

REATOR INDUSTRIAL

Paralelamente com o programa do reator de pesquisas, estudou o CNP a possibilidade de instalar, logo após, um reator industrial, capaz de gerar uma potência da ordem de 10 a 20 000 kW, para o que será necessário incluir dotação correspondente a US\$18 000 000,00 (dezoito milhões de dólares), no Plano Nacional de Eletrificação.

PREPARAÇÃO DE ESPECIALISTAS

A Comissão de Energia Atômica procurou, ainda, estimular trabalhos sobre minérios radioativos e metalurgia dos materiais atômicos, concedendo auxílio para a manutenção do Instituto de Pesquisas Radioativas da Escola de Engenharia, da Universidade de Minas Gerais. Outros auxílios foram concedidos a laboratórios, instituições de pesquisas e a pesquisadores, para a realização de trabalhos sobre física nuclear, aceleração de corpúsculos e química de radioisótopos.

Da preparação de pessoal técnico especializado cuidou a Comissão, promovendo a organização de cursos avançados de física de reatores, em colaboração com professores das Universidades de São Paulo e do Brasil, e concedendo bolsas de estudo, no estrangeiro, para aperfeiçoamento em engenharia nuclear, tecnologia de reatores atômicos, química e radioisótopos, ação biológica das radiações, tratamento químico de minérios radioativos e assuntos correlatos.

CONFERÊNCIA DE GENEBRA

O Brasil fez-se representar na Conferência Internacional sobre Aplicações Pacíficas da Energia Atômica, realizada em Genebra, no período de 8 a 20 de agosto de 1955. A contribuição brasileira constou de treze trabalhos originais, sendo cinco deles escolhidos, pelo Secretário Científico daquela reunião, para apresentação oral e debates. Dentre as setenta e duas nações presentes à Conferência, foi o Brasil distinguido com uma das seis vice-presidências, cabendo ao chefe da delegação brasileira, em consequência, presidir a uma das sessões plenárias, que versou sobre o uso de

isótopos radioativos. Outros delegados brasileiros ocuparam a presidência da sessão relativa a ocorrências de urânio e tório e a vice-presidência da referente a reatores nucleares.

A importância dessa Conferência, reconhecida unânimemente como o maior congresso científico já realizado, decorreu, sobretudo, da livre troca de informações, realizada, pela primeira vez, nesta década de desenvolvimento das pesquisas sobre a energia nuclear. Foram apresentados, debatidos e distribuídos, a todos os participantes, dados minuciosos sobre reatores de pesquisa e de energia, à base de neutrons térmicos.

ACÓRDOS COM OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Em julho de 1955 realizaram-se reuniões entre representantes do Conselho Nacional de Pesquisas e da Comissão de Energia Atômica dos Estados Unidos da América e de outros órgãos da administração pública norte-americana, para a discussão de assuntos relacionados com a energia atômica.

Dessas reuniões resultaram dois acordos, celebrados entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos da América, com as seguintes finalidades: 1^a) troca de informações sobre projeto, construção e funcionamento de reatores de pesquisa e sua utilização; problemas de saúde e de segurança, relacionados com o funcionamento de reatores de pesquisa; uso de isótopos radioativos na pesquisa física e biológica, na terapia médica, na agricultura e na indústria; arrendamento, ao Brasil, de urânio enriquecido com isótopos U — 235; e venda ou arrendamento, ao Brasil ou a pessoas autorizadas, sob sua jurisdição, de materiais para reatores, equipamentos e aparelhos; 2^a) cooperação dos Governos do Brasil e dos Estados Unidos da América, num programa de investigações geológicas e mineralógicas dos recursos uraníferos do Brasil, com a finalidade de descobrir, estimar e avaliar tais recursos; fornecimento de urânio aos Estados Unidos da América, em termos mutuamente acordados e sob condições compatíveis com as necessidades brasileiras de urânio, para fins de energia nuclear.

Esses acordos permitirão substancial progresso no programa de atividades da Comissão de Energia Atômica, de modo que

ficará o Brasil em posição de relêvo, no campo das pesquisas atômicas, sem, por outro lado, qualquer compromisso lesivo aos interesses nacionais.

2. CONSELHO NACIONAL DE PESQUISAS

SUMÁRIO DO PROGRAMA DE ATIVIDADES PARA 1956

O Conselho Nacional de Pesquisas tem como finalidade primordial favorecer o desenvolvimento de investigações científicas e tecnológicas e coordenar a execução de programas específicos de energia atômica.

Cuidar da formação de técnicos e especialistas e incentivar investigações científicas, nos setores das pesquisas matemáticas, físicas, químicas, geológicas, biológicas, agrônômicas, tecnológicas e outros, são as tarefas que cabem à Divisão Técnico-Científica do CNPq.

A consecução desse objetivo se processa através da concessão de bolsas e auxílios, beneficiando universitários e técnicos que demonstrem decidida vocação para a ciência, pesquisadores categorizados e instituições científicas. Estas podem receber recursos para complementar o equipamento de seus laboratórios; contratar pesquisadores nacionais ou estrangeiros, serviços de natureza técnica ou especializada, indispensáveis à execução de seus planos de pesquisas; realizar expedições científicas; imprimir publicações diversas (especialmente livros científicos, periódicos especializados e monografias); ampliar suas bibliotecas.

O programa de atividades para 1956, além de prever a concessão de auxílios e bolsas, cogita do desenvolvimento de uma política de pesquisas, a ser executada de forma que assegure prioridade ao estudo dos problemas de maior interesse para a economia nacional. A atuação do CNPq tornar-se-á mais dinâmica, procurando as instituições e pesquisadores credenciados para a execução de determinados planos de pesquisas, e não limitando-se a receber e julgar solicitações de interessados. Na formação de especialistas, pretende-se dar maior ênfase à realização de cursos no Brasil, ministrados por professores estrangeiros.

Dêste modo, será maior o número de técnicos beneficiados, com menor dispêndio de divisas, já que as bôlsas, concedidas para aperfeiçoamento no exterior, se estão tornando, em face da situação cambial, muito onerosas para o CNPq.

SÍNTESE DO PROGRAMA DA COMISSÃO DE ENERGIA ATÔMICA (C. E. A.), PARA 1956

As atividades previstas pela C. E. A., no seu campo específico de atuação, podem ser resumidas nos seguintes itens: 1 — pesquisa de minérios atômicos; 2 — industrialização de minérios atômicos; 3 — incremento de investigações científicas; 4 — instalação do primeiro reator experimental no país; 5 — formação de especialistas.

PESQUISA DE MINÉRIOS ATÔMICOS

Não seria razoável cogitar-se da instalação de um reator, mesmo do tipo experimental, relegando a segundo plano o suprimento de materiais fissionáveis.

O planejamento da prospecção sistemática e racional de jazidas minerais, necessário à produção da energia nuclear, para que seja realizada a prospecção da maneira mais econômica, deve ficar adstrito a razões de ordem geológica, subordinando-se aos atuais conhecimentos dos processos de mineralização. Sabido que os focos de mineralização intensiva guardam estreita correlação com as grandes linhas de fratura ou faixas geotectônicas, estas deverão ser cuidadosamente investigadas, em primeiro lugar.

O primeiro passo para a exploração das regiões mais promissoras consistirá na determinação, tanto quanto possível exata, da extensão, do volume e da capacidade de industrialização dos depósitos. Para êsse fim, o CNPq contará com a colaboração de técnicos norte-americanos, na conformidade do Acôrdo recentemente celebrado entre os Governos do Brasil e dos Estados Unidos da América.

INDUSTRIALIZAÇÃO DE MINÉRIOS ATÔMICOS

A principal fonte de urânio, atualmente, é a monazita, encontrada em depósitos no litoral dos Estados da Bahia, Espírito Santo e Rio de Janeiro, e já em franca exploração por particulares.

O CNPq cogita, entretanto, da industrialização de outros minérios. Com êsse objetivo, a C.E.A. encomendou a uma conceituada firma francesa — como referido anteriormente — a elaboração dos projetos de duas usinas: uma, para obtenção de uranato de sódio, a partir do minério zircono-uranífero, encontrado em Poços de Caldas (Minas Gerais); outra, para a produção de urânio metálico, pelo tratamento do uranato de sódio.

INCREMENTO DE INVESTIGAÇÕES CIENTÍFICAS. INSTALAÇÃO DE REATOR EXPERIMENTAL

Também deverá ser instalado, no corrente ano, um reator de pesquisa, já estando ultimada a concorrência para sua aquisição, entre sete firmas norte-americanas.

Dado o vulto das investigações que deverão ser realizadas com êsse reator, a C.E.A. decidiu criar o Instituto de Energia Atômica, em centro universitário, que já dispusesse de pessoal altamente especializado e de laboratórios bem aparelhados. A escolha fixou-se no Departamento de Física, da Universidade de São Paulo, com a qual foi celebrado o necessário convênio, em 11 de janeiro de 1956. As atividades do Instituto deverão orientar-se, previamente, em abreviar os trabalhos de sua instalação. Assim, até agosto próximo, deverá estar concluído o edifício em que funcionarão o reator experimental e os laboratórios de física nuclear; a montagem do reator e os testes preliminares, até potências de 100 kW, deverão ficar encerrados em novembro; até o fim do ano, estarão concluídas: a montagem de uma oficina mecânica, anexa ao reator; a organização de um laboratório de eletrônica; o planejamento do laboratório de separação e concentração de isótopos, a fim de permitir a produção de isótopos radioativos no país, a partir de julho de 1957; bem como o projeto de construção de uma ala para o laboratório de metalurgia de materiais altamente radioativos, destinados a reatores.

É fato reconhecido que a maioria das instituições científicas do País, oficiais ou particulares, que se dedicam à investigação de problemas de física, não dispõe nem de equipamento, nem de pessoal adequado. Tornou-se imperativo, em consequência, um

programa de auxílios, destinado a dotar êsses centros de facilidades indispensáveis a investigações de alto nível científico — o que constitui ponto de fundamental importância para qualquer programa atômico.

O programa de auxílios a essas instituições, para subvencionar a aquisição e montagem de equipamento e a realização de pesquisas, deverá despende a importância de Cr\$ 10 000 000,00.

FORMAÇÃO DE ESPECIALISTAS

A execução de um programa de energia atômica exige a preparação de uma equipe de técnicos em várias especialidades, principalmente em física atômica teórica e experimental, em engenharia nuclear e engenharia química aplicada à técnica atômica.

Com êsse propósito, a C.E.A. envidará todos os esforços, a fim de: a) incentivar a formação de físicos, nas faculdades de filosofia, através da concessão de bôlsas de estudo; b) organizar cursos sôbre a física de reatores, nas faculdades de filosofia, onde já existam condições adequadas; c) organizar, mediante cooperação entre escolas de engenharia e faculdades de filosofia, cursos para a formação de engenheiros nucleares; d) promover o levantamento do nível de ensino, mediante contrato de professores estrangeiros; e) enviar pesquisadores aos centros mais avançados de pesquisas atômicas, para aperfeiçoamento.

Parte 4

POLÍTICA DE INDUSTRIALIZAÇÃO

I — Indústrias de Mineração

1. A SITUAÇÃO BRASILEIRA

PRODUÇÃO MINERAL

Durante a campanha de candidato, fiz a análise da situação da indústria mineral, tentando caracterizar as causas da inquietante incapacidade, que estamos revelando, para descobrir e lavrar jazidas de minérios essenciais ao nosso desenvolvimento econômico.

Quero repetir as observações de então, para justificar um programa de ação do Chefe do Governo.

O estímulo ao desenvolvimento da mineração tem sido retardado, tanto pela precariedade dos conhecimentos a respeito de recursos minerais do país, como pela persistência de técnicas anacrônicas de reconhecimento e lavra.

A quase totalidade dos estudos realizados no Brasil, para localização e avaliação dos bens minerais, teve restrito âmbito geográfico, limitando-se às regiões de maior expressão demográfico-econômica. Do ponto de vista geológico, grande parte do território nacional permanece pouco estudada; e sobre extensas áreas centrais não se dispõe de quaisquer elementos informativos.

IMPERATIVOS DO DESENVOLVIMENTO DA MINERAÇÃO

O valor da produção primária proveniente do nosso subsolo pode ser estimada em 2,2 bilhões de cruzeiros. O mercado interno absorve cerca de 60% desses produtos e o externo, cerca de 40%. Todavia, as divisas minerais nunca foram superiores a 40 milhões de dólares por ano, ou o correspondente a 4% do nosso ativo cambial. As exportações minerais do país não ultrapassam 2,5 milhões de toneladas. Em contraposição, importamos cerca de 9 milhões de toneladas, em forma de produtos primários ou manufaturados, representando cerca de 26 bilhões de cruzeiros. Do balanço entre as vendas e as compras com o Exterior, verifica-se que a nossa dependência do subsolo estrangeiro atinge cifras elevadas, em termos de volume físico ou monetário, o que encarece a importância do desenvolvimento da nossa indústria de mineração.

RECURSOS MINERAIS

O levantamento completo das possibilidades econômicas do subsolo brasileiro está por fazer. Das pesquisas empreendidas, colheram-se informações que demonstram relativa pobreza em certos setores da produção mineral e excepcionais possibilidades em outros. O Brasil é extraordinariamente rico em minérios de ferro. Possui consideráveis depósitos de alumínio, níquel, magnésio, manganês, tungstênio. Extensas camadas calcárias asse-

guram condições muito favoráveis ao desenvolvimento das indústrias do cimento. Descobriram-se recentemente substanciais jazidas de fosfatos, em diferentes pontos do território. Os minérios atômicos e de metais raros crescem de importância, a cada nova pesquisa. O quartzo e a mica abundam em determinadas regiões.

As carências assumem maior gravidade no setor do carvão e de alguns metais não ferrosos, de que faltam ao País, sobretudo o cobre e o estanho. Os depósitos de chumbo, menos raros, estão geograficamente mal distribuídos. Dispomos, também, de recursos limitados no concernente ao cromo, ao cobalto, ao vanádio. A pobreza quantitativa e qualitativa dos depósitos de carvão, entretanto, constitui indubitavelmente uma das maiores debilidades da mineração nacional.

Uma reserva de quarenta bilhões de toneladas de minério coloca o Brasil entre os países mais bem dotados de ferro. Parcela apreciável dos depósitos é formada por minério da melhor qualidade, a hematita compacta, que pode conter até 70% de metal. O grosso, entretanto, constitui-se de minério mais pobre com teor médio entre 30 e 50% de ferro. Exporta-se o minério de qualidade superior, que naturalmente alcança preços mais compensadores. Essa política está criando um problema sério: o abandono sistemático, nas próprias jazidas, do minério barato. O incremento da exportação, um dos objetivos do plano de desenvolvimento econômico do meu Governo, precisa apoiar-se, em parte, no aproveitamento comercial desses minérios de teor mais baixo, que, embora cotados por preços inferiores, têm mercado garantido.

Como o ferro, o manganês ocorre em quase toda a extensão territorial do país. Grande parte das reservas não tem expressão econômica: duas áreas mineralizadas de importância, o centro de Minas Gerais e o Território do Amapá, funcionam como únicos produtores. A longa exploração das jazidas sulinas reduziu, consideravelmente, as reservas respectivas, que poderão esgotar-se dentro de 10 anos. Esses depósitos precisam ficar destinados exclusivamente ao abastecimento do parque siderúrgico nacional. Com esse intuito, o Governo estudará as medidas indicadas.

Com exceção do cobre, chumbo, zinco e estanho, em que é notoriamente pobre, o Brasil possui amplas reservas de outros metais não ferrosos, destacando-se o tungstênio, titânio, alumínio. O largo emprêgo industrial dos quatro metais primeiramente citados confere-lhes grande interêsse econômico, interpretando-se a escassez como fator negativo para o desenvolvimento industrial. Uma das regiões mais bem dotadas, a zona da Ribeira do Iguape, em São Paulo, deve ser melhor estudada, para a aferição numérica das reservas e determinação da qualidade dos minérios. O Governo está empenhado na rápida conclusão dos levantamentos que estão sendo realizados naquela área, em colaboração com entidades norte-americanas.

As poucas jazidas brasileiras de carvão localizam-se entre os Estados do Sul: Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O carvão, geralmente de má qualidade, tem aproveitamento limitado, dado o reduzido poder calorífico e alto teor de cinzas. Só o produto de Santa Catarina se presta à coqueificação. No Rio Grande do Sul, todo o combustível produzido consome-se internamente. A produção do Paraná, ainda incipiente, não tem grandes perspectivas, dada a escassez das reservas. No programa elaborado pela Comissão Executiva do Plano do Carvão Nacional, as medidas relativas ao incremento da produção devem visar, antes de tudo, às necessidades da metalurgia. Cumpre aumentar a produção de coque nacional, para libertar-nos do dispêndio de divisas com a importação. Por outro lado, é necessário redobrar os esforços no sentido de definir novos horizontes carboníferos e suscetíveis de aproveitamento econômico. Os estudos que se realizam nas bacias do Parnaíba e Amazônica podem melhorar sensivelmente a posição nacional como produtor de carvão. O Governo está empenhado na ativação e coordenação dos trabalhos, oficiais ou privados, que visem a resolver o problema.

Consideram-se os depósitos de urânio e tório de Taquari e Morro do Ferro, em Minas Gerais, como dos maiores do mundo. No distrito mineralógico de São João del Rei, do mesmo Estado, descobriram-se minerais altamente radioativos. As areias monaziticas do litoral do Espirito Santo e Rio de Janeiro, embora exploradas em larga escala, ainda constituem uma reserva expres-

siva. Existe monazita em grande parte do sertão e do agreste nordestinos, além de pegmatitos radioativos de que se pode extrair urânio ou tório, em quantidades economicamente interessantes.

Como detentor de tais riquezas, o Brasil tem grande responsabilidade internacional. A falta de recursos materiais e de técnicos suficientes para o desenvolvimento de um largo programa de industrialização da energia atômica, tem obstado ao melhor aproveitamento desses recursos minerais no País. Estamos na fase da prospecção e pesquisa dos depósitos, que deve ser extraordinariamente dinamizada. Os trabalhos já realizados nesse campo precisam ser imediatamente orientados no sentido industrial e prático.

Os recursos petrolíferos do País, ainda insuficientemente estudados, auguram animadoras perspectivas. Já foram determinadas bacias geológicas de indubitável riqueza nesse combustível. O assunto, dada a relevância econômica e política, é examinado extensamente em outro capítulo desta Mensagem.

Os recursos naturais, conhecidos no setor de adubos e fertilizantes, são grandes. No concernente aos fosfatos, a reserva de Araxá dispõe de 90 milhões de toneladas de apatita; a de Jacupiranga, em São Paulo, tem 2,9 milhões de toneladas de minério cubados; a de Olinda tem, estimadamente, 45 milhões de toneladas de minério.

Quanto aos fertilizantes potássicos, temos especialmente a leucita, contida em rochas de fácil moagem de Araxá, com teor médio apreciável.

FATORES DE RETARDAMENTO

O primeiro fator de retardamento da exploração mineira consiste na falta de capitais necessários à pesquisa e lavra das jazidas. Num país repleto de oportunidades para o emprêgo de recursos financeiros em investimentos seguros ou em setores especulativos, não sobram meios para a indústria da mineração, de grande rentabilidade, mas de alto risco. É necessário estudar fórmulas de incentivo à mineração e, especialmente, ao trabalho pioneiro da descoberta de novas jazidas. Dignas de exame, a isenção do imposto de renda às parcelas aplicadas na pesquisa mineral por firmas industriais idôneas, assim como a criação de um fundo

de mineração, destinado à pesquisa e prospecção de minerais essenciais, são sugestões cuja oportunidade o Governo considerará.

