberturas amassadas e sem parafusos de fixação; instalações elétricas mal feitas, expostas e tubos de energia enferrujados; inexistência de um sistema central de abastecimento de gás; esquadrias de ferro enferrujadas e vidros quebrados. Concluindo, Fujinami afirmou que o edifício estaria em “[...] avançado estado de deterioração [...] [e] pouca coisa se aproveita [...]”. Há risco eminente aos usuários deste terminal rodoviário [...] **até por colapso total da estrutura de concreto armado** (grifo nosso) devido a recalques das fundações, corrosão das armaduras, e rompimento do concreto” (FUJINAMI, 2007, n.p).

Por parte dos condôminos, outro laudo técnico foi realizado, na esperança de obter um documento para que pudessem contrapor o laudo de interdição realizado pelo poder público. Ainda em 2007, os condôminos contrataram o engenheiro civil Antonio Carlos Peralta. A conclusão do engenheiro foi de que realmente existiam problemas devido à falta de

⁹⁰<<http://maringa.odiario.com/maringa/2009/12/rodoviaria-velha-tombamento-desapropriacao-ou-reforma/233296/>>. Acesso em: 16 set. 2015.

conservação e manutenção da rodoviária, tornando evidente a necessidade de se executar uma reforma, e que, **para garantir a durabilidade e o prolongamento da vida útil da estação** (grifo nosso), deveria-se corrigir

as infiltrações de águas na fundação, nas paredes e nas lajes impermeabilizadas[...]. [...] As deformações que ocorreram nas marquises são devidas à introdução de cargas não previstas no projeto inicial, estas cargas sendo retiradas estabilizam a estrutura da marquise (PERALTA, 2007, p.53).

Peralta (2007, p.53) afirmou que seria necessário adequar e reformar a estação de uma forma geral, e que a única área que ofereceria algum tipo de risco, “[...] **não por seu desempenho estrutural que se encontra estável** (grifo nosso), mas devido à possibilidade do desprendimento de pequenos pedaços do reboco do teto”, seriam as plataformas de embarque da Rua Joubert de Carvalho e Avenida Tamandaré. Assim, as lojas localizadas nas travessas Guilherme de Almeida e Júlio Mesquita poderiam ser ocupadas sem oferecer qualquer perigo à população, e “[...] elevar o desempenho de habitabilidade e sustentabilidade, bem como uma modernização das instalações [...] [seria vital] para a utilização continuada da edificação” (PERALTA, 2007, p.54).

Em meio à disputa, em nove de novembro de 2007 o então prefeito Silvío Magalhães Barros II assinou um decreto que declarava de utilidade pública a *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*, dando início ao processo de desapropriação do imóvel, devido à falta de apoio e adesão dos condôminos para a demolição da estação (GATTI, 2007). Barros estava determinado a derrubar o prédio já que, ao mesmo tempo, também determinou um processo licitatório para a edificação de um novo empreendimento no local, permitindo que as empresas participantes negociassem com os condôminos.

Ficou evidente como a falta de cuidados acabou transformando a rodoviária em um equipamento precário, problemático, que foi se degradando com o passar dos anos. Os laudos apresentados pelos engenheiros Hudson Claro – em 2003 –, Miguel Fujinami e Antonio Carlos Peralta demonstram a deterioração generalizada do prédio, mas Claro e Peralta iluminam o fato de que não haveria a necessidade de se recorrer à demolição do edifício, existindo assim a possibilidade de recuperação e preservação.

A licitação aberta pelo poder público previa a construção de um prédio de até 36 andares, com subsolo de estacionamento e um centro cultural com auditório e biblioteca pública que, segundo Andrade e Cordovil (2008), não contemplou uma discussão com

profissionais especializados, políticos, moradores envolvidos com o assunto, além dos projetos não terem sido apresentados à parte a quem mais interessava: a população de Maringá. Essa atuação permite supor os interesses aos quais a municipalidade pretendia atender.

Essa licitação logo foi suspensa por uma ação do Ministério Público do Estado do Paraná, que protocolou uma Ação Civil Pública Ambiental, atendendo a um abaixo assinado produzido por moradores de Maringá, requerendo o tombamento histórico do prédio em razão de seu valor histórico, cultural e arquitetônico.

Atendendo a Promotoria do Meio Ambiente de Maringá, a partir de um documento de quase 2.000 páginas amplamente documentado, a Secretaria de Estado da Cultura deu início ao processo de tombamento em 2008, ocasião em que o edifício passou a ser protegido por lei, impedindo assim sua demolição. Essa ação, como expôs o prefeito Silvio Barros II, seria lamentável, pois apesar de ser um prédio interessante e curioso, abriga um tipo de atividade ruim para a população, provocando um grande prejuízo à cidade (GATTI, 2007).

Gonçalves, Macedo e Santos (2007, p. 7) destacam uma informação técnica valiosa que, por si só, teria o mérito de atribuir à rodoviária a qualidade de patrimônio histórico municipal:

[...] o espaço entre o arco e a laje de cobertura é estaiado por tirantes no nível superior, o espaço livre conformado permitia a visualização de uma plataforma até a outra [...]. Este recurso pode ser comparado com um dos projetos do mundialmente conhecido arquiteto modernista Le Corbusier, o Palácio dos Sovietes em Moscou. [...] para sustentar a laje de cobertura do teatro o arquiteto criou um arco para atirantar um lado da mesa, isto nunca foi possível com a tecnologia construtiva da época (1931), essa mesma solução foi repetida para os projetos da Universidade do Brasil de Le Corbusier e Lucio Costa em 1936. Essa solução recorrente do ideário modernista somente tornou-se realidade na edificação da Estação Rodoviária na década de 1960, inserindo este edifício na história da arquitetura e no desenvolvimento da técnica do concreto armado no Brasil.

O tombamento, além de preservar a construção, um bem histórico e cultural da cidade, do povo, poderia acabar beneficiando os comerciantes da rodoviária, levando ao fracasso os planos da administração do município em desapropriar e demolir a estação, mas foi julgado improcedente pelo Tribunal de Justiça do Paraná (TJ-PR)⁹¹.

Leal (2015) conta que a comissão fornece apenas informações de aspectos técnicos, favoráveis ou contrários, mas quem decide é o executivo: “ato de tombamento é um

⁹¹ Decisão do desembargador Marcos Moura. O pedido foi feito pelo promotor Ilceir Heckert, que já havia sido negado em primeira instância. Disponível em: < <http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/tombamento-historico-do-predio-da-antiga-rodoviaria-e-negado-pelo-tj-1drlz0dzbl7x39ny2lps9eszy>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

diploma jurídico de exclusividade do poder executivo, seja ele federal, estadual ou municipal, então é um poder que o prefeito tem, no caso do município, que a lei faculta a ele, e ele não era favorável à manutenção [da rodoviária] [...]”.

Não é preciso ir muito longe para presenciar uma iniciativa bem sucedida de preservação de patrimônio. Na cidade de Londrina, a aproximadamente 100 quilômetros de Maringá, a preocupação com a conservação da quarta rodoviária manifestou-se já nos anos de 1970, quando a estação foi tombada⁹² como patrimônio histórico municipal, considerada, à época, assim como a *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, um marco de desenvolvimento urbano, de proporções amplas e linhas arquitetônicas ultramodernas, o cartão de visitas do município. O prédio abriga atualmente o *Museu de Arte de Londrina*.

5.4.4 Protestos, intensas disputas judiciais e o derradeiro fim da estação

Alguns protestos contra a demolição da rodoviária marcaram o primeiro aniversário de interdição executada pela prefeitura, em fevereiro de 2008. Dois anos depois, no dia 28 de maio de 2010, houve uma manifestação organizada pelo Fórum Maringaense pelo Direito à Cidade (FMDC) reunindo diversas entidades onde, além de várias ações programadas, seria realizado um documentário sobre a derrubada do prédio, captando imagens da estação, do protesto e gravando depoimentos de moradores. Halbwachs (2013, p.161), escreve que

temos de levar em conta o fato de que os habitantes são levados a prestar uma atenção muito desigual ao que chamamos de aspecto material da cidade, mas que a maior parte certamente se sentiria bem mais sensibilizada com o desaparecimento dessa rua, desse prédio, daquela casa, do que pelos acontecimentos nacionais, religiosos, políticos mais sérios.

Fatos importantes que ocorrem pelo país, e até mesmo no município, merecedores de grandes manifestações dos maringaenses, normalmente não tem apelo suficiente para tirar as pessoas de suas rotinas, estimulando-as para sair às ruas em protesto, mas a “simples” possibilidade da derrubada da rodoviária fez com que dezenas de moradores fossem ao local para demonstrar sua insatisfação com a decisão do poder público. A força desse incômodo reside em um processo que acarretaria perda da memória da população e, conseqüentemente, a perda da identidade, posto que a memória participa da construção identitária. Candau (2004) expõe que a memória fortalece a identidade, tanto individual quanto coletiva. A demolição da rodoviária representaria o apagamento dessa memória, da história

⁹² De autoria dos arquitetos João Batista Vilanova Artigas e Carlos Cascaldi, foi a primeira obra modernista a ser tombada no interior do Brasil, em setembro de 1974, tomo histórico nº 52, processo nº 53/74. Disponível em: <http://www.londrina.pr.gov.br/dados/images/stories/Storage/sec_cultura/patrimonio_historico/antiga_estacao_rodoviaria_de_londrina_b.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2017.

peçoal e social dos cidadãos maringaenses, e o desejo de sua preservação está enraizada na construção da identidade dos moradores. Tuan (2012) explica também que, quando o amor pelo lugar, ou seja, a topofilia, é irresistível, “[...] podemos estar certos de que o lugar ou o meio ambiente é o veículo de acontecimentos emocionalmente fortes ou é percebido como um símbolo”. A “rodoviária velha” possui as duas características, pois além de simbolizar uma era de progresso e desenvolvimento urbano, assinalou a primeira acolhida para quem chegou à cidade, funcionou como um lugar de trocas e encontros de pessoas de diferentes culturas e trajetórias sociais. Rechenberg (2005, p.3) escreve que “a rodoviária vem a ser um destes espaços de encontros da vida social contemporânea, que, por oferecer ligação terrestre com diferentes cidades, estados e países, oportuniza uma experiência de intercâmbio cultural e de estilos de vida”, e continua, expondo que a rodoviária

não é apenas um lugar significativo para se pensar os deslocamentos atuais, mas também os passados. [...] Muitos vieram do interior e encontraram na rodoviária um espaço de trabalho.

Como portal do lugar de destino e para muitos o primeiro lugar de contato em uma cidade grande [...], temos aí algum subsídio para acreditar que a rodoviária é, de alguma forma, um lugar de acolhimento (RECHENBERG, 2005, p.8-9).

O jornal *Gazeta do Povo*⁹³ realizou uma enquete para mostrar a opinião dos maringaenses quanto à demolição ou restauração da rodoviária. Em um total de 20.006 participantes, apenas 39% votou pela demolição, na opção: “deve ser demolida para construção de outro prédio no local”, contra 61%, que optou pela restauração, vencendo a opção: “deve ser restaurada por ser um patrimônio da cidade”. A iniciativa do jornal, levando em consideração o número de pessoas que votaram, já que Maringá possuía, à época, aproximadamente 350 mil habitantes, permitiu um vislumbre da consciência da população pela preservação, o que não implica dizer que houve uma adesão, um movimento geral da população para que se mantivesse o prédio. Leal (2015) afirma que

[...] a rodoviária, além de todo símbolo, [...] tinha um aspecto muito importante, ela estava vinculada à memória popular de Maringá, à memória do povo humilde, do povo mais pobre, que eram os verdadeiros usuários daquele equipamento, então, de certa maneira, foi um desprezo que se teve com a cultura popular, com a memória do povo mais humilde, quer dizer, mais uma vez você extermina algo relacionado à memória dos trabalhadores [...].

⁹³ <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/tombamento-historico-do-predio-da-antiga-rodoviaria-e-negado-pelo-tj-1drlz0dzbl7x39ny2lps9eszy>>. Acesso em: 16 set. 2015.

1 ANO ESTOU VIVA E PEÇO SOCORRO!!!

Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz - Maringá/PR

VOCÊ SABIA ?

- Minha reforma já estava aprovada e o dinheiro para ela seria liberado no dia 08 de fevereiro de 2007, mas na véspera fui surpreendida pelo Senhor prefeito com a interdição feita de forma arbitrária.
- Eu precisava apenas de reparos. Jamais estive CONDENADA A MORTE. Um laudo técnico comprova isso.
- Esta atitude tirou o trabalho de muitas famílias, causou prejuízos morais e financeiros, impediu meus reparos e enristeceu boa parte da cidade com a vontade do poder municipal em me derrubar - DEMOLIR.
- Mais triste ficaram os pioneiros que viram neste filho, Silvio Barros II, o total desrespeito comigo já que sou considerada por muitos, patrimônio histórico da cidade.

OLHEM PARA ISTO!!!

POSIÇÃO DO PREFEITO	REALIDADE DOS FATOS
Resolveu ACHAR que a Rodoviária ia cair	Após um ano mantive-me firmemente em pé
Fechou arbitrariamente TODOS os comércios	Houve uma assembléia com a participação da Prefeitura e comerciantes que decidiu pela reforma
Usa como pretexto as drogas e prostituição	Isto é um problema social que se vê em toda a cidade
Interesse no dinheiro e lucro Estamos em Ano eleitoral Demolição	Necessidade de preservar a história e cultura de Maringá Revitalização
Ignora leis, procedimentos e desejo dos lojistas	Os lojistas buscam apoio nas leis para garantir seus direitos de proprietários (ação na justiça)
Quer acabar com a história	Entidades, ONGs, vereadores, comerciantes, população querendo preservar a história.

Grupo de proprietários das lojas e ONG Instituto memória Paraná

Mantivemos sua cidade limpa. Não jogue esse panfleto no lixo.

Figura 37 - Panfleto utilizado pelos condôminos da rodoviária em busca do apoio da população e dos governantes

As justificativas daqueles que apoiavam a demolição do prédio, segundo historiadora Veroni Friedrich (2007), remetem à ideia de que a primeira estação é que deveria ser preservada, ou de que, com a demolição da terceira estação, haveria um embelezamento da cidade porque a “rodoviária velha” seria muito feia, não condizendo com o contexto de modernidade do Novo Centro, ou ainda que Maringá seria uma cidade jovem e teria muito o que preservar, além das alegações de que o espaço seria valioso para ser desperdiçado e que fotos e maquetes seriam suficientes para preservar a memória, a custos reduzidos. A autora explica que

[...] a memória e a história não estão restritas aos livros didáticos, aos museus, às fotografias, às maquetes, etc. A história está nas ruas das cidades, sendo ‘contada’ em edificações tombadas ou preservadas [...]. Dizer que preservar é tema para o futuro, é sujeitar o patrimônio público à deterioração e aos altos custos de uma obra de restauro. [...] Abolir o ‘velho’ em favor do ‘novo’ é um prejuízo cultural se pensarmos que ambos são testemunhos de uma história, complementares e portadores da identidade do local. [...] [E] feio, belo, pior e melhor não são critérios do ponto de vista da preservação. O que conta é o fato do imóvel representar o modo de construir de uma dada

época e acima de tudo ser portador da história de um lugar (FRIEDRICH, 2007, p.A2).

A disputa foi acirrada e o poder público demonstrou que estava decidido a demolir a rodoviária, empenhando-se em impor sua força. Em novembro de 2009, os condôminos conseguiram, por meio de uma decisão da Justiça, reabrir as lojas, que foram novamente fechadas em 2010, por um novo parecer jurídico.

Em 30 de março de 2010 foi concluído o laudo pericial de ação de desapropriação para fundamentar o depósito para imissão de posse para o poder público. O valor do terreno foi estimado em R\$ 8.450.000,00 e a edificação em R\$ 1.230.000,00, totalizando um valor de mercado de R\$ 9.680.000,00, que não foi o valor final rateado entre os condôminos. Segundo o laudo, “o valor das frações ideais e áreas construídas de particulares objeto de declaração de utilidade pública é de R\$ 5.366.125,99 [...]” (POLITÉCNICA ENGENHARIA, 2010, p.140).

Ramari (2010) escreve que, no dia 13 de maio de 2010, o Tribunal de Justiça (TJ) acatou a decisão do Juiz da 4ª Vara Cível de Maringá, Alberto Luis de Marques dos Santos, para que a prefeitura tivesse a imissão de posse da rodoviária, mas já no dia seguinte os condôminos entraram com recurso no TJ para a suspensão da imissão, um agravo de instrumento. Pelo menos metade da estação já havia sido demolida. Segundo Ayres (2010), no dia 18 de maio, o juiz manteve a decisão em que concedia a posse provisória da estação para a prefeitura e no dia 20 de maio os condôminos apresentaram novo recurso no TJ, pedindo efeito suspensivo. Nesse mesmo dia, iniciaram-se os trabalhos de remoção de materiais reaproveitáveis, como luminárias, ferragens e portas.



Figura 38 – Funcionários da prefeitura iniciam os trabalhos para cercar a área ao redor da rodoviária, 14 de maio de 2010

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal

Em 27 de maio de 2010, mesmo com os recursos dos condôminos ainda sendo julgados, deu-se continuidade à demolição da rodoviária. A explicação do município é de que teria autorização legal para a derrubada, com a imissão de posse (AYRES, 2010).



Figura 39 - Demolição da *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*, 27 de maio de 2010

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal

Hiam Ahmad⁹⁴, à época, proprietária de duas lojas na rodoviária, lembra que a pressa do município em derrubar a rodoviária foi tão grande que a demolição começou em uma sexta-feira⁹⁵, continuou no sábado e foi finalizada no domingo, ininterruptamente, dias em que os funcionários da prefeitura não trabalham.

Mohamad Fares⁹⁶, um dos condôminos da rodoviária, concorda que o prédio realmente estava em um estado precário, mas não em condições de ser demolido e, além dessa questão, houve uma disputa entre os condôminos e o poder público para estipular a quantidade de área pertencente a cada um. Fares (2016) explica que o município afirmava possuir 56% do total, mas incluiu no cálculo a área comum: a calçada e a parte da cobertura, mas que, na realidade, só era proprietária da área do Juizado de Menores e do guarda-volumes. Ainda, segundo o entrevistado, foi realizada uma revisão nos cálculos para estipular a área pertencente a cada um e foi verificado que apenas 5,6% pertencia ao município. Fares (2016) conta ainda que a desapropriação, até os dias atuais, não foi julgada – apesar do poder público já haver disponibilizado os valores para os condôminos –, mas a prefeitura explora o espaço onde havia sido construída a rodoviária, arrecadando elevadas somas financeiras e,

⁹⁴ Entrevista concedida ao autor em 17 de novembro de 2016, no estabelecimento comercial da entrevistada.

⁹⁵ Segundo os periódicos locais, foi em uma quinta-feira.

⁹⁶ Entrevista concedida ao autor em 29 de novembro de 2016, no estabelecimento comercial do entrevistado.

caso a prefeitura ganhe a ação de desapropriação, os condôminos pretendem entrar com novas ações, solicitando a diferença nos valores depositados, que não condizem com a realidade do mercado, danos morais e lucro cessante.

Ahmad (2016) ainda conta que, justamente quando terminou de pagar o financiamento dos estabelecimentos comerciais que havia adquirido e poderia melhorar sua situação econômica, a estação foi interditada e, dez anos depois, sem as lojas, acabou ficando sem capital, pagando um alto valor de aluguel em uma loja ao lado da Praça Raposo Tavares para poder trabalhar e sobreviver financeiramente. A condômina lembra também como foi a desapropriação dos lojistas, relatando que chegaram vários órgãos fiscais ao mesmo tempo, sem avisar, retiraram todos de suas propriedades e fecharam as portas. Ahmad assistiu também a derrubada do prédio, e expôs que muitos objetos como prateleiras, vitrines, *mezzanino*, escada, ainda se encontravam no interior de sua loja porque ficaria muito caro pagar aluguel de uma sala para armazená-los, mas não foi possível recuperá-los. Fares (2016) também se recorda de que era necessário uma autorização para entrar no próprio estabelecimento comercial para retirar os materiais, e muitos lojistas acabaram perdendo seus bens. Segundo ele, o dinheiro da indenização de desapropriação foi depositado, mas a quantia não permite comprar outras salas como as que ele possuía e o acordo que o município queria fazer, anteriormente, seria disponibilizar o espaço para as lojas nos andares de cima do prédio que seria edificado no lugar da rodoviária, e não no térreo, oferta recusada pelos condôminos pois daquela maneira não existiria visibilidade para atrair os clientes.

Desde 2011 o terreno onde ficava a “rodoviária velha” funciona como um estacionamento, administrado e explorado pelo município. Até os dias atuais, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) não julgou os recursos impetrados pelos condôminos.



Figura 40 - O estacionamento rotativo é administrado pelo município e possui 271 vagas

Fotografia: Ricardo Lopes

Fonte: Estacionamento... (2011)

Segundo Fares (2016), houve uma reunião dos condôminos com o então candidato a prefeito Ulisses Maia, em época de campanhas políticas. Maia comprometeu-se, caso fosse eleito, em fazer um levantamento para verificar como estaria a situação relacionada às disputas com o município, e se houvesse possibilidade, segundo o entrevistado, poderia devolver os imóveis para os proprietários, mas em uma nova configuração, diferente da maneira como funcionava anteriormente.

Acompanhar a história das rodoviárias, suas construções, trajetos e demolições, permite identificar etapas significativas de transição e desenvolvimento da cidade. O município de Maringá, como exposto anteriormente, teve uma trajetória de crescimento incomum em relação às demais cidades da região, transformando-se rapidamente em um polo comercial. Logo no início de sua história, a primeira rodoviária foi instalada ao lado do primeiro hotel, transformando o local no ponto mais central do que seria o “Maringá Velho”. O fenômeno de expansão, com a implantação do “Maringá Novo”, exigiu a construção de uma segunda rodoviária, sem que fosse desativada a primeira estação, que funcionaram juntas por quase toda a década de 1950, o que permite supor que a região do “Maringá Velho” ainda mantinha uma relativa importância comercial para o município. A modernidade só chegou mesmo com a construção da terceira rodoviária, símbolo do auge do progresso da cidade. De amplas proporções e estilo modernista, edificada para permanecer – diferente das anteriores, de madeira e aparência provisória – esteve presente praticamente durante 50 anos, de um total de 69 anos da cidade de Maringá.

Pesavento (2008, p.6) escreve que

[...] a arquitetura de uma cidade se transforma, o gosto muda, enquanto padrão estético e de consumo, e nem tudo é dotado de um valor de permanência. Mas, mesmo assim, a centralidade urbana guarda ainda, em muitos casos, marcas objetivas do passado em termos de arquitetura, ao lado das outras resultantes da transformação urbana [...]. A cidade antiga se exhibe através de tais exemplares do patrimônio edificado.

Quando viaja-se para cidades desconhecidas, independente dos motivos que levaram as pessoas para esse ou aquele lugar, é comum que elas procurem os ambientes históricos para “saborear” um pouco da cultura local, para conhecer mais sobre o povo o qual elas irão estabelecer contato por um determinado período de tempo. Uma cidade que não preserva seus patrimônios, suas construções antigas, torna-se um lugar predisposto a perder sua identidade, por não valorizar o seu passado, a sua memória, por não enaltecer suas raízes.

Pesavento (2008, p.6) levanta questões importantes sobre a ação da modernidade e a preservação do que deve ser lembrado:

Ao longo dos anos, cidades enfrentam dilemas, que presidem escolhas políticas: o que preservar, o que destruir? Progresso e modernidade urbana implicam em mudanças, onde se combinar [sic] construção e destruição. O que lembrar, o que esquecer? O que se define como significativo e o que deve ceder espaço para que a cidade cresça e a vida se transforme?

Percebeu-se, a partir de todo o contexto percorrido nesse capítulo, a falta de vontade política, ou melhor, a intransigência, a rigidez do poder público em fazer prevalecer suas vontades, sem agentes realmente interessados em mediar as decisões com a população e com as pessoas diretamente envolvidas no episódio da “rodoviária velha”, para que se chegasse a uma solução que beneficiasse tanto a municipalidade quanto os moradores de Maringá. Pesavento (2008) expõe que “[...] lembrar, evocar, preservar a memória de uma cidade, guardar ou mesmo conquistar sua história, como identidade, patrimônio e monumento são, antes de tudo, uma questão de cidadania e de direito”. Acompanhar a história dessa estação mostrou que cidadania e direito não são prioridades quando é a modernidade quem dita as regras.

5.4.5 Américo Dias Ferraz: o ex-prefeito que deu nome à *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*

Muitas histórias são contadas sobre pessoas que iniciam a luta pela sobrevivência com pouquíssimas reservas financeiras e que, apesar da falta de recursos, conhecimentos intelectuais e formação profissional, possuem qualidades suficientes para galgarem a escadaria do sucesso, seja político ou econômico. Astúcia, humildade e habilidade comercial constituíram uma combinação que, **a princípio**, permitiram que um dos moradores

de Maringá Américo Dias Ferraz se tornasse prefeito do município e um dos homens mais abastados da cidade.

Américo Dias Ferraz, filho do também Américo Dias Ferraz e Francisca Avelina da Silva, de ascendência portuguesa e natural de Guiricema (MG), nasceu em 13 de outubro de 1921. Casado com Maria Doná Ferraz⁹⁷, foi lavrador e chegou a Maringá logo nos primeiros anos após sua fundação. Segundo Osterroht, Ferraz começou a trabalhar⁹⁸ na cidade vendendo galinhas, de casa em casa. Galdino Andrade (1977, p.69-70), em sua obra *Poeira Vermelha*, oferece alguns detalhes sobre o início da ascensão profissional e econômica de Ferraz. Apesar de ser um livro de contos, conforme explicado pelo autor, foi escrito alicerçado em fatos reais, narrando a vida dos pioneiros do município:

[...] cedo compreendeu que a grande fonte de riqueza da região era o café. Não dispondo de um palmo de terra para plantar, resolveu ser comprador da rubiácea. Alugou um armazém no Maringá Velho e estabeleceu-se como maquinista. Nas safras, comprava o que podia, sacando contra o dinheiro emprestado pelos Bancos, que estavam ali para financiar.

Quase analfabeto, mas dotado de grande tino comercial, logo compreendeu que as geadas eram a mina de ouro do seu negócio, Porque (sic), com o fenômeno, os cafeeiros ficavam dois ou três anos sem produzir. E o café valorizava enormemente, geralmente nas mãos dos maquinistas, uma vez que os fazendeiros e sitiantes não tinham recursos para reter o produto, esperando a valorização.

Com a geada de 1.953⁹⁹, ganhara um dinheirão. E com a repetição de fenômeno em 1.955, sua fortuna aumentou. Àquela altura, já era um homem rico, dispondo de uma bela casa, um carrão e inúmeras propriedades na cidade, sem falar nas instalações da Cafeeira Santa Luzia¹⁰⁰, que acabara de comprar. Alegre e comunicativo, era estimado pelos lavradores, que o achavam honesto. Isto facilitava enormemente o seu negócio, pois vivia do crédito.

⁹⁷ Em 29 de outubro de 1943.

⁹⁸ Também vendia pastéis e pregava leilão em frente à Igreja. Disponível em: <<http://maringaparanabrasil.blogspot.com.br/2011/08/americo-dias-ferraz-liberdade.html>>. Acesso em: 26 set. 2016.

⁹⁹ Neste ano houve uma geada muito forte sobre a região Norte do Paraná. “Suas lavouras cobriram-se de triste tonalidade marrom tão logo o sol apareceu, queimando as plantas, a maioria ‘até o talo’. A queda de temperatura, os olhares apreensivos nos termômetros acompanhando o mercúrio chegando ao zero, provocaram durante a noite, madrugada a dentro, a tentativa desesperada de se salvarem as lavouras, utilizando-se de geradores de fumaça” (CORRÊA JÚNIOR, 1991, p.78).

¹⁰⁰ Em uma lista dos primeiros estabelecimentos comerciais e prestadores de serviço, Reis (2007) menciona *Máquina de café Colúmbia*, no “Maringá Velho”. O pioneiro Paulo Erasmo Campos diz que Ferraz era proprietário da *Cafeeira Colúmbia* e que o nome do bar, também *Colúmbia*, foi devido a esse fato. O pioneiro Izaltino Machado, em entrevista concedida ao autor em 27 de abril de 2016, diz que a cafeeira se chamava *Américo Dias Ferraz*.



Figura 41 – Residência de Américo Dias Ferraz, na Avenida Curitiba, esquina com a Rua Princesa Isabel¹⁰¹

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: REVISTA MARINGÁ ILUSTRADA (1957, p.24) / Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá



Figura 42 – Américo Dias Ferraz e Maria Doná Ferraz com as filhas Maria Wilney, Terezinha, Marlene Antônia e Aparecida

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: REVISTA MARINGÁ ILUSTRADA (1957, p.22) / Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

¹⁰¹ Segundo entrevista com Roberto Pires Camargo.



Figura 43 - Fachada da Cafeeira Santa Luzia, de propriedade de Américo Dias Ferraz

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: REVISTA MARINGÁ ILUSTRADA (1957, p.26) / Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Uma das propriedades adquiridas por Américo Dias Ferraz foi o bar *Columbia*¹⁰². José C. Cecílio¹⁰³ escreve que o local era descrito como “A mais moderna confeitaria, *bomboniére* e sorveteria do Paraná”, local onde a elite da cidade se encontrava. Schiavone (2000) diz que era um estabelecimento moderno, com muitos objetos bonitos, orquestra e música ao vivo. Para decorar o ambiente, Ferraz encomendou um mural em cerâmica, de quase 20 metros quadrados, retratando a colheita do café, que encontra-se até o atual momento no mesmo local, tombado em 1993 como patrimônio histórico¹⁰⁴ e artístico municipal.

¹⁰² Situado na Avenida Getúlio Vargas, nº 252. O pioneiro Paulo Erasmo Campos, em entrevista concedida ao autor, em 22 de abril de 2016, lembra que o “bar do Américo”, como todos chamavam, era fenomenal e não havia precedentes na região, com garçons e chopp. Também conta que Ferraz fez uma enquete na *Rádio Cultura*, que foi parte da programação durante todo o dia, para ver quem adivinhava o nome do bar. O nome que ele tinha colocado, no concurso, era *Bar Às de Ouro*. Como ninguém acertou ele mudou para *Bar Columbia*.

¹⁰³ Disponível em: <<http://maringaparanabrasil.blogspot.com.br/2011/07/bar-columbia.html>>. Acesso em: 24 set. 2016.

¹⁰⁴ Lei nº 3478/93. Pouco depois da construção do bar, em 1953, Ferraz edificou também a Cafeeira Santa Luzia, por volta de 1955/1956. Encomendou então o painel de azulejos para o arquiteto Waldemar Moral, instalado posteriormente nos fundos do bar, ficando conhecido pela população como “Painel do Café”. Disponível em: <<http://www2.maringa.pr.gov.br/cultura/?cod=patrimonio/5>>. Acesso em: 24 set. 2016. Em 2015, as famílias Bruder e Maimone, proprietárias do imóvel, doaram a obra para o poder público. Disponível em: <<http://digital.odiarario.com/cultura/noticia/1411742/painel-do-cafe-vai-ganhar-vida-nova/>>. Acesso em: 24 set. 2016.



Figura 44 - Interior do Bar Colúmbia, com vista para o “Painel do Café”, ao fundo
Disponível em: <http://maringaparanabrasil.blogspot.com.br/2011/07/bar-columbia.html>
 Acesso em: dezembro de 2016

Ferraz também acabou envolvendo-se com a política e logo na primeira legislatura passou a fazer parte da Comissão Executiva do PTB, como tesoureiro geral (ANDRADE, 1979), posteriormente chegando a assumir como vereador¹⁰⁵.

Nas primeiras reuniões que definiriam os candidatos para as eleições de 1956, ficou determinado que o número de cadeiras no legislativo aumentaria para 15, seis a mais em relação à gestão anterior, e estabeleceu-se, como candidato da novamente favorita UDN, Haroldo Leon Peres; Gerardo Braga, da coligação PSD/PDC; Ângelo Planas, da coligação PR/PTB e Otávio Periotto, do PRP (ANDRADE, 1979). Segundo Schiavone (2000), quase no fim da campanha, o PSP, de Adhemar de Barros, lançou Américo Dias Ferraz como candidato. Andrade (1977, p.72) aborda a ocasião com mais detalhes:

a cidade crescera, sua população (sic) aumentara muito e, à cata de eleitores, os candidatos gastavam rios de dinheiro, alistando-os. Gastava-se com a condução dos eleitores, com as suas fotografias, com os cabos eleitorais, pois quem alistasse mais eleitores ganharia, segundo se pensava, dado o equilíbrio de forças entre os principais candidatos.

Foi quando, a um mês do pleito, [...] o diretório do PSP se reunira e lançara [...] [Américo Dias Ferraz]¹⁰⁶ como seu candidato. [...] Entrando na luta, quando os outros candidatos já estavam desgastados financeiramente por uma longa campanha, jogou seus milhões na balança. De imediato, mandou

¹⁰⁵ Reis (2007) explica que muitos suplentes assumiram, pois faziam um tipo de revezamento e acordos. César Haddad renunciou por ser cartorário e Américo Dias Ferraz, na posição de segundo suplente, com 148 votos, substituiu o primeiro suplente, Baltazar Lopes. Ver também Duque Estrada (1961). Hilário (1995) afirma que Ferraz foi o segundo vereador mais votado pelo PTB.

¹⁰⁶ No texto original, o autor utiliza um codinome.

vir de São-Paulo uma moto-niveladora¹⁰⁷, para aplainar as ruas poeirentas e esburacadas da cidade. E, de manhã [até] à noitinha, a moto-niveladora [...] trabalhava, desde o centro até às vilas, que nele viam o candidato que não prometia, mas fazia.

Schiavone (2000) conta que Ferraz era um legítimo caboclo, falando errado, cantando suas modas de viola e agradando a todos. Na campanha, ele mesmo pilotava a motoniveladora, arrumando as ruas e avenidas da cidade e fazendo dezenas de comícios por dia. Do alto do maquinário, cantava e dizia que só poderia continuar arrumando as ruas se a população votasse nele.



Figura 45 - Américo Dias Ferraz, no centro, ao alto, sobre a motoniveladora que trouxe a Maringá

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: REVISTA MARINGÁ ILUSTRADA (1957, p.28) / Acervo Gerência de Patrimônio Histórico de Maringá

Na tentativa de desmoralizar Ferraz, seu principal adversário político, Haroldo Leon Peres, tentou ridicularizá-lo em um comício, chamando-o de “caboclo violeiro”. A resposta não tardou e Ferraz ainda aproveitou a oportunidade – no que seria uma tentativa de humilhá-lo – e em todos comícios que fazia começou a aparecer com uma viola, que tornou-se símbolo de sua campanha (Andrade, 1977).

Nos comícios, o eleitorado começava a se decidir e apontar suas escolhas. Andrade (1979) escreve que Haroldo Leon Peres e Américo Dias Ferraz conquistavam a preferência da população mas que, no dia da eleição¹⁰⁸, foi possível sentir a vantagem de Ferraz, por parte das pessoas mais humildes, e as urnas acabaram confirmando as expectativas. Américo Dias Ferraz¹⁰⁹ foi eleito com 4.200 votos contra 2.844 do segundo colocado, Peres.

¹⁰⁷ O pioneiro Edgar Osterroht conta que a motoniveladora que Ferraz havia utilizado para fazer propaganda não havia sido paga por ele e sim comprada em nome da prefeitura, para depois ser devolvida, e que até as motoniveladoras da CMNP eram emprestadas. Entrevista concedida ao autor, em primeiro de agosto de 2016.

¹⁰⁸ Em 18 de novembro de 1956. Disponível em: <<http://www.tre-pr.jus.br/eleicoes/resultados/resultados-de-eleicoes-municipais-tre-pr>>. Acesso em: 22 set. 2016.

¹⁰⁹ Foi prefeito de Maringá de 15 de dezembro de 1956 a 14 de dezembro de 1960.

Andrade (1977, p.73) expõe alguns dados sobre a festa, no comício da vitória de Ferraz, permitindo que se perceba o perfil do candidato e de seu eleitorado:

Vinham das fazendas, dos sítios, das águas e das vilas [...]. Muitos portavam violas [...]. E ele proferiu um discurso famoso, prometendo ‘asfaltejar’ a cidade, em lugar de ‘paralepipeidar’.

O autor ainda conta que muitos moradores, confiantes no novo prefeito, voltaram a pagar seus impostos, atrasados em razão das disputas políticas do prefeito anterior, Inocente Villanova Júnior. Com muito dinheiro disponível para administrar a cidade, Ferraz deu início às obras (ANDRADE, 1977). Conforme a relação de Reis (1996), em sua gestão, muitas conquistas foram definitivas para o desenvolvimento da cidade: foi realizado o 1º Festival Nacional de Cinema de Maringá; construção da fonte luminosa¹¹⁰ na Praça Raposo Tavares; pavimentação asfáltica no centro da cidade; iniciou-se a construção da *Estação Rodoviária Municipal*; houve uma contribuição para a instalação do Bispado em Maringá; abertura de poços artesianos; criação dos postos dos Correios em Iguatemi e Floriano; instituição da 4ª série do curso do primário nas escolas da cidade; início da formação do parque motorizado da prefeitura; recuperação de estradas rurais e vias de tráfego urbano; criação da Biblioteca Pública Municipal; construção da Estação Meteorológica, do Mercado Municipal, de uma ponte sobre o ribeirão “Água Maringá”, “Água Remington” (na Gleba Centenário) e mais duas pontes ligando Caxias a Ivatuba; construção do hangar, de escolas rurais, da Sede da Casa da Criança, do cemitério de Água Boa, de uma enfermaria e posto de pronto-socorro na gleba Água Boa; autorização à Sociedade Telefônica do Paraná S/A para estender suas linhas em Paiçandu, Floresta, Iguatemi, Ivatuba, Dr. Camargo e Água Boa; convênio com o Governo do Estado para execução de obras de abastecimento de água potável na cidade; criação da subprefeitura de Ivatuba e Floresta.

Um episódio, ocorrido logo no início da administração de Ferraz, facilmente encontrado em publicações locais sobre a história de Maringá e lembrado pelos pioneiros, foi a decisão de Ferraz de cancelar a concessão de Levi de Aguiar Tupan para a exploração do matadouro municipal. O ato do prefeito acarretou uma resposta violenta. No dia 24 de

¹¹⁰ Paulo Erasmo Campos diz que só houve uma fonte luminosa na cidade, que era um orgulho para Maringá. Iluminava-se em diversas cores e quando ficava vermelha, as pessoas diziam que era “água para cozinhar macarrão”. Entrevista concedida ao autor, em 22 de abril de 2016. Edgar Osterroht conta que ele, juntamente com o pai, projetaram seis fontes luminosas, que foram executadas, mas a única que funcionou foi a da praça Raposo Tavares. Entrevista concedida ao autor, em primeiro de agosto de 2016.

dezembro de 1956, Aníbal Goulart¹¹¹, cunhado de Tupan, parou o carro em frente à barbearia¹¹² onde estava Ferraz. Desceu do veículo Santos Oliveira, conhecido por “Santão” que, segundo *O Jornal*¹¹³, de 28 de dezembro de 1956,

[...] foi o autor da agressão e tentativa de assassinato contra o Prefeito. O agressor atacou Américo com a cartucheira que portava em um das mãos, na outra, carregava o revólver. Após o ato, Santão entrou no carro de Aníbal, que o aguardava com o motor ligado, e saíram (mais jagunços estavam no interior do veículo) tranquilamente. Após a fuga, Aníbal Goulart ligou para sua esposa da Serraria Santo Antonio, dizendo que ‘havia dado um couro em Américo Dias Ferraz’.

Schiavone (2000, p.14) relata que em uma entrevista para a Rádio Cultura, no leito do hospital *Santa Lúcia*, depois de apanhar, Ferraz “[...] pediu calma ao povo, mas que no mínimo trouxessem a orelha do Aníbal para ele”. Duque Estrada (1961, p.33) escreve que, nesse dia, Ferraz levou uma surra de guaiaca¹¹⁴ e

o ‘povo’ enfurecido, queimou a residência de Aníbal Goulart [...]. Além da casa, destruída totalmente pelas chamas, queimaram-se quadros de valor, tôda (sic) mobília, roupas, documentos, etc. As cenas, dentro da casa, antes que atexassem fogo, eram de inominável vandalismo.

Machado (2016) conta que, enquanto os familiares e jagunços de Aníbal Goulart jogavam os móveis na rua, a população jogava de volta, para dentro da casa. Depois do ocorrido, Campos (2016) explicou que Aníbal Goulart¹¹⁵, o qual chamavam “Aníbal bandido”, foi ser chefe de gabinete do governador Ney Braga e nunca mais voltou a Maringá.

¹¹¹ Duque Estrada (1961) escreve que Aníbal Goulart possuía um passado violento, identificado por homicídio e tentativas de morte, em diversas cidades. Comandava cerca de 80 jagunços e, juntamente com alguns membros do partido, grilou a Gleba 19, em Paranavaí, ficando rico de um dia para outro.

¹¹² Salão Líder, na rua General Câmara, atual Basílio Sautchuk. Disponível em: <http://maringahistorica.blogspot.com.br/2010_04_01_archive.html>. Acesso em: 29 jul. 2016.

¹¹³ Disponível em: <<http://maringahistorica.blogspot.com.br/2009/07/atentado-contra-o-prefeito-americo-dias.html>>. Acesso em: 29 de set. 2016.

¹¹⁴ Segundo o pioneiro Izaltino Machado, Levy Tupan mandou dar uma surra no Américo, que já andava precavido e não tirava o revólver da cintura. Quando os jagunços chegaram na barbearia e perguntaram por ele, atirou, e os agressores fugiram. Contrariando o que dizem outros pioneiros e autores, Izaltino diz que nunca ouviu dizer que bateram em Ferraz. Entrevista concedida ao autor, em 27 de abril de 2016. Andrade (1977) lembra que houve muitos boatos em razão desse acontecimento.

¹¹⁵ Segundo Edgar Osterroht, um dos filhos de Aníbal Goulart casou-se com a filha de Ney Braga, e sempre que ele precisava resolver alguma coisa com o Governo, em Curitiba, precisava “passar” por Goulart.



Figura 46 - Residência de Aníbal Goulart em chamas

Fotografia: Kenji Ueta¹¹⁶

Fonte: Acervo Museu UniCesumar / Acervo Maringá Histórica

Apesar de a situação demonstrar que o prefeito ainda era admirado e respeitado pela povo, os recursos financeiros para dar continuidade às obras públicas começavam a se esgotar. Segundo Andrade (1977), o Código Tributário, votado na legislatura anterior, isentava a CMNP de pagar os impostos ao município e Ferraz sabia que, por não pertencer ao partido do Governo, não receberia os recursos legais que deveriam ser oriundos do Estado. Decidiu então enviar um novo projeto de Código Tributário à Câmara, para retirar a isenção da *Companhia*. Com o projeto reprovado, anunciou um comício onde expôs todos os acontecimentos e declarou que a prefeitura não possuía mais possibilidade de continuar as obras, por falta de receita. Cumprindo o que prometeu, paralisou os trabalhos e deixou a prefeitura sob o comando de auxiliares, voltando a se dedicar à cafeeira, que vinha apresentando prejuízos durante sua estada na administração pública. Segundo Schiavone (2000, p.20-21) “Américo abandonou virtualmente a prefeitura. Mandava e desmandava o Sargento Paulista [Afonso Pinheiro], que era secretário municipal. Ele resolvia tudo”. Schiavone (2007, p.32) ainda expõe que “[...] ocorreram muitas pendengas devido à inoperância do prefeito, principalmente no final de gestão. A cidade virou um caos e o planejamento da colonizadora começou a ser desprezado, com o aparecimento até de favelas”.

As divergências entre Ferraz e a *Companhia* são claramente exibidas no episódio da derrubada do Bosque das Essências, área de mata nativa preservada e mantida pela CMNP, na Praça Napoleão Moreira da Silva¹¹⁷. Ferraz ordenou a derrubada das árvores do bosque na madrugada do dia 27 de outubro de 1959, diante das críticas que vinha

¹¹⁶ O fotógrafo Kenji Ueta disponibilizou muito recentemente a fotografia para o acervo do Museu UniCesumar. Até então, a única imagem disponível conhecida encontrava-se impressa no livro Terra Crua.

¹¹⁷ C.f. p.32.

recebendo do então diretor gerente da empresa, Hermann Moraes de Barros, quanto à forma com que a prefeitura vinha administrando a cidade¹¹⁸.



Figura 47 - Bosque das Essências, área de mata nativa devastada pela administração pública, 1959
Disponível em: <http://www.maringahistorica.com.br/2017/01/o-que-restou-do-bosque-das-essencias.html>
 Acesso em: janeiro de 2017

A administração de Ferraz também foi negligente com o funcionalismo público. Segundo Amaro e Rodrigues (1999, p.375):

[...] os professores e demais funcionários municipais não recebiam seus salários normalmente; era comum ficarem longos períodos sem o pagamento (até oito meses). Para receber seus salários, os professores dirigiam-se, pessoalmente ou através de algum enviado (geralmente parente próximo), diretamente ao prefeito, que passava a maior parte do tempo cuidando dos assuntos de sua máquina de beneficiamento de café. Nem sempre eram bem sucedidos, acontecendo na maioria das vezes o prefeito mandar funcionários de sua ‘máquina’ dizer que não podia atender aos professores ou seus enviados.

Chiuchetta (2016) relata que Ferraz não parava na prefeitura e ficava mais tempo na máquina de café, tanto que, quando foi procurá-lo para solicitar isenção de impostos para instalar um moinho de trigo em Maringá, necessitou dirigir-se até a empresa do ex-prefeito. Schwabe (2016) expõe que, no último ano do mandato, Ferraz vivia mais em São Paulo, Rio de Janeiro e quase não vinha para o município, que era gerido mesmo pelos vereadores.

Uma nota no jornal *Estadão*, de 1959, possibilita deduzir as intenções de aproximação de Ferraz com o Governo de São Paulo:

¹¹⁸ Disponível em: <<http://www.maringahistorica.com.br/2017/01/o-que-restou-do-bosque-das-essencias.html>>. Acesso em 27 jan. 2017.

Um caminhão transportando duas onças pintadas, três antas e seis veados todos consignados ao governador do Estado, chegou ontem aos Campos Eliseos, por volta das 15 e 30. Junto como o presente, do prefeito Américo Dias Ferraz, de Maringá, Estado do Paraná, recebeu o governador uma carta de congratulações ‘pelo brilhante programa de governo que vem sendo cumprido pelo governador Carvalho Pinto e pelos resultados positivos já demonstrados’ (BICHOS... 1959, p.9).

Edgar Osterroht¹¹⁹ lembra também alguns episódios que revelam os problemas financeiros da prefeitura e do próprio Ferraz, além de oferecer um vislumbre de sua personalidade temperamental. Em determinada ocasião, o prefeito necessitou adentrar em alguma oficina ou quintal da prefeitura, na Avenida Mauá, mas os funcionários (soldadores, mecânicos etc.), que não estavam recebendo salário, se recusaram a liberar sua entrada. O prefeito entrou em seu carro importado e de marcha-ré, arrebentou os portões, destruindo também o automóvel. Em outra ocasião, em que precisava ser pago por Ferraz, Osterroht foi procurá-lo na cafeeira. Obteve êxito, mas a pessoa que chegou logo em seguida para receber, pela venda de relógios – e já fazia mais de um ano e meio –, precisou recuar sem o dinheiro, sob ameaça de arma de fogo. Ferraz também possuía depósitos e secadores em outra cidade e, além de vender o café e não pagar os sitiantes, não pagava aos funcionários.

O arcebispo Dom Jaime Luiz Coelho conta¹²⁰ que Ferraz era uma pessoa boa, mas violenta: o então prefeito foi convocado para uma conversa na Câmara e levava dois revólveres em uma pasta, para garantir que não haveria problemas, posto que ninguém iria “abrir a boca” diante da ameaça. Dom Jaime precisou intervir para que Ferraz fosse desarmado ao compromisso.

Andrade (1977, p.79-80) descreve os últimos momentos da saga de Ferraz em Maringá, sua derradeira tentativa de se reerguer e estabilizar-se financeiramente:

Gastara muito na campanha, esprestando dinheiro e avaliando títulos, que, em geral, foram pagos por ele. Por outro lado, o ordenado de Prefeito era uma micharia, que nem compensava o tempo perdido.

[...] Era preciso colocar as coisas nos eixos. E a safra de café vinha aí. Era sua oportunidade. Resolveu jogar na loteria do café, como em ocasiões anteriores, comprando na baixa e vendendo na alta. [...] começou a comprar café [...] pagando preços muito superiores aos da praça.

