















# FÓRMULA PARA A PAZ



Na comemoração do sétimo aniversário do seu pontificado, o Papa Paulo VI, discursando perante o colégio dos Cardeais, fez dramático apelo às grandes potências mundiais para que ponham fim aos conflitos armados, porque, os flagelos da guerra tornam-se cada vez mais terríveis. Prosseguindo, — Paulo VI advertiu — os males da guerra não afetam somente os fortes, sobretudo, as crianças, mulheres, enfermos, os pacifistas e os indefesos.

## TERCEIRO MUNDO

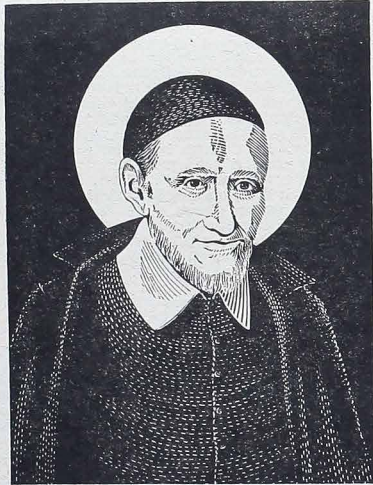
O San'ô Padre acentuou também que as desigualdades entre os países subdesenvolvidos não foram corrigidas apesar das suas advertências, ao contrário estão aumentando. Como resultado, ressalta Sua Santidade, pesadamente, surge o Terceiro Mundo com um grito de socorro. O que parecia despertar numa confiança — está se transformando em terríveis denúncias com fatais consequências para a paz e para o progresso. Num tom de amargura, voltando-se novamente para os beligerantes para que esgotem os seus esforços em favor da paz.

## TODO HOMEM É IRMAO

Em documento divulgado pela Secretaria de Imprensa do Vaticano, Paulo VI aponta mais um obstáculo para a consolidação da paz: o racismo. 1971 deverá nascer sob o lema "TODO HOMEM É MEU IRMAO", iniciando uma luta para combatê-lo, porém sem transformá-la numa cruzada contra pessoas, regimes ou nações.



## Pregação especial é tradição



A Paróquia de São Vicente de Paulo, estabelecida à Av. Jaime Reis, 531, em Curitiba, não quebrará sua tradição da pregação especial. O vigário, Pe. José Kielczewski, C.M., organizou e divulgou programa religioso de três dias, antecedente ao dia 19 de julho, São Vicente de Paulo, festejado nesse dia pela última vez.

Um tríduo é o que consta no convite, com Missas às 19,00 horas, nos dias 16, 17 e 18 de julho; serão prestigiadas por organizações religiosas e sociais, Apostolado da Oração, Confraria de Nossa Senhora Aparecida, Senhoras da Caridade, Conferências de São Vicente de Paulo e todos paroquianos.

É praxe, de algumas décadas, nesta Paróquia, a realização da pregação especial por oradores convidados. Falarão os senhores padres Raimundo Stavicki, João Augusto Sobrinho e Frei Nereu do Vale, respectivamente, nos dias já citados.

## ÚLTIMA VEZ

De acordo com o novo Calendário litúrgico, a partir de 1971 a data comemorativa do padroeiro da Caridade será o dia 27 de setembro. Esta mudança beneficiará todo o mundo. Estará fora do inverno e férias.

## SÃO VICENTE DE PAULO

São Vicente de Paulo é fundador da Congregação dos Padres da Missão, da Congregação das Filhas da Caridade, da Associação das Senhoras da Caridade (sociedade leiga), Padroeiro das Conferências de São Vicente de Paulo (também sociedade leiga) e Padroeiro de todas Obras Sociais.

O lema de São Vicente era: "O Senhor enviou-me para anunciar o Evangelho aos pobres". No dia 19, haverá Missa celebrada por D. José Gonçalves, com participação das Conferências Vicentinas, de Curitiba.