Outro fator é a inadequação às suas finalidades dos órgãos governamentais de estudo e fomento da indústria mineral. O Departamento Nacional da Produção Mineral, integrado no Ministério da Agricultura, dispõe de exíguos recursos materiais e humanos para a consecução satisfatória das múltiplas tarefas que lhe foram cometidas, desde o fomento da mineração; o desenvolvimento de programas de aproveitamento das fontes de energia hidráulica; o estudo sistemático de sistemas hidrológicos; o levantamento da carta geológica do País; a pesquisa e experimentação de processos técnico-industriais de mineração e metalurgia, até a fiscalização e controle da indústria mineira, da exportação de produtos minerais, da indústria da eletricidade, etc. O desequilíbrio entre a estrutura administrativa obsoleta e estacionária e o alargamento do campo de atribuições neutraliza, por outro lado, a atuação vivificante que esse Departamento deveria exercer sobre a indústria mineira, assegurando-lhe assistência efetiva que propiciasse crescente melhoria da produção. Incapaz de bem atender ao que dele se exige e de colaborar, eficientemente, com as entidades privadas, no aproveitamento de nossas riquezas minerais e potencial hidráulico, o D.N.P.M. reclama urgente reforma de base, que lhe dê meios para reerguer-se, técnica e administrativamente.

Estou disposto a patrocinar essa reforma, contando com a colaboração dos técnicos desse setor da administração para elaborar os necessários instrumentos legais e administrativos.

2. ATIVIDADES EM 1955

RECONHECIMENTOS GEOLÓGICO-MINERÁLOGICOS

O levantamento da Carta Geológica do País constitui indispensável subsídio para a realização de pesquisas minerais de interesse econômico. Está o Governo empenhado na sua elaboração, que virá suprir as lacunas e atualizar as imprecisões dos conhecimentos sobre a constituição do nosso subsolo. Um

programa de larga envergadura, posto em execução em 1954, experimentou considerável avanço no exercício de 1955, graças à conjugação de esforços de dois órgãos interessados, o Ministério da Agricultura e a Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia. Objetiva o mapeamento aerológico de extensa área da bacia amazônica, entre os rios Xingu, Araguaia e Tocantins, medindo 400 000 km².

A execução do Projeto Araguaia já tornou praticável a delimitação de uma bacia carbonífera nos vales dos rios Fresco e Médio Araguaia; evidenciou, outrossim, a ocorrência, nos vales dos mesmos rios, de diamantes, minérios de ferro, de manganês e outros. Em 1955, foram executados levantamentos cobrindo mais de 70 000 km²; computados os trabalhos executados no exercício anterior, a área já estudada atinge 30% do total.

Merecem ainda atenção, nesse campo de atividade, as pesquisas na Bacia Piauí-Maranhão, interessando mais diretamente o vale do rio Parnaíba, onde há possibilidade de existência de carvão e petróleo. Os estudos abrangeram uma área de mais de 150 000 km².

PESQUISAS DE JAZIDAS

Na zona de incidência de minerais no Nordeste Ocidental, de crescente interesse para a pesquisa de minerais radioativos, procedeu-se, também, a uma série de levantamentos aeromagnetométricos, que já cobrem área superior a 90 000 km², de extensão.

Dentre as investigações de campo, visando à localização e medição de jazidas minerais, tiveram tratamento preferencial, em 1955, as pertinentes a substâncias radioativas.

Uma das áreas de maior concentração de minerais nucleares do País, a região de Poços de Caldas, no Estado de Minas Gerais, foi detidamente investigada, obtendo-se informações completas acerca de jazidas de urânio e tório, de grande interesse, como as de Morro do Ferro, Taguari, Serrote e Ponte Alta. Uma série de sondagens, que em 1955 atingiram 1 100 metros de profundidade, testemunhou a existência, só na jazida de Morro do Ferro, de 6 300 000 toneladas de minério, que devem conter 36 000 toneladas de óxido de tório; considera-se esse depósito radioativo

um dos maiores, senão o maior do mundo. As reservas medidas na jazida de Taguari elevam-se a mais de 3 000 000 de toneladas.

Recentes investigações, nas zonas xerófitas do Nordeste Ocidental, demonstraram o potencial mineral de quase toda a região e a existência de substâncias radioativas de fácil extração e elevado teor. As prospecções, durante o exercício de 1955, localizaram-se, principalmente, nas áreas de maior concentração desses minérios, tais como os Municípios de Florânia e São Rafael no Rio Grande do Norte e Picuí, na Paraíba.

Prosseguiram as pesquisas na faixa litorânea do Espírito Santo, para a avaliação dos depósitos remanescentes de areias monazíticas. Com base nas indicações fornecidas por levantamentos aerocintilométricos, selecionaram-se as áreas de maior interesse, para a realização de sondagens e a conseqüente medição das reservas.

A descoberta de importante jazida de fosfato, em Pernambuco, contou imediatamente com a colaboração dos órgãos governamentais competentes, que, desde então, vêm prestando eficiente assistência técnica à empresa concessionária. Sondagens complementares, para a exata determinação das camadas mineralizadas, foram efetuadas, em 1955, com resultados satisfatórios.

No campo dos combustíveis minerais, merecem projeção as pesquisas realizadas no Norte do Paraná, onde foram cubadas novas reservas da ordem de 7 000 000 de toneladas, localizadas em Santo Aparado e Campina dos Pupos. As jazidas contêm carvão de boa qualidade, economicamente recuperável.

O fomento da produção de metais não ferrosos constitui um dos termos capitais do atual programa do Governo. Esse setor da produção mineral acusa deficiências que reclamam imediato reajustamento. É auspicioso ressaltar, nesse sentido, a descoberta, em 1955, de importante jazida de minério de zinco, no Município de Vazantes, Estado de Minas Gerais. Os trabalhos ali realizados, tanto pela abertura de poços experimentais como por amostragens para ensaios e análises, indicam uma reserva não inferior a um milhão de toneladas de minério. Realizaram-se também, pros-

pecções na zona de Ribeira do Iguape, Estado de São Paulo, onde se conhecem ocorrências de minério de chumbo de valor apreciável, em parte já em exploração.

RECURSOS TECNOLÓGICO-INDUSTRIAIS

Experiências, em escala industrial, de novos processos tecnológicos para tratamento de minerais, promovidas pelo DNPM, alcançaram êxito em setores de interesse, como o tratamento de minério de cobre, a metalurgia do níquel, a recuperação do potássio das águas-mães de salinas.

Uma estação experimental, instalada em Cabo Frio, com a colaboração da Cia. Nacional de Alcalis, possibilita o tratamento diário de quatro toneladas de águas-mães, que podem fornecer 100 kg de sais de potássio, aproveitáveis principalmente na fabricação de adubos químicos. Os primeiros resultados obtidos indicaram a necessidade de serem revistas algumas fases da operação para torná-la viável, não só do ponto de vista tecnológico, como do econômico e industrial.

Já experimentado, com êxito, em instalações-piloto, pertencentes a uma empresa privada de mineração, um novo processo eletrometalúrgico do níquel, descoberto por um técnico do DNPM, proporciona a obtenção do metal puro, com apreciável economia, tanto de mão-de-obra como de energia elétrica, além de possibilitar a recuperação econômica de minérios com até 1% de níquel.

O tratamento de minérios de cobre, de todos os tipos ocorrentes no País, por processo eletrolítico também estudado no DNPM, permitirá o estabelecimento de pequenas indústrias autônomas, que poderão operar em vantajosas condições comerciais, com exíguo dispêndio de eletricidade e praticamente nenhum consumo de combustível.

II — Indústrias de Base

IMPERATIVOS DA INDUSTRIALIZAÇÃO

A aceleração do desenvolvimento econômico de um país populoso, com um grande mercado interno potencial e dotado de adequados recursos naturais, pressupõe e exige uma enérgica política de industrialização.

Sobre representar um estágio evoluído de produtividade econômica, ela determina a valorização do trabalho agrícola, pela ampliação do consumo de alimentos e solicitação de matérias-primas da agricultura. A industrialização intensa e progressiva é um imperativo das atuais condições brasileiras.

A expansão da riqueza agropecuária só poderá verificar-se — hoje que as frentes pioneiras de terras virgens e ricas se afastam do litoral — através da racionalização dos métodos de trato das terras, em busca de maior produtividade por hectare e por homem-hora de trabalho agrícola. A introdução de técnicas mais aprimoradas de lavoura e de pecuária, a mecanização, a adubagem, a irrigação e os processos científicos de seleção e defesa sanitária das plantas e animais conduzem a melhores safras e tendem a reduzir o volume da mão-de-obra correspondente a determinada produção. Cria-se, em consequência, um excedente de população, que fica disponível para outras atividades. Só a industrialização poderá absorver esse excedente, proporcionando-lhe trabalho e novas oportunidades para melhoria de seu padrão de vida.

Os dois processos paralelos e correlatos de desenvolvimento econômico — a racionalização da agricultura e a industrialização — devem completar-se: o primeiro acarreta um aumento de consumo dos produtos industriais, ao passo que a industrialização exige crescentes quantidades de matérias-primas agrícolas e amplia o consumo de alimentos pela massa operária de nível social em constante ascensão.

Convém repetir que a industrialização do Brasil é hoje condição essencial para seu equilíbrio e rápido desenvolvimento econômico. Quanto mais correta e adaptada às condições do meio e da conjuntura for a política geral de industrialização seguida, tanto mais benéficos serão os efeitos da expansão industrial.

As questões da prioridade dos vários setores industriais por desenvolver, os aspectos da localização geográfica dos parques industriais, os métodos de formação e aplicação dos capitais e a estrutura da tecnologia e pesquisa científica adotadas envolvem problemas de muita gravidade, que devem ser resolvidos pelo esforço conjugado do Governo e das associações de classe. A

solução desse agregado de problemas não pode ser enunciada *a priori*, porque deve resultar de um ininterrupto trabalho de superação de dificuldades e do exato conhecimento de condições e fatores extremamente variáveis e dinâmicos, tão característicos do Brasil.

Existem, entretanto, certos tipos de indústria e certas soluções industriais que adquirem preeminência e se tornam obviamente prioritárias; por exemplo, as chamadas indústrias de base, aquelas que produzem artigos intermediários ou que fundamentam amplos setores de atividade nos transportes, na agricultura, principalmente em um país, como o nosso, cujas regiões geo-econômicas se apresentam altamente heterogêneas e complexas.

No quadro atual da economia brasileira, destacam-se, também, as indústrias destinadas a produzir certos artigos que obrigatoriamente importamos. São indústrias economizadoras de divisas e tendentes a equilibrar nossa balança de pagamentos.

Nesta Mensagem, passo em revista os setores agro-industriais de maior importância atual, indicando-lhes os rumos e certas metas que teremos de alcançar.

Vários ramos de idêntica importância, como o da indústria têxtil, o de produtos farmacêuticos, o de artefatos de couro, o de móveis, o de utensílios, e muitos outros estão vitoriosos em nosso meio, eximindo-nos de maiores preocupações.

1. INDÚSTRIA SIDERÚRGICA

Os estudos mais sérios já realizados sobre o futuro imediato da indústria siderúrgica do País demonstram que o nosso consumo de laminados de aço, que foi em 1955 superior a 1 350 000 toneladas, deve atingir 2 300 000 toneladas em 1960, para cobrir as necessidades normais de expansão do mercado interno. Do consumo aparente de 1955, cerca de 1 000 000 de toneladas foram de produção nacional. Uma análise mais minuciosa do mercado indicou que existe no momento um "deficit" de produção nacional que assim se distribui: arames, 60 000 t/ano; pequenos e médios perfis, 60 000 t/ano; trilhos e acessórios, 70 000 t/ano; chapas grossas para construção naval, 30 000 t/ano; chapas finas, 90 000

t/ano; folhas de Flandres, 50 000 t/ano; aços especiais, 40 000 t/ano.

No decênio de 1945 a 1954, a produção siderúrgica nacional passou de 165 800 toneladas para cêrca de 1 milhão. Isto corresponde a um aumento anual de 80 600 toneladas. Em igual período, o consumo passou de 482 300 toneladas a 1 300 000 toneladas por ano, ou seja um aumento anual de 84 000 toneladas. Na última década, tivemos um aumento médio de 12% por ano em nosso consumo de aço. Entretanto, o exame objetivo dos vários projetos ora em construção ou em fase adiantada de elaboração nos leva a prever uma taxa mais modesta de incremento anual, que avaliamos em 10%. Com essa taxa de crescimento, devemos consumir, no fim de 1960, o volume de 2 300 000 toneladas de laminados, o que elevará o nosso consumo *per capita* de 23 kg ao nível de 35 kg por ano.

Um exame dos projetos de expansão das usinas existentes nos conduz às seguintes observações.

A Companhia Siderúrgica Nacional que terminou o seu primeiro programa de expansão irá iniciar imediatamente o "programa do milhão" que elevará a produção de lingotes de aço a 1 000 000 de toneladas e a de laminados a cêrca de 750 000 toneladas. Para êste programa já está garantido o financiamento de 35 milhões de dólares, estando o Govêrno decidido a dar todo apoio à CSN para sua conclusão dentro de 36 meses.

A Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira desenvolve em Minas o plano de ampliação de Monlevade e de modernização de Sabará, que elevarão sua produção de laminados em mais de 150 000 toneladas por ano, a partir de 1957.

A Companhia Siderúrgica Mannesmann, que, com o auxílio do Govêrno de Minas, instalou junto a Belo Horizonte sua moderníssima usina eletro-siderúrgica, deverá estar produzindo, em breve, 100 000 toneladas anuais de tubos sem costura e laminados especiais.

A Aços Especiais de Itabira — Acesita — deverá completar o seu programa de produção de aços especiais nos próximos anos.

com a capacidade mínima de 90 000 toneladas de produtos acabados.

Outras empresas já existentes no País estudam ou realizam programas parciais de expansão que, em conjunto, deverão aumentar nossa capacidade de produção de laminados de mais 200 000 toneladas, em números redondos, até o fim de 1960.

Somando-se os aumentos já previstos nos projetos em fase efetiva de concretização, atingimos 800 000 toneladas, que, adicionadas à produção atual, elevam a 1 800 000 toneladas de produtos acabados a nossa capacidade efetiva. Para atender ao consumo provável de 2 300 000 toneladas em 1960, deveríamos atacar desde já novos projetos, totalizando 500 000 toneladas. Consideramos difícil esse objetivo, em face da deficiência de nossa balança de pagamentos, e, por isso, acreditamos razoável contar-se apenas com um aumento de mais 200 000 toneladas de laminados, continuando nosso País a importar cerca de 300 000 toneladas na altura de 1960.

A nossa meta de produção pode ser fixada em 2 000 000 de toneladas em 1960, sendo indispensável para isto que se instale uma capacidade adicional de 200 000 toneladas além dos projetos em execução.

O Governo está disposto a prestigiar as iniciativas privadas que se manifestarem desejosas de colaborar com a ampliação de nossa produção siderúrgica.

Ainda que reconhecendo que em casos especiais de grandes unidades siderúrgicas é indispensável a interferência direta do Estado, acredita o Governo que os capitais privados já encontram atrativos suficientes em nossa indústria siderúrgica, cabendo ao Governo apoiá-las na obtenção de financiamentos externos.

Acredita o Governo que, no momento, não deve aumentar seus investimentos na indústria siderúrgica senão na ampliação dos esquemas de Volta Redonda e Acesita. Somente na hipótese de não se concretizarem iniciativas particulares de vulto nos próximos anos, será o Governo levado a programar novas inversões neste setor, a fim de garantir o crescimento da produção nacional destinada a cobrir os consumos de 1960 em diante, uma vez que a

construção de usinas siderúrgicas exige, normalmente, 4 a 5 anos.

Estuda o Governo, para oportuno exame do Congresso Nacional, um esquema que permita a mobilização dos recursos já invertidos nas indústrias controladas pelo Estado, inclusive siderúrgicas, de modo que conte com novos recursos para inversões semelhantes, sem que isto constitua uma simples alienação de patrimônio, mas a multiplicação desse patrimônio.

2. EXPORTAÇÃO DE MINÉRIOS

No exame da atual crise de nossa economia, uma das realidades mais amargas e duras é a frágil posição do Brasil no mercado internacional. O nosso intercâmbio exterior apresenta-se vulnerável porque baseado, de forma preponderante, em um único produto, de limitada elasticidade de consumo — o café. A maior parte de nossas importações depende das vicissitudes do café nos mercados externos. É uma das singularidades da nossa evolução econômica.

O fortalecimento da nossa balança de pagamentos, — aumentando o valor das exportações e, na medida do possível, diversificando-as — é preliminar básica à manutenção ou ampliação do ritmo do desenvolvimento econômico.

Não temos sabido aproveitar as possibilidades de exportação, oferecidas pela nossa riqueza mineral. Até muito recentemente, faltou-nos largueza de visão no problema da exportação de nosso minério de ferro, e só agora começamos a explorar, com relativa eficiência, as reservas de manganês do Amapá.

A economia brasileira se comporta como se apenas tivesse duas dimensões, agricultura e indústria, uma vez que a produção mineral representa menos de 1% da renda nacional. O Brasil está importando anualmente quase dez milhões de toneladas de petróleo e quantidades substanciais de outros minerais *in natura* ou sob forma de produtos semimanufaturados e manufaturados. Tudo se passa como se o Brasil tivesse de viver exclusivamente do subsolo alheio, embora possuindo um dos mais ricos do mundo.

Não devemos concordar em permanecer numa situação de absoluta insegurança quanto a suprimento de minérios básicos, ora produzidos no exterior, sob a vigência de leis mineiras, sobre as quais não temos nenhum contrôlo, e pela ação de fatores de produção, totalmente estranhos ou infensos à nossa jurisdição. Importa realizar, dentro de nosso território e sob o nosso domínio jurídico, a extração em larga escala dos vários minérios existentes no subsolo do País e sua adequada industrialização, com o que estaremos poupando a nação do altíssimo custo representado pela importação.

Um esforço bem orientado e a eliminação de óbices legais ou financeiros farão alterar substancialmente esse quadro, aumentando-se a corrente das exportações de minérios de ferro, manganês, magnesita, minérios estratégicos e outros, e criando-se, ao mesmo tempo, uma grande indústria mineira, para o abastecimento do mercado interno.

Chegou a hora de rever e ampliar os nossos planos de exportação de minérios de ferro, porque, apesar de termos perdido os mercados que hoje são supridos pela Venezuela, pelo Labrador e pela Libéria, novas e amplas demandas mundiais surgem com o enorme crescimento da produção de aço nos países mais industrializados.

O Governo já iniciou estudos que permitem selecionar os projetos mais viáveis e econômicos para um grande incremento de exportação do ferro, concentrado no quadrilátero metalúrgico do centro de Minas Gerais, a fim de alcançar a meta mínima de exportação de 10 milhões de toneladas, em 1960. Para isto está convocando a iniciativa privada, além de apoiar os planos de expansão da Companhia Vale do Rio Doce.

3. FERRO-LIGAS

A fabricação do aço pressupõe o estabelecimento de grande número de indústrias correlatas, auxiliares e subsidiárias. Neste caso, enquadram-se as indústrias de ferro-ligas que têm como finalidade preparar os «temperos» exigidos na fabricação do aço, para que se obtenham certas qualidades desse produto. Já se produzem no Brasil o ferro-manganês, o ferro-silício, o ferro-cromo

e outras ligas especiais, em condições de atender às necessidades do consumo interno. Com a ampliação de nossa indústria siderúrgica, temos de expandir também a indústria de ferro-liga. Em média, para cada 100 toneladas de produtos de aço, são empregadas 2 toneladas de ferro-liga. Nossa capacidade de produção dessas ligas deve ser ampliada, por isso, a um mínimo de 50 000 toneladas anuais, em 1960, para alcançar a nossa meta de 2 000 000 de toneladas de laminados.

