

O RETRATO DO NORTE DO PARANÁ

A PIONEIRA

Revista bimensal ilustrada

ANO VII

LONDRINA, JANEIRO-FEVEREIRO DE 1955

N.º 17



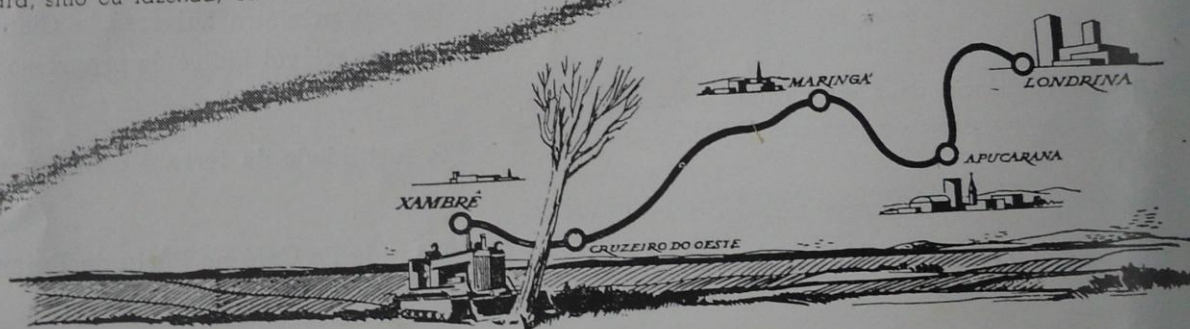
Nas terras
mais **FERTEIS**
do mundo...

XAMBRÊ!

- a cidade mais
promissora do
Norte do Paraná

...é um convite à sua iniciativa, um estímulo às suas atividades, uma garantia de generosa recompensa ao seu trabalho! Xambrê está situada na célebre "faixa de colonização" do Norte do Paraná, assim chamada pela exuberância de suas culturas de café, algodão e cereais - índice da extraordinária fertilidade do solo - e por outras condições propícias à colonização.

Seja um dos pioneiros de Xambrê. Adquira já o seu lote de terra para chácara, sítio ou fazenda, ou uma data na nova cidade brasileira.



XAMBRÊ - boas terras - boas estradas

● As melhores terras para cultura de café. Água abundante. Clima saudável. Energia elétrica.

● Padrões tropicais. Figueira branca, urtiga branca, cambará de meia légua, jangada brava, ambaúba, jaracatiá e outras.

● Madeiras de lei. Cedro, peroba, canelinha, marfim, taiúva e outras.

● Novas estradas e vias fluviais para transporte econômico e fácil escoamento. Linha de ônibus. Campo de aviação com 1.200 metros de pista. Comunicações radiotelegráficas.

● Serrarias. Armazéns. Hotel. Lojas e todas facilidades comerciais. Farmácias. Assistência médica.

● Modernos equipamentos mecanizados de terraplenagem para construção de estradas e urbanização.

● Registro, de acordo com o Decreto-lei n.º 58, sob n.º 8, no Registro Geral de Imóveis de Fóz do Iguaçu.

Informações em

BYINGTON & C^{IA}.

Café, Energia Elétrica e Transporte

Benedito Barbosa Pupo

Com a introdução do café na economia paranaense, novas possibilidades e perspectivas se abriram para o Estado. Possuidor de um potencial econômico ainda não aproveitado, totalmente, como a terra roxa do Setentrião e as numerosas quedas d'água que se espalham por todo o seu território de 200.000 quilômetros quadrados, o Paraná, se ainda não atingiu uma fase de progresso condizente com tanta riqueza, não está longe de colocar-se no lugar que deve ocupar dentro do Brasil. Esse dia chegará, por certo, mas é preciso que se saiba aproveitar essa fortuna com que o aquinhoou a Natureza, — a terra roxa e o potencial hidráulico — para que a realidade desse dia tão desejado por todos, paranaenses natos e paranaenses por adoção, se apresente diante de nossos olhos, dentro em breve.

A primeira dessas riquezas acima enumeradas, já está decidindo poderosamente nos destinos do Paraná, projetando-o como potência econômica dentro do País. A produção cafeeira paranaense que já atingiu cinco milhões de sacas, será mais do que o dobro, dentro de poucos anos. Entretanto, enquanto no Norte do Estado se intensifica o plantio do café, os meios de transporte permanecem os mesmos, obsoletos e precários. Essa situação se agravará ainda mais, se medidas imprescindíveis e rápidas não forem tomadas, para dotar a região de eficiente meio de transporte ferroviário com a readaptação e reaparelhamento da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, pois essa ferrovia é indispensável ao escoamento da fabulosa produção Norte paranaense, que não se limita apenas ao café.

Se bem que para a produção da energia elétrica, não seja indispensável a existência de quedas d'água, isto facilita em parte o trabalho. Ora, o Paraná possui um vastíssimo sistema potamográfico que, mesmo sem as inúmeras quedas d'água que abundam nos rios que o formam, permitiria, com mais trabalho, é claro, a construção de grandes barragens para represamento das águas geradoras de energia elétrica, tão necessária à nossa expansão econômica. Em suas 8 bacias e 131 acidentes altimétricos, o potencial hidráulico do Estado do Paraná verificado em dezembro de 1948 era de 4 382.128 HP, sendo que a bacia do rio Paraná, concorre nesse total com 2.001.378 HP, dos quais 2.000.000 estão no rio Paraná. Em 2.º lugar está a bacia do Iguaçu com um total de 1.568.787 HP dos quais 1.540.058 no rio Iguaçu. Vem depois a bacia do Paranapanema com 248.400 HP seguida pela bacia do litoral, com 175.607 HP; bacia da Ribeira com 173.006; bacia do Tibagi com 107.906 e bacia do Ivaí com 106.984 e por último a do Piquiri com 60 HP. Esses dados obtidos no D.E.E., são oriundos do Departamento de Águas e Energia Elétrica do Paraná. Segundo dados do mesmo D.E.E. oriundos da mesma fonte que os anteriores, no princípio de 1951, verifica-se que havia em funcionamento no Estado, 33 usinas hidro-elétricas totalizando 50.592 HP.; em construção havia 12 usinas para 49.196 HP. Na estatística consultada verifica-se que 7 usinas para 296.000 HP estavam em estudos. O número de usinas em atividade no Paraná nessa mesma época era 78 assim discriminadas: hidroelétricas, 33, com 50.592; termo-

elétricas, 20, com 12.820 e diesel 25 com 4.872, totalizando 68.284.

Esse imenso potencial hidráulico está aí diante de nossos olhos, apenas como espetáculo de beleza. O que não seria do Estado, da região Sul do país, do Brasil, se essa considerável quantidade de hulha branca fosse convenientemente aproveitada?

Indústrias novas que se instalariam no Estado, melhor desenvolvimento da zona rural, e, sobretudo, eletrificação das linhas ferroviárias do Paraná, cujo problema de combustível tende a se agravar pelo desaparecimento das matas, sem um reflorestamento compensador. Distanciando-se as matas, cada vez mais das estações, a lenha para consumo das fornalhas das máquinas torna-se cada vez mais difícil e mais onerosa para a ferrovia. Numa região como o Setentrião paranaense, onde transporte é mercadoria disputadíssima, há um considerável desperdício de tempo, esforços e dinheiro, com a lenha necessária ao abastecimento das locomotivas da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina. Desperdício de tempo, porque os trens que por aqui trafegam, são obrigados a longas paradas para abastecimento; desperdício de esforços, porque obriga a estrada ao transporte da lenha para postos de abastecimento, quando esse esforço poderia ser aplicado no transporte de grande parte de mercadorias; desperdício de dinheiro, porque tudo isso não se faz sem despesas.

A eletrificação resolveria o problema. Com ela, não mais haveria o inconveniente das composições de lenha, que dão trabalho, roubam tempo precioso, intensificam desnecessariamente o tráfego e custam dinheiro. A solução brasileira, isto é, pela eletrificação, do problema da tração em nossas ferrovias, nos abriria novas possibilidades, quanto a melhoria do transporte.

Se inventariarmos os benefícios para a economia e para as finanças do Estado, oriundos do aproveitamento adequado de nosso potencial hidráulico, verificaremos que o Paraná tem a seu serviço um elemento tão valioso quanto o café. Se este representa mercadoria nobre, exportável, fator de divisas, a hulha branca de que dispomos não é menos ponderável sobre dois desses aspectos.

Não sendo como o café, mercadoria exportável, deve ser, entretanto, considerado nobre e criadora indireta de divisas. Com a industrialização de certas regiões paranaenses, graças à eletricidade, inúmeros produtos, hoje importados, passariam a ser produzidos aqui. Tal fato ocasionará apreciável economia de divisas, que ficarão para cobrir a importação de outros produtos, impossíveis de serem produzidos no país.

Eis aí, duas riquezas com que a Natureza aqui-nhoou o Estado. A terra roxa, que cobre a maior parte do setentrião, e as quedas d'água que se localizam principalmente na região Oeste, cognominada, em razão disso, por Lima Figueiredo, como o "paraíso de hulha branca".

A primeira dessas riquezas, está em fase adiantada de aproveitamento.

Mas a outra — a hulha branca — ainda não o foi por certas razões, entre as quais, talvez a principal seja a falta de capital.



★

DURANTE O DESFILE DE CARROS ALEGÓRICOS, na noite de 10 de dezembro, a nossa reportagem fotográfica colheu os expressivos flagrantes desta página. Ao alto, as duas bigas, com que o Vice-Consulado Italiano de Londrina, homenageou a data. "AVE LONDRINA ITALICA GENS TE SALUTA" era o distico da faixa que os ocupantes das bigas conduziam. Ao lado, grupo de japoneses e filhos de japoneses e em baixo, dois aspectos de um carro alusivo ao nosso principal produto: o café a riqueza da zona.

★





Alunas do Grupo Escolar "Hugo Simas" com letras bordadas no peito, formando o nome do patrono de sua escola.



desfilam garbosamente pela Avenida Paraná, conquistando muitos aplausos das autoridades e da grande massa popular.

As grandes comemorações do 20.º aniversário da instalação do Município de Londrina

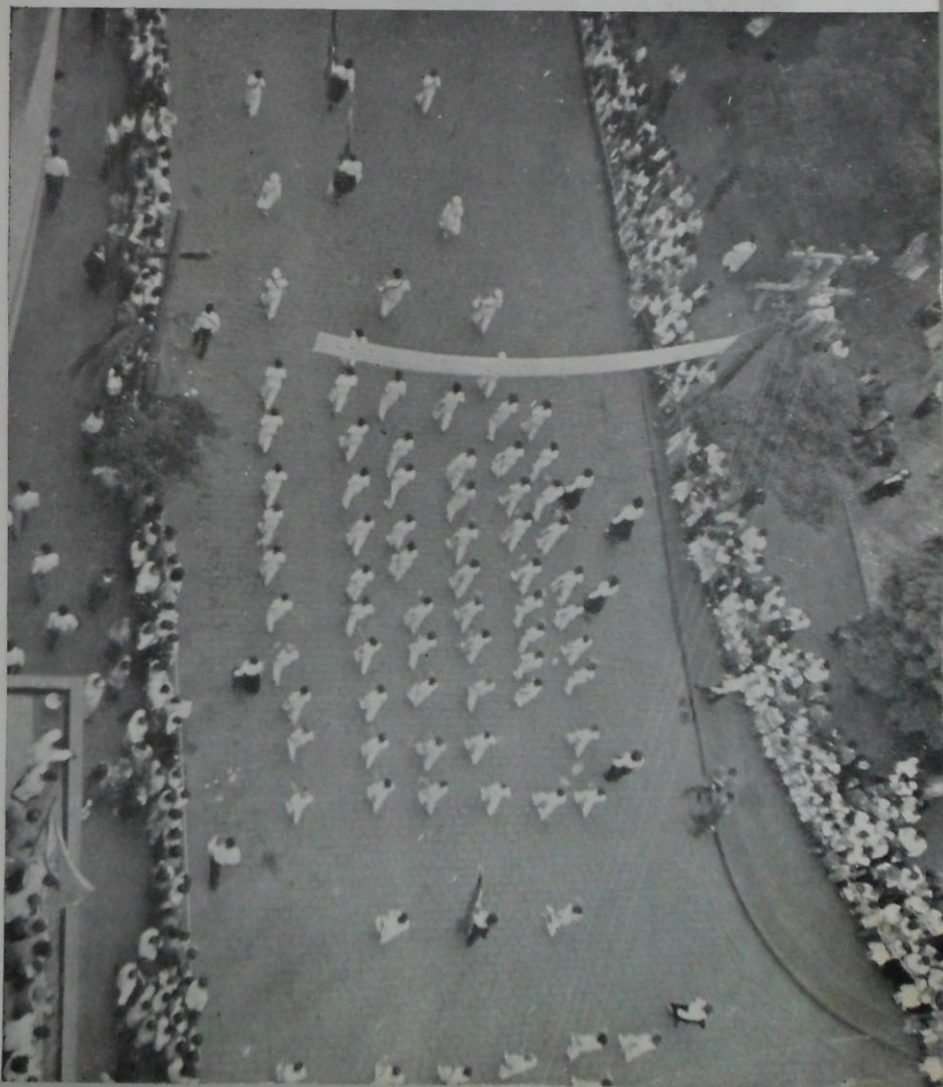
Do alto do Monções Hotel via-se assim o desfile.