# Transamazônica já tem traçado

As decisões adotadas nas duas reuniões interministeriais em Brasília, marcam o início efetivo da obra de cada para a integração do Nordeste e da Amazônia à economia nacional. O elenco de medidas aprovadas na ocasião e que configuram o Programa de Integração Nacional, vai preparar a base física indispensável para o enlaxamento daquelas áreas na geo-economia brasileira. A Amazônia, com seus imensos espaços vazios, e o Nordeste, com seus excedentes demográficos, reclamam precisamente uma solução integrada para seus problemas básicos, como a que acaba de formular o Governo. A complementaridade das duas regiões, que ressalta dos estudos e pesquisas no campo social e econômico efetuadas pelos respectivos organismos regionais, a SUDENE e a SUDAM, indica a viabilidade dessa integração.

Duas grandes rodovias de penetração vão substituir a vanguarda desse movimento. A Transamazônica, articulada com a malha de estradas do Nordeste e uma outra ligando Cuiabá a Santarém, desempenharão o papel de polo dinâmico de desenvolvimento das novas áreas que forem sendo desbravadas e incorporadas ao ativo nacional. As rodovias, a serem implantadas, em caráter definitivo, terão uma extensão total de cerca de 2.000 quilômetros. Uma faixa de 10 quilômetros de largura de cada lado das estradas será reservada para a colonização e a reforma agrária.

Os estudos já realizados das áreas que serão cortadas pelas rodovias revelam que as mesmas se prestam excelentemente para a agricultura e os seus campos são ótimos para pastagem. É pensamento do Governo incentivar o deslocamento das populações nordestinas que atualmente ocupam áreas impróprias para a agricultura e se tornam vulneráveis a qualquer irregularidade no regime de chuvas no Nordeste, para essa nova fronteira agrícola.

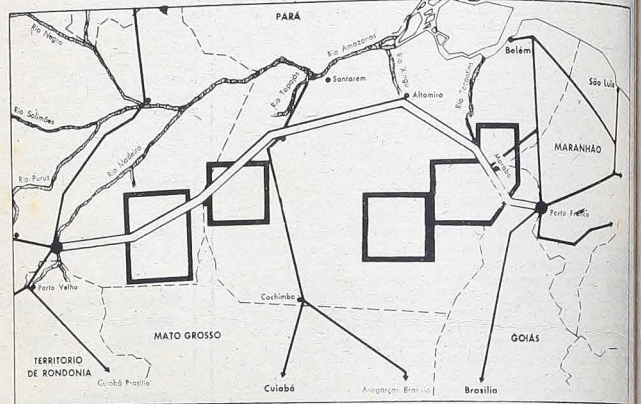
O exemplo da estrada Belém — Brasília, ao longo da qual mais de meio milhão de pessoas se dedica, hoje, às atividades da lavoura e pecuária, é um penhor de êxito para essa iniciativa pioneira. Vale observar que não se trata

de um deslocamento compulsório. O Governo não obrigará ninguém a abandonar suas terras, mas criará condições de atração para que os próprios nordestinos se decidam a mudar para as novas glebas, mediante planos de colonização.

Simultaneamente, no Nordeste, será atacado o programa de irrigação para beneficiar as áreas agrícolas aproveitáveis da região e nas quais os efeitos calamitosos das secas podem ser neutralizados pela utilização racional das águas acumuladas

igualmente asseguradas. São dois bilhões de cruzados a serem aplicados nos próximos quatro anos, provenientes de verbas orçamentárias, de incentivos fiscais, contribuições e doações de empresas públicas e privadas e empréstimo de instituições financeiras nacionais e internacionais.

A execução do Programa de Integração Nacional tem como se vê irreversível importância para os destinos do nosso País. Com ele, o Brasil começa a abrir as portas do seu futuro!



COM a Transamazônica, o Brasil terá reais possibilidades para explorar inúmeras riquezas existentes na região — diamantes, ouro, estanho, carvão, cobre, cristais, petróleo. Desta maneira o País poderá dizer: "A Amazônia é nossa", matando o mito de pretensão internacional de ocupação da Amazônia, ou da construção de um lago na região.

# Pôrto de Paranaguá será ampliado movimento de 5 milhões de ton/ano

Criar para o atual pôrto de Paranaguá condições adequadas para atender seu movimento portuário, da ordem de 5 milhões de toneladas anuais, até 1975/1977, eis uma das conclusões do estudo mandado fazer pelo Governo do Estado, através da Secretaria de Transportes, determinando a ampliação daquele pôrto, sugerindo um planejamento com soluções a longo prazo, bem como a construção do terminal de Pontal do Sul.