Todo o dia, formava-se uma fila enorme de sitiantes e fazendeiros, à porta da Caféeira Santa Luzia. [...] [recorria] ao crédito bancário, que nunca lhe faltara. Depois, quando este acabou, passou a dar cheques a torto e a direito, com vencimento para trinta dias e sessenta dias. Confiantes, os vendedores aceitavam.

¹¹⁹ Entrevista concedida ao autor, em primeiro de agosto de 2016.

¹²⁰ Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=2kGHa6ObUel&t=18s>>. Acesso em: 20 ago. 2016.

Mas a geada prevista não veio. A safra, muito grande, abarrotou os armazéns. O preço [...] baixou.


Os cheques começaram a voltar, sem fundos. Para resolver a situação, Ferraz começou a vender suas propriedades, ação que mostrou-se insuficiente, tamanha a dívida adquirida. Com a falência decretada no Fórum, empobrecido e desmoralizado, foi embora da cidade (ANDRADE, 1977), em busca de novas oportunidades, desta vez no Estado de São Paulo.

Ferraz vinha negociando automóveis com a *Simca do Brasil* desde 1958 e ambicionava obter uma concessão da empresa. Conforme declarações de Ferraz para o jornal *Folha de S. Paulo*¹²¹, de 25 de julho de 1962, para que fosse concretizado, deveria montar uma oficina aparelhada, para conserto dos veículos, em uma área de 1000 metros quadrados; uma quarta parte desse espaço deveria ser reservada para expor os veículos, a ser montado de imediato.

O investimento financeiro de Ferraz foi altíssimo e, segundo ele, as promessas, por parte da *Simca*, não foram cumpridas. Aos poucos a empresa foi diminuindo a sua cota mensal, o que significava fornecer menos carros para revenda. Entre conversas, cancelamento de concessão e novas negociações, nas quais Ferraz continuava sentindo-se prejudicado, quase falido, praticamente seis meses depois de seu segundo casamento, no dia 24 de julho de 1962, no “calor” de uma discussão, alvejou o gerente de vendas da *Simca do Brasil*, René Jean Roig, com três tiros de revólver 38, no interior da empresa, em São Bernardo do Campo. Entregou a arma para um dos diretores da empresa e esperou a polícia chegar¹²².

¹²¹ Disponível em: <<http://acervo.folha.uol.com.br/fsp/1962/07/25/2/>>. Acesso em: 26 set. 2016. A má qualidade do fac-símile, da última página, não permitiu a leitura completa do texto, mas encontra-se disponível aqui: <<http://maringahistorica.blogspot.com.br/2011/06/americo-dias-ferraz-assinou-o-gerente.html>>. Acesso em: 26 set. 2016.

¹²² Em uma reportagem da revista *Norte do Paraná*, de julho de 1963, intitulada “Américo: 5.000 dias sem sol”, Ferraz comenta, daquela ocasião, que só se lembrava ser chamado de vigarista e que, quando percebeu, havia dado os tiros. Explica sobre sempre ter andado armado mas resolver os problemas com “bom senso, calma e equilíbrio” e que havia “perdido a cabeça” porque iria “naufragar”. Disponível em: <<http://maringaparanabrasil.blogspot.com.br/2011/08/americo-dias-ferraz-crime-e-castigo.html>>. Acesso em: 26 set. 2016.


CERTIDÃO DE CASAMENTO
Em nome do Pai, e do Filho, e do Espírito Santo. Amém.

CERTIFICAMOS que no dia 14 de Dezembro de 1961
em a Cerele do Salvador, à Rua Amazonas, 260 (Brooklyn Nova), às 17 ho-
ras, nesta Capital -----, uniram-se em matrimônio:

AMÉRICO DIAS FERRAZ ----- e
(NOIVO)
MARLENE UEBERBACKER -----
(NOIVA)

ÊLE: nascido no dia 13 de Outubro de 1925, em Guiricema, Estado
de Minas Gerais ----- (Local em que
nascera)
filho de Américo Dias Ferraz, falecido -----
(Nome do pai)
e de Ds. Francisca Avelina Ferraz -----
(Nome da mãe)

ELA: nascida no dia 19 de Julho de 1942, em Fozos de Caldas, Es
tado de Minas Gerais ----- (Local em que
nascera)
filha de Frederico Ueberbacker -----
(Nome do pai)
e de Ds. Nair Teiva Ueberbacker -----
(Nome da mãe)

O seu nome de casada é: MARLENE UEBERBACKER FERRAZ -----

Padrinhos: Sr. Roberto Ueberbacker
Sra. Cibele Terezinha de Vasconcelos
Sr. Frederico Ueberbacker
Sra. Nair Teiva Ueberbacker

Celebrante: MONSIEUR Sebastião Ferreira da Costa Neves


-- São Paulo, 14 de Dezembro de 1961
Antônio Carlos Pereira da Costa Neves
VICÁRIO GERAL E DEPUTADO DA O.S.A.

Figura 48 – Certidão do segundo casamento de Américo Dias Ferraz¹²³
Fonte: Acervo da família



Figura 49 – Marlene Ueberbacker Ferraz e Américo Dias Ferraz
Fonte: Acervo da família

¹²³ Nessa certidão, consta o ano de nascimento de Ferraz como 1925, mas na certidão do primeiro casamento e matérias de jornal sobre ele, o ano é 1921.

Segundo Osterroht (2016), Ferraz vendia os carros e não repassava a parte da agência. A empresa já havia lhe enviado vinte automóveis, mas não haviam sido pagos. Dessa maneira, foram diminuindo a quantidade de veículos disponibilizados. Se pelo menos um ou dois veículos fossem pagos, conta Osterroht, retomariam o fornecimento normalmente.

Uma reportagem na revista *Novo Paraná*, de setembro de 1967,¹²⁴ documenta a ocasião em que Ferraz foi colocado em liberdade. A sentença foi de 14 anos, mas Ferraz ficou preso por apenas cinco. Retornou a Maringá e, bem recebido, cumpriu a promessa de assistir uma missa na *Catedral de Maringá*, assim que estivesse livre da cadeia.

Posteriormente, na tentativa de, mais uma vez, recomeçar a vida, Ferraz mudou-se para Campo Grande¹²⁵ (MS), onde montou uma churrascaria. Wilson Ueberbacker Ferraz¹²⁶ foi visitar seu pai aos 14 anos de idade, quando ele já era dono desse estabelecimento, em frente à Universidade Federal do Mato Grosso do Sul. Ficou por aproximadamente 15 dias, ocasião em que percebeu que a churrascaria devia estar indo à falência, já que era um espaço de grandes proporções, com muitas mesas mas pouco movimento; os garçons ficavam parados, sem fregueses para atender.

Ferraz ficou afastado de Maringá por muito tempo, mas retornou em 1982, trabalhando na campanha do então candidato a prefeito Said Felício Ferreira, contribuindo para sua eleição. Morreu em 15 de janeiro de 1983 e, no ano seguinte, recebeu a honraria de ter seu nome dado à *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*¹²⁷, cuja construção foi iniciada em sua legislatura.

¹²⁴ Passou por três tipos diferentes de prisão, inclusive em uma colônia aberta, na cidade de Bauru. Posto em liberdade em 26 de agosto de 1967. Disponível em: <<http://maringaparanabrasil.blogspot.com.br/2011/08/americo-dias-ferraz-liberdade.html>>. Acesso em: 26 set. 2016.

¹²⁵ Américo Dias Ferraz foi homenageado e deu nome à uma rua de Campo Grande, no Jardim Colibri.

¹²⁶ Filho de Américo Dias Ferraz e Marlene Ueberbacker Dias Ferraz. Wilson nasceu em 16 de novembro de 1962 e manteve contato com o pai até aos 6 anos, inclusive na prisão, mas os encontros foram diminuindo com o passar dos anos e perdeu totalmente a ligação depois que Ferraz mudou-se para o Mato Grosso do Sul. Lembra-se dele sempre bem vestido, de terno, gravata e tecido de linho, dirigindo carro importado no começo e “fusca” depois de um tempo. Só ficou sabendo da morte do pai em 1994 e, segundo ele, jamais foi procurado pela nova família de Ferraz, residente em Campo Grande, que ficou com todos os bens, mesmo sabendo de sua existência. Entrevista concedida ao autor, em 12 de outubro de 2015. Seria realizada pelo aplicativo Skype, mas devido a problemas na conexão, com falhas na recepção do áudio do entrevistado, as perguntas foram feitas pelo aplicativo Skype e as respostas enviadas pelo aplicativo Whatsapp.

¹²⁷ Lei 1738/84, de 23 de abril de 1984, denominando a rodoviária como *Estação Rodoviária Municipal Prefeito Américo Dias Ferraz*. Disponível em: <<http://cm-maringa.jusbrasil.com.br/legislacao/657422/lei-1738-84>>. Acesso em: 26 set. 2016.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O historiador Johan Huizinga, no prefácio à primeira edição de sua obra *O Outono da Idade Média*, questiona, ao mesmo tempo em que oferece, sinteticamente, uma resposta: “captar o conteúdo essencial que repousa na forma; não será sempre essa a tarefa da pesquisa histórica?” (HUIZINGA, 2013, p.7).

Neste trabalho, para tentar recuperar novas informações sobre a cidade de Maringá e suas três primeiras rodoviárias, equipamentos públicos de significativa importância para a história local, que acompanharam, marcaram etapas e contribuíram para o desenvolvimento do município, incorporamos fotografias de época às entrevistas orais com pioneiros, em busca de conteúdos históricos que pudessem somar, ou seja, ser acrescentados ao que já se conhece, auxiliando a construção e contextualização da história do município.

Ao longo dos capítulos desta dissertação, trabalhamos para que houvesse uma convergência na obtenção de resultados. Buscamos discutir, inicialmente, a memória como um fenômeno de retenção e atualização do passado – objeto de estudo da história –, oceano de informações no qual pesquisadores podem singrar à procura de conhecimentos inéditos, a fim de efetuar novas interpretações do passado. Essa memória, considerando-se as experiências sociais do ser humano, o auxiliam nas atividades do presente e dão sentido à vida, influenciando a constituição de sua identidade. Halbwachs (2013) percebe essa memória em duas formas de manifestação: individual e coletiva. Os fatos do passado são únicos, mas as lembranças desses acontecimentos são flexíveis: memórias individuais misturam-se a recordações de outros sujeitos.

Em meio a esse processo de evocar o passado, documentos são elaborados, produtos construídos conforme os objetivos e necessidades de cada época. A fotografia é um deles. Como instrumento de comunicação visual, ela é um documento que permite congelar fatos do passado, possibilitando ampliar a memória em precisão e detalhes até então inacessíveis, prestando-se às mais diversas atividades que servirão à dilatação do conhecimento, dos fenômenos da natureza à experiência humana em sociedade.

Utilizamos aqui a fotografia, meio indispensável para o exercício da investigação na recuperação de dados históricos, buscando abstrair sobre os resultados por ela propiciados, em busca de elementos significativos para a construção da história. Estivemos conscientes, a todo momento, de suas fragilidades, evitando tomá-las como fontes fidedignas de informação, analisando-as como relevantes testemunhos subjetivos do passado.

Desenvolvemos o capítulo 2 (MEMÓRIA: O PASSADO TRANSFORMADO) para que houvesse uma reflexão sobre o fenômeno da memória e o papel da fotografia e do documento como materiais históricos: considerá-los como recortes inocentes e fiéis da realidade é um equívoco; ambos estão sujeitos a subjetividades, interpretações e ideologias que irão influenciar sua explanação ou concretização. O conhecimento desse repertório teórico antecipou e preparou o leitor, suficientemente, para uma compreensão mais profunda sobre a metodologia aplicada e seus resultados.

No capítulo 3 (METODOLOGIA E APLICAÇÃO DA PROPOSTA METODOLÓGICA DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA), elaboramos uma extensa descrição sobre o método utilizado e sua aplicação. A proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória aplica fotografias antigas nas entrevistas orais com pioneiros de cidades de trajetória recente, para recuperação de dados históricos que poderiam não ser lembrados e expostos no processo de entrevista tradicional (perguntas e respostas), sem a utilização das imagens. Selecionamos o município de Maringá, que está próximo de completar 70 anos de emancipação política.

Com a definição do objeto de estudo, buscamos compor um portfólio com fotografias de época relacionadas às rodoviárias. Para nortear o uso dessas imagens de uma forma rigorosamente científica, adotamos o método da análise iconográfica e iconológica onde, respectivamente, buscamos analisar e detalhar os aspectos formais da fotografia – ação que possibilitou a seleção de imagens com um maior potencial para despertar lembranças nos entrevistados – e, em um segundo momento, com os dados resultantes das entrevistas, investigarmos o que haveria de mais relevante em seu conteúdo invisível, implícito, no que diz respeito à proposta dessa pesquisa.

Com o portfólio definido, partimos para a seleção de pioneiros que tiveram algum tipo de vínculo com as rodoviárias, realizando as entrevistas pelo método da história oral, processo sistematizado de encontros pré-combinados e gravados, realizados, neste trabalho, em duas etapas: na primeira o entrevistado pôde discorrer livremente sobre suas experiências de vida; na segunda, expôs suas lembranças enquanto visualizava as fotografias do portfólio, que portaram-se, umas mais, outras menos, como disparadoras do gatilho da memória.

Em alguns casos, obtivemos resultados relevantes, que apontaram a fotografia como uma poderosa ferramenta visual de representação da realidade, como a experiência de Campos (2016), ao comparar duas fotografias de épocas diferentes e perceber detalhes que deram suporte para que questionasse o ano assinalado à caneta, na

imagem. Osterroht (2016), quando visualizou a fotografia de Américo Dias Ferraz, apresentou versões diferentes relacionadas a alguns fatos sobre o ex-prefeito, publicados e reiterados pela mídia e por pesquisadores.

Lacunas ainda ficaram pelo caminho. Necessitamos, por exemplo, investigar as figuras 2 e 5¹²⁸, posto que nenhum entrevistado pôde desvendar determinadas questões por elas levantadas; alguns relatos dos pioneiros também precisam ser averiguados e cruzados com outras fontes, a fim de certificar e consolidar os dados. A memória é volátil e sua autenticidade só pode ser comprovada quando consultados outros materiais informativos; a história é dinâmica, em permanente transformação.

O resultado desse processo foi relatado no capítulo 4 (RESULTADOS DO USO DA FOTOGRAFIA COMO DISPARADORA DO GATILHO DA MEMÓRIA), no qual pôde analisar-se a capacidade de cada fotografia, em sua qualidade como artefato despertador de memórias, investigando e extraindo as informações mais relevantes para a pesquisa, a partir das leituras apresentadas pelos pioneiros.

Com esse conhecimento levantado e organizado, procuramos nos respaldar por outras fontes de informação a fim de cruzar os dados apresentados, procedimento fundamental para a obtenção de sólidos elementos, que foram aqui reunidos para a construção e contextualização da história de Maringá e suas primeiras rodoviárias, resultando na produção do capítulo 5 (HISTÓRIA DAS TRÊS PRIMEIRAS RODOVIÁRIAS DE MARINGÁ (PR)).

Neste capítulo, começamos discorrendo sobre o início do desenvolvimento da cidade, em um local que ainda não seria o centro urbano definitivo. Nessa fase embrionária, foram edificados os primeiros estabelecimentos para atender às necessidades da população, entre eles, a primeira rodoviária, um equipamento precário que continuou em funcionamento, mesmo com a construção da segunda rodoviária da cidade, no chamado “Maringá Novo”, região estabelecida definitivamente como núcleo central do município, em uma nova fase de progresso urbano. De aparência provisória, como a estação anterior, essa estação, devido a seu intenso movimento e importante ponto de referência na cidade, fez com que, em pouco tempo, a área em seu entorno fosse ocupada pelos mais diversos tipos de estabelecimentos comerciais. O fluxo de pessoas e o intenso trânsito de carroças, automóveis e ônibus acabou saturando o local, fato que exigiu uma atitude enérgica do poder público, quando então iniciou-se a construção da terceira rodoviária, considerada a mais icônica de Maringá.

¹²⁸ C.f. p.30 e p.33, respectivamente.

Por marcar uma nova etapa de modernização do município, ser mais recente e sem as improvisações das estações anteriores – motivos pelos quais dispõe de mais informações que suas antecessoras –, além de ser considerada símbolo da cidade por mais de duas décadas e ter sido protagonista de uma série de processos ligados ao tombamento, desapropriação e demolição do prédio, estendemos e aprofundamos os estudos sobre esse equipamento público.

A terceira rodoviária da cidade, denominada inicialmente *Estação Rodoviária Municipal de Maringá*, era muito mais ampla e moderna que as estações anteriores. Localizada mais próxima à estação ferroviária, transformou-se em um marco, em um ponto nodal, referência como um dinâmico centro comercial, lugar de trocas culturais e sociais, carregado de histórias e sentimentos que despertavam a sensação de pertencimento, influenciando a construção identitária da população.

Com o passar dos anos, as ações de manutenção foram insuficientes para evitar a deterioração dessa rodoviária, culminando em sua interdição, pelo poder público, ocasionada pelo desabamento de parte de sua cobertura metálica. Iniciou-se então uma longa disputa na justiça. O pedido de tombamento foi indeferido – decisão que permitiu deduzir o desprezo das autoridades pela preservação do patrimônio histórico municipal e a influência do mercado imobiliário nas decisões do poder público – e as desapropriações e posterior demolição foram efetivadas, mesmo com os laudos técnicos contratados pelo município e pelos condôminos terem apresentado conclusões divergentes e os processos ainda aguardarem decisão no Supremo Tribunal de Justiça (STJ).

Parte da memória da cidade, inclusive a do ex-prefeito que iniciou a construção dessa rodoviária, cuja história foi recuperada ao fim desse capítulo, foi apagada com a demolição do prédio. A modernidade é, normalmente, devoradora; não intenciona preservar o antigo e não abre espaço para que a população se envolva nas decisões que influenciam sua própria vida. Ao mesmo tempo, como escreve Pesavento (2008, p.11) existe a necessidade de que essa mesma população seja educada “[...] para saber ver, consumir e apreciar a cultura; saber lembrar concorre, de forma desvantajosa, com o esquecer”.

Pesquisas como esta possibilitam a recuperação de dados históricos, que somados aos já existentes, contribuem para a ampliação do conhecimento humano, para a expansão de nossa imaginação, para que não nos esqueçamos. Neste sentido, este trabalho pretende ser mais um manancial de conhecimento e identidade relacionados à sociedade maringaense e, possivelmente, mais uma ferramenta a serviço da preservação da memória e da história de Maringá.

Apesar de remeter ao passado, esse trabalho é um documento de nossa época, testemunho que atende ao presente, à atualidade. Trabalhamos com fragmentos da história; recuperá-la totalmente seria praticamente impossível. Frações de informações permitem imersões mais pontuais, que possibilitam micro-histórias, de resultados mais sólidos e consistentes. Por sua vez, a soma de micro-histórias constitui o que seria, na realidade, a macro-história.

A proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória mostrou-se uma eficaz ferramenta para estudos ligados à recuperação de dados históricos. Com ela, pudemos verificar a força da fotografia como material icônico, instrumento visual de memória que, por meio de entrevistas, trouxe colaborações enriquecedoras, acrescentando informações para compor a história da cidade, mas longe de ter esgotado o estudo em questão, pelo contrário, a pesquisa ampliou também o leque de possibilidades para a continuidade de novas investigações e produções.

REFERÊNCIAS

- AGOSTINHO, Santo. **Confissões**. São Paulo: Nova Cultural, 2000.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. **A cidade de Maringá, PR**. O plano inicial e as “requalificações urbanas”. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/55.htm>>. Acesso em: 30 dez. 2016.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da modernidade**. 4.ed. Campinas: Papyrus, 2004.
- BARTHES, Roland. **A câmara clara**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.
- BONI, Paulo César; TEIXEIRA, Juliana de Oliveira. A proposta metodológica do uso da fotografia como disparadora do gatilho da memória. In: BONI, Paulo César (Org.). **Fotografia: uso, repercussões e reflexões**. Londrina: Midiograf, 2014. p.44-65.
- BLOCH, Marc. **Apologia da história ou o ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Zahar, 2002.
- BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. 18.ed. São Paulo: Schwarcz, 2015.
- BUITONI, Dulcília Schroeder. **Fotografia e jornalismo: a informação pela imagem**. São Paulo: Saraiva, 2011.
- BULLA JÚNIOR, Luiz Carlos; SILVA, Miguel Fernando; SOUZA, Fábio Dias de. Turismo de negócios: a primazia hoteleira de Maringá. In: BONI, Paulo César; TEIXEIRA, Juliana de Oliveira (Orgs.). **Hotéis históricos do Norte do Paraná**. Londrina: Midiograf, 2013. p.189-213.
- BURKE, Peter. **Testemunha ocular: história e imagem**. Bauru: Edusc, 2004.
- CAMPOS, Paulo Fernando de Souza. Moralizando os pobres: vadios, baderneiros e loucos na “cidade tecnicamente planejada para ser bela e sem problemas”. In: Dias, Reginaldo Benedito; Gonçalves, José Henrique Rollo (Orgs.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Estudos de história regional. Maringá: Eduem, 1999, p.315-331.
- CANDAU, Joël. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti; VIÁ, Sarah Chucid Da. **Pesquisa empírica em ciências humanas** (com ênfase em comunicação). São Paulo: Futura, 2001.

DIAS, Reginaldo Benedito. **Da arte de votar e ser votado**: as eleições municipais de Maringá. Maringá: Clichetec, 2008.

_____. **Maringá**: A paisagem e os projetos como palimpsesto. Boletim de geografia. Maringá, v.26/27, n.1, 2008-2009, p.57-70. Disponível em: <<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/7999>>. Acesso em: 30 dez. 2016.

DUARTE, Jorge. Entrevista em profundidade. In: BARROS, Antonio; DUARTE, Jorge (Orgs.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. 2.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

ENTLER, Ronaldo. **Para reler A Câmara Clara**. 2006. Disponível em: <http://www.faap.br/revista_faap/revista_facom/facom_16/ronaldo.pdf>. Acesso em: 22 jan. 2017.

GONÇALVES, Manuela Oliveira; MACEDO, Oigres Leici Cordeiro de; SANTOS, Manuela Oliveira dos. **Estação Rodoviária Américo Dias Ferraz**: importância histórica e arquitetônica para Maringá-PR. Disponível em: <<http://www.dau.uem.br/professores/macedo/enteca2007.pdf>>. Acesso em: 30 dez. 2016.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. 2.ed. São Paulo: Centauro, 2013.

HOFFMANN, Maria Luisa. Fotografia, gatilho de memórias. In: BONI, Paulo César (Org.). **Fotografia**: uso, repercussões e reflexões. Londrina: Midiograf, 2014. p.68-96.

_____. **Guardião de imagens**: “memórias fotográficas” e a relação de pertencimento de um pioneiro com Londrina. 2010. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

HUIZINGA, Johan. **O outono da Idade Média**. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

KASPROWICZ, Thelma Villanova. Thelma Kasprowicz, meio século de dedicação à Pediatria. **O Diário do Norte do Paraná**, Maringá, 23 jan. 2011. Disponível em: <<http://blogs.odiarario.com/luizdecarvalho/tag/luty-vicente-kasprowicz/>>. Acesso em: 20 out. 2016. Entrevista concedida a Fábio Linjardi.

KOSSOY, Boris. **Fotografia & história**. 2.ed. São Paulo: Ateliê, 2003.

_____. **Realidades e ficções na trama fotográfica**. 2.ed. Cotia: Ateliê Editorial, 2000.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 7.ed. rev. Campinas: Unicamp, 2013.

LOPES, Maria Immacolata Vassalo de. Reflexividade e relacionismo como questões epistemológicas na pesquisa empírica em comunicação. In: BRAGA, José Luiz; LOPES, Maria Immacolata Vassalo de; MARTINO, Luiz Cláudio (Org.). **Pesquisa empírica em comunicação**. São Paulo: Paulus, 2010. p.27-49.

LUZ, France. **Fenômeno urbano numa zona pioneira: Maringá**. A Prefeitura: 1997.

_____. Maringá: a fase de implantação. In: DIAS, Reginaldo Benedito; GONÇALVES, José Henrique Rollo (Orgs.). **Maringá e o Norte do Paraná**. Estudos de história regional. Maringá: Eduem, 1999, p.123-140.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

MEIHY, José Carlos Sebe B.; RIBEIRO, Suzana L. Salgado. **Guia prático de história oral: para empresas, universidades, comunidades, famílias**. São Paulo: Contexto, 2011.

OLIVEIRA, Luiz Carlos de. **Evolução histórica das rodoviárias em meio a área central – Maringá – Paraná**. 1999. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia). Universidade Estadual de Maringá.

PANOFSKY, Erwin. **Significado nas artes visuais**. 4ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.

PAULA, Zueleide Casagrande de. Verde que te quero ver-te. In: DIAS, Reginaldo Benedito.; GONÇALVES, José Henrique Rollo. (Orgs.). **Maringá e o Norte do Paraná: Estudos de história regional**. Maringá: Eduem, 1999.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História, memória e centralidade urbana**. 2008. Disponível em: <<http://seer.ucg.br/index.php/mosaico/article/view/225/0>>. Acesso em: 16 jan. 2017.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos históricos**, Rio de Janeiro, v.5, n.10, 1992. p.200-212.

RECHENBERG, Fernanda. **Etnografia na rodoviária: fluxos e trajetórias sociais em um espaço cosmopolita**. 2005. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/view/9207>>. Acesso em: 16 jan. 2017.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SAMAIN, Etienne. Um retorno à Câmara Clara: Roland Barthes e a Antropologia visual. In: SAMAIN, Etienne (Org.). **O fotográfico**. 2.ed. São Paulo: Hucitec/Senac, 2005. p.115-128.

SCHWARCZ, Lilia M.; STARLING, Heloisa M. **Brasil: uma biografia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

SILVA, Maurício Ribeiro da. **Do espaço para a imagem, da imagem para o espaço**: sobre a capacidade da imagem midiática em moldar a forma arquitetônica. 2015. Disponível em: <http://www.compos.org.br/biblioteca/compos-2015-f6685912-d777-4f87-a3dc-f44d963ac773_2770.pdf>. Acesso em: 16 jan. 2017.

SHORE, Stephen. **A natureza das fotografias**. São Paulo: Cosac Naify, 2014.

SOUZA, Fábio Dias de. **87013-200 – Rua Joubert de Carvalho**: memória em uma crônica visual. 2005. Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Jornalismo). Faculdade Maringá.

THOMPSON, Paul. **A voz do passado**: história oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

TUAN, Yu-fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.

_____. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Londrina: Eduel, 2012.

ZEVI, Bruno. **Saber ver a arquitetura**. 5.ed. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

FONTES

ANDRADE, Arthur. **Maringá**: ontem, hoje e amanhã. São Paulo: Rumo, 1979.

ANDRADE, Galdino. **Poeira vermelha**. Maringá: Clichetec, 1977.

ARANTES. Juarez Artur. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 17 nov. 2016.

AYRES, Marcos. Prefeitura começa retirada de materiais para demolição da rodoviária velha. **Gazeta do Povo**, 20 mai 2010. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/prefeitura-comeca-retirada-de-materiais-para-demolicao-da-rodoviaria-velha-ewfpfz31xpbr619ckeek4lf0u>>. Acesso em: 14 jan. 2017.

_____. Prefeitura de Maringá começa a demolir a Rodoviária Velha. **Gazeta do Povo**, 27 mai 2010. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/prefeitura-de-maringa-comeca-a-demolir-a-rodoviaria-velha-4ovswwqqp5zaj5s7gx9yhotam>>. Acesso em: 14 jan. 2017.

BICHOS do Paraná para o Governador. **Estadão**, São Paulo, 6 jun. 1959. Disponível em: <<http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19590606-25796-nac-0009-999-9-not>>. Acesso em: 15 jan. 2017.

CAMARGO, Roberto Pires. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 5 dez. 2016.

CAMPOS, Paulo Erasmo. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 22 abr. 2016.

CLARO, Hudson. **Laudo de inspeção técnica**. Prédio da Velha rodoviária na zona central de Maringá. 2003.

CHIUCHETTA, Osvaldo. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 6 abr. 2016.

COMPANHIA Melhoramentos Norte do Paraná. **Colonização e desenvolvimento do Norte do Paraná**. 3.ed. 2013. (Publicação comemorativa do Cinquentenário da CMNP). Disponível em: <<http://www.cmpn.com.br/melhoramentos/50anos-cmpn/flip/>>. Acesso em: 8 set. 2016.

CORRÊA JÚNIOR, João A. **O trem de ferro!...** Guarulhos: Parma, 1991.

DIAS, Nelson. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 6 ago. 2016.

ESTACIONAMENTO da rodoviária velha começa a funcionar. **O Diário.com**, 24fev2011. Disponível em: <<http://maringa.odiario.com/maringa/2011/02/estacionamento-da-rodoviaria-velha-comeca-a-funcionar/395991/>>. Acesso em: 17 set. 2015.

FRIEDRICH, Veroni. Preservação do patrimônio histórico. **O Diário do Norte do Paraná**, Maringá, 12 jun. 2007. p.A2.

FUJINAMI, Miguel. **Laudo de vistoria**. Imóvel: Terminal Metropolitano de Maringá – antiga estação Rodoviária de Maringá. 2007.

GATTI, Murilo. Estado abre processo para tombar rodoviária. **O Diário.com**, Maringá, 19 abr 2007. Disponível em: <<http://maringa.odiario.com/maringa/2007/04/estado-abre-processo-para-tombar-rodoviaria-velha/178380/>>. Acesso em: 14 jan 2017.

_____. Prefeito declara rodoviária velha de utilidade pública. **O Diário.com**, Maringá, 9 nov. 2007. Disponível em <<http://maringa.odiario.com/maringa/2007/11/prefeito-declara-rodoviaria-velha-de-utilidade-publica/163635/>>. Acesso em: 14 jan. 2017.

GOMES, Dirceu Herrero; SILVA, Miguel Fernando Perez. **ACIM: A solidez de um legado**. Maringá: Sinergia, 2016.

LEAL, João Laércio Lopes. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 20 ago. 2015.

_____. **História artística e cultural de Maringá: 1936-1990**. Maringá: Imprima Conosco, 2016.

MACHADO, Izaltino. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 27 abr. 2016.

NORTE DO PARANÁ EM REVISTA. **Novo lance de progresso**: Estação Rodoviária de Maringá. Ano IV, nº4/1. Ago. 1962.

OSTERROHT, Edgar Werner. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 01 ago. 2016.

PERALTA, Antonio Carlos. **Laudo de vistoria**. Prédio da antiga Estação Rodoviária da cidade de Maringá – Estado do Paraná. 2007.

POLITÉCNICA ENGENHARIA. **Laudo pericial**: ação de desapropriação. Maringá, 2010.

RAMARI, Thiago. Prefeitura pode retomar demolição da Rodoviária Velha nesta sexta-feira. **Gazeta do Povo**, 4 nov. 2010. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/maringa/prefeitura-pode-retomar-demolicao-da-rodoviaria-velha-nesta-sexta-feira-ez0vvt7rjyi8jhkf6dbfabeby>>. Acesso em: 14 jan. 2017.

REIS, Osvaldo. **A história em conta-gotas**. 2ed. Maringá: Clichetec, 2004.

RODRIGUES, Márcio Toledo. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 13 dez. 2016.

_____. **Maringá e seus prefeitos**: De Inocente Vilanova... a Said Ferreira. Um perfil das principais realizações de cada gestão. Maringá: Clichetec, 1996.

SANTOS, Osmar Margarido dos. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 7 dez. 2016.

SCHIAVONE, Ademar. **Memórias de um bom sujeito I**. Maringá: Sthampa, 2000.

SCHWABE, Antonio Eriberto. Entrevista concedida a Fábio Dias de Souza. Maringá, 8 dez. 2016.

TRADIÇÃO EM REVISTA. Maringá, nº32 ano III maio, 1984.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Retratos e transcrição das entrevistas com os pioneiros

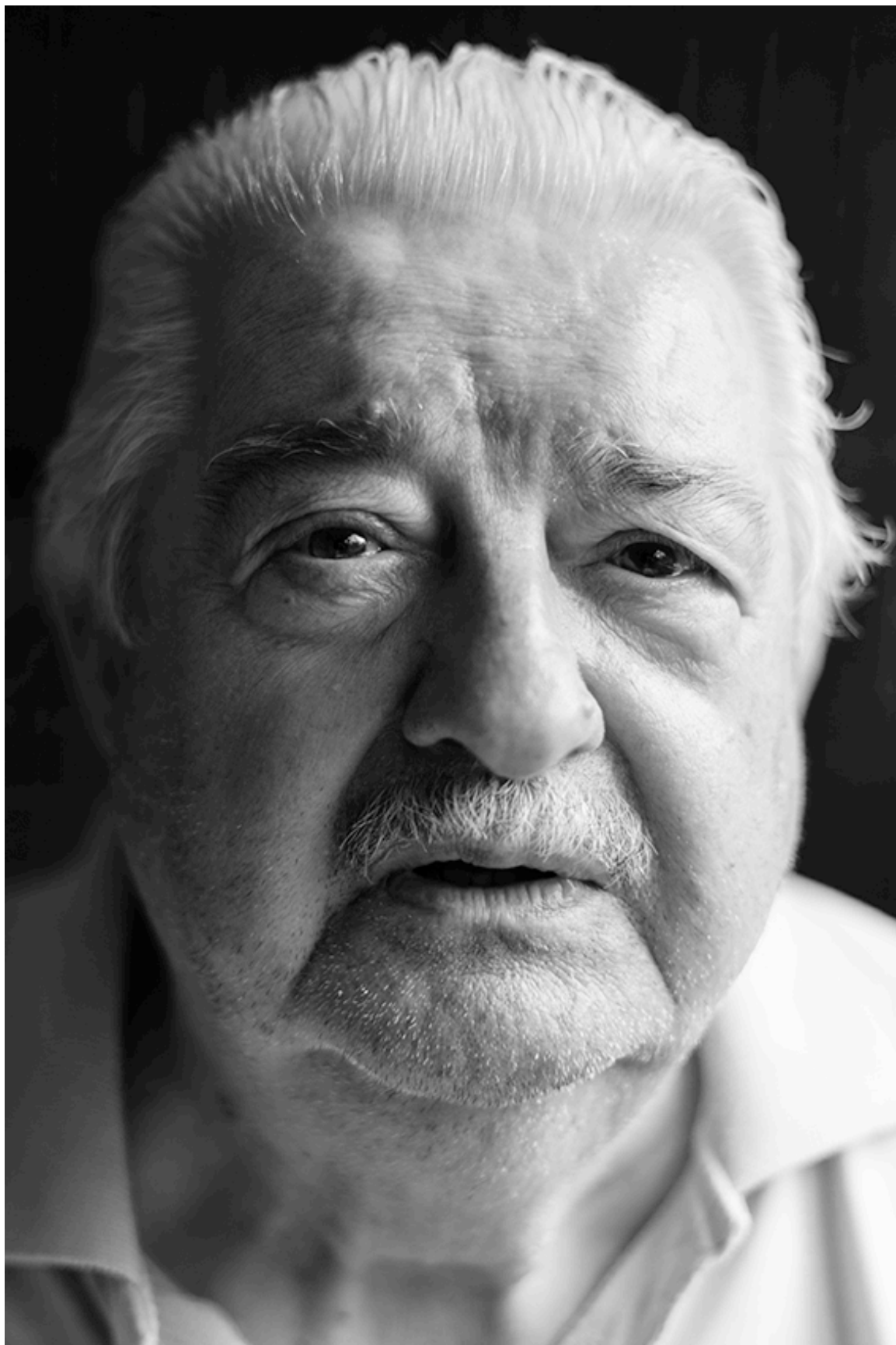


Figura 50 - Oswaldo Chiuchetta
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Oswaldo Chiuchetta.¹²⁹

Meu nome é Oswaldo Chiuchetta, oriundo da cidade de Concórdia, em Santa Catarina. Meu pai é filho de imigrantes italianos, que foram para o Rio Grande do Sul, naquela imigração iniciada em 1875.

Meu pai, depois de completar 18 anos, foi para o oeste catarinense, onde iniciava-se uma nova colonização, em função da estrada de ferro São Paulo-Porto Alegre, que cortava toda aquela região e o oeste gaúcho, uma região virgem e desabitada, a não ser por posseiros. Ele foi pioneiro em Concórdia e exerceu todos os cargos inerentes a um pioneiro; era um autodidata diferenciado naquela região e foi o primeiro comerciante que prestou grandes serviços àquela comunidade. Foi considerado, pela prefeitura municipal, comendador. Hoje é falecido.

Eu prestei serviço militar em Porto Alegre, no Centro de Preparação do Oficial da Reserva. Completando 21 anos e terminando o curso, fui para Concórdia, mas o norte do Paraná era muito comentado. Coletores da *Companhia* visitavam aquela região e despertavam a atenção pelo potencial de fertilidade da terra. Também sabíamos que o café era responsável por 80% das divisas de exportação do Brasil. Então aqui em Maringá é que estava a riqueza. Chamava atenção o café corresponder por um volume tão fantástico de dólares e vim conhecer a cidade em 1954. Fiquei empolgado porque assisti a um pioneirismo, uma corrida para o sertão. Pode-se dizer que Maringá foi a maior boca do sertão que o mundo conheceu, depois da corrida do ouro da Califórnia. Uma coisa extraordinária.

Veja bem, nos polos de formação da cidade, havia 10% da população. Os 90% radicavam-se na lavoura, porque o café demandava muita mão de obra. De Maringá pra frente tudo era picada, não tinha estrada. Eu tinha negócios, vim pra Maringá e vi esse potencial fantástico. A cidade, já naquela época, era polo de uma enorme região. Nas décadas de 50 e 60 constituía-se em um grande centro comercial, haja vista que os maiores atacadistas de secos e molhados do Brasil tinham filiais aqui, perdendo somente para São Paulo. Maringá deteve, na sua caminhada, nas décadas de 60 e 70, o maior parque frigorífico de bovinos do Brasil, através do *Frigorífico Central* e *Frigorífico Maringá*; os bois vinham do sul de São Paulo, sul do Mato Grosso e Paraguai. Mas aqui era um centro porque havia um precário transporte, tanto ferroviário como rodoviário.

Maringá também foi o maior polo moedor de soja do Brasil, um grande parque industrial de soja. Também detinha naquela época boas usinas de algodão; os ingleses,

¹²⁹ Entrevista concedida ao autor em seis de abril de 2016, na residência do entrevistado.

quando vieram ao Brasil em 1924, tinham o propósito de adquirir terras para substituir o que tinham perdido na África, principalmente no Sudão. Eles compraram essas terras para produção de algodão. Depois é que perceberam que o café, riqueza maior que o algodão, se desenvolvia bem aqui, pelo terreno e clima propício. O município também detinha o maior parque moageiro de milho do Brasil. 90% do fubá era produzido no norte do Paraná e Maringá era o maior polo. Detínhamos cinco moinhos na época. A cidade também já era um bom centro estudantil e um bom centro médio, nos anos 50, 60, 70. Maringá foi um polo de mais de cem municípios.

Eu acompanhei o progresso, a colonização dessa região, com muita atenção. Quando vim a Maringá, pesquisei os ramos de comércio, de atividade que eu poderia exercer, e descobri que o consumo de farinha de trigo era muito alto, em função do enorme volume de pessoas, e que tanto o fazendeiro como o meeiro – o empreiteiro do café – se davam bem, porque plantavam cereais e era uma terra fértil; a produção, a rentabilidade era enorme e o café sempre teve um bom preço em algumas épocas. Então o poder aquisitivo era bom e a farinha de trigo vinha de São Paulo ou vinha da região sul, onde o único moinho que existia no litoral era da firma Matarazzo, em Antonina, e outro depois em Curitiba. Então achei que seria um bom negócio construir um moinho de trigo e comprei datas na Avenida Mauá. Aqui não se produzia trigo, então fiz propagandas em rádio, em horário sertanejo e anúncios em jornais. Quando entrei no escritório do Lagoano Pacheco – um dos proprietários do Jornal Maringá –, em uma casa de madeira de chão batido, expliquei que desejava colocar um anúncio no jornal sobre a construção do moinho de trigo. Ele perguntou minha idade e sugeriu que eu fosse para Ponta Grossa, Porto União, Castro, onde plantava-se trigo. Eu insisti que queria colocar um moinho de trigo e ele perguntou de que maneira eu tinha vindo do oeste catarinense. Expliquei que havia pegado um ônibus até uma cidade com aeroporto e, de avião, cheguei em Londrina, pegando mais um ônibus até Maringá. Então ele perguntou o que eu tinha visto durante a viagem e respondi que apenas café, café, café, mas que mesmo assim iria colocar um moinho. Já fazia três ou quatro anos que estava estudando o assunto e via enormes possibilidades, porque grande parte dos proprietários de sítios, não de fazendas, eram oriundos de São Paulo, onde temos o maior número de imigrantes italianos que chegaram ao Brasil. Em São Paulo entraram um milhão deles, do ano de 1875 até 1990, e trouxeram o hábito do trigo. Os avós e os pais plantaram trigo lá e esse povo está aqui.

O anúncio saiu e comecei construir o prédio, mas havia um problema: não havia energia elétrica. Precisava comprar um motor a diesel. O mundo pós-guerra era carente de produtos industriais; o mundo inteiro queria motores. Quem produzia os melhores motores

do mundo eram os ingleses e os alemães; o Brasil era carente de divisas e não era um país industrializado ainda. Importava até panela. Achar esse motor não foi fácil. Não comprei o que queria mas era o que havia no mercado, um motor húngaro. Também entrei em contato com representantes de máquinas, que não existiam aqui. Fui comprando peças da Itália, da Alemanha, da Polônia e construí o moinho.

Antes de construir, eu trouxe um vagão de sementes de trigo do Sul, coloquei em um jipe e andei aqui na região, próximo à Maringá, nos municípios de Marialva, Paiçandu, Floresta, Ivatuba. Fui de sítio em sítio, com três, quatro sacos de 60 quilos e falava com o dono do sítio. Fazendeiro eu não procurava porque ele não queria saber de trigo. Então o sitiante pedia para eu falar com o meeiro, que era um mineiro, baiano, paraibano. Eu mostrava o trigo, ele pensava que era arroz e nem sabia o que se fazia com aquilo. Eu explicava que fazia-se o pão. Ele tocava 10 mil pés e plantava arroz, feijão, milho no meio do café.

Eu não sabia qual era o mês em que se plantava o trigo, então um agrônomo me disse para plantar de 15 de fevereiro até abril, entre os pés de café, utilizando máquina de milho, colocando pouco grão, sete ou oito caroços. A colheita seria feita como se fazia com o arroz.

Os lavradores foram heróis. Plantaram o trigo e foi bom porque eles vinham com três, quatro, cinco sacos de trigo, que eu trocava por farinha. No primeiro ano já me deram muita produção de trigo e no segundo mais, no terceiro mais. A terra era virgem, fértil, a produção era extraordinária. Esse meeiro, posseiro, comia pão, macarrão todo dia porque ele tinha farinha. Eu dizia para que buscasse a farinha quando precisasse, que não precisava levar tudo. Ficava comigo. Nunca dei recibo nem papel pra ninguém. Todo mundo confiava em mim e eu sempre trabalhei bem com eles. Assim nasceu o trigo no norte do Paraná.

Hoje a memória do povo é curta, ninguém quer saber. Mas junto com o moinho de trigo eu instalei um moinho de milho. Sobre o moinho de trigo, devo dizer, modéstia à parte, fui um dos líderes, no Brasil, para quebrar o monopólio estatal do trigo. Os grandes moinho de trigo no Brasil estavam localizados nos portos e nos grandes centros consumidores. Eles estavam prontos para receber o trigo estrangeiro. Não se interessavam pelo trigo nacional. Então, a maioria das indústrias estava no litoral, longe da zona produtora. Eu lutei para quebrar esse monopólio. Houve uma estratégia tão errônea, mas tão errônea, que não cabe na cabeça. Além de importarem o trigo do Canadá, Estados Unidos, Argentina – algumas vezes veio trigo até da Europa, da Polônia, um absurdo –, o brasileiro não tinha uma situação financeira suficiente para comprar este trigo. Então o governo subsidiava. Um saco

de trigo, por comparação pois não me lembro mais como era, valia dez, e o governo subsidiava para o moinho vender por dois. Criavam porcos e galinhas com trigo, que era mais barato que milho. E o trigo era importado! O nordestino que só comia fubá passou a comer pizza. Era mais barato que a comida tradicional. Ninguém mais queria fubá porque o trigo era mais barato. Um descalabro. Me lembro quando falava do volume de bilhões, bilhões de dólares jogados fora.

Quando o Paulo Pimentel era secretário da Agricultura, procurei-o com uma carta de apresentação do então prefeito de Maringá, Dr. João Paulino. Disse a ele que queria sementes de trigo ideais para o solo e o clima do norte do Paraná, que é boa para café e para tudo, que tudo que se planta no mundo, planta-se no norte do Paraná e se colhe; se plantar café na Rússia não iria colher, mas se plantasse trigo ou café aqui, colheria. Ele disse que iria dar um jeito e conseguiu sementes do Instituto Agrônomo, em Minas Gerais, onde havia um clima mais propício que o nosso. Recebi dois mil sacos de semente. Foi uma revolução. O trigo se deu bem na nossa região e esse foi o primeiro trabalho para introduzir uma semente selecionada.

Depois, outra fase importante sobre o trigo foi sobre a passagem da colheita manual para a mecânica. A produção ficou grande, volumosa. Existia uma tecnologia chamada trilhadeira, uma máquina que, no milho, chamava-se debulhadeira. Eram máquinas semelhantes, mas cada uma com seu sistema. Precisávamos dessas máquinas e fui novamente até o Paulo Pimentel, que depois enviou alguns equipamentos, permitindo que as vendesse para quem eu quisesse pelo valor que eu estipulasse, enviando a ele as notas promissórias assinadas. Eu vendi essas máquinas para os líderes de cada região: uma para Ourizona, outra para Paiçandu, Doutor Camargo, Marialva, Aquidaban. Depois de um ano, os produtores me questionavam sobre o pagamento dos maquinários, já que não haviam sido cobrados. O Paulo Pimentel doou as máquinas, ele nunca cobrou. Essa foi uma fase pioneira do trigo nessa região.

Eu também tinha um moinho de milho. Lutei muito junto aos senadores, deputados federais, deputados estaduais, secretários, prefeitos, governadores, através da Câmara Municipal de Maringá, através do Antenor Sanches, que de meu suporte por 40 anos, em todos os requerimentos que pedi, e era um por semana. A Câmara prestou um serviço extraordinário para o desenvolvimento do trigo e do milho nessa região, pedindo sementes selecionadas de milho. O milho que se plantava aqui era o mesmo que os astecas, os incas e os maias deram para os tupi-guaranis plantarem. Era a mesma coisa, plantava-se há dez mil anos esse cereal, que era novo, selecionado.

Pedi que o Estado criasse, em Maringá, um sítio modelo, onde seria utilizado uma nova tecnologia para plantar, para trazer produtores do Estado inteiro para verem como é que se fazia com esse milho, como é que se plantava, qual era a variedade. Pedi ao longo dos anos um Instituto Nacional de Pesquisa do Milho em Maringá, e do trigo também. Depois de alguns anos, criou-se a Embrapa, mas em Londrina, porque tinham mais força política que nós. O pedido foi nosso, saiu daqui, da Câmara, das associações, da prefeitura.

Instalei o moinho de milho com máquinas diferenciadas, diferentes dos outros moinhos, que tinham maquinários fabricados no interior de São Paulo. Eu importei da Itália. Produzia um fubá diferenciado, muito aceito no norte do Brasil, mas também no Rio de Janeiro, em São Paulo, porque eram um centro de grandes imigrações nordestinas. O fubá que eu fabricava tinha muito conceito.

Um belo dia recebi um telefonema do gabinete do Ministério da Fazenda, do Delfim Neto. A secretária telefonou me convidando para ir para lá porque os assessores do ministro queriam falar comigo. Eu falei que brincadeira tinha hora mas pedi para que me deixasse o nome e o telefone. Liguei então para o Banco do Brasil, para a prefeitura e para a associação comercial para saber de onde era aquele número. Todos me disseram que era do Ministério da Fazenda. Então liguei para lá e eles queriam saber porque não havia mais fubá no mercado do Rio de Janeiro e de São Paulo, e me disseram que eu havia sido indicado pelos atacadistas do Rio como a pessoa que poderia dar-lhes as informações. Expliquei a eles que não me recusaria a ir e que não poderia estar lá no outro dia, e que para sair de onde estava precisaria usar um cavalo, depois um barco, um trem e um avião. Também passei o contato de outros companheiros, com maior capacidade de moagem, que também foram convidados pelo Ministério, e acabamos indo todos. Expliquei que, se não tinha fubá, é porque não havia milho. A terra do milho é aqui, é originário. Quando os portugueses vieram para cá, acharam índio, milho e mandioca. E não tinha milho. Então importaram o milho e nós recebemos cotas desse milho pelo governo. Um milho ruim, de 40, 50 anos depois de colhido. Se esfarelava, um desastre. Mas essa é outra história.