Na madrugada de 10 de dezembro último, dia em que transcorreu o 20.º aniversário da instalação de seu município, Londrina teve uma alvorada festiva. Uma salva de vinte e um tiros anunciava, ao romper do dia, que os londrinenses deviam estar a postos para a série de comemorações em homenagem aos quatro lustros de autonomia administrativa de sua terra.

Enchendo a madrugada de sons marciais que vibravam, à sua passagem pelas principais ruas da cidade, a "Banda Municipal" saudava o dia glorioso que vinha chegando.

Não demorou muito para que as ruas londrinenses se enchessem de gente que, cheia de entusiasmo, saía de suas casas para participar da festa comemorativa do aniversário do município. A juventude londrinense, como sempre nas grandes ocasiões de vibração cívica, como aquela, estava a postos, para participar da marcha triunfal que se realizaria dali a poucas horas.

Primeiramente concentrados em frente à matriz, para a missa campal, os fiéis londrinenses, entre os quais se achavam muitos "pioneiros", assistiram a esse ofício reli-





O DESFILE DAS BANDEIRAS PELA AVENIDA PARANÁ

ALUNOS DO COLÉGIO NOSSA SENHORA DE FÁTIMA DESFILAM GARBOSAMENTE



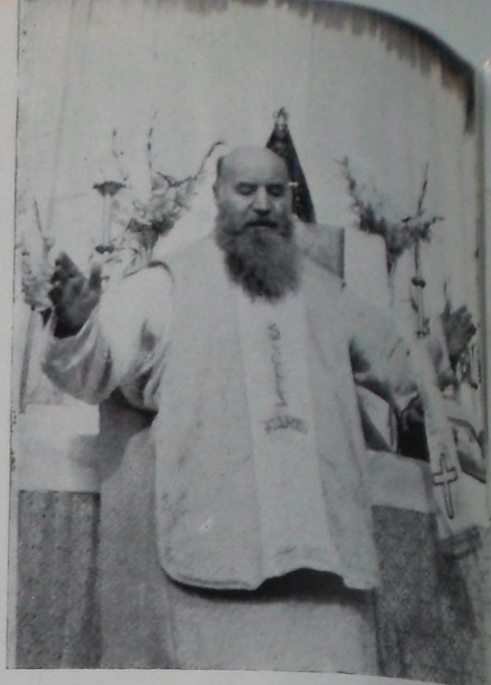


BANDEIRAS DO PARANÁ E DO BRASIL

A BANDA DA POLÍCIA MILITAR ABRILHANTOU O DESFILE DA JUVENTUDE LONDRINENSE.



A PRIMEIRA MISSA realizada no local onde se ergue a Matriz de Londrina, foi celebrada pelo Rmo. Padre Carlos Dietz, a onze de março de 1934. A esse sacerdote que se encontra de novo em Londrina, coube celebrar a 10 de dezembro último, a missa solene em comemoração do 20.º aniversário da instalação do município. O flagrante do Padre Carlos Dietz foi fixado durante essa cerimônia que se realizou na escadaria da igreja Matriz de Londrina.



NESTA FOTO, batida logo após o término da missa campal de 10 de dezembro último, aparece o Rmo. Padre Carlos Dietz. Entre as pessoas que também aparecem na foto, estão alguns membros da família Brugin, que é das "pioneiras" entre as "pioneiras", pois foi das primeiras a chegar aqui. Junto ao cruzeiro, vemos o Padre Carlos que tem à sua direita a Senhora Brugin, e no outro lado o Sr. Eugênio Brugin e sua filha. O cruzeiro que inicialmente fôra plantado em frente à Matriz, ali permaneceu até há pouco, quando foi mudado para o lado da igreja. A medeira que serviu para sua confecção foi tirada da mata do sítio do Sr. Brugin e por este doada.



DURANTE O DESFILE DA JUVENTUDE LONDRINENSE, fixamos êste aspecto em que aparecem o Desembargador Dr. Antônio Franco Ferreira da Costa, ex-Juiz em Londrina, e atualmente Coerregador Geral da Justiça do Estado; o Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto; o "pioneiro" londrinense Sr. Davi Dequech e o Secretário da Agricultura, Sr. José de Oliveira Rocha.

gioso, celebrado pelo Revmo. Padre Carlos Dietz, o mesmo sacerdote que a 11 de março de 1934, rezara a primeira missa campal. "O templo" — segundo escreveu Oliveira Rocha, a propósito da missa

de há 20 anos atrás, — "era a imensidão celeste, tendo a abóbada infinita por docel e as perobas seculares por colunas altaneiras, pois que não havia ainda igreja edificada." Fêz o sermão alusivo à sole-

nidade, o Revmo. Vigário de Londrina, padre Alberto Strittmater.

Momentos depois chegava ao Aeroporto, procedente de Curitiba, o avião conduzindo o Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto acompanhado de sua Exma. Sra., Da. Flora Camargo Munhoz e de sua comitiva, da qual faziam parte quasi todos os Secretários de Estado.

Como parte das comemorações, várias inaugurações estavam programadas para êsse dia. A primeira delas, era a da pavimentação da Avenida Santos Dumont que liga a cidade ao Aeroporto. Foi ela realizada logo após a chegada do Governador. No decorrer do dia outros melhoramentos foram oficialmente inaugurados em Londrina pelo Governador Bento Munhoz da Rocha Neto, tais como a "Casa da Criança", a Caserna do Tiro de Guerra e as obras de remodelação do Bosque. Especialmente convidado, o Governador Munhoz da Rocha compareceu, também, à



ASSISTIDA por inúmeros fiéis, a missa campal realizada na escadaria da Matriz de Londrina, na manhã de 10 de dezembro último foi uma cerimônia tocante. A foto fixa um momento dessa cerimônia celebrada pelo Revmo. Padre Carlos Dietz.



Aspecto fixado durante a sessão solene, vendo-se o bispo D. Geraldo de Proença Sigaud, o Governador Munhoz da Rocha e o Presidente da Câmara, Sr. Ricardo Funaro. No primeiro plano, o Secretário da Câmara, Sr. Adriano Marino Gomes.



O Presidente da Câmara, Sr. Ricardo Funaro, quando falava durante a sessão comemorativa.

inauguração do "Restaurante Caloni", otimamente instalado à Praça Willie Davids.

A Casa da Criança representa o coroamento de uma grande obra

dos londrinenses, que realizaram memorável campanha em prol desse objetivo.

Verdadeiramente apoteótico pela sua grandiosidade e significa-

ção, o desfile da juventude londrinense foi empolgante. Durante longo tempo desfilaram pela Avenida Paraná, marchando garbosamente e ostentando dísticos alusi-



Outro grupo de vereadores e parte da assistência, vendo-se em primeiro plano, o chefe da Casa Militar do Governador, o Secretário da Agricultura e o Vigário de Londrina, durante a sessão solene.



O GOVERNADOR MUNHOZ DA ROCHA EM COMPANHIA DO PREFEITO
DIRIGE-SE PARA A CASA DA CRIANÇA.



GRUPO DE SENHORAS LONDRINENSES HOMENAGEIAM A PRIMEIRA DAMA
DO PARANA NA CASA DA CRIANÇA



Vereadores e parte da assistência durante a sessão solene da Câmara de Vereadores na tarde de 10 de dezembro.



Flagrante obtido durante a sessão solene da Câmara de Londrina, vendo-se em primeiro plano os Secretários da Saúde, da Educação e Cultura e da Fazenda.

vos à data e bandeiras, a disciplinada mocidade de Londrina ofereceu às milhares de pessoas que se achavam nas calçadas formando alas e nas sacadas dos prédios, um espetáculo impressionante de beleza e de civismo.

Cada nova unidade que surgia, representando, na maioria os colégios londrinenses, era saudada por entusiásticos aplausos da multidão.

Do palanque oficial, armado na Avenida Paraná, o Governador Bento Munhoz da Rocha Neto e sua comitiva assistiam e aplaudiam aqueles jovens que desfilavam marchando garbosamente, imbuídos de grande entusiasmo cívico.

Após o desfile, realizado de modo brilhante, e à inauguração da "Casa da Criança", houve um intervalo nas festividades públicas, durante o qual se realizou um grande almoço no "São Jorge Hotel". Nessa ocasião falaram sobre a data o Prefeito, Dr. Milton Ribeiro de Menezes e o Governador Munhoz da Rocha, tendo o Dr. Hermann Moraes Barros, diretor gerente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná lido uma carta endereçada ao Governador, na qual eram pedidos os bons ofícios do Sr. Bento Munhoz da Rocha Neto junto ao Governo Federal, no sentido de ser dada ao Sr. Artur Thomas, a "Ordem do Cruzeiro", pelos serviços por ele prestados ao Brasil com a sua notável obra no Norte do Paraná.

Após o almoço, reunidos os vereadores, autoridades e grande massa popular no Salão de Sessões da Câmara Municipal, realizou-se a sessão solene especialmente convocada pelo Presidente da Edilidade londrinense, Sr. Ricardo Funaro, para comemorar o transcurso de tão auspiciosa data. Discursando sobre esta, fê-lo brilhantemente o vereador Dr. Ivan Luz. Sua magnífica oração foi entusiasticamente aplaudida.

Através destas fotos, o leitor poderá ter uma idéia do que foram as comemorações do "Dia de Londrina", a 10 de dezembro último. Infelizmente, não podemos publicar aqui todo o documentário fotográfico dessa grandiosa festa. No "Album" sob o título "LONDRINA — Reminiscências e Atualidades" a sair breve, daremos, entretanto, uma reportagem fotográfica completa, constante de mais de 20 páginas, do acontecimento.



A mesa que presidiu os trabalhos, vendo-se o Bispo D. Geraldo, o Governador Munhoz da Rocha, o Presidente da Câmara, Ricardo Funaro e o Prefeito Milton Menezes



Os vereadores Hugo Cabral, Dr. Ivan Luz e Dr. Adolfo Barbosa Góis, durante a sessão solene. Em baixo: o Governador Munhoz da Rocha quando proferia seu discurso.





Uma das furnas de Vila Velha.



A Lagoa Dourada, de grande efeito paisagístico

VILA VELHA

Ponta Grossa, “a Princesa dos Campos”, não se caracteriza apenas pelo fato de ser importante entroncamento rodo-ferroviário e cidade de grande progresso cultural e industrial. A par dessas notáveis características, Ponta Grossa possui ainda outra, a de abrigar em seu território, uma das grandes maravilhas com que a Natureza dotou o Brasil: Vila Velha.

Apresentando o aspecto de uma cidade em ruínas, o que deu origem ao seu nome, erguem-se na Fazenda Capão Grande, hoje transformada em Parque do Estado, a sudeste da sede do município da qual distam 20 km, as bizarras formações de rochas areníticas, famosas pela sua extraordinária beleza.

Essas singulares formações de arenitos vermelhos com cabeços cinza esbranquiçados, apresentam as mais curiosas figuras modeladas pela erosão, constituindo, por isso mesmo, motivo de interesse para os estudiosos da Geologia e da Geografia e espetáculo empolgante para os olhos que as contemplam. Paisagem impressionante de rara beleza, as rochas de Vila Velha constituem igualmente uma atração turística de real valor, infelizmente ainda não convenientemente aproveitada.

Quem visita e percorre seus “becos”, suas

“ruas” e “praças”, deslumbra-se com a imponência das várias e monumentais estruturas de rocha, que apresentam as formas mais estravagantes esculpidas pela Natureza, graças a uma caprichosa modelação. Os imensos blocos de arenito assim trabalhados, vão surgindo aos olhos do visitante, sob a forma de objetos e animais como “a Esfinge”, “a Fortaleza”, “o Cálice”, “o Urso”, “a Cabeça de Camelo”, “a Tartaruga”, “o Pinguim” e muitas outras...

Mil vezes fotografada, “Vila Velha” teve igualmente vários de seus aspectos transportados para a tela por consagrados pintores, entre os quais Andersen.

Sob seu aspecto científico, a região vem merecendo as atenções de geólogos e geógrafos, cabendo papel relevante ao Prof. Dr. Reinhard Maack, que a vem estudando paciente e carinhosamente há muitos anos.

A Lagoa Dourada, de raro efeito paisagístico, e mais o alinhamento de furnas, cujas águas profundas interligadas por lençóis subterrâneos, nas proximidades das notáveis estruturas rochosas, oferecem curiosos e interessantes aspectos, tanto para os estudiosos da Geografia e da Geologia, como para os turistas.



"O Cálice", uma das mais impressionantes estruturas de "Vila Velha".

Um "talhão"



O GOVERNADOR DR. BENTO MUNHOZ DA ROCHA NETO assiste aos trabalhos agrícolas, com tratores.

NO TERREIRO DA FAZENDA, o Governador em companhia do Dr. Homero e do Chefe de sua Casa Militar, Cel. Euclides do Vale, examina café em sacos, empilhado para secagem.



