

CENTRAL DO PARANÁ

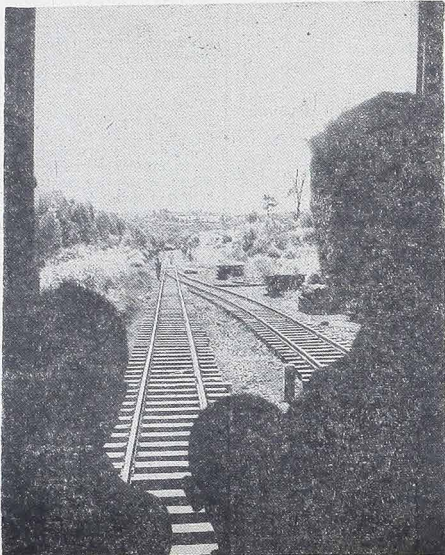
Uma necessidade já no tempo do Império

A Estrada de Ferro Central do Paraná que o Governo Paulo Pimentel entregará no início do próximo ano, com 320 quilômetros e reduzindo à metade a distância entre Ponta Grossa e Apucarana, é uma ligação que já era reconhecida como uma necessidade no Império. Além de servir hoje como elo de integração social e política do Estado, servirá como canal escoadouro ao pórtio de Paranaguá dos produtos das ricas regiões, altamente produtoras, do Norte e Noroeste do Estado. Levada adiante só vinte anos depois de autorizada sua construção, a ligação ferroviária entre os Planaltos de Curitiba e Ponta Grossa com as regiões do Noroeste e Oeste do Paraná era reclamada, no início do século, como única solução de integração social e política do Estado e de consolidação de sua economia. Também já era reclamada como penetração e ligação indispensável das regiões altamente produtoras, em franco e sempre crescente desenvolvimento, com o litoral, permitindo o encurtamento da distância para o intercâmbio com o Sul do país.

NECESSIDADE NO IMPÉRIO

Já em 1871, o Governo do Império reconhecia a necessidade dessa ferrovia, através do Decreto 4851, que determinava estudos preliminares de "uma linha férrea entre Curitiba e Miranda, na Província de Mato Grosso." Em 1923, particulares iniciaram a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Paraná e colocavam em tráfego o trecho entre Ourinhos e Cambará procurando servir a zona pioneira do café. Em 1928 os ingleses da Companhia de Terras Norte do Paraná provocaram a aceleração intensa desde Londrina até Maringá e Cianorte, construindo, para tanto, mediante concessão e contrato do Estado, a ferrovia desde Cambará até Apucarana, que previa a sua ligação desde um ponto mais conveniente, com a linha Itararé-Uruguaí.

Em 1934, na revisão do contrato que vigorava com o Estado, ficou estipulada a construção do ramal de Pirapó (proximidade de Apucarana) a Ponta Grossa, justamente com a direção da atual Central do Paraná. Decorrido 10 anos, este ramal foi construído pelo desinteresse dos ingleses em decorrência da possível encampação da São Paulo-Paraná pelo Governo Federal. Em 1946, o Governo Federal encampou a ferrovia dos ingleses (Estrada de Ferro São Paulo-Paraná) e mandou prolongá-la de Apucarana até Maringá e depois até Guaírá, na fronteira do Paraguai, passando por Cianorte e Cruzeiro do Oeste. Nenhuma indenização foi paga ao Estado, que era o concessionário.



Homens e máquinas, num grande esforço, implantam a Estrada de Ferro Central do Paraná.

OS ANTIOS CAMINHOS

Naquela época, todo o Norte e Nordeste do Paraná chamavam a atenção do Brasil, pelo seu vertiginoso desenvolvimento, pela sua extraordinária produção e pelo seu grande aumento populacional. Estava, porém, o Estado do Paraná na dependência de duas correntes de transportes: uma, no sentido norte-sul, pela Itararé-Uruguaí, insuficiente e deficiente e que não podia ser melhorada porque estava sendo construído o Tronco Principal Sul, a ela paralelo; e outra, no sentido

oeste-leste, servindo as regiões do Norte e Noroeste que se desenvolviam cada vez mais, produziam cada vez mais, porém desvinculadas do intercâmbio social e político do Estado e economicamente apoiadas nos centros de consumo de São Paulo e Rio de Janeiro.

As comunicações com a Capital do Estado, o pórtio de Paranaguá e o Rio Grande do Sul dependiam do percurso pelo ramal de Paranapanema, o que obrigava aos passageiros de Londrina uma demora de 24 horas para atingirem, pela ferrovia, a Capital do

Estado. A mercadoria ficava sujeita a sete ou oito dias de percurso ferroviário, desde a origem de Londrina ou de Apucarana, até o pórtio de Paranaguá ou até a fronteira de Santa Catarina, o que foi suavizado mais tarde, em 1959, com as novas locomotivas Diesel, que reduziram o prazo para três ou quatro dias quanto às mercadorias, permanecendo o mesmo número de horas para os passageiros.

MEDIDA INDISPENSÁVEL

Tudo isso deu origem ao início da construção da Estrada de Ferro Central do Paraná, com o esforço próprio do Estado, em 1948, como medida indispensável a sua economia, e também porque tornava possível reduzir para 30 horas o tempo de percurso das mercadorias e para 14 horas o tempo de percurso dos passageiros, em ferrovia de custo mais econômico e de condições técnicas iguais às adotadas no Tronco Principal Sul, pelo Governo Federal. Permittiria, além disso, auto-suficiência no caso de exploração isoladamente pelo Estado, ou grande redução no custo de operação da Rede Viação Paraná — Santa Catarina, se por essa explorada após sua absorção pela União, conectando melhor o sistema federal existente.

