DEPARTAMENTO DE CULTURA DE GUARATINGUETÁ
CENTRO SOCIAL DE GUARATINGUETÁ
MUSEU FREI GALVÃO - ARQUIVO MEMÓRIA DE GUARATINGUETÁ
Praça Cons. Rodrigues Alves,48 - 2º andar - Tel.(0125)22-3674
ANO DE 1985

A VIABILIDADE DA NAVEGAÇÃO DO RIO PARAÍBA

Em 1862, fora votada pela Assembléia Legislativa de São Paulo, e promulgada pelo Conselho Pires da Mota, uma lei autorizandoo Engenheiro Daniel Fox a fazer explorações e estudos do Rio Paraíba, desde a Freguesia da Escada até Cachoeira, para o reconhecimento de sua navegabilidade e das necessidades para facilitá-los.

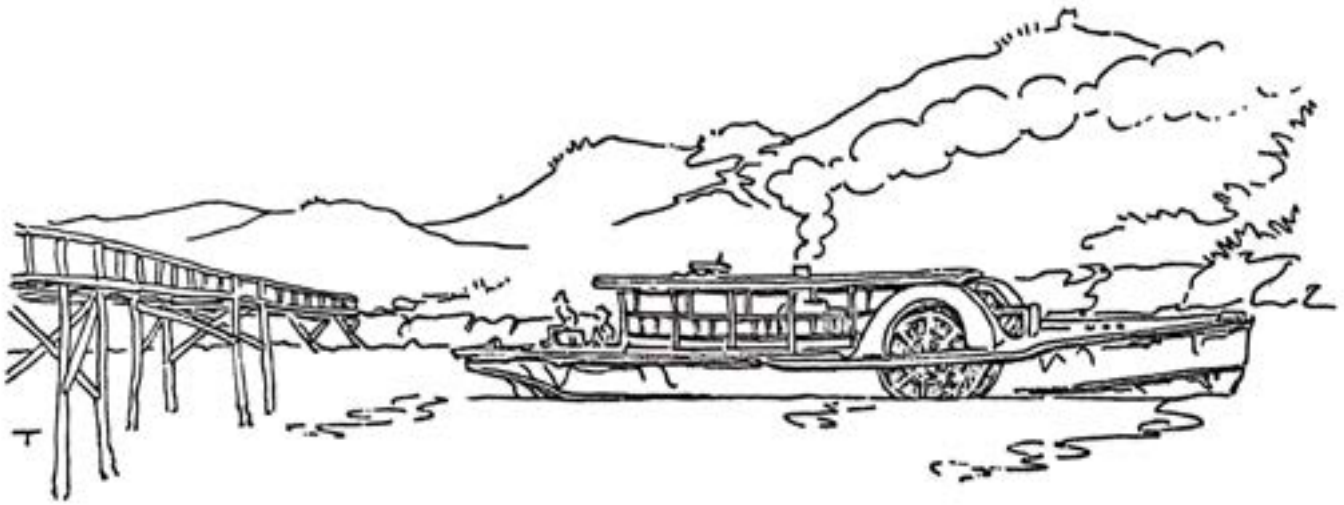
Logo em 1863, foi o governo da Província autorizado a contratar a navegação pelo Paraíba, desenvolvendo-se então nesse rio os transportes fluviais- tendo sido organizada por ocasião dos estudos da Estrada de Ferro São Paulo - Rio de Janeiro, uma linha de vapores entre Caçapava e Cachoeira, trecho onde mais intensa foi a navegação.

Atribuiu-se o desaparecimento da navegação do Paraíba às tarifas ferroviárias protecionistas, criadas com o fim de aliviar o Estado das pesadas garantias de juros dados à Estrada de Ferro São Paulo - Cachoeira, cujo tráfego sofria concorrência.

Também em 1863, por determinação do Governo Imperial, os Engenheiros Keller estudaram os melhoramentos necessários à navegação do trecho Cachoeira-Campo Belo, situado na região fronteiriça dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

Em 1941, Caio Dias Baptista então chefe do Serviço de Melhoramentos do Vale do Paraíba, faz estudos da navegabilidade do Paraíba e a possibilidade de sua ligação com o Rio Tietê.