ASPECTO DO TALHÃO DE CAFÉ plantado no dia da proclamação da República, vendo-se nele o proprietário da FAZENDA, Dr. Homero Cardoso.

O Dr. Homero Cardoso, médico em São Paulo, é um dos fazendeiros do Norte que deu o trato devido à terra, arando-a e abastecendo os trabalhadores agrícolas em sua fazenda São Antônio, em Jacareizinho. Nestas suas colheitas na sua nobre fazenda, tem alguns aspectos curiosos e interessantes, três dos quais, obtidos, quando de visita do Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto a essa unidade agrícola.

Existe na Fazenda São Antônio um talhão de café, cuja plantação foi iniciada no Império e terminada na República. A história é a seguinte: Em novembro de 1889, o Sr. João Neto plantava em terra virgem na sua então Fazenda Pilarzinho, hoje Fazenda São



"histórico

to Antônio, 300.000 pés de café. O dia 15 — em que no Rio de Janeiro se proclamava a República — o Sr. Jonas passou nesse seu afã. A Fazenda Santo Antônio pertence ao Dr. Homero Cordeiro, que a adquiriu em 1924 do Dr. Manoel Silveira Correia, que por sua vez a adquirira do Sr. Jonas Melo. Plantado em terreno lançante para fugir à geada, sujeito à erosão, portanto, esse talhão vem ainda produzindo. Apesar dessa circunstância e de seus 65 anos de idade, graças ao tratamento que tem tido e à adubação anual com palha de café, sua produção chega a ser nos anos de safra grande até de 60 arrobas por mil pés.



A COMITIVA DO GOVERNADOR assiste aos trabalhos na Fazenda. Ao fundo aparece parte da colônia



Por um Paraná grande e ótimo

A divulgação da notícia de que se cogitava de lançar a candidatura do Coronel Paula Soares à sucessão do Dr. Bento Munhoz da Rocha Neto, ao Governo do Estado, repercutiu muito favoravelmente em todo o Norte do Paraná, onde o eminente homem público goza de real prestígio e imensa simpatia.

Na verdade, essa notícia é assás auspiciosa para o Norte do Paraná, visto ser o Coronel Paula Soares um dos homens públicos, que maior interesse tem demonstrado pelos nossos problemas.

Perfeitamente identificado com a nossa região, o Coronel Paula Soares tem-se revelado nos postos que vem ocupando quer no âmbito estadual quer no federal, um grande amigo do Norte do Paraná, cujos interesses defende com ardor.

Secretário da Fazenda por mais de uma vez, deputado federal, Presidente do Banco do Estado e Diretor do Instituto Brasileiro do Café, o Coronel Paula Soares demonstrou sempre o seu elevado espírito público de compreensão para com o Norte do Paraná, sentindo os nossos problemas para os quais jamais deixou de procurar soluções adequadas.

Sua folha corrida de serviços prestados ao Norte do Paraná é grande, razão por que é considerado como um verdadeiro cidadão norte paranaense.

Benquisto entre nossa gente e muito particularmente entre os cafeicultores, o Coronel Paula Soares contará, na certa, com forte contingente eleitoral em nossa região, onde já se esboça um movimento para prestigiar e propagar a sua candidatura.

Não nos causou, pois, surpresa a repercussão favorável da notícia entre a gente paranaense, que vê no Coronel Paula Soares o homem capaz de realizar uma política de valorização de nossa região, entrando-a, como é preciso, com a alta administração do Estado. Assim, o ilustre candidato a governador do Paraná, é o homem mais credenciado a promover a necessária união de todos os paranaenses, fazendo assim do Paraná unido, um Paraná grande e ótimo.

Os movimentos que aqui se esboçam em torno desse prestigioso nome, crescem de vulto de dia para dia e não tardará estarão eles avassalando toda a região, onde o Coronel Paula Soares goza de real prestígio, mesmo entre os elementos de correntes partidárias adversas. O nome do Coronel Paula Soares é uma bandeira em torno da qual se arremeterão, não há dúvida, correntes as mais diversas.

O fato de o Coronel Paula Soares gozar de invulgar prestígio e grande simpatia, tanto no Sul como no Norte do Paraná, faz dele o candidato ideal para o governo do Estado, que precisa à sua frente de um homem capacitado a promover o entrosamento de ambas as regiões, para que assim unidas, constituam um Paraná uno, condição absolutamente necessária para a grandeza do Estado. Essa união só será possível a um governo que compreenda o fenômeno norte paranaense, as reivindicações da região, as necessidades e os problemas peculiares à nossa civilização alicerçada no café.

O homem indicado para realizar tal desiderato é o Coronel Paula Soares, que vem acompanhando, passo a passo, dia a dia, a evolução da cafeicultura norte paranaense, o que vale dizer, seguindo de perto a marcha triunfal desta civilização, que transformou por completo toda estrutura da vida paranaense, sem dúvida para melhor.

O apóio do Norte do Paraná ao ilustre homem público, verdadeiro cidadão norte paranaense, tal o seu devotamento a esta região, significará que na pessoa do Coronel Paula Soares, estaremos presentes no Governo do Estado porque lá estará um espírito perfeitamente integrado na cafelândia paranaense, um cidadão dotado de verdadeira mentalidade cafeeira, não apenas apregoada, mas demonstrada pela ação e pelos fatos.

A eleição do Coronel Paula Soares será principalmente um traço de união entre o Sul e o Norte, já afirmamos. O Sul ocupado por populações constituídas por elementos, na maioria, nascidos no próprio Estado, e o Norte, com a maioria de sua gente vinda de outros Estados, precisam de entrosar-se melhor em favor da grandeza do Paraná e do Brasil. Um governo que sintetize as aspirações de todos os paranaenses, quer natos, quer de adoção, como será o do Coronel Paula Soares, é o ideal para todos. Daí a satisfação com que foi recebida a notícia da apresentação da candidatura do Coronel Paula Soares ao Governo do Paraná. — B. B. P.





EM PLENA MATA, no local onde se erguerá a futura Matriz de Cianorte, celebrou-se a missa que foi assistida respeitosamente pelos presentes. O flagrante fixa o Revmo. Padre Aloisi Jacobi, S. V. D., no momento da elevação da hóstia, na tocante cerimônia realizada no local do futuro templo católico de Cianorte



VÁRIOS BATISADOS foram realizados em plena mata logo após à missa campal, na festiva manhã de 25 de julho.

requisitos necessários ao pouso de aviões até do tipo DC.3. Sua pista de 1.600 metros de comprimento e 60 de largura, possui um sistema de canaletas laterais de madeira impermeabilizada, destinadas a protegê-la contra alagamentos e contra a erosão.

Poucos momentos após haver o nosso "Bonanza" aterrizado em Cianorte, chegava também o avião da FAB, pilotado pelo Capitão Eduardo Ramos, da Base Aérea de Curitiba, que ali fôra com o fim de inspecionar o campo para sua posterior homologação.

Dando grande brilho às solenidades comemorativas do primeiro aniversário de Cianorte, aviões do Aeroclube de Maringá fizeram uma revoada até lá. Nela tomaram parte os pilotos Sívio Barros, Primo Monteschio e a Senhorinha Bárbara Bueno, que, com grande satisfação da população local e dos visitantes, realizaram evoluções sobre os céus de Cianorte.

A bênção do campo foi feita pelo Revmo. Padre Aloisi Jacobi, S. V. D., tendo usado da palavra o diretor gerente da Cia. Melohramentos Norte do Paraná, Dr. Hermann Moraes Barros, que fez um relato da parte do programa da Cia. já executada e da por executar em Cianorte.

Num poético e pitoresco recanto da mata de Cianorte, realizou-se a seguir, a missa campal rezada pelo Revmo. Padre Aloisi. Terminado o ofício religioso, vários batizados foram feitos no mesmo local, seguindo-se então a cerimônia da colocação do grande cruzeiro feito com madeira da mata ali existente. Nesse mesmo local onde se realizaram essas tocantes solenidades religiosas, será construída a Matriz da futura paróquia de Cianorte.

No prédio recém construído destinado aos escritórios da empresa colonizadora, foi oferecido aos convidados um lauto almoço, durante o qual falaram os Drs. Amostante Monfrinato, saudando a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e Hermann Moraes Barros, agradecendo em nome desta.

Pelo Sr. Gabriel Segundo de Minas Kosich foi entregue durante o almoço, um ofício contendo uma representação dos habitantes de Cianorte, ao representante do Prefeito de Peabirú.

Visitamos depois do almoço o Hospital Nossa Senhora de Fátima.



NA FESTIVA MANHÃ levantou-se o Cruzeiro no local onde será construída a matriz de Cianorte



NESTA MONTAGEM FOTOGRÁFICA são apresentados seis aspectos da campo de pouso de Cianorte, cuidadosamente construído pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná e inaugurado nessa manhã. Nas três fotos maiores da esquerda, temas, de cima para baixo: na primeira, o avião do Capitão Eduardo Ramos, da Base Aérea de Curitiba, no momento de ater-

rizar; na segunda, a povo assistindo as evoluções dos pilotos do Aero-Clube de Maringá, entre os quais figurava a senhorinha Bárbara Bueno e na terceira, os aviões do Aeroclube de Maringá e o da FAB são admirados pelo povo. Nas três fotos menores da direita, aparecem: na primeira, o Revma. Padre Alois Jacobi, S. V. D. procedendo a bênção do campo

na segunda, um gr
Sr. Alfredo Nyffe
Bárbara Bueno e
Bárbara Ramos e
uma aviação
pouso



na segunda, um grupo do qual fazem parte o Dr. Hermann Morais Barros, Sr. Alfredo Nyffeler, Capitão Eduardo Ramos e, finalmente, o Capitão Eduardo Ramos elaborando o laudo de vistoria para homologação do campo, cujas características técnicas são as melhores possíveis, o que permitirá o pouso de aviões comerciais ali, inclusive DC 3.



O Sr. Gabriel Segundo de Minas Kosich e o representante do Prefeito de Peabirú, por ocasião da entrega da representação do povo de Cianorte à Municipalidade.

O Dr. Amastante Manfrinato que durante o almoço pronunciou aplaudido discurso sobre a data.





O PRÉDIO DO ESCRITÓRIO DA C. M. N. P.



A ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

ma, organizado pelos Drs. Ramon Máximo Schultz, Douglas Gervaski e Ovídio Luis Franzoni, com muito carinho e com aparelhamento indispensável.

Cianorte, fica, com esse hospital, convenientemente preparada para atender aos seus moradores e aos de vasta área circunvizinha, que se vai povoando em ritmo acelerado. Como se sabe, a Cia. Melhoramentos Norte do Paraná tem sempre a preocupação de proporcionar aos "pioneiros" assistência, em todos os sentidos. Assim, quer diretamen-

te, ela mesma organizando esses serviços, quer propiciando meios e facilidades àqueles que pretendem organiza-los, a C. M. N. P. realiza o seu plano de colonização, ímpar na América do Sul.

Houve também uma parte esportiva constante de interessante torneio futebolístico entre quadros de Cianorte e dos patrimônios da Cia. Melhoramentos, "Dr. Vidigal", "Terra Boa" e "Jussara". Aos vencedores foram oferecidas taças pela Companhia Melhoramentos Nor-

te do Paraná e pelo Sr. Ângelo Planas.

Ao inaugurar-se o campo feito em plena mata, em poucos dias, à força de tratores, o sr. Gabriel Segundo de Minas Kosich disse algumas palavras de agradecimento à Companhia, tendo o Dr. Hermann Morais Barros agradecido.

Antes do início do jogo, os jogadores uniformizados, prestaram significativa homenagem à empresa colonizadora compondo as iniciais desta.



NUM CAMPO completamente cercado pela mata, realizou-se um grande torneio futebolístico com a participação de várias agremiações pertencentes somente a patrimônios da Cia. Melhoramentos. A foto foi batida

no momento em que os componentes dos vários quadros prestavam uma homenagem à empresa fundadora de Cianorte, formando as iniciais da Cia. Melhoramentos Norte do Paraná.

No discurso pronunciado pelo Dr. Hermann Morais Barros, durante a inauguração do campo de pouso de Cianorte, o diretor gerente da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná aproveitou a oportunidade para fazer um rápido relatório das atividades dessa empresa, no promissor núcleo fundado por ela, bem como para tecer algumas considerações sobre o programa de obras a ser ali realizado.

Referindo-se de modo particular aos melhoramentos já executados, como Aeroporto, Hotel, estação de ônibus e escola, o diretor-gerente da Cia. Melhoramentos citou também as obras em andamento, algumas das quais já praticamente concluídas: escritório, casa da gerência, oficinas, serraria e campo de esportes.

Ponto que mereceu destaque do orador foi o referente aos serviços de água, que seriam atacados o mais breve possível. Segundo as declarações do orador, provavelmente Cianorte contará com esse grande melhoramento ao comemorar o seu segundo ano de existência.