Meu moinho ficava na Avenida Mauá, ao lado de onde fica hoje o jornal *O Diário do Norte do Paraná*. Aquela propriedade é minha. Eu tenho cinco filhos e nenhum deles se interessou em continuar com a empresa, que mantive até 1990. Vi que não dava pra continuar e parei. Foi a melhor coisa que fiz; vejo quanto o empresário luta para sobreviver. Lutei, lutei, lutei e morri na praia.

Quanto a Maringá, nos anos 60 e 70, nunca imaginávamos que chegaria ao patamar que hoje se encontra e devemos tudo isso a esses pioneiros, das mais variadas etnias nacionais e estrangeiras, que enfrentaram, lutaram e foram beneficiados. A justiça se faz. Primeiro, vivemos o ápice do café, segundo, as terras eram férteis, muito férteis. Então avançamos mais rapidamente que outras regiões. Sei também que fomos beneficiados pela natureza, mas o elemento humano foi de primeira ordem, extraordinário, tanto o nordestino quanto o sulino e o europeu; ninguém veio para enriquecer e voltar. Nós fizemos igual àquele espanhol que foi para a América Central em 1500: os caras fizeram um motim para voltar e ele mandou queimar o navio. Aqui vamos ficar. Temos que vencer ou morrer.

Lá em Santa Catarina, meu pai era um autodidata, desses 5% da população que nasce superdotada, mas que não são notadas. Não temos, por exemplo, nas nossas escolas municipais, primárias, professores para detectar um superdotado e tirá-las. O Pelé, se não tivesse a felicidade de entrar em um campo de futebol seria mais um ajudante de pedreiro.

Muito bem, meu pai foi o primeiro comerciante, diria que o maior comerciante do oeste catarinense. Teve moinho de trigo, matadouro, serrarias. Embarcava toras de madeira no rio Uruguai, amarradas com cipó. Quando vinha a enchente – um ano ou dois tinha uma grande enchente –, ia com essas toras para a Argentina e as vendia. Durante a guerra, o Brasil não tinha trigo, então ele trazia farinha de trigo, que era rara. A Argentina era um país neutro, vendia farinha, trigo e carne para outros países neutros, como Portugal e Espanha, que revendiam para os nazistas. A corrente é forte. Então meu pai tinha muito trigo, já trabalhava com isso. Aquela região sempre foi de agricultura forte. Hoje é a maior região criadoura de suínos e aves do mundo. A Embrapa, de aves e suínos de Concórdia, é referência no mundo inteiro, e não se dá divulgação. O Brasil tem muita coisa boa. Em Concórdia, diariamente encontram-se visitantes de todo o mundo: centenas de estudantes, professores, industriais, agrônomos, veterinários. Lá é a sede e onde nasceu a Sadia. As duas maiores empresas de aves e suínos são a *Sadia* e a *Perdigão*, que fica ao lado de Concórdia. Elas se fundiram e hoje tem seus produtos em todas as lojas do planeta. A história nos liga com outras cidades.

Quando vim para Maringá, sozinho e solteiro, tinha 24, 25 anos. Eu não conhecia a terra roxa. Aqui era tudo novo, ninguém conhecia ninguém e todos queriam trabalhar, cada um no seu setor.

Um fato importante que se pinta, em um tom de brincadeira, foi a ocasião em que a agência do Banco do Brasil completou 50 anos de instalação na cidade. Vieram ao meu escritório. O moinho já estava desativado, mas ainda mantinha lá o escritório. Gravaram

então meu depoimento sobre os primórdios de Maringá em relação aos bancos do comércio, da lavoura e de quem tinha negócios com o banco. Eu disse – vou lhe dizer como disse para o pessoal do *Banco do Brasil* – que Maringá foi formada por pessoas que vieram de outros lugares, onde um não conhecia o outro. A CMNP colonizou a região e o recibo que ela dava, o documento que ela dava era de fé, aceito por todos. Ninguém fazia escritura. Era raro. Aquele documento da *Companhia* valia tanto quanto a escritura!

Então íamos ao banco fazer o financiamento. Pediam a escritura, mas só tínhamos o recibo, que era aceito. Perguntavam o que fazíamos da vida e se conhecíamos alguém. Eu não conhecia ninguém e nem tinha avalista. Então o gerente abria uma gaveta, pegava uma trena e dizia para ficar em pé. Ele passava a trena pelo peito da pessoa e dizia: o seu peito aqui está declamando que dez milhões não posso dar, mas dou uns quatro [milhões]. Era a única maneira de trabalhar! A cidade tinha quatro, cinco, seis anos. Ninguém conhecia ninguém, nem tinha propriedade escriturada. Essa foi a declaração que concedi, não bem nesses moldes, mas semelhante.

Eu nasci em 24 de março de 1931. Ao longo dos anos, eu vim com a intenção de plantar trigo em uma região cafeeira. Ou o cara é um gênio ou um louco. Não tem outra explicação. Me chamavam de doutor e nem tenho curso superior. O meu maior curso foi o militar. Já dei inúmeras entrevistas. Para jornais de Maringá era toda semana; para os do Paraná cada quinze dias. Jornais do Rio Grande do Sul, do Rio de Janeiro, de São Paulo, rádios de todos esses estados, televisão quando havia problemas com o trigo ou o milho. Eu “chutava” estatísticas de produção de trigo do Brasil e da região do Paraná e no dia seguinte tornava-se oficial.

Estamos hoje em uma época de transição, inclusive de transição da nossa civilização. Hoje ninguém quer ouvir ninguém. Estamos em um edifício que tem cem companheiros que decidem e não se conhecem. Ninguém quer ouvir aquilo que falei hoje. O jovem de hoje, a impressão que eu tenho, está longe desses temas. Só quer balada. Então achei muito oportuna sua vinda, porque em cada turma que você puder, eu sugeriria que desse uma explanação, para que conheçam os pioneiros e os primórdios dessa cidade. Isso aqui não caiu do céu. Quem não conhece seu passado não tem futuro. Quando eu falo isso para os meus netos, eles dizem para fazer um filme sobre essa história. É a única resposta que dão, não têm interesse em se aprofundar. Mas existem gravações minhas na *Câmara Municipal* e no *Museu Histórico de Maringá*.

Poucos livros foram escritos sobre a história de Maringá, que é uma cidade jovem. Na maioria deles eu estou. Emilio Germani é o maior autodidata que eu conheci na

minha vida. Pioneiro, escreveu uns 30 ou 40 livros sobre o *Rotary Internacional*. Enquanto podia, esteve em todas as convenções internacionais do Rotary. Foi fundador e presidente da Acim, da *Associação Moageira do Milho do Estado do Paraná* e membro da academia de letras. Em um dos livros ele conta a história de três ou quatro pessoas, onde uma delas sou eu, e o resto é sobre a vida dele.

Visualizando as fotografias

Falando da rodoviária da figura 1, vou dizer o que ouvi de pioneiros que vieram antes de mim. Eles vinham de avião até Londrina, pegavam um ônibus e o trajeto naquele tempo era feito em estradas de terra, de chão. Era muita poeira ou muito barro. Um deles contou que, em sua viagem, veio bem até Apucarana. Só poeira. De Apucarana para Maringá choveu em uma área de subida e o ônibus encalhou. Naquele tempo vendiam-se passagens de três tipos. Por exemplo, a primeira classe custava cem reais, a segunda cinquenta e a terceira, quatro reais. Então, quando o ônibus atolou, o motorista disse aos passageiros da terceira classe para que descessem e empurrassem o veículo, e aos passageiros da segunda e primeira classe que teriam que subir a pé, até o alto do morro. Só assim para a viagem continuar. Esse era o estado dos ônibus daquela época. Eles circularam até os anos 60, quando foram modernizados, mas existiam no Brasil inteiro. É a tal da “jardineira”. Para entrar, abriam toda a lateral da direita, o passageiro entrava, sentava lá no fundo, pois a entrada era de um lado só e o banco era único, não era de dois em dois.

Essa figura 2 é do “Maringá Velho”. Quando cheguei em Maringá, já tinha o “Maringá Novo”. Os ônibus que vi eram mais novos que esse. Não conheci a rodoviária do “Maringá Velho”. Em dois anos, tudo mudava. Isso aqui, na figura 3, também é anterior a mim.

Vendo a figura 4, é bom que se diga que o município teve um aumento populacional e um crescimento grande e rápido nas construções. Isso eu também não conheci.

Não posso identificar as figuras 5 e 6 porque o aumento da população e das construções de Maringá foi muito rápido e a cada 2, 3 anos, mudava a paisagem.

Na figura 7, não me lembro da rodoviária dessa maneira. Quando cheguei, em 54, ela estava mais moderna.

É bom que se fale, estou vendo aqui, na figura 8, a contribuição das carroças, de duas rodas com o animal. Todo o transporte dentro da cidade, da estação ferroviária até o estabelecimento de máquinas de café, até o embarque por caminhões de café ou pelo trem, era feito por carroceiros. Eles carregavam até 500 quilos. 500 quilos em um

animal! E o próprio carroceiro era o saqueiro, então a movimentação de mercadorias ficava mais econômica. Eu usei muito o serviço das carroças.

O “teco-teco” também contribuiu. O fazendeiro abria uma fazenda em Nova Esperança, em Paranaíba. Quando descia em Londrina, pegava um “teco-teco”. O jipe também foi de uma utilidade fantástica. Quantas vezes fui de jipe, daqui a Umuarama, na década de 60, 61, 62. Levava uma espingarda de dois canos e dois peões com pá, picareta e uma vara para levantar o jipe, que atolava! Já viu jipe atolado? Acontecia até com jipe de marcha especial. Então tinha que desatolar com pá, com picareta e depois entrar no meio do mato e do café porque pela estrada não dava para continuar. Sempre levava junto a espingarda de dois canos, porque de Cianorte pra frente havia Cruzeiro do Oeste, muito famosa. Então, tem-se o “teco-teco”, a carroça e o jipe, que foram três fatores importantíssimos que ajudaram a desbravar a região.

Nessa figura 9 tem a Avenida Brasil. Esse prédio deve ser um banco, HSBC...

Na figura 10 há o *Banco Noroeste* que foi vendido para o HSBC.

Olhando a figura 11, digo que o meu propósito de vida não foi localizar rodoviárias. Eu tinha interesses comerciais. Conheci todos os comerciantes de secos e molhados, estudei profundamente. Como é que funcionava, o que se comprava e se vendia, em que quantidade e a que preço. A rodoviária eu só usava pra viajar. Meu ramo era outro.

Essa da figura 12 eu conhecia. Na parte de cima tinha um restaurante muito bom. Você define a personalidade da pessoa pelo que ela grava. Eu peso 120 quilos e disse que aqui tinha um restaurante. Gostava de comer! Havia aquela casa do quibe, que hoje é em frente ao *Parque do Ingá*, o *Monte Líbano*. No tempo que eu gostava de comer, eu ia ali. Hoje, com essa crise, pra manter o peso está difícil. Em cima haviam vários escritórios.

Nessa estação da figura 13, embaixo haviam lojas. Algumas pessoas elogiavam, diziam que era uma rodoviária moderna.

Reverendo a figura 11, vou dizer um fato, de 1957. Eu estava no meu moinho, no último andar, na janela. Uma coincidência fantástica. Vieram uns aviões pelo aniversário de Maringá, em dez de maio. Os aviões da fumaça. Como o povo brasileiro e o prefeito eram muito patriotas, estenderam um pau e puseram a bandeira. O avião bateu, incendiou-se e o piloto morreu.

Na figura 14, o Américo Dias Ferraz, que não parava na prefeitura. Ficava mais na máquina de café. Era um grande comprador de café e côco. Beneficiava e vendia pra exportação. Não vou dizer que é o maior, porque na época haviam multinacionais que operavam no mesmo ramo. Mas eu cheguei em Maringá, fiz pesquisas, vinha e voltava, mas

não ficava sempre aqui. Em uma dessas vindas, comprei datas e fui na prefeitura. Encontrei o Antenor Sanches e, conversando, descobri que ele também era do oeste catarinense. O pai dele conheceu meu pai. Fiz uma amizade com ele e disse que queria falar com o prefeito para obtenção de isenção de impostos, pois iria colocar uma indústria inovadora, que geraria economia para a região. Uma coisa nova. Ele me perguntou do que se tratava e eu respondi que era um moinho de trigo. Ele achou que fosse brincadeira mas disse que encontraria o Américo na máquina de café. Chegando lá, encontrei-o no balcão, escolhendo grãos, em uma montoeira de café. Talvez estivesse comprando um lote muito grande. Pedi dois minutos de atenção, ele levantou a cabeça, cumprimentou, perguntou o que queria e continuou catando café. Falei que iria construir um moinho de trigo na região, que já havia comprado as datas em Maringá e que gostaria que ele que desse isenção de impostos municipais, como um incentivo, um amparo para uma nova indústria. Ele respondeu que aqui, quem quisesse se estabelecer, teria que pagar os impostos. Perguntei se ele poderia dar a resposta em outro dia e a resposta foi negativa. Assim era Maringá. O que um cerealista de café iria querer com um moinho de trigo?

Isso tudo eu conhecia, na figura 15. Essa eu não diria mas a primeira rodoviária sim, seria patrimônio histórico. Essas outras foram evoluções que não são tão importantes para a evolução histórica como a primeira. Para a época, foi a melhor e maior rodoviária depois de Londrina, de todo o norte do Paraná. Cumpriu sua missão como patrimônio histórico. Entretanto, como a primeira rodoviária já havia sido demolida, deviam ter conservado a Américo Dias Ferraz. Mas coisa vencida não se discute. Não vale nada falarmos sobre o porque não foi feito. A pasta de dente, quando sai do tubo, não volta para a embalagem. Saiu e acabou. A água, quando sai da fonte, segue o caminho para o mar e não volta mais.



Figura 51 - Paulo Erasmo Campos
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Paulo Erasmo Campos¹³⁰

As famílias, antigamente, eram muito bem constituídas e havia respeito e consideração muito grande com os mais velhos. Eu vim para Maringá por intermédio de meu pai, que foi um pioneiro da *Companhia Terras Norte do Paraná*. Ele tinha uma profissão que, hoje em dia, não existe mais: era mostrador de mato¹³¹! Nessa função, ele saía de Londrina e vinha para o norte do Paraná. Nas cidades de Mandaguari, Jandaia, Marialva e Maringá, só veio após 1943, quando foi aberto o picadão de Mandaguari até Maringá.

As estradas daquele tempo eram muito difíceis e havia uma dificuldade muito grande porque os carros daquela época eram completamente diferentes e, durante a guerra, que terminou em 1945, eram movidos a gasogênio, que é um combustível hoje em dia fora de cogitação.

Meu pai entrou na CTNP em 1937, em Londrina, e eu nasci em 1942, na mesma cidade. Neste ano, mudamos para Mandaguari, onde a CTNP mudou sua sede e seria chamada *Companhia Melhoramentos Norte do Paraná*.

Nessa época, a *Companhia de Terras* resolveu entrar na política e perdeu. Seu candidato era o Waldemar Gomes da Cunha, vulgarmente conhecido como Waldemar Barbudo, e em Mandaguari, perdeu para o Décio Medeiros Pulin. Daí a *Companhia*, em represália, transferiu as atividades para Maringá. Nessa época eu contava com cinco anos de idade.

Aqui em Maringá a vida era completamente diferente. O humanismo prevalecia; a convivência, a amizade e o convívio era completamente diferente dos dias de hoje. As pessoas se ajudavam mutuamente. Lembro muito bem quando meu pai iniciou a construção da nossa casa. Nossa família era muito grande, então ele construiu em Maringá a primeira residência de alvenaria, entre as ruas Tibiriçá e Luiz Gama. Hoje a Rua Tibiriçá mudou de nome e se chama Luiz de Camões. Era um terreno da última parte da Zona 1. Maringá, antigamente, era conhecida por zonas e por quilometragens distantes de Londrina. Nós tínhamos um marco na Praça José Bonifácio, o 125, distante de Londrina 125 quilômetros. No início da cidade, onde existe aquele trevo, há outro marco, é o 120.

Nós adquirimos – meu pai, lógico – duas chácaras no quilômetro 130, que era o antigo Jardim Cosmos. Foi lá que conheci a primeira pessoa em Maringá, Divanir Bras Palma. Eles tinham uma casa de comércio, uma venda. Antigamente era chamada venda, tinha de tudo ali. Então, antes de terminar as construções, nós viemos pra Maringá e nos

¹³⁰ Entrevista concedida ao autor em 22 de abril de 2016, no local de trabalho do entrevistado.

¹³¹ Os corretores de terra vendiam os lotes para os compradores mas não conheciam as terras, o mato, pois eram da cidade. Precisavam de alguém com esse conhecimento para mostrar o lote ao comprador: o mostrador de mato.

transferimos na última derrubada, que era a chácara do meu pai, até a cidade de Paranaíba, chamada naquela época Fazenda Brasileira. Então a última derrubada, de Maringá até Paranaíba, digo, Fazenda Brasileira, foi a nossa chácara.

Quando iniciou-se a construção da nossa casa aqui em Maringá, ali na Zona 1, a mata já estava derrubada, mas na Zona 4 ainda não. Então, minha mãe, eu lembro muito bem, me pedia para buscar uma mistura! Eu atravessava a rua, adentrava o mato e cortava um ou dois pés de palmito, conforme o tamanho, e levava pra casa.

Naquele tempo a rodoviária de Maringá era no “Maringá Velho”. Existia apenas um ponto de parada de “jardineira”, diferenciada dos ônibus de hoje pelas suas condições, por exemplo, pelas bagagens em cima do ônibus e pela escada na retaguarda traseira, que você subia e ia para a parte superior da “jardineira”, acomodando as malas, galinhas e animais. E, de certa forma, na época de chuva, havia uma dificuldade muito grande em se mover, se movimentar.

No “Maringá Velho”, a rodoviária – não era bem rodoviária – era ponto de ônibus. Era uma casa muito pequena e aberta no centro, com quatro bancos. E geralmente um bar. Era o ponto principal de ônibus, digo, “jardineira”, e entre a ligação entre Maringá, que chamávamos “Maringá Novo”, e “Maringá Velho”, não havia residência, não havia casa de comércio, não havia nada. Havia uma grande distância da Praça José Bonifácio até o “Maringá Velho”, conhecido pra cima da “Praça do Peladão”. No meu tempo já havia comércio ali, a casa do Angelo Planas, a *Casa Planas*. E, de maneira geral, quando chovia, não havia maneira de chegar ou sair de Maringá porque ninguém venciam aquela subidinha, onde tem aquele semáforo, no cruzamento da Avenida Brasil com a Avenida Paranaíba. Ninguém subia ali, nem mesmo com os pneus com corrente, uma maneira de se vencer o barro naquele tempo. Era uma corrente que se usava nos pneus traseiros – toda tração motorizada naquele tempo era traseira. Então colocava-se uma corrente nos ônibus para conseguir subir. Não era tão íngreme, mas era muito liso. Era terra roxa, de primeira, e essa dificuldade era muito grande.

Um dos motivos do progresso de Maringá é que, todo mundo que vinha, conseguia chegar. Era muito difícil também passar por uma estradinha que havia de Mandaguari até Jandaia, o tal do barro preto. Não se passava ali, havia muita dificuldade; quase não existiam tratores naquele tempo.

No “Maringá Velho”, quando chovia, conseguia-se sair a pé e não tinha outra maneira de se locomover a não ser a cavalo. A carroça era muito usada naquele tempo.

O pessoal que tinha poder aquisitivo não se locomovia porque dependia de condução, que eram muito raras por aqui. Não havia veículo motorizado.

Onde é a Avenida Paranavaí atualmente, situava-se a serraria da CMNP. E, em Paiçandu, para o início das construções de casas, havia uma cerâmica, que era do Waldemar Gomes da Cunha, e foi aí que iniciou-se o processo de, vamos dizer assim, ocupação populacional de Maringá. Todas as construções eram de madeira. A única residência de alvenaria era a do meu pai. Nós eramos em doze filhos.

Nessa época, minha mãe é quem lavava e passava a roupa, e eu já ajudava. Desde cedo começava-se a trabalhar. Então, pra se ter uma ideia, a minha mãe e eu pegávamos uma trouxa de roupas e levávamos no bosque número dois, ali onde havia uma mina e um batedor de roupa, que era uma costaneira de madeira, geralmente peroba. E lavava-se a roupa. Aí ela voltava para fazer almoço em casa e eu ficava lá até a roupa secar. Ali, nesse tempo, eu armava uma arapuca pra pegar passarinho, alguma coisa. E não era proibido ainda. Eu tinha sete, oito anos. Conseguia levar a roupa seca, que não pesava. Ela colocava a roupa lavada para secar nos arbustos, ao redor dessa mina d'água, e voltava para fazer o almoço e eu só podia carregar essa roupa toda quando ela estivesse seca. Eu não tinha força suficiente pra levá-las molhadas e meus irmãos estudavam e trabalhavam. Começava-se a trabalhar muito cedo.

Não haviam construções entre a “Praça do Peladão” e a Praça José Bonifácio. Havia ranchos ainda, que eram comércio, eram botecos, vamos dizer assim, eram bares, e eles eram feitos de palmito, que naquela época era abundante. As pessoas falavam que era coqueiro. Naquele tempo, aqui em Maringá, a terra boa era conhecida por palmito, jaborandi, figueira branca,¹³² e aqui havia muito deles. Meu pai, como mostrador de mato, conhecia a terra boa. Então esse ponto de ônibus no “Maringá Velho” era movimentadíssimo. Havia bares e hotéis ao redor. O Cecílio Lima fez também uma oficina e lá se arrumava muita coisa, naquela baixada após o “Maringá Velho”, conhecido como ‘fim da picada’. Era fim da picada mesmo, porque ali não havia mais derrubada, não havia mais nada, dali pra frente era só mato.

Da estrada inglesa, que se falava, porque essa *Companhia de Terras* era de ingleses, houve a maior reforma agrária que, se deu certo, é porque ela vendia os lotes pequenos, pra que houvesse muita população para construir o norte do Paraná. Foi um marco. Eles providenciavam tudo, as estradas, os caminhos, tudo isso era favorecido por essa *Companhia*.

¹³² Sabia-se se a terra era boa ou não pela vegetação que nela nascia.

Esse ponto do “Maringá Velho” era perto do *Hotel Maringá*; o filho do Jurandir Cordeiro da Silva foi a primeira pessoa a nascer aqui na cidade.

Houve também, no “Maringá Velho” – porque ali era o centro de tudo – um incêndio no cinema que queimou todo um quarteirão.

Mais adiante o pessoal, o povo, já uma certa população, foi colonizando as terras abaixo. A praça, hoje Napoleão Moreira da Silva, era um ponto de ônibus e tornou-se uma rodoviária muito movimentada.

Como Maringá era uma cidade plana, a gente conseguia se deslocar do “Maringá Novo” até o “Maringá Velho”. Essa ligação se fazia facilmente, porque a cidade é geográfica e topograficamente plana.

E do “Maringá Velho” nós tínhamos o Santo Maneta, que era o quilômetro 138, também uma subida muito grande, muito íngreme, e ali não se passava também.

Daí os visitantes de Maringá viam o progresso da cidade, onde havia muita gente e carroças – os ricos usavam charrete naquele tempo. Os sócios da *Companhia Melhoramentos*, o Mesquita, esse pessoal que era do *Banco Mercantil de São Paulo*, o Vidigal, vinham à cidade geralmente de avião, e a *Companhia*, quando havia necessidade de ir à São Paulo, onde era sua sede, usava um Chevrolet coupê, com correntes. O motorista era o Irineu Murazzi que foi, por muito tempo, topógrafo da *Companhia Melhoramentos*. Depois ele montou uma copiadora aqui em Maringá.

Então, com o progresso da cidade de Maringá, houve uma necessidade devido ao afluxo de “jardineiras” na praça, antigamente Praça da Rodoviária, hoje chamada Napoleão Moreira da Silva, nome de uma pessoa que tinha um comércio e por isso era muito conhecida na cidade. Naquela época, houve uma necessidade de se construir uma rodoviária maior devido ao fluxo de gente, o trânsito, os trâmites de linhas de ônibus. Maringá tornou-se um polo. Houve um progresso vertiginoso até os anos 60. Ali se alinhava todo mundo, mas era muito pequeno. Esse ponto de ônibus na Praça Napoleão Moreira da Silva tinha a mesma estrutura do ponto do “Maringá Velho”: era vazado no meio, do lado direito havia um bar e do lado esquerdo uma banca de revista. Então, nesse contexto, o fluxo de gente era muito grande. Quando chovia não podia acomodar muitas pessoas na cobertura do ponto de ônibus, porque era muita gente. O *Cine Maringá* era ali no centro, ao lado das *Casas Pernambucanas*.

Nessa época houve a necessidade da construção de uma rodoviária maior. Havia uma continuidade entre a Praça Raposo Tavares e o estádio municipal, que era o campo de futebol amador da *Companhia Melhoramentos*. Havia uma ligação muito grande entre o campo de futebol e a rodoviária. Ficam em uma reta, então a praça que compreende a

Avenida Brasil, que muito tempo foi considerada a “praça do relógio”, porque havia um relógio ali na Brasil com a Avenida Ipiranga, hoje Avenida Getúlio Vargas, até a ferroviária, era uma praça só. Então a ideia era que o local, hoje Raposo Tavares, fosse uma coisa só.

Com a elevação do patrimônio em município, em 1947, houve as eleições municipais. Ganhou o Villanova e depois o caboclinho violeiro, Américo Dias Ferraz, que era uma pessoa muito popular, mas foi um prefeito que nunca ia à Câmara Municipal. Foi única e exclusivamente uma vez, pois queria um pedaço da Praça Raposo Tavares, perto da ferrovia.

Eu vi chegar o primeiro trem em Maringá e também presenciei o avião da FAB cair no pátio da ferroviária que, inicialmente, era só uma esplanada, onde seria o ponto terminal da ferrovia. Também vi chegar a ferrovia em Mandaguari e, logo em seguida, viemos para Maringá.

Então o Américo queria construir uma rodoviária nessa praça, que era uma coisa só, da Avenida Brasil até a Tamandaré. Cortou a praça ao meio e fez a rodoviária no centro da cidade, já que havia uma ligação com a ferrovia. Os transeuntes da ferrovia eram muitos e fazia-se a ligação com São Paulo. A maioria ia de trem porque não havia o problema das estradas. Em Jataizinho pegava-se o vagão leito pra ir pra São Paulo e aqui era o “maria fumaça” que fazia ligação para o norte do Paraná, até Paiçandu.

Nessa época, foi a única vez que esse prefeito, Américo Dias Ferraz, que era primo do meu pai, foi à Câmara para exigir que se seccionasse a praça para a construção de uma rodoviária. E isso foi feito. Ele era um peão, uma pessoa de não muitos conhecimentos, mas com prática de vida. Então ele se impôs e foi iniciada a construção desse terminal rodoviário, no centro de Maringá. A *Companhia* não queria que se fizesse uma rodoviária ali. No início, ela doava terrenos para a *Cúria Arquidiocesana*, doou um campo de futebol para o “Maringá Velho”, no SERM, *Sociedade Esportiva e Recreativa de Maringá*, uma das minhas grandes mágoas do futebol de Maringá. Então doou o terreno para a prefeitura, porque os eventos eram realizados nessa praça, atual Raposo Tavares. Havia um parque, passava-se filmes. Quando queimou o cinema do “Maringá Velho”, o *Posto Maluf* também exibia filmes, de graça e para todo mundo. As carrocerias de toras serviam de bancada e toda a molecada, todo o pessoal assistia, porque ali era um centro. Só o *Posto Maluf* tinha energia elétrica.

Então foi iniciada essa construção e por isso esse terminal rodoviário tinha o nome de Américo Dias Ferraz, que seccionou o local e construiu na praça, hoje Raposo Tavares, uma fonte luminosa, orgulho de Maringá na época. Quando terminou essa rodoviária aqui no centro de Maringá, em 1962, era um monumento, a maior construção que havia, moderníssima para a época, que satisfazia a todos. Essa rodoviária foi um polo para a cidade.

Havia um grande fluxo de pessoas e Maringá tornou-se uma cidade polo no comércio; por ser central, ia-se pra todo lugar do Paraná através dessa rodoviária, que também era um centro cultural. Todos os artistas que se apresentavam na região de Maringá tinham como referência esta rodoviária. Lá havia tudo que se necessitava. Esses cantores, não digo sertanejos, mas os cantores caipiras daquela época, Tião Carreiro e Pardinho, Zico e Zeca, Lio e Léo, se acomodavam nas proximidades da estação e ali se encontravam. O fluxo de ônibus naquela época era muito grande e a rodoviária trabalhava diuturnamente. O comércio era liberado por ser uma atração turística da cidade – a *Catedral Basílica Menor Nossa Senhora da Glória* ainda não havia sido construída – então podia-se operar 24 horas por dia e haviam lanchonetes e bares que faziam isso. Eles estavam sempre abertos porque ali era um ponto de encontro para a região de Maringá também, pois vinham pessoas de outros Estados, e a cidade, naquela época era, apesar da geada de 1955, era um centro cafeeiro.

Os fazendeiros iam de madrugada, no terminal rodoviário, e captavam ali seus meeiros, seus porcentageiros e seus agricultores para o cultivo do café. Vinham famílias, muita gente para trabalhar na região de Maringá. Acomodavam-se ali na rodoviária e quando o fazendeiro chegava de madrugada e olhava aquele povo, perguntava: Veio trabalhar? Sim! Quantas “enxadas” vocês são? O “enxada” significava as pessoas que podiam trabalhar. Naquela época tinha a mulher, o marido e os dois filhos maiores. Às vezes eram três enxadas; em uma família de 5 pessoas, até 4 enxadas, porque uma tinha que ficar na casa para fazer almoço e levar na roça. A condição de trabalho naquela época – não havia tanto trabalho escravo – era uma maneira de se colonizar o norte do Paraná, não com as leis que fluem hoje. Se as leis atuais fossem usadas naquele tempo, não haveria norte do Paraná, porque as pessoas trabalhavam com o nascer e pôr do sol. E a recompensa desse povo era a meeira, a porcentagem que eles tinham sobre a produção de café no quarto ano. Fazia-se uma previsão: no terceiro ano não dava café, que era plantado de muda, na cova, então no quarto ano havia a porcentagem, geralmente de 40% para o meeiro. Durante esses quatro anos, no primeiro o fazendeiro fornecia: tinham milho, mandioca, batata, mamão, já tinham como se manter. Já tinham galinha, porco, tudo. O meeiro já tinha até o leitinho, porque inicialmente o leite, aqui na cidade, era escasso, já que não havia pasto. Então o leite era de cabra, não tinha outra opção. E a conservação dos alimentos era muito difícil. Não existia geladeira, não tinha eletricidade. A conservação da carne era feita através da banha de porco. Daí o motivo da *Companhia* fazer os terrenos iniciais com 600 metros. Ficava 100 metros para se fazer a casa e sobrava para horta, para criar um porco, uma galinha, essas coisas. Essa era a cultura daquele tempo.

Então em quatro anos a pessoa, em vez de ir reclamar seus direitos trabalhistas, recebia os 40% do café e comprava o próprio sítio. A terra era muito barata naquele tempo, então com a renda do quarto ano – o terceiro era pra se manter – compravam eles próprios uma propriedade, mais pra frente.

Quando os fazendeiros levavam as famílias que chegavam na rodoviária, elas já ficavam direto nas fazendas. Existia uma colônia, as casas que eram construídas. Esse porcentageiro, ou meeiro, tinha só a casa. A água era no rio, não existia nada mais. No início o fazendeiro fornecia querosene, sal e fósforo. O restante o porcentageiro ou meeiro plantava, ele mesmo colhia e criava. Com a venda do arroz, do milho, da mandioca, do mamão eles se mantinham na propriedade. Por isso a pergunta: quantas “enxadas” vocês são? Dependendo da quantidade da enxada, dava-se dois alqueires, três, até cinco alqueires a uma família grande de sete enxadas. E era pela quantidade de café que se plantava, dentro daquele espaço, que a família ia se manter. Eles tinham permissão para plantar entre as ruas de café, que naquele tempo tinham 28 palmos de distância entre os pés; se podia plantar três carreiras de arroz, duas de milho, feijão e assim plantava-se tudo. Não havia necessidade do porcentageiro ir pra cidade fazer compra. Ele só comprava querosene, sal e havia umas pederneiras de fazer fogo também. É o que eles compravam. Então era lamparina pra noite e o banho “tcheco”, já que o costume de banhar o corpo inteiro não era muito natural naquela época. Só se fazia nos frios e aos sábados. Era só banho de bacia mesmo. E havia a separação das mulheres e dos homens pra se banhar no rio. Naquela época você podia tomar água de qualquer riacho. Não existia poluição. Você chegava aqui na Água Maringá, no Bosque 2, no Bosque 1 e tomava água direto, de qualquer lugar, até água do rio Ivaí dava para tomar. Hoje é super poluído.

No início, não havia boi, não havia vaca, porque não tinha espaço pra elas, não havia pasto. Só nos sítios, que eram “beira d’água”, é que se tinha alguma criação. Então era usado, na conservação dos alimentos, a banha dentro da lata de óleo. Quando se pegava um peixe grande, era preciso fritá-lo para conservar.

Então, com o advento da rodoviária nova, que era um monumento, o primeiro monumento de Maringá, só perdeu-se a objetividade quando se construiu a Catedral, que ficou conhecida então como o monumento da cidade. Antes era a rodoviária. E depois do cultivo, da colonização, de tudo feito, a política acabou com a nossa rodoviária, e foi-se construído esse outro terminal ali onde era o jornal *O Diário do Norte do Paraná*, ali onde – a rodoviária atual, *Terminal Rodoviário Vereador Dr. Jamil Josepetti* – foi a primeira indústria de Maringá, sem contar a indústria que enlatava palmito, na Avenida Pedro Taques com a Avenida Mauá. A

primeira indústria de Maringá, que não era extrativista, foi ali, onde é a rodoviária nova. Era a *Indústria Giubilei*, que fazia sabão. Isso tudo em 48, 49, início de 1950.

Eu estudei aqui no *Externato Santos*, anexo ao *Ginásio Maringá*; fiz o segundo ano do primário ali. Era do professor Antero Rocha. Depois foi para o *Marista*, mas antigamente era ali o colégio. Estudei também aqui, na Avenida Duque de Caxias... mentira, na Avenida Herval. Havia uma escolinha que, na mesma classe, tinha segundo, terceiro e quarto ano.

Não havia dificuldade de locomoção porque a cidade é plana, então o pessoal do “Maringá Velho” vinha estudar aqui também. Era a escola da dona Geni, não sei como se chamava, não existe mais. Ficava onde é a *Casa Gaúcha* atualmente.

Também, nessa época, estudei no *Colégio Santa Cruz*, e havia já naquela época um sistema de transporte municipal da cidade, a circular. Custava um cruzeiro, você ia lá da Praça Souza Naves até no “Maringá Velho” com um cruzeiro. Era do Polônio, que morreu e depois morreu seu filho. Aí houve aqui em Maringá também o sistema de kombi transportando as pessoas. Depois veio esse prefeito que está cassado, procurado, o Jairo Gianotto.

Então aquela praça lá na saída, no início da Avenida Tuiuti, a Sousa Naves, era conhecida como “praça da circular”, porque era de lá que saíam os ônibus. O transporte, de maneira geral, das rodoviárias em si, foi isso daí. Aqui, dentro do município, era feito por muares e asininos. Até hoje funciona aqui na Avenida Paraná, na última parte, antes da Colombo, o lugar onde se ferrava cavalos, hoje em desuso. Não sei porque mas tem lá ainda, funcionando no fundo. Antigamente era muito movimentado porque o transporte era através de carroças; não tinha outro, com chuva ou sem chuva, de qualquer maneira.

Eu participei da reforma dessa rodoviária aqui do centro em 1982, na época do prefeito Said Ferreira. Havia uma necessidade de adequá-la às condições atuais do meio de transporte. Os ônibus não eram mais aqueles pequeninhos, eram grandes, mais confortáveis e a rodoviária aqui do centro não tinha estrutura para os passageiros.

Então eu comprei os *boxes* ali. Quando a construtora, uma incorporadora de Curitiba, fez essa construção, através do prefeito Américo Dias Ferraz, teve o direito de explorá-la durante 20 anos. Não custou nada para o município, que doou o terreno seccionado, da praça que ia da Brasil até a ferroviária. A construtora deu a parte da prefeitura: o centro e banheiros de uso da *Companhia*. Nós compramos da construtora as lojas laterais externas. Então, com o progresso, houve a necessidade de adequar a cidade, e foi uma promessa do prefeito Said Ferreira. Nessa época, havia um condomínio próprio nesta rodoviária, uma administração independente. Havia um síndico que comandava tudo. Era uma

autarquia. Essa rodoviária, dada seu movimento, era uma autarquia municipal. Então havia ali um síndico e as pessoas que tinham uma vida comercial própria. As receitas advinham, parte dos lojistas e parte com a renda que auferia das entradas e saídas das pessoas dos ônibus, que era conferido. Essa autarquia da rodoviária funcionava independente da prefeitura, não havia dependência, ela tinha autonomia. Eles se mantinham através das próprias rendas, da própria arrecadação, daí que funcionavam até a hora que quisessem, quando quisessem, não permitiam comércio estranho e a entrada de pessoas incapazes de trabalhar ou que quisessem viver dali. Eu participei nesta parte da administração. Por exemplo, se havia esses moradores de rua que queriam se estabelecer lá – hoje em dia não se pode mais fazer isso – a gente juntava em uma kombi, em um carro qualquer e levava para outro lugar. Não deixávamos ninguém ali. Após essa administração, o comércio era só dali, para aquele local e em função dos passageiros, turistas. Os ônibus de longo percurso saíam à noite e durante o dia havia restaurante; tinha tudo ali. Tudo que existia de comércio, havia na rodoviária antiga.

Então, para se ter uma ideia, quando houve a reforma de 82, foi colocada uma cobertura externa para que houvesse mais conforto a quem fosse embarcar, porque era muito deficiente nas condições de embarque e desembarque, sem a cobertura, que foi paga em partes pelos comerciantes e em parte pela prefeitura. Isso funcionou que foi uma maravilha, só que, a partir daí, a prefeitura achou por bem administrar a rodoviária. Ela nomeava o síndico. Não sei porque se deu isso. Para nós foi confortável, de certa forma. Havia limpeza, havia tudo e a gente pagava a mesma coisa até que, anos depois, quando o PT assumiu a prefeitura de Maringá, necessitou-se de mais uma reforma. Uma reforma não estrutural, mas de vazamento. Havia sido fechado o poço artesiano da rodoviária, que passou a usar a água da Sanepar e também foi estabelecido o esgoto. Até 82 eram fossas sépticas. Eles achavam que a água estava poluída, dada a quantidade de fossas que existiam ali. De 62 até 82, durante 20 anos, eram apenas fossas. O banheiros já eram públicos. Foram fechados, fizeram a ligação com a rede de esgoto da cidade e fechou-se o poço artesiano.

Daí, na segunda reforma, que seria no tempo do PT, foi criado um condomínio na rodoviária e notou-se uma lei que havia sido esquecida, de 62, que dizia que após 20 anos a prefeitura teria que adjudicar a rodoviária. Então, a partir de 82, 20 anos após o usufruto dessa incorporadora de Curitiba, a prefeitura teria que assumir o comando. Isso não foi feito e, nessa administração do tal PT, eu alertei o povo sobre a lei da Câmara de número 6497, 6297, uma coisa assim, que a prefeitura teria que assumir e isso não foi feito. Então, criou-se um problema.

Nós constituímos um condomínio para a administração da rodoviária e a prefeitura, não sei porque, tornou-se majoritária. E funcionou. Haviam as cobranças normais. Isso na época do outro prefeito, depois do Zé Cláudio. Colocavam quem queriam para administrar, da maneira que queriam, porque eles tinham a maior porcentagem, então faziam e desfaziam. Se tínhamos 46%, eles tinham 54%, então faziam o que queriam. Daí começou desairosamente o declínio da rodoviária.

Por bem ou por mal, os condôminos daquela época fizeram um apanhado, desde antigamente, e viram que essa rua, Julio Mesquita, era dupla. Então ali em frente ao *Edifício Herman Lundgren* era uma avenida de circulação normal. Foi feita uma nova medição, com um engenheiro, e viu-se que a prefeitura não tinha aquela quantidade, porque aquele vão e as plataformas eram áreas comuns; ela tinha, na realidade, somente o lugar onde se guardavam as malas e a área do Juizado de Menores. Mas aí a política manda mais que qualquer outra coisa e, em uma intervenção, está em subjuízo até hoje. Por isso eles não constroem nada lá. Eles assumiram a rodoviária e nessa demanda judicial perderam na lei, depois foi suspenso novamente, houve uma confusão muito grande na direção da rodoviária. Então eles cercaram o prédio e nós perdemos o direito de ir e vir e, quando foi dado aos condôminos a posse, durante uns dias abriu-se a rodoviária e posteriormente a prefeitura ganhou a guarda, ficou como fiel depositária e destruiu o bem. Então disso daí resultou esse impasse que está aí até hoje, no Superior Tribunal de Justiça. Está lá pra ser decidido o que fazer. A prefeitura disse que tinha um projeto, mas nunca foi executado. O prefeito já mudou e nós continuamos. A política continua, mas continua completamente diferente do que era no passado, e nós, como proprietários, perdemos nosso bem. Está em discussão ainda, não se sabe o que fazer, o local está aí mas não existe mais o bem.

Então as perguntas que se faz são várias: como eu, como fiel depositário de uma coisa, destruo o bem? Tem que apresentar o bem quando for chamado, mas a prefeitura não tem o que apresentar. Mas já é outro prefeito, já não tem nada a ver. Nesta rodoviária nova, na Avenida Tuiuti, foi oferecido aos proprietários das lojas da Américo Dias Ferraz primazia na aquisição de *boxes*, mas ninguém quis ir porque lá não é centro. Aqui já era atração turística, então todo mundo preferiu ficar aqui. E em vez de ser intermunicipal, interestadual, ficou apenas como terminal suburbano. Ainda se mantinha uma condição de habitabilidade, de comercialidade ali mas, com as ações da prefeitura, perdeu-se o objeto. Não sei o que vai acontecer.

Sobre o comércio que possuíamos, na rodoviária Américo Dias Ferraz, a história é que meu sogro, Agostinho Telles de Oliveira, que era político e gostava de política,

conseguiu, em 1962 mesmo, alugar a loja quatro. A rodoviária era formada por salas, lojas e *boxes*. Os *boxes* eram no centro, onde as transportadoras vendiam seus bilhetes; a *Viação Garcia*, a *Expresso Maringá* tinham ali as suas agências. Externamente eram lojas, onde havia o comércio de uma maneira geral e as salas eram no pavimento superior. Havia um restaurante muito bom, muito grande na parte superior. Então, meu sogro locou uma loja desses japoneses da *Morifarma*, dos Moribe, e fez uma casa lotérica. Ele conseguiu, através de política, uma cota de bilhetes da loteria estadual e iniciou ali os seus negócios. Mais tarde, em 67, com o início da loteria esportiva eu assumi essa loja. O fluxo de gente era muito grande, o comércio era muito grande, muito propício a essa atividade.

A gente pegava os volantes, distribuía para o povo de Maringá, levava pra perfurar em São Paulo – não havia as máquinas ainda – e trazia de volta. Com isso daí, eu comprei a sala, financiada pela *Caixa Econômica*, porque era um valor muito grande. Comprei a loja quatro do terminal rodoviário, através de um financiamento de dez anos ou coisa assim. Então nós continuamos, já nos termos atuais, credenciados pela *Caixa Econômica*, porque antigamente só havia venda de bilhetes, que fornecíamos para os cambistas, que vendiam na rua. Era a parte social disso. Haviam lá uns 30, 40 cambistas que viviam disso.

Houve um aperfeiçoamento da *Caixa*, nesse setor que hoje em dia são lotéricas. Novamente comprei a loja ao lado. Então fiquei com duas lojas, porque a *Caixa* exigia uma metragem. E o comércio podia ficar aberto durante qualquer hora, qualquer tempo, da maneira que lhe houvesse bem, porque era admitido pela administração própria da prefeitura, então a gente estendia o horário. Os funcionários trabalhavam normalmente e a gente, como proprietário, ficava até mais tarde. Então era normal o público ser atendido até meia-noite. Depois houve esta mudança radical nas atividades comerciais.

O *Restaurante Monte Libano* iniciou ali. Grandes empresas, como a *Garcia*, ficavam ali. Não havia escritórios de venda de passagem, era tudo ali. Existe uma reportagem do *Jornal O Diário* que diz que a quantidade de ônibus que chegava e saía da rodoviária de Maringá era a maior do Paraná. Suplantava até Curitiba, porque havia suburbano também. Era um centro nervoso da cidade, porque o pessoal que ia tomar um aperitivo ia ali no restaurante fino, de primeira categoria, em cima da rodoviária, e haviam os botecos, pro povo da rua. Havia tudo ali. O comércio em si era muito grande e havia essa cerceação de comercialização de pessoas externas. Só havia comércio praticado pelas pessoas que estavam fixas na rodoviária. Não era permitido vendedor ambulante; nada além do povo que estava ali. E havia

uma fiscalização por parte disso. Daí o comércio ser tão bom. E... não sei mais o que dizer porque essas coisas aí deixam a gente até um pouco triste, por lembrar dos acontecimentos.

Havia um policiamento muito grande na rodoviária, porque se sabia que ali era o rol dos desocupados e batedores de carteira. Hoje em dia nem sei se existe mais isso no local. Então havia uma fiscalização muito grande. Atrás da minha loja havia um cercado, um posto de luz. Quando pegavam as pessoas – são policiais antigos aqui – eles prendiam ali e fora da hora batiam nesse povo, judiavam mesmo. E elas não voltavam mais. E se aparecessem outras pessoas – o tino policial ajudava a saber das atividades das pessoas – eles sabiam lidar. Então não havia violência porque era muito bem policiado. Eu até digo, de certa forma sarcasticamente, que havia tanto ladrão ali que eles não faziam nada pra não “sujar o pedaço” e acabarem ficando sem nada, então o próprio ladrão vigiava o outro para que não fizesse nada ali dentro, pra não “sujar” pra eles. Durante todo o tempo que fiquei ali, de 67 até 2007, são 40 anos, a minha loja nunca foi assaltada, nunca houve nada, e a movimentação de dinheiro era muito grande. Creio que os bandidos tinham livre trânsito e por isso se vigiavam. Era tão policiado que eles não iriam fazer nada de errado.

Havia também uns agenciadores. Não sei se existe hoje em dia os agenciadores de pensão. Quando chegava uma pessoa fora de hora, eles as pegavam e levavam nesses hotéis. O mais procurado era o *Paulistano*, onde os artistas ficavam, que era próximo à rodoviária. Eles levavam pra lá e pra cá, nessa rua, quando era Bandeirantes ainda – a Joubert de Carvalho antes se chamava Rua Bandeirantes. Com as próprias mãos ou com aqueles carrinhos de empurrar, colocavam as malas e levavam nos hotéis. E esses próprios agenciadores também eram fiscais dessa marginalidade, por isso não havia acontecimentos ali, e se um ou outro aplicasse algum golpe, eles próprios “deduravam” pra não dar alarde.

Na década de 50, era muito grande o fluxo de gente que andava aqui na cidade. Era poeira e lama nessa época. Podia-se notar de qual área as pessoas vinham, pelos trajes que usavam. Então, antigamente homem não usava camisa vermelha e nem cor-de-rosa; eles usavam de uma maneira diferente. Se você olhasse a um ou dois quarteirões de distância, sabia se era homem ou mulher que vinha vindo. Quando chegava perto, podia até identificar de que Estado vinham, porque um usava camisa xadrez, outro usava aquelas camisas diferentes, e todo mundo usava chapéu naquela época. Na época de 1950, sendo mais preciso, o povo se vestia melhor. As pessoas andavam pela cidade de terno, gravata.

Com o advento do *Grande Hotel Maringá*, havia pessoas que vinham e se instalavam ali, que era um hotel de luxo, pra época.

