

GOVERNADOR . . .

(Conclusão da 1.ª pag.)

Em seguida, falou o ministro Mário Andreazza que manifestou a satisfação, em nome do Governo Federal, de ter podido colaborar com o Estado numa obra de tamanho vulto e importância não só para São Paulo, como para o Brasil.

CONJUGAÇÃO DE ESFORÇOS

Em seu pronunciamento, o governador Laudo Natel sublinhou a perfeita harmonia existente entre o Governo Federal, através dos seus Ministérios, e a administração paulista, ilustrando esse entrosamento com a presença constante de ministros em São Paulo, para tratar de assuntos de interesse mútuo. Para o caso específico do Ministério dos Transportes, lembrou as repetidas viagens do ministro Mário Andreazza a São Paulo, para tratar de assuntos relevantes para a economia paulista e nacional, como a expansão e modernização do porto de Santos, o Anel Rodoviário, a duplicação das vias Dutra, Br-116 (São Paulo-Curitiba) e Fernão Dias, além do estabelecimento do corredor de exportação de açúcar e o consequente terminal no porto de Santos.

O governador Laudo Natel e o ministro Mário Andreazza desceram, ainda, a placa comemorativa da entrega da eclusa, em cujo bronze estão inscritas as palavras de Guilherme de Almeida: «Barragem achas e empurraram quilhas, vergando a vertical de Torresilhas».

A PASSAGEM INAUGURAL

O velho barco «Tibiricá», levando a bordo o governador Laudo Natel, o ministro Mário Andreazza e dezenas de autoridades convidadas, começou a movimentar-se para entrar na eclusa. Sua tripulação, de onze homens, era chefiada pelo comandante Ermirio Menezes da Silva e pelo capitão José Carlos Machado. Dez minutos mais tarde, comportas fechadas, começou a baixar o nível da água compartimentada. Nesse momento, o governador Laudo Natel e o ministro Mário Andreazza procederam à inauguração da obra, lançando duas garrafas de champanhe contra uma das paredes da eclusa.

A operação completa durou cerca de 30 minutos. As 11 horas e 15 minutos, baixado o nível da água em 26 metros, o barco foiacionado para cobrir os seis quilômetros, desde a barragem, até o porto de Barra Bonita, onde entusiástica recepção foi oferecida às autoridades pela população local.

De Barra Bonita, o governador Laudo Natel acompanhou o ministro Mário Andreazza até o aeroporto de São Manuel.

ECONOMIA

A bordo do «Tibiricá», o secretário Paulo Maluf, dos Transportes, ressaltou a importância do sistema hidroviário, no momento em que o mundo todo se ressentia da redução do fornecimento de petróleo, porque requer menos potência de motor por tonelagem e, portanto, menos consumo de combustível.

Citando exemplos existentes em várias partes do mundo, notadamente em alguns países europeus e nos Estados Unidos, o sr. Paulo Maluf esclareceu que a eclusa de Barra Bonita, por suas características técnicas, coloca-se entre algumas das maiores do gênero de todo o mundo, em termos de capacidade de carga por operação.

A ECLUSA

A eclusa ora inaugurada — uma das sete que integrarão o sistema de navegação do Tietê — liga os dois extensos lagos que consti-

tuem, respectivamente, os reservatórios das usinas hidrelétricas de Bariri (cuja eclusa já se encontra em operação) e de Barra Bonita, a montante. Este último represamento atinge as regiões de Anhembi, no rio Tietê, e de Artêmis, no Piracicaba.

As duas eclusas permitirão, assim, a imediata navegação em um trecho de 250 quilômetros, desde Ibitinga até as proximidades de Piracicaba. Na barragem da usina hidrelétrica de Ibitinga será montada outra eclusa (equipamento em fase de concorrência), a fim de abrir mais um lance de 100 quilômetros da hidrovia do Tietê, até a barragem da usina hidrelétrica de Promissão, em fase de conclusão pelo Governo do Estado.

A eclusa de Barra Bonita, que exigiu investimentos da ordem de 100 milhões de cruzeiros, em valores atuais, é uma câmara retangular com duas paredes laterais de concreto, fechadas em cada extremidade por comportas de aço movidas por um completo e sofisticado equipamento eletro-mecânico, fabricado inteiramente no Brasil.