Falou também o Dr. Hermann Morais Barros sobre a importância de Cianorte como futuro centro de comunicações, dada a sua posição geográfica nas terras da empresa além do Ivaí. Procura, por isso, a Companhia Melhoramentos dotar a gleba com ótimas estradas de rodagem a fim de que a sua produção possa escoar-se facilmente. Muitos quilômetros já haviam sido construídos para estabelecer ligação com Araruna, Tuna, Moreira Sales, Colônia Tapejara, Núcleo Cruzeiro do Oeste, Paraíso do Norte e Tapejara.

Planificada pelo renomado urbanista Dr. Jorge de Macedo Vieira, autor do projeto de Maringá, Cianorte desenvolve-se dentro dos planos da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, devendo ser em breve, levando-se em consideração o afluxo de gente que ali se estabelece, um centro urbano de real importância na região. Por esse motivo, a Companhia Melhoramentos Norte do Paraná vem se esforçando no desenvolvimento de seu programa de obras, a fim de dotar Cianorte de todos os recursos necessários a uma moderna cidade, destinada a ser cabeça de vasta e ubérrima zona como aquela em que se acha localizada.



ESTES GÊMEOS nasceram em Cianorte. São eles os garotos Luís Carlos e Luís Roberto, filhos do Sr. Laurindo Vieira Cabral e de sua esposa Da. Luci Alves Vieira, ambos funcionários da firma do Sr. Angelo Planas.

MOMENTOS ANTES de iniciar-se a partida o Dr. Hermann Morais Barros pronunciou algumas palavras





Dois agrônomos do Ministério da Agricultura examinam a aveia colhida na "Fazenda Água do Bugre".

"A fertilidade da terra e o transporte"

A terra roxa constitui para o Brasil a sua maior riqueza até o momento, já o afirmou o cientista Fróis de Abreu. São suas estas palavras: "Nenhuma outra rocha ou mineral contribuiu tanto para a riqueza do Brasil. Nem o ouro das betas do Espinhaço, nem os diamantes das chapadas do sertão, nem tão pouco o ferro e manganês proporcionaram ao Brasil elementos de riqueza comparáveis aos dos solos de terra roxa, resultantes da transformação dos lençóis de basalto e das intrusões de diábasio nos Estados do Sul."



Trigal na "Fazenda Cachoeira", do Sr. Ceremias Lunardeli, em São Sebastião da Amoreira.

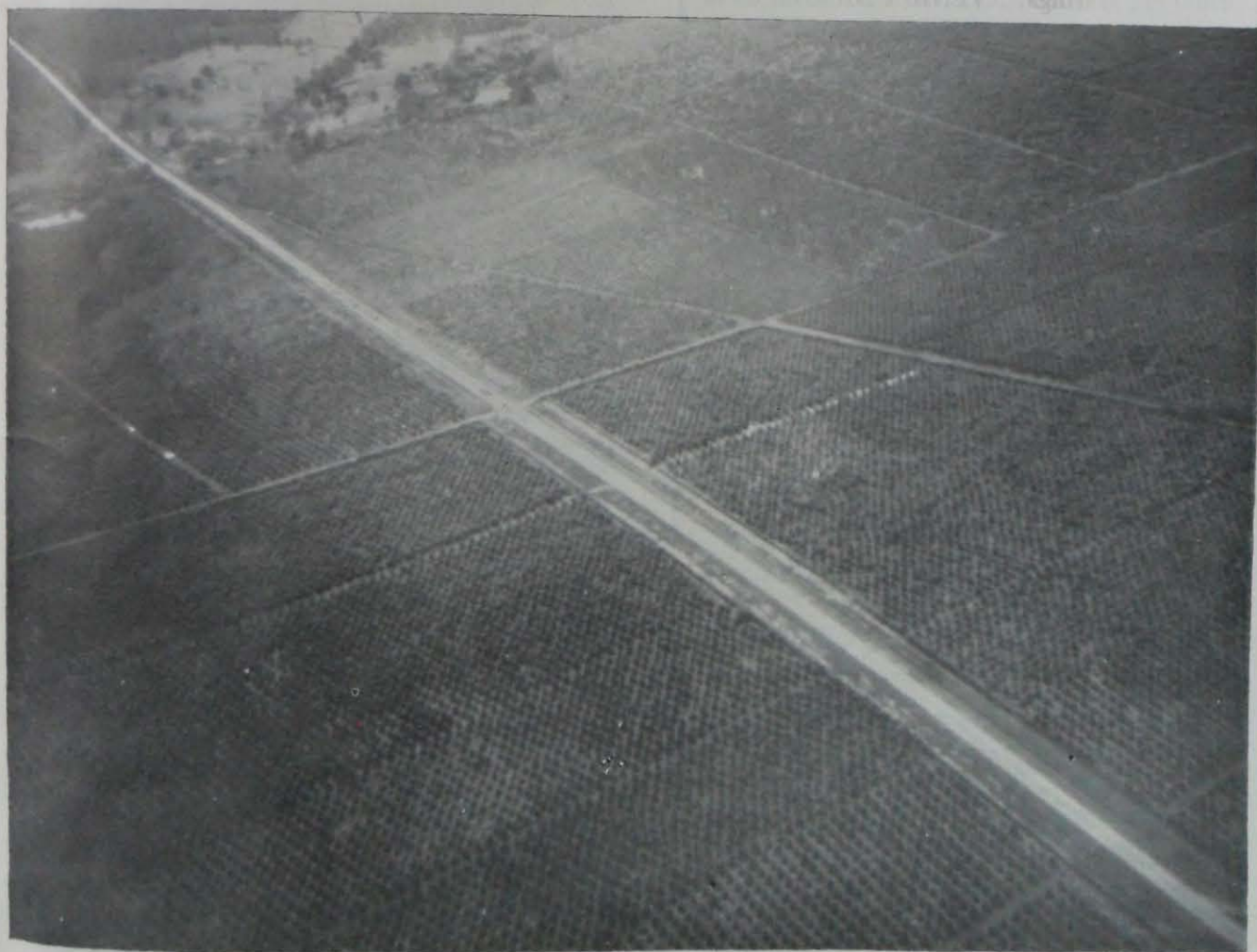
Segundo cálculos desse cientista, na América do Sul está, provavelmente, a maior área de derrame basáltico do mundo. A área constituída pela fertilíssima terra roxa, está avaliada, em nosso continente, em 1.200.000 Km². Desta, três quartos pertencem ao Brasil, onde existem cerca de 900.000 Km². de solo resultante da decomposição do basalto.

Ideal para o café, graças à sua constituição e composição química, a terra roxa vem proporcionando ao Brasil somas consideráveis de divisas, com a exportação da rubiácea nela produzida. Apesar das circunstâncias que a elegem para o plantio da rubiácea, nem toda a imensa área de 900.000 Km². que possuímos de solos basálticos, pode ser aproveitada para essa cultura, em vista da ausência de outros elementos, pois o café exige além de boa terra, topografia e clima favoráveis.

E' nos solos derivados da decomposição basáltica;



Café, Milho e Arroz, plantados na mesma área em Mandaguari.



Vista aérea de um cafézal entre Ibiaporã e Londrina, fixada em janeiro de 1955

Oficina de Ótica Especializada

MATERIAL FOTOGRÁFICO

ALTÍMETROS

BARÔMETROS

TERMÔMETROS

BÚSSULAS E

DEMAIS ARTIGOS DO RAMO



AVENIDA RIO DE JANEIRO, 203
— LONDRINA —

Filial em Maringá: AVENIDA BRASIL, 4044

JÁ SE ENCONTRA À VENDA
NAS LIVRARIAS
O LIVRO

O Transporte Ferroviário no Norte do Paraná e o Arrenda- mento da ex-São Paulo-Paraná à Sorocabana.

(Campanha jornalística)

de BENEDITO BARBOSA PUPO

Preço Cr\$ 30,00

Aceitamos encomenda por reembolso postal

Pedidos para: *Benedito Barbosa Pupo*

Rua Artur de Azevedo, 1905 — SÃO PAULO



Milho plantado nos intervalos dos cafêzais, em Cornélio Procopio.

na terra roxa, enfim, que prospera a maior parte das culturas do Sul do Brasil.

O Setentrião paranaense foi aquinhoado com esse presente da Natureza, com a vantagem de possuir topografia e clima favoráveis à cafeicultura que aqui se desenvolve intensamente.

Mesmo no Norte do Paraná, onde as terras roxas são aproveitadas, na sua quasi totalidade, para a cultura cafeeira, há pontos de baixa altitude, como os vales dos rios, principalmente, que não podem ser utilizados para café. Temos, assim, imensas áreas ocupadas por canaviais, que, abastecem usinas de açúcar em Porecatu, Jacarèzinho e Bandeirantes.

Algodão, arroz, milho, feijão, tungue, alfafa, etc. são produtos que pesam nas estatísticas da produção agrícola do Setentrião paranaense.

Dessa diversidade de culturas originária das próprias condições de topografia local e do sistema adotado de intercalar o plantio de cereais, etc. nos cafezais, resulta uma produção enorme que precisa de escoar-se: o café para o pôrto de Paranaguá e os demais produtos para os grandes centros consumidores que são o Rio de Janeiro e São Paulo.

A propósito, com o título que serve também para esta reportagem, o nosso diretor Benedito Barbosa Pupo publicou em 1949, no "Paraná-Jornal", o seguinte artigo que transcrevemos aqui, pela oportunidade que oferece ainda hoje:



Cafézeis em formação. Foto batida logo após a colheita do milho, que usualmente constitui cultura intercalada.

"Não é de hoje que se conhece a fama da fertilidade do solo da região norte paranaense. Se o leitor se der ao trabalho de percorrer os autores que escreveram sobre esta região há menos de dois decênios incorporada a economia nacional, encontrará, na maioria deles, referências, sempre elogiosas, à terra fértil e dadivosa deste privilegiado Brasil."

Pode-se mesmo afirmar que não há discrepância entre os autores, porque em todos eles, a terra destas paragens é sempre exaltada, como a mais prodigiosa dádiva da Natureza aos brasileiros. Se não há discordância de opiniões quanto à fertilidade da terra que está debaixo de nossos pés, também estão concordes os autores referidos quanto ao que diz respeito a transportes na região. Consultando-os, encontramos sempre referências à situação deficiente das comunicações e transportes aqui".

"As terras do Setentrão paranaense, de uma feracidade espantosa, nunca puderam ser convenientemente aproveitadas, em outros tempos, pela escassês de meios de transporte. Hoje, embora a técnica e o progresso tenham multiplicado as facilidades daquele, não podemos utilizar convenientemente todos esses meios, por motivos vários, entre os quais se coloca em primeira plana o da falta de estradas transitáveis. Mas, deixemos um pouco a situação presente e volvamos as nossas vistas para o passado, numa inspeção retrospectiva, auxiliados por aqueles estudiosos da nossa rica região."

LONDRINA

Reminiscências - Atualidades

Eis o que será o

Album de Recordações

Documentário histórico
da cidade e de seu
progresso

Amplas reportagens sobre
os "pioneiros"

Flagrantes dos festejos
de 10 de dezembro

Uma luxuosa edição
de A PIONEIRA

BREVE NAS BANCAS DE
JORNAIS

Preço de cada exemplar

Cr\$ 200,00

Um Album para ser guardado por toda
a vida. Um belíssimo presente para os
parentes e amigos distantes.

ENTRADA DE CAFÉ NO PÔRTO DE PARANAGUÁ

M E S E S	1948		1949		1950		1951		1952		1953		1954	
	FERROV.	RODOV.	FERROV.	RODOV.	FERROV.	RODOV.	FERROV.	RODOV.	FERROV.	RODOV.	FERROV.	RODOV.	FERROV.	RODOV.
JANEIRO	52.232	22.366	110.602	7.451	94.248	10.016	204.101	91.908	74.993	39.319	101.123	10.703	110.014	32.759
FEVEREIRO ..	43.710	9.237	63.171	4.213	10.433	7.645	101.466	95.246	70.151	39.893	92.648	9.111	53.966	27.276
MARÇO	33.864	13.296	34.701	5.123	20.247	16.794	143.051	144.534	48.917	16.438	86.814	11.020	47.145	46.765
ABRIL	52.142	9.008	25.875	4.132	34.922	8.018	81.842	65.505	40.975	2.230	74.075	3.465	83.185	35.487
MAIO	53.180	1.193	7.906	4.849	4.879	2.032	96.018	19.307	—	2.362	1.363	380	14.025	7.386
JUNHO	1.490	150	9.957	2.385	6.863	5.314	24.497	4.405	12.107	1.158	—	—	6.105	—
JULHO	42.502	1.284	76.658	50.045	41.437	53.831	17.530	64.469	46.412	369.043	41.784	112.431	18.849	70.406
AGOSTO	79.816	4.350	154.357	137.615	226.840	271.911	123.624	239.937	105.604	960.807	77.565	297.626	27.783	172.955
SETEMBRO	118.740	33.158	210.637	156.524	257.192	312.382	201.245	522.861	126.876	737.303	97.597	395.636	94.098	182.800
OUTUBRO	181.224	87.174	132.291	149.132	273.709	247.212	213.107	226.687	167.561	561.000	165.660	315.210	100.314	126.910
NOVEMBRO	171.886	47.704	175.623	128.816	195.908	123.711	136.858	189.229	199.083	222.452	186.944	203.831	70.830	115.455
DEZEMBRO	156.956	39.273	161.299	57.008	99.991	70.746	160.868	64.379	147.992	104.657	137.505	76.480	46.522	55.521
T O T A L	987.742	268.193	1.163.077	707.293	1.266.669	1.129.612	1.504.207	1.728.447	1.040.671	3.056.662	1.063.078	1.435.893	672.836	873.720

RESUMO

Estatística organizada pelo Departamento Estadual do
Café referente ao período de 1948 a 1954

A estatística que apresentamos aos nossos leitores abrangendo um período de sete anos, mostra as entradas de café no porto de Paranaguá, ano por ano, mês por mês, com a discriminação do meio de transporte utilizado. Por ela, verifica-se que, a partir de 1951, a rodovia passou a transportar maior quantidade de café de nossa zona para o porto de escoamento para o exterior, do que a ferrovia. Em 1952, o caminhão transportou quase o triplo de café paranaense do que o transportado por estrada de ferro.