Aspecto importante dessa indústria será a possibilidade de exportarmos seus produtos em lugar de minérios brutos. Cada tonelada de ferro-manganês resulta, na região central de Minas Gerais, do tratamento de 3 toneladas de minério e vale 190 dólares. Cada tonelada de ferro-manganês exige, entretanto, um consumo da ordem de 5 000 kWh. O preço da energia é um dos fatores que mais pesam no preço do produto.

A solução que nos parece acertada é incentivar a instalação de fornos que trabalhem com os excedentes da energia das usinas hidrelétricas, nos períodos de chuva, e que se paralizem nos períodos de estiagem, ou ainda, que aproveitem apenas sobras noturnas de energia. Isto é feito em vários países da Europa e também no Japão.

A meta de produção de 50 000 toneladas anuais deverá ser atingida pela iniciativa privada com a colaboração da Companhia Siderúrgica Nacional, que está providenciando a instalação de uma fábrica em Lafaiete, junto às minas. Estuda-se, também, a possibilidade da implantação de indústria semelhante no Território do Amapá.

4. INDÚSTRIA DO ALUMÍNIO

Cresce de vulto, em todos os países desenvolvidos, a importância do uso do alumínio. A enorme demanda deste metal, no Brasil, não tem sido atendida em virtude da pequena produção interna; por outro lado, as grandes dificuldades cambiais não têm permitido importações suficientes para suprir as necessidades do mercado brasileiro. O consumo *per capita* brasileiro, de ordem de 0,3 kg por ano, afigura-se-nos muito desfavorável, se confrontado com o consumo médio mundial de 0,7 kg e com os consumos

unitários de alguns países, tais como: Estados Unidos, 4,5 kg; Inglaterra, 3,7 kg; Noruega, 4,3 kg; Canadá, 3,5 kg e Suécia, 3,4 kg.

Levando em conta a tendência natural de deslocar o emprêgo de alumínio da produção de utensílios domésticos para a utilização desse metal nas atividades de maior importância econômica, como sejam, construção civil em geral, construção automobilística, aeronáutica e naval, e produção de condutores para distribuir energia elétrica, não será exagerado estimar-se que o consumo *per capita* nacional, no quinquênio que ora se inicia, atinja o valor médio mundial, isto é, 0,7 kg hab/ano.

Destarte, o consumo nacional previsto para 1960 seria pouco menos de 50 000 toneladas.

A produção atual, após a inauguração da primeira usina da Companhia Brasileira de Alumínio, é da ordem de 6 500 toneladas. Realizados os projetos, de conhecimento do Governo, e ora em realização, a capacidade da indústria existente deverá crescer para cerca de 34 000 toneladas, em Ouro Preto e Sorocaba.

Inicialmente, imaginava-se poder fixar a meta de produção de alumínio na casa das 60 000 toneladas por ano. Com um estudo mais minucioso do problema de suprimento de energia elétrica para essa indústria, concluiu-se que se poderá ultrapassar de pouco a meta de 50 000 toneladas, se se concretizar a idéia, que o Governo defende, da instalação de uma indústria com capacidade de 20 000 toneladas na zona de influência da usina de Paulo Afonso.

○ Governo considera de grande importância amparar e incentivar a iniciativa privada que se dispuser a produzir o alumínio de que o Brasil precisa, tendo em vista o elevado custo de importação desse produto e sua importância na criação de dezenas de indústrias complementares.

5. OUTROS METAIS NÃO FERROSOS

O panorama geral relativo aos metais não ferrosos, no Brasil, é claramente desfavorável: a quase nada se reduz nossa indústria primária de não ferrosos, além do alumínio, refletindo a pobreza acentuada das jazidas exploradas.

O rápido incremento do consumo dos metais não ferrosos não tem sido acompanhado, em parte alguma do mundo, por um paralelo aumento de reservas de seus minérios, o que provoca uma pressão crescente das demandas sobre as disponibilidades, criando condições desfavoráveis de mercado para os países desprovidos desses recursos e obrigando a constituição de regime internacional de distribuição de cotas e racionamentos compulsórios.

De modo geral, somos obrigados a pagar preços equivalentes ao dobro dos preços-teto americanos, em nossas importações de não ferrosos.

Ainda que possamos realizar um programa de substituição de determinadas metais importados por outros de produção local, nossas importações de cobre, níquel, estanho, chumbo e zinco, para só citar os mais importantes, deverá atingir em 1960 cerca de 100 milhões de dólares.

A produção nacional de cobre foi nula até há pouco. Inicia-se, no momento, em São Paulo, a produção de cerca de 3 000 toneladas de lingotes, partindo-se de minérios concentrados adquiridos no Chile, em mistura com minérios do Rio Grande do Sul e de São Paulo, e sucata. Nesta linha prevê-se uma ampliação até 8 000 toneladas anuais. Admite-se, também, que a exploração das jazidas de Caraiba, na Bahia, poderá permitir a produção de mais 10 000 toneladas de lingotes. Estes empreendimentos, que vêm sendo realizados pela Laminação Nacional de Metais, representam um esforço pioneiro de grande mérito, em virtude das limitações das jazidas em exploração.

Nosso consumo de chumbo, que foi de 21 000 toneladas em 1953, deverá ser de 40 000 toneladas em 1960. Nossa produção primária, isto é, partida do minério, é de 2 800 toneladas, e a produção secundária, partida de sucatas, é de cerca de 3 000 toneladas, totalizando-se 5 800 toneladas de chumbo por ano.

O estudo de jazidas conhecidas nos permite prever, para meta de produção em 1960, um total de 20 000 toneladas, sendo 15 000 de chumbo primário e 5 000 de secundário. O *deficit* deverá ser coberto por importações.

O consumo atual de estanho é da ordem de 1 400 toneladas por ano, sendo que 300 toneladas são produzidas na região de São João del Rei e o restante, refinado no Brasil, partindo-se de concentrados que importamos. A previsão de consumo para 1960 é de 3 500 toneladas, não se podendo, entretanto, prever com segurança qual a contribuição dos minérios nacionais nesse total.

Nossa produção de zinco é nula; consumimos, porém, 13 000 toneladas em 1953 e deveremos consumir 45 000 em 1960. O mesmo acontece com o níquel, cujo consumo deve saltar de 300 para 1 000 toneladas, de 1955 a 1960. Quanto a este metal muito poderemos progredir, se pudermos vencer os empecilhos que têm retardado a exploração das enormes reservas do Tocantins.

Uma nova perspectiva parece abrir-se à produção de não ferrosos no Brasil com a descoberta da promissora jazida de minério complexo de zinco, chumbo e cobre, na região de Paracatu, no Estado de Minas Gerais, que está sendo intensamente investigada. Segundo a previsão dos técnicos, essa descoberta talvez venha modificar radicalmente o panorama da metalurgia nacional dos três metais que a compõem.

Tanto no caso dos metais não ferrosos como no de muitos outros minérios de que carecem, é necessária a criação de um mecanismo de estímulos que oriente capitais para a pesquisa de jazidas ricas.

Em nosso esforço de emancipação econômica, de eliminação de importações de matérias-primas, devemos dar ênfase ao desenvolvimento da mineração, o que poderá ser feito através de um processo de incentivos fiscais, a ser estudado com minudência atribuindo prêmios ou permitindo-se a utilização de contribuições do imposto de renda, de certa categoria de indústrias, na aventura da pesquisa de novas jazidas, tudo isso, sob a presença vigilante do Governo.

6. INDÚSTRIA QUÍMICA

A implantação no Brasil de algumas das mais importantes aplicações e práticas da química industrial tem sido retardada pelas deficiências do nosso parque mineral, as quais só lentamente estão

sendo superadas. Nossas jazidas carboníferas são modestas, os campos petrolíferos em exploração não atendem senão a reduzida parcela de nosso consumo; o enxôfre disponível é de difícil utilização; as jazidas de sal-gema não se mostraram economicamente exploráveis; faltam-nos reservas de nitratos naturais, e só recentemente descobrimos depósitos valiosos de fosfatos e rochas potássicas. Em verdade, somos pobres dos elementos básicos da grande indústria química, e a falta de carvão e petróleo nos obriga a tentar soluções diversas das que deram origem aos grandes complexos industriais da Europa e da América do Norte. Não obstante, dispomos de grandes possibilidades em determinados setores que precisam ser imediatamente aproveitadas.

A eletroquímica nos oferece um campo de oportunidade de grande amplitude.

A indústria química, baseada no carvão-de-pedra, só terá possibilidades substanciais no Brasil, quando conseguirmos desenvolver, no Sul do País, um parque industrial de amplas proporções, próximo às regiões carboníferas. Neste sentido, um dos planos que nos animam é a criação de um grande combinado industrial em Santa Catarina, visando ao aproveitamento dos carvões não coqueificáveis e ao tratamento da pirita para a produção de enxôfre, necessário à indústria do ácido sulfúrico. A importância do ácido sulfúrico, como produto essencial para a expansão da indústria química de um país, é fato sobejamente conhecido. No Brasil, consumimos cerca de dois quilogramas de ácido sulfúrico por habitante, enquanto nos Estados Unidos se consomem 71, comparação que ressalta a incipiência de nossa indústria química.

Nos últimos dez anos, todavia, o nosso consumo de enxôfre dobrou. Esse consumo teria crescido ainda mais, caso houvésemos conseguido importar volume superior a 60 mil toneladas por ano; mas esse produto encontra-se sob o regime de quotas, em consequência de sua escassez no mercado mundial.

A produção de 70 000 toneladas de enxôfre em Santa Catarina deve ser um objetivo que, para ser alcançado, merece exame mais rigoroso e providências diversas.

A indústria do sal, fonte tradicional de riqueza para o Nordeste, precisa ser racionalizada. O equipamento dos portos sali-

neiros, a aquisição de navios adequados e o financiamento poderão melhorar-lhe substancialmente a posição econômica.

Merece estudo especial a instalação da indústria da borracha sintética, tendo em vista a nossa incapacidade de suprir, de borracha natural, o mercado interno, cuja notável expansão já exige importação de borracha estrangeira. Isto não significa que devemos abandonar os planos de fomento da produção da hévea, que se estão desenvolvendo no momento; mas o fato é que já estamos consumindo cêrca de 50 000 toneladas de borracha e produzindo apenas 25 000 em nossos seringais.

Dentre os assuntos da maior relevância no âmbito das indústrias de base, merecem relêvo as conseqüências da instalação da nossa rêde de refinarias. Dentro em breve, assistiremos a um grande progresso da petroquímica, devendo surgir produtos derivados da maior importância para o mercado nacional.

7. INDÚSTRIA DE ALCALIS

O aumento fortemente progressivo do consumo de álcalis é corolário da expansão industrial brasileira. Nosso parque industrial já está absorvendo quantidades de soda cáustica (hidróxido de sódio) e barrilha (carbonato de sódio) que justificam a instalação de uma fábrica de álcalis do tipo médio.

A taxa de crescimento da demanda anual eleva-se a 10% para a barrilha e 15% para a soda cáustica. A barrilha ainda não é fabricada no País; todavia, cêrca de 38 000 toneladas de soda cáustica são produzidas e, na quase totalidade, absorvidas pelos próprios produtores.

A análise das curvas de consumo, se bem que perturbadas por dificuldade de importação, indica, para 1960, a demanda de 100 000 toneladas de barrilha e 110 000 toneladas de soda cáustica.

A Companhia Nacional de Álcalis, que se instala em Cabo Frio, deverá produzir, em sua etapa inicial, 72 000 toneladas de soda cáustica. A possibilidade de se dobrar a produção de Cabo Frio tem de ser examinada pelo Govêrno. Por outro lado, deve

caber à iniciativa privada a instalação de quatro fábricas de soda cáustica pelo processo eletrolítico, com a capacidade média de 10 000 toneladas por ano, instalação essa que deverá contar com o apoio do Govêrno.

Em face das circunstâncias do momento, serão, todavia, fixadas, como metas provisórias de produção de álcalis, 72 000 toneladas de barrilha e 58 000 toneladas de soda cáustica.

8. INDÚSTRIA DE CIMENTO

O Brasil ocupa ainda uma posição medíocre no tocante à produção e ao consumo de cimento.

Assim é que consumimos apenas 47 kg *per capita* em 1954, enquanto os índices mais recentes de alguns países são os seguintes: Estados Unidos, 241 kg; Canadá, 186 kg; Inglaterra, 144 kg; Argentina, 87 kg.

Apesar de sômente agora se aproximar dos níveis de consumo, o fato é que a produção nacional de cimento tem efetuado progressos consideráveis. Em 1945, éramos obrigados a importar cêrca de 25% de nossas necessidades, enquanto, no ano passado, importamos apenas 11% do consumo interno.

A apreciação objetiva das curvas de crescimento e consumo e o estudo das numerosas iniciativas que no momento se desdobram por todo o País permitem-nos apontar como meta de consumo e de produção, para o ano de 1960, o total de 5 milhões de toneladas de cimento. Isto corresponde a dobrar, aproximadamente, a nossa produção, eliminando totalmente a importação. Com o consumo de 5 milhões de toneladas, atingiremos o índice de 77 kg *per capita*, que é mais do dôbro do índice verificado em 1950.

Uma análise dos projetos de ampliações de fábricas existentes e da construção de novas fábricas esclarece que já estão em curso, no momento, iniciativas capazes de nos permitirem atingir a meta apontada. O Govêrno está disposto a apoiar a indústria nacional de cimento de modo que atenda às necessidades dos vários Estados.

O desenvolvimento equilibrado das novas fábricas, visando a abastecer os mercados regionais e evitando os longos e caros

transportes, é uma das condições de barateamento do produto para o consumidor. Como consequência, tenderá a ampliar-se e diversificar-se o consumo desse artigo essencial ao nosso desenvolvimento econômico. Ainda que tenhamos de diminuir o ritmo das inversões imobiliárias, encontraremos nas construções industriais, nas obras hidrelétricas e na pavimentação das rodovias, um mercado de grandes proporções para a indústria do cimento.

9. INDÚSTRIA DE CELULOSE E PAPEL

Constitui a indústria do papel e da celulose para papel um setor de expansão da nossa economia de alto interesse econômico, porque se destina a suprimir importações até agora praticamente irreduzíveis.

Estudo recente da FAO (Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura) demonstra as nossas enormes possibilidades de produção de celulose e pasta mecânica, matérias-primas intermediárias para a fabricação do papel.

O pinho brasileiro, dos planaltos meridionais do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande, é o nosso melhor material para a indústria do papel, já tendo sido superadas as dificuldades iniciais de seu aproveitamento na fabricação do papel de imprensa e de outros tipos de grande resistência.

As nossas reservas de pinheiros são suficientes para um grande incremento da produção atual, sendo de notar que as dificuldades de acesso às nossas reservas de araucárias, obrigando à instalação de grandes fábricas no seio das regiões madeireiras, impõem aos industriais uma política de replantio, para a perpetuação das florestas artificiais que substituem as reservas naturais.

A segunda grande fonte de madeira para papel é constituída pelas plantações de eucaliptos de São Paulo, hoje uma riqueza concreta, especialmente por serem acessíveis aos mercados de consumo. Embora de aplicação limitada a tipos de papéis finos, o eucalipto tende a suprir parcela ponderável de nosso consumo.

A terceira fonte, de utilização imediata, é o bagaço de cana cujo emprêgo já se faz com resultados plenamente satisfatórios.

A exploração de florestas heterogêneas, nas imediações de grandes potenciais de energia elétrica, será uma solução lógica, devendo considerar-se, não só a fabricação de celulose para papel de imprensa, como ainda o conjunto de indústrias florestais integradas entre as quais a extração de madeiras preciosas para a exportação, a fabricação de madeiras compensadas e laminadas e, provavelmente, outros aproveitamentos de tipo químico diferente da celulose. Devemos, portanto, pensar, desde já, na grande indústria florestal amazônica, tentando abrir novas possibilidades de aproveitamento econômico da hileia.

O consumo de celulose no Brasil é atualmente da ordem de 200 mil toneladas; as 15 fábricas do País suprem apenas 30% desse total; 58% são importados na forma de matéria-prima, e o restante representa a celulose contida no papel importado.

Para tornar-se auto-suficiente em celulose, o Brasil precisa de expandir a sua capacidade de produção de 200 mil toneladas até 1960, tomando-se por base as estimativas de consumo futuro de papel. Está, pois, o Governo decidido a auxiliar a iniciativa privada para atingir esta meta.

A produção de papel de vários tipos, excluindo-se o papel de jornal, é de cerca de 250 000 toneladas e satisfaz, praticamente, às necessidades atuais do consumo interno. Atendendo-se ao crescimento normal do consumo, pode-se fixar em 350 000 toneladas a meta de produção desse artigo para 1960.

A atual produção de papel para jornal é avaliada em 45 000 toneladas por ano, e a importação gira em torno de 100 000 toneladas.

Em 1950, o País despendia cerca de 8 milhões de dólares na compra de papel para jornal; já em 1954, o valor dessa importação ascendia a 25 milhões de dólares. Incentivo especial precisa ser dado à indústria nacional, para que nos libertemos do ônus de tão pesada importação.

No momento, não é ainda possível fixar-se meta definitiva para a produção de papel de jornal, estimando-se preliminarmente que deverá ser da ordem de 100 000 toneladas.

10. INDÚSTRIA DE MATERIAL ELÉTRICO

Para têmos uma idéia do vulto dos gastos com a importação de equipamentos elétricos e mecânicos para as usinas e os sistemas de transformação, que constituem a meta de 2 000 000 kW adicionais no próximo quinquênio, basta raciocinar que, nas circunstâncias atuais, temos de importar o equivalente de 150 dólares por kW a instalar, o que conduz ao total de 300 milhões de dólares no próximo quinquênio, ou seja, uma média anual de 60 milhões de dólares.

As despesas em moeda estrangeira têm representado cerca de um terço do investimento total dos sistemas elétricos, excluída a distribuição urbana.

Não seria viável instalar no País a indústria de grandes equipamentos elétricos num prazo curto, de modo que se pudesse atender às encomendas no nosso programa de 2 000 000 kW. Cumpre-nos, porém, iniciar esse grande empreendimento, para que possamos ampliar, nos anos próximos, o nosso potencial elétrico e eventualmente fornecer equipamentos para a última fase do nosso programa.

A indústria nacional realizou, nos últimos anos, avanços consideráveis no setor da produção de motores e aparelhos elétricos. A evolução quantitativa e qualitativa das linhas da produção nacional de motores, transformadores, aparelhos de proteção e de controle, isoladores, cabos e estruturas metálicas de linhas de transmissão é, realmente, digna de relêvo. Falta-nos apenas entrar no campo da produção das grandes turbinas, dos grandes geradores e transformadores, das enormes chaves e equipamentos de proteção que constituem os órgãos fundamentais dos gigantescos sistemas elétricos que devemos construir.

Se, por considerações de ordem econômica, devemos pensar em estabelecer no Brasil indústrias representativas de um estágio avançado de tecnologia e de conhecimentos científicos, não nos devemos iludir sobre nossa capacidade de criação. Devemos ser realistas, procurando atrair para o nosso meio empresas que já tenham amalhado, em longos anos de atividade, os preciosos tesouros da técnica e da experiência, que valem tanto quanto os recursos materiais e mecânicos. Se queremos acelerar o nosso

desenvolvimento econômico, devemos acolher a inteligência, a técnica e os capitais externos, para associá-los, de forma cordial e honesta, aos valores materiais e humanos que temos conseguido criar.

