

Os obstáculos naturais oferecidos à navegação pelas quedas de Urubupungá, Itapura e Sete Quedas deverão ser vencidos pela construção de grandes barragens eclusadas, que permitirão o aproveitamento hidrelétrico dos maiores mananciais de que o Brasil dispõe

O projeto de Urubupungá-Itapura, em fase final de elaboração, prevê a construção de duas barragens no rio Paraná, uma a jusante do Tietê, no local denominado Jupιά, que com a altura de cerca de 27 metros afogará os saltos, e outra a montante, na ilha Solteira, com altura de cerca de 32 metros. Estas duas usinas produzirão, segundo cálculos realizados, quase 2,8 milhões de quilovátios

Assinala, igualmente, o trabalho da Comissão que, em uma primeira fase de desenvolvimento, a zona de influência da navegação do rio Paranapanema foi determinada a partir da comparação dos custos de transporte ferroviário e hidroviário, levando em conta as vias terrestres existentes e projetadas na re-

gião, as estatísticas oficiais e demais dados econômicos obtidos no período de 1950-1958. Dêstes estudos resultou a área de influência com um total de 200 000 quilômetros quadrados, assim distribuídos: Minas Gerais, 5 800; São Paulo, 21 600; Paraná, 27 800; Mato Grosso, 160 800 e Goiás, 4 000 quilômetros quadrados

Revela a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí que, com base nesses elementos e nas características topo-hidrográficas dos rios, procurou-se estudar o dimensionamento mais econômico da via navegável pela condição de tornar mínima a soma do custo total das obras de melhoramento e do custo de transporte da produção total da região em um período determinado. Avaliando-se em 102 500 000 o total a transportar num período de 25 anos, concluiu-se que o mínimo desejado deveria corresponder a um calado de 3,50 metros na via navegável, o que fixou em 4 metros a profundidade mínima nos canais e nas soleiras das obras de arte.

I Congresso Nacional de Conservação do Solo

É o seguinte o temário do I Congresso Nacional de Conservação do Solo, que deverá realizar-se na cidade de Campinas, no período de 24 a 30 de abril do corrente ano:

1ª Secção — Do uso racional do solo e da água: I — Planejamento conservacionista como base de um programa de conservação do solo; adubação orgânica e química; calagem; rotação de cultura; formação e melhoramento de pastagens; reservas florestais e controle de derrubadas. II — A água como meio de riqueza e produção; aproveitamento das águas superficiais e de subsolo; irrigação e drenagem; defesa contra inundações; açudagem e piscicultura

2ª Secção — Do combate à erosão: I — Práticas vegetativas; reflorestamento, pastagens de cobertura, coberturas mortas; culturas em faixas, faixas vegetativas de retenção; alternân-

cia de capinas e quebra-ventos. II — Práticas mecânicas; plantio em contorno; terraços, cordões em contorno; patamares, banquetas, sulcos em contorno, canais de divergência, canais escoadouros

3ª Secção — Da educação na conservação do solo; I — Princípios e diretrizes para a educação do agricultor; ensino da conservação do solo nas escolas primárias, secundárias e superiores; as associações civis e religiosas, municipalidades e clubes agrícolas como instrumentos de educação. II — Fomento do uso racional do solo; crédito supervisionado.

4ª Secção — De como tornar efetiva a conservação do solo: A ação dos particulares e do governo nos planos de conservação do solo; influência das áreas de demonstração na divulgação dos métodos e vantagens da conservação do solo; distritos de conservação

do solo; cooperativismo, financiamento das práticas conservacionistas; financiamento técnico; mecanizado.

O certame é da iniciativa da Secretaria da Agricultura de São Paulo e preparatório da reunião internacional, a realizar-se em nosso país no ano vindouro

O respectivo programa compreende, além de reuniões técnicas, sessões plenárias e conferências, uma série de

visitas a instituições oficiais e particulares, entre as quais o Instituto Agrônomo de Campinas e a Escola Superior de Agricultura "Luís de Queirós", de Piracicaba

Colaboram na realização do aludido certame entidades de classe da lavoura, indústria e comércio, bem como organizações oficiais e particulares interessadas no problema conservacionista

IV Reunião da Indústria

A IV Reunião Plenária da Indústria, levada a efeito na cidade de Goiânia, em janeiro do corrente ano, aprovou várias recomendações de interesse para o progresso do país

No tocante ao problema dos transportes as conclusões do certame foram estas:

I — *Caráter geral:*

a) O planejamento governamental em certos setores da economia, particularmente nos serviços públicos, deve visar e preservar o concurso da livre empresa, estimulando as iniciativas que levem ao seu desenvolvimento. Não é função do Estado tornar-se "o grande empresário". Apenas cabe a intervenção e assim mesmo em caráter temporário, onde a iniciativa particular fôr omissa ou inconveniente à conjuntura do país

b) É necessária a aprovação, o mais breve possível, de um Plano de Viação Nacional que articule, coordene e estimule o desenvolvimento dos diferentes sistemas de transporte

c) O Plano de Viação Nacional deverá ser revisto a intervalos regulares, preferivelmente de 5 em 5 anos, a fim de acompanhar o desenvolvimento econômico do país, o crescimento das diversas regiões e a evolução das necessidades da segurança nacional

d) Deverá ser criado um Conselho Nacional de Transportes, órgão técnico-econômico paritário, com autoridade coordenadora sobre os demais organismos especializados e que se encarregará de rever periódicamente o

Plano de Viação Nacional, decidirá a ordem de prioridade para execução de novas construções, estabelecerá normas técnicas e padrões necessários à coordenação dos transportes e aprovará as tarifas dos diversos sistemas de transporte a elas sujeitas. Caberá aos departamentos técnicos especializados a ação executiva da política traçada pelo Conselho, nos respectivos setores de atividades. Este órgão seria, assim, uma etapa decisiva para a criação, em oportunidade mais adequada, do Ministério dos Transportes.

II — *Caráter setorial:*

e) *No setor ferroviário* em seu desenvolvimento a prazo médio, é aconselhável o reaparelhamento e complementação dos grandes troncos existentes, o reajustamento drástico dos quadros de pessoal das estradas sob administração do Estado, tudo para o efeito de uma adequada fixação e de tarifas, atingindo-se, assim, a integração da ferrovia no seu verdadeiro papel na economia do país

f) *No setor de estradas de rodagem* não resta dúvida que atende aos interesses nacionais o rápido desenvolvimento da rede rodoviária. Contudo, deverá ser evitada a superposição com outras vias nas regiões de fraca densidade de tráfego. Especial atenção deve ser dedicada à manutenção e à pavimentação de rodovias existentes, estabelecendo-se conveniente equilíbrio entre a construção de novas estradas e a manutenção e melhoria da superfície das em tráfego aberto