

RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DO VALE DO PARAÍBA

ENG.º PLÍNIO DE QUEIROZ
Presidente do Instituto de
Engenharia

Há mais de 28 anos venho focalizando a necessidade de se iniciarem estudos e realizarem-se trabalhos para utilização racional do rio Paraíba.

Já em 1927, enviava à Associação Comercial de São Paulo, um ofício em que abordava esse assunto.

Nesse mesmo ano publiquei um opúsculo sobre a utilização do Tietê e Paraíba.

Mais tarde no Boletim do Instituto de Engenharia, publiquei artigo versando o mesmo problema.

Perante sócios do IDORT, tive a oportunidade de proferir uma palestra focalizando a sua importância.

No Congresso Panamericano de Engenharia, em 1949 perante engenheiros de todas as Américas, apresentei uma tese que foi longamente discutida, pela qual ficou evidenciada a oportunidade e a necessidade dos Governos Federal e Estaduais de Minas, São Paulo e Rio encararem seriamente a utilização do Paraíba sob seus vários aspectos.

Hoje, em consequência de um amável convite feito pelo presidente do Rotary e pelo Sr. Marcos Gasparian, tenho a oportunidade de dizer algumas palavras sobre este momentoso problema aos membros desta organização internacional.

Quando abordamos um problema qualquer em nossa terra, na maioria dos casos, si não na totalidade, começamos sempre pela parte histórica.

Quer dizer que quase todos eles já foram estudados, ventilados, projetados, debatidos, atualizados várias vezes e, apesar disso, permanecem no mesmo «estado-quo».

Sente-se que há uma espécie de inércia, um conjunto de resistências passivas, uma série de fatores e elementos que dificultam, que entravam, que impedem a realização de nossos empreendimentos.

Concorrem certamente para isso o horror das responsabilidades, a tremenda engrenagem burocrática que envolve quase todas as nossas atividades, o número excessivo de leis e regulamentos, a nossa reconhecida pobreza em recursos e capitais e muitas vezes considerações sentimentais, sem base sólida, sem um perfeito conhecimento do problema e sem um exame calmo e objetivo dos mesmos.

Criam-se desta forma confusões no espírito público e dúvidas entre nossos legisladores, o que vem perturbar a realização dos trabalhos projetados, com grande prejuízo para o progresso do Brasil. E é isso que, a nosso ver, estava se dando com o projeto da utilização do rio Paraíba. Não alimentamos a pretensão de lembrar aqui todos os problemas que foram estudados, projetados e discutidos há vários anos e que possuem portanto a sua «infeliz história».

Não escapa a essa malfadada sina, o problema da navegação do Paraíba, que vem sendo estudado pelos nossos técnicos e estadistas que do Império quer da República.

Infelizmente a história dos estudos dessa utilização é longa, como longas são as dos problemas a que nos referimos acima.

De fato a lei n.º 15, de 18 de março, de 1836, já estatua:

«Art. 1.º — Fica autorizado o Presidente da «Provincia a conceder carta de privilégio, exclusivo «à empresa Viúva Aguiar Filhos & Cia., Platt & «Reid para a fatura de uma estrada de ferro, com «as seguintes condições: a companhia fará estradas «de ferro, ou outras de mais moderna e perfeita «invenção, ou canais ou uma e outra coisa, apro- «priados ao trânsito de barco a vapor, ou sem va- «por puxados porém por barco a vapor, para trans- «porte de gêneros e viajantes, desde a vila de Santos «até as de São Carlos, Constituição, Itú ou Pôrto «Feliz, ou para todas estas, como também desde a «vila de Santos até Mogi das Cruzes, podendo jun- «tar o rio Paraíba ao Tietê no primeiro ponto mais «perto desta vila, em que a Companhia julgar possi- «vel, para a navegação de seus barcos, e a fim de «poder a Companhia dar transporte entre esta vila «e a cidade de São Paulo...»

Em 1863, por ordem de D. Pedro II os engenheiros Francisco e José Keler estudaram a navegação do rio Paraíba, desde a sua foz até Cachoeira, com o fim de se verificar qual a solução mais conveniente, se a estrada de ferro, se a navegação.

Terminados esses estudos, naturalmente em vista de não existência de indústrias que exigissem transporte das matérias primas e ao mesmo tempo não houvesse consumo de energia e com a preocupação do transporte rápido de nossos produtos, até os portos com o fim de trocá-los por ouro, dentro do menor prazo possível, preferiu-se a estrada de ferro e daí a construção da «Pedro II» até Cachoeira.

Mais ou menos na mesma época (1862), o Governo da Provincia de São Paulo, por lei promulgada pelo Conselheiro Pires da Mota, autorizava o engenheiro Danel Fóz « a fazer explorações e estudos no Paraíba, desde a Freguezia da Escada até Cachoeira, para o reconhecimento de sua navegabilidade e das necessidades para facilitá-las».

Em seu estudo sobre o Plano Geral de Viação do Estado, em 1913, o saudoso prof. Dr. Clodomiro Pereira da Silva, dizia:

«Quanto à navegação: melhorar permanentemente o rio Tietê desde Salesópolis até Parnaíba e o Ribeira e seus afluentes».



PAGE S. A

Praça da 56, 371 - 1.º
Tel. 35-0869 - S. Paulo