M E S E S	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
JANEIRO	74.598	118.053	104.264	296.009	114.312	111.826	142.773
FEVEREIRO ..	52.947	67.384	18.078	196.712	110.044	101.759	81.242
MARÇO	47.160	39.824	37.041	287.585	65.355	97.834	93.910
ABRIL	61.150	30.007	42.940	147.347	43.205	77.540	118.672
MAIO	54.373	12.755	6.911	115.325	2.362	1.743	21.411
JUNHO	1.640	12.342	12.177	28.902	13.265	—	6.105
JULHO	43.786	126.703	95.268	81.999	415.455	154.215	89.255
AGOSTO	84.166	291.972	498.751	363.561	1.066.411	375.191	200.738
SETEMBRO	151.898	367.161	569.574	724.106	864.179	493.233	276.898
OUTUBRO	268.398	281.423	520.921	439.774	728.561	480.870	227.224
NOVEMBRO	219.590	304.439	319.619	326.087	421.535	390.775	186.285
DEZEMBRO	196.229	218.307	170.737	225.247	253.649	213.985	102.043
T O T A L	1.255.935	1.870.370	2.396.281	3.232.654	4.098.333	2.498.971	1.546.556

UM GRITO DE ALERTA AOS CAFEICULTORES

Sem Bell se iniciou o plantio do café no Paraná logo da primeira lavoura: só há poucos anos o ciclo cafeeiro atravessou a economia paranaense, trazendo a ela o radicalmente a situação social do Estado.

Ao Paraná, para onde chegaram os imigrantes brasileiros, a vida deu o melhor e mais segura esta ressonância a nível de cultura pioneira desprotegida de lavoura definitiva com a moderna técnica agrícola.

Os homens que trazem a tradição do café e que não abandonaram nos países onde se estabeleceram de que o melhor mais econômico e sobretudo mais patriótico comente o solo e as culturas que preceder ao trabalho árduo de recuperação depois

que o solo se esgotou e as culturas se acuraram, se converteram de que e melhor conservação e recuperação.

Tes sabem o preço que a economia nacional tem pago com o consumo constante do café que exige imensa enorme de capitais para alcançar todo o sistema de armazenamento, transporte e escoamento, toda a vez que a produção se frustada para diáspora.

Isando a impetuosa pioneira à lavoura amadurecida que sai do modo do plantio à colheita e irrigação em colinas ainda recentes, com o como o combate às pragas, o trabalho que se processa nos terrenos altos e pântanos do Paraná, hordas a experiência a longa e sólida experiência da atividade cafeeira do Brasil.

Por mais progresso que se tenha alcançado na economia brasileira, principalmente no setor industrial em

que a grande liderança está plasmada do os bases de um grande número de indústrias subsidiárias, e ainda o café é o grande produto que paga as nossas crescentes exigências de importação.

Não é difícil que seja um bom ou um mal, limitado apenas que estamos vivendo no ciclo cafeeiro da economia nacional, e nesse ciclo o papel do Paraná é decisivo.

O Brasil exige do Paraná, e dá que que está aqui desastrosamente o seu lado com a utilização do café que se alterem as condições e não se iludam as mais colossais com o apoio na verdade empolgante da prosperidade que acompanha a única colheita.

O Brasil exige dos homens do Paraná que a nossa prosperidade agrícola se estabeleça e permaneça.

Um império de soberania da liderança brasileira na produção mundial do café.



MUNHOZ DA ROCHA
GOVERNADOR DO PARANÁ



O MURAL REPRODUZINDO ARTIGO DO GOVERNADOR MUNHOZ DA ROCHA PUBLICADO EM "A PIONEIRA"

O Norte do Paraná na Exposição do Ibirapuera

A cafelândia paranaense está magnificamente representada na Exposição do IV Centenário de São Paulo, pelo estande sobre a cafeicultura, construído pelo Paraná, no Palácio dos Estados, no importante certame do Ibirapuera, na capital paulista.

Apresentando valioso documentário fotográfico, quadros estatísticos, reproduções de culturas, em maquetes, bem como dos bichos que atacam o cafeeiro, modelados em massa, e ampliados muitas vezes, a mostra paranaense dá uma visão da atividade de nossa gente em relação à cafeicultura.

Num grande mural, foi artisticamente reproduzido o artigo "Um Grito de Alerta aos Cafeicultores", de autoria do Governador Dr. Bento Munhoz da Rocha. "Um Grito de Alerta aos Cafeicultores", especialmente escrito para A PIONEIRA que o publicou em seu número dedicado ao café, em maio de 1953, tem sido divulgado por boletins, revistas e jornais, inclusive pelos "Diários Associados", em sua edição sobre café, em julho do corrente ano.



Artísticas fotos coloridas de expressivos tipos da gente de nossas lavouras cafeeiras, constituem grande motivo de atração no estande do Paraná.



VISTA AÉREA DE JATAIZINHO, VENDO-SE AS PONTES RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA SOBRE O TIBAGI

JATAIZINHO

Numa ponta de terra, situada à margem direita do rio Tibagi, quando este mudando de direção descreve um ângulo reto, está a cidade de Jataizinho, antiga Jataí. É a cidade mais velha do Norte do Paraná, pois a sua origem remonta ao tempo do Império. Do município de Jataí, em 1934, foi que Londrina se desmembrou. Os dados históricos que a seguir apresentamos, são da "Sinopse Estatística", do Município, publicada em 1950 pelo I.B.G.E. e Departamento Estadual de Estatística. Ei-los:

"O território do atual município de Jataizinho, formava o distrito de Jataí, do antigo município de São Jerônimo, tendo por sede uma antiga colônia militar fundada graças aos esforços do Barão de Antonina".

"O Barão de Antonina, visando a descoberta dos campos de Paiquerê e abertura de uma estrada comunicando os Campos Gerais com Mato Grosso, mandou abrir uma picada em direção ao rio Tibagi em ponto navegável, vindo este caminho sair no porto do Jataí. Feita a exploração da zona pelo sertanista Joaquim Francisco Lopes, o Barão de Antonina tratou de conseguir a fundação de uma colônia militar no ponto onde terminava a picada, tendo conseguido que fosse baixado o decreto n.º 751 de 2 de janeiro de 1951, determinando a sua fundação. Entretanto, somente depois de instalada a província a 10 de agosto

de 1855, foi ereta a colônia sob o comando do major reformado Tomaz José Muniz."

"O sertanista Joaquim Francisco Lopes e alguns camaradas foram os primeiros a estabelecer-se na localidade."

"A colônia militar de Jataí visava tornar viável o transporte de tropas para a Província de Mato Grosso, cuja invasão parecia iminente, atenta a política imperialista de Solano Lopez, ditador do Paraguai".

"Foi criada a freguesia de Jataí pela lei n.º 333 de 12 de abril de 1872, sob a invocação de N. S. da Conceição, com sede na colônia militar de Jataí."

"A vila foi criada com a denominação de São Jerônimo por lei estadual n.º 1918 de 23 de fevereiro de 1920 e instalada em 21 de setembro do mesmo ano, e elevada a cidade por lei n.º 2.614 de 14 de março de 1929, tomando o nome de Jataí."

"Pelo decreto lei n.º 7.573 de 20 de outubro de 1938, foi extinto o município, tendo sido anexado o seu território ao novo município de São Jerônimo e parte para o novo distrito de Assaí."

"Pelo decreto-lei n.º 199, de 30 de dezembro de 1943, passou a denominar-se Jataizinho, formando o distrito do município de Assaí e a 10 de outubro de 1947, pela lei n.º 2, passou a formar o novo município do Estado, com a instalação de sua sede a 8 de dezembro do mesmo ano."

A formação de uma consciência em torno do problema ferroviário

Benedito Barbosa Pupo

Se são precárias as condições do Paraná em relação a ferrovias, as da região Norte do Estado são precaríssimas. Possuindo todo o Estado, apenas 2.200 quilômetros de estradas de ferro para um território de 200.000 quilômetros quadrados de superfície, com uma população aproximada de 2.200.000 habitantes, a situação deficiente das ferrovias paranaenses não se caracteriza apenas por essa pobreza em extensão, mas também pelas péssimas condições da via permanente, da precariedade e exiguidade do material rodante e de tração, ressentindo-se ainda das graves falhas da articulação de seu sistema ferroviário, que só possui uma ligação — essa mesma anti-econômica — entre a zona cafeeira do Norte com o litoral.

As consequências desses vícios e defeitos nas linhas férreas paranaenses, são de tal monta que afetam profundamente a vida econômica do Estado. A situação já péssima no momento, tende a agravar-se ainda mais com o povoamento de novas áreas do Oeste e com a expansão da cafeicultura em terras paranaenses.

Com ímpetus de autêntico "rush", a onda cafeeira avança pelas terras roxas do Setentrão, avassalando tudo. Depois de ter conquistado o Norte e transposto o Tibagi, ela alcançou o Oeste, tendo mesmo ultrapassado o Ivaí. Nestes últimos anos, principalmente neste primeiro lustro da década 1950/60, a arrancada triunfal da rubiãca nas terras norte paranaenses, foi tal que o número de cafeeiros no Paraná elevou-se a mais do dobro, como se verifica pela recente estatística publicada no Boletim do Departamento Estadual do Café, de maio último, que apresenta estas cifras impressionantes: cafeeiros em produção, 318.550.511; cafeeiros novos, 376.536.443.

Como se vê, o número de cafeeiros novos, excede o dos em produção, pois mais de 50% do total existente no Paraná foram plantados nestes últimos 4 anos.

Assim, de ano para ano, com o aumento das safras de café e de outros produtos agrícolas da região, torna-se cada vez mais angustiante o problema do transporte. Ao apresentarmos esses números, outra coisa não temos em mira se não chamar a atenção dos poderes competentes, não apenas para a já aflitiva situação do momento, mas principalmente para a do futuro — um futuro muito próximo — quando os 376.536.443 pés de café começarem a produzir. Se, no momento, as crises que se apresentam periodicamente, são dificilmente conjuradas, o que não acontecerá, então, dentro de 3 ou 4 anos?

A safra cafeeira de 1954/55 que estava avaliada em 7.000.000 sacas, reduziu-se consideravelmente em virtude da geada. Mas, dentro em breve, a produção da rubiãca, ultrapassará, no Paraná, a 10 milhões de sacas.

O café é transportado, na sua maior parte, pela rodovia, porque a ferrovia não pode fazê-lo a contento, o que acarreta graves danos, portanto, para a economia privada e para a da Nação. O café é produto que suporta esse ônus, mas os outros, como o milho, o feijão, o arroz, etc., jamais poderão ser transportados, economicamente, por caminhão. A safra destes ascende anualmente a muitos milhões, da qual grande percentagem se perde junto às fontes produtoras por falta de transporte.

Os fatos, os números, aí estão convidando à meditação, a todos aqueles que se interessam pelo problema e desejam vê-lo solucionado em definitivo.

O exame desapassionado da questão, a análise dos números e o julgamento objetivo dos fatos, mostram, de maneira impressionante, o panorama sombrio e desolador da situação do Norte do Paraná.

De um lado, o solo dadivoso e ubérrimo em que se multiplicam as colheitas; de outro, a falta de transporte a aniquilar todo o esforço do homem e a neutralizar a grande generosidade da terra.

Desde o nosso primeiro contato com a região, em dezembro de 1947, vimos estudando, de modo muito especial, o problema, que tanto aflige a gente norte paranaense. Através de palestras, de artigos em jornais e revistas, temos, desde então, manifestado o nosso pensamento a propósito desse problema, de cuja solução, não temos dúvida disso, depende o futuro do Paraná. Embora tenhamos nos batido pelo incremento e pavimentação de novas rodovias, nunca deixamos, à margem, a questão do transporte ferroviário, pois, nesse assunto de transporte somos ecléticos.

Nosso pensamento a esse respeito pode ser sintetizado no tópico abaixo transcrito, de nosso artigo "A Ressureição do Trilho" publicado em "A PIONEIRA", de março-abril do corrente:

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

Em 1948, no "Paraná-Jornal", de Londrina, tivemos oportunidade de publicar entre muitos outros, dois artigos sobre os temas que ainda hoje, sete anos depois, continuam atuais e oportunos: o reaparelhamento e readaptação da Rede de Viação Paraná Santa-Catarina.