O estudo, além de apontar uma solução a curto prazo, sugere a elaboração de um Plano Diretor, para o desenvolvimento portuário a longo prazo. O Canal da Galheta é apontado como uma das obras mais prováveis no curso dos estudos para o planejamento da expansão imediata e para o Plano Diretor. O Canal seria objeto de outro estudo sobre a viabilidade técnica até a profundidade de 19 metros e a determinação do seu custo aproximado para várias etapas de profundidade, a partir de 10 metros.

## MELHORIA DO PÔRTO

"A necessidade premente de expansão e melhoria do pôrto de Paranaguá — diz o estudo — para acomodar o

movimento atual e o seu crescimento imediato, requer que os planos sejam desenvolvidos de modo a permitir que as novas instalações possam ser integradas num planejamento a longo prazo. Os estudos para esta expansão imediata serão iniciados com a aprovação do plano de trabalho proposto e poderão ser completadas em cerca de oito meses, aproximadamente".

Diz, ainda, que para a expansão imediata, serão consideradas alternativas de locais e de concepções para expansão, dentre as quais serão selecionados o local e a concepção mais apropriados. Serão desenvolvidos, assim, para a alternativa selecionada, desenhos básicos de canais, cais e retro-área portuária, estimativa de custos básicos para as obras de expansão, e um planejamento para integração da expansão às instalações existentes.

Ao lado do plano para expansão imediata do pôrto de Paranaguá, paralelamente será feita a primeira fase do Plano Diretor Geral compreendendo o estudo das características e tendências dos navios; análise dos sistemas de transportes, ener-

gia elétrica e comunicação; e análise da produção e dos mercados. Tais informações serão utilizadas na segunda

fase, determinando os requisitos dimensionais do pôrto e identificando as possíveis áreas portuárias.

# DESASTRES AVIATÓRIOS

Prosseguimos hoje nosso relato sobre desastres aéreos, os quais, pelos seus resultados catastróficos, abalaram o mundo.

5 de março de 1966: um "Boeing-707" britânico chocou-se no Japão, contra o Fuji-Yama: 124 mortos.

20 de abril de 1967: um "Ilyushin", caiu perto de Nicósia: 126 mortos.

20 de novembro de 1967: poucos dias depois do acidente sabe-se que um "Ilyushin" caiu perto de Sverdlovsk, nos Urais. Haveria uma centena de mortos.

20 de abril de 1968: um "Boeing-707" da South African Airways caiu perto de Windhoek, no Sudeste Africano: 122 mortos.

16 de março de 1969: um "DC-9" da Companhia Venezuelana Internacional de Aviação caiu sobre um bairro de Maracáibo (Venezuela): 163 mortos.

20 de março de 1969: um "Ilyushin" da companhia egípcia "United Arab Airlines" caiu sobre o aeródromo de Assuá: 107 mortos.

Finalmente, o acidente de um jato dominicano a 15 de fevereiro último: 102 mortos.

**NOS PIRINEUS**  
Os Pirineus se levantaram como uma barreira para os britânicos, depois do acidente ocorrido com o "Comet" da Companhia "Dan Air". Esta companhia eleva a quatro o número de aparelhos ingleses que operam nos Pirineus, durante os últimos 11 anos.

7 de junho de 1968: "Dakmaster" chocou-se contra o Monte Canigou: 36 mortos.

3 de junho de 1967: "Skymaster" que havia partido de Manston, Kent, perto de Perpignan: 25 mortos.

20 de agosto de 1968: "Dakmaster" chocou-se contra uma montanha perto de Barcelona: 32 mortos.

Como não há nenhuma breve entre os 186 passageiros e os 7 membros da tripulação do "Comet" que caiu dia 4 p. p. à noite, o acidente é o segundo em importância na história da Aviação Civil Britânica. O primeiro foi o de 5 de maio de 1966, quando um "Boeing-727" da BOAC caiu no Japão, provocando a morte de 124 pessoas.