Estamos vivendo uma antevéspera de profundas alterações econômicas com o advento da era atômica, que será, essencialmente, de alta ciência e tecnologia avançada. Temos de nos preparar para ela, não apenas nas universidades, mas também na indústria.

Consideraremos, por tudo isso, de enorme importância o lançamento de sólidas bases para a implantação da indústria do equipamento elétrico pesado no Brasil.

A Comissão de Indústria Pesada apresentou recentemente ao Governo um substancioso relatório em que analisa o problema e solicita uma definição de diretriz no prosseguimento de seus trabalhos. O Governo determinou que se defina o apoio concreto à empresa que melhor se apresentar para a solução do problema, quer através de financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, quer através de facilidades cambiais.

II. INDÚSTRIA MECÂNICA PESADA

A fabricação de máquinas para a indústria — o vasto campo das máquinas operatrizes que trabalham os metais, a madeira, as rochas ou as fibras — tem-se desenvolvido em todos os países industriais, através da especialização de pequenas empresas que, com o tempo, se agigantam ou se estabelecem em grandes consórcios. Nesse ramo, tanto quanto em muitos outros, a indústria progride impulsionada por um contínuo e imenso esforço de pesquisa, de experimentação e de elaboração científica.

Já possuímos no Brasil empresas que produzem máquinas excelentes. Nas exposições industriais podemos apreciar amostras esplêndidas de nossa capacidade técnica e do espírito avançado de nossos industriais. O que nos cumpre fazer é apoiar vigorosamente a magnífica iniciativa privada nesse campo. Existem, entretanto, linhas especiais de fabricação de que ainda carecemos e cuja implantação devemos incentivar. Não temos dúvida de que elas em breve surgirão espontaneamente. Um setor, todavia,

merece decidido apoio do Governo porque exige investimentos iniciais vultosos e precisa contar com a ação de um corpo técnico altamente experimentado: trata-se da indústria mecânica pesada, da grande oficina de fabricação de equipamentos pesados para a mineração, para a indústria química, para os grandes canteiros de obras.

Essa indústria geralmente não produz tipos padronizados de equipamento, mas é solicitada a desenhar e construir máquinas originais para trabalhos típicos. Algumas linhas padronizadas de fabricação asseguram uma faixa de atividade permanente, enquanto encomendas especiais mobilizam projetistas e mecânicos na concepção e execução de aparelhos e fábricas completas.

As condições atuais do mercado brasileiro começam a interessar os capitais voltados para esse campo. Recentemente, organizou-se em São Paulo a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base (ABDIB), que congrega oito firmas de vulto para o fim de fabricarem, em conjunto, grandes equipamentos industriais. O Grupo Schneider, da França, acaba de organizar a firma Mecânica Pesada S. A., em Taubaté, que constituirá o primeiro empreendimento completo no gênero. Estudos realizados pela Comissão de Indústria Pesada concluem que a fábrica de Taubaté atenderá, em 1960, a cerca de um décimo das necessidades do País. Esforço suplementar precisa ser feito e contará com o apoio do Governo.

12. INDÚSTRIA DE LOCOMOTIVAS

Os transportes ferroviários atuais vêm constituindo uma seção de estrangulamento em nosso desenvolvimento, motivo pelo qual se torna indispensável ampla e imediata revolução na estrutura e no equipamento de nossa indústria de transporte sobre trilhos.

Um dos setores dessa luta pela recuperação de nossas ferrovias será o da indústria nacional de locomotivas, que nos cumpre criar em bases sólidas.

Já possuímos algumas fábricas de vagões: entretanto, por falta de encomendas regulares proporcionais à sua capacidade de

produção, as referidas fábricas trabalham muitas vezes com capacidade reduzida. Essas fábricas tendem a satisfazer, também, às necessidades de carros de passageiros, inclusive à substituição generalizada dos carros de madeira.

Na verdade, ainda dependemos, no setor das locomotivas, quase que integralmente, do mercado internacional. E, nesse setor, há possibilidades reais para a criação de uma indústria de dimensões econômicas, capaz de suprir as necessidades de crescimento do parque trator e da sua urgente modernização.

Estudos, recentemente efetuados em conexão com os referentes à recuperação de nosso sistema ferroviário, indicam que o Brasil deverá adquirir, em determinado prazo, 422 locomotivas «diesel», cujo valor sobe aproximadamente a US\$ 74 milhões. Futuramente, com a dieselização progressiva do nosso parque de tração ferroviária e expansão deste, ir-se-ia necessitar ainda, até o ano de 1965, de cerca de 500 outras unidades «diesel», valendo cerca de US\$ 85 milhões.

Define-se, por conseguinte, um mercado bastante amplo e estável no tempo, para convidar, e mesmo impor, a produção de locomotivas no País, a par da fabricação, já existente, de vagões e carros de passageiros, com o que se completaria a auto-suficiência nacional no setor de material ferroviário.

A eletrificação de alguns trechos do sistema ferroviário criará, por sua vez, necessidade de locomotivas elétricas, cujo número se adicionará aos acima anunciados, ampliando-se mais ainda o mercado para os engenhos de tração.

As poupanças cambiais, facultadas por um programa de produção interna de locomotivas, são de alto interesse econômico e financeiro; nenhum esforço deverá ser poupado, nesse domínio, com as iniciativas e realizações que se tornarem necessárias, em perfeito sincronismo com os programas de reequipamento de nossas ferrovias.

Deve e pode esse setor da produção caber exclusivamente à iniciativa privada, que na produção de vagões e carros já deu

mostras de sua elevada capacidade de realização quantitativa e revelou um padrão técnico, em tudo comparável ao do material de que até ultimamente se vinham servindo as ferrovias nacionais.

Conta-se como certa a possibilidade de produção de, no mínimo, 50 locomotivas por ano, a se iniciar muito prontamente, sob um esquema de nacionalização progressiva, a curto prazo, de suas partes e componentes. A urgência para algumas aquisições determinará que se importem integralmente algumas unidades. É, porém, pensamento oficial reservar, nos próximos cinco anos, um contingente razoável de unidades às fábricas, que ofereçam sólidas garantias técnicas e financeiras em sua organização e programas de nacionalização rápida e necessariamente extensa de seus esquemas de trabalho.

A estrutura dos programas de produção e a seriedade técnica dos projetos e métodos de trabalho serão pontos capitais nas decisões governamentais, por seu desejo de só apoiar indústrias sólidas e honestamente concebidas. Já passou a época em que o País podia contentar-se com simples operações de montagem, como máximo de realizações industriais no setor das indústrias mecânicas.

As proporções do mercado disponível, a premência da demanda e as economias de divisas, resultantes da substituição de importações de material ferroviário por produção nacional, constituem suficientes motivos, para que a iniciativa privada se dedique a tal setor industrial, com a certeza que se lhe pode adiantar de que seus planos concretos e adequadamente definidos de produção de locomotivas nacionais encontrarão de parte do Governo a melhor acolhida e apoio.

13. INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A importância que passou a adquirir no País o transporte rodoviário, a curta e longa distância, vem criar a necessidade urgente de ser instituída, entre nós, a indústria automobilística, em bases amplas e definitivas. Essa urgência se torna ainda mais premente, à medida que venha a ser executado o programa do Governo de

ampliação da rede rodoviária nacional e melhorada sua pavimentação.

Até bem poucos anos, quando sobre as importações de produtos automobilísticos incidiam restrições bastante severas, os dispêndios cambiais com as mesmas ultrapassaram os relativos ao trigo ou aos derivados do petróleo. Entre 1950 e 1952 a média de dispêndios de divisas com o trigo representou 7,8% das importações totais; com derivados de petróleo, gastaram-se 11,3% e com produtos automobilísticos, 14,6%.

Tais valores e os decorrentes deles definem exatamente a importância do problema, seja sob seu aspecto cambial, seja por suas implicações de ordem econômica. Para atender às necessidades do mercado, está estimada uma demanda mínima de 100 000 caminhões por ano, já em 1962. O valor desses veículos e o das peças de substituição, consumidas anualmente pela frota rodoviária, então constituída, ultrapassarão o nível dos US\$ 200 milhões, que o País dificilmente poderá suportar.

Já vem sendo fabricado um contingente sensível de peças e partes dos veículos pela indústria nacional, mas há ainda muito por fazer. Essas realizações, porém, que já atingem 40% do peso dos caminhões, mostram claramente o rumo mais acertado a seguir, para a implantação definitiva da indústria automobilística brasileira e sua expansão: deverá tocar à iniciativa privada e, muito desejavelmente, com participação sensível de investidores estrangeiros, a incumbência de desfrutar o amplo mercado nacional automobilístico, na base de sua produção obtida no Brasil.

A solução estatal, ensaiada para o problema, através da Fábrica Nacional de Motores, deve, nesse sentido, ser considerada como uma atitude de exceção, adotada mais pelas circunstâncias que presidiram à constituição dessa empresa, que por motivações pertinentes à política que o Governo queira seguir no setor automobilístico. Por isso, esse empreendimento pioneiro, com as operações dificultadas por suas origens e por seu passado, dedicando-se a tipos de produção menos buscada pelo consumo, deve ser amparado por medidas de exceção, não extensíveis aos

demais. Tais medidas, uma vez produzidos seus efeitos, esperados para muito breve, não serão mais necessárias; conseqüentemente, irão desaparecer as discrepâncias ora notadas no quadro integral das atividades nacionais de produção automobilística.

Com a materialização de vários projetos automobilísticos apresentados ao Governo, os quais se revestem de maior realismo e conveniência para o País, e de outros que se espera receber em breve, produzir-se-ão efeitos econômicos e cambiais de suma relevância. Nos próximos 5 anos, as necessidades nacionais serão da ordem de, no mínimo, 300 000 caminhões, e seu valor, inclusive peças de substituição, montará a cerca de US\$ 900 milhões. Com base na produção local já existente, pode-se contar com uma economia cambial bruta de US\$ 270 milhões sobre tal valor. Executados os esquemas industriais que se dão como factíveis, poder-se-ia contar com economias bastante mais elevadas.

A satisfação integral das necessidades do País, quanto a veículos a motor, seja através de importações feitas nas bases atuais de nacionalização, seja através de um sensível avanço nas realizações internas, não será possível por várias razões.

De um lado, a pressão cambial que se criaria, com importações nas bases atuais, é demasiado elevada para o balanço de pagamentos do País; e, de outro lado, as providências que busquem a nacionalização dos veículos são de materialização algo lenta, além de também imporem, pelo menos de início, alguns esforços cambiais sensíveis.

Assim, pode-se fixar como meta realista, atingível no próximo quinquênio, um suprimento da ordem de 190 000 caminhões que, progressivamente nacionalizados, iriam exigir um dispêndio cambial da ordem de US\$ 240 milhões contra os US\$ 570 milhões correspondentes à importação integral desses veículos.

Os esquemas citados consistirão em instalar novas fábricas, com capitais nacionais e estrangeiros, que permitam, até 1961, realizar, no mínimo, 60 000 caminhões por ano, na base de uma nacionalização mínima de 85% das peças do veículo, índice esse referente ao valor da unidade completa, nas cotações US\$ C.I.F.

Para tanto, estuda o Govêrno as medidas de base que hão de promover o surgimento das novas entidades fabris, incumbidas das realizações desejadas, a saber :

1º) Medidas que garantam acesso regular às importações complementares da produção local, em face da necessidade de dar certa estabilidade à indústria.

2º) Visando atrair capitais estrangeiros e com êles a experiência técnica que se considera essencial, reafirmações e providências relativas ao tratamento a dar a êsses capitais, sobretudo no que se refira à sua liberdade de movimento.

3º) Disposições que venham a tornar econômica-mente compulsório o uso das peças da indústria brasileira e do veículo nacional, a fim de ser evitada a competição desigual dos materiais de importação.

4º) As emprêsas produtivas de peças especializadas, subcontratadoras das linhas de montagem, que se imagina contarão com sensível participação de empresários nacionais, tratamento cambial razoável para suas aquisições de equipamentos no exterior, sob financiamento adequado.

A decisão governamental em pugnar pela implantação da indústria automobilística, a curto prazo, é firme e definitiva. Por isso mesmo, as providências que levem a tais designios deverão ser profundamente meditadas, para que não se venham alterar com o correr do tempo, por modificações e retoques que têm em geral efeitos secundários tumultuantes. Há garantias e há incentivos cabíveis que podem e devem ser estabelecidos, em benefício dos que se lancem a empreendimentos automobilísticos no País. Sua concessão, porém, sempre no limite do razoável, será subordinada ao volume, à natureza e à velocidade das realizações dos projetos oferecidos ao exame governamental, sob normas que assegurem efetiva equidade e harmonia de tratamento, em cada caso singular.

Pode-se, porém, desde já, adiantar que não pensa o Govêrno ser prática útil, nem recomendável, a concessão generalizada de

estímulos aos novos empresários, sob forma de classificações cambiais, favorecidas para importações complementares de que venham a necessitar. O estímulo cabível, em tal caso, consistirá na classificação compulsória, em categoria menos favorecida, das peças que venham a ser fabricadas no Brasil; bem como dos veículos que não atinjam as percentagens de nacionalização, fixadas no plano de industrialização governamental, ou em práticas equivalentes, facultadas por lei, dentro de outras modalidades diretas ou indiretas de controle do comércio exterior.

O Governo estabelecerá, portanto, um plano concreto de ação, em pronunciamento oficial que passará a ser o denominador comum de todas as suas decisões. Nesse documento, serão fixadas as metas anuais de realizações internas que deverão ser atingidas na nacionalização e, bem assim, a índole e o volume das garantias e estímulos que o Governo se dispõe a conferir.

Abstém-se o Poder Público, no momento, do exame de outras fórmulas e soluções para o problema da industrialização dos veículos-automóveis no Brasil. Aguardará, por um período de tempo que considere razoável, as reações que deseja provocar, antes de recorrer a outras soluções. Será, porém, inevitável que o faça, quando venham a falhar suas expectativas do momento.

III — Empresas Mistas: Atividades e Realizações

1. COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL

A Companhia Siderúrgica Nacional conseguiu, durante o ano de 1955, os mais altos resultados até hoje obtidos na operação da Usina de Volta Redonda, bem como nas atividades de mineração em Santa Catarina e em Minas Gerais.

PRODUÇÃO

Tão acentuado acréscimo de produção se deve ao fato de que não só a Usina como as atividades de mineração já apresentam os resultados que se esperavam com a execução do programa de expansão, ora praticamente terminado.

Assim é que a produção de coque excedeu de 24 341 toneladas à produção do ano anterior, totalizando 481 129 toneladas em 1955.

A produção de aço em lingotes superou em 13,5% a de 1954, tendo a aciaria de Volta Redonda produzido 645.846 toneladas de aço em lingotes.

A necessidade de paralisação do Alto Forno nº 1, para as indispensáveis obras de reconstrução e ampliação de sua capacidade, ocasionou um decréscimo, no total do ano, de 8,1% na produção de gusa, que foi de 498 189 toneladas.

A produção de laminados diversos de aço atingiu 512 666 toneladas, representando um acréscimo de 22,4% sobre a produção de 1954.

A produção de carvão em Santa Catarina atingiu algarismos *records*, alcançando um resultado de 282 190 toneladas, sendo 264 719 toneladas da mineração de céu aberto, o que representou um acréscimo de 60% sobre o ano anterior, graças às melhorias introduzidas no equipamento.

Para assegurar os transportes de que necessita a CSN mantém sua frota própria de cargueiros, à qual foram incorporadas em 1955 duas novas unidades, o "Siderúrgica VI" e o "Siderúrgica VII"; êsses navios, encomendados a estaleiros franceses, são modernas unidades auto-estivadoras, de 10 000 toneladas e foram lançadas ao mar e incorporadas à linha da América para transporte de carvão dos Estados Unidos e minério de ferro para aquêle país.

Merece igualmente referência a produção de energia elétrica, obtida na operação da usina termelétrica de Capivari de Baixo; superando em 39% a produção de 1954, a usina produziu 68 975 000 de kWh em 1955, tendo sido consumidos, para uso próprio da Companhia, apenas 10 317 000 kWh; foram fornecidos a diversos centros importantes do Estado de Santa Catarina, inclusive a Florianópolis, 54 966 000 kWh.

E' de notar que, ainda durante o ano em estudo, houve inevitável interferência das obras de expansão no programa de

produção. Não obstante, sem aumento do lucro unitário, que se manteve, como no ano anterior, em torno de 18% sobre o valor das vendas, estas cresceram até a cifra de Cr\$ 4 218 923 766,70.

As vendas de trilhos e acessórios representaram 11,8% do total das vendas de produtos de aço, tendo a Usina entregue às Estradas de Ferro nacionais 77 574 591 toneladas de trilhos e acessórios.

LUCROS

Esse aumento de produção e de vendas propiciou logicamente à Companhia um lucro líquido de Cr\$ 763 397 383,10, fazendo com que ultrapassasse em mais de 1/4 de bilhão de cruzeiros o lucro obtido em 1954, o que representou um aumento percentual de 34,19%.

DIVIDENDOS

A distribuição de dividendos pagos pela Companhia, até 1955, representa um retorno de 55,8% aos Acionistas, sobre o capital inicial que inverteram e de 23,5% sobre o aumento de capital promovido pela Lei nº 1.380, de 7-6-1951.

É bastante expressivo, em algarismos, esse resultado : Cr\$ 814 728 429,50 de dividendos sobre o capital inicial de Cr\$ 1 250 000,00. Percentualmente, o dividendo distribuído pela Companhia foi de 10% ao ano para as Ações Ordinárias pertencentes a particulares e de 7,5% para Ações Ordinárias pertencentes ao Tesouro Nacional. As ações preferenciais foram remuneradas com 6% de dividendos.

PARTICIPAÇÃO NOS LUCROS

Não é de desprezar a circunstância de que tal progresso da Companhia se deve também ao melhoramento do nível técnico de seus empregados, mantido em constante estímulo, mercê de uma assistência através dos Serviços Sociais da empresa e também da participação direta dos empregados nos lucros, política da qual a CSN é pioneira entre as indústrias nacionais.

No exercício de 1954, foram distribuídos aos empregados Cr\$ 74 162 129,60, somando, até esta data, a participação de

lucros já distribuídos desde 1948, ano em que a Companhia começou a distribuir dividendos, a quantia de Cr\$ 248 771 845,20; com êsse fim, e para o exercício de 1955, já está constituída a reserva necessária, à disposição da Assembléia Geral, que fixará o *quantum* a distribuir aos empregados.

SITUAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA

A situação econômica e financeira da CSN é sólida e prenunciadora de resultados ainda melhores no futuro.

As reservas, os fundos e as provisões foram cautelosamente acumulados em condições de colocar a Companhia em situação impar em relação a qualquer outra empresa.

Merece especial consideração o volume de imobilizações feitas, tôdas imprescindíveis e inadiáveis, e atendidas com recursos próprios, fazendo face às grandes despesas de obras e montagem de equipamentos da expansão ora terminada, bem como aos reajustes cambiais decorrentes da conjuntura econômica nacional.

O índice demonstrativo da situação patrimonial — patrimônio líquido — representado pelo excesso do Ativo Real sobre o Passivo Real, melhorou sobre o anterior, passando de Cr\$ 5 139 533 230,50 para Cr\$ 6 296 946 333,60, com um acréscimo, portanto, de substância patrimonial Cr\$ 1 157 413 106,10, adquirido com as próprias atividades do ano de 1955.

EXPANSÃO

O mercado interno de produtos de aço vem apresentando uma tendência ascensional firme; a demanda crescente de laminados só poderá ser atendida com o aumento da produção; impunha-se, assim, uma segunda expansão da Usina de Volta Redonda, capaz de elevar a produção de aço em lingotes a cerca de um milhão de toneladas anuais.