Em 1960 houve uma certa estagnação e o progresso não era tão flemente quanto antes. Em 70 foi retomado. Então, praticamente, nos anos de 1963, 64, fora o afluxo de gente que vinha e saía, a comercialização de Maringá caiu um pouco, porque aquele povo que vinha do sítio, com a geada de 1953 e 55, diminui bastante. Eles foram para outras cidades e também para as novas cidades que foram surgindo. Por exemplo, em 1958 eu participei ativamente da colonização da cidade, hoje Assis Chateaubriand. O meu pai recebeu, pelo COFECI, Conselho Federal de Corretores de Imóveis, o título de pioneiro dos corretores de Maringá. Ele foi o primeiro. E nessa época, havia novas cidades a ser abertas, novos horizontes. Por exemplo, essa cidade antigamente era chamada Tupãssi, e mudou o nome por questões políticas: o Assis Chateaubriand, que era jornalista, disse para darem o nome dele à cidade que ele a tornaria município. E assim foi feito.

Essa cidade era muito promissora porque eram terras de primeira qualidade. E aqui, no norte também, do lado direito nosso, de terra mista que se fala, não geou. Então ali na venda São Domingos, no 140, havia um cafezal muito grande e o pessoal de Minas, do Espírito Santo, os papa-goiaba do Estado do Rio ouviam falar do Eldorado do norte do Paraná e os corretores – meu pai foi um – diziam aos que chegavam na 140, que ali não geava, que onde havia terra de areia não geava. Então esse povo que estava aqui na terra-roxa desviou o caminho da colonização para o lado de Nova Esperança, de Iguatemi, Paranavaí, aquele lado de lá, porque era terra de areia – eles falavam terra mista – onde não geava, e tinham como prova o fim do café na terra-roxa, que ficou todo preto, e lá estava verdinho e bonito. Então houve uma demanda muito grande dessa terra mista.

Umuarama também foi terminada com a CMNP assumindo a segunda parte da colonização. Lá também era de areia, terra mista. Em Cianorte existe um detalhe. A CMNP se programou para mudar totalmente para lá, tanto que o endereço telegráfico dela é de Cianorte, mas eles não estavam acostumados com a erosão, então, quando abriram a cidade – a primeira viagem que eu fiz pelo *Expresso Maringá* foi com meus amigos, filhos dos fundadores da empresa, Jaime Bernardelli e Zé Maia – só existia o aeroclube, não existia mais nada, mas era seco e nós fomos inaugurar a cidade. Eu era criança ainda.

Então houve uma debandada muito grande desse pessoal que sofreu aqui com a geada. Eles foram para outros lugares. Daí essa paralização dos anos 60. Não houve grande desenvolvimento. Começou novamente a partir de 1970.

Em Jandaia, o café foi considerado o melhor do mundo. Londrina era a capital mundial do café e o maior produtor foi Maringá. Tanto que os IBC's da vida vieram

pra cá. E acabou tudo. O café acabou, já era. Hoje em dia – eu tenho até uma foto de café aqui, mas é de Tapejara – tem café irrigado. É uma beleza.

Esses sitiantes – não existiam fazendeiros, eram sitiantes – com sítios de 25 alqueires para baixo, para plantar café, não tinham a informação que temos. Quem ficou sabendo sobre a erradicação do café, financiada pelo *Banco do Brasil*, foi a gente da cidade. Então acontecia que esse povo ia ao banco, achava um sítio e se oferecia para comprá-lo. Eles voltavam à cidade, faziam o financiamento, tiravam o café e ficavam com o sítio praticamente de graça. Então houve uma mudança, uma disfunção da colonização do norte do Paraná.

A maneira de se tratar o povo também influenciou muito. Nesse *Banco Noroeste*, o Nelson era praticamente um pai para todo agricultor do norte do Paraná. Ele fazia a parte social, fazia tudo para esse povo. E tinha retorno. Isso no tempo em que anotava-se os saldos na caderneta.

Portanto, com a erradicação do café, o povo do interior, os agricultores, foram para outras regiões, mais pro lado de Assis Chateaubriand, Cascavel, Jesuítas, essas cidades pra lá. Então houve um declínio desse povo em Maringá, uma diáspora, uma separação.

Voltando, meu pai foi corretor da CTNP. Ele fez uma sociedade com o Waldemar Gomes da Cunha, Arquibaldo Moraes e Aroldo Moraes, e montaram uma empresa, a *Wama*, serviços de venda de terras. A *Companhia* nomeava os corretores para toda a terra vendida, de Mandaguari até Umuarama, até Tapejara. Eles eram agentes de terras, então, por exemplo, eles nomeavam um corretor em Nova Esperança, em Mandaguari, em Cambé, nas cidades todas. Em todas as vendas os corretores tinham 10%. Eles tinham o trabalho de levar, trazer e cuidar do comprador e recebiam 10% sobre a venda da terra. O meu pai, juntamente com os sócios, recebia 1% sobre todas as vendas; não importava se tinha 50, 60 corretores. Os 10% eram do corretor de imóveis, que levava a pessoa de jipe; o transporte daquele tempo era o jipe. Eles pegavam o comprador, faziam as conversas, levavam e mostravam as terras. Chegava aqui, preparavam a documentação toda certinha e vendiam a terra. Recebiam 10%. Sobre esses 10%, tinha 1% a mais que a *Companhia* pagava pra essa empresa que contratava os corretores de imóveis, os chamados agentes de terra. E toda a venda de terra da *Companhia*, exceto na cidade, ou seja, no sítio, fazenda – dificilmente se vendia uma fazenda, era sempre sítio, chácara – o vendedor tinha 1% e o corretor 10%, mas eles tinham despesas com condução, essas coisas. Eram jipes *Willis* ou *Land Rover* e, em 1957 surgiu o *Toyota*, que era à gasolina e gastava muito pouco. As pessoas falavam que se o *Willis* gastava muito, o *Toyota* gastava pouco.

Então com essas vendas de terras, meu pai tornou-se corretor ou agente de terras aqui em Maringá. Antes ele era mostrador de mato, e então constituíram essa firma.

Quando acabaram-se as terras da *Companhia* eles foram procurados para vender aquela região de 40000 alqueires ali de Assis Chateaubriand. A função deles era levar o topógrafo, cortar as estradas, cortar as ruas, fazer uma estrada principal, geralmente no espigão, a parte mais alta. Se a pessoa queria cinco alqueires, eles levavam o topógrafo e “tiravam” essa parte. Esse era o trabalho. Eles tinham os corretores que faziam esse serviço. E sobre isso aí, tinha 1%. Mesmo sistema que foi adotado pela colonizadora do norte do Paraná. Quando terminaram essas terras, ele foi chamado para vender, colonizar no Paraguai, 40000 alqueires também. E lá eles fizeram a cidade de Corpus Christi. Então o chamaram para o Amazonas, mas estava muito velho e não quis mais. Ele iniciou isso daí em 1937 e parou quando não tinha mais o que fazer, quando acabaram todas as terras do Paraná.

Sobre mim, eu fiz de tudo. No início da cidade, como disse, o pessoal se trajava muito bem, então nós fizemos uma empresinha familiar. Eu já tinha uns 8, 9 anos, então ia de casa em casa e perguntava se tinha terno pra lavar. Levava pra casa, minha irmã lavava direitinho e meu irmão mais velho, Emir, passava e eu voltava para entregar. Depois nós tínhamos uma chácara no “Maringá Velho”, então eu carregava uma carroça com limão galego e banana e vendia aqui no centro, na rua, de cestinha. Depois fui trabalhar no comércio, no *Gonçalves Sé*, que não existe mais. Aí fui para o comércio cerealista. Depois disso – eu estudava também – fui trabalhar nessa *Colonizadora Norte do Paraná*. Mas aí já era 1958, com carteira assinada, tudo certinho, bonitinho, eu já tinha 16 anos. Fui trabalhar lá porque sabia datilografia, estava estudando, tinha um certo conhecimento. Saí da *Colonizadora Norte do Paraná* e fui servir ao exército em Brasília. Voltei e fui ser bancário. Trabalhei no *Banco Moreira Sales* até 1967, quando assumi a loteria. Então a minha empresa, *Lotérica Mina de Ouro*, vai fazer 49 anos. No entanto, foi desmembrada em 1997. Nós fazemos prestação de serviço para o Governo. É uma concessão federal, regida por normas e diretrizes, então eu tinha uma firma individual e a partir do momento em que eu morresse essa atividade cessaria. Em 1997 transferi essa loteria pra minha família, fiz uma empresa limitada. Então, mesmo que eu morra agora, não tem importância, vai prevalecer para a família, vai continuar. E essa firminha que eu fiz, *Paulo Erasmo Campos ME*, dá sustentabilidade para a lotérica, que não vende uma quantidade de bilhetes suficiente. Dadas as atividades da *Caixa Econômica*, como receber conta, pagar funcionário, pagar aposentadoria, esse negócio do Bolsa Família, não há condições para as funcionárias atenderem a venda em si, de loteria. Então, de oito caixas, sete são para fazer essas atividades e apenas uma é para loteria de

prognóstico e de números. As outras fazem isso também, mas juntamente com o recebimento de contas, pagamento de aposentadorias e outras atividades. Houve a modificação no comércio e tivemos que acompanhar. Antigamente era só loteria, só bilhete e agora tem essa série de atividades. Tem que deixar pros mais novos fazerem isso aí porque a gente já está um pouco cansado. Eu sou contador, que é um curso profissionalizante, e fiz duas faculdades, uma em Administração de Empresas e outra em História.

Visualizando as fotografias

Essa figura 1 é o “Maringá Velho”, quando começa a baixada. Dá pra ver uma “jardineira” *Chevrolet*. Havia ali o *Hotel Maringá* e pra trás tinha casa de lavoura, a venda do Benedito Zé Jorge, o comércio do Napoleão Moreira da Silva. O filho dele, Lauro Moreira da Silva, ex-jogador do SERM mora ali perto do *McDonald's*. Ele é mais antigo que eu, aqui.

O movimento nessa rodoviária era muito grande. Nessa janela aqui, na parede da estação, era o bar. Não tinha proteção nenhuma, não tinha calçada, não tinha nada. Era ali, no meio da rua, e nesse pedacinho coberto da rodoviária não tinha como o povo se acomodar, quando tinha muita gente. Não existia venda de bilhete antecipado, era feito dentro do ônibus. Entrava o cobrador pedindo um passinho pra trás e lotava. Eles perguntavam: Onde vai? Vou até o Pinguim! E você, onde vai? Eu vou até Floresta! E ia cobrando a passagem de acordo com o lugar que a pessoa ia.

Na rodoviária, também haviam uns bancos atravessados, mas não tinha banheiro. Não existia esse tipo de conforto. Havia muitas carroças. O comércio de Maringá era todo lá. Na fotografia dá pra ver um cabloco trepado em cima da “jardineira”, colocando as malas, as suas coisas. Havia muitas marcas diferentes, mas essa da foto é da *Garcia*, marrom em baixo e bege em cima. Essa é moderna, já tem uma cobertura moderna. Parece que tem um cabrito aqui. Pode ser cachorro, mas cabrito andava solto também. Andava pra lá e pra cá e todo mundo sabia de quem era.

A figura 2 é do “Maringá Velho”. Olha a estação rodoviária! É de quando? 49! Depois aqui modificou. Mas não estou lembrando dessas casas. Pode ser a construção do *Banco Noroeste*, porque a *Pernambucanas* não é. Ali na praça só foi construída a rodoviária, não tinha mais nada. Depois foram plantadas umas árvores ali, uma coisa aqui, coisa e tal. E aqui na rodoviária ficou sendo de um lado uma banca de revista e do outro um bar. Estão faltando algumas telhas, tem uma parte que não está coberta. Pode ser no dia da inauguração. Pode ver, não tem calçada, não tem nada. Agora essas construções aqui, atrás da rodoviária, ou tem que ser na Avenida Brasil ou na Avenida Duque de Caxias. Não pode ser outra coisa.

Parece que estão muito perto, está meio errado isso aí. Eu não lembro disso não. E não pode ser o *Banco Noroeste*, que é o *Santander* hoje. E desse jeito não pode ser a *Pernambucanas*.

A rodoviária do “Maringá Velho” e a da Praça Napoleão Moreira da Silva funcionaram juntas por algum tempo. Essa da Napoleão funcionou muito tempo, só que depois construíram muita coisa em volta e ela ficou muito pequena. Porque eu lembro que a gente ia no sítio, no 130, e trazíamos arroz para beneficiar na cidade e levar de volta. Uma vez – era moleque ainda – levei de cavalo. Punha no alção da cela e caía. Então tinha lá uns 18, 20 quilos de arroz e não conseguia pôr de novo. Veio um cavaleiro que estava passando perto da rodoviária e me ajudou a colocar. Ela funcionou muito tempo, até 60, 60 e pouco. Funcionou cheia de coisas em volta. Só se via parar ônibus aqui nessa Avenida Brasil. Essa travessa que desce deve ser a Arlindo Planas.

Nessa outra, figura 3, não há nenhuma construção além da rodoviária. Os ônibus paravam assim mesmo e aqui já é depois de 1950. O desfile das escolas era nessa rua aqui, na Santos Dumont. A praça central era essa. Eles faziam o palanque para discurso e não sei o que mais, em frente ao antigo *Prosdócimo*. Tem a *Casa Peralta*, um comércio muito grande, mas aqui já está bem pra frente, bem adiantado. Eu acho que é depois dos anos 50, porque essas árvores aqui foram plantadas bem depois. Já tinha até o *Prosdócimo*. Com os carros dá pra ter uma ideia. Esses carros são feitos depois de 1950. E não tem construção nenhuma, não tem eletricidade, nada. E dá pra ver a chaminé do boteco da rodoviária, do *Bar do Tião*.

A figura 4 é do mesmo lugar, só que foi tirada da Rua Santos Dumont. Dá pra ver a construção do *Banco Noroeste*, a *Pernambucanas*, o *Palace Hotel* e a casa do Alfredo Nyffeler, na Avenida Brasil, a última a ser desmontada, que é patrimônio histórico.

O movimento era intenso. Se fizer uma simples comparação, dá pra ver que as árvores desta foto estão mais altas que essas aqui, da figura 3. Se essa figura 4 é de 52, esta figura 3 não pode ser de 50. Olhe as árvores, olha o tamanhozinho da árvore aqui e o tamanho ali. Essa data da figura 3 está errada. Essa cerca aqui em volta, na figura 4, foi colocada logo no início, só para essas árvores ficarem grandes. A figura 3 tem que ser de 54, por aí.

Essa aqui, na figura 5, é a praça da fonte luminosa, onde ficava o relógio. Não me lembro destas construções na Praça Raposo Tavares. Pode ter sido um acampamento dos construtores da rodoviária, porque está bem no centro, no vão central. A rodoviária poderia ter sido feita tranquilamente, sem problemas. Então isso aqui pode ter sido só o acampamento, alojamento deles. A rodoviária foi ao redor. Não me lembro de ter havido ali um ponto de parada de ônibus, antes da construção da rodoviária na Praça Raposo Tavares.

Quem poderia falar sobre isso é o “Zé do Boi”, que tem uma padaria na Avenida XIX de Dezembro, perto da delegacia. Ele tinha um restaurante próximo à praça. Ele não é pioneiro. Isso foi construído lá nos anos 60. Antes disso aqui, era um parque de diversão, lugar de atividades, de luta livre, de apresentações; era um parque na cidade, aqui na Praça Raposo Tavares. Naquele tempo tinha muito disso, lutadores de luta-livre (não de box), *telecath*, essas coisas; parque, roda-gigante. Depois o parque mudou onde era a prefeitura. Havia muita atividade e, no início de tudo – vou falar uma coisa que ninguém se lembra – aqui nesse espaço, onde estamos agora, *Lotérica Mina de Ouro*, ao lado da Praça Raposo Tavares, foi o primeiro escritório da CMNP. Foi aqui, no espaço onde era o *Cine Plaza*. Escreveram no telhado o nome Maringá, pra que quem viesse de avião pudesse ler e parar no aeroporto. Era aqui e depois passou ali na esquina da atual Rua Joubert de Carvalho com a Avenida Duque de Caxias. Primeiro foi de madeira e depois, lá, a construção foi de alvenaria. O restante o “Zé do Boi” pode falar.

Aqui em Maringá só houve uma fonte luminosa. Tem aquele chafariz da *Catedral*, mas não é uma fonte luminosa. Essa aqui acendia em amarelo, azul, e o povo brincava dizendo que, quando ficasse vermelho, era água pra cozinhar macarrão. O Américo fez isso daqui, inaugurou e o pessoal fazia apresentações, do tipo em que se anda de bicicleta por 24, 48 horas, faquires, essas coisas. E era uma praça muito bonita, o pessoal vinha aqui passear. Tinha o *footing*, que era em frente ao *Cine Maringá*, na Avenida Ipiranga. O pessoal ficava passeando, rodando; as moças ficavam andando, e as pessoas, sentadas nos bancos que haviam na Avenida.

Essa rodoviária da figura 6 foi terminada em 1962. O “Chicão” trabalhou aqui, era policial. É ele quem cuidava da estação. Está sempre aqui na Praça Raposo Tavares. Pode falar muita coisa daqui no tempo do Coronel Haroldo, que era delegado de polícia. E aqui nesta parte superior da rodoviária era um restaurante. Esta é a parte do fundo da rodoviária.

As pessoas falavam que a construção era muito grande, que Maringá estava progredindo, uma coisa natural que o progresso necessitava, mas que não precisava ser tão grande daquela maneira. Diziam: Onde já se viu uma rodoviária desse jeito assim? Então depois foi feito um prolongamento, uma cobertura, para dar maior proteção a quem chegava, porque os ônibus encostavam nesta parte descoberta.

Essa figura 7 é a construção da rodoviária, antes da reforma. Aqui na parte de cima é a Praça Raposo Tavares. Tudo isso era uma praça só e aí o Américo dicotomizou,

fez essa rodoviária. Ocupou tudo. Esse prédio aqui, ao lado direito, é o *Herman Lundgren*, que a *Casas Pernambucanas* construiu, e essa pracinha, na frente da ferroviária, sempre teve.

O avião da FAB passou aqui, onde tinha os mastros de bandeira, que eram sempre de madeira, mas desta vez era de ferro, de cano, que acabou arrancando um pedaço da asa, em vez da asa cortar o pau da bandeira. Aí se estrumbicou e caiu. Não tinha rodoviária ainda em 57, senão caía em cima. E aquelas palmeiras ali da Avenida Getúlio Vargas não estavam altas ainda. Ele vinha e dava um rasante da Catedral pra cá. E esse aqui, do lado esquerdo da foto, na esquina, era o *Hotel Santos*, do japonês. Acho que ainda é do mesmo proprietário, porque está deteriorando a cada dia. Agora é loja em baixo e em cima. Ele fez loja de comércio. Esse hotel, próximo ao *Hotel Santos*, era um muquifo desgraçado. Quem queria hotel de luxo vinha ao *Hotel Santos*. Estão aí pertinho da rodoviária, tudo no jeito. Dá pra ver a caixa d'água da rodoviária. O avião caiu bem pertinho.

Na figura 8 dá pra ver a frente da rodoviária, ainda sem a cobertura. Esse restaurante era muito grande e pessoal. Isso aqui era na época de 60... 64, 65, por aí. Pessoas com calça boca de sino e rodoviária bem movimentada. Os ônibus são meio velhos ainda. Isso aqui deve ser nos anos 70 ainda? É em 1980, está na foto. Em 1982 foi reformada totalmente. E aqui era um restaurante que vinha até a sacada. O pessoal lá de dentro vinha aqui tomar um ar fresco, um chopp, coisa e tal, em toda essa plataforma coberta. Por isso esse avanço aqui. O pessoal ficava aqui fora pra tomar uma bebida, uma coisa ou outra, e jantava lá dentro. São 242 metros quadrados. Tem a sala lá dentro e mais essa parte de fora. E a foto é de mais de 70 mesmo porque essa Caravan é de 1974.

Isso é o centro da rodoviária, na figura 9. O que não dá pra ver é que, se fosse de lá pra cá, daria pra ver a escadaria que sobe e desce, nesta parte de cima. É o 'M' de Maringá. Tinha uma entrada, duas escadas, uma pra cá e outra pra lá e no meio tinha um negócio que, juntos, formavam a letra 'M', da cidade de Maringá. Foi feito pra ter esse efeito. O ponto da *Telepar* aí era muito procurado por quem precisava usar o telefone público. Depois os telefones mudaram para a parte de baixo. Também havia cabines para ligação interurbana. Tinha uma lá dentro, onde havia uma sala própria na parte térrea, e sala do Juizado de Menores. Na parte de baixo da escadaria tinha um parapeito e no meio tinha um suporte, um alicerce que sustentava a escadaria que fazia um 'M'.

Nessa figura 10 está o Américo. Ele era primo do meu pai. Teve aquela confusão com o bandido ali na Praça Napoleão Moreira. O Américo era muito querido pelo povo. Na campanha política, comprou uma motoniveladora, que usava para plainar as ruas de Maringá, e passava o carro pipa jogando água pra não fazer poeira. Ele ganhou a campanha

em função disso. Tinha muito dinheiro, era proprietário da *Cafeeira Columbia*, próximo àquele colégio, não o *Santa Cruz*, o outro naquela rua ao fundo. Até hoje tem a construção da cafeeira dele, um quarteirão inteiro. Tinha a *Cafeeira Columbia*. Então ele fez esse bar, que todo mundo chamava “Bar do Américo”. Existe um mural lá, que ele mandou fazer. Não tinha precedente na região. Era fabuloso, havia tudo que era bom naquele lugar e tinha um mural de ladrilho, ladrinho não, aquelas ‘coisinhas’. Era uma beleza, sobre a colheita de café e aquela coisa toda. Então tinha chopp, garçons, era um bar fenomenal. Era bar *Columbia*, o mesmo nome da cafeeira. Ele fez uma enquete na *Rádio Cultura* para ver quem adivinhava o nome do bar, que fez parte da programação durante todo o dia. É barbaridade? É bar não sei o que? *Mil Bar*? E aí, como ele gostava, era meio caboclo, falavam Barbaridade. O nome que ele tinha posto, no concurso, era *Bar Às de Ouro*. Como ninguém acertou ele mudou para *Bar Columbia*, que era o nome da cafeeira dele.

Foi um bom prefeito, matuto. Governou por pouco tempo. Era muito querido pelo povo. Quando ele estava na barbearia, ali na Praça Napoleão, fazendo a barba, chegaram o Aníbal Goulart e o “Santão”, que desceu o chicote nele. Ele pegou o revólver, deu uns tiros e os caboclos saíram correndo. A população enraivecida foi na casa desse Aníbal e pôs fogo. Era na Rua Silva Jardim com a Avenida Neo Martins. A mulher dele não tinha nada com o negócio. Aí esse Aníbal, que chamavam Aníbal bandido, foi ser chefe de gabinete do Ney Braga. Ele não apareceu mais aqui. Mas a mulher dele, professora, era muito querida, tem até nome de escola. Mas é que se revoltaram contra o Aníbal porque ele foi lá dar uma surra no Américo. Ele tinha fama, mas isso daí foi por causa do frigorífico. O Américo criou o frigorífico municipal, que antes era particular, do Aníbal, que ganhava muito dinheiro com esse negócio. Ele foi obrigado a abandonar, sair do Jardim Aclimação – primeiro loteamento de Maringá. E ficou sem documentação por muito tempo. Aí aconteceu esse embate.

Sobre a conservação da *Rodoviária Américo Dias Ferraz*, como patrimônio histórico, digo que nós temos uns políticos medíocres. O *Cine Teatro Plaza* está sem atividade nenhuma. Essa rodoviária poderia ser transformada em uma praça de eventos, ser usada por esses artistas de rua, esses que fazem entalhe, essa movimentação toda.

Meu pai construiu a primeira casa de alvenaria de Maringá. Quando minha mãe morreu, nossa família cedeu a propriedade para a prefeitura fazer um museu, uma secretaria, alguma coisa para preservá-la. Era uma casa muito grande e não adiantava para um só membro da família. Nós somos em doze irmãos. Então desistimos da parte da herança da minha mãe para doar pra prefeitura, que ia pagar metade do valor para o meu pai, que ainda

estava vivo. Não deu certo. Tem tanta coisa que pode ser feita aqui no *Cine Plaza*, tanto evento, promoção, palestras, teatro, e não fazem nada.

Esse teatro que o Said terminou foi construído sobre uma mina d'água. Eu vi o Calil Haddad encenar uma peça, no início da cidade. Maringá não tem cultura, não tem preservação das coisas. Eles acham que Maringá é muito nova pra ter cultura, que não precisa disso. Esse é o pensamento dos políticos aqui.

A minha mágoa também com o futebol é justamente por causa disso. No tempo do João Paulino, considerado o melhor prefeito de Maringá, eu era tesoureiro do Maringá Esporte Clube e o maior patrimônio físico do Paraná era nosso. Nós tínhamos lá no “Maringá Velho” dois alqueires, onde era o estádio do SERM. Nós tínhamos o *Brinco da Vila*, o *Vale Azul* e três mil sócios pagantes. Não tínhamos time de futebol, mas ainda estava no meio do caminho. Então, quando assumiu o João Paulino, em 1976, ele me chamou no gabinete e disse que seríamos campeões do Paraná e precisávamos de investimento e, como o time era intermediário, nunca seria campeão sem investimentos. Ele queria ser campeão e disse para vender uma parte dos alqueires no “Maringá Velho”. Eu disse que era contra e que não faria isso. Ele propôs que eu pedisse demissão e foi o que fiz. Então eles venderam para o *Senai*, *Senac*, uma coisa assim. Compraram dois jogadores, o Nivaldo e o Rafael Cammarota. Foram campeões em 1977, mas às custas de que? E o patrimônio que era aquilo lá? Duas quadras, maior do que o *Estádio Willie Davids*. Então, a política aqui é muito imediatista. Onde ficava a rodoviária Américo Dias Ferraz, eles não iam construir. Não iam fazer nada. Isso daí é chuncho que fizeram para ter o benefício. Onde está o projeto da prefeitura? Por que? Pra quem? Quem está por trás disso? É a mesma coisa que a Lava-jato. Ninguém sabe quem está atrás, mas todo mundo sabe. Aqui em Maringá todo mundo sabe quem é, na Lava-jato todo mundo sabe quem é, mas alguém fala? Então a política é uma coisa que não me agrada de maneira nenhuma.

A casa que construímos está em pé ainda, é o *Restaurante Baco*. Conservadíssima, certinha, bonitinha. Ainda é nossa, ali perto do *Centro Português*, que naquele tempo era o *Consulado Italiano*, na Tibiriçá, a menor rua de Maringá. Era o antigo *Vivenda D. Antonieta*, nome da minha mãe.

Em 1955, quando Juscelino Kubitschek vinha fazer campanha aqui no Paraná, iria se hospedar em casa. Não chegou a vir, mas as acomodações estavam prontas para ele. Era a melhor casa de Maringá naquela época. As pessoas chamavam de palacete. Mas ali todo mundo tinha trabalho, tinha obrigação. Meu pai construiu uma casa grande daquele jeito porque somos em doze irmãos. Mas política não me agrada. Veja o fim dessa

rodoviária, que era uma parte histórica da cidade. Muitos artistas, que vinham de todo lado, ficavam por ali.

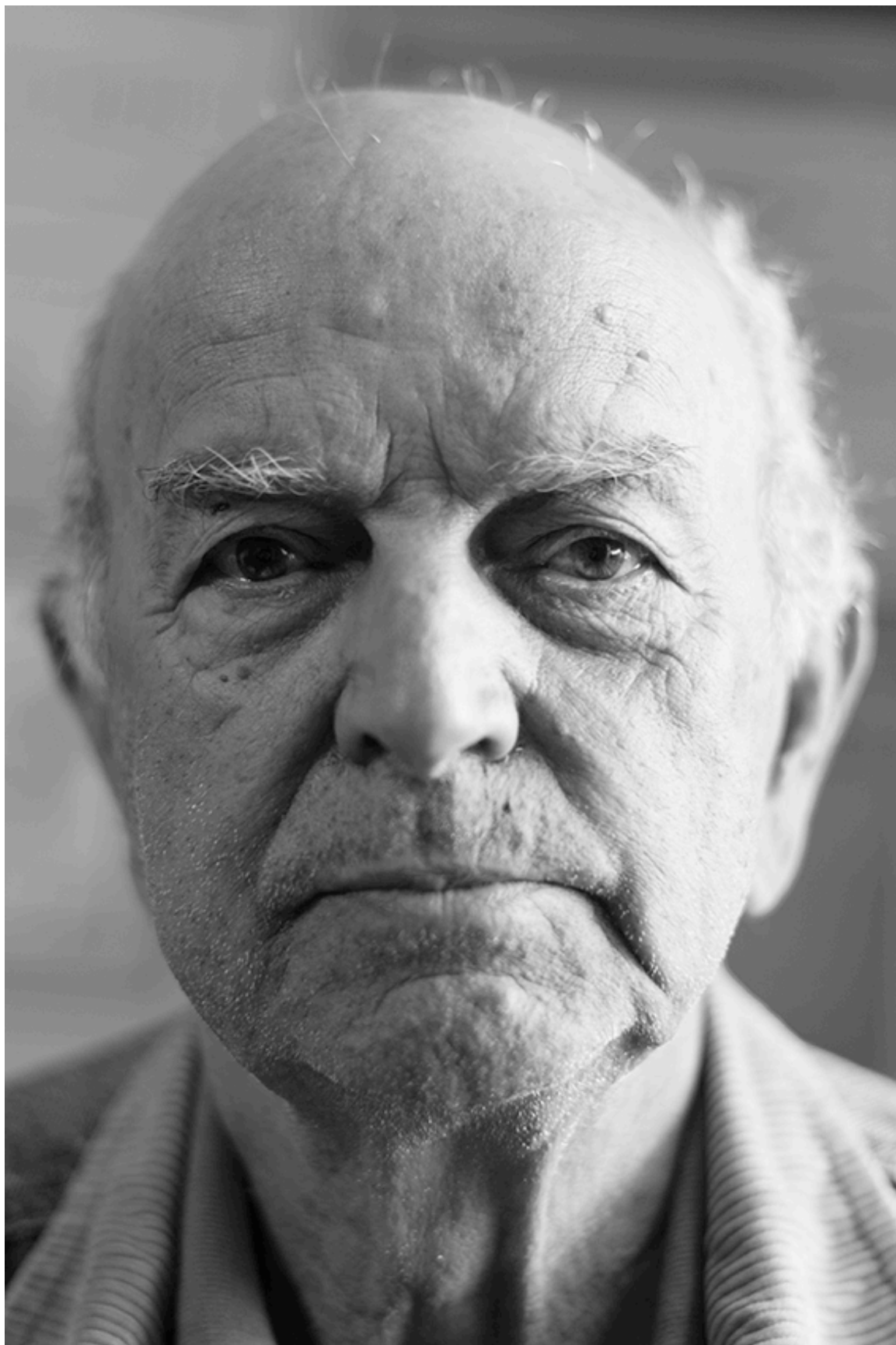


Figura 52 - Izaltino Machado
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Izaltino Machado.¹³³

Eu sou natural de Cachoeira, Minas Gerais. Vim ao Paraná em 1942 para morar em Nova Dantzig, que hoje é Cambé, e daí fomos pra Jaguapitã em 43, 44. Vim com meus irmãos, porque sou órfão de pai e mãe. Era uma turma de cinco irmãos e trabalhávamos na lavoura, mas eles resolveram voltar pra Minas e eu resolvi ficar no Paraná. Um dos meus irmãos, o Francisco, era carpinteiro e morava em Nova Dantzig. Eu falei pra ele me ensinar a profissão. Aí fomos para Jaguapitã, ficamos um tempo e viemos trabalhar na *Companhia* aqui em Maringá, em 45, onde terminei de aprender o trabalho de carpintaria e continuei até os dias atuais.

Transporte não existia, você andava de caminhão ou de jipe, porque não tinha asfalto. Era tudo barro, mato. Não tinha conforto nenhum. Nós viemos parar debaixo de uma barraca de lona, no centro de Maringá, pra fazer as primeiras casas pra *Companhia de Terras*. Nessa época eu era garotão, estava com 15 anos, mas já era carpinteiro. Tinha vontade de aprender e me dediquei à profissão. Fizemos a primeira casa em Maringá, que está atualmente na UEM. Era a casa do gerente da *Companhia*, Alfredo Werner Nyffeler, que hoje é o *Museu da Bacia do Paraná*. Ela foi transferida pra lá em 84. Me intimaram para acompanhar a mudança, já que eu ajudei a construí-la. Colaborei na desmontagem e montagem de algumas partes.

A outra foi a *Capela Santa Cruz*. Começamos a construí-la em 45 e terminamos em 46, aí o *Santa Cruz* quis derrubá-la pra aumentar o colégio. Eu, como presidente da Associação dos Pioneiros, falei com o Ricardo Barros, que era prefeito na época, e ele aceitou meu pedido, entrando com um requerimento na Câmara, que foi aprovado. Então a capela foi tombada como um museu, patrimônio histórico. Até na inauguração eu fui. Levei ferramentas, acompanhei o Ângelo Planas lá na frente, porque ele já não estava podendo andar mais. Haviam outros pioneiros, mas hoje quase todos já faleceram. Eu ainda estou vivo, com 86 anos. Não bebo, não fumo, durmo cedo, gosto de comer na hora certa.

A primeira rodoviária foi na Praça Napoleão Moreira da Silva, mas nós viemos em cima de caminhão. Meu irmão trouxe algumas coisas e madeira para fazer a primeira casa, na Vila Morangueira, que naquele tempo era Vila Santo Antonio. Diz a lenda que passou a se chamar Vila Morangueira porque havia muita moranga no meio das plantações de café. Mas era Vila Santo Antonio. Nossa primeira casa foi construída lá. Até pouco tempo estava em pé, mas derrubaram. Tivemos que cortar todo o café para poder construí-la.

¹³³ Entrevista concedida ao autor em 27 de abril de 2016, na residência do entrevistado.



Figura 53 – Segundo Izaltino Machado, primeira casa construída na Vila Morangueira
Fotografia: Autor desconhecido
Fonte: Acervo pessoal

Tem uma história de vida que é importante contar. Nós começamos a trabalhar e começou a chover. Choveu vinte e poucos dias sem parar. Nós estávamos debaixo de um encerado, uma lona. Nosso dinheiro acabou e tivemos que ir à Jaguapitã buscar mais recursos. Fomos até o “Maringá Velho” pra ver se arrumávamos uma condução até Rolândia, onde tinha um ônibus que iria pra lá, o *Carrera*. Chegando no “Maringá Velho”, esperamos por 3 ou 4 horas, até que apareceu um caminhãozinho velho que ia pra Rolândia. Falamos com o motorista e ele concordou. Disse que nos levava, mas que iríamos mais empurrar o caminhão do que andar. Encaramos. Saímos de Maringá meio-dia e pouco e chegamos em Rolândia às 2 horas da madrugada, com fome, molhados e sem dinheiro. Então fomos a uma pensão de um conhecido do meu irmão, que abriu a porta e nos atendeu muito bem. Não havia nada pra comer, mas ele preparou um virado de feijão com ovo. Comemos, encostamos no sofá, praticamente em pé na sala, até às 7 horas, quando chegaria o ônibus. Ficamos em Jaguapitã uns 3 ou 4 dias até o tempo melhorar, para retornarmos a Rolândia e pegar o ônibus até Maringá. Naquele tempo era a *Catita*, a número um da *Garcia*. Ela era aberta, se chovesse molhava tudo por dentro. Era a “jardineira”.

Aí voltamos para Maringá, terminamos a casa dele, que foi buscar a mudança e me deixou cuidando da casa lá na Morangueira. Então fomos trabalhar pra *Companhia*. Nós moramos uns vinte dias debaixo de lona. Não tinha água, não tinha nada. Eu fazia comida em um fogãozinho. Não conhecíamos ninguém aqui. Maringá estava começando.

Tem gente que ficou no “Maringá Velho”, depois de 47, 48, contando as mudanças que passavam por Maringá, que iam para as regiões. Chegou a passar 230 mudanças em um só dia. Estavam se acomodando em sítios, chácaras. Mas na cidade tinha pouca gente, aí

o povo começou a se habituar e a *Companhia* fazia casas pra vender, a casa com o terreno. Ela fez muitas casas na Avenida Tiradentes e na Avenida XV de Novembro. A frente era de alvenaria e o resto de madeira. Então ela fez muitas... nós fizemos muitas casas pra *Companhia*.

Nós não éramos funcionários da *Companhia*. Trabalhamos, acho que uns 3 ou 4 anos como empreiteiros. Aí eu passei a trabalhar na marcenaria da *Companhia*. O seu Paulo me disse para trabalhar lá porque eu era um bom marceneiro. Ela ficava na Avenida São Paulo com a Avenida Mauá. Era um barracão grande e, com o tempo, montaram o *Ceasa* lá, depois que a *Companhia* acabou com a marcenaria. Então voltei na área da carpintaria de novo. Sempre trabalhei nessa área, como marceneiro, carpinteiro. Quando montaram aqui a primeira loja da *Zacarias* [comércio de automóveis], na Avenida Paraná com a Avenida Brasil, nós que a fizemos. Foi a primeira loja da Chevrolet. Fizemos todos os móveis.

Quanto à rodoviária, na Praça Napoleão, nós fizemos o madeiramento. Ela foi feita com colunas de alvenaria e nós fizemos a cobertura. Foi a primeira rodoviária de Maringá. Aí depois onde era o quartirão da *Companhia*, na Avenida Brasil, na praça da Joubert de Carvalho, na Duque de Caxias – era um quartirão inteiro dela – nós fizemos dez casas ali, para os empregados. Tenho o nome dos que moravam lá, um por um. Depois ela desativou o escritório, vendeu o terreno com casa e tudo e mudou-se para a Joubert de Carvalho. A primeira história da *Companhia* é na Avenida Brasil, esquina com a Praça Raposo Tavares. Nós fizemos o escritório pra ela.



Figura 54 - Uma das primeiras casas construídas no pátio da CMNP, em 1946, para moradia dos funcionários

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo pessoal

Quando houve a inauguração, em 10 de maio de 1947, os ingleses filmavam os funcionários, que entravam pela porta dos fundos e saíam pela porta da frente, fazendo

parecer que tinha bastante gente no escritório. Me deram uma cópia da filmagem, mas nem sei onde está, pois tenho uma porção de filmes.

No “Maringá Velho”, havia o *Hotel Maringá*. Era uma rodoviária que também era um hotel. Na verdade, não era uma rodoviária. Tinha um ponto na frente desse hotel, um campo de bocha e lugar para amarrar cavalos. Ali era o *Hotel Maringá*, coberto com tabuinhas. Primeiro hotel de Maringá, do Zé Inácio da Silva. Ali era a parada de ônibus, obrigatória. Passava-se pelo centro, mas não tinha rodoviária. O “Maringá Velho” era o ponto de parada. Do *Posto Maluf* até à “Praça do Peladão” era só mato. Só tinha a estrada no meio.



Figura 55 - Posto Maluf, antigo Posto Santo Antonio, na Avenida Brasil, em 1948

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo pessoal

Esse ponto ficou funcionando depois que construíram a rodoviária nova, na Praça Napoleão Moreira da Silva, mas foi por pouco tempo. Venderam, fizeram loja de materiais de construção, ou seja, foi desativada. Ficou só o ponto no centro da cidade. Esse Napoleão foi vereador. Ele morreu em um acidente aéreo a serviço de Maringá, então puseram à praça o nome dele.

Maringá ia da Avenida Tamandaré até a Avenida Tiradentes, da Avenida Paraná à Avenida São Paulo. Não tinha uma casa, era só samambaia e capixingui. Nós morávamos na Morangueira e íamos trabalhar a pé. Ninguém tinha condução. Trabalhávamos e voltávamos embora a pé. Era só mato. Olha, uma vida sofrida viu. Nós sofremos. Da Avenida Tamandaré até pra lá da Avenida Colombo era tudo mato, só tinha um picadão no meio. Nós fomos pra Morangueira porque o primeiro loteamento que houve foi lá. Meu irmão comprou o terreno e nós fomos morar nesse lugar.

Na rodoviária, na Praça Napoleão, os ônibus vinham lotados e eles tinham um bagageiro em cima, que era o porta-malas. Vinha gente em cima do bagageiro, porque não cabia dentro do ônibus. Tinha uma escada atrás do ônibus, a pessoa subia e se acomodava

como queria. Vinha muita gente em cima do bagageiro, muita gente. Eu tenho as fotos dos ônibus, tem o *Trovão Azul*, o *Fenemê* [FNM], o *Alpha Romeo*. Depois já vieram uns ônibus mais modernos, fechados, com vidraça, mas os primeiros mesmo eram abertos, não tinham nada. O cobrador vinha pelo estribo, entrava e cobrava as passagens.

As pessoas que chegavam aqui vinham pra trabalhar. As construções tinham placas, avisando que precisava-se de carpinteiro, de pedreiro. A mão-de-obra era muito procurada. Então, chegava uma turma na rodoviária e já haviam uns agentes por lá, procurando gente pra derrubar mato. Eles diziam: ó, precisamos de dez derrubadores de mato! Colocavam os trabalhadores dentro do jipe e já levavam pro trabalho. Então não faltava serviço, tanto na lavoura quanto na cidade. Quem chegava, já era colocado em algum trabalho. Vinha de mala na mão, chegava e já ia trabalhar.

O João Tenório foi o maior empreiteiro de derrubada de mato de Maringá. Ele tinha dois, três agentes lá na rodoviária pegando peões. Chegou a ter 200 peões derrubando mato pra ele, que era vendedor de datas e fazendas da *Companhia*. Ele tinha muito serviço, muita empreita.

O transporte era feito por carroças e charretes. Eu, que trabalhava na construção, só transportava madeira por carroças. Madeira, tijolo, cimento, qualquer mercadoria era por carroceiro. Havia três, quatro pontos de carroça no centro e eles faturavam. Tinha um monte de carroça. Até há pouco tempo ainda havia por aí, mas não tem mais lugar para deixar os animais, então vão acabando com as carroças e pondo caminhonetes, no frete pequeno.

As charretes tinham um nome que prefiro não falar, pois está gravando. Quem andava muito de charretes era mulher de zona, então ela levou um apelido muito indiscreto. Havia muitos pontos de charrete na rodoviária e todos eles tinham corrida. Chegava um passageiro – não havia táxi – e já pegava uma pro destino dele. Ela era muito usada.

Sobre a alimentação, era tradicional. Arroz, feijão, carne. Porque carne era o que mais tinha em Maringá. Onde fica o Corpo de Bombeiros atualmente, era a zona de baixo meretrício. Logo no começo havia um capão de mato, onde eles matavam os bois. Penduravam uma carretilha no galho de uma árvore e puxavam, matando o boi ali mesmo. Dali já entregavam aos açougueiros um quarto, dois quartos já cortados. Lá no açougue terminavam de destrinchar o gado. Então a gente comia muita carne e havia muita caça, porque era liberada. Podia-se caçar do jeito que quisesse. Havia muita mata, caça e pesca. Esse era o nosso alimento. Dava pra comer carne todo dia, porque era barato. Arroz, feijão, ovo frito eram os alimentos do dia. Não havia problema de alimentação.

As pessoas que vieram pra cá, na época, conseguiram comprar alguma coisa. O terreno era barato e a *Companhia* não cobrava juros absurdos. Então a pessoa vinha, comprava uma data, duas, às vezes comprava, largava e ia embora; outro comprava e já construía para vir morar. A cidade foi crescendo rapidamente.

Eu comprei um terreno da *Companhia* em 48 e esse aqui na Avenida Luiz Teixeira Mendes, em 1959. No contrato, consta que se eu construísse uma casa pequena de 48 metros, seis por oito, a *Companhia* daria um desconto de 30% na compra do terreno. Eu construí, pra mim, uma casa na esquina, com 120 metros, 10x12, e ela me deu 30%. Veio marcado no recibo, que tenho guardado. Com isso, a *Companhia* fazia a cidade crescer rápido. Fiz uma casa de madeira muito boa, alicerce de tijolo, com veneziana. O agente da *Companhia* falou que nem precisava medir porque a casa era de primeira, com varandão na frente, tudo com veneziana, vitrô de ferro na frente e que havia passado da metragem, então deram o desconto. Isso foi feito pela *Companhia* por muito tempo, em muitos bairros de Maringá. Ela abriu primeiro a Zona 1, depois a Zona 5, a Zona 4, depois a Zona 2 de novo – uma parte pra trás de cemitério. Foi abrindo por Zona. Depois abriu a Zona 3, que é a Operária, e foi cortando terreno. Derrubava o mato, loteava e nem a madeira tirava. Eram toras de peroba e ninguém queria! De graça era caro porque haviam 22 serrarias e estavam todas lotadas. Eu era carpinteiro e sabia qual serraria era boa para se comprar.

O relacionamento entre as pessoas era muito bom. Bom demais. Havia muita amizade. As pessoas chegavam e já faziam amizade. Havia quermesse no centro da cidade, todos iam e aproveitavam para passear, comer. Eu trabalhei com uma família por muito tempo, do Odwaldo Bueno Netto, que é o avô do ex-prefeito Silvio Barros II. Nossa convivência era gostosa. O Peter Bueno Netto era piloto. Foi o primeiro piloto. A dona Bárbara Barros foi a primeira piloto mulher. Você ia na quermesse, encontrava um amigo, sentava em uma mesa, tomava um guaraná, uma cerveja, comia um assado. A convivência era bem melhor do que hoje, onde as pessoas só pensam em dinheiro e é aquela correria toda, que não existia naquele tempo. Só era preciso ter amigos, trabalhar, às seis horas ia-se ao bar jogar *snooker*, bater papo. E eu gostava porque era solteiro, morava sozinho, em quarto alugado. Fazia-se muita quermesse pra angariar fundos para a construção da *Catedral* de madeira, que nós ajudamos a construir. Depois derrubaram.

No ponto do “Maringá Velho” os ônibus paravam na rua. Não tinha o negócio de estacionar dentro da rodoviária. Na Vila Operária não havia ponto de ônibus, eles nem vinham por ali, vinham lá por cima, pela estrada velha. Só depois foram abrir a Avenida Brasil, até no Villanova. Lá na Operária tinha um bar, do César. Era só aquele.

O primeiro ônibus nosso foi a *Catita*. Fica lá em Londrina, exposto. Ela vem em todo aniversário da cidade. É uma peça histórica de museu. Quando trazem dá pra entrar, fotografar. Ela tinha uma porta de abrir, de um lado só, igual a circular. Abria-se a porta, o passageiro entrava e tinha o cobrador lá dentro. Ela pegava muita gente na estrada, então havia um cobrador permanente.

Nós também fizemos o primeiro hospital, que é o *Hospital e Maternidade Maringá*, que ainda está no mesmo local. É do doutor Daoud. Era do Gerardo Braga e do Manoel Leite.

A *Viação Garcia* sempre mandava pra mim os catálogos de ônibus. A frota foi evoluindo para ônibus mais novos, mais bonitos e os velhos foram encostados. As “jardineiras” eram abertas, os ônibus já eram fechados. Eu tenho uma cunhada que é casada com um dos Garcia. Eles moram em Londrina.



Figura 56 - Página de revista da *Viação Garcia*
Fonte: Acervo pessoal

Quando chegamos, ficamos em barraca de lona, tudo coberto com lona. Muita gente ficava assim porque trazia lugar pra cozinhar, dormia na rede, uns faziam uma cama, até construir a própria casa. Agora derrubador de mato ficava direto debaixo de lona; eles não pretendiam ter casa. Chegavam, descarregavam a lona da mochila, armavam a barraca e faziam o estaleiro pra colocar o fogão em cima.

Nesse começo, só tinha jipe e rural. Não tinha outro carro. Também tinha um veículo que era o “pé de bode”, porque era lama e encalhava-se no meio da avenida.

Naquele tempo quase não havia violência. Tinha muito peão e quase não se falava nisso. Muito pouco. Não havia ladrão. Podia largar a bicicleta na beira da rua que ninguém roubava. Sei porque vivi muito tempo trabalhando com bicicleta. Não havia roubo porque havia um delegado aqui que era “sangue nos zóio”. Pegava o cara e debulhava “no pau”. Tinha gente que ficava com medo, ele colocava no pau de arara e batia. As pessoas pensavam duas vezes antes de fazer uma “burrada”. O coronel Haroldo Cordeiro era um homem muito bravo. E tinha o sargento Roque, negro, muito forte. Se falasse que ia mandar o Roque pegar, os caras já esperneavam, tinham medo da autoridade. A cadeia era de madeira, na Rua Joubert de Carvalho, esquina com a Avenida Paraná. Depois mudou-se pra outro lugar. Aquele tempo era bom. Você trabalhava e o serviço era valorizado, não tinha problema. Aqueles caras, que na gíria falava-se bandidos, ficavam meio isolados, não se comunicavam com os outros.

