

parte oriental industrializada do país. O perigo que já começa a aparecer, de desproporção entre agricultura e transporte, por um lado, e indústria pelo outro, torna urgente o melhoramento da infraestrutura do mecanismo de transportes, melhoramento que na realidade, a via fluvial projetada representa.

Baseado no vasto material coletado e nos levantamentos e observações executadas ao longo dos rios em questões, nos cursos e em suas bacias hidrográficas, o volumoso relatório que foi entregue, trata detalhadamente de todos os assuntos e problemas econômicos e técnicos de importância.

O conteúdo do relatório encerra entre outros: uma síntese abrangendo os elementos para formar um julgamento razoavelmente fundado quanto à justificativa econômica dos trabalhos de melhoramento projetados; uma descrição dos conceitos nos quais repousam os diversos ante-projetos; uma descrição das observações efetuadas que foram convertidas em curvas das quais a representação dá uma noção do caráter dos rios; uma consideração sobre a morfologia das bacias dos rios; uma descrição dos levantamentos topográficos e hidrográficos sobre os quais repousa um volumoso mapeamento, pertencente ao estudo, com muitas planchas, mapas de situação, perfis longitudinais, perfis transversais e listas de coordenadas; uma exposição dos dados com cujo auxílio pode ser fixada a profundidade realizável dos trajetos a canalizar; uma exposição das exigências que pesam sobre a navegação, após a qual é feita a escolha da embarcação — tipo mais apropriado, não somente ao curso d'água, mas também ao método que será empregado para tornar este último navegável; uma determinação dos preços de aquisição das diversas embarcações — tipo, como também dos custos fixos anuais sob cuja base foram calculados os preços de transporte; uma descrição da geologia geral da bacia hidrográfica, descrição na qual entram as características dos solos e sua utilização agrícola; um exame dos problemas relativos aos dois métodos fundamentais empregados para tornar um curso d'água utilizável para navegação, a saber: a regularização e a canalização; uma descrição dos diversos ante-projetos; um cálculo dos custos de transporte por tonelada-quilômetro, decorrente do custo de aquisição, manutenção e exploração das embarcações, dos custos de transbordo, e do custo de manutenção e de exploração das obras de adaptação do rio; uma consideração das possibilidades que os rios oferecem com respeito à energia hidráulica, e uma estimativa dos custos de construção das eventuais usinas hidro-elétricas; uma vista geral dos preços unitários de mão de obra e materiais de construção, fornecendo ao mesmo tempo uma estimativa relativa às diversas soluções consideradas; um paralelo entre os diversos sistemas de transporte: rodovia, ferrovia e aquavia; etc. etc.

Com a finalidade de tornar mais

clara a apresentação da volumosa matéria tratada e de facilitar a consulta ao relatório, os autores desses fizeram preceder o texto propriamente dito, de uma orientação de sua composição, de uma vista de conjunto do texto e de um sumário das conclusões principais as quais o estudo conduziu. Segundo essas conclusões, os volumes de transportes com os quais, no futuro, se poderá contar no total da região de influência das vias navegáveis projetadas, são mesmo de acordo com estimativas prudentes, suficientemente consideráveis para, não somente justificar o estudo das possibilidades técnicas de criação de uma via fluvial adequada, como para atribuir a esse estudo uma importância de primeira grandeza.

Nesta ordem de ideias deve-se saber que, considerados potencialmente, os cursos d'água que foram objeto do estudo — os cursos inferiores dos rios Paranapanema (429 Km), Tibagi (85 Km) e Ivinheima Brilhante (375 Km) — fazem parte de uma vasta rede que se pode designar sob o nome de "Sistema de Transporte Paraná" e que se deve conceber com o conjunto de vias navegáveis que, pela execução dos necessários trabalhos técnicos, poderão ser obtidas com o Rio Paraná, com alguns dos seus afluentes e com outros rios que venham a ser eventualmente ligados ao conjunto.

Os projetos descritos no relatório (e cuja execução permitirá a disponibilidade de uma artéria principal que desbrava a bacia do curso médio do rio Paraná) constituem apenas a primeira — e a mais importante — fase da criação do "Sistema de Transporte Paraná". Embora a rede de que será possível dispor nessa primeira fase, seja susceptível de aumentar consideravelmente pelo preparo de outras ligações, a base da justificativa econômica dos projetos, apresentados é procurada unicamente no volume de transporte durante essa fase inicial do desenvolvimento.

Quanto aos aspectos técnicos e às diversas soluções elaboradas na forma de ante-projetos, pode-se observar o seguinte.