Com 142 metros de comprimento, por 12 de largura, a eclusa de Barra Bonita, quando inteiramente cheia, adquire uma profundidade de 26 metros. Por ela poderão subir ou descer o rio comboios especialmente projetados para o Tietê e formados por duas chatas de 58 metros cada uma e um barco empurrador de 20 metros, comportando duas mil toneladas de carga (uma jamanta nas rodovias só comporta 30 toneladas de carga útil).

A OPERAÇÃO

Uma embarcação, subindo o rio, penetra na eclusa pela primeira comporta, a jusante. Fechada essa comporta, condutores especiais levarão a água da represa para o interior da eclusa, iniciando-se a operação de enchimento, até que o nível se iguale ao da comporta a montante, na parte superior.

A água compartimentada funciona como «elevador», colocando a embarcação no nível desejado. Aberta a comporta a montante, a embarcação prossegue rio acima. Para descer, a operação é idêntica, em sentido contrário.

Em cada eclusada podem passar 2.000 toneladas de carga, nas duas chatas impulsionadas pelo empurrador com potência de 800 hp, ou o equivalente ao que transportam 130 caminhões, com potência total de 25.000 hp. Isso quer dizer que, com um motor de apenas 800 hp, move-se um volume de carga que necessitaria de 130 caminhões para ser transportado.

O FUTURO

A Comissão Executiva de Navegação do Sistema Tietê-Paraná (CENAT), responsável pela construção e operação das eclusas, é um órgão misto, de que participam o Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, e o Governo Paulista, através da Secretaria dos Transportes. É presidida pelo comandante Zaven Boghosian, tendo como secretário executivo o eng. José Bonifácio de Andrade e Silva Jardim, que representa o Governo do Estado.

De acordo com o programa em execução, em 1975 será possível estender a navegação no Tietê ao longo de 400 quilômetros, desde o lago de Barra Bonita até Promissão.

Em 1985, quando todo o sistema estará funcionando em regime normal, 12 milhões de toneladas de carga serão transportadas anualmente pela hidrovia cuja área de influência abrange 398 municípios — 250 em São Paulo, 90 no Paraná, 34 em Mato Grosso, 13 em Goiás e 9 em Minas Gerais. A navegação se fará, então, desde

Laranjal Paulista até São Simão, na divisa de Goiás e Minas Gerais, e Guaiara, no Paraná.

O SISTEMA

O sistema Tietê-Paraná será constituído por sete eclusas: Bariri — em operação; Barra Bonita — inaugurada ontem; Ibitinga — obras civis concluídas; Promissão — obras civis em andamento; Jupia — obras civis em fase final de conclusão. Tem 210 metros de comprimento e 17 de largura, com desnível de 25 metros. Permitirá a navegação já possível no rio Paraná até a cidade de Ilha Solteira;

Ilha Solteira — obras civis em andamento. Prevista para ter altura de 50 metros, sendo superada apenas por uma eclusa existente na União Soviética.

Laras — projeto básico já concluído.

A VIABILIDADE

Segundo o secretário executivo da CENAT, sr. José Bonifácio de Andrade e Silva Jardim, a reativação do rio Tietê como via navegável, representa «a retomada do caminho das Monções, atualizado à tecnologia do século XX». E quando houver a integração dos sistemas Tietê e Paraná, serão beneficiados municípios de São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Paraná, numa área de 412 mil quilômetros quadrados.

O estudo de viabilidade econômica da hidrovia prevê, que a mesma, em seu terceiro ano de funcionamento, escoará um total de 11 milhões de toneladas/ano, sem que isso venha a influir no movimento dos outros sistemas de transportes (ferrovia e rodovia).

Ao que tudo indica, o calcário, cujas reservas no Vale do Tietê superam os 700 milhões de toneladas, será a grande carga a ser transportada pela hidrovia. No mesmo caso estão os combustíveis líquidos e os materiais de construção em geral.