Em relação à religião, logo tivemos a *Capela Santa Cruz*. Era lá na fazenda dos padres, no Cidade Alta. A primeira igreja de Maringá foi lá. Aí depois fizeram o *Santa Cruz* e o padre já veio pra cá. Depois fizeram uma capela no centro, *Nossa Senhora da Glória*, e já foi agrupando mais padres.

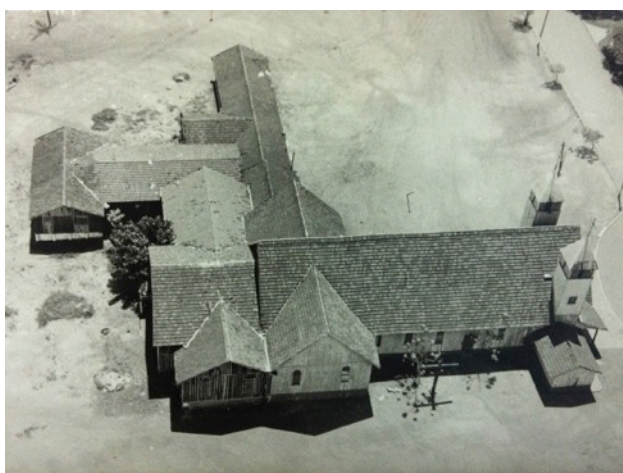


Figura 57 - Vista aérea da *Capela Nossa Senhora da Glória*

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo pessoal

A maioria das pessoas era católica, depois surgiu a evangélica, que já veio bem depois. A igreja lotava de gente. A diversão por aqui era um baile, uma quermesse; só tinha isso aí, mais nada. A Praça Napoleão era onde a turma se encontrava, onde se faziam quermesses, onde as pessoas iam passear, dar volta, escutar música, comer alguma coisa, um

salgado, arrematar alguma prenda. É onde a turma convivia mais. Isso nos anos 49, 50, 51. Aí já começou a melhorar a situação. Havia muitos bailes.

A política era gostosa, boa, haviam bons candidatos. Naquele tempo o candidato era o Villanova Júnior, Vanor Henriques, Gabriel Sampaio, Luiz de Carvalho, Américo Dias Ferraz, que conheci demais. Era cerealista, amigão meu. Aquele tempo tinha o Américo Dias, o João Paulino Vieira Filho, Adriano Valente, doutor Said. Eram as pessoas mais conhecidas de Maringá. Eles se candidatavam e ganhavam. O Said foi prefeito duas vezes, o Adriano foi prefeito duas vezes, o João Paulino também, então, gostavam do candidato.

A educação naquele tempo era boa, a escola era boa, do governo, ensinavam bem. Quando começou a surgir escola particular já mudou um pouco o ritmo. Meus filhos estudaram em escola particular. Naquele tempo era o *Instituto Filadélfia*, dos americanos, onde é a *TV Cultura* hoje. Era uma boa escola, boa mesmo. Depois saíram várias outras, como o *Santa Cruz* e o *Adventista*. O *Filadélfia*, naquele tempo, foi o último. Trabalhei quatro anos pra eles aqui, na Fazenda Peroba, em Xambrê, em Pérola; fazia igreja e casa pastoral.

Sempre trabalhei como carpinteiro. Eu tinha uma equipe de dez, 12 carpinteiros. Depois me aposentei e me aquietei um pouco. A empresa era minha. Fiz uma construção muito grande em Terra Boa. Fiquei lá por seis meses. O proprietário da *Cafeeira Santa Mônica* disse que iria montar uma cafeeira lá e queria que eu a fizesse. Eu disse que era fora de mão, mas ele insistiu dizendo que eu ficaria em um hotel, com tudo pago. Então levei dois carpinteiros daqui e contratei mais um em Terra Boa. Era um barracão de 40x15 metros – estrutura para montar o maquinário. Fiz a tuia de café com 8x8 metros, a casa do gerente e a casa de palha. Tudo construção grande, com madeira fora de bitola.

Trabalhei para a *Companhia* em 47, 48, 49, depois trabalhei mais um pouco com o meu irmão e em 50, 51 comecei a trabalhar por conta própria. Fiz muitas casas para o lado de Cianorte, Terra Boa, Japurá, Vidigal. As pessoas sabiam que eu ia construir pra fora de Maringá e pediam para fazer as casas nas fazendas. Eu cobrava um pouco mais caro e eles aceitavam. Na estrada Catingueiro, perto de Cianorte, fiz dez casinhas de colono em uma fazenda. Aparecia trabalho, eu ia fazendo. Quando começaram as construções de alvenaria, o trabalho de carpintaria caiu bastante. Naquele tempo não tinha tijolo, era só madeira. A *Companhia* fazia casas de madeira para vender. Aí começou a cair, cair, trabalhei mais um pouco, depois fui trabalhar em outras cidades, porque aqui quase não se construía mais casas de madeira. Seis quilômetros pra frente de Malu, fiz a casa de um fazendeiro. Fui com ele pra lá, mas só construí porque tinha que honrar a palavra. Não tinha nada, só um picadão.

Cheguei, derrubei a mata e limpei o lugar da casa. Água, só em um córrego a uns 300 metros. Fiquei lá quase um mês, com mais dois carpinteiros.

Dependendo da casa, demora uns 20, 30 dias, no máximo, para construir. Casa boa leva 30 dias, com três carpinteiros. Fazem o alicerce, já levantam o amadeiramento, forra, faz o acabamento por dentro, solo e porta, “sentam” as janelas. É rápido. Questão de menos de um mês.

Sobre a saúde, era péssimo. Se você ficasse doente, tinha que consultar em Mandaguari, no *Hospital Marina Brianez*. Depois surgiu o *Hospital Maringá*, do doutor Gerardo Braga e do doutor Manoel Leite, dois médicos que vieram logo no começo da cidade. Um hospital bom. Depois saiu outro, mas o primeiro hospital foi o Maringá.

As pessoas tinham uma saúde de ferro. Eu mesmo nunca fiquei doente. Nunca. Eu comia, me alimentava bem, trabalhava bastante. Eu e meu irmão fizemos a Casa da Misericórdia. Ela era na Rua Santos Dumont e na Avenida Néo Martins. Hoje ela não tem mais madeira. Arrancaram e fizeram de alvenaria. As primeiras casas de saúde, como a *Santa Casa*, eram públicas, depois veio o *Hospital Modelo*, *Galileu*, *Maringá Velho*, *Santa Cruz*, *Santa Lúcia*, que era do doutor Michel. Depois saíram mais hospitais. A *Santa Casa* era um casarão! Mas se ficasse doente, no começo de Maringá, tinha que pegar uma condução até Mandaguari, lá no Alfredo Brianez. Ele era um bom médico. Já aposentou, acho que já morreu.

Visualizando as fotografias

Essa figura 1 é a estação do “Maringá Velho”. É isso aí mesmo, não tinha mais nada. Atrás de onde está o ônibus era um campo de bocha. Era tudo terra, não tinha asfalto. Aqui onde tem a pessoa olhando, está na beirada do campo de bocha. Olha o alambrado! E não é parede, a parede era mais pra trás. Já tinham tirado as tabuinhas e coberto com telha. Aqui nessa parte central, onde as pessoas ficavam aguardando, o telhado vinha mais pra frente. Deve haver uma outra foto que mostra o campo de bocha. E o hotel era a mesma coisa. A rodoviária era o hotel, do José Inácio da Silva. Esse lugar é o próprio hotel, a rodoviária só ficava na frente, não tinha nada lá dentro, só o hotel.

Essa figura 2 é do “Maringá Novo”. Nós fizemos ela. Era só as colunas e o telhado em cima, depois fechou tudo com quiosques. Dentro do pátio era cheio de botequinhos. Os ônibus não entravam na parte coberta. Ela ficava bem na praça, em frente às *Pernambucanas*. Não havia outras construções ali na praça. Só depois começou-se a construir casas. Essas da foto foram feitas atrás, fora do pátio. Elas não estão perto da rodoviária. Tem

uma casinha de privada e os primeiros carros. É uma foto bem antiga, de 49. Primeiro foi coberta de telha, depois fechou tudo e encheu de quiosques ali dentro.

Esse aqui atrás, na figura 3, já era o *Hotel Bom Descanso*, que ficava ao lado da *Caixa Econômica*. Era na Rua Santos Dumont, pra trás da rodoviária. Bateram a foto da *Pernambucanas* para a praça. O letreiro “Estação Rodoviária” está bem em cima do telhado, e mostra a Avenida Brasil. Saiu muita construção naquela época.

Aí é a mesma rodoviária. Já fizeram um puxado, um quiosque. Não tem nenhum ônibus com bagageiro, foi bem depois. Tem uns com bagageiros pequenos, os primeiros carros com custo de aluguel, caminhões de transporte. Bateram essa foto da esquina da Avenida Duque de Caxias para a praça. Foi na época de 1950 mesmo. Enchia de ônibus, só aqui têm dez.

Essa aí na figura 4 é a praça da rodoviária, Praça Napoleão Moreira da Silva. Quem tem bastante foto é o Kenji Ueta. Ele fotografou Maringá desde o começo. Aqui tem o *Hotel Bom Descanso* e a casa da *Companhia*, que está lá na UEM. Avenida Brasil, *Casas Pernambucanas* bem na esquina, e indo pra lá já é a casa do seu Alfredo Nyffeler, dentro do pátio da *Companhia*. Onde era o *Hotel Bom Descanso* hoje é estacionamento. Era da dona Suzana Ceravolo e do seu Flávio. Olha os carros de aluguel aqui. Você ia a tal lugar, o cara calculava quanto e cobrava, não tinha taxímetro, cobrava ‘a olho’. Era um taxista. Meu concunhado foi taxista lá da Vila Operária. Alonso Del Monte. Tinha um ‘pé-de-bode’ de 1929. Isso tudo foi bem depois, em 52. Aqui dá pra ver o hotel ao lado de onde hoje é o *Banco Santander*, o primeiro hotel de Maringá e o *Bar Paraná*, um dos bares mais velhos de Maringá. Hoje é uma loja.

Na figura 5, respondendo à sua pergunta, não teve rodoviária intermediária. Depois saiu a rodoviária nova, em frente ao terminal, mas está certo aqui. Foi a segunda rodoviária, era bem grande. Isso aqui foi derrubado, é a própria rodoviária nova que fizeram, depois foi aumentando, ficando bem grande. Ela pegava uma quadra inteira, as quatro ruas. A Avenida Tamandaré, a Rua Joubert de Carvalho e essas duas ruazinhas mortas. Essa construção da foto já funcionava como parada de ônibus. Não paravam mais na Napoleão porque foi desapropriada e fizeram uma praça com fonte luminosa. Mudou para a Praça Raposo Tavares, aí foram ampliando e fazendo muitas lojas. Depois teve uma briga danada pra indenizar os donos destas lojas. Houve uma política feia, queriam pagar uma determinada quantia e eles não aceitaram, aí ficou um tempo pra discutir se derrubava ou não, até que o prefeito ganhou a questão e mandou derrubar.

Nessa rodoviária, figura 6, os ônibus já encostavam lá dentro, mas derrubaram há pouco tempo. Essa rodoviária ficou muito bonita, mas dentro dela fizeram 22 fossas. Ela começou a ceder, trincar as paredes e deu um rolo danado. Não me lembro o ano porque já não acompanhava. As pessoas não queriam que fosse derrubada. Maringá inteira era contra. Quando construíram, gostaram muito porque era muito bonita, moderna, com estabelecimentos no interior, os ônibus encostavam por todo lado. Muito boa. Mas quando foi pra derrubar foi uma política danada, feia. Eu não queria que derrubasse.

Essa figura 7 mostra a parte de trás. Os ônibus encostavam nas escamas. Havia um canteiro, e aqui está a linha onde os vagões estão encostados. Derrubaram tudo, aqui era uma esplanada de toras de madeira muito grande. Depois tiraram tudo. Ia da Avenida São Paulo à Avenida Paraná, pra lá da estação.

Nessa figura 8 aqui é a mesma rodoviária. Era muito bonita e ampla. Entrava de um lado e saía do outro. Dentro havia muitas lojas, bazares, botecos, barbeiros. Eu fui na inauguração. Foi normal. Tinha bastante gente, ônibus e curiosos, como sempre têm. Como eu era um curioso...

Estes são os orelhões, na figura 9. Havia muitos. Brigava-se para ter um orelhão perto de casa. Pedi pra por um perto de casa e está lá até hoje, mas retiraram mais da metade. Esse não porque é o pedido de uma pessoa, então está registrado lá. Essa é uma foto que quase ninguém conhece.

A gente foi contra a demolição, não queríamos que fosse demolida. Mas depois fizeram aquela rodoviária na saída, o *Terminal Rodoviário Vereador Dr. Jamil Josepetti*, mais ampla, com um melhor estacionamento, pátio maior, então a turma achou viável ir pra lá e depois se aquietaram. Aí ninguém mais comentou sobre a derrubada. Fizeram o estacionamento lá, onde era a rodoviária Américo Dias Ferraz, disseram que ia sair um prédio público ali, mas até agora ninguém falou mais nada. Apareceram umas construtoras que ofereceram 30% para a prefeitura, que não aceitou e tudo ficou quieto. Acompanhamos a discussão mas acabou se aquietando. Acredito que valeria manter a rodoviária, porque ali tem um pátio agora, que é só estacionamento. Houve um boato de que a prefeitura queria fazer um estacionamento embaixo, sem fazer o prédio, mas não falaram mais nada, não saiu nenhum projeto. Deixaram como está.

Na figura 10 está o Américo Dias Ferraz, o mais conhecido. Essa foto é muito antiga. Ele era um comprador de café. Tinha uma cotação muito boa em Maringá. Se candidatou a prefeito e ganhou. Mas os Tupan não queriam entregar a prefeitura pra ele. Levy Tupan, Ney Tupan... houve uma discussão, até que entregaram. Não tinha prefeito naquela

época e eles foram nomeados, contava como prefeito. O Américo arregaçou as mangas e trabalhou. Como trabalhava!

Tupan mandou dar uma surra no Américo, na época. Ele estava no barbeiro cortando a barba, ali na Praça Napoleão. Os jagunços foram pra dar uma surra no Américo, que já andava de orelha em pé. É o tipo do caboclo, que não largava um revólver 38 enfiado na frente da calça, tampada com a camisa. Chegaram os dois e falaram pro barbeiro: Cadê o Américo? Tá aqui! Que vocês querem com ele? O Américo arrancou o 38 e atirou. Falou: Quem é o primeiro? Os caras ‘deram no pé’. Ninguém bateu nele. E o que aconteceu à noite? A turma – que gostava do Américo – ficou sabendo, foi no *Posto Maluf* e comprou uma lata de gasolina. O Tupan tinha uma casa na Rua Santos Dumont esquina com a Rua Piratininga. Esparramaram a gasolina e tacaram fogo. Lá dentro estavam os Tupan, os jagunços. Aquilo virou uma labareda só. Aí começaram a jogar os móveis na rua e a turma jogava de volta, pra dentro. Tinha muita gente. Os caras pularam o muro do fundo, saindo pela Avenida Duque de Caxias e se mandaram. Não ficou ninguém e a casa virou um cinzeiro. Eu assisti porque morava lá no centro. Me falaram que tacaram foto na casa dos Tupan e aí fomos lá ver. Levy Tupan, Ney Tupan e tinha um outro Tupan que era da prefeitura. Não queria entregar o cargo, igual a presidenta Dilma, que não quer entregar para o vice dela.

Eu nunca ouvi dizer que bateram no Américo. Ele tinha máquina de café no “Maringá Velho”, *Cafeeira Américo Dias Ferraz*. Ele não levava recado pra casa e não largava do 38. A primeira moto que ele comprou, desembarcou na estação ferroviária. Ele estava lá, manga de camisa, 38 na cintura. Vai mexer com esse homem? Eu não! Então a gente conhecia muito o Américo. Depois ele montou um bar muito bonito no centro da cidade. Está lá até hoje a decoração sobre o café, feita em um painel de azulejo. É o *Bar Columbia*, hoje uma loja de brinquedo, bijouterias. Mas o painel está tampado, é um painel histórico de Maringá. A cerealista não se chamava *Columbia* e sim *Cafeeira Américo Dias Ferraz*. Os armazéns estão em pé ainda. Tudo alugado. Cada armazém pega um quarteirão inteiro. Dona Edith¹³⁴ Ferraz era a mulher dele.

¹³⁴ Segundo documentos oficiais, Maria Doná Ferraz.

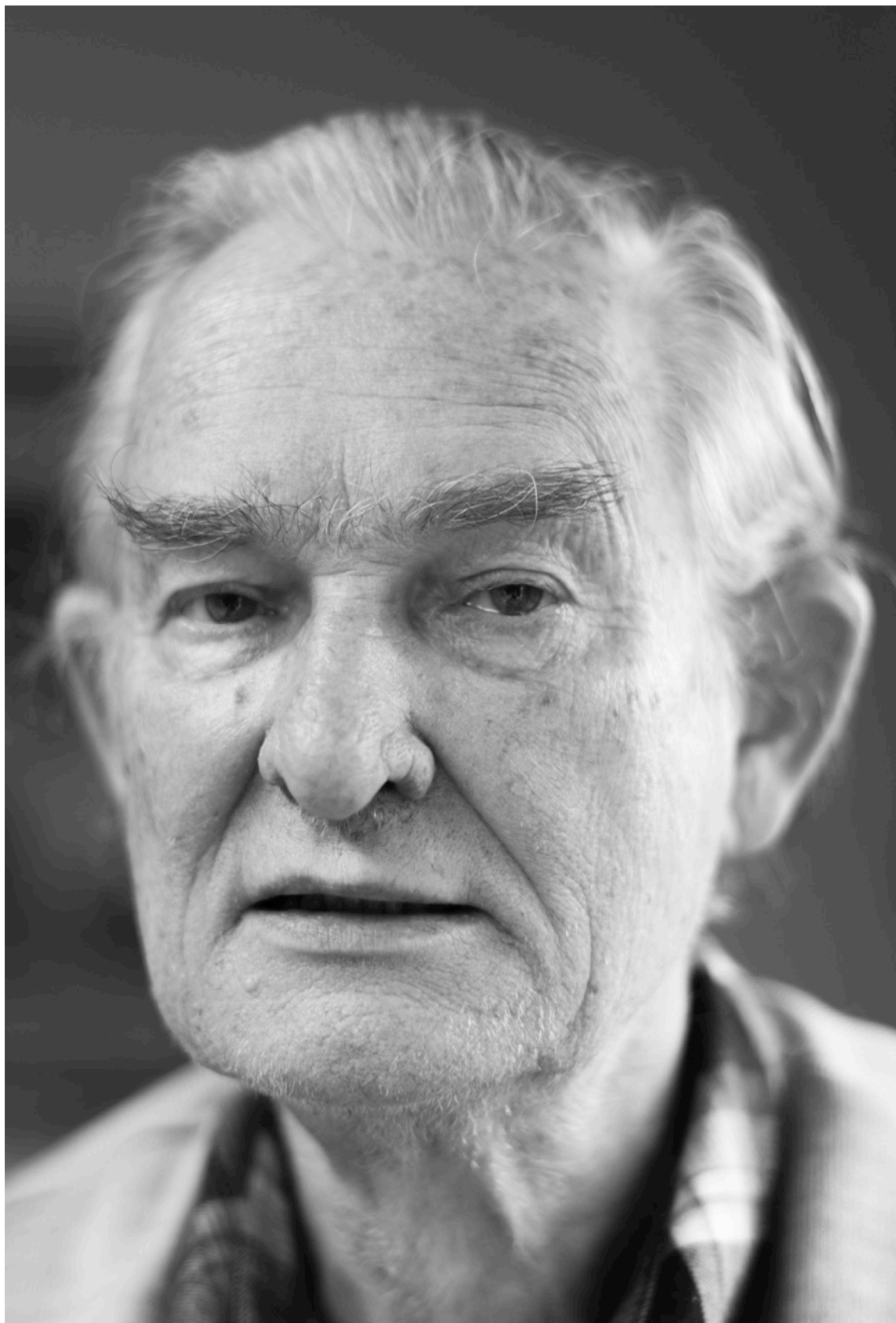


Figura 58 - Edgar Werner Osterroht

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal

Edgar Werner Osterroht.¹³⁵

Eu sou da cidade de Tilsit, na antiga Prússia. Se você for ao *Supermercado Angeloni*, vai encontrar um queijo, que pode ser redondo ou quadrado, chamado Tilsit, que vem do Uruguai. Ele é fabricado com a receita de Tilsit. A cidade praticamente acabou hoje. Ela está na zona russa; não era daquela região onde havia o muro de Berlim. Tem uma parte, Prússia d'Este, que fica bem encostado na Polônia e Lituânia, onde tem o mar Báltico e a cidade de Königsberg, de onde veio o filósofo Kant, que todo mundo conhece mas ninguém sabe de onde ele é. Königsbert, Tilsit e Insterburg são as três cidades onde minha família morava.

Nós fugimos já durante a Segunda Guerra Mundial. Saímos em junho, julho de 1944, antes dos americanos e ingleses invadirem a França, quando a guerra praticamente havia acabado. A Alemanha já estava cansada pela luta com a Rússia e pela tomada da França, Suécia e praticamente toda a Europa. Como Hitler era um louco, colocou os judeus e políticos em campos de concentração.

Walter Kreiser, que trabalhou comigo durante dez anos na *Companhia*, me contou alguns segredos, porque ele estava em Berlim, no jornal *Berliner Illustrierte*. Ele foi procurado pelos nazistas para ser enforcado. Enquanto saía do prédio, os nazistas entravam. Só depois foram contar que os nazistas não sabiam quem era ele. Então ele foi para a França e viveu lá por uns cinco, seis meses.

Ele conhecia o presidente do Saar, que hoje pertence à Alemanha outra vez. Como ficou novamente complicado quando começaram a entrar na França, em 1940, ele foi para a Espanha, Portugal, pegou um navio e veio diretamente para o Brasil, no Rio de Janeiro. Ele não achava serviço, então o mandaram para a *Companhia Melhoramentos* em São Paulo. Chegando lá, falaram que, se ele não fazia questão de ficar no Rio de Janeiro ou São Paulo, ele poderia vir para Maringá, Mandaguari, onde havia trabalho e eles pagariam um ordenado muito alto, porque ninguém queria vir pra cá. Maringá já existia, mas era poeira, lama e sujeira. Não tinha nada.

Eu fiz um quadro onde tem praticamente Maringá inteiro. [Mostrando no quadro], aqui tinha um frigorífico onde eu comprava carne e aqui tem o *Banco do Estado do Paraná*, que foi fechado e não sei de quem é atualmente, e a *Companhia Melhoramentos* na Avenida Brasil. Aqui tinha um japonês, Higaki, onde nós fizemos algumas decorações e aqui tem um telhado onde está escrito Maringá, porque quando as pessoas vinham de avião – não possuíam rádio nessa época – podiam ver que aqui era Maringá. Aqui, essa quadra inteira era

¹³⁵ Entrevista concedida ao autor em primeiro de agosto de 2016, na residência do entrevistado.

da *Companhia Melhoramentos*, mas como começou haver muito movimento, esse prédio foi derrubado, por volta de 51, 52, e construído onde existe ainda hoje, na Avenida Duque de Caxias, esquina com a Rua Joubert de Carvalho. Quando eu cheguei aqui já havia a rodoviária de madeira e as *Casas Pernambucanas*. Chegava-se de ônibus na Praça Napoleão Moreira e depois continuava até o “Maringá Velho”. Mas essas cidades que foram feitas nesta época eram todas iguais, com um urbanismo da Inglaterra de duzentos anos atrás. Todas foram feitas iguais. Primeiro Londrina, depois Cambé: avenida principal, praças do tipo inglês, com esse “xis” que remete à bandeira da Inglaterra. Mandaguari tem e Marialva também. E quando começaram Maringá, no “Maringá Velho”, alguém deu um palpite para eles, de que não se podia fazer a cidade daquela maneira, que deveria ser feito uma cidade-jardim porque futuramente as coisas iriam mudar, o que tornaria tudo muito difícil; teriam que derrubar prédios porque o centro de Londrina, por exemplo, é muito apertado atualmente, é uma coisa de louco.

Eu fiz um livro sobre Londrina. Como desenhava pra a *Companhia*, fiz vinte e cinco cidades e patrimônios. Metade de Cianorte e Umuarama fui eu que fiz. Nessa época eles já haviam começado Cianorte, então eu estava mais ou menos por dentro do que queriam.

Para Maringá já havia um arquiteto de São Paulo, que nunca veio pra cá e nunca viu a cidade depois de pronta. Ele fez um projeto muito bom. Hoje, quando se vai para a “Praça do Peladão”, como se fala, ao entrar na Avenida Brasil é mais estreito, seguindo até uma praça adiante, onde ela fica larga outra vez. Esse trechinho é mais estreito e, por causa disso, não tem essa ilha larga pra bicicleta e não sei que diabo. Então a *Companhia* começou Cianorte, que já tem essas ruas e avenidas largas, que foi feita depois de Maringá, mas no “Maringá Velho” a Avenida Brasil era estreita, com muitas construções feitas.

Começava-se uma cidade, um vilarejo. Indo para Nova Esperança tem Guadiana, Iroí, que não existe mais, Capelinha, Castelo Branco. Isso tudo praticamente acabou. Então eles começaram a acordar e fazer avenidas largas. Não se podia pensar só nos próximos 50, 100 anos; era preciso olhar mais além. Basta ver o trânsito na Avenida Brasil. É uma loucura. 50 anos atrás quase não tinha casas. Aqui [mostrando uma pintura] tem tocos de madeira que as pessoas juntavam; tiravam das ilhas e da Avenida Brasil. Os fogões eram todos a lenha, então elas pegavam essa madeira e levavam pra casa, tendo, vamos dizer, combustível gratuito. E as ruas ficavam livres desses montes de madeira que estavam nessas pracinhas, na Praça Raposo Tavares.

Mas Maringá cresceu e logicamente cresceu muito rápido. Eu venho de uma cidade – a última depois que fugimos da cidade onde eu estudava – com 350 mil habitantes, que tinha aproximadamente 500 anos. Era uma pequena cidade pesqueira no Rio Reno com o

rio Neckar. Lá eles começaram estas cidades, que cresceram devagarzinho. Depois veio a guerra e quebraram, queimaram tudo. Depois começou de novo e novamente foi tudo queimado. Havia luta entre católicos e protestantes. Quando se lê a história da Alemanha “caise de costas”. Eles se mataram. Na época do Frederico, o Grande, Frederico II, eles tinham feito tantas guerras que não havia mais homens. As cidades ficaram cheias de viúvas porque os homens morriam todos nessas batalhas. Na Segunda Guerra Mundial também. Foram seis milhões na Alemanha e mais dez milhões nos outros países. Para equilibrar isso precisa-se de 20, 30 anos. Agora estão entrando os negros e árabes, que falam que estão fugindo. Começa-se tudo de novo. Não tem fim. Não tem fim e começa de novo. Até o Papa esteve visitando a região e disse que é muito pouco, que não é tão grave. Está grave sim! Na Alemanha só tem árabes e turcos, essas pessoas do norte da África, porque lá não tem serviço. Eles pescam um pouco no mar Mediterrâneo pra não morrer de fome e entram na Alemanha, na Noruega e França. É um povo que não é acostumado a trabalhar. Essas raças orientais dificilmente trabalham. Eles fazem assim: Olha, eu tenho aqui uma coisa, você quer? É tudo muito barato e uma mentira. Esse povo de sangue oriental vive disso.

Aqui em Maringá tivemos uma riqueza rápida por causa do café, depois soja e madeira. Então, vamos dizer, as cidades cresceram séria e rapidamente. Foi um fenômeno! Nunca havia tido um negócio tão rápido como aqui.

Eu lancei um livro em Londrina, com meus quadros. Como estava na *Companhia*, tinha acesso a tudo. Era muito fácil pra mim. Depois foram lançados muito livros mentirosos, por algumas mulheres da alta sociedade que se diziam poetisas, escritoras. Deve haver um ou dois exemplares na biblioteca da universidade mas são obsoletos e mentirosos. Tenho alguns exemplares, que me trouxeram. Fizeram um romance! Misturaram história e romance! Falaram que a *Companhia Melhoramentos* matava todo mundo que estava nos terrenos de propriedade dela. Isso não existia, a *Companhia* não matou ninguém! Ela estava interessada em colonizar o norte do Paraná. Pegava esses caipiras que estavam no meio do mato e não possuíam nenhum documento de propriedade e ofereciam uma escritura, com mais terras ainda, e eles topavam. Tudo feito na paz. Foi uma colonização que não existiu em lugar nenhum, feita pela *Companhia de Terras Norte do Paraná*, depois chamada *Companhia Melhoramentos Norte do Paraná* – quando eu cheguei já havia essa mudança. Eles tinham uma colonização no norte da África, no Sudão, onde hoje têm os ex-escravos coitados que vêm para a América do Sul. As pessoas têm que ficar no lugar de onde são, mas lá um mata o outro e a polícia militar é corrupta. A *Companhia* conseguia rapidamente grandes terrenos. O rei da Inglaterra oferecia terrenos até de graça pra eles, que mesmo assim tiveram prejuízo comercial.

Aqui havia um desastre porque vieram os nortistas, que sofriam muito lá na Bahia. Eu já estive na Bahia, Fortaleza, todas essas cidades lá. É sempre a mesma coisa, eles querem trabalhar, plantam e depois vem uma seca de seis meses e tem que colocar fogo em tudo. O negócio não ia pra frente e esses nortistas baianos vieram pra cá. Eles trabalharam aqui e alguns fizeram tudo direitinho, com os filhos. Eles conseguiram uma fazenda, viraram fazendeiros e ficaram ricos, caminhando, comprando outra fazenda para os filhos, começando novos negócios. E depois, nessa época, as cadeias de São Paulo foram esvaziadas, porque sempre tinha malandro em São Paulo e no Rio de Janeiro. Eles vinham pra Maringá e norte do Paraná. Então, no início, muitos bandidos chegavam aqui, mas depois se casavam pois viam que não adiantava praticar crimes porque eles haviam ficado anos na cadeia. Então começava, devagarzinho, melhorar o negócio aqui.

O início da cidade não foi romântico. Eu morei umas duas datas pra cima da minha residência atual. De manhã cedo precisava ir para a *Companhia* e tinha dias de chuva e dias de sol e, às vezes, tinha ano que chovia todo dia. Então isso aqui tudo virava um lamaçal. Antes de chegar na *Companhia*, vi um cadáver. Durante o dia eles tiraram o defunto, enterraram no cemitério e ninguém sabia o nome. Ele não tinha carteira, não tinha nada. Era provavelmente fugitivo da cadeia de São Paulo ou Rio de Janeiro, uma coisa assim. Isso foi normal, eu me acostumei. Já estava acostumado na Alemanha. Passei toda a guerra na Alemanha, então cadáveres, para mim, eram uma coisa comum. Durante a guerra, já nem ligava. E quando cheguei aqui começou a mesma coisa!

Acabei fazendo amizade com o delegado, que contou que vieram muitas putinhas de São Paulo, com a ideia de que ganhava-se bastante dinheiro em Londrina, Maringá. Mas não ganharam e quando havia muitas delas eles mandavam pra São Paulo novamente. Assim foi o negócio no início dos anos 50, quando cheguei aqui.

Sobre meu trabalho profissional, eu já tinha estudado na Alemanha. Meu pai era engenheiro civil e arquiteto. Na Alemanha chama-se engenheiro diplomado, engenheiro civil. É arquiteto. Antigamente arquiteto era junto. O maior arquiteto do mundo hoje é o Oscar Niemeyer, mas ele nunca foi na universidade de arquitetura, não fez engenharia civil nem arquitetura. Ele era pintor. Outro, da turminha, que fazia esses jardins lá no Rio de Janeiro, Burle Marx, tinha estudado pintura na Alemanha. Era pintor acadêmico. Ele pintou por aqui, viu que o dinheiro seria insuficiente, então começou a fazer jardins. Esteve uma ou duas vezes em Maringá para melhorar o Parque do Ingá. Eles não tinham estudo nenhum porque depois veio a Segunda Guerra Mundial e virou uma loucura.

Eu tive formação, trabalhei junto com meu pai. Nós fizemos 6500 obras aqui. Os maiores clientes nossos foram o *Banco do Estado do Paraná* e *Banco Bradesco*; depois mudamos para o ramo dos automóveis e fizemos obras para a *Ford* e *Volvo*. Eu trabalhei 25 anos na *Ford*. Eles queriam que eu fosse para os Estados Unidos mas preferi ficar. Deus me livre! Lá já estava cheio, era a mesma coisa de onde eu tinha vindo. Falei que ficaria em Maringá e que poderiam me telefonar até às cinco da tarde que à meia-noite estaria em São Paulo, de carro. Já havia um grande trecho asfaltado. Fiquei 25 anos lá. Fiz centenas de agências de automóveis, em Foz do Iguaçu, Londrina, Maringá, Campo Mourão, todas as cidades aqui. A *Companhia Melhoramentos* precisava de urbanistas. Eu fiz 25 cidades. As Avenidas foram feitas largas, como aqui. A Avenida Colombo foi feita mais recentemente, em 60, 65. Ela era uma picada praticamente. Hoje está no meio do centro da cidade. E isso foi muito rápido. Sou muito orgulhoso do que eu fiz nessa época, do início até agora, porque agora acabou, vai fazer o que? Faz um anel e mais um anel, como em São Paulo. Se pega o anel certo, ele te envia pra outro anel e tudo bem, em 15, 20 minutos está em casa, agora, se a pessoa não sabe, chega em São Paulo e acorda no Rio de Janeiro. Eu conheço São Paulo! Ia aqui, ali, lá tem uns hoteizinhos, dava uma volta no Ipiranga, conhecia todo mundo lá. Fiz projetos para eles sobre a mesa, usando lápis, e falava que se quisessem em definitivo eu já mandava. E o que era interessante pra mim eu construía.

Sobre a vinda da minha família para o Brasil e a escolha de Maringá, meu pai já tinha uma construtora na Alemanha e eu estava estudando. Havia uma briga do Nikita Khrushchov com os americanos, Kennedy, Cuba, e os russos não falavam muito. Eles invadiam e no outro dia estavam na sua frente. Meu pai disse que queria sair dali. Ele conhecia um médico, dr. Krieger, que possuía uma fazenda perto de Maringá e nos recomendou para que viéssemos para cá, que era uma cidade em crescimento e que havia sido iniciada recentemente, e permitiu que morássemos na propriedade dele. Quando nós chegamos a fazenda não existia mais. Ele não sabia ler em português e assinou documentos que davam o direito aos picaretas de vender e comprar a propriedade sem problema algum. Isso acontecia muito.

Havia muitos italianos por aqui e muitos deles faliram. Eles chegavam, compravam muitas terras e plantavam café. Para plantar o café, é preciso fazer limpeza e muito mais coisas. Eu também tive fazenda, mas dá muito trabalho. Então sentei com meu pai, para decidirmos o que fazer, ficar ou vender a fazenda, porque eu estava saturado e tinha muito serviço. Isso em 60, 65. Ele disse para eu ficar na fazenda e eu falei para que ele ficasse porque eu não falava português direito e depois começariam com risadinhas, piadinhas e seria

um problema. Nesta época eu estava na *Companhia* ainda e não aguentava mais. Não podia fazer trabalhos para a *Companhia* e para o nosso escritório. Então resolvemos vendê-la e aplicar tudo em Maringá. Foi uma decisão correta porque depois houve muita ‘dor-de-cabeça’ nas fazendas, com essas grandes geadas que acabaram com o café. Depois então começamos fazer prédios e residências. 6500 edifícios é muita coisa! E assim foi.

Agora está uma crise por causa dessa Dilma, que fez uma grande besteira. Temos que esperar um pouco. Ano que vem talvez melhore, mas esse ano vai ficar na mesma. Na televisão falam que agora vai melhorar, porque no passado foi assim e os juros vão baixar. Eu já passei por essas crises umas cinco, seis vezes. Não é fácil não, mas aqui ninguém vai pra cadeia. Não vai acontecer nada com a Dilma. O dinheiro todo está na Guatemala, nesses países pequenos. O Eduardo Cunha, presidente da Câmara, tinha dinheiro na Suíça, em todo lugar. O Paulo Maluf tinha no Líbano, na França, no *Deutsche Bank*, onde só se pode depositar valores acima de dez milhões senão nem falam com você. O dinheiro sumiu, o Maluf quer ser político outra vez e povo vota nele de novo. Eu já vivi quase 50 anos aqui e é sempre a mesma coisa, de dez em dez anos tem uma mudança. Só que desta vez, graças a Deus, eles pulverizaram tanto dinheiro para a Suíça, Líbano, Alemanha e, apesar de não achar o dinheiro, colocaram todos na cadeia, dessas grandes firmas construtoras. Já são 2, 3 anos na cadeia e não vão sair. O responsável foi o juiz Moro, nosso vizinho, que morava em Maringá, na zona 2.

Eu, pessoalmente, falei com o Lula. O embaixador da Alemanha, por acaso, pintava quadros, e quando souberam que sou pintor, fizeram uma exposição em São Paulo, na embaixada e no consulado geral do Brasil. Foi uma coisa de louco.

Ele me visitou, mas tinha que esconder o carro, um *Mercedes* branco de seis metros de comprimento. Eu tinha uma garagem bem grande para os meus carros, mas não para um de seis metros. Acabamos dando um jeito e ele explicou que, quando chega em uma cidade, oficialmente, tem que visitar prefeito, vereadores, participar de honrarias, almoços e que não aguentava isso. Tinham que fazer tudo juntos. Então ele esteve diversas vezes e uma vez foi visitar o Lula. Perguntou se eu gostaria de ir junto porque o Lula falava demais. Foi quando eu estava fazendo exposição em São Paulo. Eu não tinha gravador, mas não acreditei no que escutei lá. O Lula xingou os brasileiros de vagabundos, filhos-da-puta, e não parava. Pensei, um presidente falando assim sobre o próprio povo que ele tem que dirigir, como é possível uma coisa desta? Mas era um líder sindicalista e analfabeto. Também tinha a Dilma. Agora ele diz que não tem nada com aquele prédio em Santos, que fica em um lugar ideal. Não tem coisa melhor por lá! Mandou fazer dois andares. O prédio tinha dois apartamentos por andar e na

parte de cima ele fez mais dois. São praticamente quatro apartamentos. O Moro sabe de tudo, sabe que foi pego o dinheiro.

A chácara do Lula, entre São Paulo e Rio, eu conheço por coincidência, porque tem uns hotéis alemães por perto. Ele já deixou os imóveis em nome de picaretas. Um dia vai acordar, vai querer, ou quando sair da cadeia vão falar que não é dele. Essa construtora *Odebrecht*, Deus me livre! Ela trouxe bastante dinheiro de volta, mas não tudo. Então é isso. Por causa disso o Brasil não vai pra frente. Eles estão fazendo portos em Cuba, na África, porque na África é fácil. Você chega no presidente, diz que quer fazer um porto e usa metade do dinheiro para pagar a construção e a outra metade para pagar o presidente africano e o Lula, que deixa o dinheiro depositado nos bancos internacionais. Então, cadê o dinheiro? A Dilma fez um porto em Cuba. Aqui eles não têm dinheiro pra dar uma injeção contra dengue. Pessoas vão morrer, porque não tem injeções e remédios, mas lá em Cuba ela gastou dinheiro, com esses Estados do norte do Brasil lá em cima e até o México. Brasília, que já está numa situação difícil, ainda dá dinheiro pra Cuba, África, Honduras e todos esses pequenos Estados. Logicamente, não dá. E isso não é política, é roubo. Se fosse política talvez fosse possível fazer alguma coisa, mas não tem jeito. Eu descobri isso quando ficava em São Paulo. Quando você vai jantar nesses lugares pequenos, escuta tudo. Foi como eu também escutei o Lula xingar os brasileiros de vagabundos. Eu pensava: será que estou dormindo, sonhando? Mas não era sonho, infelizmente.

Quando eu cheguei em Maringá, eu pensei em voltar. Não queria ficar aqui porque lá tínhamos teatro e cultura. Havia tudo lá e eu também havia feito meus negócios na Alemanha. Agora, tem uma coisa. Eu nasci na Prússia D'Este e lá, no inverno, faz 44 graus abaixo de zero. A guerra entre a Alemanha e a Rússia parou completamente, dos dois lados. As metralhadoras não funcionavam, a gasolina e o óleo diesel congelavam. Eles só andavam a cavalo e tinham que tirar, às vezes, com os cavalos, os tanques, colocando fogo por baixo para esquentar. Era uma coisa de louco. Então ficou tudo parado. Quando o termômetro chegava a cinco, dez graus abaixo de zero, a guerra recomeçava. Chegamos até Moscou, Leningrado estava fechado. Os americanos e ingleses pensaram que iam começar mais tarde e que a Rússia já havia sido tomada, o que infelizmente não aconteceu. As distâncias são enormes, é muito grande.

Meu pai tinha uma imensa residência na Alemanha. Na Primeira Guerra Mundial eles visitaram meu pai. Viram que a casa era muito grande e disseram que tinham uma companhia de música e que gostariam de fazer algo e, já que minha mãe era pianista, poderiam formar uma orquestra lá dentro. Meu pai pensou na situação. Isso foi em 40, 43.

Vieram majores, capitães e eu, moleque ainda, pensando no que seria aquilo tudo. Não consegui dormir! Poderiam dormir também e terminar aquele negócio mais cedo.

Passados poucos dias, meu pai veio com um cara gozado, sentamos à mesa e começamos almoçar. Ele contou que toda aquela turma que estava em nossa casa estava morta. Haviam grupos, nas florestas da Rússia, que atacavam os trens à noite porque tinham, ou material humano, ou granadas. Então, de todo jeito, eles tinham que acabar com os trens e em um deles estava aquela companhia, com altos oficiais e tudo. Morreram todos, todos! Depois limpavam os trilhos e ao meio-dia os outros trens já continuavam. Eu vivi em uma época que não era possível! Então vim pra cá. Lama, poeira, jacus, esses caipiras. Eu não falava a língua e pensava no que iria fazer, mas tinha uns amigos alemães que me falaram que havia uma pessoa na *Companhia* que fumava muito e ia se aposentar pois já não aguentava mais e o lugar iria ficar livre. A *Companhia* me chamou, falei com o Vlademir Babkov e todos os caras lá – tenho quadros deles guardados – e eles perguntaram quando eu podia começar. Fiquei dez anos na *Companhia*.

Meu pai não quis trabalhar lá porque estava fazendo projetos e eu, como era solteiro, dava pra ele todo dinheiro que ganhava. Para mim, tanto fazia. Quando esses projetos ficaram muito grandes e ele já não aguentava mais, me disse para sair da *Companhia*, senão ele não saberia o que fazer. Teríamos que fugir de novo! Então saí de lá, mas eles não gostaram muito porque eu era uma mão na massa. Em Maringá, tinha casos de rapazes, da minha idade, que começavam a namorar, noivar e de um dia pro outro fugiam pra São Paulo. Eu vi casamento com polícia, com espingarda, carabina. Eles casavam com a polícia militar junto. O cara aprontava com uma moça e deixava de gostar depois que ela ficava grávida. O juiz falava que iria casá-lo, mas pra ele não haveria problema, pois assim que casasse, sumiria. Ia embora pra Mandaguari, Londrina ou voltava para São Paulo.

A polícia ficava pra forçar o cara a assinar, assim pelo menos a menina estaria casada. Eles vinham da Bahia, porque o negócio é assim, a baiana é muito bonita quando ela tem 13, 14 anos, até 18, 19. Depois que ela tem dois, três filhos tudo começa “cair”. Então eles fugiam de lá e casavam aqui novamente. Não havia uma ligação da Bahia com Maringá, para os juízes descobrirem se a pessoa era casada ou não. Se fossem procurar, iam ver que aqui tinha uma porção de pessoas da alta sociedade que já estavam casados na Bahia, Fortaleza. Logicamente, pra mim foi uma vida completamente diferente.

Eles querem uma avenida, uma rua com meu nome, uma coisa assim, pra não ser esquecido. Eu achei um quadro aqui, da Alemanha ainda, que eu tinha trazido pra cá. Quando eu tinha 14, 15 anos, já pintava. Meu avô era escultor e tinha uma grande

fábrica de mármore, na Primeira e Segunda Guerra. Ele era muito rico e desenhava monumentos, fachadas de prédios barrocos, com anjinhos, Deus e profetas. Da parte do meu pai, eles já eram arquitetos há mais de 200 anos, então, logicamente, isso se deposita e eu, com três anos e meio fiz desenhos de automóveis. Tenho tudo guardado. Esses livros, ou diários, minha mãe recebeu nos anos 60, 70, aqui em Maringá, porque um de nossos parentes os achou e como não sabia o que fazer com eles, mandou para cá. O avô do meu pai pintava também. Nesta época, de 1918, foram com seis cavalos à frente do colégio e, no meio do campo, pintaram árvores, uma coisa assim. Logicamente meu pai e eu não gostávamos muito, e eu era muito novo. Ficou tudo por lá. Hoje, se sobrou algum desses quadros, estão pendurados em uma casa desses russos.

Eu, por exemplo, usava esse conhecimento na *Companhia*. Eles precisavam de um cara que fazia caricaturas sobre a continuação da *Companhia*, e o presidente, Gastão Vidigal, gostava. Um dia, quando cheguei, sem dinheiro – porque havíamos gastado tudo na farra em São Paulo –, falaram para eu ir na *Companhia*, Rua São Bento, 329, porque eles me dariam dinheiro. Quando eu estava na *Companhia*, não me faltava mais nada. Eu tinha que fazer desenhos para o Natal, Páscoa, Carnaval, que enviava para São Paulo. Depois, quando já não estava mais na *Companhia*, o inglês – porque era uma firma inglesa – perguntou se eu já tinha visto o museu deles. O Gastão Vidigal tinha colado todos os desenhos na parede de uma sala. Falei que aquilo não sairia mais porque usaram uma cola vagabunda que havia por aqui. Ele perguntou se eu achava bonito, mas respondi que não podia falar nada. Mas tudo colado diretamente na parede! Eu, como arquiteto... aqueles desenhos nunca mais iam sair porque eram feitos em papel heliográfico.

Eu achava o Gastão Vidigal muito gozado. Ele veio uma vez pra Maringá, apareceu no nosso departamento de engenharia e sempre chegava na minha mesa, perguntando se eu estava bem e se estava desenhando. Todos ficavam indignados, porque ele era o presidente da *Companhia*. Eles se perguntavam o que ele tinha comigo. Eu não sabia o que ele realmente queria de mim. No Natal ele recebia outra vez, e durante o mês outra vez, e nós forçávamos para que eles comprassem mais terras, atrás de Cianorte, porque depois de Cianorte tudo acabava, não chegava nem no Ivaí.

Aqui tinha uma zona e fui eu que construí. Um amigo meu, por coincidência alemão também, falou que ia abrir uma zona, porque o bispo brigou por causa da zona na Avenida Guaira, lá onde tinha a primeira cadeia, onde estava o Detran, onde tem os bombeiros. Lá tinha a famosa *Casa de Pedra*, só com meninas de São Paulo. Era caríssimo! E assim mudou o negócio naquela região. Depois já haviam mais moças na

cidade e as coisas ficaram mais fáceis. Mais adiante a zona passou para a Vila Marumbi, onde eu fiz grande parte das construções. Ficava fora da cidade. Agora não existe mais, tem o *Supermercado Mufattão* lá. Hoje não existe mais zona aqui. Tem uma ou duas casas, mas eu não sei onde são porque tenho outros problemas.

Quando fui para o Rio de Janeiro, trabalhei três anos seguidos. Nem férias deram pra mim. Disseram que eu poderia pegar tudo em dinheiro ou pegar as três férias juntas. Nesse período, o Valter Kreiser me indicou no Rio de Janeiro e São Paulo, onde eu podia procurar trabalho, mas não foi fácil por lá. Então voltei pra Maringá. Ganhava uns 50 mil naquela época, meu ordenado era dez mil mas os outros 40 mil eu ganhava separado, com projetos que precisavam ser finalizados apressadamente. Eu ganhava muito dinheiro, coisa de louco, mas trabalhava dia e noite. Chegava meia-noite em casa e, de manhã cedo, voltava para a *Companhia*. Às vezes nem retornava pra casa. Sábado, domingo, Natal, Carnaval, não sabia quando era. Trabalhava direto. A *Companhia* ficava aberta, tinha um guarda lá que eu conhecia. Fizemos Cruzeiro do Oeste, onde faltavam os nivelamentos. Eles me pediam para executar porque não tinha desenhista com capacidade para fazer esses serviços, e os poucos que vieram de São Paulo ficavam três, seis meses e voltavam embora. Diziam que preferiam ser engraxates lá em vez de ficar aqui como presidente da *Companhia*.

