

Semana com gostinho de férias

PÁG. 3

Site para pessoas com deficiência

PÁG. 3

Cuidado com dietas milagrosas

PÁG. 2

'AGORA É IBIPORÃ!'

## Cidade e ferrovia chegaram juntas

Notícias de julho a outubro de 1936 indicavam o impulso da colonização nos trilhos

Widson Schwartz  
Especial para a FOLHA

**Ibiporã** - "Congratulamos vossência ao inaugurarmos Ibiporã", leu mister Arthur Thomas ao abrir o telegrama de 15 de julho de 1936, que chegou ao escritório da Cianorte (endereço telegráfico da Companhia de Terras Norte do Paraná) em São Paulo. Mencionando oito ou dez remetentes e assinado por um deles, Willie Davids, fora expedido do próprio local inaugurado: a estação de Ibiporã da Cia. Ferroviária São-Paulo Paraná, subsidiária da Cianorte.

Mais do que uma estação, o marco de uma cidade surgindo, que seria destacada mais adiante, em "Agora é Ibiporã!" — matéria publicitária no Diário de S. Paulo de 20 de setembro.

"À medida que se opera o povoamento do Norte do Paraná, onde há pouco foi fundada (...) a cidade de Ibiporã, os trilhos da Cia. Ferroviária São Paulo-Paraná prosseguem na sua rota civilizadora", começa o texto, ilustrado com a fotografia do trem na estação de madeira, que seria demolida. Os trilhos haviam chegado a Londrina no ano anterior.

Deve-se Ibiporã à iniciativa do engenheiro Alexandre Gutierrez Beltrão, um dos titulares do Escritório Técnico Beltrão & Cia. A Cianorte, porém, tinha razões: estava credenciada para vender os lotes e o desenvolvimento de uma cidade ao lado de Londrina indicaria uma nova fase da colonização no Norte Novo,

com o advento da ferrovia. Nos primeiros anos, tivera percalços decorrentes da conjuntura econômica internacional, revoluções no país e falta de transporte para escoar o excedente agrícola dos pioneiros.

Em palestra no Rotary Clube de Londrina em 1944, o engenheiro Aristides de Souza Melo, diretor da Cianorte, enfatizaria a Estrada de Ferro na transformação do "latifúndio de riqueza latente em admirável e invejável Canaã de riqueza potencial, pela subdivisão territorial em pequenas propriedades", média atualizada de 12,1 alqueires por comprador naquele ano.

"Cerca de 100 milhões de cruzeiros foram gastos nessa benéfica iniciativa (a ferrovia)", prosseguiu. "E o Estádio, reconhecendo o alcance da obra e o esforço, não lhe foi indiferente. Contribuiu com o subsídio de 28.800 cruzeiros por quilômetro. E assim se começou a colonizar."

### Demarcação

Sucediam-se em 1936 as mensagens de Willie Davids, da Cianorte, para Alexandre Beltrão: "Prezado Senhor, comunicamos ter aberto as seguintes vendas, cuja divisão de lotes solicitamos V.S. providenciar na forma do costume". São 17 compradores em 28 de maio, dois alqueires o menor lote e 20 o maior. João Rochinski, motorista de Willie Davids, figura entre os compradores em fevereiro, com o lote nº 8 da gleba Lindoya, 5,44 alqueires.

Filho de Alexandre, o mé-



Antiga estação ferroviária foi transformada em museu

dico Lauro de Castro Beltrão mantém o acervo histórico da colonização de Ibiporã, permitindo "acompanhar" os personagens na estação ferroviária em 1936. O semanário "A Voz do Povo", editado em Ourinhos, publicara em 11 de julho, na primeira página, comunicado de Hermano Socci, chefe de tráfego da São Paulo-Paraná: "Faço público que nos dias 15 do corrente mês e 1º de agosto próximo, respectiva-

mente, serão abertas ao tráfego em geral, nesta Estrada, as estações de "Ibiporã" e "Pirianito".

A primeira no km 196, entre as de Jatahy e Londrina, e a segunda no km 154, entre as de Congonhas e Frei Timótheo.

