

«Promover o melhoramento do rio Paraíba e favorecer a sua navegação; **ligar oportunamente o Tietê ao Paraíba por um canal de ponto de partilha;** que será relativamente barato e terá cerca de 20 km; melhorar os outros trechos aproveitáveis do rio Tietê e promover o seu aproveitamento; e o mesmo com o Piracicaba, Mogi Guassú e em seguida e oportunamente, de modo sistemático, proceder da mesma maneira com outras vias fluviais do Estado».

Como vemos a história dos estudos e dos pareceres é longa, mas o rio continua inaproveitado, destruindo por ocasião das enchentes riquezas cujos valores ascendem a centenas de milhões de cruzeiros por ano!

A bacia do Paraíba abrange a área de 57.000 km², distribuídos no território de 3 Estados: 13.500 em São Paulo, 20.900 em Minas Gerais e 22.600 no Rio de Janeiro.

Nela verificamos a existência de mais de 2.500.000 habitantes.

Se considerarmos, porém, não apenas a bacia hidrográfica, mas a que podemos designar como a geo-econômica, devemos anexar a esses números as populações de São Paulo e Rio de Janeiro, perfazendo um total de 9.000.000 de habitantes, ou seja, cerca de 16% da população total do País.

Certos aspectos interessantes do rio podem ser relembrados nos seguintes termos:

1. a propriedade especial de suas águas apresentarem alta capacidade de auto-epuração.

2. a mudança de direção que inicialmente de leste para oeste, toma de Guararema em diante a direção de oeste para leste, passando nas proximidades de Cachoeira, a uma distância apenas de 30 km de sua nascente, depois de percorrer 600 km;

3. aspecto geral de seu percurso, verificando-se a menor declividade no seu curso médio e não no curso inferior;

4. a não existência da maleita e outras endemias.

A explicação da origem geológica do Vale do Paraíba é bastante interessante e até certo ponto vêm demonstrar que a idéia de se ligar a bacia deste rio à do Tietê nada tem de absurdo, porque essa ligação já existiu, a milhares de anos.

A ligação das duas bacias e a construção de grande via navegável que ligaria o Rio de Janeiro a São Paulo e este a Mato Grosso, teria evidentemente grandes consequências econômicas, financeiras e sociais no desenvolvimento e prosperidade da região.

Na região considerada encontramos terrenos desde a cota zero, à beira mar, até a mais alta do

Brasil que se supunha ser o Itatiaia com 2.787 metros e que agora se verifica ser o Pico da Bandeira, na Serra de Carapapé com 2.887 metros. Constatamos ainda nessa região a existência de um dos melhores climas do Brasil.

A realização do projeto de navegação do rio Paraíba é a solução racional de uma velha aspiração de São Paulo quando dizemos que o que nos falta é um porto de mar.

Essa aspiração nunca foi bem posta em equação. O que pretendemos ter em São Paulo é um meio fácil de comunicações de nossa cidade com o mar, de forma a podermos receber, no planalto, mercadorias por meio de transportes pela água, e isso se fará desde que dotemos São Paulo de um bom porto fluvial, como o são os de Strasburgo, Lyon, Dijon, Bale, Colonia, Dusserdorf, e tantos outros e transformemos esses rios em vias navegáveis.

Com a realização desse projeto teríamos consequências formidáveis que vamos enumerar:

1. com a utilização de energia hidráulica e a localização ao longo de seus vales de inúmeras usinas hidrelétricas, teríamos resolvido, com o mínimo de linhas de transmissão a eletrificação de nossas principais vias férreas tais como, a Central do Brasil, a Sorocabana, a parte da Paulista e a Noroeste.

2. em torno dessas usinas elétricas, com as sobras disponíveis ai se estabeleceriam centros industriais, onde a energia seria barata, o terreno e habitação do operário mais barata, sua vida mais higiênica e confortável.

Teríamos, até, certo ponto, concorrido para resolver os problemas sociais, evitando grandes aglomerações de operários em grandes centros.

3. as indústrias aí localizadas teriam transporte barato de suas matérias primas, pela água, e saída dos produtos manufaturados pelas estradas de ferro, com tarifas baixas porque seriam eletrificadas.

4. ter-se-ia resolvida a questão da pequena lavoura cujos produtos, tais como, os cereais, não suportam o frete ferroviário elevado.

5. ter-se-ia ganho uma enorme quantidade de terras aráveis, cultiváveis, nas várzeas, ao longo desses rios e que hoje estão perdidas, por serem sujeitas a enchentes.

6. teríamos um meio de transporte barato, ligando os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas e Mato Grosso para o transporte de produtos a granel como sal, xarque, carnes em conservas, ou salgadas, açúcar, álcool, cereais, areia, pedregulho, materiais cerâmicos, carvão de madeira, minérios, etc., com um mínimo de despesas e em gran-

Máquinas e Materiais Agrícolas

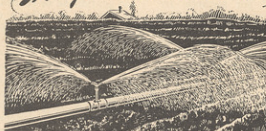
- Motores diesel de 5 a 150 HP das melhores marcas, maior estoque da praça.
- Conjuntos geradores para luz e força nas fazendas.
- Tratores e arados — grades e outros implementos agrícolas.

★

Pereira de Magalhães
& Cia.

RUA CONS. CRISPINIANO, 334
8.ª and. - Sala, 803 - Fone: 37-5161
S. Paulo.

Irrigação por chuva artificial



Importadores do famoso equipamento "IRECO-BUCKNER" no dizer dos técnicos: "O melhor e mais prático equipamento já instalado no Brasil!"

★

— Dispono de técnicos para orçamentos, licenças e material disponível para pronto embarque.

★

Grandes descontos para quem dispuser de licenças.