Nas horas vagas eu ainda pintava. Tenho aqui 500 quadros. Eu já pensava em pintar Maringá como era, sabendo que depois de dez, 20 anos ficaria completamente diferente. Sabia disso porque na Alemanha, em vez de dez, as cidades tinham 100 anos e os trabalhos dos antigos artistas estão todos em museus. Neste quadro, isso aqui é a segunda rodoviária de Londrina, no centro, onde tem a concha, que é a mesma coisa que a segunda rodoviária de Maringá, na Praça Napoleão. Foi a *Companhia* que fez. Eles só queriam algo para que as pessoas saíssem dos ônibus sem ficar no meio da chuva. Os passageiros que queriam ir pra Maringá, Rolândia e Apucarana tomavam esses ônibus e voltavam. Eu gostava de Apucarana. Com meu carro eu faço a viagem Maringá-Apucarana em 15 minutos, mas quando cheguei, gastei sete horas. Quando saí do ônibus, falei que aquilo era um faroeste em dobro. Só tinha cama, mas não tinha guerra, zonas e o povo de Berlim.

Quando você tem fome, come muita coisa que não comia. Um dia nosso leiteiro – havia aqui pequenos sitiantes que faziam leite e queijo – deu um mamão, e eu não conhecia. Começamos a comer e era muito amargo. Falei pra minha mãe não comprar aquilo. Ela cuspiu tudo pra fora. Não dava pra comer. Posteriormente, ainda não estava na *Companhia*, quando fomos fazer um levantamento em uma fazenda. Ao lado, tinha mamão, e eles perguntaram se eu queria, porque não tinha nem almoço. Eles só comiam mamão. Falei

que não suportava aquilo porque era amargo, azedo e eles me falaram que não, para experimentar porque era bem doce. Achei uma delícia, voltei e falei pra minha mãe que os caboclos haviam me explicado que, pela geada ou outras coisas, eles ficavam daquele jeito que não dava pra comer, mas são doces, muito gostosos. Até hoje temos mamão todo dia de manhã cedo à mesa. Isso, na Alemanha, não existe. Banana? Nossa, banana! Durante a guerra não tinha banana. Eles tinham outra coisa pra importar. Banana também é barato, mamão, caqui. Que delícia esses caquis aqui! Abacate! Depois esses médicos falam que quem come muito abacate vai ter colesterol. Os médicos falando isso! Abacate não dá colesterol de jeito nenhum. Nós tínhamos aqui no jardim uma árvore de abacate. De manhã cedo eles começavam a cair. As folhas faziam barulho. Eu tinha um pastor alemão e se não pegássemos logo os frutos maduros, ficávamos sem. E ele cada vez mais forte.

Depois o João Paulino mandou cortar todas as bananeiras da cidade porque tinham aranha. Tudo bem, tinha aranha na minha cama e em todo lugar! Minha mãe, uma vez, pegou o sapato e colocou o pé. Ficou mancando por um mês e não tinha médico. Eles falavam que passaria com o tempo. Tinha uma aranha dentro do sapato, bem quentinho, gostoso. Ela entrou à noite e de manhã, quando minha mãe foi colocar, levou a picada. A aranha estava morta porque o pé acabou com ela. E o João Paulino mandou cortar tudo. Nós tínhamos, bem no fundo do terreno, várias bananeiras. Dávamos lá, dez, 20, reais e os fiscais não entravam.

Então nosso leiteiro, lá de Aquidaban, trazia banana, leite, queijo branco, esse de sítio, e assim se vivia. Tinha nozes também, padaria. Eu não senti muita falta.

Eles não tinham, lá na Alemanha, caqui, banana. Depois da guerra também demorava pra chegar, vinha da África. Mas tinha salada, batata, tudo igual. Esses pequenos sítiantes e chacreiros tinham que plantar legumes e, na feira, entregavam diretamente.

Aqui tinha um cara – não me lembro como se chamava – que era bucheiro. Meu irmão mais novo ia com ele na escola. Havia um matadouro e eles tiravam fígado, rim e todas essas coisas que ninguém comia. Na Alemanha, se você vai em um restaurante e quer algo com rim, fígado, paga quatro vezes mais caro. Então ele já conhecia isso por aqui. Dizia que era bucheiro, mas essa palavra nem consta no dicionário. Aí ele mostrou pra minha mãe: fígado, rins, miolo. Bucheiro é isso! E custava dois, três reais. Era de graça! Então não faltava nada pra comer. As pessoas tinham muita saúde mas muitos idiotas não comiam isso. Falavam que éramos malucos de comprar carne do bucheiro e que não se comia aquilo. Aqui há muito churrasco e com isso pegaram colesterol, engordaram demais e morreram. Da minha turma, da *Companhia* também, não tem mais ninguém vivo. O único sou eu. Eles também

eram, geralmente, mais velhos, agora esses contadores, registradores de terreno e prestações ainda podem ser encontrados.

A política era a mesma coisa de hoje, prometem tudo e quando entram não te conhecem mais. O primeiro aqui foi o Villanova. Ele chegou na *Companhia* – haviam grandes reuniões lá, com a diretoria de São Paulo – querendo cobrar imposto sobre os terrenos que foram desenhados em Maringá. A *Companhia* disse que, quando vendiam o terreno, é o proprietário que pagava o imposto, que ela estava fazendo a cidade e ele só podia estar maluco. Então havia uma briga com o Villanova, que logicamente perdeu, porque a *Companhia* era muito rica e poderosa. Essa foi a política que aconteceu com o primeiro prefeito, um idiota! Se ele tivesse feito amizade e falado que estava precisando, que estava difícil para a prefeitura, a *Companhia* dava. Ela dava para o bispo, pra essa Catedral e tudo mais. Aliás, a Catedral foi, como se diz, a “vaca do bispo”. Ninguém mais tinha dinheiro para a Catedral, e o segundo anel foi feito três ou cinco anos depois, então fizeram mais e no fim das contas ela pagou metade e uma dessas firmas terminou em dois meses. Esse Dom Jaime, vou dizer uma coisa... nós devíamos ter tido um católico, uma boa pessoa. Construímos o seminário para ele, mas brigávamos constantemente, até recentemente.

Eu disse que queria pintar um quadro dele, que gostou da ideia. Só que precisava de uma fotografia de antes, não de agora, para mostrá-lo no auge da idade. Ele ficou de conseguir e disse para voltar na semana posterior ou telefonar. Me deu uma fotografia onde estava com uns óculos grossos. Você via os óculos mas não via o Dom Jaime, ele estava escondido por trás dos óculos. Então eu disse que queria uma fotografia com um óculos fino, com borda de ouro, assim os óculos são vistos mas os olhos também. Ele disse que era daquele jeito mesmo e o quadro acabou não sendo feito. Eu não precisava me rebaixar. Até parece que ia pintá-lo com aqueles óculos. Olha bem pra mim! Não é assim! Eu sabia o que era bom pra ele. Ia fazer um quadro onde ele brilharia, como se fosse o fogo para o povo. Bom, ele morreu rico. Riquíssimo! Tinha uma filha lá no Esperança. Havia uma mulher que arrumava umas meninas novas pra ele. Já morreram todos. Isso aqui era Maringá, e eu estava dentro. Meu pai se divertia com as histórias que eu contava. Se você começa a mexer com todas as histórias desses caras aqui, comerciantes, dá pra fazer um dicionário. Muita história, fofoca e sujeira.

Tinha lá esse Aníbal, Aníbal Goulart. Era um vagabundo, um *gangster*. Matava e pegava as fazendas. Dizia que a fazenda era dele, mostrava os documentos para pessoas que estavam no lugar há dez, 20 anos e fazia sair. Ele era contratado para tirar os moradores do local. Também tinha o “Galo Cego”. Brigamos porque ele queria uma

subdivisão de um terreno. Eu disse que custaria, vamos dizer, R\$600,00. Ninguém fazia. Só a *Companhia* sabia como. Estava tudo pronto, só faltava ele assinar, mas falou que pagaria no dia seguinte. Eu disse que o conhecia e que primeiro ele teria que pagar e depois daria os documentos. Aí sim ele seria meu cliente e poderia voltar novamente. Ele procurou meu sócio, muito bravo, reclamando que eu queria receber dinheiro antecipado. Então ele disse para me procurar, pagar pelo menos metade e o restante em trinta dias, que eu entregaria pois sou um alemão honesto. O “Galo Cego” disse que não tinha dinheiro para pagar no momento, e meu sócio falou que, então, ele também não iria pagar depois. Em dois ou três dias ele voltou ao escritório, mandou me chamar e levou o dinheiro. Era R\$100,00, R\$150,00, uma mixaria. Ele andava com um revólver 38 na bolsa. Eu já sabia. Se ele mexesse naquela bolsa, tirasse o 38 e perguntasse se iria assinar ou não, claro que assinaria. Mas ele não iria fazer isso porque eram todos documentos falsos. Ele chegava na *Companhia*, mandava fazer uma planta, porque todo mundo dava uma cópia, então falsificava a assinatura, uma coisa assim, pedia um original, memorial descritivo, fazia o negócio e ficava dono do terreno. Isso era normal aqui. E ele sempre trabalhava sozinho. Me contaram depois – porque eu tinha em nosso escritório um funcionário que era parente dele – que ele havia voltado para Minas Gerais porque não podia mais ficar aqui, por tudo que ele fez. Todos sabiam que ele era um vagabundo. A polícia não queria nem saber. Quem iria fazer um processo contra o Aníbal ou o “Galo Cego”? Eles te matariam antes, e depois toda a família. Então todo mundo ficava quieto, não mexiam com eles. Depois, já meio velho, perdeu um olho em um tiroteio. Por isso, “Galo Cego”. Foi pra Minas e morreu lá. Ele tinha uma irmã que possuía uma pensão, uma coisa assim, e foi lá que viveu os últimos anos.

Agora, Aníbal Goulart, este sim era o mestre. Todos deviam ter tido uma aula com o Aníbal. Depois ele foi pra Curitiba e um dos filhos casou-se com a filha do Ney Braga, que era governador e, desde essa época, quando nós tínhamos que fazer alguma coisa no governo, em Curitiba, era preciso passar pelo Aníbal Goulart. Era horrível! Quando se chegava no Palácio do Governo já dava para escutar, lá de fora, os berros, risadas. Ele era um bêbado e ficava contando essas histórias aqui de Maringá. Mas quase mataram a mulher do Aníbal, na casa de madeira, por causa do incêndio, do atentado contra o Américo Dias. Ele ficou em Curitiba, porque lá não tinha essa bagunça e, como parente do Ney Braga, com filho casado com filha, quem iria mexer com um cara desse? Morre também.

Eu também fiz cada uma. Hoje, quando penso bem... porque fiz tudo aquilo? Não precisava! Mas, às vezes, ficava com raiva desses negócios, desses malandros. Vão pensar que sou o quê? Senão eles tomam conta de você. Depois, quando andava a pé,

encontrava o “Galo Cego”. Ele dizia que não ia me esquecer, mas eu falava que éramos amigos, pra esquecer tudo aquilo, que tinha sido moleque e deveria respeitá-lo mais.

Visualizando das fotografias

Nesta figura 1 está a rodoviária do “Maringá Velho”. Eu tenho um quadro com a pintura desta estação. Ao lado foi o primeiro hotel. *Hotel Maringá*. O dono tinha um negócio onde hoje tem um hotel, na Avenida XV de novembro. Todos os terrenos eram dele. Eles se mudaram pra Curitiba e quando fui para lá, encontrei o filho, que queria que eu ficasse no hotel dele. Não fiquei porque era muito caro. Um desses *Palace Hotel* lá.

Nessa rodoviária do “Maringá Velho” os sitiantes e chacreiros vendiam verdura. Lá tinha o lugar para comprar bilhetes, para obter informações e jogar na loteria federal e estadual. Foi tudo derrubado. Só o prédio que está na esquina, do outro lado da rua, continua. Tinha um bar lá dentro do prédio da esquina, em frente à estação, mas cada vez que se voltava lá tinha outra coisa. O cara não pagava aluguel, então tinha que sair, despejado.

Tem uma ampliação para o outro lado porque o cara aumentou o hotel. Chegava-se em Maringá e ia dormir onde? Quando cheguei aqui, tinha esse hotel de madeira, e foi um alemão, que nunca mais encontrei nesses 20 anos, que veio junto no ônibus quando chegamos, que mostrou os hotéis em Maringá. Falamos que iríamos dormir na rua, e lá no centro ele foi em todos os hotéis. Não tinham porta. Minha mãe questionou como é que iria tirar o vestido suado, na frente de todos, só com sacos pendurados para bloquear a visão. Depois achamos um hotel na Rua Bandeirantes, hoje Joubert de Carvalho. Esse tinha porta, com essas chaves redondas, rústicas.

Quando chegamos aqui, foi na rodoviária da Praça Napoleão. A primeira foi no “Maringá Velho”, mas ela ainda existia quando construíram essa na praça. Os ônibus – pintados de marrom e verde no teto – paravam primeiro na cidade, depois iam para a estação no “Maringá Velho” e então iam pra Londrina. Geralmente os motoristas dormiam no “Maringá Velho”. Eles não aguentavam porque a estrada era cheia de buracos e valetas.

A *Companhia* tinha feito a velha estrada e havia, posteriormente, um negócio no caminho, um ‘pau’, uma coisa assim. Falei para eles abrirem e tirarem aquilo de lá. Isso ficou por muito tempo. Eu passei por cima várias vezes. Mas não era um pau. Era um baiano, que veio pra colher café e caiu do caminhão, pois estava sentado na beirada. Dormiu, caiu e desmaiou. O próximo passou por cima, subiu a poeira e ninguém queria saber. A bolsa dele ficou no caminhão, alguém viu e deve ter pensado, já foi. Pegou o saco com documentos e dinheiro que poderia haver e é isso, são essas histórias que aconteciam.

O Izaltino Machado trabalhou para nós. Era carpinteiro. Como ele disse, tinha sim, uma quadra de bocha. Eu tenho um quadro, da inauguração de Maringá, em 42. Lá tem todo mundo, o Arthur Thomas, Waldomiro Babkof e Nyffeler. Todos esses funcionários da *Companhia* estavam lá. Eles já tinham o hotel e lá no quadro, onde está escrito “Mar”, de Maringá, em cima do hotel, tinha duas pistas de bocha, bem embaixo. Eu tenho um quadro onde tem essas pistas. Elas ficavam mais para o lado do hotel, mas o dono não queria mais bocha porque os caras, “enchiam a cara” e no outro dia não conseguiam trabalhar. Tinha um bar que ficava na esquina e outro na parte do hotel, onde foi aumentado. Na rodoviária, não me lembro.

Também havia um bar no outro lado, no edifício do Jorge Haddad, da família Haddad. Eles também tinham um bar. Então tudo ali era bar. Esses caras vinham de ônibus, saíam e tomavam algum negócio lá. Eu também faria a mesma coisa se fosse sozinho, porque aquilo ali era o fim da estrada.

Nessa figura 2 está a estação rodoviária. Tinha um hotel atrás, mas não existia essa casa de madeira. E isso aqui, de alvenaria, também não. Nessa rodoviária haviam algumas colunas e negócios. Eles ampliaram depois. Vendiam bilhetes. Agora essas construções atrás eu nunca tinha visto. Não havia nada atrás da rodoviária. Se fosse mais atrás – ainda tem mato – tinha o hotel de madeira onde minha mãe foi e não tinha porta, apenas cortina. Mas lá atrás, depois da praça. Essas construções estão muito perto.

A figura 3 é da praça da rodoviária. Tem uma casa de madeira aí, mas quando eu vim ela não existia mais. A *Casa Peralta* está aqui. Dá pra ver o aumento da rodoviária, e do outro lado também foi aumentado. Depois, acho que a *Companhia* fechou o telhado inteiro. Quando eu vim estava assim. Dentro da estação tinha bar, onde eles vendiam guaraná e várias coisas e você podia deixar a mala guardada para procurar um hotel. Tem bastante ônibus na imagem, e um Dodge também. Tinha muito movimento, mas eles andavam devagar porque toda vez quebrava o quebra-molas. Eram automóveis e não tanques! Quando vinham os carros, já tiravam as molas velhas e colocavam outras, porque tinha cada buraco!

Nessa figura 4 tem o *Banco Noroeste*. O gerente era muito amigo meu. Também tem o *Foto Maringá*, do Ueta, e o *Bar Panema*. Também tinha uma papelaria, as *Casas Pernambucanas* e as casas da *Companhia*. Em uma delas morava o Alfredo Nyffeler, o diretor, em Maringá. Esses paralelepípedos, atrás dos caminhões, são para fazer o primeiro calçamento, que começava aqui. Tinha tudo lá. Você chegava de ônibus e precisava de uma carroça pra levar a mala no hotel. Havia um jardim, mas o Américo Dias mandou derrubar

tudo. Falou que se quisesse sítio e verde, que fosse para o mato, entre Maringá e Mandaguaçu, que estava livre, e que onde é cidade não precisa disso. Bom, ele era assim!

A *Cafeeira Santa Luzia* era do Américo Dias, no “Maringá Velho”. Eu pintei, tinha muitos desenhos. Ele tinha uma máquina de café, que ficava na primeira ou segunda rua do “Maringá Velho”, onde tem o *Colégio Santa Cruz*. Lá tinha, na Avenida Brasil, na frente, um prédio de dois andares, do Levandovski, um polonês, mas eu nunca conheci esse cara, acho que morreu. Mas eu lembro da rua e dos caminhões. Essas colunas da cafeeira, essa construção, é uma gozação. Eu pintei isso exatamente porque nesse lugar eu discuti, uma vez, com o Américo Dias. Ele tinha que me pagar – só me chamava de alemão – e disse que naquele dia só iria pagar a mim. Eu disse que não queria mais que aquilo, só o que era meu. Uns vinte mil, uma soma fantástica. Aí veio outro cara e falou que o Américo tinha comprado relógios com o nome da firma e tinha que receber uns quinhentos mil, uma coisa assim. O Américo disse pra ele que naquele dia pagaria apenas a mim, que eu tinha chegado primeiro e que não tinha mais dinheiro. Ele assinava os cheques apenas com AM, de Américo. Imagine, eu não falava português direito, via esse negócio e ficava louco. AM? Que é isso? Mas o banco aceitava, eu já havia sido avisado. Então ele mandou aquele cara embora, que insistiu, dizendo que o Américo tinha que pagar porque aquilo tinha sido feito na época da eleição e já havia passado mais de um ano e meio, uma coisa assim. O Américo abriu a gaveta e lá tinha um 38, desses bonitões, que só se via nesses filmes de faroeste. Falou pro cara ir embora senão furava o rabo dele, que virou e se foi. Acabou. Perguntei pro Américo se ele não devia mesmo para aquele coitado, e ele respondeu que devia mas não tinha dinheiro, mas já tinha pago para mim e que eu devia calar a boca.

Vendo a figura 5, meu pai e eu projetamos seis fontes luminosas. Uma na frente do *Grande Hotel*, uma na Praça Napoleão Moreira, uma nesta praça, Raposo Tavares. Aqui está o *Grande Hotel*. Esta foto é nova, dos anos 60. Aqui tem o banco e nós fizemos um aumento lá. Tem a *Casa Jaraguá* e o *Palace Hotel*, dos Planas. Dá pra ver a *Companhia* e a nossa área, onde descansávamos lá pelas três horas, uma coisa assim. Tínhamos meia hora de descanso.

As seis fontes luminosas foram executadas, mas a única que funcionou foi a da Praça Raposo Tavares. Depois veio outro prefeito e disse que queria derrubar. Falei pra não fazer aquilo, pra deixar à mostra, mas não adiantou. Porque primeiro foi o Villanova depois entrou o Américo Dias. Isso foi no fim do mandato do Villanova.

Aqui nesta foto a rodoviária da Praça Napoleão já foi derrubada. Por isso eu disse que é meio recente. Quando eu cheguei, já tinha as *Casas Pernambucanas*. Isso

aqui foi uma construção provisória. Não sei se os ônibus paravam aqui, porque tinha a estação de ferro. E antes desta rodoviária ser construída, havia uma praça de diversões. Você podia jogar valendo dinheiro.

Meu pai tinha desenhado três vezes essa fonte. Depois fizemos uma cópia e tirávamos sempre a mesma e escrevíamos por cima. Em uma dessas reuniões falei que estavam malucos, mas responderam que se o Américo Dias queria, tinha que ser feito.

Os carroceiros não sabiam onde ficar. Essas charretes levavam as putinhas da Vila Marumbi, ou da Avenida Guáira para o centro da cidade. Eram cobertas, porque elas chegavam aqui, faziam as compras, pegavam as coisas e iam pra casa. E se chovesse, como é que fariam? Dá pra ver muito bem aqui na foto, uma das primeiras da fila é uma charrete de puta. Eu usava muito essas charretes mas não sabia que era de meretrizes, só depois que me falaram. Os colegas fizeram gozação perguntando se eu era “veado”. Só elas usavam essas charretes. Uma vez minha mãe veio de São Paulo e tinha chovido muito por aqui. Havia muita lama. Eu morava na Avenida São Paulo, Avenida Anchieta antigamente. Minha mãe falou que não podia entrar naquela charrete. Ia à pé? Eu disse que ia usar a charrete e que não era “veado” nem puta. Falei pra ela entrar, colocar o cachecol e só deixar os olhos pra fora e se quisesse eu abraçava e beijava até a polícia chegar. Era difícil para o charreteiro, porque a charrete ia pra lá e pra cá. O cavalo ia na frente e tentava desviar das valetas de caminhão. Dava medo de cair. Isso aqui era Maringá.

Nessa figura 6 está a nova rodoviária. Eles a derrubaram. Poderiam fazer um palácio de cultura, uma coisa assim. Eu tenho perspectivas que nós mostramos à prefeitura. Tinha pouco serviço e fizemos esse trabalho: em cima restaurante e embaixo museu, para pintura, música, porque não tem nada aqui em Maringá. Pra que eles derrubaram? Ninguém sabe. O que o Barros quer fazer? Os engenheiros disseram que não tinha mais condições de mantê-la em pé, mas é tudo conversa! Tudo conversa porque o meu engenheiro, que trabalha ainda hoje comigo, tinha dois ou três boxes lá. Falaram que ia ter indenização mas o processo já corre há uns 15 anos. Mas porque o Silvio Barros fez isso? Hoje tem um estacionamento lá. O velho Silvio Barros ainda era uma pessoa que eu achava muito honesta, mas os filhos...

Dá pra ver na figura 7 que a construção foi muito bem feita. Foi fiscalizada por nós, não pela *Companhia*. O Lauro de Aquino, que também já morreu, tinha a obrigação de ir até lá e verificar, no tempo do Américo Dias. Depois falam da estrutura. Inventam outra! Esta estrutura é perfeita, ficou lá quanto tempo? 30, 40 anos? Eu não gostava dela, mas alguma coisa podia ter sido feita, como uma cobertura grande para fechar tudo igual a esses

mercados em muitas cidades como São Paulo, onde as pessoas vão e comem alguma coisa, em um restaurante, um bar. Por que eles não fizeram isso aqui? Ou um centro cultural, uma biblioteca ou alguma coisa assim? Porque aqui embaixo dessa praça você poderia fazer um supermercado subterrâneo.

Também tem, na foto, a estrada de ferro. Quando eu cheguei em Maringá ela ainda não existia. Dá pra ver cavalo e charrete. Eles ficavam perto da ferrovia pra pegar as pessoas que saíam dos trens. Tinha um ponto de charrete no “Maringá Velho”, lá no *Colégio Santa Cruz*.

Nessa figura 8 o restaurante era aqui em cima. Não se falava mal desse restaurante. Tinha uma escada em separado. Eu ia com meus pais, que já morreram há muito tempo, e comemos lá diversas vezes, aos sábados, domingos. Não me lembro quem era o proprietário, também porque eu não era desses tipos que frequentava bares, restaurantes. Mas fomos uma vez porque, por coincidência, minha mãe tinha esquecido de fazer o jantar e falou para comermos ali.

Aqui na figura 9 estes orelhões ficavam em uma galeria na parte de cima. Era enorme isso aqui. Depois tinham esses comerciantes. Dava pra tirar todas essas coisas pra fora e fazer alguma coisa cultural, mas...

Na figura 10 está o Américo Dias, o Lupion... Vixe Maria! O Américo fez tanta coisa errada. Ele foi para o Mato Grosso e montou um restaurante lá. Ficou lá alguns anos, gordo, e morreu. Ele não era mais prefeito quando isso aconteceu. Aquele dinheiro que ele me pagou, 20 mil, uma coisa assim, devia ser da prefeitura. Ninguém controlava, ninguém falava com ele. Todo mundo estava com medo dele.

Aqui, o Américo não sabia nem ler. Uma vez pegou o Chevrolet dele, e isso é típico de Américo Dias. Havia, lá na Avenida Mauá, oficinas e quintais da prefeitura. Os caras que trabalhavam lá, soldados, mecânicos e tudo mais não estavam recebendo ordenado. Isso eu lembro, o Lauro de Aquino, meu engenheiro na época, falou isso. O Américo perguntou se iam ou não abrir o portão. Os funcionários disseram que ele mesmo poderia abrir porque ninguém estava pagando pra eles. O Américo entrou no carro importado, um Empala, deu marcha a ré, arrebentou as correntes, que não eram muito grossas, e destruiu o carro dele também. Agiu como esses coronéis. Não têm uma novela, os coronéis da novela Velho Chico? É a mesma coisa. Aqui não era tanto como lá. No Norte é muito pior, Deus me livre! Eu fui pra Bahia, Fortaleza, o morro de São Paulo. Visitei todos esses lugares. É lindo. Lindo! Palmeiras, comida barata, peixes, praias, Porto de Galinhas. É lindo, lindo. Você fala que quer morrer ali, mas...

Então o Américo foi pra São Paulo e matou o gerente comercial da *Simca*, um francês. Se não fosse francês, não haveria acontecido nada. E ficou doze anos na cadeia. Ele sofreu muito. Quando ele não fazia o que queriam, pegavam uns três brutamontes e abusavam dele sexualmente. Isso acabava com ele. Eu acho. Nunca fiquei em uma situação assim. Quem levou ele na cadeia foi o Dom Jaime Luiz Coelho, bispo de Maringá. Então lá eles se perguntavam quem era o cara. Político? Ah, prefeito de Maringá! Então tudo bem, ele é bem vindo aqui. O Américo falou alguma coisa, bateu nas costas do chefe da cadeia – isso eu não vi mas me contaram – que perguntou quem ele estava achando que era. Aí levaram o Américo, pegaram uns homens fortes e falaram pra deixar ele lá, com os três, para um casamento. Lá ele pagou todos os pecados. Ele era um homem simples que enriqueceu e ficou louco. Quando chegou vendia galinha, de casa em casa, no “Maringá Velho”. Enriqueceu rápido porque, na política, mexeu com o povo e disse que ia fazer todo mundo ficar rico. Prometeu, prometeu, mas era tudo mentira.

Antes de entrar na política ele não tinha enriquecido muito. Aquela motoniveladora que ele usou pra fazer propaganda na Avenida Brasil não tinha sido paga. Ele comprou em nome da prefeitura e depois devolveu. Não sei quem ficou com ela. Não era dele. Ele falou que havia comprado. Essas motoniveladoras da *Companhia Melhoramentos* eram emprestadas. Quando terminava o negócio eles vinham cobrar do povo.

Depois, não sei ao certo se foi em Ourizona, havia os depósitos e secadores do Américo Dias. Ele não pagava ninguém. Entrou tudo em falência. Ele já tinha sido prefeito, mas comprou carro importado, era dono da agência da *Simca*, junto com o Silvio Barros, o pai, uma coisa assim. Agora, como ele tinha esse dinheiro? Não sei. Eu conheci um jardineiro chamado Geraldo. Ele era muito amigo do Américo Dias. Eu não sei o que esse sem-vergonha do Américo fez com o dinheiro depois, mas meu pai desenhou toda a estrutura de madeira dos secadores. Ele vendia o café e não pagava os sitiantes. Quando eles iam cobrar, o Américo mandava voltar no fim do mês e assim por diante. Tinha sitiante que estava cobrando há um ano. E depois tem a agência *Simca* também. Ele vendia os carros *Simca Chambord* e não pagava. A agência simplesmente cortou o fornecimento dos carros. Ele foi lá e disse para mandarem mais carros, porque senão não dava pra viver. Falaram que haviam mandado vinte carros e ainda não tinham sido pagos e que, se ele pagasse um ou dois pelo menos, poderiam fornecer novamente. Eu sei como é, trabalhei para a *Ford* também. Às vezes estava um pouco difícil, então eles davam um jeito, faziam prestações ou deixavam pro outro mês. Era questão de conversar. O Américo Dias pegou o revolver e matou o diretor comercial da *Simca*. Como

você pode matar alguém se você é o culpado? Eu não pagaria! Então era o contrário, a *Simca* deveria ter matado ele!

Maringá teve um ou dois prefeitos que foram bons, mas o resto... o João Paulino, vixe, também era... Tinha um médico, Dr. Carvalho. Ele era muito amigo do meu pai, mesmo eles quase não se entendendo, porque meu pai não falava bem o português, mas o Dr. Carvalho gostava dele. Mandou fazer um prédio, meu pai deu o preço e ele nem pechinhou. Esse foi o único sujeito honesto que entrou nesse negócio. Ele não fez muita coisa pra Maringá porque não tinha dinheiro, mas pagou todo mundo. Ninguém pode dizer que fez algo pra ele e não foi pago. Esse sim!

Dos prefeitos, também tem esse do *Clube Hípico*, o Jairo Gianotto. Sempre malandro. Ele pegava o clubes, fazia negócios e depois não saía. Pra não fechar, eles deixavam, esperavam. Eu fiz algumas modificações no *Clube Olímpico*, algumas ampliações. Não recebi a última prestação. Ele disse para eu terminar para poder me pagar, que o dinheiro estava com ele. Falei para me pagar então, já que eu estava lá. Uma parte ele realmente pagou. Depois, virou prefeito, fugiu para a fazenda dele, onde está até hoje, de onde recuperaram as máquinas que ficaram expostas na praça. Foi tudo a leilão e o dinheiro voltou para a prefeitura. Virou malandro junto com o contador, o Paolicchi. Tiravam dinheiro à vontade e ninguém falava nada. Medo! É medo! As pessoas têm medo porque podem falar alguma coisa, aí cai a noite, chegam com um automóvel...

Agora está começando a melhorar um pouco. Nós estamos pagando a dívida da Dilma. Milhões e milhões. E todo mundo, inclusive o Temer, dizendo que já estamos melhorando. E a Dilma? O dinheiro da Dilma? Ela disse que não ia brigar mais. Eles fizeram um acerto! Ou você acha que ficou boazinha de repente?

Eu nunca trabalhei pra prefeituras ou políticos, porque eles já são acostumados a prometer. É uma prática. Meu engenheiro chegou um dia pra mim e falou que o Ricardo Barros queria derrubar a rodoviária, e que ele respondeu que ela estava com a estrutura perfeita, que não tinha um trincado e que poderia fazer várias alterações, como ampliar um corredor, diminuir o tamanho das lojas, fazer novas fundações. Tinha um vazamento das privadas, mas foi resolvido. Não deu tempo de fazer nada. E esses laudos assinados pelos engenheiros foi uma mentira! Mas quem vai ser contra os engenheiros? Agora está derrubado, não têm mais ferragens, não tem nada. Como é que foram fazer isso?

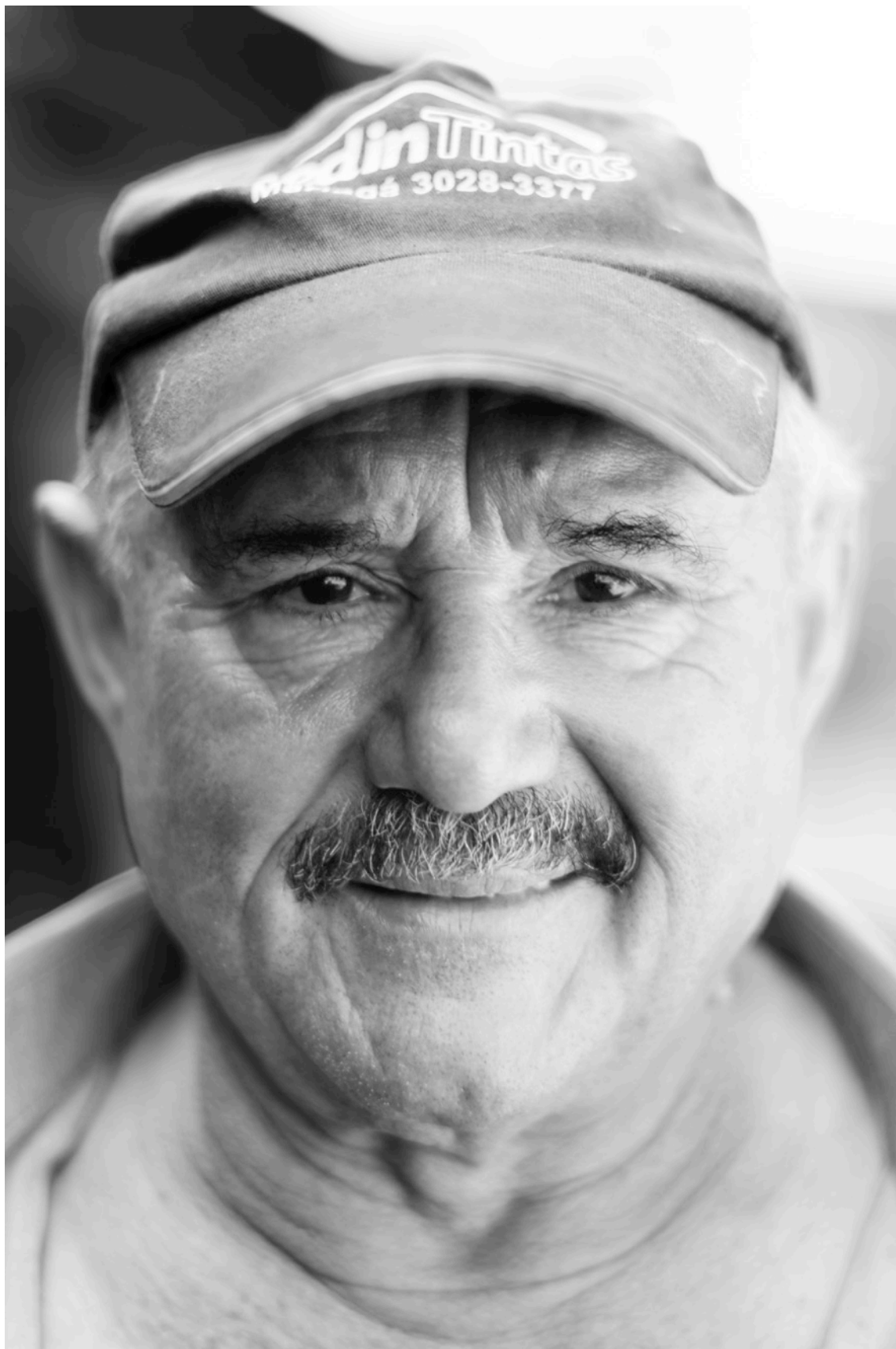


Figura 59 - Nelson Dias
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Nelson Dias.¹³⁶

Quando eu cheguei em Maringá, viemos eu e meu irmão, juntamente com meus pais. Meu irmão tinha oito anos e eu seis. Fomos morar na Vila Santo Antonio, quando era tudo mato. Meu pai alugou uma casa ali. Chegamos em 1955, época do Villanova, primeiro prefeito de Maringá.

Eu nasci em Presidente Bernardo, São Paulo. Viemos de lá e meu pai comprou um carrinho e começou a trabalhar de carroceiro. Ele ficava na estação de trem. Os vagões chegavam lotados e descarregavam cereais, sal, açúcar, feijão, arroz e meu pai entregava para o *Dias Martins, Atlas, Moreira*, para todas essas firmas. Naquele tempo as carroças eram de roda dura. Eram três turmas de carroceiros e ali era tudo barro. Os próprios carroceiros faziam a descarga dos vagões. Encostavam a carroça na boca do vagão, descarregavam tudo e saíam.

Quando eu tinha 12 anos, fui operar das amígdalas. A Santa Casa era toda de madeira e os enfermeiros eram uns alemães grandes. Como eu sofria das amígdalas, ia estudar mas não aguentava e acabava voltando pra casa.

A Avenida Brasil era de paralelepípedos. Em frente à estação de trem não era asfaltado. Quando chegava o trem, era tudo barro. As carroças eram de roda dura, não havia carrinho com pneus. Tinha muitas carroças e eram três turmas para descarregar os vagões. Cada uma tinha, mais ou menos, de oito a dez carroceiros. Um dia meu pai – eu lembro até hoje – estava em cima da carga da carroça e caiu. Tinha muito barro e a carroça passou em cima da perna dele. Aquela roda dura passou bem em cima da canela dele, e não quebrou porque o barro era tanto que a perna afundou quando a roda passou. Ele ficou mais ou menos um mês parado, com a perna pro alto, enfaixada. Naquele tempo, nem no médico ele foi. A turma de carroceiros era muito unida. Quando chegava no fim de semana eles vinham trazer alimento. Cada um juntava um pouquinho e vinha trazer pra nós.

Quando eu completei seis anos, comecei a trabalhar de engraxate, na estação ferroviária. Meu pai me colocou lá, eu e meu irmão. Meu pai de carroceiro e nós de engraxates. Chegava aquela turma pra embarcar, engraxar sapato e nós ali, com a nossa caixinha. Tinha muito trabalho. Engraxávamos muito.

Não sabíamos direito onde morávamos e nos perdemos um dia, na linha do trem. Quem disse que achávamos a casa? Aí veio um motoqueiro, que era guarda, e perguntou

¹³⁶ Entrevista concedida ao autor em seis de agosto de 2016, no local de trabalho do entrevistado.

se estávamos perdidos. Nós dois com as caixinhas nas costas. Falamos que sim, expliquei mais ou menos pra ele, que nos pegou e levou pra nossa casa.

Quando eu fiz 12 anos, nós compramos uma casa ali na Vila Esperança. Um cara de Paraguaçu Paulista estava vendendo datas, dessas de 500 metros, tudo na Vila Esperança, nas três primeiras ruas. Do lado de lá, indo para o Mandacaru, era fazenda. Nós moramos na segunda rua. Eu lembro até hoje, meu pai pagou, naquele tempo, 20 contos. Fez um rancho para os animais, uma casa de madeira e nós mudamos. Pagava por mês, para o cara de Paraguaçu. Ele vendeu muita data ali, onde tem aquela tapeçaria em frente ao *Colégio Rodrigues Alves*. Era tudo dele. A Vila Esperança era toda desse cara. Eu lembro de ter 12 anos porque foi quando o avião caiu em cima da caixa d'água na estação, onde os animais da turma de carroceiros bebiam água, bem no aniversário de Maringá. Eu estava no rancho, trepado em cima de um animal, vendo o avião, quando vi ele descer. Aí saí correndo pelo mato, no fundo da Vila Esperança. Tenho foto da minha mãe, nesse lugar. Ela era crente da Congregação Cristã do Brasil. Tinha uma igrejinha ali e eu tenho foto dela, no binóculo, com a igrejinha e todo aquele mato. Quando cheguei lá só vi os pedaços do avião ali, caído. O piloto morreu.

Depois que venceu o Villanova entrou o Américo Dias Ferraz. Era tempo do Aníbal Goulart que queria matar ele. Na época da eleição, o Aníbal Goulart queria matar ele em uma cadeira de barbeiro.

Com 12 anos ainda trabalhava como engraxate. Depois comprei uma charretinha, comecei a pegar leite em uma fazenda nos fundos da Vila Esperança e comecei a entregar pela cidade. Comprava 100 litros de leite e pagava todo fim do mês. Formei uma freguesia e comecei a trabalhar. Depois também comprei frango e cabrito para vender. Então comecei a trabalhar por conta. Aí foi indo a nossa vidinha.

Foi o tempo da polícia velha, quando mataram aquele Clodimar. Eu fui trabalhar em uma fazenda, me alistei e fui “tirar meu tempo” em Curitiba. Meu irmão não passou, mas quando saiu a polícia velha – eu tinha um primo que era dessa polícia – e entrou a polícia nova, meu irmão conseguiu entrar, inclusive hoje é aposentado da polícia como sub-tenente.

Eu continuei vendendo aqueles produtos até quando eu fui tirar o tempo, servir ao exército em Curitiba, lá no Boqueirão. Concluí e voltei embora. Meu irmão ficou na polícia. Quando voltei, comecei a trabalhar de ferreiro, durante uns três anos mais ou menos, em uma ferraria ali na Avenida Paraná. Aí me casei e fui embora pra fazenda. Nisso eu tinha feito um curso de cabo, mas não fiquei engajado e vim pra cá fazer um curso na Copel, que

ficava ali na Avenida Colombo, depois da Avenida São Paulo, perto do *Banco Bamerindus*, onde hoje é um terreno vazio. Passei, meu sogro me chamou pra trabalhar no sítio e o cara me chamou pra trabalhar na *Copel*, porque eu tinha passado no concurso. Fiquei entre a cruz e a espada, mas gostava muito de criação e fui embora pro sítio. Deixei a *Copel*. Fiquei uns três, quatro anos lá e vim embora. Então meu ex-patrão, pra quem eu trabalhei de ferreiro quando era solteiro, me chamou novamente. Isso em 74. Só saí de lá em 2009, quando ele morreu, em 30 de março. Fiquei, março, abril, maio e junho. Em julho mudei para onde estou, no dia 25. Dia 25 de julho fez sete anos que estou aqui. Esse carroceiro que chegou aqui agora era moleque ainda quando eu trabalhava na Avenida Paraná. Tem pais que levavam as crianças junto, quando eram pequenas e hoje são elas que trazem os filhos. Quando trabalhava de ferreiro lá na Avenida Paraná, aquela turma que começou a fazer os prédios do Novo Centro ia de sábado nos ver trabalhar e levavam os filhos pra ver a gente bater marreta.

Quando eu entrei pra trabalhar na Avenida Paraná, não tinha nada. Não tinha mercado. Ali era a feira e umas casinhas velhas. Eu conheço todos os carroceiros, mas hoje a turma da prefeitura não está querendo mais que eles trabalhem. Estão querendo prender os cavalos. Hoje quase não tem mais carroceiro trabalhando. São bem poucos. Mas eu faço muito serviço pra turma do centro, do Novo Centro. Trabalho para esses mestres de obra, engenheiros e todo esse tipo de serviço. É outro tipo de trabalho, como temperar ferramentas.

No começo da cidade tinha um monte de carroceiros e charretes. Não havia taxi, a turma andava de charrete. Eu mesmo, quando operei das amígdalas, saí do hospital em um domingo de ramos e paguei um cruzeiro pra charrete me levar embora pra casa, na Vila Esperança. Em frente à estação ali, onde tinha a rodoviária, era um ponto de charrete. Era uma fila. Na Vila Emília também havia um ponto. As charretes só transportavam pessoas. Elas chegavam de viagem, na estação de trem, descarregavam e iam até a charrete, para levá-los. A carroça só transportava produtos, era só a carreta. Hoje vai em táxi. Eu trabalhei como carroceiro quando entregava leite. Trabalhava com dois burros. Andava 20 quilômetros. Entregava leite na cidade inteira. Começava aqui na Avenida Kakogawa, que não tinha nada. Era carreira de pé de manga, de pé de abacate, café e isso tudo. Não tinha sítio nessa Água Maringá. Cada um tinha um sítio de dez, cinco alqueires. Eu fazia o percurso em uma hora. Terminava lá na Avenida Mauá.

Uma vez encostei os dois burros, lá na Avenida Herval. O jipe da polícia, de capota, encostou beirando o balancim do burro. Eu não sei o que deu, mas ele se espantou e a ponta do varal bateu na capota do jipe e furo. Deu um rolo! Eu liguei pro meu patrão, que veio, montou na carroça, nos colocou na frente e fomos até a delegacia. A polícia veio atrás.

Quando passamos pela Avenida Brasil ele disse que, se ficasse preso, era para irmos até o advogado pra tirá-lo de lá. Eu tinha 16 anos. Mas ele não ficou. Disse alguma coisa lá e viemos embora. Não tínhamos culpa! Mas essa é a vida, a gente continua até hoje. Já estou com 67, trabalhei desde 74 como ferreiro e estou aí.

Meu pai sempre trabalhou como carroceiro. Ele largou quando aposentou. Foi eu que vendi aquela casa. A casa do meu pai era aqui e ele ainda tinha carroça. Quando aposentou, as carroças não podiam ficar aqui, mas ele tinha uma data vazia e largava lá o animal dele, a Pampa.

Ele era primo primeiro do Américo Dias Ferraz. Abdal Dias Ferraz. Meu irmão também é Adair Dias Ferraz. Eu não tenho Ferraz no nome porque, quando meu pai foi me registrar, colocou só Dias e esqueceu do Ferraz. Meu nome correto seria Nelson Dias Ferraz. Eu lembro até hoje, quando nós morávamos na Vila Esperança, tinha uma mesinha com meia dúzia de cadeiras, daquelas franzinas e assento de madeira mesmo. Aí o Américo, então prefeito, sentou-se. Quando ele foi embora meu pai pegou um serrote e marcou a cadeira que o Américo tinha sentado, na cozinha. Disse pra nós que ia marcar a cadeira que o prefeito havia sentado.

Meu pai carregou o Silvio Barros – tem jornal em casa – desfilando com a carroça, com essa égua Pampa, que ele tinha. Quem a comprou foi um advogado, e a levou lá para aquele clube de dança, com cavalos e baia, na saída pra Campo Mourão, do lado esquerdo, o *Centro de Tradições Gaúchas* (CTG). Tem umas baias lá no fundo, com cavalo. Essa égua Pampa está lá até hoje. Meu pai já faleceu e minha mãe também, já tem uns 30 anos. Eu morava nessa casa aqui do lado e minha mãe morava com a gente. Eu cheguei do serviço e, ali onde é a farmácia Nissei, tinha uma borracharia. Minha mãe ia lá na Vila Esperança, isso lá pelas seis horas da tarde. Ela foi atravessar a avenida, passou a primeira rua e na segunda veio um fusca e pegou ela. Ficou dez dias no Santa Rita e morreu. Depois foi meu pai. Eu tinha chegado às seis horas, meu pai falou que ia tomar uma cerveja e me chamou para ir junto. Eu não quis. Lembro que, quando eu ia atravessar a avenida junto meu pai, ele me segurava e dizia pra tomar cuidado, que ali era perigoso. Vem umas motos fazendo o contorno da praça, que nem doidos. Então meu pai foi sozinho. Eu estava com frio e gripado. Fiquei deitado no sofá e dali a pouco vieram correndo dizer que meu pai tinha sido acidentado. Ele atravessou a primeira rua e, quando foi atravessar a segunda e pisou, o motoqueiro pensou que ele ia passar pro lado de lá e cortou por trás, pegando ele nas costas, que rodopiou, caiu de costas e bateu a cabeça. Ficou cinco dias na *Santa Casa* e morreu

também. Os dois morreram bem perto, de acidente. Daqui da esquina eu vi meu pai caído, pertinho do *Bar CBT*, na Avenida Doutor Alexandre Rasgulaeff.

E ainda sobre o dia da morte da minha mãe, quando eu tinha chegado em casa, ela havia feito uns pastéis e eu comi com ela, que disse que ia na Vila Esperança, na casa de uma irmã. Ela era crente. Chamou minha filha mais velha, de 12 anos, pra ir junto. Ela não quis. Os outros dois já estavam na igreja e eu também não quis ir. Preferi ficar em casa. Minha mãe disse que ela ficaria então, pra fritar mistura para o pai, e foi sozinha. Aí desci em um barzinho pra tomar uma cerveja e falei que logo voltava. Nisso chegou um rapaz chamado Nelson também, que estava vendendo uma data aqui perto, e pediu para o cara emprestar o banheiro pra lavar as mãos cheias de sangue. Eu vi ele lavando as mãos. Daqui a pouco chegam correndo, dizendo que minha mãe havia sido acidentada. Saí correndo e o cara da oficina já tinha levado ela para o Santa Rita. Voltei pra casa correndo, peguei meu Corcelzinho 76, corri até à igreja gritando. Saíram a mulher e os dois filhos, liguei o pisca-alerta e quando cheguei no hospital minha mãe vinha vindo na maca, já com a cabeça raspada, para a UTI.

Mudando de assunto, esses cravos, os pregos para ferrar cavalos, vêm lá do Rio de Janeiro. Vendem em Maringá, mas vêm da fábrica de lá também, de Petrópolis. Eu faço o pedido, deposito o dinheiro no Itaú e eles enviam.