Em 1967, o Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (IBRA), realizou com a contribuição do programa de Cooperação Técnica da Repúbli



ca Italiana (ITALCONSULT), estudos sobre desenvolvimento da bacia do Rio Paraíba do Sul.

A natureza deste estudo refere-se a área prioritária Rio de Janeiro definida pelo IBRA, como território destinado a intervenção de reforma agrária. A área abrange todo o estado do Rio de Janeiro, a zona [illegible] do estado de Minas Gerais, a zona do Paraíba e o litoral [illegible] município de São Sebastião, no estado de São Paulo.

[illegible] além disso, um espaço sócio-econômico adjacente à grande concentração humana e produtiva representada pelo território das metrópoles do Rio de Janeiro, de São Paulo e Belo Horizonte. Como tendência, se está assistindo a certa descentralização da área especialmente para o médio e alto Paraíba.

Essa tendência acentua o desiquilibrio econômico e social existente no interior da própria área, com desvantagens para o baixo Paraíba e a Mata Mineira, cuja atividade agrícola predominante, continua a ser do tipo tradicional.

Para reduzir tais desiquilíbrios aparece evidente, entre outras medidas, a necessidade de melhorar o sistema de transportes em favor destas zonas. No âmbito de tal sistema a navegação do Paraíba pode constituir importante fator para o desenvolvimento da bacia.

A navegação do Rio Paraíba corresponde a necessidade de ampliar as infra-estruturas de base de maneira à permitir mais estreitas ligações em todo o vale do rio. Haveria também a possibilidade de ligar a cidade de São Paulo com o Oceâno Atlântico, através da ligação com o Rio Tietê.

PROJETO VIÁVEL

Baseado nas condições físicas e econômicas do Vale do Paraíba paulista, propomos a utilização do Rio Paraíba como via navegável no trecho Jacareí-Cachoeira Paulista. Este projeto toma como referência a produção agrícola, industrial e areieira do Vale. Um estudo da demanda de transporte faz-se viável à proposta de uma terceira via de comunicação para o escoamento desta produção.

Este manancial hídrico não é por si próprio, o agente eficaz do projeto, mas o causador direto do meio econômico da viabilidade do mesmo, e o único responsável pelo desenvolvimento de seu uso. Naturalmente usado sem que grandes potências motoras sejam dispostas para transpô-lo, ou grandes recursos econômicos para vencer o seu domínio natural de contraposição ao evento.

O trecho Jacareí-Cachoeira tem aproximadamente 155 Km de extensão com desnível total a ser vencido de 48 m, cuja declividade média ficará em torno de 37 cm/Km, o que significa 1% da menor declividade média serrana de qualquer rodovia no mesmo trecho.

Numa primeira fase, em que a capacidade expoente da viabilidade desse projeto se faz prioritária pelo modelo econômico de sua apresentação, nos atemos em disposições do que poderemos fazer escoar, lo

go em primeira instância, produção real disponível de uma região privilegiadamente situada, bem como produção agrícola e areieira na ordem de 24.000 t/dia, manufaturados da indústria química e secundária e mercadorias da produção oriunda da capital para a região.

A partir desses dados, vemos que a rodovia e a ferrovia sofrem acúmulo de insidências de veículos com grande peso e dispêndio diariamente.

Outrossim, a influência por meio de transporte rodo-ferroviário é grande causador de congestionamentos viários, o que demonstra necessidade no uso de uma terceira via já existente e com mínimo investimento necessário para a sua definição de uso.