O nosso esforço pessoal, a nossa contribuição de profissional do jornalismo, de nada ou quase nada tem adiantado, porque se trata de esforço isolado, que se perde no turbilhão de acontecimentos de que é rica a região.

Por outro lado, entidades ou pessoas interessadas em resolver o problema, muito pouco têm conseguido de efetivo; o muito pouco que conseguem, mesmo, são soluções de emergência, para casos isolados, que não resolvem o problema. Este continua, assim, a desafiar a paciência dos norte paranaenses. As medidas tomadas, na maioria das vezes por elas, são, a nosso ver, contraproducentes.

tes, inoperantes. Que resultados benéficos podem trazer reclamações e telegramas de protestos de prejudicados, nas ocasiões — apenas nessas ocasiões — de crise? Passada esta, tudo se acalma, para eclodir novamente alguns meses depois, inquietante e tremenda nova crise.

Foi pensando nesses pontos que procuramos nos entender com os diretores da Associação Comercial de Londrina, Srs. Davi Dequech, Orestes Pullin e Nicolau D'Andréa. Os dois primeiros, se bem que um tanto desiludidos e descrentes do êxito de uma campanha como a que deliníamos, não desaprovaram totalmente a idéia. Já o terceiro, o Sr. Nicolau D'Andréa manifestou-se entusiasta da idéia. Em Maringá, expondo o plano ao Presidente da Associação Comercial, Sr. Américo Marques Dias, encontramos a maior receptividade por parte desse líder da classe, o qual, segundo nos declarou então, já pensara mesmo em convocar as entidades congêneres da região para a realização de uma mesa redonda na qual se debatesse o assunto.

Ajustados os pontos de vista, entre nós e o Presidente da prestigiosa entidade maringense, tratamos de consultar outros elementos de projeção das várias classes interessadas — cafeicultores, comerciantes, etc. Em Cornélio Procópio, em jantar do Rótari, expusemos nosso pensamento, tendo encontrado gentil acolhida por parte dos dignos rotarianos presentes, entre os quais se achava o Sr. Arthur Hoffig Presidente da Associação Rural de Cornélio Procópio. A mesma acolhida deu-nos o Sr. Antonio Fernandes Sobrinho, Presidente da Associação Comercial de Londrina, quando telefonicamente lhes fizemos uma sintética exposição do assunto.

Com a comissão organizada, com a exclusiva finalidade de pugnar pela solução do problema número um do Norte do Paraná, evitar-se-iam desperdícios de tempo e de esforços. Além do mais, pelo seu programa,

pelos ideais que representaria pela ação disciplinada, e pelos nomes que a constituíssem, ela seria, sobretudo, uma força, diante da qual capitulariam, a indeferença, o desleixo e a inércia dos responsáveis pelo "stato quo" da obsoleta e ineficiente ferrovia da zona.

A tese que defendemos e propomos seja adotada pela Comissão é esta: *Expansão das linhas férreas, a par da readatação e reaparelhamento das já existentes, com a introdução de todos os melhoramentos permitidos pela técnica ferroviária moderna, bem como o estabelecimento de melhor articulação entre o Norte e o porto de Paranaguá.* Ela sintetiza, cremos, o problema, e define, ao mesmo tempo, as aspirações de todos quantos labutam na região e desejam que o produto de seu labor incessante se escoe, com facilidade, rapidez e economia, para o porto de exportação e para os mercados consumidores.

Para encerrar, desejo transcrever o tópico final da nota explicativa do livreto "As articulações ferroviárias do Norte do Paraná com o litoral".

Essas palavras cabem perfeitamente aqui, porque justificam o título e o objetivo deste artigo, que é uma sugestão e um apelo dirigido a todos os Norte paraenses:

"Ao publicar, em separata, o artigo que inserimos no número 15 de "A PIONEIRA", temos em mira promover, pela divulgação, a formação de uma consciência coletiva em torno do problema, para que técnicos, economistas, estadistas, cafeicultores, comerciantes, entidades interessadas, como as Associações Rurais e Comerciais, o debatam, levando, depois, suas conclusões aos poderes competentes. Formar-se-á, assim, um movimento permanente de opinião em torno do problema que tanto aflige a região. Esse movimento, cremos, será muito mais proveitoso e muito mais eficaz, do que as reclamações e os telegramas de protestos dos momentos em que a crise se agrava".



CONHEÇA FOZ DO IGUAÇU E LEVE CONSIGO

A VISÃO MAJESTOSA DOS SALTOS DE

SANTA MARIA, CENTRO DE

ATRAÇÃO TURÍSTICA IN-

TERNACIONAL E

HOSPEDE-SE

NO

HOTEL CASSINO IGUAÇU

CONFORTO

ELEGÂNCIA

DISTINÇÃO

Excelente cozinha — Perfeito Serviço

— PREÇOS MÓDICOS —

Se ainda não saboreou os deliciosos pratos italianos da

CANTINA "513"

não espere mais!

Vá e delície seu exigente paladar com um "CABRITO À TOSCANA", ou com uma "LAZANHA À "513".

EXPERIMENTE ÀS SEXTAS-FEIRAS O NOSSO VATAPÁ FEITO PELO BAIANO MESTRE AFONSO

NÃO ESQUEÇA

CANTINA "513"

TODOS OS DIAS: PEIXE FRESCO

(RUA MARANHÃO, 513 - Antiga Sede do Jôquei Clube)

Todos os sábados, deliciosa feijoada, e, diariamente, a verdadeira "PIZZA NAPOLITANA" — Entregam-se encomendas a domicílio.

ACEITA-SE SERVIÇO DE BANQUETE

AMBIENTE EXCLUSIVAMENTE FAMILIAR

O arrendamento de nossa ferrovia à Sorocabana

Benedito Barbosa Pupo

O arrendamento da linha de Ourinhos a Maringá à Sorocabana é feito passado em julgado, como se diz na gíria forense. Essa questão não está mais em debate, principalmente depois do famoso relatório da Missão Klein & Saks. Agora, já não se cogita mais de discutir se se deve ou não arrendar esse trecho da Rede à Sorocabana, mas tão somente de estudar-se a maneira de pôr em prática tal medida. A questão da entrega do referido trecho à Estrada de Ferro Sorocabana é, pois, ponto pacífico e toda e qualquer discussão que se queira prolongar em torno dela, não passa de diversão dos interessados em sabotar a única medida que viria salvar a produção norte paranaense, que até agora tem encontrado os maiores óbices para o seu escoamento normal.

As Associações Rurais e Comerciais da região servida pela linha Ourinhos-Maringá, às Prefeituras e Câmaras de Vereadores, aos órgãos da Imprensa que aqui se editam, a todas as entidades interessadas na solução do angustioso problema, ao povo norte paranaense, enfim, chegou o momento de cerrar fileiras para lutar em prol da concretização da ambicionada medida, cuja execução está sendo sabotada por elementos interessados em cercear o progresso desta opulenta região, onde o Paraná haure a maior parte do necessário à sua subsistência.

As classes produtoras, ao comércio, à imprensa, ao executivo e legislativos municipais do Norte do

Paraná, por seus órgãos mais representativos, se apresenta o momento decisivo para a solução do problema, dentro do esquema e dos interesses norte paranaenses, que, em última análise, são os do próprio Paraná e de importante região do Brasil.

Sem perda de tempo, sem desperdício de um minuto sequer devem todas essas entidades se congregar e organizar uma representação ao Sr. Presidente da Repú-

blica, ao Sr. Ministro de Viação e Obras Públicas, ao Senado e à Câmara Federal para solicitar-lhes seja o arrendamento efetivado o quanto antes, para que já a próxima produção norte paranaense possa se escoar sem embaraços.

Segundo afirma a Missão Klein & Saks em seu relatório sobre as ferrovias brasileiras, a Sorocabana poderá fazer a nossa ferrovia funcionar eficientemente, duplicando, em menos de sessenta dias,



A lenha se torna cada vez mais rara e mais distante no Norte do Paraná. As locomotivas a vapor da Rede de Viação Paraná Santa Catarina para se abastecerem desse combustível, são obrigadas a longas paradas. Além disso, muitas delas são desviadas de outro transporte para conduzirem grandes cargueiros de lenha para alimentação não só de suas próprias caldeiras, como as de outras máquinas em tráfego. O que esses fatos representam em prejuízo para o transporte de gêneros de primeira necessidade, o leitor bem pode avaliar.

O Relatório da Missão Klein & Saks e a nossa Ferrovia

Per servir zona de grande importância para o abastecimento de parte ponderável da população brasileira, a linha Ourinhos a Maringá mereceu atenções especiais da parte dos técnicos da Missão Klein & Saks que aqui estiveram estudando os problemas relacionados com a alimentação.

No relatório dessa Missão feito especialmente sobre as estradas de ferro brasileiras e o transporte de alimentos, a situação da ex-São Paulo-Paraná é estudada minuciosamente pelos técnicos que nos visitaram. Publicamos aqui a opinião desses técnicos sobre a linha Ourinhos-Maringá, extraída do referido relatório.

FERROVIAS BEM ADMINISTRADAS SÃO O MELHOR MEIO DE TRANSPORTE

Estradas de ferro bem administradas ainda são o meio mais seguro, mais digno de confiança e mais barato para o transporte de grandes quantidades, com exceção das vias marítimas e fluviais. O Brasil precisa, pelo menos, duplicar a capacidade atual de suas estradas de ferro, quando mais não o seja em virtude do aumento da população e das atividades industriais desde que as estradas de ferro existentes foram construídas.

A maneira mais rápida e mais barata de duplicar a capacidade consiste em duplicar o tráfego nas estradas já existentes. As autoridades, de um modo geral, concordam em que muitas das linhas sob o controle do governo são menos do que 30% eficientes e podem perfeitamente suportar um tráfego duas vezes maior com uma boa margem de segurança, apenas com a reorganização de suas administrações superiores, dando-lhes o direito de decidirem sobre as dire-

trizes a serem adotadas. Esta solução parece tão evidente e sem interesse que não desperta a atenção dos poderes competentes. E foi isto o que ocorreu no Brasil.

É da maior importância fazer com que maiores quantidades de alimento sejam deslocadas imediatamente. Dois ramais das estradas de ferro mais bem colocadas estrategicamente, no que diz respeito à distribuição de alimentos, podem ser considerados entre os piores do País, se levarmos em consideração seu fracasso para desempenhar a tarefa que os consumidores delas exigem. Estão impedindo o movimento do gado de Mato Grosso e Minas Gerais e dos cereais de Paraná e São Paulo. No entanto em ambos os casos existe tráfego mútuo com estradas que se encontram entre as mais bem administradas do Brasil e que constituem motivo de orgulho para qualquer País.

Recomendamos que as duas ferrovias bem administradas se encarreguem do controle das partes estratégicas das outras duas que são mal administradas e carentes de equipamento. Instamos por esta sugestão, como medida prática e de emergência, apesar de todas as complicações políticas e legais que possam advir. Fazer com que o alimento chegue até o público é muito mais importante do que qualquer outra consideração.

AS DUAS ESTRADAS DE FERRO EM QUESTÃO

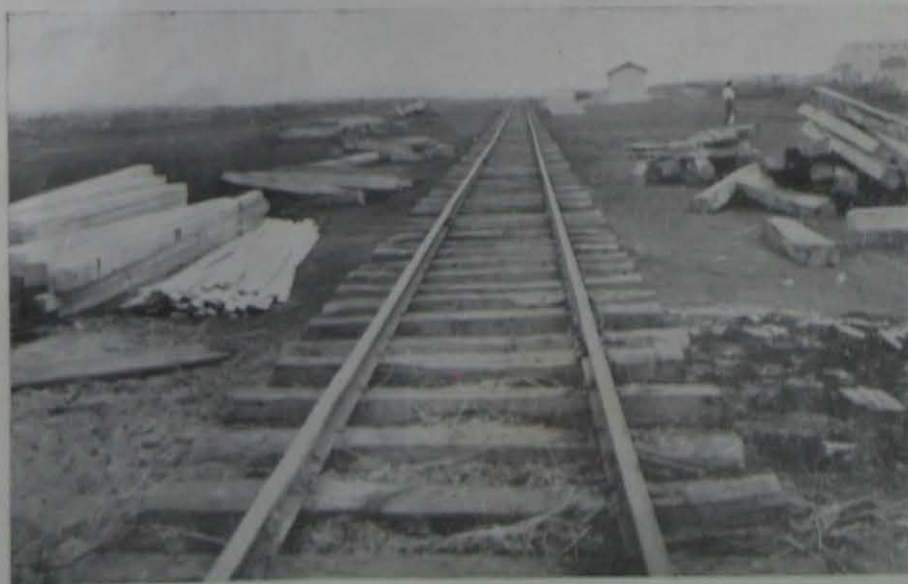
Propõe-se que a Cia. Paulista de Estradas de Ferro arrende do Governo Federal e faça funcionar o trecho de 474 quilômetros pertencente à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e situado entre Baurú, no Estado de São Paulo e Três Lagoas, na fronteira leste

a sua capacidade de transporte. Entretanto, por incrível que pareça, essa medida tão necessária, de tão vital importância para os nor-

te paranaenses está sendo inexplicavelmente protelada, sabotada mesma por elementos interessados em assistirem ao colapso do Norte

do Paraná, zona que, pela sua potencialidade econômica e pelo labor e iniciativa de sua gente, não é vista com bons olhos por muita gente, como se isso não acarretasse também o colapso do próprio Estado. É preciso ter sempre em mente o que está acontecendo ainda agora em consequência da geada. O Paraná todo sofre os efeitos da queima de nossos cafezais pelo terrível flagelo, que nos assolou em julho de 1953.