Visualizando as fotografias

Nesta figura 1 não é a estação? Ali do lado da Paraná, depois da delegacia, tudo cheio de casas. É o “Maringá Velho” aí. Conheci lá. Quando eu entregava leite e sobrava, eu ia lá, juntava aquela mulherada e em um instantinho vendia tudo. Era muito movimentado. Lá não tinha carroceiro. Tinha, mas não aguentavam. Isso é do tempo do bucheiro. Quando ia comprar miúdos, era no carrinho de bucho, tudo pendurado, arrumadinho. Dava pra comprar miúdos, fígado fresquinho. Agora não tem mais. Acabou. Vai fazer isso hoje...

Olha a estação rodoviária aqui, na figura 2. Olha a plataforma! Quando eu trabalhava de engraxate ali, na estação de trem, tinha um bar de um gordo aqui, perto da rodoviária. Muito movimentado.

Nessa figura 3 é a praça da rodoviária mesmo? Esse tempo era tudo “jardineira”. Eu andava nelas. Não tinha ponto de carroça aí. Os pontos eram na Paraná, na estação de trem, na Avenida XIX de Dezembro, na Avenida Mauá, bem na esquina, pra baixo

onde antigamente era a linha de trem. Tinha um viaduto e logo depois, ao virar, era a esplanada, da linha do trem. Transportava-se de tudo ali.

Essa figura 4 é na Praça Napoleão. Aqui as *Casas Pernambucanas*. Chegando na Brasil tinha a *Casa Branqui*. O primeiro radinho que comprei foi ali, paguei 200 cruzeiros em um Motoradio. Era uma portinha pequena. Levei para o sítio, pra quando ia tirar leite, às 3 horas da manhã. Também tem charrete de capota aqui na foto. É o que rodava. Tinha bastante movimento aqui.

Na figura 5 quem fez a praça luminosa foi o Américo Dias Ferraz. Ali era um movimento danado. À noite era muito bonito, pra passear. Eu era solteiro quando tinha a praça luminosa. Nós íamos no Cine Maringá e nessa praça. Quando tinha a rodoviária Américo Dias Ferraz, logo na entrada havia uma banca grandona onde ficavam os engraxates, isso na parte de baixo.



Figura 60 – Cadeira de engraxate desativada, na entrada do saguão da rodoviária, pela Rua Joubert de Carvalho, em três de outubro de 2005

Fotografia: Fábio Dias

Fonte: Arquivo pessoal

Aqui na figura 6 já estavam construindo a rodoviária. Lembro da construção. Depois da rodoviária, onde tinha a velha estação de trem, tinha uma caixa d'água grandona. Naquele tempo, em frente à essa estação, era tudo barro. Eu ainda trabalhava ali como engraxate.

Nesta figura 7 tem um ponto de charrete, ponto das carroças. Deve ser perto da estação de trem. Dá pra ver a plataforma, a linha. Aqui é onde eles descarregavam os mantimentos, onde encostavam as carroças. E esses carroceiros eram da turma do frete.

Parece que tem a caixa d'água aqui, depois da estação, que era um pátio ali. Aqui, onde tem as carroças, vinham tropas de longe. Chegavam e montavam nos burros dos carroceiros “a pêlo”, e eram só pulos. Meu pai fazia parte dessa turma.

Essa aqui é a rodoviária, na figura 8. Quando começaram a construir, a turma comentava coisas boas sobre ela, porque tinha as outras e depois construíram essa rodoviária nova, bem arrumada, e já começaram a asfaltar o pátio da estação. Era tudo barro. Quando chovia e chegavam os vagões, era um barreiro danado e buraco por todo lado. Você saía do vagão e já pisava no barro. Agora demoliu e foi lá pro outro lado.

Na figura 9 são orelhões... são semáforos... Isso aí é na saída, nos fundos da rodoviária, onde haviam os orelhões, no corredor, e lá no fundo tinha os barzinhos, onde comprávamos lanche e outras coisas.

Essa figura 10 é antiga. Não reconheço. Esse não é o Said?

Como perguntou, o Américo tinha armazém de cereais no “Maringá Velho”. Era o tempo do *Cine Maringá*. Do outro lado da avenida ele tinha uma sorveteria. Ele também teve bar. Chamavam de bar do Américo, lá no “Maringá Velho”. Os parentes deles moravam todos ali, como a tia Armezinda, que era tia do meu pai. Ainda moram os netos ali. Subindo o “Maringá Velho”, em um bar de esquina, ainda tem parentes dele ali. Não os mais antigos, os netos. O meu irmão pode ter mais informações, porque quando entrou na polícia rodava por todo lado. Ele mora no Conjunto Record. Está aposentado. Vai ficar... quando eu falar pra ele que vi fotografia do Américo!

Esses cavalos usados pelos carroceiros eram todos daqui. Você andava, por exemplo, onde é a Avenida Kakogawa, era tudo sítio, tudo patrimônio. Por onde você andasse ia encontrar cavalo, vaca. Você ia nesse “Maringá Velho”, na Mandacaru, e era tudo roça. Quando eu morava na Vila Esperança era tudo roça. Nós íamos caçar de estilingue e encontrávamos aqueles macacos que faziam feixes de milho, colocavam nas costas e iam embora. Tinha muito cavalo solto.

Não ficávamos ricos como carroceiros, mas dava pra defender, sobreviver. Tinha muita carroça. Havia três turmas, fazia-se o frete e quando chegava o fim de semana – tinha um cara que comandava – pegava tudo, ia marcando o frete que faziam, quanto descarregaram e efetuava o pagamento, todo sábado. O chefe era um tal de seu Antônio.

Quando eu morava na Vila Esperança, um dia, estourou uma boiada. Era tudo mato aqui nessa Avenida Morangueira. Sempre passavam boiadas por aqui. Um bezerrão não conseguiu ir embora. Deu aftosa, ficou com as unhas... não conseguia pisar nas pedras. Abandonaram e eu levei ele lá na data pra tratar.

Na Colombo também haviam boiadas. Tudo tocado a cavalo. Não tinha esse negócio de transporte de caminhão. Estou falando! Chegavam as tropas na estação, montavam nos burros, era uma festa.

E sobre a rodoviária, achei bom que ficou mais retirado. Tinha muito movimento, muito ônibus no centro. Não tinha como ficar ali.

Têm muita coisa que lembro e depois esqueço. Ah, lembrei o nome que queria. Era “zona velha”, o apelido lá no “Maringá Velho”, ali perto da polícia, onde é o bombeiro. Era cheia de casinhas de madeira, corredores, mulherada. Era só festa. “Zona velha”!



Figura 61 - Juarez Artur Arantes
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Juarez Artur Arantes¹³⁷

A primeira vez que eu estive em Maringá foi em 1958 e, logo em seguida, vim morar aqui e fui trabalhar em uma fazenda do Vale Azul. Trabalhava com terreirão de café, lavagem de café, carregando o café do carreador para o terreirão, carregando caminhões. Essa fazenda, naquela época, era do sr. Spartaco Belucci¹³⁸, que também era presidente do Grêmio.

Então eu trabalhava de dia e de noite porque a turbina de luz da fazenda também ficava sob minha responsabilidade. Tinha que ligar e desligar. E esse trabalho com o café envolvia 180 mil pés. Eu trabalhei muito tempo ali e também em uma fazenda ao lado. O asfalto, nesse tempo, não chegava em Maringá, ia só até Mandaguari.

Mas eu tinha vindo de Minas Gerais e tinha acompanhado a construção de Peixoto. Lá eles estavam desviando o Rio Grande – na época do Juscelino Kubitschek – para passá-lo debaixo da serra, em um túnel, pra poder fazer a barragem e depois tampar o túnel e passar o rio. Então ali eu vi muito trabalho de concreto: represar isso, contenção daquilo, e eu era muito curioso na época, muito ligado a isso porque na fazenda em que eu trabalhava lá tinha muitas represas, e fui eu que andei consertando algumas, porque eram da época da escravidão ainda. Na fazenda em que eu morava, em Minas – tinha mais de trezentos anos – ainda tinha o sótão que ficava na mesma casa em que a gente residia; tinha um sótão embaixo onde ficavam os escravos, na época. Tinha um moinho e todo aquele sistema antigo.

Quando vim para Maringá foi para rachar lenha aqui no *Palace Hotel*, que era o maior hotel que Maringá tinha, na época. Eu trabalhei com machado muito tempo lá em Minas e trabalhei aqui para o senhor Atílio Farris, que era imigrante italiano. A lenha era pegada aqui mesmo na Zona 2, Zona 5, Vila Operária, mas era grossa, cheia de nó. Eu peguei esse serviço e mais outro, com caldeiras. Então de domingo eu saía da fazenda e vinha rachar lenha aqui. E foi nessa que fiquei conhecendo quem construiu a rodoviária. Eu olhava para aquela fundação e era uma coisa astronômica; nunca tinha visto uma fundação daquele tamanho. Até perguntei, na época, sobre isso, se que, naquele caso, seria um ferro de meia polegada, três quartos de polegada, uma polegada e assim por diante. Ele dizia que não, que ia fazer uma das melhores obras e citava até Roma: se lá havia obras de 2000 anos, ele estava fazendo uma para durar 5000 anos.

¹³⁷ Entrevista concedida ao autor em 17 de novembro de 2016, no saguão de entrada do Hotel Deville, onde vive o entrevistado.

¹³⁸ É possível que o pioneiro tenha confundido o sobrenome. Em nossas pesquisas, não identificamos qualquer pioneiro com esse nome, mas o artigo *A História de sorte de Londrina com a fotografia*, de Paulo César Boni, cita um auxiliar de agrimensur, Spartaco Príncipe Bambi.

Eu tinha visto as fundações feitas pelo Kubitschek lá em Minas, em Peixoto, e aqui era o dobro. E não existia água, não existia pressão nem nada. E lá existia. Eu questionava ele sobre o tanto que aquela fundação era reforçada. Sempre achava que era de 30 a 40 por cento a mais do que deveria ser, de tão bom que era o trabalho. Ele dizia que não havia problemas com cimento e com nada. O trem chegava aqui, ia até Cianorte mas não levava nada. Depois parou e só chegava até aqui, onde todos então vinham buscar o cimento. Ele falou que ali não era pra poupar nada e que era pra ficar firme. Aquelas colunas, a coluna do arco, a fundação lateral e etc, eu achava aquilo um absurdo, dado que o terreno era muito bom, terra roxa, argila pura. Mas ele dizia que ia fazer daquela forma e que nunca haveria um trinco.

Foi uma rodoviária muito, muito bem feita e havia uma fartura muito grande de madeira, tábuas. Você descia a Avenida Mandacaru, o Pinguim, dentro da cidade, tinha madeira à vontade. Não havia dó de nada, até porque se não usasse seria jogada fora, virar lenha. Então me lembro das fundações na frente, atrás, a caixa d'água. Nunca vi nada tão bem feito. Igual essa rodoviária só tem a SANBRA¹³⁹, em Maringá, que não foi feita por brasileiros. Uma coisa gigantesca.

Essa rodoviária, a meu ver, jamais na vida poderia ter sido desmontada. Sabe porquê? É simples: não se monta barraca aqui para a Festa das Nações, floriculturas e outros tipos de festa? Aquele espaço da rodoviária é muito maior que esse onde se montam as barracas para as festas, na Praça Dep. Renato Celidônio. E já estava pronta!

O único defeito daquela rodoviária, pelo passar do tempo, é que não existia o cano *Tigre*, de pvc. Então se usava cano de ferro, que tem uma durabilidade, um tempo. Então o problema era só hidráulico e elétrico. Hidráulico pelo problema nos canos e não no depósito de água. E elétrico porque os ratos roíam os fios. Apenas isso. Era um espetáculo de construção, que resolveria o problema de Maringá para o ano inteiro, 365 dias por ano, 24 horas por dia, sábado, domingo, feriado, Natal, disponibilizado para a população e para o polo regional de Maringá! Por exemplo, se Maringá não estivesse fazendo festa, mas Santa Fé precisasse fazer uma, com volume de gente que compre produtos, que promovam qualquer coisa, teria disponibilidade ali. E poderia estar tudo pronto! Aquela rodoviária é um monstro! Como é que se desmancha um negócio desse porte, passa com um trator por cima e derruba em 24 horas? Qual o interesse? Pra dar pra outra pessoa? Essa rodoviária era a melhor construção de Maringá. Enfim, a única coisa que precisava fazer era colocar os fios dentro de canos, que é a coisa mais simples do mundo, tirar a parte hidráulica que estava

¹³⁹ Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro, fundada em Maringá, em 1962.

hora interna, hora visível e fazer uma escavação nas paredes para colocar o cano de pvc, que não ia estragar nunca mais.

Esse pessoal, que ficou nessa rodoviária, sofreu. Essas pessoas que eram dono de bar, dono disso, dono daquilo, levantavam às quatro horas da manhã pra fritar seus pastéis, quibes e outros alimentos, porque aqui a rodoviária era regional e estadual, para 180 municípios, de modo que esses caras levantavam quatro horas da manhã e iam até a meia noite, até a chega dos ônibus de Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro etc. Então era um pessoal que trabalhava. Você imagina a quantidade de horas, a família inteira, com chuva, frio, vento. Enfim, eles deveriam ser o pessoal mais valorizado de Maringá. No entanto, não foi levado nada disso em consideração. Meteram o trator, quebrou-se tudo e eles ficaram à deriva, sem receber nada, porque eles eram donos da metade da rodoviária, ou coisa parecida. E essa outra parte deveria ser até doada para eles, que pagaram caro naquilo ali e perderam uma vida; a família perdeu quarenta e poucos anos: o pai morreu, o filho ficou; o filho morreu, o neto ficou e veio um prefeito e derrubou, simplesmente porque queria derrubar. E agora, o que é aquilo que ficou no lugar?

Eu conversei com engenheiro, mestre de obras. Eram várias pessoas que conversavam comigo. Quando eu chegava ali eles me chamavam para dar uma opinião aqui, outra ali. O projeto era de um jeito, mas mudaram. E tinha a Avenida Tamandaré. Onde é que se viu, no mundo, uma avenida virar rua. Eu sempre vi que uma rua podia virar avenida, porque essa é a circunstância: antes usava-se carroça, então passou a usar caminhão, depois bitrem. O único lugar no mundo em que uma avenida virou rua só foi em Maringá, e chama-se Avenida Tamandaré.

O pensamento daquele pessoal, na época, era muito gigantesco. Rodoviária boa, de primeiro mundo. Seria boa até hoje. Veja o volume de ônibus que saía de lá. Dá pra ver que caberia, normalmente, a conexão com o coletivo urbano, que é importantíssimo. Por exemplo, você tem uma passagem do Espírito Santo pra cá e chega sem dinheiro no bolso. Aí tem que pegar um táxi porque não sabe pegar um ônibus. Se pegar, ele só leva até ao terminal, então tem que pegar outro ônibus e carregar todas aquelas malas. É uma dificuldade muito grande.

A rede ferroviária saía da Avenida Paraná e ia até a Avenida Pedro Taques. Era o *Central Park* da *Companhia Melhoramentos*. E doou-se isso para a prefeitura. Então seria o maior parque de lazer do Norte do Paraná. Nasceria na Catedral e faria uma “letra t”, que iria da Paraná até a Pedro Taques ou, querendo, poderia ir até a Tuiuti. O que a prefeitura fez? Vendeu, não só esse *Central Park* como vendeu a Avenida Tamandaré junto. Então são

coisas absurdas e eu não me sinto bem em falar sobre isso. Acho um absurdo político e muito mais; poderia até falar umas barbaridades, mas aí ficaria ruim pra mim.

As pessoas acham que Maringá é gigante, mas vou explicar o porquê. Ela não é gigante pelo tamanho. Maringá é uma fazenda menor do que uma propriedade que eu tenho, mas ela domina, no Brasil, uma área uma vez e meia o Estado de Santa Catarina, com soja, com trigo, em parte do Paraguai, parte do Rio Grande do Sul, Mato Grosso, Goiás e aí por diante. Os plantadores de lá moram aqui. Então você pega milhões de hectares que produzem lá e o dinheiro vem para onde? Pra cá.

Maringá tem hoje 47 mil quilômetros quadrados, mas domina uma área pouco conhecida pra cabeça desse pessoal todo. Domina uma área muito maior que o Espírito Santo e o Rio de Janeiro juntos. Maior que Santa Catarina. Em pecuária, em grãos. E do que mais ela vive? Maringá é um polo e, como polo, vai “matando” tudo que é cidade circunvizinha. A molecada gosta de ir ao *shopping*. Saem de Astorga, Santa Fé, Colorado, Nova Esperança, Paranaíba, Ourizona, Floráia, São Jorge do Ivaí, Peabiru, Engenheiro Beltrão, Quinta do Sol, Mandaguari, Sarandi, Marialva, Itambé e vem para Maringá. E se não fosse só isso, a cidade domina parte do Brasil. Em Tocantins, no Mato Grosso, no Acre, Rondônia, Mato Grosso do Sul, Paraguai. É fácil andar pelas ruas de Maringá e “achar” 100 mil cabeças de boi. E se andar em várias ruas pode chegar a um milhão. Então ela enxuga esses lugares periféricos, assim como São Paulo suga Maringá. De que forma? Com o *Magazine Luiza*, *Casas Bahia*, *Bradesco*, *Santander*. Qual a contribuição que esse pessoal traz para a cidade? Nenhuma. Você já viu em alguma creche escrito *Magazine Luiza*, *Bradesco*? Não.

Eu cheguei em Maringá de caminhão, de carona, mas conheci a primeira rodoviária do “Maringá Velho”. A Praça Napoleão Moreira da Silva é a da antiga *Prósdocimo*. Houve um cidadão, o qual não posso falar o nome porque está gravando, que era gerente de uma empresa muito grande, e nós, nessa altura, já morávamos no *Palace Hotel*. Ele pegou uma menina – aqui ainda não existia motel – e aquela praça era um matagal e pau jogado pra tudo quanto é lado, e haviam as trilhas por onde as pessoas passavam para encurtar a distância, pra chegar à rodoviária. Ele saiu à noite, era umas 8 horas da noite, foi pra praça com a menina e tirou a roupa. A polícia civil pegou os dois e levou para a Avenida Paraná, esquina com a Avenida Horácio Racanello, onde ficava a delegacia. O pessoal fazia aquela praça de motel, mas ele foi infeliz porque era conhecido e sabiam que tinha dinheiro. Quando havia a rodoviária e até quando não existia, havia muito mato. A única coisa importante que tinha por ali era a *Hermes Macedo e Prosdócimo*. Do outro lado era a *Pernambucanas* e ninguém carpiava aquilo lá. Também não tinha como roçar porque haviam tocos. Não haviam

arrancado os tocos ainda. Não havia asfalto nem meio fio. Não tinha nada, então pra que fazer! É igual na Zona 2. Eu cheguei a morar ali e quando a gente ia pra casa não obedecia as ruas; nós passávamos pelas trilhas porque encurtava o caminho.

Continuando, na delegacia, vieram atrás de mim. Eu morava ao lado do coronel, comandante Haroldo. Essa pessoa que pegaram na praça era muito amigo meu, muito bacana. Pediu pelo amor de Deus! Quando cheguei lá, ele estava pelado e a polícia querendo extorqui-lo. Naquele tempo, ninguém roubava dinheiro. Dava pra deixar dentro do jipe, do quarto e assim por diante. Ele falou para eu dar um jeito na vida dele porque ele não podia... Aí o jornal já tinha fotografado, aquela coisa toda, com escrivão, aquele rolo. Ele falou para eu pegar a chave do quarto, no *Palace Hotel*, com o Farris, pegar o dinheiro e acertar a situação. A polícia me chamou de lado e perguntou como é que eu iria fazer. Eu disse que não tinha dinheiro, senão a extorsão ficaria gigantesca. Eu fiz ficar bem pequena. Me falaram para “soltar dez contos”. Aceitei, mas me disseram que também havia o escrivão. Mais “cinco contos”. Também havia o jornal! E o rapaz já havia ido embora. Perguntei se algum policial civil poderia trazê-lo de volta. Mais “mil”. Quando chegou, disse que era pra esquecer a situação: você não viu e não aconteceu nada! Mais “cinco”. Tudo acertado, falei para me esperarem ali que voltaria logo. Eu estava de jipe e eram poucas quadras para andar. Você pegava a Avenida Brasil, havia apenas a Praça Napoleão para atravessar e chegar no *Palace Hotel*, que era quase esquina com a Avenida Duque de Caxias. Peguei o dinheiro e levei. Não podia acertar na frente de todos e tive que chamar um por um. Estava escuro, naquele tempo não tinha eletricidade em Maringá. Era motor gerador. Acertava com um sem o outro ver. Ele vestiu as roupas e a mulher acabou dizendo aos policiais que era casada, mas não apareceu nada no jornal, senão ele ia perder o emprego na multinacional. Ela chamava-se Maria e acabou casando-se muito bem. Ela era chefe lá. Depois o hotel fechou, acho que uns seis meses depois, um ano. Mataram o Clodimar Pedrosa Lô, aí o hotel foi demolido. O hotel “nascia” na Rua Santos Dumont e “morria” na Avenida Brasil. Era muito grande. Eu morava no 33, um cara de Uberlândia morava no 32 e o coronel, comandante do 4º batalhão, que era delegado da cidade, Haroldo Cordeiro, também morava lá.

Visualizando as fotografias

Me lembro dessa rodoviária na figura 2. Quando cheguei, ela estava assim. Era igual postinho de saúde, Catedral. Não sei porque desmancharam a Catedral de madeira, que não tem nada a ver com aquele local onde está a Catedral atual. Ela era mais para o lado e, inclusive, não tinha goteira, porque o teto era coberto de piche. Ela era coberta de tabuinha

de cedro – naquele tempo não tinha telha, quando fizeram a igreja – e jogaram piche, aí não tinha penetração de água. Podia estar aí até hoje, uma coisa fantástica.

Nessa figura 3, sei que o pessoal que trabalhava aí foi para a rodoviária nova, na Praça Raposo Tavares. Também dá pra ver o *Palace Hotel*.

Na figura 4, como eu tinha dito, haviam tocos e matagal na Praça Napoleão. Só foram arrancar depois. E foi a *Companhia* e não a prefeitura que fez isso. Mas nessa foto, em algum lugar, deve ter toco ainda. Essa foto é de 1952, mas se ela é de antes da minha chegada, como você disse, e aquela da figura 2 é de 1949, vou dizer o que acontece: aquele Ueta tinha fotos muito grandes, e devo ter me atualizado por ali.

Já estou vendo o hotel aqui, na figura 5. Isso aqui era o *Banco Noroeste*, depois o *Palace Hotel* e o *Mercapaulo*. E o que era isso aqui, na extremidade direita? Estava encostado na rede ferroviária. Isso aí é de 1950, 53, 54. Mais pra frente, 1958, 57. Tem uma peça de charada aqui. Converse com o Regis, Maia, dono do *Café Cremoso*. Geraldo Regis Maia. Ele fornecia carne para tudo quanto é açougue de Maringá, em um matadouro onde agora é o *UniCesumar*.

Na figura 6, a rodoviária estava em construção. A única coisa que depois eu achei errada nisso aqui é que o engenheiro, o qual eu tinha amizade, fez uma coisa gigantesca de fundação, mas a obra foi terminada por outra pessoa. Essa laje deu problema. Era a única coisa que tinha problema, o resto era uma perfeição.

Olha o gigantismo e o tamanho dessa rodoviária, na figura 7. Acho que tinha uns nove mil metros essa rodoviária. E vou falar uma coisa, é maior do que a que temos hoje.

Não me lembro do que as pessoas falavam a respeito dessa construção, na época, por que haviam muitas construções, muita coisa acontecendo. Por quê? Porque Maringá, pelo que eu vi pela *Companhia*, com o Alfredo Nyfeller – eu até tive negócios com ele – não era pra ser a cidade sede, polo. Era pra ser Cianorte. Então levaram a linha do trem até Cianorte, que atravessou a cidade e continuou, mais ou menos, uns 20 quilômetros só de aterro, sem trilho, que está lá até hoje. Até Cianorte, trilho, com espaço e tudo mais. Depois, sem o trilho. Tudo que tinha em Maringá tinha em Cianorte. Aliás, havia mais em Cianorte que em Maringá. O fim de linha da estrada de ferro, em Cianorte, era maior que Maringá! Por que fizeram isso? Pra vender as terras. Quem precisou fazer a ponte do rio Ivaí foi a *Companhia Melhoramentos* – o dono, Paulo Barros, está em Cianorte até hoje – que fez também, além da passagem de carro e caminhão, a passagem de trem, na lateral, que está lá até hoje. Então era pra ser Cianorte e não Maringá, mas no fim, com o passar do tempo, sentiram que não era bem assim, que teria que ser Maringá, aí desativaram.

Nossa, essa figura 8 mostra uma efervescência de gente. Tinha ali umas salas alugadas para advogados. Havia o dr. Pedro, advogado ali do edifício Três Marias. Logo depois que a rodoviária foi inaugurada ele montou escritório lá. Era muito grande aquilo ali. Que coisa bem feita para a época. Você pode ver na figura 7, parte superior da estação, que havia luz solar para os escritórios, salões, pra tudo. A estação ferroviária também era um espetáculo.

Nessa figura 5, foi aqui que houve aquele desastre de avião, muito grande, da Esquadrilha da Fumaça. O avião passou aqui, bateu bem na esquina, ao lado desse prédio onde está escrito Jaraguá, e o cara morreu ali.

Voltando à figura 7, esse prédio aqui, na extremidade superior central, estava sendo construído pelo Said, do hospital. *Edifício Atalaia*. Quem construiu foi um viajante, não sei se era da *Johnson*, e era muito conhecido do Said, que tirou ele do laboratório e colocou para administrar a obra.

Na figura 10, lembro da pessoa, mas não lembro o nome. Américo Dias Ferraz, que deu um tiro e matou um cara! Ele era diretor da *Chrysler*¹⁴⁰ aqui em Maringá e matou o dono da *Chrysler*, lá em São Paulo. Também teve a história em uma barbearia, tudo da mesma época.

Também tem o dono da telefonia de Maringá, Ardinial Ribas. Ele é falecido, mas ainda é possível encontrar alguns familiares dele. E outra história: onde é que vi o Che Guevara? Em Mandaguari. Deve ter sido em 59. Não tive contato com ele, apenas vi. Ali em 1960 ele era um dos caras mais famosos do mundo, inclusive foi recebido no Brasil pelo Jânio Quadros como chefe de Estado, coisa que ele não era. Quem era chefe de Estado era o Fidel Castro, que não ia a esses encontros. O Che andou o mundo inteiro como chefe de Estado, inclusive, em qualquer país que eles chegasse era decretado feriado. Olha a força! E morreu com 37 anos, em 1967. Ele era de 1929. Passou por Mandaguari e depois passou por Maringá. Se você for para Mandaguari, alguém vai te falar sobre isso. Ele tinha um amigo lá.

Em Roraima, no ano de 1972, acabei conhecendo o neto do Papillon, na divisa com a Guiana Inglesa. O Papillon morreu em Roraima. Ele fugiu do presídio, se amoitou na Vila Normandia e morreu. Eu fui na prisão, na Ilha do Diabo, lá na Guiana Francesa, e fui em Alcatraz também.

¹⁴⁰ Era diretor da *Simca do Brasil*, que foi vendida para a *Chrysler* em 1966. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/jornal-do-carro/noticias/carros,Simca-chambord-e-xodo-do-leitor,12314,0.htm>>. Acesso em: 10 fev. 2017.



Figura 62 - Roberto Pires Camargo
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Roberto Pires Camargo¹⁴¹

Nós viemos para Maringá em meados de 1949. Segundo meu pai, eu tinha um ano e ficamos hospedados numa pensão, que ficava onde é agência centro da *Caixa Econômica Federal*, na Rua Santos Dumont, defronte à praça Napoleão Moreira da Silva, que na época era, vamos dizer assim, a rodoviária de Maringá, o ponto de ônibus.

Ficando determinado tempo ali, meu pai adquiriu um lote de terra na estrada Romeira, onde plantava-se café e criava-se alguns animais. Mudamos para o sítio e ficamos lá até 1952, 53 mais ou menos, quando fomos morar, por facilidade, perto do *Ginásio Maringá*, que era na Rua Pedro Álvares Cabral, hoje Marcelino Champagnat, esquina com a Avenida Tiradentes, quando nasceu minha irmã Rose. Comecei a estudar no colégio das irmãs, *Imaculada Conceição*, no “Maringá Velho”, e em 1956 fui para o primeiro ano do mesmo colégio, e fiz o segundo e terceiro ano no *Ginásio Maringá*.

Desta época, me recorro de muitas coisas, como o movimento da cidade. Lembro de 1957, quando o avião caiu. Assisti tudo aquilo e fui até lá, onde ele bateu a asa no mastro da bandeira, ali na Praça Raposo Tavares, e caiu, batendo numa caixa d’água na estação ferroviária, onde não me recorro se morreram um ou dois. O que me lembro é que, na hora que cheguei, quando tiraram um deles de dentro da aeronave, só tinha metade do corpo. Me recorro como se fosse agora.

E fomos criados nesse chão vermelho de Maringá. Me recorro muito bem do comércio de Maringá, na época, das *Casas Pernambucanas*, da *Padaria Arco-Íris*, que foi “reanimada” a pouco tempo. Era uma panificadora muito grande, muito famosa para a época. Está no mesmo lugar até hoje, na Avenida Brasil com a General Câmara, atual Basílio Saltchuk. Em frente dela tinha um grande açougue que era do *Frigorífico Central*, muito, muito sortido. Os bancos ficavam onde ainda se encontram. Já havia o *Cine Maringá* na minha época. Eu nasci com o *Cine Maringá*, mas não deixei de ir também no *Cine Horizonte*, na Vila Operária, na época feito de madeira, que até queimou.

Eu não tive muito envolvimento com a área comercial em 1950 até 1960 porque era menino, filho de pioneiro. Meu pai poderia contar algumas histórias a mais. Lembro que o veículo que ele tinha era um “pé de bode”. Depois ele comprou um jipe, daqueles 51, 54. Além de ter o sítio, meu pai, em 1955 mais ou menos, montou um pequeno secos e molhados, vamos dizer, uma mercearia, que ficava bem próxima ao *Prosdócimo*, ali

¹⁴¹ Entrevista concedida ao autor em cinco de dezembro de 2016, em sua empresa RPW Corretora de Seguros.

na Rua Basílio Saltchuk. Era bem ali no centro mesmo. Ele ficou com esse comércio por uns oito, nove anos, até 58, 59 mais ou menos.

Devido à nossa vinda pra cá, veio também um tio de Jacarezinho, onde moravam meus avós, onde fui estudar por um certo período. Ele também tornou-se pioneiro de Maringá, mas é falecido.

Eu lembro muito bem dos ônibus que vinham, as “jardineiras”, na época. Quando chovia... aquilo ali era terra pura, virava um lamaçal. Nós, crianças, pouco usávamos sapatos, calçados. A gente tinha o apelido de pé vermelho, porque o pé não limpava. Quando eu ia para Jacarezinho, lugar de terra branca, demorava uns quinze dias para o meu pé limpar, e não adiantava ficar lavando. Ele pegava a cor do barro e ficava, mas nós aqui éramos acostumados com a poeira, com o barro. Também, não tinha outro termo.

Me lembro de um detalhe muito interessante, de quando o Aníbal Goulart mandou atirar no Américo Dias Ferraz. O Aníbal morava na Rua Silva Jardim, esquina com a Rua Néo alves Martins, onde é o consultório do dr. Hélio Pozzobom. Eu morava um pouco pra baixo. Me lembro até o número. Acho que era 196. Esse incidente aconteceu antes do meu pai ter o comércio na Rua General Câmara. Eu, como um bom moleque, muito curioso, fui até lá na hora quando me falaram que estavam colocando fogo na casa do Aníbal. Eu fui ver e num certo momento saiu um tiroteio. Um senhor me pegou e jogou na casa em frente, no quintal. Tinha cachorro lá e eles vieram pra cima de mim. Tinha um pé de jabuticaba, se não me engano, e os cachorros ficaram latindo; e os tiros dos capangas do Aníbal – naquela época era capanga mesmo. Não me lembro se os tiros da outra parte eram da polícia ou do prefeito Américo Dias Ferraz. Só me lembro que houve um incêndio e queimaram a casa do Aníbal inteirinha. Depois eu consegui pular o muro e voltar pra casa. Assisti todo o incêndio da casa do Aníbal Goulart de cima de um pé de jabuticaba. Eu deveria ter uns sete, oito anos.

Meu pai sempre foi aventureiro, de bucar lugares novos. Com o dinheiro que ele tinha na época, ele pensou que conseguiria algo melhor aqui. Ele também tinha um conhecido de Botucatu que estava morando aqui, seu Manoel Salomé de Campos, que veio primeiro e isso atraiu meu pai pra cá. Talvez o seu Manoel tenha dito como era a evolução de Maringá e que a região aqui era muito grande e meu pai não pensou duas vezes. A terra era boa, conseguia-se comprar alguma coisinha, um sítio, uma casa.

Meu pai sempre teve um pequeno comércio, junto com a minha mãe. Em 1966 ele comprou, do seu Luiz Picelli, que é sogro do Ary Bueno de Godoy, falecido há pouco tempo, o mercadinho *Caçula*, que ficava na Avenida Herval, 259. Eu lembro até do número. E nós tocamos esse comércio até 1970, mais ou menos. Foi quando entrei no banco.

Eu tinha uma vontade muito grande de ser bancário, mas muito grande. Acho que em palavras eu não consigo dizer a vontade que eu tinha de ser bancário. E tive a oportunidade de entrar no *Banco Comercial do Paraná*, que ficava, na época, na Avenida Getúlio Vargas, esquina com a Rua Santos Dumont. Após quatro anos, ele foi adquirido pelo *Bamerindus* e eu fiquei nele por 22 anos. Trabalhei na seguradora deles por dez anos e 12 no banco. Fui gerente e terminei minha fase de bancário como gerente da agência do “Maringá Velho”. Então saí pra montar uma corretora de seguros. Foi quando o *HSBC* comprou o *Bamerindus*.



Figura 63 - Banco Comercial do Paraná, década de 1980

Fotografia: Autor desconhecido

Fonte: Acervo pessoal

Em Jacarezinho, eu só fui para estudar, dos nove aos 14 anos, aí retornei pra cá e comecei a trabalhar com o meu pai. Eu não escondo que era o entregador de mercadorias do mercadinho. Fazia as entregas com uma bicicleta cargueira. Quando eu passava no banco para fazer um depósito, olhava para o bancário e ficava totalmente com vontade de ser um bancário. Foi quando uma pessoa que me conheceu em Jacarezinho foi trazida pra cá, foi me visitar em casa e me ofereceu: quer trabalhar no banco? Eu só tive o trabalho de olhar no rosto da minha mãe, que deu o sinal de sim. Ele falou que eu começaria na segunda-feira. Assim foi a minha vida de bancário. Então tive o sonho de ser gerente do banco e, devido ao meu estilo, ao meu sistema de trabalho, conquistei essa função. Só que a vontade de ser bancário era tão grande como era desgastante ser gerente do banco, que não é apenas colocar uma gravatinha, tomar aguinha gelada e cafézinho. Os problemas são enormes! Então daí veio a vontade de sair do banco. Cheguei a um ponto em que tive que pedir as contas. Foi quando montei a corretora de seguros. Na época, meus filhos eram pequenos, mas hoje eles comandam a empresa. Eu estou hoje com 68 anos, trabalho normalmente, mantenho o horário comercial, não por ser pai ou dono. Eu trabalho igual a eles, às vezes até um pouquinho mais.

O que eu recordo muito de Maringá, naquela época, era aquela evolução da cidade, gente chegando, caminhões de pau-de-arara, de gente de todo o Brasil vindo pra Maringá, à procura de aventura, de serviço. O que tivesse eles pegavam. Chegavam apenas com a vontade de trabalhar, uma mala cada um, às vezes acolhidos pela prefeitura ou coisa assim.

É muito gostoso conviver com tudo isso aí, olhar o que é Maringá hoje. É uma coisa que toca na gente. Chegar como eu cheguei, há 67 anos, olhar Maringá e ver o que ela é atualmente... eu tenho muito, mas muito orgulho de ser maringaense. Adoro falar que moro em Maringá; adoro, quando viajo e perguntam de onde eu sou, estufar o peito e falar que sou de Maringá. Até me perguntaram uma vez porque não me desenvolvia na política. Respondi que aquela não era minha área e já me sinto muito bem, muito orgulhoso, sendo o que sou.

Quando eu ia pra Jacarezinho, era de trem. De “maria fumaça”. Me lembro que queimava toda a roupa da gente. A locomotiva era à lenha e soltava fagulhas pela chaminé. Vinha aquela brasinha, igual quando se acende uma churrasqueira. As pessoas recomendavam viajar com uma roupa um pouco surrada porque era possível queimar. Eram 11 horas de viagens daqui até lá. A gente saía, me recordo, às cinco da manhã e chegava às quatro da tarde, ao passo que hoje você vai em duas horas e meia, de carro. E eram 11 horas de viagem mesmo, com aquelas pequenas paradas de dez, 15, 20, 30 minutos, em todas as cidades. Mas a gente já era acostumado com isso, então não havia uma cobrança de se chegar logo porque você já subia no trem sabendo que ia demorar. Não era uma viagem que iria demorar cinco horas e acabava se estendendo. Então era até uma viagem, digamos assim, que a gente compartilhava muito dela. Ela tornava-se até gostosa, porque na época você não tinha muito essa coisa de viagem, de ir em tal lugar, de ir de avião, de carro, de ônibus. Naquela época não tinha isso aí. Daqui até lá era tudo estrada de chão. Se chovesse, o ônibus parava. O trem não, ele ia com ou sem chuva. Você entrava e sabia que tal hora ia chegar lá, ou vice-versa, de lá pra cá. Então andei muito, muito, muito de trem. Sempre ia com minha avó, que morava lá em Jacarezinho. Ela vinha pra cá passear ou minha mãe ia me levar, uma coisa assim. Sozinho não, eu era pequeno. Mas nunca fui de ônibus, só de trem. Nem pra outros lugares. Era muito difícil o ônibus, na época. Tinha a *Viação Garcia*, logo em seguida eu lembro do *Expresso Maringá* e depois a *Viação Maringá*. A *Viação Maringá* era como se fosse a TCCC¹⁴² hoje, fazendo a parte urbana, e o *Expresso Maringá* era ônibus interurbano. Então tinha um ônibus que ia, digamos, do “fim da picada” até a Vila Operária ou para a Vila

¹⁴² Transporte Coletivo Cidade Canção.

Morangueira. Não tinha Borba Gato nem Mandacaru, onde era a delegacia. A Avenida Cerro Azul estava começando.

Do “Maringá Velho” eu me recordo muito bem, em termos de futebol, do time SERM, *Sociedade Esportiva e Recreativa de Maringá*. A gente jogava bola lá, no campo de chão, arquibancada de madeira. Lembro que colocaram fogo nela. Era ali onde é o Senai. Aquela quadra inteirinha era o SERM. Na minha época, jogava uns amigos, conhecidos hoje, mas tinham uma diferença de idade um pouco elevada, do infantil para o adulto. Os que jogavam bola já eram homens e a gente era criança ainda. Lembro que o time usava camisa bordô. Se chovesse, acabava o jogo porque o campo era de chão.

Essa é a Maringá que conheci. Como falei, não tive muito envolvimento na década de 50, de 60, devido à minha idade. Acho que é justamente nessa época que surgiria muita coisa importante para falar sobre a história de Maringá. Mas me recordo do *Posto Maluf*. Não me lembro de Maringá sem ele. Deve ter sido de 1950 ou alguma coisa assim. Me recordo muito bem de um detalhe interessante: ele trocava óleo de veículos e não tinha onde jogar, não tinha reservatório para essas impurezas de óleo de motor e quando lavava os veículos essa água descia para o Bosque Dois, que até hoje tem um riozinho onde, na época, a gente aprendeu a nadar. Então às vezes a gente ia nadar lá e saíamos todos cheios de óleo queimado. Ainda deve ter o riozinho lá. Não era sempre, mas eu acho que quando chovia limpava um pouco. Mas era uma época de evolução. Falam que pelo norte do Brasil tem cidade que é assim até hoje!

Eu tenho muito orgulho da evolução dessa cidade. Acompanhei a modernização, a aceitação do povo em relação ao saneamento, esgoto, água tratada. Hoje não se tem mais o que eu tinha na minha casa, que era privada no fundo e água tirada do poço com corda. A evolução veio e a população aceitou. Maringá serve de exemplo para muito lugar e a gente ouve isso. O maringaense não sabe o que tem aqui. Quando nossos parentes ou amigos vem de fora, eles notam o que é Maringá. A sinalização, as flores, o cuidado que o maringaense e a prefeitura tem com a cidade. Pode mudar de prefeito, de partido, do que for, e continua igual. Hoje temos aquelas flores no canteiro centra da Avenida Brasil que é a coisa mais linda do mundo. Nós somos maringaenses e olhamos aquilo com naturalidade, mas pra quem é de fora, destaca-se demais, e isso traz muito orgulho pra gente. Eu casei em Maringá. Meus filhos são todos daqui, fizeram faculdade aqui e os três trabalham comigo hoje, com a intenção de morar aqui eternamente!

Eu tenho vários clientes que vieram, mandaram o filho pra cá e compraram apartamento pra ele. Aí começam a vir fim de semana e depois acabam se mudando pra

Maringá. Mas tem muitos, muitos que fizeram assim. O filho chega aqui e se familiariza com a cidade. A diferença que tem de uma cidade menor que Maringá seria a mesma que nós temos com Curitiba. O que vai estudar em Curitiba não volta pra cá, ele se familiariza lá tanto na área estudantil como na área profissional também, e acaba ficando por lá como esses que ficam aqui em Maringá. Eu me lembro na época, quando a cidade tinha 200 mil habitantes eu falava que já estava num tamanho adequado pra se viver. Falavam: mas tem que crescer! Eu falava que sim, mas que da maneira como estava é que era bom. Mas foi crescendo, ninguém segura. Hoje nós estamos com quatrocentos e poucos mil habitantes e a tendência é só aumentar.

Visualizando as fotografias

Essa rodoviária da figura 1 eu não conhecia. Me lembro muito bem que hoje tem um predinho na esquina. Acredito que seja na esquina, na Avenida Brasil.

Essa da figura 2 é a estação rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva, em frente ao *Prosdócimo*, *HM*. Eu morava perto dela, mas me lembro dela mais construída. Estava olhando essas construções atrás da estação. Não tinha isso aí não. Não tinha nada na praça além da rodoviária. Ela tinha algumas partes fechadas também.

É essa aqui, da figura 3. Numa esquina é hoje o *Sicoob* e também tinha a *HM*. Eu nunca tinha visto uma foto de cima. Via mais de lado. Esse predinho... está escrito *Pernambucanas* ou não? Esse predinho foi demolido. Ele era em frente ao *Oba Oba*, na esquina. Foi demolido e hoje tem um monte de lojinhas, lá na Joubert de Carvalho. Isso aqui não é na Avenida Brasil, é na Rua Joubert de Carvalho. Não, não! É o hotel! Isso aqui era do seu Waldomiro Planas, do seu Angelo Planas, que foi candidato a prefeito aqui.

Na rodoviária só tinha venda de passagens e barzinho. Era muito pequena, só parava ônibus. Ela ficou, não me lembro bem, mas até mais ou menos 1957, ano em que caiu o avião lá na ferrovia. Mas eu não me lembro desses detalhes, apesar de que ainda tínhamos comércio ali na rua lateral à praça.

A *Pernambucanas* na figura 4. Essa rua bem na frente é a Santos Dumont e lá no fundo tem o *Banco Noroeste* do seu Nelson, que era gerente. Também dá pra ver o hotelzinho, que eu falei que era do seu Angelo Planas. A *Pernambucanas* no mesmo lugar e um pouco mais pra frente ficava a casa do seu Alfredo Nyffeler, da *Companhia Melhoramentos*, onde é o *Edifício Shimabukuro* hoje. Não é essa que está bem ao lado direito das *Pernambucanas*. Ela ficava lá no fundo. Não é essa de jeito nenhum. Essa é na Avenida Duque de Caxias. A frente da casa dele era cheia de plantações, árvores frutíferas ou flores, naqueles

terrenos de 600 metros ou mais. Ele era o dono da *Companhia*. Era cliente nosso, no banco. Nessa esquina, onde está essa casa da fotografia, um pouquinho pra cá, é onde tinha aquele prédio que era o *Banco Real*. Não dá pra enxergar a casa do seu Alfredo Nyffeler na foto.

Me lembro das charretes. Nós andávamos nelas. A charrete seria o taxi atualmente. Naquela época não tinha taxi como tem hoje, mas tinha jipe de aluguel. Quando você precisava de uma viagem mais longa, alugava um jipe, mas quando era mais urbano, usava a charrete. Era aquela charretinha que hoje chamamos “balaio de puta”. Ela era bem macia. Você chegava nela e se queria ir na Vila Operária ou em tal lugar, pagava tantos cruzeiros que te deixavam lá, e também dava pra combinar para buscar.

Essa figura 5 é a Raposo Tavares, onde ficava a rodoviária velha, na Joubert de Carvalho, que na época se chamava Bandeirantes. Nessa praça tinha a fonte luminosa. Agora nessa construção ao lado, não tem nenhum ônibus parado. Mas tem as charretes aqui. Eu não me recordo disso. Da fonte luminosa me lembro bem. Aqui tinha um mastro de bandeira, onde o avião bateu a asa e caiu. Ele deu um rasante, deixou a asa ali e bateu na caixa d’água, no sentido Catedral-ferroviária. Caiu bem onde, vindo da Avenida São Paulo pela Rua Tamandaré, atravessa-se a Avenida Herval e chega-se atrás de onde era a rodoviária velha. Logo em seguida tem um semáforo. Caiu bem perto. Ali tinha uma caixa d’água da ferroviária, onde ele bateu. Eu tinha oito anos. Fiquei sabendo e não morava muito longe. Caiu um avião! Na hora, fomos correndo. Estávamos assistindo os aviões passar, porque naquela época quase não se via avião. Esquadilha da Fumaca naquela época, 1957... aquilo pra gente era o máximo!

Essa estação da figura 6 era muito bonita, na época. Se eu fosse alguém em Maringá não deixaria demolir isso aqui nunca. Fecharia em volta, tiraria aquele tipo de comércio que não agradava muito e reestruturaria, faria algo aproveitável, digamos, pra prefeitura, com biblioteca ou alguma outra coisa, porque ela era bonita demais. Maringá não tem o hábito de preservar coisas velhas e eu acho que deveriam ser preservadas. Veja que estética diferente para a época. Acho que deveríamos ter essa rodoviária até hoje, tranquilamente.

Eu me lembro muito bem do Américo Dias Ferraz. Ele tinha uma máquina de café ali no “Maringá Velho”. Mas só sei que a rodoviária era muito bonita. Tanto na época como agora, quando demoliram. Tiveram vários maringaenses que concordaram com a demolição e vários que não. Os que concordavam, era devido àquele comércio não muito agradável que havia ali, de mulheres, de drogas. Mas é o que eu falei. Tiraram todo mundo, não tiraram? Poderiam então ter feito alguma coisa que marcasse a cidade.

Nessa figura 7 dá pra ver a ferrovia e para o lado direito, fora da foto, ficava a caixa d'água, onde o avião bateu. Eu ocupei muito essa ferroviária. Dá pra ver o *Edifício Lundgren* e mais pra frente o *Atalaia*, em construção. Mas eu não usava muito a rodoviária. As viagens que a gente fazia era mais de trem, por causa das chuvas e pelo custo. A viagem de trem custava menos da metade que de ônibus, porque o trem ia, digamos, para Curitiba, levar mercadoria. Ele engatava naquela viagem normal mais um, dois, três vagões de passageiros, que não alteravam o consumo da máquina. É onde cobravam mais barato. Lembro muito bem, eles forneciam alimentação dentro do trem mesmo. O almoço era um prato feito. A gente comprava um prato mas comíamos em dois. O macarrão era bem grosso e um menino como eu não conseguia comer um prato inteiro.

Essa figura 8 já é meio atual. Ela deve ser mais ou menos de 1990. 1980, está escrito atrás. Olha como ela era movimentada. Hoje, eu não sei qual o motivo, mas eu vou na rodoviária nova e não vejo quase ninguém. Nem ônibus. E aqui na estação da Raposo Tavares, parece que devido à localização também, convidava mais a vir de ônibus. Você parava no centro da cidade. Agora, com essa rodoviária, ficou distante. Eu chego lá e não vejo nada. Não tem passageiro, nem ônibus. É muito, muito pouco.