O rio Paranapanema pode ser considerado muito apropriado para o estabelecimento de uma via de navegação. Este rio pode ser tornado navegável, tanto por regularização como por canalização. No primeiro caso, o curso será dividido em dez trechos limitados por dez barragens, das quais nove serão fixas e uma móvel. No segundo caso, entretanto, não será possível recorrer somente à construção de contra-fortes e diques longitudinais para tornar navegável todo o curso; serão necessárias seis represas para vencer os trechos em que a declividade do leito é demasiada.

As barragens de navegação no rio Paranapanema podem ser construídas em combinação com centrais hidro-elétricas. Partindo das descargas atingidas ou ultrapassadas durante nove meses do ano médio, as potências totais a instalar poderão ser: para o rio regularizado, 360.000 Kw; e para o rio canalizado, 187.500 Kw.

Embora o curso do rio Tibagi seja menos favorável do que o curso do Paranapanema, as demais condições por ele apresentadas são suficientemente satisfatórias, para transformar o Tibagi em via de navegação.

O Tibagi — que não poderá ser melhorado por outro método — será regularizado por meio de quatro barragens. A potência total a instalar eventualmente poderá ser de 39.000 Kw.

No que concerne ao rio Ivinheima-Brilhante, as condições em que a atual navegação é feita não são favoráveis e reclamam melhoramentos que, eventualmente, poderão ser executados em etapas. Ao contrário dos rios Paranapanema e Tibagi, que são impróprios para serem tornados gradualmente navegáveis, aqui, o estabelecimento gradual da via navegável será possível, de tal maneira que a navegabilidade poderá corresponder às exigências e volume do tráfego fluvial.

Este rio pode ser tornado navegável, tanto por regularização como por canalização. No primeiro caso, o curso do rio entre Porto Juraci e Curutuba será dividido em onze represas; a jusante de Curutuba o rio será canalizado ou será aberta, uma nova foz no rio Paraná.

Para o segundo caso, foram traçados quatro planos de canalização, os quais eventualmente, poderão ser executados progressivamente. Os três primeiros projetos, que tratam do trajeto entre a foz do rio Vacaria e a do Ivinheima no Paraná, tornarão possível a navegação durante períodos médios de respectivamente cinco, sete e nove meses por ano. O quarto plano, que alcança até Porto Juraci e que abrange duas represas a montante da foz do rio Dourados, permitirá a navegação durante todo o ano.

Finalmente podemos observar que foi feita uma comparação entre os custos de transporte pela via fluvial, por um lado, e por rodovia e ferrovia, pelo outro lado. Esta comparação mostra que — no que concerne aos rios Paranapanema e Tibagi — o transporte fluvial, é consideravelmente mais barato.

Isso significa, em primeiro lugar, que a utilização desses cursos d'água trará uma economia direta e calculável nos custos de transportes das mercadorias apropriadas ao transporte por água. Em segundo lugar, como consequência da diminuição dos custos de transporte dos produtos a enviar e como consequência da produtividade mais alta que decorrerá da possibilidade de transportar a baixo preço os equipamentos e adubos, os preços da produção diminuirão notavelmente. Dessa diminuição dos custos de produção resultará a possibilidade de uma produção rentável de mercadorias que, até agora, não poderiam ser economicamente produzidas. Esta segunda vantagem é, sem dúvida, ainda mais importante que a primeira, tanto mais por que, em geral, tratar-se-á precisamente da produção de mercadorias das quais a economia do país tem enorme necessidade.

Em todo o estudo foi dada grande importância à ligação entre as vias de navegação e as rodovias e ferrovias existentes. O transporte fluvial poderá ser encaminhado aos grandes centros (São Paulo e Curitiba), seja por Salto Grande, seja por Jataizinho, onde a navegação será ligada às ferrovias.

Foram também levadas em conta as futuras possibilidades de ligar o Sistema Fluvial do Paraná ao rio Paraguai, por meio de canais entre afluentes de ambos, o que viria dotar toda a parte centro-sul do país, de uma rede de transporte efetivo, barato e de grande capacidade, solução única para os enormes problemas de colonização do oeste brasileiro.

Reparos no Instituto de Eletrotécnica

Tem o DOP, da Secretaria da Viação, atendido a inúmeras reivindicações tanto do Interior do Estado, como da Capital, a maioria das quais no sentido da construção de edifícios destinados a estabelecimentos de ensino, foruns, cadeias e delegacias de Polícia, bem como de melhoramentos e reparos em prédios diversos. Agora, a DOP, tendo em vista pedido formulado pela Direção do Instituto de Eletrotécnica solicitando autorização para colocar grades e fazer reparos no prédio onde funciona o referido Instituto, determinou de acordo com aprovação do cel. Faria Lima, titular da Pasta da Viação, seja feito o mencionado serviço. O valor das obras é de Cr\$ 169.258,80.