Adotadas as medidas preliminares, superados os primeiros obstáculos, iniciou o Governo do Paraná, a construção da ferrovia, em 1948. Os recursos, porém, sempre foram míseros e esta foi a razão primordial porque, no prazo de 20 anos, não se concretizou a grande obra que o Governo Paulo Pimentel resolveu realizar em apenas dois anos.

GUERRA RELIGIOSA CONTINUA INTENSA

A prisão de Bernardette Devlin — foto — líder católica, deu início a um novo surto de violência entre católicos e protestantes. Bernardette, de apenas 23 anos, está sendo considerada pelos católicos como a "Joana D'Arc" irlandesa. Deverá cumprir pena de 6 meses de prisão, acusada de ter provocado distúrbios quando dos choques do ano passado. Há poucos dias ela fora reeleita para a Câmara dos Comuns com expressiva votação.



discriminação das leis ram votados a pobreza, explosão demográfica da população católica está xando inquietos os protestantes. Muitos católicos partidários da renúncia com a Irlanda do Sul. Os 11 mil soldados em Inglaterra mantêm não conseguem controlar tumultos. Pelo menos pessoas morreram e os juízos materiais são díssimos.

A questão irlandesa não é apenas religiosa, mas também social e política. Os católicos que constituem a maioria da população não gozam de igualdade de direitos civis. São cidadãos de "segunda classe". A rivalidade dura há séculos. Mais precisamente em 1649 Cromwell começou a oprimir, exilar e confiscar os bens dos católicos, que em vista da



SEGURANÇA AO CARDEAL

Guatemala — O Presidente da Guatemala, Carlos Arana Osório, determinou que se organizasse proteção especial para o Cardeal-Arcebispo Mariano Sariego, que recebeu cartas de grupos terroristas ameaçando-o de morte.

As chamadas Forças Armadas Rebeldes negaram que tenham ameaçado de morte o Arcebispo da Guatemala, bem como outros chefes da Igreja católica local. Um boletim enviado pela FAR aos jornalistas garante que "alguns grupos se estão aproveitando nossa sigla para tais intimidações".

Rondon confirma: MATTOS LEÃO E ACIOLLY FILHO

BRASÍLIA — O deputado Rondon Pacheco, presidente nacional da ARENA, disse que o esquema político observado para seleção dos candidatos ao Senado pelo Paraná continua o mesmo, estando definitivamente escolhidos os nomes dos deputados João de Mattos Leão e Aciolly Filho, como indicados da ARENA paranaense à próxima convenção regional. Adiantou ainda aquele dirigente que os atuais senadores paranaenses às vésperas de fim de mandato, poderão disputar livremente a preferência dos convencionais, conforme se noticiou anteriormente. Todavia, os nomes dos srs. Mattos Leão e Aciolly Filho foram escolhidos numa lista encaminhada à direção nacional da ARENA como os que disputarão na Convenção, na qualidade de indicados oficiais do partido.

AUTENTICIDADE

LEOVEGILDO LONGEN

Na vida do jovem de hoje, encontramos diversas manifestações de vida, de modos de ser que impressionam todos aqueles que os observam atentamente. Ora assustam pelas manifestações violentas, ora revelam um espírito de ternura e solidariedade que os tornam simpáticos e parecem, assim, mais humanos. Ora contestam valores e dão a impressão de quererem tudo destruir; ora provam ser radicais amantes da justiça e da verdade.

Torna-se claro, parece, que a figura do jovem, hoje, é contraditória e confusa. Não é constante em suas manifestações. Suas atitudes variam de situação em situação, de momento a momento, revelando altos e baixos nas diferentes maneiras de ser.

Se, de um lado, é notório a ambiguidade de atitudes, de outro é manifesta a autenticidade que leva o jovem a tomar posições radicais, e, não raro, ameaçadoras. Autenticidade que, no fundo, significa, verda-

de, faz mover e agitar o coração jovem, levado pelo desejo explícito de tornar e tornar-se transparente. Se existe algo que mais repugna o jovem é a hipocrisia, a falsidade, o fingimento, a atitude dúplice. Mesmo quando grita, ameaçadoramente, nas ruas e nas praças, provocando, comumente, desordens e anarquias, quer ele expressar sua repulsa pela mentira, pelas promessas vãs, pela injustiça. É então, que ele, talvez sem saber, comete violência protestando contra a violência. São também estes instantes agravantes que depõem contra o próprio jovem.

Não estamos, aqui, a defender atitudes e formas de tomar posição contra. Queremos apenas valorizar o espírito bom e grande que move estes impulsivos corações: a verdade, o gosto pela autenticidade.

E esta autenticidade aparece até nas horas do erro e das atitudes consideradas depravadas. Não rejeia o jovem confessar sua culpa quando

indagado e não esconde, aos olhos de todos, o que passa no seu íntimo. Não sabe fingir, não sabe falsar. O que diz, faz. O que pensa, diz. Ama a vida, ama o belo, ama o sorriso. Detesta a vanglória da santidade, detesta a publicidade do bem realizado, detesta a bajulação vazia e interesseira. O jovem sabe que não é uma santidade ambulante. Nem se quer constituir-se modelo. Mas não suporta ser cognominado de desonesto, fingido, mentiroso, sobretudo porque estima a transparência, a autenticidade, virtude difícil que exige coragem de autocriticar-se e aceitar críticas.

Esta é a maior e a mais bela conquista da juventude de hoje: a coragem de traír o que somos, de não esconder os podres de nossa vida, de ser humilde nas belas ações e sincero na confissão do erro, constituir um desafio a você, caro leitor, e a todos os que pretendemos ser autênticos aos olhos do mundo.