O Norte do Paraná necessita de solução imediata para o transporte ferroviário de sua imensa produção de cereais em perspectiva. O problema, devidamente equacionado já está resolvido, em teoria, bastando apenas que essa solução seja posta em prática, com o cumprimento das formalidades necessá-



A linha da R.V.F.S.C., avança agora de Maringá para Cianorte em busca da fronteira paraguaia.

do Estado de Mato Grosso. Propõe-se, outrossim, que a Estrada de Ferro Sorocabana arrende e explore o trecho de 275 quilômetros da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina que fica entre Ourinhos e Maringá, no Estado do Paraná.

Faz-se esta proposta porque a Paulista e a Sorocabana possuem capacidade administrativa e material rodante próprio para bitola de um metro, que não está sendo utilizado, e que lhes possibilitaria duplicar o tráfego atual em mercadorias e passageiros com as linhas existentes e o equipamento disponível. Esta medida certamente faria com que os "deficits" atuais da Noroeste e da Paraná-Santa Catarina se transformassem em lucros, o que viria melhorar de muito os serviços oferecidos aos consumidores.

As administrações da Paulista e da Sorocabana não prometeram arrendar os trechos a que nos referimos acima. Houve uma sindicância nesse sentido e elas simplesmente declararam estar dispostas a discutir as propostas. O primeiro contacto foi feito por um membro da Missão Klein & Saks. As estradas de ferro em consideração foram inspecionadas, assim como suas oficinas, por técnicos ferroviários da Missão que apoiam esta proposta. Acredita-se que, se houver uma aproximação adequada com os dirigentes mais categorizados, as duas ferrovias bem administradas podem ser levadas a escolher e treinar pessoal para cargos-chaves das outras duas estradas de ferro, e emprestar, pelo menos temporariamente, alguns de seus chefes para dirigir seu funcionamento.

A SITUAÇÃO DA LINHA OURINHOS-MARINGÁ

Os fatores básicos que impedem o transporte de cereais e de outras mercadorias no ramal Ourinhos-Maringá da Paraná-Santa Catarina, são:

1. Estado precaríssimo do leito. O lastreamento de pedra britada termina aproximadamente em

Santa Mariana (quilômetro 108) a meio caminho de Ourinhos e Londrina. O mau estado do leito e dos dormentes é responsável pela maior parte dos danos causados às locomotivas e aos vagões, dano esse que erroneamente se atribui aos trilhos em más condições. Além do mais, as turmas que trabalham nesse trecho não contam com número suficiente de operários.

2. Oficinas insuficientes para conserto de locomotivas e vagões, o que traz como resultado um círculo vicioso. O leito irregular faz com que os carros e locomotivas andem aos solavancos, decorrendo daí a urgente necessidade de reparos. Mas quando esses vagões e locomotivas devem ir para as oficinas a fim de ser submetidos a pequenos consertos, de modo a evitar outros maiores posteriormente, isto se torna impossível, porque não existem instalações suficientes para a tarefa.

3. Administração. Desnecessário frizar que grande parte da culpa pelo leito inadequado e instalações de reparos cabe à direção. De menor importância podemos citar a carência de vagões de carga. Alinhamos esse ponto como de menor importância porque a Sorocabana fornecerá os vagões se lhe for assegurado que não viriam a congestionar ainda mais as linhas de conexão. Pode haver falta de locomotivas, mas acredita-se que as existentes seriam suficientes se houvesse instalações adequadas de reparos.

As oficinas de reparos de Ourinhos, se bem que possuam algumas máquinas excelentes, não estão aptas para manter o material rodante em bom estado. Não existe nenhum instrumento capaz de suspender ou mudar de lugar as locomotivas ou peças pesadas das mesmas. Isto atrasa as operações, como também faz com que as improvisações a que é obrigado o pessoal encarregado para movimentar as peças pesadas torne o trabalho muito perigoso, sendo alta a ocorrência de

rias a que a Estrada de Ferro Sorocabana entre na posse do trecho. Isto não deve e não pode demorar, porque a causa principal da precariedade da linha é a falta de autonomia da Rede, que vivendo no regime de autarquia, cerceia toda a liberdade de ação de seus dirigentes, cujas administrações, por esse motivo, fracassam.

A Rede de Viação Paraná Santa Catarina conta agora com trezentos e cinquenta milhões de cruzeiros a ela emprestados pelo Banco de Desenvolvimento Econômico. Esse dinheiro destina-se ao reaparelhamento da ferrovia, medida esta pela qual desde 1948, vimos nos batendo. Mas, para que esse dinheiro todo possa dar resultados satisfatórios urge que seja adequa-

damente aplicado e a ferrovia se liberte do atual e falido regime em que vive.

A Rede para ser uma força a serviço da Nação, necessita, antes de mais nada, tornar-se eficiente e is-



O Departamento Nacional de Estradas de Ferro, em ação nas proximidades da estação de Maringá.

acidentes. Os consertos de locomotivas e máquinas são realizados em lugar coberto, mas todo o trabalho de reparo dos carros de passageiros e de carga é feito ao ar livre. Isto significa que na estação das chuvas a perda de tempo em consertos necessários chega até 50%.

A estrada só tem lastreamento de pedra britada em um trecho da linha principal. As turmas de conservação não contam com número suficiente de operários. Os dormentes são substituídos com muito pouco frequência e há também muitos trilhos que precisam ser substituídos imediatamente. Vimos dormentes sendo substituídos que estavam tão podres que não era possível fixar os espigões e que não aguentavam peso algum, de modo que os trilhos que estavam sobre eles, ao mesmo tempo que desempenhavam seu serviço, tinham que fazer, também, o papel de ponte. Esta é a principal razão do tráfego ser penoso.

Esta linha não pode atender às necessidades dos consumidores no que diz respeito ao número de carros e, como já foi dito anteriormente, um empréstimo, feito pela Sorocabana, de mais vagões de carga, só serviria para congestionar ainda mais as linhas.

A situação exige providências imediatas se se deseja que a safra de milho, que está amadurecendo e que este ano promete ser muito boa, possa chegar até os mercados consumidores. O milho tem um valor baixo por unidade de peso e, de acordo com as cotações de São Paulo e Santos, não pode oferecer margem para que se faça uma despesa de Cr\$ 30,00 por saca (este é o preço médio), quantia essa cobrada pelos caminhões para transportá-lo do norte do Paraná até a terminal da Sorocabana em Ourinhos, afim de evitar aquele trecho da Rede Viação Paraná-Santa Catarina.

Acredita-se que a única solução que pode dar resultados positivos é arrendar este trecho à Sorocabana, que tem capacidade e equipamento para duplicar o tráfego de gêneros alimentícios dentro de 6 dias.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

O Estado de São Paulo investiu grandes somas na Estrada de Ferro Sorocabana (bitola de um metro) de que é proprietário e encarregado da administração e exploração. Fizeram-se, recentemente, novas inversões com o prolongamento das linhas existentes aumento contínuo de trechos eletrificados, etc. Esta estrada de ferro é muito bem dirigida e é motivo de orgulho para o Estado de São Paulo.

O número de vagões-quilômetros aumentou de 64 milhões, em 1927, para 187 milhões, em 1952. Cerca de 362 quilômetros de estrada foram eletrificados, 139 dos quais em linha dupla.

Suas locomotivas são adequadas e o número de vagões de carga é suficiente para atender aos consumidores. Além disso, seu número de vagões de carga é tal que fornece quasi todos os carros fechados usados pelo ramal Ourinhos-Maringá da R. V. Paraná-Santa Catarina, e só não fornece mais por que se constatou que um número superior ao existente só serviria para congestionar as linhas daquele ramal.

Os pedidos de vagões pelos consumidores são prontamente atendidos, e a opinião geral é que esta estrada de ferro é muito bem dirigida e serve bem ao seu Estado.

As oficinas de reparo desta ferrovia, situadas em Sorocaba, são tão bem equipadas para o conserto de locomotivas a vapor quanto qualquer outra no Brasil. A maneira pela qual a Sorocabana é dirigida tem

to ela obterá com o reaparelhamento e com boa administração. Não cremos que os trezentos e cin-

coenta milhões de cruzeiros possam por si sós fazer o milagre de transformar pelo reaparelhamento

to, a desmantelada ferrovia em uma modelar e eficiente estrada de ferro. É preciso que aos seus administradores seja dada autonomia, sem a qual não haverá boa administração.

Segundo preconiza a Missão Klein & Saks, parte desse empréstimo deve ser transferida à Sorocabana, no caso do trecho Ourinhos-Maringá ser-lhe entregue, para ela própria realizar o reaparelhamento.

A propósito do retardamento em tomar-se a medida, ocorre-nos uma pergunta: Se podemos dentro de sessenta dias ter a capacidade de transporte de nossa ferrovia duplicada, por que não tomarmos essa medida imediatamente?



Estas locomotivas "Diesel" elétricas da Sorocabana estão em serviço entre Ourinhos e Londrina. Além de puxarem maior tonelagem, elas fazem esse percurso com grande economia de tempo.

feito com que ela possa prestar bons serviços de transporte. Tanto o governo estadual quanto o público, de um modo geral, parecem compreender o quanto é importante para o desenvolvimento econômico de São Paulo manter esta ferrovia em seu grau mais alto de eficiência.

A Sorocabana tem um excedente de locomotivas a vapor devido a seu extensivo programa de eletrificação e de substituição por locomotivas "Diesel". Este excedente pode ser usado no ramal Ourinhos-Maringá, caso a Sorocabana venha a controlar o seu funcionamento.

O Banco de Desenvolvimento Econômico aprovou um empréstimo para a R. V. Paraná-Santa Catarina. Se a proposta que estamos apresentando vier a entrar em vigor, uma parte proporcional deste empréstimo deve ser destinada à Sorocabana para reparação e lastreamento do leito do ramal Ourinhos-Maringá. Os detalhes podem ser estabelecidos entre o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a direção da Paraná-Santa Catarina e da Sorocabana.

TEM-SE POSSIBILIDADE DE DUPLICAR EM 60 DIAS A QUANTIDADE DE ALIMENTOS TRANSPORTADOS

Calcula-se que o plano de arrendamento que acabamos de expor aumentará, aproximadamente, de 50% o volume de mercadorias transportadas nas duas linhas mencionadas, isto é, o ramal da Noroeste que vai de Baurú a Três Lagoas e o ramal da Paraná-Santa Catarina que vai de Ourinhos a Maringá, além de aumentar a velocidade de movimento dos trens, sem acarretar nenhum outro ônus em dinheiro para os governos federal ou estadual. O fator primordial que tornará possível tal resultado será o uso integral do material rodante disponível e das capacidades técnicas

e administrativas dos brasileiros. Acredita-se que o lucro esperado nestes dois casos não seja exagerado, porque tanto a Paulista como a Sorocabana estão em condições de fornecer, para a execução da proposta, muitas locomotivas e carros de carga de sua propriedade.

Não é necessário sair do Brasil para encontrar elementos competentes. Tivemos oportunidade de observar, e foi-nos também assegurado que, mesmo nas estradas de ferro em que a administração é das piores, existem muitos funcionários capazes, leais e experimentados que se envergonham dos maus serviços que são obrigados a prestar devido a uma orientação incapaz. Temos a certeza de que, em todas as classes, estes funcionários receberão com entusiasmo e atuarão eficazmente com a adoção de bons métodos ferroviários de operação, por direções conscientes e verdadeiras, para que a carga e os passageiros sejam transportados mais depressa e por um preço menor.

Ao fazer estas recomendações, a Missão não deseja atribuir a responsabilidade das condições existentes somente à administração das Estradas de Ferro, ou ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro. A culpa parece prender-se ao fato de nenhuma destas entidades ser autônoma. A administração não pode determinar a proporção das rendas a ser gasta com a manutenção da estrada e do equipamento, o que é a chave de uma eficiência contínua. Além disso, falta o incentivo para que haja redução dos custos e aumento da eficiência. Ninguém se importa!

As medidas para corrigir estas condições devem partir das repartições do governo em cujas mãos está o poder de ação. Enquanto isto, duas estradas de ferro podem, sem despesa alguma, duplicar sua capacidade de transporte de alimentos.

A linha Ourinhos-Maringá é um prolongamento natural da Estrada de Ferro Sorocabana, com a qual tem mesmo mais afinidade do que com o restante do sistema da Rede de Viação Paraná Santa Catarina. É, pois, muito natural que se desmembre o mesmo da autarquia federal e se entregue à administração da Sorocabana. Entrosando-se perfeitamente com a grande ferrovia paulista, que carrega nossa produção de cereais para os dois maiores centros consumidores do País, a linha Ourinhos-Maringá não pode ter outro destino se não o de a ela incorporar-se.