Feitos os estudos preliminares e elaborado o necessário projeto, a Companhia entabou negociações, devidamente autorizadas por Lei, para obter o indispensável financiamento destinado à aquisição, no estrangeiro, dos equipamentos requeridos.

O "Export-Import Bank of Washington", a mesma organização bancária que financiou a construção e a primeira expansão

da Usina, abriu uma linha de crédito de 35 milhões de dólares que possibilitará a aquisição do mencionado equipamento.

Novo aumento de capital, também autorizado por Lei, e fundos invertidos com lucros da própria Companhia, serão utilizados para atender às despesas de obras e montagens no Brasil, do equipamento adquirido no estrangeiro, de modo que, dentro de cerca de 36 meses, estará Volta Redonda com sua capacidade de produção elevada a cerca de 750 000 toneladas anuais de laminados, de modo que satisfaça melhor às necessidades do mercado, aliviando desta sorte o País de onerosas importações, nem sempre possíveis em vista da escassez de divisas.

2. COMPANHIA NACIONAL DE ALCALIS

Em face da crescente ampliação dos parques industriais brasileiros, aumentam, consideravelmente, as necessidades de consumo de soda cáustica (hidróxido de sódio) e barrilha (carbonato de sódio).

O consumo de álcalis se vem acentuando paralelamente à expansão do desenvolvimento observado em todos os setores estruturais da nossa economia. Daí a importância dos empreendimentos de base, no amplo setor das indústrias químicas, merecendo relevo as iniciativas e realizações da Companhia Nacional de Alcalis. Essa empresa obteve, depois de inúmeras vicissitudes, as bases financeiras necessárias à realização dos seus objetivos, substanciadas nos financiamentos externo (CIAVE) e interno (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico).

• Todavia, até muito recentemente as realizações concretas ficaram na dependência da conclusão de projetos pormenorizados, os quais, por sua vez, dependiam de equipamento por adquirir no exterior. Retardamentos e dificuldades de toda a ordem na obtenção das licenças de importação e disponibilidades cambiais contribuíram para o atraso verificado na execução dos empreendimentos de Cabo Frio.

Felizmente, em 1955, foram recebidas mais de 12 000 toneladas de equipamentos, comprados na França, e adquiridos os equipamentos necessários ao grupo de fabricação de barrilha.

Enquanto não se efetua a encomenda da parte do equipamento relativo ao grupo de produção de soda cáustica e subprodutos, prosseguem os trabalhos de construção civil e os serviços gerais.

Datam de 1942 os planos de construção da Fábrica, por etapas, ficando aberta à iniciativa privada parte do programa de produção. Mas a iniciativa privada não revelou, nestes últimos 13 anos, interesse concreto e satisfatório pelo suprimento do nosso mercado interno no que se refere aos álcalis. O Relatório que me foi encaminhado pela Empresa acentua que a fabricação de álcalis pelo processo eletrolítico é a que mais se adapta à iniciativa privada, porque permite a evolução gradativa da indústria. É certo, porém, que a escassez de energia elétrica e as deficiências de suprimento das matérias-primas indispensáveis à indústria clorada, retardam a produção de soda cáustica eletrolítica. Uma indústria química de base, nas proporções exigidas pelo Brasil, sofre o impacto desses fatores negativos que retardam as soluções colimadas.

Todos os esforços devem ser empregados no sentido de estimular maior participação dos capitais privados no abastecimento de álcalis.

A Companhia Nacional de Álcalis, instalada em Cabo Frio, cabe a responsabilidade de prever o abastecimento integral do mercado de barrilha e cooperar no da soda cáustica. O seu programa de produção, já em andamento, é o previsto para a primeira etapa da Fábrica, ou seja, a fabricação de 100 000 t/anuais de barrilha, das quais 72 000 para venda, e 20 000 de soda cáustica.

Apesar das dificuldades de importação, o consumo brasileiro de álcalis vem aumentando progressivamente, não havendo disponibilidades de meios de produção que permitam a fabricação, em larga escala, de soda cáustica eletrolítica. Para resolver o problema, a Companhia Nacional de Álcalis adotou o processo cal-soda.

A importação de soda cáustica atingiu 74 000 toneladas em 1954. A previsão das necessidades de importação para 1960, consideradas as possibilidades cambiais e não as do consumo real.

já foram estimadas em 100 000 toneladas de barrilha e 110 000 toneladas de soda cáustica.

Constitui, portanto, grave responsabilidade do Governo, lançar as bases de uma solução definitiva do problema, ampliando e consolidando programas de produção, mediante providências bem coordenadas, de ordem financeira, técnica e administrativa, a fim de que seja atendida a demanda nacional de barrilha até 1960 e reduzida pela metade a importação de soda cáustica.

Os empreendimentos industriais de Cabo Frio poderão, deste modo, ser altamente lucrativos, quer reduzindo os preços de custo da produção, quer liberando apreciável volume de divisas. Deve, além disso, ser acentuado o sentido estratégico de integração e expansão da nossa infra-estrutura econômica, que precisa ser fortalecida com o estabelecimento das indústrias químicas de base. Em consequência, grande número de indústrias, tais como celulose, alumínio, metais leves, ligas, vidro, petróleo e outras, serão incrementadas.

A Lei nº 1 491, de 12 de dezembro de 1951, autoriza o Poder Executivo a garantir financiamento até 20 milhões de dólares — o empréstimo contratado se limitou a 15 milhões — e o grupo financeiro francês está disposto à complementação do contrato celebrado em 1953, estudando o processamento até 20 milhões de dólares. O Governo está empenhado em reexaminar e resolver esse conjunto de problemas, no qual avultam as negociações para o financiamento externo (CIAVE), o financiamento interno e o aumento do capital da empresa, em função dos reajustamentos nos programas de produção.

OS EMPREENDIMENTOS DE CABO FRIO

A Fábrica de Alcalis de Cabo Frio é um vasto sistema de obras, empreendimentos, serviços e instalações. Cada uma de suas cinco principais linhas de produção é um conjunto industrial específico: a de cal e do gás carbônico; a da barrilha leve e densa; a da soda cáustica; a dos subprodutos do sal: gesso, hidróxido de magnésio, cloreto de potássio e carbonato de cálcio; a de subprodutos diversos, tais como: bicarbonato de sódio e carbonato de cálcio. A Fábrica dispõe, ainda, de uma salina.

lavras de calcário e serviços gerais de manutenção, adução, vila operária. Todo esse agregado econômico e industrial está sendo instalado no limite dos recursos disponíveis. Cumpre, no entanto, acelerar o ritmo dos trabalhos.

O Município de Cabo Frio, em precária situação financeira, não está em condições de proporcionar qualquer contribuição de vulto aos empreendimentos localizados no seu território.

A Companhia Nacional de Alcalis iniciou a construção do terceiro Grupo de Obras, conjunto de nove edifícios, com uma área coberta de 15 000 m², destinando-se, cada um, a abrigar instalações da Central "Diesel", de 2 000 kw, oficinas mecânicas, caldeiraria, eletricidade, motores, carpintaria, garagem, depósito e almoxarifado.

Essas construções estão praticamente terminadas, restando, apenas, acabamentos decorrentes da instalação dos equipamentos que deverão montar cada conjunto.

O projeto final da adução do Bacaxá, além dos serviços que prestará à Fábrica, solucionará o problema de abastecimento de água potável de várias cidades fluminenses. Por esta razão, o Governo fluminense cooperará, financeiramente, na construção da adutora do Bacaxá. Para instalação da adutora, já estão adquiridos 5 433,311 toneladas de tubos de 500 mm., no valor de US\$ 686 332,00 (FOB). O projeto está concluído, e mais de 50% do material destinado à construção da linha de adução já se encontram no local de assentamento. O restante dos tubos será encomendado à indústria nacional. Também já estão concluídos os trabalhos de topografia, sondagens e terraplenagem das várias áreas onde serão localizadas as instalações industriais, excetuados os capeamentos de ruas e pátios com saibro, para fixação da areia.

As grandes salinas, que deverão produzir 20 000 toneladas anuais de sal, estão em construção, inclusive a instalação da primeira estação elevatória de água salgada da Lagoa de Araruama, a qual será equipada com três bombas de 1 000 l/s.

As obras necessárias à lavra de calcáreo compreendem um canal principal de 6 500 m; outro canal regulador de 2 200 m; e

a bacia para o porto de calcário, cubando, aproximadamente, 1 000 000 m³, dando o conjunto um total de escavação de cerca de 2 200 000 m³.

A seqüência da fabricação dos vários produtos, que serão manipulados, começará pela da cal. Essa fabricação poderá antecipar a renda da Fábrica com a venda anual de 100 000 toneladas de cal de alta qualidade. As instalações necessárias à produção, após o tratamento do minério, compreendem: dois grandes silos de calcário, estação de dosagem e alimentação dos fornos, dois fornos de calcinação de 130 metros de comprimento, conjunto de extração, extinção e moagem da cal, purificação dos gases dos fornos e aproveitamento das poeiras. O produto será estocado em grandes silos que receberão cal viva e cal extinta. Nesse conjunto, será instalado o equipamento para embalagem da cal e para expedição a granel.

Quanto às construções civis, estão terminadas as fundações da parte do tratamento dos gases, a chaminé, e parte das fundações dos fornos.

As oscilações e aumentos dos índices do custo de vida, preços dos materiais e mão-de-obra, que na Europa e nos Estados Unidos excepcionalmente ultrapassam o limite de 2% anuais, aqui atingem mais de 30%.

Essa variação — da ordem de 200% nos preços da construção — tem colocado a Companhia em situação crítica e tornou o plano financeiro, elaborado em 1951, inteiramente obsoleto.

A execução das obras programadas tem sofrido bastante, deixando de ser observados os calendários e a programação prevista nos Gráficos de Gant. A falta de recursos em cruzeiros para cobrir a alta imprevista, que se vem observando desde 1953, tem sido o principal obstáculo à plena realização dos objetivos da Companhia.

Por todos esses motivos, o Governo já autorizou o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico a proceder a estudos técnicos e econômicos definitivos, de maneira que a Companhia Nacional de Alcalis se transforme, no mais breve prazo possível.

em uma das grandes empresas industriais do Brasil, desempenhando, a contento, o relevante papel que lhe cabe na batalha do desenvolvimento econômico do País.

3. COMPANHIA VALE DO RIO DOCE S/A.

EXPORTAÇÃO DE MINÉRIO DE FERRO

A nova orientação, impressa à política de vendas de minério de ferro pela Companhia Vale do Rio Doce, constitui um acontecimento marcante em vista dos resultados obtidos. Com a venda direta da matéria-prima às usinas consumidoras, tanto nos Estados Unidos como na Europa, foram eliminados os intermediários que especulavam em seu proveito exclusivo naqueles grandes mercados consumidores. A exportação aumentou de forma considerável, em consequência da estabilidade das negociações e regularidade no cumprimento dos contratos de venda.

Os intermediários vendedores do minério brasileiro, atuando em função exclusiva dos respectivos interesses, criaram embaraços pelo inadimplemento das cláusulas contratuais, relativas aos prazos e demais condições de fornecimento da matéria-prima aos clientes, dificultando-lhes a programação racional de sua produção de aço.

A exportação se fazia sem qualquer regularidade, com índices extremamente baixos, nos primeiros meses, e uma tonelagem difícil de atender, no outro semestre, em virtude da falta de navios para carregamento do minério. A venda direta pelos agentes da Companhia afastou todos esses inconvenientes, restabelecendo a regularidade dos fornecimentos.

A exportação atingiu 2 262 308 toneladas, ou sejam, 44,8% a mais do que o ano anterior. Foram carregados 255 navios, contra 181 do ano anterior. Esses números constituem um "record" na história da Companhia.

Para o corrente exercício, já foram realizadas vendas num total de 2 300 000 toneladas, que é a produção programada para 1956. Entretanto, se a Companhia contar, dentro do prazo ne-

cessário, com os materiais a serem importados com os recursos do novo empréstimo do Eximbank (US\$ 3 920 000,00) e as indispensáveis coberturas cambiais já solicitadas ao Banco do Brasil, deverá a exportação ultrapassar aquêle total de 2 300 000 toneladas.

REALIZAÇÕES

Transporte e Exportação do Minério de Ferro

Os algarismos abaixo alinhados traduzem os auspiciosos resultados obtidos no ano de 1955: foram exportadas 2 201 219 toneladas métricas no valor de Cr\$ 1 178 181 388,20 (um bilhão cento e setenta e oito milhões cento e oitenta e um mil trezentos e oitenta e oito cruzzeiros e vinte centavos), ou sejam, US\$ 26 483 862,11. Esse volume de exportações representa 44,8% mais do que no ano anterior. Tiveram elas os seguintes destinos: Estados Unidos, 1 005 940 toneladas métricas — 44,5%; Europa, 1 226 795 toneladas métricas — 54,2%; Canadá, 29 573 toneladas métricas — 1,3%, com um preço médio de US\$ 11,71.

O mercado americano consumiu 44,5% da exportação total da Companhia, fato merecedor de registro, uma vez que, em 1954, essa percentagem foi de apenas 35%. O minério de ferro brasileiro vem-se firmando, pois, no mercado norte-americano, o que constitui acontecimento da maior importância pelos seus reflexos no fortalecimento e consolidação do prestígio da Companhia.

Para o corrente exercício de 1956, a Companhia vendeu as seguintes quantidades: para os Estados Unidos, 988 000 toneladas; para a Europa, 1 250 000 toneladas; para o Canadá, 122 000 toneladas; para o Japão, 10 000 toneladas.

O mercado norte-americano merece as preferências da Companhia, por oferecer melhores preços e possibilidades de fornecimento de navios para o carregamento.

Estrada de Ferro Vitória--a-Minas

A Estrada de Ferro Vitória-a-Minas vem mantendo uma posição de destaque entre as ferrovias nacionais, sendo relativamente favoráveis as condições da exploração do tráfego.

A E.F. Vitória-a-Minas é hoje um decisivo fator de desenvolvimento econômico em toda a zona do vale do Rio Doce, havendo transportado, em 1955, 1 447 486 passageiros. Contribuíram para esse apreciável tráfego de passageiros, por um lado, as condições de conforto oferecidas pela Estrada com seus modernos trens de aço, e, por outro lado, a regularidade nos horários das composições.

A Estrada de Ferro Vitória-a-Minas transportou ainda, em 1955, 2 880 980 toneladas de carga. As principais mercadorias transportadas foram as seguintes: minério, 2 294 613 ou 84,0% do volume total; madeiras, 116 563 ou 4,3%; e carvão vegetal, produtos siderúrgicos, café, cereais e outras mercadorias. Ainda em 1955, foram transportadas 103 910 cabeças de gado.

No que se refere à Receita e à Despesa da Companhia, em 1955, os quantitativos foram, respectivamente, Cr\$ 368 863 109,30 (trezentos e sessenta e oito milhões oitocentos e sessenta e três mil cento e nove cruzeiros e trinta centavos) e Cr\$ 365 127 573,00 (trezentos e sessenta e cinco milhões cento e vinte e sete mil quinhentos e setenta e três cruzeiros).

Os resultados econômicos da Companhia Vale do Rio Doce, no exercício transato, foram relevantes. As despesas de operação foram da ordem de Cr\$ 802 000 000,00 (oitocentos e dois milhões de cruzeiros) contra uma receita de Cr\$ 1 280 000 000,00 (um bilhão duzentos e oitenta milhões de cruzeiros), registrando-se o saldo econômico de Cr\$ 478 000 000,00 (quatrocentos e setenta e oito milhões de cruzeiros), pouco antes do encerramento do Balanço de 1955.

Até 1947, os saldos apresentados foram negativos. A partir de 1948 é que a Companhia começou a apresentar resultados positivos em seus balanços, na seguinte progressão: 1948, Cr\$ 4 214 592,43; 1949, Cr\$ 22 416 255,64; 1950,

Cr\$ 22 944 457,60; 1951, Cr\$ 70 948 038,80; 1952,
 181 875 929,90; 1953, Cr\$ 265 361 178,80; 1954,
 Cr\$ 288 254 106,90; 1955, aproximadamente, Cr\$ 478 000 000,00.

Todos os compromissos decorrentes da manutenção e das operações da Companhia, inclusive a execução de seu programa de obras para ampliação da capacidade de produção, transporte e exportação, foram atendidos com regularidade, encerrando-se o ano com um saldo em Caixa de Cr\$ 239 599 000,00 (duzentos e trinta e nove milhões quinhentos e noventa e nove mil cruzeiros).

As obrigações financeiras da Companhia, quer nacionais, quer estrangeiras, foram rigorosamente satisfeitas.

Os empréstimos contraídos com o Export-Import Bank of Washington foram atendidos, com os pagamentos parcelados de amortização e juros, na forma contratual, como segue:

<i>Empréstimo de:</i> <i>Eximbank</i>	<i>Total das remessas durante o ano de 1955, para pagamento de amortizações e juros:</i>	
	US\$	Cr\$
US\$ 14 000 000,00	3 941 573,51	74 180 414,10
US\$ 5 000 000,00	365 590,46	6 880 412,40
US\$ 7 500 000,00	696 954,58	13 116 685,10
US\$ 900 000,00 (locomotivas)	243 412,66	4 581 026,20
General Motors (locomotivas)		
US\$ 600 000,00	162 852,72	3 064 888,20

A Companhia mantém, no País, um empréstimo de Cr\$ 300 000 000,00 (trezentos milhões de cruzeiros) representado por três grupos de debêntures, de Cr\$ 100 000 000,00 (cem milhões de cruzeiros), cada grupo.

Para o 1º grupo desse empréstimo, foram atendidos os pagamentos de amortizações e juros, totalizando, no ano, a importância de Cr\$ 11 227 840,00 (onze milhões duzentos e vinte e sete mil oitocentos e quarenta cruzeiros), e ficando essa obriga-

ção reduzida para Cr\$ 85 000 000,00 (oitenta e cinco milhões de cruzeiros).

Os dois outros grupos, totalizando Cr\$ 200 000 000,00 (duzentos milhões de cruzeiros), foram caucionados ao Banco do Brasil, em cumprimento ao contrato assinado entre a Companhia e aquele Banco, em 29 de setembro de 1952, como garantia da dívida consolidada da CVRD que, àquela data, era de Cr\$ 286 078 395,30 (duzentos e oitenta e seis milhões setenta e oito mil trezentos e noventa e cinco cruzeiros e trinta centavos). De acordo com aquele contrato, foram pagos, durante o ano de 1955, para amortização e juros, Cr\$ 48 000 000,00 (quarenta e oito milhões de cruzeiros), ficando o citado empréstimo reduzido, em 31 de dezembro de 1955, para Cr\$ 176 906 369,80 (cento e setenta e seis milhões novecentos e seis mil trezentos e sessenta e nove cruzeiros e oitenta centavos).

INVERSÕES DE CAPITAL

As inversões por conta de capital, no ano de 1955, atingiram a cifra de Cr\$ 92 215 720,00 (noventa e dois milhões duzentos e quinze mil setecentos e vinte cruzeiros), assim aplicada:

no Departamento das Minas: Cr\$ 28 715 720,00.

no Departamento da Estrada: Cr\$ 63 500 000,00.

As obras realizadas foram de interesse direto para a produção e transporte do minério de ferro, tráfego em geral da E.F. Vitória-a-Minas, construção de casas para operários e empregados em diversos setores de atividade da Companhia.