No entroncamento Hidro-Rodo-Ferroviário de Jumarim nascerá uma cidade de 60 mil habitantes. Isso em função de um planejamento detalhado, que destinará, entre outros aspectos, áreas para centros comerciais, residências, indústrias, turismo, etc.

Uma consequência da hidrovia Tietê-Paraná: mobilização da indústria nacional para a fabricação de equipamentos novos como os eletromecânicos de eclusa e, futuramente, de barcos e outros equipamentos.

A implantação da hidrovia terá efeitos sócio-econômicos de repercussões incalculáveis: Escolas Técnicas, Núcleos Industriais à sua margem, aproveitamento de mão-de-obra ociosa, expansão de programas agrícolas, de exploração mineral, cooperativismo, eletrificação rural, reflorestamento, turismo e outros ramos que surgirão quase naturalmente ao longo dos vales do Tietê e Paraná.

A pesquisa já começou a ser mobilizada em função da hidrovia. O Instituto de Pesquisas Tecnológicas vem realizando desde algum tempo os ensaios que determinarão os barcos padrões do sistema. Tanques especiais foram construídos para a repetição, em modelo reduzido, de todos os acidentes e fenômenos dos canais da aquavia.

No rio Paraná, onde as condições de navegabilidade são boas, 15 empresas exploram o transporte, reunindo um total de 400 empregados, entre mestres, mecânicos, marinheiros, eletricitistas e outros. Quase um milhão de toneladas de carga vem sendo movimentada anualmente no trecho Jupia-Guaíra.

Convênio firmado entre a CENAT e a CESP garante solução adequada para os problemas do Baixo Tietê — entre Promissão e a foz do rio, que até agora estavam em suspenso. Uma comissão especial de técnicos dos dois órgãos vai decidir sobre as alternativas existentes e escolher entre elas a que melhor atenda aos interesses da produção energética e da navegação.

Está concluído o estudo determinado por um convênio celebrado entre a CENAT e o Departamento de Hidráulica da Escola de Engenharia de São Carlos, através do qual foi feito levantamento completo dos canais navegáveis nos reservatórios de Barra Bonita e Promissão.

Outro convênio está em desenvolvimento entre a CENAT e a Prefeitura de Piracicaba, para estudo do aproveitamento do Rio Piracicaba como hidrovia de derivação do Sistema. O trecho em estudo, desde que aproveitado, servirá de via de apoio à distribuição dos derivados de petróleo produzidos pela REPLAN — Refinaria do Planalto — em operação na cidade de Paulínia.

Enquanto o frete ferroviário fica abaixo do rodoviário e a razão de 3 por 1, o hidroviário, racionalmente organizado, pode ficar até a 10 por 1. Esta é uma das razões que determinam cada vez mais o maior aproveitamento dos rios e canais como meio de transporte mais econômico e justificam os investimentos efetuados.

EMPRESÁRIOS FRANCESES COM O GOVERNADOR

Durante o encontro que manteve com o governador Laudo Natel, ontem, no Palácio dos Bandeirantes, o sr. Patrice de Corgnol, presidente da «holding» Lebon, constituída pelo complexo internacional de empresas Comsip, esclareceu que, a exemplo das demais unidades instaladas em vários países, a empresa implantada em São Paulo, no município de Capuava, dedica-se à elaboração e execução de projetos nos campos da eletricidade, hidráulica, telecomunicações, automatismo e informática, prestando serviços especializados e assessoria técnica de alto nível.

O sr. Carlos Eduardo Paes Barreto, presidente da Comsip Brasileira, explicou, por sua vez, que a empresa, apesar de estar operando há apenas dois anos, vem elevando continuamente seus investimentos e ampliando suas instalações, de forma a expandir os serviços que presta, assim como a formação de pessoal especializado.

Acompanharam os srs. Patrice de Corgnol e Carlos Eduardo Paes Barreto à audiência com o governador Laudo Natel, os srs. Georges Bazenet, diretor administrativo da Comsip Entreprise, na França; Bernard Bo, diretor internacional do grupo e André Blondeau, diretor-superintendente da subsidiária brasileira.