Esboça-se no Sul do Estado um movimento tendente à constituição de uma sociedade de economia mista, na qual participariam os dois estados servidos pela Rede e

os produtores que dela se utilizam. Sobre este assunto, recentemente, o General Iberê de Matos realizou, em Curitiba, na Associação Co-

mercial do Paraná, uma conferência em que sugeriu seja cedido pela União à Sociedade assim constituída todo o patrimônio da Rede de



A estação de Maringá fotografada na fase final de sua construção. Desde janeiro de 1954, há um ano, portanto, ela está recebendo regularmente os trens da R.V.P.S.C.

DR. F. PAULA SOARES FILHO

MÉDICO OCULISTA

CURSOS ESPECIALIZADOS NO HOSPITAL NACIONAL
DEL CENTENÁRIO E CLÍNICA DE OJOS DE
ROSÁRIO, REPÚBLICA ARGENTINA

INSTRUTOR NA CÂTEDRA DE OFTALMOLOGIA DA
FACULDADE DE MEDICINA

DOENÇAS DOS OLHOS
CIRURGIA OCULAR

CONSULTAS

RUA DR. MURUCI, 970 - 5.º Andar - Sala 52

TELEFONE: 1742

Manhã: Hora marcada

Tarde: 14 às 18 horas

— CURITIBA —

DR. CAIO DE MOURA RANGEL

CLÍNICA GERAL E OPERAÇÕES

— * —

MOLÉSTIAS DE SENHORAS — MODERNA

APARELHAGEM DE ELETRICIDADE MÉDICA

Manhã: das 9 às 11 horas

Tarde: das 15 às 17 horas

—:O:—

AVENIDA SÃO PAULO, 746 — TELEFONE: 241

— LONDRINA —

DR. ISAO UDIHARA

MÉDICO

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

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

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

— CONSULTAS: —

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

RUA MARANHÃO, 592 — APTS. 1, 5, 6 e 7

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

— LONDRINA —

DRS.: NEWTON CÂMARA DANILO CÂMARA

— * —

DOENÇAS DOS OLHOS, OUVIDOS, NARIZ E
GARGANTA
ENDOSCOPIA PERORAL

Consultório:
Edifício "AUTOLON" (Chevrolet) - 6.º Andar - S/ 612-614

RUA MINAS GERAIS, 792 — FONE: 183

— * —

Residência:
AV. HIGIENÓPOLIS, 22 — FONE: 182

LONDRINA — PARANÁ

Viação Paraná Santa Catarina, mediante condições a serem estabelecidas.

Não cremos na viabilidade, pelo menos tão cedo, dessa medida. Porisso continuamos firmes na tese que vimos defendendo através de artigos na "Fôlha de Londrina" e em "O Jornal" de Maringá, que é a do arrendamento da linha à Sorocabana.

Alguns políticos paranaenses são contra ela, movidos unicamente por razões afetivas. Mas os que estudam objetivamente o assunto não vêm outra solução para o problema. Porisso, mesmo desagradando a êsses homens dotados de excessivo espírito regionalista, o Norte do Paraná precisa lutar e vencer essa batalha, porque se essa tese não fôr vitoriosa, nossa região entrará em colapso e com ela o próprio Paraná.

O QUE URGE FAZER PARA A SOLUÇÃO DO PROBLEMA

A margem dêste artigo, vale a pena tecer alguns comentários: Como estrada internacional que será ligando o Paraguai ao Atlântico, o T6 (Tronco Sete Quedas do Rio Paraná) do novo Plano Nacional de Viação, não pode ser uma estradinha qualquer. Suas características e sua eficiência precisam de estar à altura da importância dêsse tronco que se destina a drenar para Paranaguá grande parte da produção cafeeira paranaense e toda a produção de cereais da região considerada o celeiro do Brasil, para os dois maiores centros consumidores do País.

Assim, há necessidade da execução do seguinte programa:

1.º) — Execução imediata do plano de recuperação e reapare-

A Rede

Ivens Lagoano Pacheco

Por certo o nosso colega Barbosa Pupo deve neste instante, encontrar-se profundamente satisfeito, com a solução que foi encontrada para a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, diante do empréstimo de Cr\$ 350.000.000,00 que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico acaba de fazer a essa ferrovia de vital interesse para o desenvolvimento econômico de uma das regiões mais ricas do mundo, que é o Norte do Paraná.

Aludimos a esse colega brilhante porque vem sendo ele que, através de uma verdadeira cruzada cívica, procura fazer com que os poderes públicos voltem seus olhos para as ferrovias, mostrando aos mais descrentes, as vantagens que usufruirá o Brasil o dia em que cuidar, onde é preciso, do transporte ferroviário.

Reportando-se ao Norte do Paraná que ele conhece como poucos, Barbosa Pupo através das colunas do O JORNAL apresentou estudos de profundidade, mostrando que a solução do escoamento de nossas safras cafeeiras, algodoeira e de outros cereais, sempre que fosse relegado a um segundo plano o transporte ferroviário, jogar-se-ia dinheiro pelas janelas, como se o país fosse uma nação de nababos e não de gente muito pobre que tem o hábito de mostrar uma camisa lustrada, no peito, para que todos vejam a sua tranquilidade financeira, quando é certo que a fundilha das calças está serzida com linha americana...

Nesses trabalhos do jornalista patricio, ele batalhou exaustivamente fixando a necessidade de que a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, fosse melhor dotada de máquinas adequadas ao intenso tráfego nas linhas principais dessa ferrovia, notadamente no Norte onde já ocorreu mais de uma vez, apodrecer a produção por falta de transporte ou chegou demasiadamente cara aos meios consumidores, porque foi conduzida por caminhões.

Com o empréstimo a que aludimos, está a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, em condições, de reaparelhar o trecho Londrina-Ourinhos, permitindo que nele trafeguem máquinas Diesel e que sejam sonadas as falhas que o General Iberê de Matos apontou no seu discurso, quando entregou a direção dessa ferrovia, ao dr. Flausino Mendes.

Temos, em face desse sangue novo injetado nesse organismo velho e mal cuidado que é a Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, as possibilidades de ver em 1955 o Norte do Paraná não sofrer tanto como ocorreu até aqui.

É, de se presumir que diante desse empréstimo, as obras sejam atacadas imediatamente e que no período do escoamento da safra de café, principalmente, tudo esteja em condições de não onerar, em demasia, ao nosso valente agricultor.

Êles, com o seu trabalho feito na luta tremenda contra uma série de fatores, bem que precisam ser lembrados e, uma das maneiras disso se fazer, é permitir que melhorem os meios de transporte para os centros que compram e consomem.

Só assim, tendo a certeza de que a sua safra receberá, rapidamente, o destino que precisa ter é que o agricultor ficará satisfeito. Por isso, estamos certos de que a notícia que ontem O JORNAL publicou, do empréstimo que o Banco de Desenvolvimento fez, foi recebida entre os moradores do Norte, com muita satisfação e como mais uma esperança que se espera, torne-se realidade visível quanto antes.

Transcrito de "O Jornal", de Maringá, de 19 de dezembro de 1954.



Outro problema da Rede é o abastecimento de água. Obrigados a constantes paradas ao longo da linha, para abastecimento das locomotivas, os trens perdem com isso um tempo enorme.

lhamento da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina;

2.o) — Arrendamento imediato à Sorocabana do trecho da Rede de Ourinhos a Maringá, segundo o proposto no relatório da Missão Klein & Saks;

3.o) — Conclusão das obras da Estrada de Ferro Central do Paraná para que, estabelecida a ligação de Apucarana a Ponta Grossa, o café produzido nas zonas subsidiárias de Apucarana e Maringá tenham um caminho mais curto para o mar;

4.o) — Prolongamento imediato da Estrada de Ferro Monte Alegre até Cornélio Procopio, para encurtar o caminho para o mar, do café das zonas de Londrina e Cornélio Procopio, ao mesmo tempo que para proporcionar transporte aos municípios situados na faixa a ser servida por essa linha projetada;

5.o) — Retificação da linha e melhoria das condições técnicas do trecho entre Ourinhos e Apucarana, pondo-o de acordo com os novos trechos construídos, em construção ou projetados;

6.o) — Duplicação da linha para evitar os congestionamentos do tráfego que frequentemente ocorrem;

7.o) — Eletrificação da linha para obter maior rendimento no tráfego e ao mesmo tempo libertar-se da lenha, combustível cada vez mais raro e mais dispendioso.

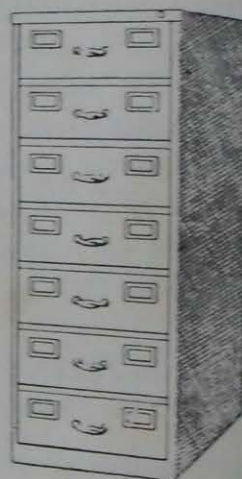
Esse programa não cremos que possa ser executado com o regime atual da ferrovia. O arrendamento à Sorocabana, entretanto, resolvendo, de imediato, o angustioso problema do transporte em nossa região, com as medidas preconizadas pela Missão Klein & Saks, resolveria, futuramente os demais, pois como se sabe a grande ferrovia bandeirante vem executando um vasto programa de eletrificação de suas linhas. Naturalmente, dada a importância de nosso tronco ferroviário, a Sorocabana o incluiria também nesse seu plano.

Quanto ao problema do alargamento da bitola para 1,60 se bem que medida de grande alcance, teria que ficar subordinado ao alargamento da linha principal da Sorocabana. Essa questão da bitola larga, segundo já foi divulgado, está sendo objeto de estudos por parte do Governo, que deseja ver todas as ferrovias brasileiras com suas bitolas uniformizadas para essa medida, havendo mesmo na Câmara Federal, projeto nesse sentido.

A concretização de tal medida seria, como se verifica facilmente,

de grande alcance para a economia do transporte, pois cereais embarcados em nossa região, iriam diretamente no mesmo vagão, sem necessidade de baldeações, para o Rio de Janeiro, representando isso considerável economia de tempo, de mão de obra e de gastos. Como se vê, a uniformização do padrão da bitola é assunto que está na cogitação dos técnicos especialistas em matéria ferroviária, não sendo, portanto, um absurdo considerar, como fizemos, a possibilidade de sua adoção em nossa linha.

FÁBRICA DE COFRES ARQUIVOS E MÓVEIS DE AÇO BERNARDINI



FABRICA DE COFRES E ARQUIVOS
BERNARDINI S/A
FUNDADOR UGO BERNARDINI
ENGENHEIRO TELEGRAPHIST BERNARDINI

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

Fabrica e Escritório:
RUA HIPOLITO SOARES 75
Telefone: 3-0785 - S. PAULO

Filial no Rio de Janeiro:
RUA DO CARMO, 81
Telefone: 22-3541

Filial em Curitiba:
RUA CARLOS DE CARVALHO, 134

A mais moderna cidade balneária do Brasil

NAS MELHORES PRAIAS BRASILEIRAS



A maquete de "PONTAL DO SUL" mostra a invejável situação das suas magníficas praias no Oceano Atlântico e na Baía de Paranaguá, bem como o notável plano urbanístico que a tornará a mais moderna e confortável cidade balneária da América do Sul.

PONTAL DO SUL

ADQUIRA SEM DEMORA O SEU LOTE NESTA CIDADE PLANIFICADA COM
TODOS OS REQUISITOS DA TÉCNICA URBANÍSTICA.

EMPRESA BALNEÁRIA PONTAL DO SUL S. A.

IMOBILIÁRIA URBANA E RURAL

RUA 15 DE NOVEMBRO, 45 (Sob.)
CAIXA POSTAL 170 — FONE: 693
PARANAGUA

Escritório Central:
PRAÇA ZACARIAS, 90 (S.º C. 906)
Telegramas: PONTALSUL
FONE: 3057
CURITIBA

PRAÇA CARLOS GOMES, 16 (2.º)
Telegramas: PONTALSUL
FONE: 32-04-89
SÃO PAULO



CIANORTE, a cidade que se fundou há menos de dois anos na outra margem do rio Ivaí, ao comemorar o seu primeiro aniversário já contava com o "Hospital Nossa Senhora de Fátima", convenientemente aparelhado para atender os "pioneiros".

Terras de Alta Qualidade

VENDAS A PRESTAÇÕES EM PEQUENOS E GRANDES LOTES

Cia. Melhoramentos Norte do Paraná

ANTERIORMENTE CIA. DE TERRAS NORTE DO PARANÁ

A MAIOR EMPRESA COLONIZADORA DA AMÉRICA DO SUL

SEDE

São Paulo, Rua São Bento, 329 — 8.º andar — Telefones: Vendas
33-4561 — Gerência: 32-2435 — Caixa Postal, 2771 — End. Telegr.:
"CIANORTE"

Centro de Administração e Agência Principal:

Londrina — R.V.P.S.C. — Paraná

*Informações com os escritórios de São Paulo, Londrina, Arapongas
e Maringá, onde está centralizada a Seção de Vendas de Terras
da Companhia*