Um problema sensível e de grande repercusão, é o problema da retireda e transporte da areia depositada nos leitos e fundo do Rio Paraíba, extraída por meio de dragas estacionárias, localizadas temporariamente em lugares diversos do curso do rio, que ora é compreendida entre as cidades de Jacareí e Cachoeira Paulista, volume este que necessitaria de um transporte mais eficaz e adequado, podendo inclusive desafogar o trecho viário existente e usual, ocupando um espaço maior em depósito numa única região, como por exemplo, a área localizada em Jacareí, topograficamente mais viável, por se tratar de região mais próxima da Serra de Cumbica e da rodovia de acesso ao grande centro consumidor, ou seja, BR 116, Rodovia Presidente Dutra e com alternativa da Rodovia dos Trabalhadores.

Um outro aspécto, que deve-se sublinhar, é o turismo, que constitui um componente importante no quadro dos fatores que caracterizam o planejamento territorial.

Com efeito, ele exerce não apenas a função de individualizar e coordenar as operações ligadas ao próprio desenvolvimento mas também a de estabelecer aquela configuração geográfica mediante à qual uma região encontra, ou reencontra a sua estrutura espontânea.

Um exame efetuado permite afirmar que o Vale do Paraíba oferece condições para a existência de um movimento turístico, e dispondo com efeitos de um conjunto bem articulado de atrações históricas, artísticas e folclóricas, capazes de satisfazer os mais variados interesses culturais do turista.

Propomos então, a utilização do Rio Paraíba como principal via de acesso a hotéis-fazenda, campings, clubes de campo, estação balneária, considerando que o rio em questão é um manancial que intercepta as principais cidades do Vale do Paraíba. Vale citar que a proximidade da zona metropolitana (São Paulo), faz se como argumento eficaz segundo a realidade sócio-econômico da região.

PROJETO DE IMPLANTAÇÃO IMEDIATA

Aparecida, estância turística, Santuário da Padroeira do Brasil, localizada a 158 Km de São Paulo e a 247 Km do Rio de Janeiro, recebe em média 600 mil romeiros por ano.

No Porto Itaguassu, em Aparecida, há tradicionalmente, pequenas e rudes embarcações que transportam romeiros romeiros em um breve passeio nas imediações do porto.

Vizinha de Aparecida está Guaratinguetá, distante 165 Km de São Paulo e 240 Km do Rio de Janeiro, portanto a 7 Km de Aparecida, e ligada diretamente pelo Rio Paraíba.

Existe em Guaratinguetá uma gruta com a imagem de Nossa Senhora de Lourdes, que traz inúmeros peregrinos que completam o passeio e a visitação à Aparecida, vindo até a gruta, que fica na casa Purissimo Coraçao de Maria (Orfanato), às margens do rio.

Com isso tornar-se-ia muito fácil e sem necessidade de grandes obras, a instalação de um roteiro turístico que ligasse Aparecida à Guaratinguetá, por meio de uma embarcação que pudesse transportar peregrinos, pelo Rio Paraíba, incluindo no roteiro, mostra do circuito entre as duas cidades, feito por um guia turístico. Este projeto trará, um efeito de organização ao trânsito de ônibus e automóveis que circulam dentro da cidade de Guaratinguetá.

A viabilidade de uma instalação imediata desse projeto é grande, visto que o investimento será de pequena monta, e de grande utilidade e eficiência para o turismo entre as duas cidades.

O rio deverá também ser trabalhado nas suas margens com:

a) arborização: árvores nativas com frutos para pássaros e peixes, árvores de grande porte para que se evite o assoriamento das árvores.
b) equipamentos: ancoradouro tipo pier, que possibilitam o fácil acesso e decesso de passageiros, bancos marcos em pistas para a prática de esportes como cooper, e outros equipamentos públicos como telefone e caixa de correio.

Márcia Chaves Guimarães e
Sílvia Carmem Lercam Ramiro

(Arquitetos)

Nota do Museu Frei Galvão - A monografia acima é uma síntese da exposição, com slides apresentada no Seminário "Paraíba do Sul - um rio pede socorro", realizado em outubro, no Museu Frei Galvão e promovido pelo Departamento Municipal de Cultura de Guaratinguetá, Centro Social de Guaratinguetá e Instituto de Estudos Valeparaibanos; com o apoio da Cetesb - Regional do Vale do Paraíba.