Em 1955, o número médio de empregados em toda a Companhia foi de 6 892. O salário médio pago, no mesmo ano, foi de Cr\$ 3 247,10 (três mil duzentos e quarenta e sete cruzeiros e dez centavos). A despesa total com pessoal ainda no exercício, incluindo salários, gratificações, férias, despesas de viagem, licenças-prêmio, encargos sociais, atingiu Cr\$ 398 761 266,50 (trezentos e noventa e oito milhões setecentos e sessenta e um mil duzentos e sessenta e seis cruzeiros e cinquenta centavos).

EXPANSÃO E PROGRAMA DE REALIZAÇÕES.

São conhecidas as dificuldades de importação que cerceiam a execução dos programas de expansão industrial das grandes empresas e organizações nacionais. A falta de materiais e equipamentos básicos — tais como instalações mecânicas, material rodante, oficinas de reparação, máquinas, aparelhamento especializado — tem reflexos negativos na rendabilidade das empresas e produtividade dos trabalhos programados.

No entanto, as exportações da Companhia Vale do Rio Doce foram as maiores, desde sua criação em 1942. Os recursos postos à disposição da Companhia com o novo empréstimo negociado com o Export-Import Bank of Washington — no total de US\$ 3 920 000,00 — só poderão ser utilizados no corrente ano. Se as importações de materiais e equipamentos puderem ser efetivadas de forma que sejam recebidos ainda no primeiro semestre deste ano, poderá a Companhia atingir, no próximo exercício de 1957, os 3 000 000 de toneladas — próxima etapa a ser alcançada no seu programa de desenvolvimento. O novo empréstimo negociado com o Eximbank destina-se à importação de materiais e equipamentos para a consecução desse volume de exportação.

A Companhia Vale do Rio Doce, diante das dificuldades cambiais, vem adquirindo no mercado nacional todas as mercadorias, materiais e equipamentos possíveis, não podendo, porém, evitar as importações daqueles que não se fabricam no País.

Assegurar à Companhia maior capacidade de extração, transporte e exportação do minério de ferro, é providência de elementar bom-senso que se traduz em substancial aumento de divisas para a economia nacional, contribuindo, assim, para o equilíbrio da nossa balança comercial com o exterior. Além disso, a Estrada de Ferro Vitória-a-Minas, com uma extensão de 570 quilômetros, é a única ferrovia que atende satisfatoriamente aos interesses do Vale do Rio Doce, contribuindo para apressar o desenvolvimento geral de extensas regiões dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

4. FABRICA NACIONAL DE MOTORES

A Fábrica Nacional de Motores vem prosseguindo na realização de seus programas de expansão e desenvolvimento, marcando o ano de 1955 o início de sua consolidação como empreendimento industrial básico. Nesse ano, os objetivos programados, relativos à produção mensal de 200 caminhões, foram concretizados. A produção mensal de 300 veículos passou a constituir a finalidade do programa para o corrente exercício.

Quanto à nacionalização dessas viaturas, cumpre destacar o recebimento e instalação do ferramental adquirido na Itália.

A regularização e saneamento das finanças da empresa permitiram obter-se, no primeiro semestre de 1955, a absorção de prejuízos de exercícios anteriores, simultaneamente com a liquidação dos débitos que não puderam ser resgatados em 1954. Em 1955, gastaram-se 30 milhões de cruzeiros com a aquisição de novas máquinas e a adaptação das instalações existentes.

A Fábrica Nacional de Motores endereçou propostas às autoridades competentes, para a intensificação do intercâmbio comercial italo-brasileiro e tomou providências no sentido de obter divisas, a fim de assegurar a expansão de seu ritmo de trabalho.

Partindo de uma produção total de 373 unidades, em 1953, passou a 531, em 1954, e a 2 426, em 1955. O ritmo mensal da produção elevou-se um pouco acima dos 200 veículos.

Dentre as maiores dificuldades antepostas à execução desse programa, cabe mencionar a falta de divisas na época prevista, o que retardou a importação de equipamentos indispensáveis.

Apesar dos progressos já verificados, cumpre fortalecer e ampliar as indústrias auxiliares, a fim de que a Fábrica Nacional de Motores realize em melhores condições econômicas os seus programas industriais.

O preparo das linhas de produção requer um intervalo de tempo, em geral, de seis meses; na segunda metade do ano, foi possível realizar a parte preparatória, que está permitindo os progressos da nacionalização, previstos para 1956.

A poupança, em termos de divisas, realizada em 1955, importa em cerca de 2 milhões de dólares, calculada em função do preço contratual do veículo.

Em vez de promover a importação de peças acabadas, preferiu a Fábrica Nacional de Motores, em vários casos, receber produtos brutos de fundição e forjamento.

Tanto a empresa como as indústrias auxiliares já estão em condições de realizar a necessária usinagem.

FABRICAÇÃO DO TRATOR FNM-FIAT, DE 25 HP.

Dispõe a empresa de todos os planos e elementos para lançar-se a este setor de seu programa de trabalho, com cerca de 90 máquinas reservadas para tal fim. Todavia, apesar das negociações e providências efetuadas, a falta de coordenação entre as diversas entidades, ligadas ao assunto, não permitiu fôsse iniciado, em 1955, o programa industrial do trator.

Os encargos de trabalho reclamaram a aquisição de máquinas e a adaptação de várias das atuais instalações, para o que foi necessário investir um montante superior a 30 milhões de cruzeiros.

A experiência do período de 1955 demonstrou uma forte procura pelo caminhão FNM-Alfa Romeo.

Vem-se observando mudança de demanda dos autoveículos em favor das unidades de maior capacidade de carga e reduzido custo de operação.

O caminhão, aqui produzido, dispõe de uma capacidade de carga para 22 toneladas úteis (se acrescido um reboque para 14 t) e é altamente econômico. O caminhão FNM-AR já firmou o seu conceito no mercado interno.

Atendidas parcialmente as necessidades prioritárias do País, foi a Fábrica Nacional de Motores levada a realizar a venda de tais veículos à Bolívia, por motivos especiais que caracterizaram essa operação, ou seja, o pagamento em petróleo, representando, assim, suplementação nas disponibilidades cambiais.

Em 1955, foi ampliada a rede de distribuidores, para a cobertura do mercado; ampliou-se, também, o número de agentes, existindo, hoje, cerca de 100 firmas incumbidas da distribuição do

veículo, a fim de poder satisfazer à demanda. Procurou-se manter o preço do veículo em bases razoáveis.

O número de veículos vendidos em 1955 compreende 2 415 unidades, representando cêrca de cinco vêzes o volume de vendas de 1954.

A frota de caminhões FNM-AR, hoje existente no País, é superior a 4 000 veículos.

A grande aceitação do produto tem estimulado a realização de concentrados esforços para aumento, em curto prazo, da quantidade produzida.

A ampliação da assistência técnica, o melhor aparelhamento das oficinas, a formação de estoques de peças sobressalentes, o preparo de pessoal especializado, são providências destinadas a aperfeiçoar a manutenção da importante frota de veículos hoje existentes no País.

AQUISIÇÃO DE MATERIAL

A aquisição dos numerosos itens de material, exigidos pelo programa da Fábrica vem encontrando sérios obstáculos, com reflexo na marcha da produção. Tem sido difícil encaminhar, com regularidade, um fluxo constante de materiais às linhas de fabricação.

Não tem sido possível evitar a formação de onerosos estoques de material, como garantia à perfeita continuidade de abastecimento. A Fábrica Nacional de Motores — empresa desbravadora no setor da produção de caminhões pesados no Brasil, — vem colocando encomendas maciças, para entrega em uma só vez, no intuito de encorajar as indústrias auxiliares à produção em série de peças e itens diversos de material.

A instalação de outros fabricantes de veículos deve ser sempre acompanhada de uma política de estímulo às indústrias auxiliares, em condições de permitir a organização, em bases apropriadas, da indústria automobilística brasileira. Sem isso, duas alternativas ocorreriam: ou a indústria principal deveria realizar diretamente uma parcela do programa, maior do que seria economicamente recomendável; ou um número excessivo de grandes empresas iria

defrontar-se no mercado, em disputa de uma escassa produção de itens complementares do veículo.

A influência da Fábrica Nacional de Motores no mercado interno, como agente comprador de destacada importância, não deve ser menosprezada: o volume das aquisições de material ascendeu, no ano findo, a 225 milhões de cruzeiros, enquanto em 1954 atingiu apenas 49,8 milhões.

O volume de itens de material exigido para o abastecimento da Fábrica ultrapassa o montante de 20 000. Quase uma centena de indústrias colaboradoras trabalham para a Fábrica Nacional de Motores. O número de fornecedores inscritos já compreende 1 376 firmas.

As operações sociais, concluídas em 1955, produziram, como se esperava, resultados sensivelmente mais expressivos que os do exercício anterior.

Deverá proceder-se, pela primeira vez, na história da Fábrica, à distribuição de dividendos.

O faturamento, realizado em 1955, ascende à soma de 1 bilhão e quase 300 milhões de cruzeiros. Em 1954, o montante correspondeu a 244 milhões de cruzeiros, já representando, por sua vez, um acréscimo de, aproximadamente, 50 milhões sobre o exercício de 1953.

Com semelhantes resultados no ano findo, inscreve-se a Fábrica Nacional de Motores entre as grandes empresas do País, quanto a volume de faturamento.

Foi absorvida a parte restante do prejuízo acumulado, em exercícios anteriores (26 milhões de cruzeiros), que não pôde ser resgatada em 1954, como, também, se liquidaram, integralmente, as demais dívidas pendentes, isto é, os débitos com o Banco do Brasil (40 milhões de cruzeiros), com a Alta Romeo S.P.A. (300 mil dólares) e com os Institutos de Previdência (22 milhões de cruzeiros).

O problema da disponibilidade de divisas constitui preocupação permanente da Fábrica Nacional de Motores. O aumento da produção e a aquisição de máquinas necessárias ao avanço da

nacionalização do veículo reclamam a mobilização, a curto prazo, de um maior volume de divisas, o qual, no entanto, será amplamente compensado, pelas poupanças que vão sendo obtidas, à proporção que se desenvolve a fabricação nacional.

No intuito de assegurar bases estáveis à expansão do programa industrial da Fábrica, várias negociações foram empreendidas com autoridades e firmas italianas, visando ao incremento do intercâmbio comercial entre o Brasil e a Itália.

O aumento da produtividade no trabalho e a melhoria das condições de vida dos empregados levaram a Fábrica Nacional de Motores a tomar diversas providências administrativas. Foram construídas cerca de 50 moradias, enquanto se espera o andamento das obras do conjunto residencial, a cargo do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários.

PROGRAMA DE TRABALHO

Como já foi acentuado, a Fábrica Nacional de Motores está em condições de promover o aumento da produção mensal de caminhões, para melhor satisfazer à crescente demanda desses veículos.

CAMINHÕES

Foram analisados os problemas técnicos e econômicos decorrentes do aumento da produção e entabuladas negociações com as indústrias nacionais e estrangeiras vinculadas ao programa da Fábrica. Na base dos estudos efetuados decidiu-se elaborar, para 1956, um plano de trabalho que prevê a fabricação mensal de 300 unidades. Esse acréscimo representa 50% sobre a produção planejada em maio de 1954.

Prosseguem, todavia, cuidadosos estudos, visando à produção mensal de 600 veículos.

É oportuno salientar que as necessidades do mercado, com relação ao veículo do tipo do FNM-AR, são estimadas em cerca de 8 000 por ano. Esta cifra tende a ampliar-se, dado que se verifica sensível modificação na demanda de caminhões, em favor

dos que ofereçam maior capacidade de carga e custo mais reduzido de operação.

No que se refere ao progresso da nacionalização, o ano de 1956 deverá permitir uma expressiva poupança de divisas, calculada em cerca de 8 milhões de dólares, para a produção anual de 3 600 veículos, graças à plena utilização do ferramental de procedência italiana, cujo crescente emprêgo está planejado para este exercício. Quanto a peças e conjuntos, que passarão a ser fabricados no País durante 1956, podem citar-se, por sua importância, os seguintes: Caixa de mudanças — parte interna completa; eixo traseiro, com exceção da ponte do eixo; diferencial, completo; chassi, completo.

Já se acham prontos os planos de fabricação do motor, ou seja, a última etapa do programa de nacionalização do caminhão FNM-AR.

A Fábrica Nacional de Motores é uma sociedade de economia mista, cujo objetivo direto é o de promover a mais rápida instalação de uma verdadeira indústria automobilística no Brasil. A experiência por ela adquirida na solução dos complexos problemas técnicos, — inclusive as medidas de apoio às indústrias auxiliares, — será de grande utilidade para todos, sem quaisquer discriminações ou exclusivismos que venham assegurar-lhe uma posição monopolística.

AUTOPEÇAS

Entre as modificações planejadas na organização do Setor Industrial, incluiu-se a criação de uma oficina-escola, destinada ao treinamento da mão-de-obra pela fabricação de autopeças.

A necessidade de autopeças para os veículos, produzidos na fábrica, decorre não só do acentuado aumento na frota existente, como, também, do avanço que vem sofrendo a nacionalização de caminhões.

Em conseqüência, tenderá a restringir-se o programa de fabricação de autopeças para outros veículos, cuja razão principal de existência era a necessidade de bem aproveitar as disponibilidades de cargas de máquinas, anteriormente averiguadas.

TRATOR

No tocante ao programa-trator, a Fábrica já dispõe de todos os planos e, bem assim, da reserva de cerca de 90 máquinas para essa importante parcela dos encargos que lhe cabe cumprir. Os investimentos necessários ao referido programa (2 000 tratores/ano) foram estimados em Cr\$ 13 000 000,00 (treze milhões de cruzeiros e US\$ 2 020 000. Quanto ao programa-caminhão, exclusive o motor, os investimentos foram estimados em Cr\$ 65 550 000,00 (sessenta e cinco milhões e quinhentos e cinqüenta mil cruzeiros) e US\$ 1 830 000.

É de reconhecer-se que a Fábrica Nacional de Motores pode suprir a demanda nacional de caminhões pesados a óleo «diesel», quando, então, terá justificado plenamente as razões que ditaram a transformação de seu programa.

A produção de tratores, por sua vez, pode repetir o êxito do programa-caminhão, constituindo assim, com a primeira, duas contribuições decisivas para o desenvolvimento econômico do Brasil, no tocante à mecanização da lavoura e às inúmeras modalidades de utilização dessas viaturas.

IV — Empresas Incorporadas e outros Empreendimentos

EMPRESAS INCORPORADAS AO PATRIMÔNIO DA UNIÃO

A Superintendência das Empresas Incorporadas ao Patrimônio da União procedeu, em fins de 1955, a minucioso estudo de cada uma das unidades que a integram e que são, hoje, em número de 13, após a desincorporação de alguns e a alienação de outros acervos: Empresa «A Noite», «O Estado» (Niterói), Oficinas de «A Manhã», Oficinas de «A Noite» (S. Paulo), Brazil Land Cattle and Packing Co., Departamentos de Terras e Colonização, Departamento de São Paulo, Southern Brazil Lumber Colonization Co. e Empresa de Asfalto Nacional, todas estas deficitárias; Empresa Rádio Nacional, Armazéns Frigoríficos, Fábricas de Tintas Vitória e Editora «A Noite», com *superavit* no 1º semestre de 1955.

O balanço econômico da Superintendência, relativo a 1954, centralizado por verbas, aponta um prejuízo superior a 37 milhões de cruzeiros, e o do primeiro semestre de 1955, o de Cr\$ 7 303 657,40 (sete milhões trezentos e três mil, seiscentos e cinquenta e sete cruzeiros e quarenta centavos).

Das empresas incorporadas, nove vêm acusando sucessivos *deficits*, impossíveis de serem cobertos pelos *superavits* das quatro restantes, além do que há compromissos da Superintendência e das Empresas, junto a Institutos de Previdência, ao Tesouro Nacional, à Caixa Econômica Federal, a bancos, e outros que, ao fim do primeiro semestre de 1955, montaram a Cr\$ 445 756 050,00 (quatrocentos e quarenta e cinco milhões setecentos e cinquenta e seis mil e cinquenta cruzeiros).

Dada a origem e a natureza diversa dos acervos incorporados e adquiridos, sem que se procurasse processar sua pronta transformação e integração nos moldes, quer das companhias de capitais mistos, quer das autarquias, formou-se um complexo sistema de atividades, regidas, parte pelo sistema da iniciativa privada, parte segundo os moldes da administração pública. Os inconvenientes de semelhante medida estão à vista, traduzidos numa seqüência de problemas cujas soluções se arrastam.

É imperioso buscar o equilíbrio econômico, e o caminho que se afigura mais prático é a alienação daquelas empresas que não tenham um papel efetivo na estrutura do Estado.

Neste sentido, acolhendo sugestões formuladas pela própria Superintendência, já foram encaminhadas mensagens ao Congresso Nacional, acompanhadas de projetos de lei que autorizam o Poder Executivo a transformar a Rádio Nacional em sociedade de economia mista, a alienar bens mencionados e derrogar autorizações legais para alienação de bens, ali também referidos.

Ao lado dessas medidas, outras de natureza administrativa estão sendo tomadas, tendo em vista possibilitar o equilíbrio preconizado e estabelecer a desejada uniformidade na caracterização daquelas unidades que, de relevante interesse para a economia do País, devam, realmente, permanecer integradas no Poder Público.

EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL DO TURISMO

É tempo de o Brasil se compenetrar da importância do seu patrimônio turístico, transformando-o, por um trabalho de valorização conveniente e exploração industrial adequada, em ativo fator de enriquecimento, cultura, propaganda, aprimoramento político e bem-estar social.

Devemos, afinal, compreender, o que as nações nossas vizinhas há muito compreenderam: o turismo não é mero prazer ou luxo de um povo rico, e, sim, uma fonte copiosa de variados e relevantes benefícios, sobretudo econômicos e culturais, fundada em imperativos da natureza humana.

Já não é necessário invocar os clássicos exemplos dos países europeus, França, Suíça, Itália, e outros; aí estão, em nosso próprio continente, o Canadá, México, Cuba, Uruguai, Peru, a fruírem vultosos proventos, sendo que as duas primeiras nações tiveram, em 1954, o seu balanço de pagamentos favorecido pelas elevadas somas de 284 milhões de dólares e 190 milhões de dólares, respectivamente, provenientes dos gastos de turistas, ou seja, da chamada *exportação invisível*.

Até agora esteve praticamente ausente a ação do Governo Federal no campo especificamente turístico. Para os seus problemas, adotaremos soluções que fujam aos inconvenientes da burocracia e ao agravamento do "empreguismo", utilizando-nos, o quanto possível, do concurso das organizações privadas que, por longos anos, porfiaram naquele setor, e de cuja experiência, trabalho eficiente e econômico, havemos de nos valer.

No plano por executar, terão preferência as medidas que favoreçam o incremento do turismo internacional (imigratório), ou seja, o encaminhamento de correntes de forasteiros do exterior, de modo que assegure à Nação, no mais breve prazo, um novo e rico fluxo de divisas fortes. É de notar, entretanto, que será igualmente benéfico ao turismo nacional tudo que se fizer em serviços, equipamentos e obras, para aquela outra modalidade de turismo.

Não deixaremos de estimular, outrossim, o intercâmbio turístico com as nações vizinhas. O contacto de povo para povo, estabelecido fora das relações políticas convencionais, criará um

clima de maior confiança recíproca, e segura fraternidade, favorecendo o fortalecimento da consciência jurídica interamericana, certamente o grande patrimônio dos povos das Américas.

Para o Brasil, cuja agigantada estatura se distingue no panorama geral, físico e histórico, desta parte do Continente, tal intercâmbio se torna de inestimável importância.

3. DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL

Além do material fornecido ao Tribunal Superior Eleitoral para o pleito de 3 de outubro de 1955, atendeu o Departamento de Imprensa Nacional aos pedidos formulados pelos Poderes Públicos, quer no que se refere às publicações nos jornais oficiais, quer a obras ou material de expediente.