IMPRENSA OFICIAL DO ESTADO

DIÁRIO OFICIAL

Diretor Superintendente Wandcyk Freitas
REDAÇÃO
ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA MOOCA 1921
TELEFONES

Superintendência .. 92-2863
Dir. Administrativa 292-3637
Dir. Comercial ... 92-3024
Redação 93-0484
REDE INTERNA PABX:
93-5186 — 93-5187
93-5188 — 93-5189
93-5180 — 92-3020
92-3238 — 93-0490

AGENCIA CENTRAL (Publicidade)
Rua Maria Antônia, 294
Telefone: 256-7232

DIVISÃO DE ARTES GRAFICAS
R. DOS ESTUDANTES 394
Diretoria 278-6830
Oficinas 278-0644

ASSINATURAS
«Diário do Executivo»
«Diário da Justiça»
«Diário de Ineditórios»
PARTICULARES

Anual Cr\$ 123,00
Semestral Cr\$ 65,00
REPARTIÇÕES ESTADUAIS E FUNCIONARIOS

Anual Cr\$ 86,00
Semestral Cr\$ 45,00
VENDA AVULSA

Número do dia .. Cr\$ 0,70
Número atrasado Cr\$ 0,90

As assinaturas poderão ser tomadas em qualquer data e os prazos de 1 ano ou 6 meses, serão contados do dia imediato ao que constar do recibo.

A renovação deverá ser solicitada com antecedência de 30 dias da data de vencimento da assinatura.

Vencido o prazo, será suspensa independente de aviso prévio, de servidores devem ser acompanhados com comprovante de sua situação funcional.

NOTA — Informações referentes a assinaturas, telefonar para 93-5186 — Ramal 21

MANUAL DE IMPLANTAÇÃO DO 2.º GRAU NO ESTADO

A implantação do ensino de 2.º grau no Estado de São Paulo, que será feita gradativamente, segundo as possibilidades de aparelhamento da rede de ensino em recursos materiais e humanos, já tem um manual, elaborado em caráter preliminar por um Grupo de Trabalho constituído sob os auspícios da Secretaria da Educação do Estado e do CENAFOR, do MEC. O Manual de Implantação para o Ensino de 2.º Grau no Estado de São Paulo, elaborado sob a coordenação da profa. Rosa Tedeschi Manso Vieira, inclui um roteiro para os anteprojetos de organização do 2.º grau e está na fase de revisão final, tendo em vista sua aplicação no desenvolvimento de estudos e trabalhos de intercomplementaridade escolar em 12 cidades do Interior do Estado, onde o SENAC e o SENAI mantêm Centros de Formação Profissional.

DIÁRIO DO EXECUTIVO GOVERNO DO ESTADO

DECRETO N.º 2.927, DE 29 DE NOVEMBRO DE 1973

Altera as disposições do parágrafo único do artigo 24, e artigo 25 e parágrafo único do Regulamento da Escola de Formação e Aperfeiçoamento da Polícia Militar do Estado de São Paulo

LAUDO NATEL, GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, no uso de suas atribuições legais,

Decreta:

Artigo 1.º — Fica acrescentado ao parágrafo único do artigo 24, do Regulamento da Escola de Formação e Aperfeiçoamento da Polícia Militar do Estado de São Paulo, aprovado pelo Decreto n.º 52.585, de 28 de dezembro de 1970, o inciso V com a seguinte redação:

«V — Apresentar o candidato, certificado de conclusão do 1.º grau do ensino.»

Artigo 2.º — O artigo 25 e parágrafo único do mesmo Regulamento passam a vigorar com a seguinte redação:

«Artigo 25 — Os concursos a que se refere o artigo anterior versarão, obrigatoriamente, sobre Conhecimentos Profissionais relativos à graduação do candidato, Português e Matemática.

Parágrafo único — As provas serão escritas, e as de Português e Matemática serão do nível de escolaridade correspondente ao 1.º grau completo.»

Artigo 3.º — Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação. Palácio dos Bandeirantes, 29 de novembro de 1973.

LAUDO NATEL

Sérvulo Mota Lima, Secretário da Segurança Pública

Publicado na Casa Civil, aos 29 de novembro de 1973.

Maria Angelica Gallazzi, Responsável pelo S.N.A.