A figura 9 mostra o interior da rodoviária. Me recordo totalmente disso. Se bem que ela ficou até pouco tempo; uns seis, sete anos atrás ainda tinha a estação. Em 2006 mais ou menos tinha esse movimento ainda.

Sobre a figura 10, não tenho muita coisa pra falar do Américo, porque quando ele ganhou, em 1956, eu tinha seis, sete anos. Então não tinha muito envolvimento, mas me recordo muito bem que ele morava na Avenida Curitiba, esquina com a Rua Princesa Isabel, numa casa muito bonita na época, e criava no quintal da casa alguns animais selvagens: paca, veadozinhos. Inclusive tem uma sobrinha dele que estudou com a minha filha mais velha. Se falar dele ela deve ter ouvido, de dentro da família, alguma coisa semelhante a isso. A mãe dela é irmã da mulher dele, a mãe dessa amiga da minha filha. Eu acho que eles não moram mais aqui. O Américo foi pra São Paulo quanto teve problemas na prefeitura, mas os parentes da primeira mulher dele são clientes meus. Eles moram aqui. Ela tinha o sobrenome de Doná. Eu trabalhei com o irmão dela no banco. Sobre o Américo, se meu pai tivesse vivo falaria tudo. Lembro que ele tinha uma filha paraplégica. Acho que ele não tinha coisas aqui não, só por parte da mulher dele, que tem uma família grande. Os Doná, que são casados com famílias que moravam no “Maringá Velho”, os Carniel. São três famílias que vieram meio juntos pra cá e andaram casando entre eles. Tinha até um time de futebol, só de irmãos e primos. Isso eu me recordo.

Eu acho que a rodoviária nunca deveria ter sido demolida. Eu acho que Maringá, na minha opinião, deveria preservar um pouquinho as coisas antigas, porque é uma cidade nova e não tem nada de antigo. Fui abastecer outro dia, em um posto perto da minha casa, que é no fim da Avenida Brasil, no *Posto Ivaí*, e o frentista me disse que lá tem uma cobertura bem interessante e que não pode ser demolida. Foi tombada. É uma cobertura enorme, só a laje com quatro “pés” no meio, e está inteirinha. Agora aqui existe um hábito: se está velho, vamos fazer novo.

Maringá está acabando. Tem a igreja e mais nada. A ferrovia foi rebaixada, sumiu tudo. Então a cidade não tem história pra contar. Hoje temos que ter um cuidado muito grande com esse estádio, o Willie Davids, pra que não tomem alguma providência errada. Deve ser preservado.



Figura 64 - Osmar Margarido dos Santos
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Osmar Margarido dos Santos¹⁴³

Meu pai, Júlio Jerônimo dos Santos, nasceu em Taquaritinga, mas veio de Itápolis, em 1949. Construiu um barzinho em frente à rodoviária, que naquela época era na Praça Napoleão Moreira da Silva, onde é o *Banco do Brasil* ali, bem em frente. Depois, quando terminou, mandou nos buscar em Itápolis. Eu mesmo cheguei em 1950.

Primeiro ele começou com um bar, depois foi ampliando e ficou bar e restaurante. Depois ele fez um hotel. Tudo no mesmo lugar, em frente à rodoviária, ali na Praça Napoleão Moreira da Silva. Do lado de baixo tinha a *Peralta*, de um antigo morador daqui também.

Então nós chegamos e eu consegui estudar no *Ginásio Maringá*. Me lembro que naquela época tinha a guarda urbana, na cidade inteirinha. Quem cuidava dos bairros, das casas e tudo eram os guardas. Os moradores pagavam uma determinada importância e eles andavam pela cidade toda. Era uma companhia de pessoas daqui mesmo que prestava esse serviço.

Nós começamos ali na Avenida Duque de Caxias, pra cá do *Banco do Brasil*. Ali começou o bar do meu pai, o *Bar Garoto*, que depois ficou *Bar Restaurante e Hotel Garoto*. Ficamos ali durante muito tempo. Depois ele vendeu e comprou outro bar, pra lá do *Banco Itaú*, e tinha uma sorveteria. Ali ele fez o *Hotel Lins*.

Na rodoviária, o que marcou muito, foi que naquela época tinha aqueles serviços de alto-falante. Eles anunciavam lá. Se o cara queria mandar aviso pra namorada, pra mulher e tudo mais, ia até lá. Naquela época o serviço só funcionava na região da rodoviária.

Havia um juiz de direito, que foi desembargador, que o pai dele, na mesma época que nós, tinha um hotel ali também, bem em frente à rodoviária na Praça Napoleão Moreira da Silva. Na época também tinha um “pretinho”, o “Zé Risada”. Ele era meio doido. Pegava um ferro e batia nas árvores que haviam em frente ao *Banco do Brasil*. Outra figura que não saía da rodoviária era o “Venha”. Ele já era velho, tinha sido cozinheiro, andava pelas ruas e falava: Venha! Era muito conhecido.

Veio pra cá um cara do Rio de Janeiro conhecido como “Fumaça”. Todo mundo conhecia ele. Montou um restaurante de uma porta, bem ali na “entrada” da Avenida Brasil, quando vem pela Duque de Caxias, e vendia feijoada. Formava-se uma fila que dava a volta no quarteirão. Era a feijoada do “Fumaça”. Como vendia! A gente pegava as panelas e íamos lá buscar. Nós ainda tínhamos o bar ali na praça. *Bar Restaurante e Hotel Garoto*.

¹⁴³ Entrevista concedida ao autor em sete de dezembro de 2016, na residência do entrevistado.

Ficamos até 1956, 57. Depois meu pai vendeu e abriu, perto da rodoviária velha, aquela que a prefeitura desmanchou, na Raposo Tavares, outro bar, por muitos anos. Era *Bar Restaurante e Hotel Paulistano*. Ali era onde todos os violeiros posavam. Ficavam todos lá.

Durante muito tempo, não sei porque cargas d'água, *O Expresso Maringá* transferiu a venda de passagens para o hotel do meu pai. Vinha gente de tudo quanto é lugar.

O prédio do *Paulistano* era do seu Messias, lá de Marialva, que foi alugado para nós, e ali, dentro do bar, vendia-se passagens. Também vinham umas empresas de fora, a *Andorinha, F.F. Delgado*. Tem outras, mas não me lembro o nome. Só depois é que fizeram a rodoviária na Praça Raposo Tavares. Que tempo bom! Como era bom!

Meu pai ficou com o *Paulistano* até 1967, quando morreu num desastre. Tinha pastelaria, tinha tudo lá no bar. Eu não trabalhava com ele mas, às vezes, ficava no caixa pra ajudar, porque eu estudava. Aí depois fui para o Estado de São Paulo fazer faculdade. Não fiquei mais aqui, fui embora. Mas eu me lembro de umas figuras que haviam em Maringá, na época. Tinha o “Baiano sete facadas”. Ele andava todinho de branco, de óculos escuros, parecia um médico. Era “chapa”. Vendia areia, pedra. Ficava lá na Colombo e arrumava material para as pessoas que queriam comprar pedra, cimento, lajota, tudo, e andava pra cima e pra baixo, todo de branco. Mas houve um fato interessante, que não esqueço porque o advogado era meu amigo. Esse “Baiano sete facadas” morava no “Maringá Velho”, num quartinho lá. Um belo dia a polícia foi lá para prendê-lo porque ele tinha matado a amiga, que morava com ele. Ele degolou a mulher. Aí um colega meu, o Borbinha, famoso como advogado aqui, foi defender o “Baiano”. Nós fomos assistir ao júri e ele foi absolvido. Aí correu todo mundo para um lugar que vendia chopp. Como se chamava? Império! Eu era muito amigo do Borbinha, ia lá no escritório, conhecia o pai dele. Bem, o “Baiano” chegou e falou: Dr. Borbinha, mas o senhor falou tão bonito que eu acho que não matei mesmo! O Borbinha mandou ele sumir dali. Que coisa incrível o poder da palavra. O “Baiano” continuou em Maringá e acabou morrendo aqui mesmo.

Não me esqueço também de uma vez, na rodoviária, na Praça Napoleão Moreira da Silva. Houve uma eleição, acho que do Inocente Villanova Júnior, primeiro prefeito de Maringá, e no dia em que foi feito o comício, minha irmã me chamou pra ir lá. Eu falei que não mas ela acabou me convencendo. Nós estávamos bem em frente, onde ficavam os caras e um louco pegou alguma coisa, jogou pra trás e não viu que ali estavam os rojões de vareta. Pegou fogo e saiu rojão pra tudo quanto é lugar. Um show! E gente correndo pra todo lado. Tinha umas coisas engraçadas que aconteciam aqui em Maringá.

Também me lembro do dia em que caiu o avião da FAB. Eu morava no último andar do prédio onde é o *Banco Itaú*. Lá nós tínhamos um apartamento e morávamos bem no alto. Estávamos em casa e tinha uma velhinha espanhola na janela que falou: nossa! Me chamou e falou: olha, coitados daqueles homens, vão morrer todos! O último avião, eu acho, foi muito baixo. Tanto que ele ia bater no prédio do *Banco Noroeste* ou do *Hotel Impala*, que tinha do lado. Aí ele virou o avião, passou no meio dos dois prédios e na manobra pegou a ponta do avião no fio. Em frente onde é o *Banco Santander* hoje era o *Banco Noroeste*. Aí foi em direção à Praça Raposo Tavares. Ele ia se enterrar no chão, aí ele fez outra manobra, balançou, virou e entrou no chão. Tinha um bebedouro pra cavalos lá, porque tinha muita charrete. Ele passou o bebedouro e entrou no chão. Morreram os dois rapazes. Nossa senhora, mas foi feia a coisa viu. Uma judiação.

Outra coisa que marcou também foi quando Dom Jaime veio pra Maringá. Como tinha gente. Ele veio de Ribeirão Preto. Dom Jaime Luiz Coelho. Foi uma festa! Quando veio o Santos também, que ganhou do Grêmio de dez a um. Nossa! Tinha gente!

Me lembro de um fato interessante. Uma vez, ao lado de onde nós tínhamos o *Bar Garoto* havia o *Bar Panema*, dos japoneses. Ao lado do *Panema* tinha o *Bazar King*, que era de um japonês que depois foi embora pra São Paulo. E ao lado desse *Bazar King* tinha, acho que uma casa de enxovais, que era do Eiden. Um belo dia um cara entrou lá, um grandão que estava bêbado, e começou a quebrar todo o bar. Janelas, prateleiras, tudo. Os rapazes do bar eram meninos. Nisso saiu o avô deles, lá do fundo. Um japonês carequinha. Chamou a atenção do cara, que não quis saber e foi dar um murro no velho, que pegou na mão dele e fez o cara voar. Ele pranchou no chão e desmaiou. O japonês pegou o cara e jogou na rua. Nunca esqueço disso! Eu falei pro rapaz do bar, o Celestino: puxa vida, seu avô tem uma força! Ele respondeu que, no Japão, o avô era professor de luta. Que surra que ele deu no cara.

Outra coisa também, nessa rodoviária da Praça Napoleão, é que tinha muito camelô. Esses caras vinham de São Paulo para vender corte que não prestava. Dava um trovão e enrugava tudo! Eles vendiam barbaridade. Cada coisa aí que eu vou te falar! Não saíam da rodoviária.

Também tinha um rapaz, até hoje eu lembro, parece que estou vendo. O apelido do cara era “Cheiroso”. Que ele fazia? Dá medo até, marcou tanto... Ele andava sempre de camisa de manga comprida. Chegava no bar pra tomar um café e encostava no balcão. Ele via que vinha muita gente do sítio. Encostava e começava a chorar. Perguntavam se ele estava passando mal, se tinha alguma coisa. Ele dizia que a filha estava internada em São Paulo, no *Hospital das Clínicas* e que precisava de dinheiro. Tudo conversa fiada! Ele

perguntava se a pessoa não queria ajudar, mas que não queria o dinheiro dela. Então dizia que queria vender o relógio – que não valia nada. Depois da venda, ele chegava e perguntava se o cara queria trocar o relógio. Ele abria o punho da camisa e tinha um monte de relógio no braço. Só colocava outro no lugar. Era impressionante. Aquele era o “Cheiroso”. O cara era triste. Ele vendia um, dali a pouco vendia outro. Igual o “Mané marreteiro”, que vendia corte para roupas. Ele passava benzina no tecido e tocava fogo. Não acontecia nada. Ele falava que não queimava de jeito nenhum e vendia aquela porcaria, que não dava pra fazer nada. Dali a pouco ele voltava pra trocar de corte com o cara, pegava de volta o que tinha vendido e passava outro, cobrando mais ainda. Os caras eram tristes. Era um atrás do outro. Tinha um velho, o Celino, que encontrei em Camboriú, onde tenho apartamento. Passando pela rua, vi um monte de gente. Olhei e o cara falou: o senhor não quer apostar? Ele pegava casquinhas, punha uma sementinha e puxava pra lá e pra cá. Eu falei que não ia apostar senão ele ia perder. Ele falou: como? Eu disse: Celino, eu conheço isso aí! Quando eu falei Celino ele perguntou de onde eu o conhecia. Respondi que era de Maringá, desde 1950. Ele disse que eu não podia apostar, porque sabia mesmo. Ele já fazia isso aqui na cidade, naquela época.

Vou contar um fato interessante, nessa rodoviária. Uma vez nós estávamos parados na porta e a polícia foi prender uma mulher. Ela estava dentro do bar, tomando uma cerveja, e não sei porque cargas d’água um soldado foi lá e encrespou com ela. Ela falou que não estava fazendo nada pra ele, que disse que ia levá-la presa. Pois ela respondeu, dizendo que não, que arrumasse mais uma porque sozinho ele não ia levar. O cara duvidou e foi pegar a mulher, que “plantou” o braço e colocou ele no chão. Aí ela pegou e falou assim: pode buscar mais! Então ele levou mais um soldado, que ficava lá na rodoviária. Ela disse: só vocês dois? Pode buscar mais que só vocês não me levam não. Quem entrar vai apanhar! E bateu nos dois. Aí chamaram o 28, que era o jipinho da polícia, que chegou com mais uns cinco, seis caras pra pender a mulher. Todos eles apanharam. Ela mandava eles pro chão, jogava na poça d’água. Era forte de dar medo. Aí tinha um soldado que ficou muito conhecido, o Espedito, um paraibano. O coronel Haroldo Cordeiro falou que ele era paraibano e que a mulher também era paraibana e estava fazendo um estardalhaço. O Espedito perguntou como era a mulher. Depois da explicação do coronel, ele falou pra não mandar ninguém pra lá porque ia apanhar mesmo, e que conhecia a mulher. Ele foi lá, os caras na poça d’água, no chão e ela metia o pé neles. O Espedito falou: ô Chica, que você tá fazendo aí? Ela falou que os caras queriam bater nela, e que tinha vindo lutar com o Tarzan e com o Diabo Loiro no dia seguinte, no parque, e que os caras queriam prendê-la. Então ele a levou embora. Quem era a mulher? Lutadora de luta-livre em São Paulo. Veio pra Maringá fazer uma luta. A mulher

batia em todo mundo mesmo, quem chegava apanhava. Os soldados apanharam muito. Essa mulher era triste. Depois daqui ela foi lutar em Londrina com o Tarzan Paraquedista, que era de lá. Aqui ela lutou com um cara que é de Maringá também, que conhece muito a cidade e é muito conhecido, mas ele não enfrentava a mulher. Falou pra ela que não ia enfrentá-la, que ela era doída. A mulher lutava em tudo quanto é lugar. Nunca esqueço. Chica Pelanca!

Uma coisa que me marcou muito, na época dessa rodoviária, foram os agenciadores e os caras que comunicavam a saída dos carros. Tem um cara que mora em Água Boa, Joaquim. Lembro como se fosse hoje. Ele falava: Paiçandu, Carmargo, Porto Andirá, Malu, Terra Boa, Vidigal, Cianorte, Marabá, Tapejara, Cruzeiro, Umuarama! Tá saindo o carro número um! E todo mundo corria. Era bacana esse negócio. Ele falava o nome de todas as cidades, pra todo mundo. Era espetacular! E outra coisa que eu me lembro, ali da rodoviária, foi que em cima tinha um restaurante, que depois fecharam. Eu conhecia bastante o proprietário, mas ele foi embora. Era de São Manoel, Estado de São Paulo.

Já havia essa rodoviária na Raposo Tavares quando meu pai tinha o Paulistano. Ele vendeu o *Garoto* para um senhor italiano de Umuarama, Gino Mossudo, e depois abriu o *Paulistano*. Do lado de lá do *Paulistano* tinha a *Calçados Bata*, ao lado do prédio do Tozzo. Meu pai tinha alugado duas salas lá e no final ele passou para o doutor Sérgio Soares, um médico que veio de Santos. Acho que faleceu no ano passado ou retrasado. Ele começou a trabalhar ali, depois comprou uma propriedade ao lado do hotel *Paulistano*. Tinha um hotel lá, ele comprou e fez a clínica dele depois, mas acabou vendendo.

Uma coisa que marcou muito, mas não me lembro direito, foi quando o Aníbal Goulart pôs fogo na bandeira do Estado de São Paulo. Um belo dia ele encrespou, brigou e queria colocar fogo na bandeira. Foi feio. Aquele cara era muito ignorante. Era terrível. Ele ia matar cachorro no matadouro. A carrocinha prendia, levava lá, soltava e ele, com um revólver, matava os animais.

Conheci muito o “Galo Cego”, porque o filho dele foi meu colega de escola, o Ayres Aniceto de Andrade. Morava lá na Operária. Aqueles caras só aprontavam. Enganavam os outros, roubavam, tomavam as coisas. O “Galo Cego” era famoso. E o filho dele, que era professor, foi um cara bom. Morreu ali perto do Cesumar. Ele saía da casa dele pra andar, fazer exercícios. Um certo dia, caiu e morreu. Um moço muito bom.

Aqui em Maringá teve várias figuras. O professor de matemática, Monacci. Giampero Monacci. Esse era uma sumidade. Professor de matemática, francês e matérias ligadas à matemática. A gente chegava e não se conformava. Ele mandava levar, de sábado, todos os exercícios de fora dessas faculdades, pra fazer na sala de aula. Aí

mandava copiar, pegava, colocava a mão na cabeça e escrevia a resposta. Fazia tudo mentalmente. Nunca vi um negócio daquele. Agora, uma pessoa que pode saber muitos fatos é lá da *Casa Peralta*, do lado da Napoleão Moreira da Silva. É deles até hoje. Ou eles ainda tocam ou está alugado pra outras pessoas.

Visualizando as fotografias

Essa rodoviária do “Maringá Velho”, na figura 1, eu não conheci, mas eram os mesmos ônibus que vinham no *Bar Paulistano*, da *F.F. Delgado*...

Essa estação da figura 2 é da Napoleão. Eu me lembro bem pouquinho. Recordo bem que os ônibus paravam ali e quando era época de frio chegava a juntar gelo no para-brisa. Não me lembro dessas construções atrás. Só tinha a rodoviária. Atrás tinha o pátio de manobras e do lado de lá havia várias daquelas casinhas de estrada de ferro.

Na figura 3 é a rodoviária ainda. 1950. Chamavam esses ônibus de “jardineira”. O movimento era grande. Do lado de cá, nessa praça, tinha um serviço de alto falante que anunciava a saída dos ônibus. Quando alguém queria dar um recado para uma pessoa, o cara ia lá, falava e anunciavam na hora. No comércio, a única coisa que lembro é que tinha uma pastelaria dentro da rodoviária. Recordo até do pasteleiro, Sr. Nelson, um negro. Mas nunca mais...

Bem na esquina, pra baixo da *Caixa Econômica*, na Santos Dumont, tinha um camiseiro, que veio de Ibitinga. Tempo bom. Que tempo! Dava tudo pra voltar.

Esse prédio, na figura 4, deve ser o *Palace Hotel*. Tem o *Bar Panema* e o *Bar Garoto* era bem do lado. Depois tinha o *Bazar King* e aquela *Casa das Noivas*, se não me engano. E tem o *Banco Noroeste*. A rodoviária está aí, e tem as *Pernambucanas*. O seu Nelson foi dessa época. Foi gerente do *Noroeste* por muitos anos. Era gente boa. Conhecia todo mundo. O cara chegava lá e ele dizia: pede praquele vizinho seu, que mora do lado de lá do rio, avalizar, que eu arrumo o dinheiro! Conhecia todo mundo. E essa casa aí deve ser do pessoal da *Melhoramentos*.

Aconteceu um negócio comigo sobre esse *Bazar King*. Fui estudar, fazer faculdade em São Paulo e um dia eu estava em Bauru. Entrei numa farmácia. O dono era um japonês, Sampei Yamada. Ele falou que ia apresentar um amigo. Eu falei: esse aí você vai apresentar? Ele eu já conheço, é o Shiro Murakami. O cara arregalou os olhos e perguntou como é que eu o conhecia. Eu disse que conhecia ele desde 1950! Ele disse que estava mesmo em Maringá, nessa época. Era meu vizinho, do *Bazar King*.

Esse prédio deve ser o *Palace Hotel*. Eu lembro quando estavam construindo. E na rodoviária era só charrete. As pessoas levavam os cavalos para beber água em frente à estrada de ferro. Ali tinha um bebedouro.

Na figura 5 é a rodoviária? Tem um predinho aqui, não era a *Real Aerovias*? Porque na foto tem a Brasil e a Joubert de Carvalho.

Essa construção do lado direito não era a rodoviária ainda não. Isso nunca foi rodoviária. Desse prédio onde está escrito Jaraguá, eu lembro. Que será isso aí? Tenho um monte de quadros da cidade de Maringá no meu escritório, que eu comprava e guardava. Agora a única pessoa que eu conheço que pode falar com absoluta certeza é o japonês do *Foto Maringá*. O Ueta. Nós chegamos aqui na mesma época.

São jipes perto da construção? Charretes! Estou achando estranha essa construção. Tem uma pessoa que pode falar tudo. O Manicardi, famoso Nhô Juca. Antônio Mário Manicardi. Ele foi vice-prefeito da cidade. Ele está aqui desde 1950, como nós. Outro cara que pode saber disso aí é o senhor Antonio Borghetti Lemos. Ele mora em Maringá e tem muitas fotos. Ele tinha um irmão que era loteador, lá de Londrina. Conhecia tudo.

Será que não era do pessoal que estava construindo o prédio do Tozzo? Do Tozzo não, do *Banco Noroeste*? Porque é dessa mesma época. Eu tenho umas fotos aqui, estavam até num envelope, mas quero ligar pra minha irmã, que deve ter fotos antigas como essas aí. Mas é aquilo que eu falei. Quando meu pai saiu da Napoleão Moreira da Silva e foi para o *Paulistano*, a rodoviária funcionava no hotel dele, nosso. Todos os carros paravam lá. Havia um grande movimento. As pessoas compravam passagem lá. E não tinha mais a rodoviária na Praça Napoleão.

Não me lembro dessa construção, e olha que eu andava em tudo quanto é lugar. Não tinha nenhuma rodoviária em funcionamento quando a venda de passagens começou a funcionar lá no bar. Tem um rapaz que é difícil de localizar, mas ele foi gerente do *Expresso Maringá* e hoje tem uma firma dessas mesinhas de bilhar. É o José, Zezinho. Ele podia informar bem. Mas eu estou intrigado com esse prédio aí. É interessante que pode ter sido uma rodoviária mesmo, porque tem uma saída ali.

Meu pai fez muitos casamentos lá no nosso hotel e temos as fotos. O álbum está em Curitiba, com o meu cunhado. Vou ver se ele lembra disso.

Nessa figura 6 é a rodoviária. Lembro quando eles fizeram. Já tínhamos o *Bar Paulistano*. Era grande. Na parte de cima o povo ia muito porque tinha um excelente restaurante. Uma feijoada!

Agora, lamentavelmente, essa praça aqui demorou muito pra terminar. Não terminava nunca, juntava água, era um transtorno. Embaixo tinha um monte de bazares. O *Monte Líbano* era aqui na rodoviária. O dono era muito amigo do meu pai.

Esse restaurante da parte de cima não prejudicou o movimento no nosso estabelecimento porque lá servia muito a *la carte*, feijoadada, e o nosso era mais comercial. Só foi uma pena que demoraram tanto pra fazer essa rodoviária. Os anos terminavam e não acabavam nunca.

Aqui é o prédio do Tozzo, na figura 7? Uma coisa que eu não vi ainda, nessas fotos, foi a *Real Aerovias*. Eles tinham uma agência ali.

Nós usávamos a rodoviária mas a estrada de ferro, muito pouco. Nessa estação de trem aconteceu um episódio. Tinha um soldado aqui chamado Jesus. O cara era metido, andava numa estica que vou te contar. E o que aconteceu? Um belo dia ele foi pra estação da estrada de ferro e, chegando lá, viu dois senhores tomando leite com café, bolo, e acho que o cara ergueu a camisa e apareceu o cano da arma. O Jesus chegou e disse: tá preso! O cara pegou, olhou bem pra ele e falou: o que o senhor falou? O senhor primeiro tem que ter educação! O senhor tem que chegar e perguntar pra mim porque estou armado! O senhor me conhece? O soldado respondeu que não. O cara disse: então o senhor vai me fazer um favor, coloque essa arma onde estava! O senhor viu que essa arma é do exército? Eu sou coronel do exército! O Jesus se “enfiou no chão”. Teve que guardar a arma do cara e cair fora. Nunca esqueço. Todo mundo deu risada. Ele quis dar uma de bom e entrou bem.

Na figura 8, já haviam feito a calçada na rodoviária. Dá pra ver o edifício *Herman Lundgren*. Em frente a esse prédio era o *Monte Líbano*.

Mas tinha um movimento nessa estação! Na parte de cima tinha escritório de advocacia. Era de um cara de Mandaguari. Ele morreu em Cascavel. O filho dele foi meu aluno. Esse ônibus é da *Garcia*, e dá pra ver o *Banco do Brasil*.

O povo era de lascar, estragavam todos esses telefones públicos, na figura 9. Barbaridade, olha que movimento!

Nessa figura 10, é o Américo. Américo Dias Ferraz. Eu o conheci pessoalmente. Sabe que Maringá não recebeu o título como a cidade que mais se desenvolveu, na época, porque o Américo não sabia escrever? Nem assinar. Assinava com um “xis”. Sério! Eu sei porque um professor que deu aula pra mim, doutor que fez o hino a Maringá, Ari de Lima, sempre falava. É uma pena!

Eu conheci o Américo desde quando ele foi preso. Ele cumpriu pena. Acho que ficou preso uns 16 anos. Matou o presidente da *Simca*. O cara prometeu que, se ele

fizesse agência lá em Osasco, uma coisa assim, ia aumentar o número de carros pra ele. Mas foi diminuindo, diminuindo, diminuindo até mandar só três veículos. Pra quê! O Américo foi lá e descarregou o revólver no cara.

Eu fui assistir ao júri dele lá em São Bernardo. A *Simca* contratou Hamilton Dragomiroff Franco. Ele foi candidato e falava: não adianta bater aqui, aqui você não entra, aqui tem Hamilton Dragomiroff Neto. Era promotor. Um dos melhores promotores do Estado de São Paulo. E o Américo tinha muita ligação com o Adhemar de Barros, que arrumou os advogados dele. Depois que ficou preso, conseguiram tirá-lo de lá e levá-lo para o Instituto Penal Agrícola de Bauru. Como eu estudava lá, ia visitá-lo. Ele cumpriu metade, menos de oito anos, uma coisa assim. E o cara, veja como são as coisas, estava preso, comprou um bilhete, aquele Substack, que tinha as séries A, B e C. Comprou as três e ganhou o primeiro prêmio. 160 milhões, uma coisa assim. Era dinheiro que não acabava mais. Saiu da cadeia e foi pro Mato Grosso, comprou um hotel lá. Era um cara bom, não era ruim não. Só que no dia do julgamento – eu estava lá – o promotor acabou com ele. Dizia: no dia tanto de tanto Américo Dias Ferraz emitiu um cheque sem fundo para pagar fulano de tal! Ele comprava café e não pagava. Tinha aquela máquina que está abandonada lá. Puxa vida, o cara acabou com ele.

O Américo andava com uma carroça vendendo frango e ovo e falava que ainda ia ser prefeito da cidade. E foi mesmo, ele era fogo. Mas não foi bom.

Aquela rodoviária não deveria ter sido demolida. Não fizeram nada até hoje. Demoliram umas coisas que poderiam ter sido reformadas. É que nem o cinema. Está lá parado, o *Cine Plaza*. Que fizeram? Até agora nada. E essa rodoviária, não sei se vão fazer alguma coisa no lugar. Eles tem que indenizar as pessoas que eram donas das lojas. Eu achei que foi a maior besteira fazerem aquilo. Deveriam ter reformado. Os próprios proprietários queriam reformar, eu lembro bem disso. Mas a prefeitura não quis saber.

Pra mim, foi uma época áurea essa da rodoviária. Uma pena! Tanto aquela da Raposo Tavares como a da Praça Napoleão Moreira da Silva, que também era tranquila. Os ônibus entravam e saíam sem problema algum. A gente não entende as pessoas.

Nós ficamos com o *Bar Paulistano* até 1968 porque o meu pai morreu. Mas além desse, ele tinha outro em Cianorte. Lá era *Bar Paulistinha*.

Nós fomos os primeiros a levar energia ali perto da rodoviária da Raposo Tavares. Não tinha luz e meu pai trouxe, de São Paulo, um motor estacionário grande, que servia também aos vizinhos. Fornecia luz até para o *Banco Noroeste*.

Um dia, em Cianorte, meu tio foi dar partida no motor, a chave escapou e furou o olho dele. Ficou cego. Uma judiação. Mas era assim, a gente passava muita dificuldade, mas era uma alegria!

Depois que meu pai morreu não continuamos mais. Eu já fazia outras coisas, mas ajudava ele quando precisava, quando faltava algum empregado. Quem até pode falar alguma coisa é meu irmão. Ele foi funcionário do Estado e se aposentou. Trabalhou na rodoviária velha com um homem, seu Álvaro Fernandes.



Figura 65 - Antonio Eriberto Schwabe
Fotografia: Fábio Dias
Fonte: Arquivo pessoal

Antonio Eriberto Schwabe¹⁴⁴

Eu vim para Maringá em 1959. Era assistente do professor Parigot, Pedro Viriato Parigot, em hidráulica e saneamento de cidades. Tem uma rua da cidade com o nome dele, que também foi governador do Estado do Paraná e presidente da *Copel*.

Naquela época éramos apenas eu e minha mulher. Nós não tínhamos filhos em 1959, e nosso primeiro filho nasceu um ano depois, que é o Eduardo, hoje dono da *Construtora Rosa dos Ventos*.

Num certo dia, o professor Parigot bateu no meu ombro e disse: você vai pra Maringá! Eu agora sou presidente da *Copel* e preciso instalar a *Copel* em Maringá, e você vai trabalhar lá como coordenador do Sistema Norte do Paraná. Lógico, que se você não quiser, não precisa, mas vou te dar umas dicas: quanto você ganha como professor, meu assistente? 10 mil? Lá você vai ganhar 30 mil. Você paga aluguel aqui? Lá não vai precisar pagar. Você tem que pagar gasolina? Lá você terá carro de graça. Cama, comida, roupa lavada e 30 mil.

Eu disse que, sem dúvida, ele estava querendo que eu viesse. Então vim para Maringá como coordenador do Sistema Norte do Paraná, porque não era só Maringá que a *Copel* estava abrangendo. Também era Apucarana, Mandaguari, Jandaia do Sul, Marialva, Mandaguaçu, Nova Esperança, Loanda e Santa Isabel.

O serviço número um foi trazer alta energia de Londrina, que já tinha energia vinda de São Paulo. Também tinha que cuidar dos motores velhos da *Companhia* enquanto não tivesse energia. Foi pau na mula, uma coisa de louco. Inclusive, tinha muita gente que não queria que tivesse luz, mas isso é outra história.

Então eu fiquei trabalhando aqui, mas o contrato pela *Copel* tinha duração de cinco anos. Daí foi eleito o prefeito João Paulino Vieira Filho. Ele viu que era preciso colocar um sistema de água em Maringá e foi para Curitiba conversar com o professor Parigot, que era professor de saneamento de água, esgoto. O Parigot disse a ele para que me procurasse, pois eu já estava em Maringá, tinha sido assistente dele e sabia tudo sobre sistema de água e esgoto. Então o João Paulino não me deixou voltar pra Curitiba. Eu o ajudei na implantação do sistema de água. Não só ajudei a construir. Calculei a estação de tratamento, a captação, a elevação, tudo. Projetos meus, pois é exatamente a minha especialidade. Trabalhei quatro anos para colocar água em Maringá. Quando eu cheguei era tudo poço artesiano.

¹⁴⁴ Entrevista concedida ao autor em oito de dezembro de 2016, em seu escritório na Construtora Rosa dos Ventos.

Muito bem, chegou o ano de 1975 e eu já nem queria mais voltar pra Curitiba. Foi eleito prefeito Silvio Magalhães Barros, pai desse que é hoje Ministro da Saúde, Ricardo Barros. O Silvio foi à minha procura para fazer o serviço de esgoto em Maringá. Deram até um título para um texto sobre mim: Schwabe tirou Maringá da fossa. Porque naquele tempo não tinha esgoto, apenas fossas sépticas. Daí eu fiquei mais quatro anos. Então, digamos assim, na realidade, o que eu fiz para Maringá foi aumentá-la para que houvesse todo o conforto possível, com luz, água e esgoto. Evidentemente que eu não fiz tudo isso sozinho. Tive muitas ajudas e uma das grandes veio do senhor Alfredo Maluf. Ele vendia fiado gasolina e óleo diesel para os motores. E quando eu não tinha dinheiro pra pagar, ele escrevia num papelzinho. O senhor Alfredo Nyffeler, da *Companhia Melhoramentos*, que era a empresa mais interessada, também ajudou. O hotel pagava adiantado a luz e a água pra termos dinheiro. E é lógico, tive outras pessoas ajudando. Não tanto para a parte de engenharia, mas na parte administrativa.

Mas tem uma história que eu vou te contar. Na época em que eu estava fazendo a água e o esgoto, muita gente vinha brigar comigo porque queria água, e eu não podia levar até o local porque, digamos assim, se o cano estava na Zona 1, eu não podia colocar na Zona 5 sem passar pela Zona 4 antes, porque tem que ir aos poucos.

Uma vez, eu indo pra Loanda, tive que parar o jipe porque puseram um cabo de aço atravessado na estrada. Ainda bem que não apareceu ninguém. Teve um período que eu andava com um policial. Daí deixei de ter jipe pra ter camionete. Na frente ia um guarda e atrás um fulano com metralhadora.

Um dos lugares também era Campo Mourão. Daqui pra lá era lama, então chovia, o carro morria e aí tinha que esperar secar. Então é aí haviam os maiores assaltos, porque daqui pra Loanda não tinha asfalto, mas a estrada era de areia, então o caro não atolava.

Quando chegou a luz, uma das coisas foi levar energia até a rodoviária, porque ela também foi começada em 1959. O engenheiro que fez a rodoviária, na Praça Raposo Tavares, foi o Luty, Luty Vicente Kasprovicz. Faleceu há pouco, três, quatro meses. A estação velha estava fora de mão, no “Maringá Velho”. Então passou pra cá.

O que eu posso dizer da rodoviária é que ela era perfeita. Agora, 30 anos depois, a prefeitura resolveu fazer um telhadinho por fora da estação; pôs umas tabuinhas, veio um vento e o derrubou. Daí eles começaram a dizer que a rodoviária ia cair. Não ia! Inclusive um engenheiro, conhecido meu, fez o estudo, que eu verifiquei posteriormente. Não ia cair não! Era tudo papo porque a prefeitura queria fazer uma rodoviária nova, em outro terreno. Então, o que eu sei da rodoviária é isso, que ela não precisava ser desmanchada.

Tinha capacidade suficiente, tudo estava funcionando bem e uma ventania não iria derrubá-la. E fizeram a nova, que não posso falar sobre ela porque eu mesmo nunca usava a rodoviária. Sempre tive jipe ou camionete com motorista, com guarda. Eu ia para Curitiba descansando.

Uma curiosidade é que, naquela época, quando eu precisava falar alguma coisa com Curitiba, usava o telefone de Ourinhos! Maringá só tinha telefone para ligações locais. Eu tinha que ir para Ourinhos para falar com Curitiba. Depois sim, melhorou. Não sei dizer o nome da pessoa que implantou a telefonia em Maringá, mas uma das primeiras coisas que ele fez foi colocar um telefone na *Copel*. Mas, mesmo assim, a gente tinha que levantar o telefone e a mocinha dizia: alô, número? Eu dizia que queria falar com Curitiba. Ela dizia que ia tomar nota e perguntava se a ligação poderia ser feita às duas da manhã, porque pra Curitiba era só depois da meia-noite. Então, assim mesmo, só podia falar depois da meia-noite.

Eu vim de Curitiba. Trabalhava no escritório de cálculo do professor Zé Neto e dava aula de hidráulica com o professor Parigot. Eu era assistente do Parigot. Eu vim em 59, mas nas primeiras vezes vinha e voltava para Curitiba, até arrumar uma casa pra morar. Morei numa casa ao lado do Maluf, do *Posto Maluf*, onde hoje é um hotel bem na esquina. Foi ele quem arrumou uma casa pra mim.

Uma das primeiras coisas que aconteceu, quando morava nessa casa, foi encontrá-la arrombada, quando cheguei à noite. Mas roubaram poucas coisas. Levaram meu traje do exército. Eu sou oficial do exército, fiz CPOR¹⁴⁵, depois fui convocado. O ladrão deixou um bilhete: sem luz a gente age melhor. Bem ali, ao lado do Maluf. Ainda bem que não tinha nada na casa pra roubar.

Quando eu cheguei em Maringá, gostei muito. Tanto que depois não fiz força nenhuma pra voltar pra Curitiba, porque fui muito bem recebido, tanto pela *Companhia Melhoramentos*, pelo seu Alfredo Nyffeler, como no hotel onde eu ia almoçar. Me trataram tão bem que acho que só eu e o bispo pra ser tratado daquela maneira, porque realmente eu vim aqui com o propósito de colocar a luz e, pra começar, já tinha 200 funcionários trabalhando e três firmas de Curitiba especializadas em colocar postes. A maior fábrica de postes de concreto do Brasil se instalou em Apucarana. Veio uma filial só pra trabalhar para a *Copel*. Então, digamos assim, em quatro, cinco anos, havia luz em todo lugar, porque energia mesmo não faltava. Faltava era fiação. Então primeiro nós trouxemos alta tensão, que já havia em Londrina, porque lá havia uma companhia de luz, até da própria *Companhia*. Então todo mundo gostava de mim. Eu ia de graça ao cinema! Porque era assim: a Zona 1 tinha luz das

¹⁴⁵ Centro de Preparação de Oficiais da Reserva.

seis da manhã ao meio-dia, a Zona 2 do meio-dia às seis. Era distribuído assim, até trazer a alta tensão, porque no tempo dos motores precisava-se de um milhão de quilowatts, mas só tinha 100 mil. Depois que eu fiz o serviço de água, todo mundo já me conhecia. Foi muito fácil e o serviço de esgoto também. Não houve problemas.

Quando eu cheguei aqui ainda funcionava a rodoviária do “Maringá Velho”. Muito pouco, mas funcionava. A estação da praça em frente à *Pernambucanas* não. Ela era provisória, ficou pouco tempo porque logo puderam colocar os ônibus lá na nova, na Praça Raposo Tavares, mesmo sem estar pronta, porque primeiro fizeram a parte da rodoviária para os ônibus pra depois fazerem as lojas e sobrelojas.

Vou dizer mais umas coisas. O serviço de água de Apucarana, Mandaguari, Maringá, Nova Esperança, Paranavaí, Loanda e Santa Isabel fui eu que fiz, além da água e esgoto em 40 cidades de Santa Catarina. Eu fiz duas teses de engenharia. Uma delas é sobre tubulação de esgoto e caixas d’água dentro do mar. O esgoto de São José e Florianópolis, já que é tudo plano, vai para uma caixa no fundo do mar, onde não entra água. É tudo submerso. Teve um período que eu ficava oito dias em Maringá e oito em Florianópolis.

Tudo isso foi depois de ter terminado os trabalhos em Maringá. Eu fiz a *Copel* aqui em Maringá, digamos, de 1959 a 1964, a água de 1964 a 1970 e o esgoto de 1970 a 1975. Dessa data em diante, eu morava em Maringá mas trabalhava fora 15 dias do mês. Foi quando eu comecei a fazer Brusque, a primeira cidade em Santa Catarina. Fiz água, esgoto e ponte em Camboriú, umas dez pontes no Mato Grosso. Eu trabalhava, no tempo em que era professor para o Parigot, como calculista para o Zé Neto, no maior escritório de cálculo de concreto do mundo! Todo mundo acha graça quando digo isso mas, até hoje, o resto do mundo quase não usa concreto. Só usam ferro. O Brasil é que usa concreto. Então é o Brasil que está especializado em concreto.

Vou dizer alguns nomes onde fiz os cálculos estruturais: *Hospital de Clínicas*, de Curitiba; meia dúzia de estações de subsolo do metro de São Paulo, lagoa de estabilização para o esgoto de Maringá. Quando foi feito, não tinha estação de esgoto, eram lagoas de estabilização. Na Avenida Cerro Azul, sentido centro bairros, bem pra frente tem uma descida e do lado direito ainda existe um terreno grande, vazio. Lá era a estação com as lagoas de estabilização.

Eu fui professor aqui da universidade durante 30 anos e saí quando completei 70 anos, porque tive que me aposentar. Todos os engenheiros de Maringá que estão entre 50 e 60 anos, foram meus alunos. O Ricardo Barros foi meu aluno.

Ajudei muito Maringá crescer. Aqui na Avenida São Paulo tinha um viaduto¹⁴⁶, feito na administração do João Paulino. Fui eu que projetei e calculei. Depois que tiraram esse viaduto e fizeram as ruas no mesmo nível, eu ajudei a fazer os estudos. Aquele viaduto na Avenida Colombo, lá no *Supermercado Big*, fui eu que projetei e calculei, pra poder ter uma boa saída.

O comércio por aqui sempre funcionou bem, sempre teve incentivos, qualquer coisa era possível aqui. Sarandi, por exemplo, tem um comércio pequeno, mas há 20, 30 anos, era uma cidade dormitório. Todo mundo vinha trabalhar em Maringá, e Marialva também era assim. Então aqui sempre crescia. E a cidade teve bons prefeitos. O João Paulino foi muito bom, sendo prefeito duas vezes. E os outros, se não foram muito bons, pelo menos continuaram no mesmo ritmo. O Silvio Magalhães Barros, pai, foi bom também. O Adriano Valente foi razoável.

Também conheci o Américo Dias Ferraz. Quando eu cheguei aqui, ele era o prefeito. Mas conheci muito pouco porque faltava apenas um ano para ele sair. Ele vivia mais em São Paulo, Rio de Janeiro. Quase não vinha aqui e quem mandava mesmo eram os vereadores.

Visualizando as fotografias

Quando eu cheguei aqui ainda existia essa rodoviária da figura 1, mas quase não era mais usada. Ela ainda estava em pé.

Essa da figura 2 eu não me lembro. Acho que não existia mais. Mas se tem uma coisa que eu praticamente não usava é exatamente a rodoviária, porque quando eu vim aqui com a *Copel* já foi com caminhões e tratores. Eu mesmo tinha um jipe, camionete e os engenheiros que me ajudavam, que sub-empregavam serviços, me ajudavam. Se eu precisasse ir urgente para Londrina, normalmente tinha uma pessoa que se oferecia pra levar porque também precisava ir.

Nessa figura 3, eu não digo que não existia mais essa estação em 1959, mas dez anos depois já começaram a construir ao seu redor. Não estou lembrado dessa rodoviária.

Na figura 5, também não posso ajudar porque, como eu disse, eu não usava a rodoviária, e também quando cheguei aqui já tinha condução de todo tipo, para me levar onde quisesse. Mas a rodoviária da Praça Raposo Tavares já estava começada, e depois de mais de um ano, os ônibus já paravam lá, porque foi feita inicialmente a parte da frente, onde vendia-se os bilhetes de ônibus. A parte de trás foi feita um pouco depois, se bem que foi

¹⁴⁶ Viaduto do Café, próximo onde é hoje o shopping Avenida Center.

rápido, porque não durou nem dois anos. Com um ano a rodoviária estava funcionando e com dois as lojas também passaram a funcionar. Quando eu cheguei, a rodoviária da Praça Napoleão Moreira da Silva já não existia mais.

Me lembro bem dessa estação da figura 6. Inclusive, alguém, em alguma ocasião, me falou que a prefeitura disse que ela estava caindo. Uma das coisas que presenciei com o engenheiro que fez a vistoria foi o arco. Perfeito, perfeito! Aquilo nunca ia cair, nem a laje. Aquele alargamento da cobertura, que foi feita depois, é que foi mal feita. A minha opinião é que eles queriam demolir a rodoviária e inventaram uma história. Dissessem que era muito pequena e teria que ser grande. Concordo! Agora, que ela ia cair... eu boto a mão no fogo que não! Eu endosso o estudo que foi feito, mostrando que ela não ia cair. A primeira coisa que a prefeitura quis fazer foi demolir. E daí, pessoas interessadas fizeram novos estudos para ver se cairia ou não. A prefeitura não apresentou nada, nada, nada de ninguém que comprovaria que ia cair. Só tiraram aquelas fotografias do telhado¹⁴⁷.

Eu achava ela ótima. Tudo funcionava direitinho, bonitinho, tinha o corredor do centro, nos dois lados tinha venda de passagem para o mesmo dia, para o dia seguinte, para o mês seguinte, de dia, de noite, tudo, o dia inteiro. Para aquela época era perfeita. As pessoas diziam que era bonita, ótima, que representava Maringá. Muitos cartões postais que mandavam, de Natal, Ano Novo, tinham a imagem da rodoviária. Essa fotografia foi feita meio de lado, mas de frente, era perfeita. Esse arco é bem no meio e o que tinha de um lado também tinha do outro. Eu gostava da rodoviária. Foi muito bem feita.

Nessa figura 7 dá pra ver tudo. Tem dois ônibus na parte de trás, mas tem lugar para uns dez. Na frente também haviam muitos lugares. Naquela época também tinham os taxis de um cavalo. Dá pra ver na foto. Mas não lembro de tê-los usado alguma vez.

Como o Estado ia fazer a *Copel* e tinha que ser rápido, foi colocado tudo à disposição. Não faltava nada. Como eu disse, foi feita até uma fábrica de poste, em Apucarana. Vinham aqueles caminhões de São Paulo cheios de fios e outros materiais. Eu tinha um técnico que sabia de tudo. O apelido dele era “Zé Côco”. Quando acontecia qualquer coisa em Apucarana é ele que ia verificar e não os meus engenheiros.

Tem um senhor aqui na cidade, não me lembro o nome dele, que não tem um braço. Ele toca violão por aí. Era funcionário da *Copel*, foi pegar uma alta tensão e levou um choque que “derreteu” um braço. Ele ficou na *Copel* mais uns 50 anos e agora toca violão com uma mão só. Eu o vi na praça, fui falar com ele, ele olhou pra mim e eu olhava pra ele.

¹⁴⁷ Na realidade, o engenheiro civil Miguel Fujinami realizou um laudo de vistoria a pedido do poder público. C.f. p.122.

Eu sabia quem era ele, pois sabia da história, agora ele já não me conhecia. São histórias da *Copel*, que estou contando que já tem uns 50 anos.

Na figura 10, me lembro das figuras, menos desses das extremidades. Já passei dos 80 anos, me esqueço dos nomes. Um é o ex-prefeito, o “Zé Américo”, e o outro é o governador Lupion.

Eu realmente acho que a rodoviária não deveria ter sido demolida. Se quisesse fazer uma rodoviária nova, tudo bem, mas poderia ter deixado essa da Raposo Tavares como estava. Não estão conservando o *Hotel Bandeirantes* e o escritório da *Companhia*? Conservassem também a rodoviária! Deixassem as lojinhas funcionando e pronto. A prefeitura que saísse de lá. Não sei porque! Era um símbolo da cidade, funcionava direitinho. Não sei dizer nomes, mas acho que aquilo teve alguma coisa subterrânea. Aliás, um dos projetos que fizeram previa um estacionamento subterrâneo e outro para a construção de dois prédios de 20, 30 andares.

Eu não sei dizer nem como nem porque derrubaram, mas a única coisa que eu confirmo é: ela não ia cair! Não ia ser “demolida” por natureza. O telhadinho que fizeram ao redor é que foi mal feito e esse, o vento levou!