Foram publicadas, em 1955, 89 290 páginas de jornais oficiais, o que corresponde a um aumento de 24 412 em relação ao ano de 1950.

No que se refere à jurisprudência dos Tribunais e Conselhos foram divulgados 16 877 acórdãos, ou seja, 2 712 decisões a mais do que em 1954.

Foram expostos à venda, dentro dos prazos previamente fixados, isto é, no 15º dia útil após cada trimestre, os volumes da *Coleção das Leis*, relativos ao ano de 1955.

Na série DIN-Divulgação, iniciou-se a publicação periódica, em volumes quadriestrais, da *Coleção das Leis Municipais do Distrito Federal*, bem como se restabeleceu a revista *Jurisprudência*, paralizada desde o ano de 1947. Este último periódico reúne, também de quatro em quatro meses, os julgados dos altos Tribunais sobre matéria cível, criminal, do Trabalho e da Previdência Social.

Há que se ressaltar ainda, nos trabalhos do Departamento de Imprensa Nacional para as duas casas do Congresso e Câmara Municipal do Distrito Federal, a preparação de 29 696 páginas de «avulsos» de projetos de leis, num montante de 2 955 629 exemplares.

Os resultados obtidos em suas atividades possibilitaram a elevação da renda industrial do D.I.N., a qual excedeu de

Cr\$ 6 998 210,70 (seis milhões novecentos e noventa e oito mil duzentos e dez cruzeiros e setenta centavos) a estimativa do Orçamento da União de 1955.

No setor assistencial, além dos serviços médico, dentário, farmacêutico e de recreação, aquêlê estabelecimento gráfico vem mantendo, com regularidade, desde 1954, o de alimentação aos seus servidores, cuja despesa corre por conta do D.I.N. e cuja execução está a cargo do S.A.P.S. Assim é que foram fornecidas, em 1954, 285 245 refeições, em 236 dias de trabalho, e, em 1955, 356 501, em 248 dias de trabalho.

Parte 5

POLÍTICA DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÕES

I — Diretrizes e Bases

A par do programa quinquenal pertinente à expansão do suprimento de energia, para a indispensável industrialização do País, há que cuidar do problema dos transportes e comunicações, numa estrutura harmônica, em que pesem as funções de cada sistema e se articule o seu funcionamento, fixando-se objetivos nítidos e econômicos, principalmente no que concerne ao dispêndio de divisas. Sem um esforço ordenado, nesse sentido, os males resultantes da deficiência dos sistemas de transportes tenderão a agravar-se, não só pelo desgaste a que a sua aparelhagem está sujeita, mas também pelos maiores encargos que o crescimento do País lhes trará.

No último quinquênio governamental iniciou-se um esforço sistemático no sentido de corrigir as deformações mais graves dos sistemas de transporte terrestre — principalmente quanto a ferrovias. Os projetos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico constituem elemento valioso para o trabalho que agora se inicia. Não serão interrompidas as providências já encetadas, para execução de parte desses projetos, não obstante as dificuldades da suspensão dos financiamentos externos nêles previstos. Iniciou-se, também, um pro-

grama de dragagem e reaparelhamento dos portos, sacrificado, em grande parte, pela falta de recursos financeiros.

Entretanto, êsses esforços sistemáticos, e outros, como o referente à expansão da rede rodoviária, revelaram-se insuficientes ou desajustados ao programa de mobilização de recursos financeiros para a sua efetivação. Além disso, setores de magna importância nesse campo de atividade, como o dos transportes por água, permaneceram até mesmo sem um equacionamento realista, base para a ação adequada. Fato semelhante ocorreu, aliás, com os serviços nacionais de comunicações, que já não correspondem às necessidades da vida nacional.

Ao assinalar a inanidade dos esforços ultimamente envidados, não há qualquer intuito de menosprezá-los, mas o firme propósito de redobrá-los, adequando-os, porém, às novas condições que vão prevalecendo e que, se não devidamente encaradas, comprometerão o engrandecimento futuro da Nação.

O atual Governo está decidido a contribuir, de forma substancial, para a normalização dos serviços de transportes e comunicações. Espera superar as deficiências mais graves de que êsses serviços se ressentem e exercerá uma política definida e ativa com o funcionamento de organismos capazes de, pela continuidade de uma ação bem orientada, extinguir os males atuais e corrigir, ao longo do tempo, aquêles que não permitirem pronta eliminação.

As atuais deficiências das ferrovias e da frota de cabotagem nacional desviaram, para os transportes rodoviário e aéreo, parte do tráfego, superior à conveniente, pelo alto custo dêstes transportes, principalmente em termos de divisas. Não se trata, só, de um avanço tecnológico, que cumpre utilizar em benefício da Nação; trata-se, de fato, de corrigir uma deformação com o maior empenho, aliás, até que a produção interna de autoveículos e de combustíveis líquidos reduza os encargos nacionais em divisas e que o reaparelhamento das ferrovias e da frota de cabotagem possibilite melhor distribuição das correntes de tráfego entre os meios de transportes, conforme os reclamos da atividade econômica, espontaneamente manifestados.

Na luta pela redução dos encargos nacionais de divisas, para equipamento e operação dos sistemas de transporte do País, está

uma das características da orientação do Governo. O reequipamento da frota mercante e do parque ferroviário, mesmo quando se processar mediante importações imprescindíveis, terá esse efeito, pois aliviará os encargos rodoviários no que correspondam à expansão decorrente das deficiências daqueles sistemas. A diretriz dominante, no sentido da poupança de divisas, conduz o Governo a propender para a construção de navios e a fabricação de material ferroviário, na maior escala possível, e ao encorajamento da implantação da grande indústria de autoveículos, de que o País já não poderá prescindir. Tendo em vista ainda a crônica situação deficitária de balanço de pagamentos, esforçar-se-á o Governo, não só por poupar divisas, mas por conquistá-las com a expansão da frota mercante de longo curso.

A esse corajoso esforço há naturalmente que corresponder uma mobilização de recursos financeiros e humanos, compatível com o vulto dos empreendimentos. Aliás, aplicar recursos em setores de atividade impostergáveis, pela sua função imprescindível e pela sua natureza industrial, apresenta reais possibilidades de remuneração direta para os investimentos, se a gestão dos serviços se processar em bases adequadas.

Deverá encerrar-se neste quinquênio a fase de exploração deficitária do conjunto das entidades de transportes que o Governo teve de criar ou absorver, em cumprimento da sua função de mantenedor dos serviços básicos. O usuário de tais serviços deverá remunerá-los adequadamente, em geral; as exceções deverão reduzir-se aos estritos casos em que o interesse superior da Nação impõe a sua manutenção nas áreas de incipiente atividade econômica. Uma política de tarifas de fretes remunerativos será, em consequência, estabelecida, como suporte essencial das empresas que prestarem tais serviços.

Não bastarão, porém, o reequipamento dos meios de transporte, em grande parte obsoletos, e a fixação de tarifas remunerativas, para que os serviços se normalizem e tenham assegurada a sua expansão para atender às novas necessidades. Há que inconstitucionalizar devidamente a gestão, adaptando a estrutura e o funcionamento das entidades transportadoras à natureza da sua função industrial, e assegurar continuidade de ação a

cada uma, dentro de um conjunto harmônico e conforme programas de atuação a longo prazo.

Implicará a execução desse programa em amplas reformas setoriais, que se consubstanciarão em planos parciais e na fixação de diretrizes para a coordenação dos serviços, através do Conselho Nacional dos Transportes, a ser instituído. A coordenação resultará, naturalmente, da oferta de serviços, inclusive armazenagem, convenientemente orientada, e da fixação das tarifas; mas, quando imposta pelas circunstâncias, poderá implicar a adoção de medidas especiais que conduzam à utilização máxima dos meios de transporte disponíveis.

Conseqüentemente, nova orientação na maneira de conduzir as questões, nesse setor de atividade do Estado, está sendo lançada. Como fruto preliminar dela, o Govêrno envida, já, todos os esforços para melhorar o rendimento dos órgãos e entidades oficiais existentes, imprimindo-lhes diretrizes consentâneas com a reforma geral em perspectiva, que alcançará, naturalmente, êsses próprios organismos. A implantação dos métodos de planejamento, que se aperfeiçoarão conforme as peculiaridades econômicas, sociais e políticas do País, constituirá um dos meios de atuação que empregar, paralelamente com um esforço de racionalizar a execução dos serviços que o Poder Público julgue conveniente contratar com empresas privadas.

II — Transportes Ferroviários

A recuperação econômica e técnica do sistema ferroviário brasileiro é, a meu ver, uma das mais prementes imposições de nossa economia. A expansão da rede existente, ainda que de grande interesse, tem de passar a segundo plano, a fim de que se concentre a maior parte de nossos esforços na modernização e reequipamento das principais ferrovias do País.

É chegado o momento de assumirmos uma atitude clara e lógica, frente ao problema ferroviário, atribuindo a necessária ênfase ao sentido industrial e econômico da estrada de ferro. Temos de abandonar os raciocínios fantasistas e as idéias vagas, que vêm presidindo à seleção das linhas por construir, bem como os métodos de exploração das ferrovias existentes.

A fase pioneira da ferrovia já foi ultrapassada. Não se justificam mais as construções de estradas de ferro que não venham atender a um tráfego mínimo razoável, ou, pelo menos, completar malhas interrompidas da rede de transportes existente.

A exploração das ferrovias precisa de se orientar, segundo novo espírito industrial, buscando equilibrar suas despesas e rendas com maior eficiência de operação e adoção de política tarifária mais realista.

Sómente em casos especiais se justificam os *deficits* de operação das empresas industriais do Estado, como as ferrovias, com a alegação de lucros indiretos e de estímulo ao desenvolvimento econômico. Comumente, o que ocorre é que se procura cobrir, sob a capa de lucros indiretos, graves deficiências estruturais, falhas administrativas e distorção do espírito da empresa.

De é aconselhável que se procurem eliminar ou restringir ao mínimo os subsídios do Tesouro para cobrir *deficits* de operação, e necessário que se forje nova mentalidade na exploração dos serviços industriais do Estado, dando-se aos administradores o apoio de que necessitam para a recuperação econômica desses mesmos serviços.

O custo operativo das empresas deficitárias é acrescido do tremendo custo da ineficiência, resultante da falta de recursos adequados nas horas próprias, contingência peculiar às entidades que dependem de subvenções. Mais vale à coletividade pagar, em nível adequado, pelos serviços das empresas industriais do Estado, do que mantê-las com os recursos dos impostos que paga ao Tesouro.

O tolerável será, quando muito, que as entidades deficitárias sejam exceções e não tendam a constituir a regra geral.

Grande esforço precisa ser despendido para que as entidades e organizações, que operam os sistemas de transportes governamentais, adquiram um nível de eficiência razoável, sendo admissível que cobrem tarifas compensadoras e justas. É preciso quebrar o círculo vicioso dos serviços ineficientes que, por isso, não podem ser bem remunerados, mantendo-se em níveis deficitários que dificultam sua melhoria.

Esta é uma definição de política, que importa ser adotada, com a devida atenção, nos setores de transportes a cargo do Governo, especialmente no ferroviário.

Um complexo de erros e omissões vem agravando, a partir de 1945, o balanço consolidado de nossas ferrovias, atingindo, no momento, uma situação que promove a completa distorção da finalidade industrial das estradas de ferro, caracterizando-as como instrumentos de subvenção estatal aos usuários dos transportes sobre trilhos.

O quadro seguinte, alinhando as receitas e despesas de operação e o *deficit* resultante, nas estradas de ferro da União, evidencia essa realmente grave situação:

Anos	Receita	Despesa	«Deficit»
		(em bilhões de cruzeiros)	
1953	2,9	6,1	3,2
1954	3,5	7,2	3,7
1955	4,5	9,0	4,5

As cifras de 1955, estimadas, mostram que as receitas só cobriram a metade das despesas. Todo transporte está sendo subvencionado, em 50%, com recursos de impostos que paga todo o País. Esta situação precisa ser alterada.

POLÍTICA FERROVIÁRIA

As medidas estudadas para a redução ou eliminação dos *deficits* são de duas naturezas — reaparelhamento e eficiência administrativa. A solução simplista de aumento de tarifas, na proporção necessária a cobrir os *deficits*, não se justifica. A revisão das tarifas tem de se associar a um esforço de reaparelhamento, a uma nova técnica de administração e a uma nova formulação de política no setor ferroviário.

O Governo a que presido é favorável à criação da Rede Ferroviária Federal S.A., nos moldes do que vem sendo discutido no Congresso. A urgência de novas condições de trabalho para as estradas de ferro da União é tão grande, que me sugere apelar, nesta oportunidade, para o Congresso Nacional, no sentido de concluir com brevidade o exame do projeto de lei que cria a Rede Ferroviária Federal S.A.

É intenção do Governo organizar esta nova empresa com a melhor equipe de técnicos e administradores dos quadros de nossas ferrovias e prestigiar sua direção, para que possa ela agir livre de injunções estranhas aos interesses legítimos de uma empresa de finalidade industrial.

A eficiente administração das estradas é problema fundamental e a simples modificação dos métodos seguidos poderá proporcionar sensível melhoria nos resultados técnicos, econômicos e financeiros da exploração industrial das unidades de nossa rede ferroviária, antes mesmo de na mesma se poderem fazer novos investimentos de vulto.

Trabalho que pode ser executado em prazo relativamente curto e muito inferior ao previsto para a aquisição de todo o vultoso equipamento de que necessitam essas estradas, a reorganização projetada trará, desde logo, resultados concretos, cujo valor não se deve subestimar.

Os recursos em pessoal, instalações e equipamentos, de que as estradas de ferro da União dispõem atualmente, não estão, de modo algum, proporcionando os resultados que deles se poderiam tirar. Um melhor rendimento no seu uso, permitindo incrementar a receita industrial sem acréscimo considerável das despesas fixas, poderá ensejar sensível melhoria na situação financeira, especialmente em certas redes regionais, em que talvez se possam eliminar imediatamente os *deficits* que há longos anos as oneram.

Um dos encargos de maior destaque que competirão, de início, à direção da Rede, será o de planificar a melhor utilização dos recursos que vêm sendo fornecidos pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, pelo «Export and Import Bank» e pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, em consequência dos planos estudados e recomendados pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, preparando-se, simultaneamente, para o recebimento e adequada aplicação dos restantes recursos já programados, oriundos dos órgãos financiadores. A necessidade dessa preparação, sem a qual não é possível utilizar, de maneira plenamente eficiente, os referidos recursos financeiros, encarece, ainda mais, a urgência da reorganização administrativa.

REAPARELHAMENTO

O Governo já iniciou o reexame dos programas de reaparelhamento das ferrovias e de financiamento dos investimentos indispensáveis.

Até o presente, obtiveram empréstimos, em moeda estrangeira, as estradas de ferro Central do Brasil, Santos a Jundiá, Companhia Paulista e Vitória a Minas, num total aproximado de 60 milhões de dólares. Além dessas empresas, lograram financiamento em cruzeiros, no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, as estradas de ferro São Luís-Teresina, Central do Piauí, Sampaio Correia, Bahia e Minas, Goiás, Dona Teresa Cristina, Noroeste do Brasil e Araraquara, bem como as Rêdes Viação Cearense, Ferroviária do Nordeste, Mineira de Viação, Paraná-Santa Catarina e a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, num total de 3 bilhões de cruzeiros, aproximadamente.

Com o objetivo de proporcionar garantia aos empréstimos e facultar sua ampliação, para ajustamento aos custos crescentes das utilidades e da mão-de-obra, foi baixado o Decreto n.º 37.686, de 2 de agosto de 1955, que manda recolher ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico as rendas dos Fundos de Melhoramento e de Renovação Patrimonial, e foi enviada ao Congresso mensagem (Projeto de Lei n.º 689-55), solicitando a prorrogação do período da cobrança dessas taxas, como o da vigência das subvenções da Lei n.º 272-48, destinadas ao atendimento de dispêndios de capital.

Estudos já avançados demonstram, entretanto, que os recursos por aplicar no quinquênio 1956/1960, da ordem de sete bilhões de cruzeiros e mais 100 milhões de dólares, não poderão ser financiados sem que se ampliem as taxas de melhoramento e renovação patrimonial ou se crie um outro fundo ferroviário. O Governo considera mais correto ampliar as referidas taxas, o que depende da lei a ser proposta oportunamente.

A partir dos últimos meses de 1955, vem o Governo estudando um esquema de uniformização regional das tarifas ferroviárias, procurando eliminar as grandes divergências de bases tarifárias, adotadas por ferrovias vizinhas. Nesse zoneamento, fo-

ram devidamente ponderadas as peculiaridades de cada região e o tráfego de cada ferrovia, sendo corrigidas no mesmo passo algumas incongruências existentes nas incidências das antigas tarifas.

A rede ferroviária nacional estende-se atualmente por cerca de 37 100 km, sendo 2 880 km em bitola de 1,60 m; 33 120 km, em bitola de 1,00 m e 1 060 km, em bitolas inferiores a um metro.

Em 1955, apesar da redução de verbas e da majoração geral das tabelas de preços para pagamento das obras contratadas, os trabalhos de construção a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro prosseguiram sem solução de continuidade. Com a linha assentada e lastrada de pedra britada, alcançou-se Montenegro, a vinte e seis quilômetros da estação de General Luz, na linha férrea que desta estação se dirige a Passo Fundo, no Rio Grande do Sul. Há trilhos lançados: de Barra do Trombudo ao Trombudo Central (13 km), na Estrada de Ferro Santa Catarina; cerca de doze (12) quilômetros além de Maringá (Pôsto Telegráfico Paissandu), no prolongamento Apucarana a Guaira, no Estado do Paraná, até o km 12, a partir de Cruz das Almas (estação da E. F. Leste Brasileiro) em direção a Santo Antônio de Jesus (E. F. Nazaré), no Estado da Bahia; até Soledade (74 km) a Oeste de Campina Grande, e até a estação de Espinhara, 32 km a leste de Patos, na ferrovia Campina Grande a Patos, no Estado da Paraíba; entre Oscar Nelson a São Rafael (20 km), na Estrada de Ferro Sampaio Correia, Estado do Rio Grande do Norte, e, finalmente, até o km 45 no ramal Co-roatã e Pedreiras, no Maranhão, faltando 38 km já atacados, para conclusão do ramal.

CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS

As construções ferroviárias em curso não se têm circunscrito às reais metas políticas e econômicas, entendendo-se como meta política a interligação das grandes redes nacionais e por meta econômica a rendabilidade da ferrovia de per si e para a economia da Nação.

Contudo, importa ultimar-se o que foi começado, ainda que, em alguns casos, com restrições ditadas pela conveniência econômica devidamente analisada, estabelecendo um regime de prioridade de execução.

Passaram para o 1º Grupamento da Engenharia Militar, durante 1955, as seguintes linhas férreas em construção: Periperi-Campo Maior-Teresina, Teresina-Paulistana, Oiticica-Campo Maior, no Piauí; Piquet Carneiro-Cratéus, no Ceará; ramal de Macau e Oscar Nelson-Jucurutu, no Rio Grande do Norte; Bananeiras-Bicuí e o trecho Patos à ponte dos Oitis, da ligação Campina Grande a Patos, na Paraíba. O Grupamento concluiu o assentamento da via permanente entre Oscar Nelson e São Rafael (20 km).