No telegrama a Arthur Thomas, diretor-geral da Cianorte, os remetentes seriam entre oito e dez, anotados pelo prenome uma parte e outros pelo sobrenome. Presumivelmente são as pessoas fotografadas na plataforma da estação, entre as quais o jornalista e diretor do Paraná-Norte, Humberto Puiggari Coutinho; o diretor-técnico da Cianorte e prefeito de Londrina, Willie Davids; Alexandre Beltrão e esposa, Cornélia; e o engenheiro Ulysses Medeiros.

Lauro é o garotinho à direita (de blusa preta). A família viera de Curitiba para fundar Ibiporã, "moramos numa clareira aberta na floresta, a nossa casa, de madeira, muito encostada à linha do trem", recorda Lauro. Havia sido ocupada pelos construtores da ferrovia e ao comprá-la, o pai considerou a localização favorável à instalação do escritório de colonização.

Lauro voltou a Curitiba para estudar Medicina e se tornou professor da Universidade Federal do Paraná (UFPR). Catedrático na Faculdade de Medicina da então Universidade do Brasil, no Rio de Janeiro, participou da implantação da Faculdade de Medicina de Pelotas (RS). Já na Fundação de Ensino Superior de Londrina (Fesulon) é o primeiro professor da Faculdade de Medicina do Norte do Paraná, criada em 1967, e integra a comissão instituidora da Universidade Estadual de Londrina, em 1969.

## Tucuty: nome para evitar confusão

No imóvel Jacutinga, concessão do Estado ao engenheiro Francisco Beltrão (irmão de Alexandre), Ibiporã significa "terra bonita", tradução do tupi guarani. Mas poderia chamar-se Tucuty, se fosse aceita uma sugestão no sentido de reverenciar o passado indígena e até mesmo evitar confusão gráfica.

O Paraná-Norte de 20 de outubro de 1936 informa que se chamava Tucuty ("multidão de palmeiras") a pequena aldeia indígena ou "tapuí" à margem do Ribeirão Abóboras no "sítio atualmente chamado Taquara do Reino", que os jesuítas transformaram em São José, a redução (1625-1631).

É nas imediações, prossegue o jornal, "vai ser localizada uma estação da E.F. São Paulo-Paraná cujo nome ainda não foi escolhido", daí sugerir ao superintendente da ferrovia, Wallace Morton, que tenha "o nome que os jesuítas arrebataram aos selvícolas".

Falta certificar se houve resposta ou não. Mas, em 19 de abril de 1936, decidiu-se por "Ibi-Porã", grafia informada e que seria alterada logo a seguir. O leitor sob o pseudônimo "Abyssínio Sertanopolitano" reagiu em carta ao Paraná-Norte: "Admirei-me dessa novidade, porquanto o vosso jornal, há meses, se bateu para que (...) tivesse o nome de Tucuty".

O autor da carta consi-

dera um menosprezo "aos nossos antepassados" e prevê uma futura confusão, alegando que "nomes compostos são sempre estropiados", oferecendo o risco de encomendas serem remetidas, por erro de grafia, a lugares indesejados. E o endereço ferroviário de Sertanópolis seria a estação de Ibi-Porã. "Acresce que o nome "Ibi-Porã", além de composto, ainda precisa de um traço de união entre as duas palavras e um til, tudo isso atrapalhando a escrita". Que se optasse por Tucuty ou "outro nome qualquer, contanto que seja simples".

O jornal toma posição: "O nosso missivista tem razão. E enquanto não se define o nome da futura cidade, pedimos para o caso a preciosa atenção dos srs. Wallace Morton, Alexandre Beltrão, Francisco Beltrão e Arthur Thomas". Sabe-se, porém, que Alexandre definira o nome e a Estrada de Ferro o acompanhou.

Fato novo: a redução não se localizou em Ibiporã. Nas décadas de 1990 e 2000, arqueólogos do Museu Paranaense certificaram vestígios da redução jesuítica São José próximos ao córrego Palmeira, afluente do rio Vermelho, em Cambé. Na 9ª Reunião de Antropologia do Mercosul, a arqueóloga Cláudia Inês Parellada oficializou a descoberta em Cambé. (W.S.)



A chegada do trem à primitiva estação de madeira; situava-se no km 196, entre as de Jatahy e Londrina



Entre as personalidades na inauguração, Puiggari Coutinho (à esq.); Willie Davids (de chapéu) ao lado de Alexandre Beltrão e esposa, Cornélia (centro). De óculos, o engenheiro Ulysses Medeiros. O garotinho (dir.) é Lauro Beltrão