NOVOS AUXÍLIOS

Determinou o governador a inclusão, no orçamento de 1959, os seguintes auxílios especificados: 200 mil cruzeiros à Cooperativa de Consumo dos Servidores do Serviço Florestal; 150 mil cruzeiros à Prefeitura Municipal de Mirante do Paranapanema (para os serviços de luz); 100 mil cruzeiros à Prefeitura Municipal de Alvaro de Carvalho (para parque infantil).

AGRADECIMENTO DO GOVERNADOR DO AMAZONAS

O governador Plínio Ramos Coelho, do Estado do Amazonas, endereçou ao governador Jânio Quadros o seguinte telegrama:

Acusando com grande satisfação o telegrama do nobre governador de São Paulo, não sei como expressar-lhe meus sinceros agradecimentos pela atenção dispensada ao meu pedido relativo à Universidade de Manaus. A presteza no atendimento do apelo deste governo vem comprovar os elevados sentimentos patrióticos de Vossa Excelência em prol do engrandecimento cada vez maior do nosso Brasil pelo constante progresso dos seus Estados.

Área para escola de crianças excepcionais

Enviou o governador ao Legislativo projeto de lei dando área de terreno à Associação Jundiense de pais e amigos dos Excepcionais, a fim de nele ser instalada escola especializada.

ATIVIDADES DA GUARDA CIVIL

Subdivisão de Trânsito de Santos — A S.D.T.S. da Guarda Civil, apresentou seu relatório de ocorrências verificadas durante o mês de abril último, pelo qual se verificaram as seguintes: 2 abaloamentos com vítimas; 12 abaloamentos sem vítimas; 1 pingente; 3 atropelamentos; 4 objetos achados; 2 desrespeito ao policial; 1 danos qualificados; 1 danos simples; 1 agressão a ponta pe; 1 agressão a tapas; 1 caso de desordens; 1 caso de embriaguês e 1 averiguações. O movimento administrativo dessa Subdivisão, constou de 3.553 documentos diversos.

Divisão de Policiamento de Santos — A D.P.S. da Guarda Civil, apresentou seu relatório de ocorrências verificadas durante o mês de abril último, pelo qual se verificaram as seguintes: 3 abaloamentos; 1 abaloamento com vítima; 8 agressões diversas; 4 atentados à moral; 5 averiguações; 4 atropelamentos; 6 desrespeitos ao policial; 10 casos de desordens; 5 casos de embriaguês; 1 furtos; 2 mal súbitos; 1 objeto achado; 1 pingente; 1 queda do bonde e 1 maus tratos aos animais. O movimento administrativo dessa Divisão, constou de 344 documentos diversos.

AUXÍLIO A EMPRESA TEATRAL

Encaminhou o governador à consideração da Assembléia Legislativa projeto de lei dispondo sobre a concessão de um auxílio de um milhão de cruzeiros como contribuição do Governo do Estado às Comemorações do 10.º Aniversário do Teatro Brasileiro de Comédia. Na mensagem em que justifica a remessa do projeto, salienta o governador que a aludida organização teatral, fundada em 31 de outubro de 1948, vem desempenhando papel artístico e cultural altamente significativo, no sentido do estímulo e da elevação do teatro brasileiro, encenando 57 peças e promovendo cinco mil e setecentas representações em São Paulo e no Rio de Janeiro, com seus dois elencos permanentes, representou, sem dúvida, o principal fator de criação de um teatro de nível internacional no Brasil.

DECRETO N. 32.483, DE 28 DE MAIO DE 1958

Altera as Tabelas Explicativas do orçamento vigente.

JÂNIO QUADROS, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, usando de suas atribuições legais,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica reduzida na importância de Cr\$ 11.500,00 (onze mil e quinhentos cruzeiros), a dotação do orçamento vigente abaixo mencionada e atribuída à Secretaria da Fazenda:

DEPARTAMENTO DA DESPESA

VERBA N. 343

Material e Serviços

8.09.2 2 Material Permanente

20 Instalações e equipamentos

200 Móveis, utensílios, tapetaria e máquinas para os serviços de expediente, de contabilidade, de estatística e similares 11.500,00

Artigo 2.º — Com os recursos provenientes da redução anterior fica criada no mesmo orçamento, código e dependência nele mencionados, a seguinte dotação:

DEPARTAMENTO DA DESPESA

VERBA N. 343

Material e Serviços

8.09.2 2 Material Permanente

21 Aparelhos e instrumentos técnicos

210 Aparelhos e instrumentos físicos, de engenharia, médicos, de laboratórios, de observatórios e similares 11.500,00

Artigo 3.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Artigo 4.º — Revogam-se as disposições em contrário. Palácio do Governo do Estado de São Paulo, aos 23 de maio de 1958.

JÂNIO QUADROS

Francisco de Paula Vicente Azevedo

Publicado na Diretoria Geral da Secretaria de Estado dos Negócios do Governo, aos 28 de maio de 1958. Carlos de Albuquerque Seiffarth Diretor Geral

DECRETO N. 32.484, DE 28 DE MAIO DE 1958

Autoriza a Secretaria da Fazenda e dar provimento a cargo de Técnico de Expansão Cultural, da PP-II, do QSF.

JÂNIO QUADROS, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, usando de suas atribuições legais,

Decreta:

Artigo 1.º — Como exceção ao disposto no artigo 1.º do decreto n. 29.620, de 9 de setembro de 1957, revogado pelo decreto n. 30.712, de 21 de janeiro de 1958, será provido na Secretaria da Fazenda, um cargo de Técnico de Expansão Cultural, padrão "L", da Tabela II da Parte Permanente, do Quadro da referida Secretaria.

Artigo 2.º — O presente decreto entrará em vigor na data de sua publicação. Palácio do Governo do Estado de São Paulo, aos 28 de maio de 1958.

JÂNIO QUADROS

Francisco de Paula Vicente Azevedo

Publicado na Diretoria Geral da Secretaria de Estado dos Negócios do Governo, aos 28 de maio de 1958.

Carlos de Albuquerque Seiffarth

Diretor Geral

DECRETO N. 32.485, DE 28 DE MAIO DE 1958

Autoriza o Departamento de Águas e Esgotos a contrair um empréstimo de Cr\$ 150.000.000,00 com o Banco do Estado de São Paulo S/A.

JÂNIO QUADROS, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, usando de suas atribuições legais,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica o Departamento de Águas e Esgotos autorizado a contrair com o Banco do Estado de São Paulo S/A, empréstimo de Cr\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de cruzeiros), destinados a ocorrer as despesas relacionadas com a realização de obras de águas e esgotos, respectivas desapropriações e aquisição de material.

Artigo 2.º — O empréstimo será resgatado nos termos e condições das cláusulas contratuais.

Artigo 3.º — Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Artigo 4.º — Revogam-se as disposições em contrário. Palácio do Governo do Estado de São Paulo, aos 28 dias do mês de maio de 1958.

JÂNIO QUADROS

Francisco de Paula Vicente de Azevedo

José Vicente de Faria Lima

Publicado na Diretoria Geral da Secretaria de Estado dos Negócios do Governo, aos 28 de maio de 1958.

Carlos de Albuquerque Seiffarth

Diretor Geral

DECRETO N. 32.486, DE 28 DE MAIO DE 1958

Reajusta as tarifas de consumo de água do Serviço de Água de Santos e Cubatão.

JÂNIO QUADROS, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, no uso de suas atribuições, tendo em vista o disposto no artigo 31, da Lei n. 3.330, de 30 de dezembro de 1955;

Considerando que os preços dos consumos de água cobrados pelo Serviço de Água de Santos e Cubatão (S. A. S. C.), do Departamento de Obras Sanitárias, da Secretaria da Viação e Obras Públicas, ainda não representam a justa retribuição do custo dos serviços;

Considerando que a situação de "deficit" em que se opera o serviço decorre, em grande parte, dos aumentos salariais anteriormente verificados e concedidos sem elevação tarifária;

Considerando, ainda, que as empresas particulares que operam serviços semelhantes condicionam os aumentos salariais à majoração das respectivas tarifas;

Considerando, outrossim, que os serviços de natureza industrial devem ter uma justa remuneração para efeito de garantia da sua sobrevivência;

Considerando, finalmente, que o reajustamento das tarifas do consumo de água cobradas pelo Serviço de Água de Santos e Cubatão é medida que se impõe.

Decreta:

Artigo 1.º — As tarifas do consumo de água medido através de hidrômetros, em vigor no Serviço de Água de Santos e Cubatão, ficam reajustadas nas seguintes bases:

I — valor fixo, correspondente a um consumo até 25 M3 (vinte e cinco metros cúbicos) Cr\$ 42,30