Os técnicos ferroviários que colaboraram na organização do programa de realizações por executar no setor de construção, durante o atual período de governo, chegaram à conclusão de que a meta a atingir, no que respeita à expansão da quilometragem ferroviária brasileira, neste quinquênio, deveria ser de 1 500 quilômetros de estradas abertas ao tráfego. Essa expansão poderia ser bem maior, se não precisássemos recuperar com urgência grande parte da rede existente. O planejamento dessa expansão vem-se fixando, mais demoradamente, no exame da necessidade de melhor articulação entre as diversas redes isoladas a que se dá, atualmente, a denominação de sistema ferroviário brasileiro.

Embora, nesse terreno, na última década, muito se haja feito, o conjunto de estradas de ferro brasileiras ainda se ressentem da falta de interligações que possibilitem melhor intercâmbio comercial entre as diferentes regiões do País, maiores facilidades administrativas e melhor aproveitamento do equipamento móvel. Entre as ligações de maior necessidade, cumpre salientar: o entrosamento entre as redes dos Estados do Maranhão, Piauí e Ceará; entre a deste último Estado e a de Pernambuco; a conclusão da ligação entre a Rede Ferroviária do Nordeste e a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro; a definitiva formação do sistema baiano com a ligação, a Leste Brasileiro, das Estradas de Ferro Nazaré e de Ilhéus; a melhor entrosagem entre a Vitória a Minas e Cen-

tral do Brasil e a Rêde Mineira de Viação; e a indispensável continuidade entre as linhas de bitola de 1,00 m da Rêde Mineira, com o alargamento da bitola de 0,76 m.

No que se refere a novos troncos e a novas linhas de penetração, as atenções do Governo se voltam para a conclusão do chamado TPS, ligação, da bitola de 1,60 m, entre as capitais de São Paulo e do Rio Grande do Sul, assim como no prolongamento das linhas pioneiras da Paraná-Santa Catarina.

A urgente necessidade de disciplinar a aplicação das verbas orçamentárias segundo o princípio da maior rendabilidade dos investimentos e ainda de sujeitar os trabalhos ferroviários, em conjunto, a uma ordem de preferência compatível com os recursos disponíveis, tornou imperativa a expedição do Decreto nº 38 668, de 26 de janeiro de 1956, que baixa regras mais consentâneas com as disposições do Código de Contabilidade Pública, para adjudicação de empreitadas ou tarefas às firmas construtoras de estradas de ferro.

E' pensamento do Governo dar cumprimento, imediatamente, ao programa de revisão dos contratos de empreitadas, de modo que racionalize as construções ferroviárias em curso.

Espera o Governo ter concluído, dentro em breve, o plano de gastos em construção, em revisão de traçados e em reequipamentos das ferrovias, a cargo da União, bem como os respectivos planos de financiamento e investimento orçamentário.

A fim de permitir pronta organização da Rêde Ferroviária Federal S.A., vai o Governo criar um grupo de trabalho especial, que se incumbirá de preparar os atos legais e os regulamentos e normas de trabalho da futura empresa.

CENTRAL DO BRASIL

O programa de reaparelhamento da Central do Brasil continua a merecer toda a atenção do Governo. Como é sabido, a remodelação das linhas de bitola larga, a instalação de nova oficina para reparação de locomotivas «diesel», a construção de um pátio de triagem próximo ao pôrto do Rio de Janeiro e a aquisição de vagões para transporte de minério e carvão foram incluídos em projeto da

Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, aprovado pelo Governo em 5 de março de 1952.

Para execução desse programa de reabilitação foram concedidos US\$ 12 500 000,00 (doze milhões e quinhentos mil dólares) pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento e Cr\$ 1 181 000 000,00 (um bilhão, cento e oitenta e um milhões de cruzeiros) pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico. As obras e investimentos constantes dos diversos planos acham-se em plena execução, depois de cumpridas as formalidades contratuais necessárias à movimentação do empréstimo.

Os serviços relativos à ampliação dos pátios do Ramal de Paraopeba foram concluídos. A remodelação das linhas de bitola larga foi atacada na linha do Centro, tendo sido adquiridos trilhos e acessórios, dormentes e pedra para lastramento de 256 quilômetros. Instalou-se a construção da oficina para reparação de locomotivas «diesel», estando prevista a sua conclusão dentro de um ano.

Já foi aberta a concorrência para a construção do pátio de triagem próximo ao pôrto do Rio. A Central do Brasil recebeu, da indústria nacional, 982 vagões e, da Bélgica, 535 outros, para transporte de minério.

Visando ao equilíbrio financeiro da Estrada, foram recebidos, para liquidação de dívidas e cobertura de *deficit* de operação, Cr\$ 516 632 457,40 (quinhentos e dezesseis milhões, seiscentos e trinta e dois mil, quatrocentos e cinquenta e sete cruzeiros e quarenta centavos) no exercício de 1953, Cr\$ 1 169 545 714,60 (um bilhão, cento e sessenta e nove milhões, quinhentos e quarenta e cinco mil, setecentos e quatorze cruzeiros e sessenta centavos) em 1954 e Cr\$ 313 821 828,00 (trezentos e treze milhões, oitocentos e vinte e um mil, oitocentos e vinte e oito cruzeiros) no ano passado. Os resultados dessas providências se fizeram sentir benêficamente, refletindo-se no restabelecimento da confiança e na regularidade de transportes da Estrada.

O transporte de passageiros dos subúrbios do Rio de Janeiro, problema social relevante, vem merecendo cuidados especiais. As unidades elétricas existentes, em número de 101, não são suficientes para atender ao acréscimo da população servida pela Estra-

da. Por isso foram adquiridos, no exterior, 50 trens-unidades e 50 motores, e mais 100 reboques, que serão fabricados no Brasil, tendo sido as duas primeiras unidades entregues em dezembro último.

O tráfego com as unidades elétricas existentes foi normalizado, tendo aumentado o número de trens em circulação, com a recuperação de 16 unidades. Em 1955, o número de passageiros transportados atingiu 152 478 500, com uma receita de Cr\$ 103 921 469,30 (cento e três milhões, novecentos e vinte um mil, quatrocentos e sessenta e nove cruzeiros e trinta centavos).

Continua o trabalho de extensão da eletrificação a outros trechos da Estrada, salientando-se os subúrbios da cidade de São Paulo e o trecho de Barra do Pirai a Volta Redonda. Nas variantes do Ramal de São Paulo, prosseguiram os trabalhos de assentamento da via permanente, conclusão de terraplenagem e construção de cercas e de 13 estações.

No exercício de 1955, foram adquiridos no exterior materiais na importância de Cr\$ 223 592 427,70 (duzentos e vinte e três milhões, quinhentos e noventa e dois mil, quatrocentos e vinte e sete cruzeiros e setenta centavos) e, no País, na importância de Cr\$ 583 033 840,00 (quinhentos e oitenta e três milhões, trinta e três mil, oitocentos e quarenta cruzeiros), sendo que, também, foram aplicados, na aquisição de dormentes, Cr\$ 84 609 023,70 (oitenta e quatro milhões, seiscentos e nove mil, vinte e três cruzeiros e setenta centavos). Na compra de carvão estrangeiro foram despendidos Cr\$ 7 363 174,80 (sete milhões, trezentos e sessenta e três mil, cento e setenta e quatro cruzeiros e oitenta centavos), e na de carvão nacional Cr\$ 179 741 678,60 (cento e setenta e nove milhões, setecentos e quarenta e um mil, seiscentos e setenta e oito cruzeiros e sessenta centavos).

O quadro de pessoal da Estrada, atualmente, compreende 2 596 titulados, 41 565 mensalistas, 2 558 diaristas, 94 tarefeiros, 31 contratados e 3 154 operários de obras.

A aplicação dos recursos fornecidos pelo Governo e as providências tomadas, para melhor aproveitamento do material rodante e de tração, deram, como resultado, aumento apreciável de receita no exercício de 1955. A receita total da Estrada, assim, alcançou Cr\$ 2 383 793 336,30 (dois bilhões, trezentos e oitenta

e três milhões, setecentos e noventa e três mil, trezentos e trinta e seis cruzeiros e trinta centavos), sendo Cr\$ 1 857 864 395,70 (um bilhão, oitocentos e cinqüenta e sete milhões, oitocentos e sessenta e quatro mil, trezentos e noventa e cinco cruzeiros e setenta centavos) correspondentes à exploração industrial. Tenha-se em conta que, no exercício de 1954, a receita industrial montou a Cr\$ 1 324 877 486,10 (um bilhão, trezentos e vinte e quatro milhões, oitocentos e setenta e sete mil, quatrocentos e oitenta e seis cruzeiros e dez centavos).

Dedicada especialmente ao lineamento da política ferroviária do Governo, esta parte da Mensagem deixa de alongar-se sobre as atividades das demais estradas de ferro do País no exercício de 1955 e sobre os programas de expansão e melhoramento de cada uma delas.

III — Transporte Rodoviário

É propósito do Governo manter a política rodoviária, inaugurada com o Decreto-lei nº 8 463, de 27 de dezembro de 1945.

POLÍTICA RODOVIÁRIA

A partir dessa data, as rodovias têm sido custeadas principalmente pelo Fundo Rodoviário Nacional, por isso que os recursos provenientes do impôsto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos, importados ou produzidos no País, são rateados entre o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os órgãos rodoviários dos Estados e Municípios.

Os programas de obras rodoviárias estaduais, por força do mesmo instrumento legal, passaram a ser coordenados pelo Conselho Rodoviário Nacional. Iniciou-se, então, um grande planejamento com o objetivo de harmonizar as rêdes de estradas dos Estados, isoladamente, e em relação ao Plano Rodoviário Nacional.

Decidindo-se, portanto, pela continuidade dessa política rodoviária, o Executivo consolidará um sistema cuja aplicação nos últimos dez anos deu os melhores resultados nas três órbitas de Governo, pois que houve, realmente, grande empenho na

ampliação e aprimoramento das rêsdes de estradas de rodagem, com o objetivo de melhor atender às economias regionais.

As estatísticas de trânsito, levantadas, tanto pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, como pelas entidades congêneres estaduais, têm demonstrado a importância da construção da rêsde rodoviária, principalmente pela predominância dos transportes de carga.

De fato, na maior parte da rêsde, verifica-se uma percentagem aproximada de 70% dos veículos de carga sôbre o total do fluxo de trânsito. Atingem mesmo as rodovias mais distantes dos grandes núcleos populacionais uma proporção de até 90%.

As estatísticas oficiais do número de habitantes no ano de 1952, por veículo, mostram os seguintes valores:

Região Norte	277 hab/veículo
" Nordeste	255 " "
" Leste	85 " "
" Sul	54 " "
" Centro Oeste	243 " "
Brasil	88 " "

Haverá, também, a par da construção de novas rodovias, um programa de pavimentação, com o que se reduzirá o custo de operação dos veículos, pois se chega, muito comumente, à redução de 50% numa comparação entre os valores dos custos em uma mesma estrada, com ou sem pavimentação adequada.

Esta vantagem extraordinária cresce ainda, no País, em face dos seguintes fatos, decorrentes das dificuldades com que a Nação luta pela obtenção de divisas: a) necessidade de alongar a vida útil dos veículos, impossibilitados, como estamos, de manter a atual frota rodoviária e, muito mais, de atendermos ao crescimento dêsse parque (cêrca de 10% ao ano, pelo menos), até que os fabrique-mos aqui mesmo; b) poupança na aquisição de determinadas peças que forçosamente se têm de importar e no mercado atingem preços exagerados; c) improdutividade dos veículos de transportes, retidos nas oficinas para reparações, já que não aumentaram, em número, no ritmo do desenvolvimento econômico do País e do cresci-

mento de sua rede rodoviária; d) elevação exagerada do custo dos veículos rodoviários, inclusive os de carga, fato que, de certo modo, anula a influência do aprimoramento da sua rede rodoviária.

Em consonância com o estabelecido pelo Decreto-lei nº 8 463 e outros instrumentos complementares, procuraram os órgãos rodoviários — tanto federais, quanto estaduais e municipais — promover, com recursos mais amplos, obras de maior interesse econômico.

Os governos estaduais, nesses 10 anos de implantação da «nova política rodoviária», vêm mantendo um contínuo esforço em aumentar a extensão e aprimoramento das redes rodoviárias, utilizando não somente a quota que lhes cabe do Fundo Rodoviário Nacional, mas também recursos próprios. É de ressaltar-se a preocupação desses governantes em oferecer aos seus Estados extensões de estradas de rodagem pavimentadas.

Em dezembro passado, a rede pavimentada, sob a jurisdição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, apresentava a extensão total de 1 089,80 km, para a qual contribui com quase 50% a rodovia Presidente Dutra, realizada em cerca de 14 meses consecutivos e cujos gastos de execução ainda não estão totalmente liquidados.

Merece ressaltada a providência do Congresso, consubstanciada na Lei nº 2 698, de 27 de dezembro último, quando estabelece que: «30% das sobretaxas arrecadadas, uma só vez ou em parcelas, antes ou depois da refinação no Brasil, pela importação do petróleo e seus derivados, depois de regularizadas as operações cambiais realizadas, antes desta lei, por conta do Tesouro Nacional», deverão ser atribuídos à «aplicação na pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários».

• No momento, o Executivo promove a regulamentação da Lei nº 2 698, para possibilitar a aplicação das referidas sobretaxas.

Não se limitam, porém, aos previstos nessa lei, os recursos destinados à pavimentação de estradas de rodagem. Outra fonte será encontrada no próprio Fundo Rodoviário Nacional, pois a Lei nº 1 749, de 28 de novembro de 1952, estabelece (Art. 4º) que:

«O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e os serviços estaduais de estradas de rodagem aplicarão, aquele 20% e estes 10%, no mínimo, das suas cotas do Fundo Rodoviário Nacional na pavimentação das rodovias dos respectivos planos e em melhoramentos de traçados e construções ou reforços de obras d'arte especiais.»

Cabe, porém, relêvo, nesta oportunidade, às cifras que traduzem o progresso do Fundo Rodoviário Nacional nos últimos dez anos, proveniente do «impôsto único» recolhido ao Banco do Brasil S. A.

<i>Ano</i>	<i>Importância</i> Cr\$
1946	453 789 036,30
1947	756 328 476,30
1948	1 142 547 167,00
1949	1 207 040 174,10
1950	1 441 401 736,50
1951	1 799 939 811,40
1952	2 167 071 135,70
1953	3 062 712 720,50
1954	3 141 604 431,50
	<hr/>
	15 172 434 689,30

Foram incluídas as despesas bancárias de 1/4% aa. que o Banco do Brasil S. A. cobra sôbre a arrecadação e que foram majoradas para 3/8% aa., a partir de julho de 1953. Está também incluída na arrecadação de 1954 a restituição de 20 milhões de cruzeiros (Decreto nº 32 747/53), parte do impôsto único recolhido ao Tesouro Nacional e não entregue ao Fundo Rodoviário.

O montante do Fundo Rodoviário Nacional, relativo ao ano de 1955, caiu muito, tendo sido arrecadados apenas Cr\$ 2 817 459 933,70 contra uma previsão orçamentária de Cr\$ 3 520 000 000,00: houve, pois, uma diferença de Cr\$ 324 144 497,80 sôbre a arrecadação do ano anterior (1954).

Entre os anos de 1948 e 1954 verifica-se um crescimento contínuo de 18,5% aa., para, em 1955, haver uma queda brusca de mais de 10% sobre a arrecadação de 1954.

Não se pode atribuir esta queda tão violenta apenas às dificuldades de importação de novos veículos, imprescindível à renovação da frota rodoviária e, conseqüentemente, ao provimento das necessidades da economia brasileira. É verdade que novas e melhores estradas foram abertas à utilização pública, propiciando maior rendimento de cada veículo (maior quilometragem de percurso por ano), e que, pelo incremento da indústria nacional de peças e acessórios, mais fácil se tornou a recuperação dos mesmos.

Explica-se, em parte, essa queda da arrecadação, pela absorção no consumo dos estoques de combustíveis e lubrificantes importados, cujos impostos, mais elevados que os das refinarias nacionais, eram pagos no ato do recebimento no País. Esses estoques não foram refeitos pelas refinarias particulares ou de propriedade da Petrobrás, cujos depósitos de óleo bruto atendem, apenas, ao ritmo de fabricação de produtos, ficando, em decorrência, muito baixa a contribuição ao Fundo Rodoviário Nacional.

Verdade é que esse fato ocorreu no início de 1955, numa escala dificilmente verificável no futuro, visto como, nessa época, entraram em operação, em curto prazo, cêrca de 90% das instalações refinadoras do País; também foi permitido às refinarias nacionais o pagamento do impôsto único, 45 dias após a venda dos seus produtos aos distribuidores, sem o que a indústria anteciparia, de fato, o pagamento de tributo devido pelo consumidor. Pode-se admitir êste fato como causa de um decréscimo, correspondente a um e meio duodécimo orçamentário, voltando o ritmo de crescimento a se verificar êste ano.

As responsabilidades do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (D.N.E.R.) crescem cada vez mais rapidamente, com a ampliação da rede federal, por iniciativa sua ou dos Estados, que, em geral, procuram passar ao órgão federal a obra executada, desobrigando-se, assim, da conservação e pavimentação futuras.

Parece oportuno adotar-se, para o chamado «impôsto único», o critério da cobrança *ad valorem*. Desta sorte, o preço de venda dos combustíveis e lubrificantes líquidos, importados ou produzidos

no País, desde que o tributo seja exclusivamente constituinte do Fundo Rodoviário Nacional, representará, para os usuários, a indenização de uma prestação de serviços, que virá a beneficiá-los, ainda, pela melhoria e ampliação da rede rodoviária.

Adotado esse critério, será possível considerarem-se as mesmas obrigações da Lei nº 1 749, de 28 de novembro de 1952, relativamente à pavimentação e turismo, substituindo, então, as da Lei nº 2 698, de 27 de dezembro do ano passado.

Outros tributos poderão, em época oportuna, ser propostos ao Congresso Nacional para o efeito de aumentar as dotações do D.N.E.R., possibilitando a melhoria e a execução de obras rodoviárias do maior interesse econômico.

A cobrança da «taxa de melhoria», devida pelos proprietários marginais, é justa e oportuna, mas a legislação estabelecida precisa de revisão, para tornar adequada e prática a sua aplicação. O Poder Executivo aguarda do Congresso Nacional uma legislação específica sobre a matéria.

PROGRAMAS DE OBRAS

Fazendo o balanço das nossas possibilidades financeiras e contando com a compreensão dos Senhores Congressistas, o Governo tem estabelecido um programa de obras rodoviárias inadiáveis e de possível realização, sem a necessidade maior de suprir os equipamentos já em uso no Brasil (salvo peças e implementos fundamentais de manutenção, não produzidas no País).

Objetiva este programa trabalhos em 9 840,7 km de rodovias, sendo 3 802 km de melhoramentos em rodovias existentes, cujas características técnicas não correspondem à conveniente utilização dos veículos automotores.

O objetivo do Governo é o de tornar possível a conclusão do «programa de primeira urgência» do Plano Rodoviário Nacional e estabelecer continuidade no transporte rodoviário até os mais distantes centros populares.

Assim, pretende estabelecer, pela BR-2, a ligação entre a atual Capital da República e a cidade de Pelotas (1 806,7 km) no Rio Grande do Sul, não só construindo vários trechos, mas ainda introduzindo melhoramentos substanciais em outros. O Governo

tem o maior interesse na abertura de nova estrada (cujos estudos e projetos estão concluídos) entre as capitais do Paraná e de São Paulo. Com 421 km de extensão, mais curta, portanto, e de melhores características técnicas que a atual, será possível a sua realização em duas etapas, a primeira, com o aproveitamento da Via Anchieta, na transposição da Serra do Mar.

Será concluída a BR-3, entre as cidades do Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A sua primeira etapa, a partir de Juiz de Fora, deverá estar terminada dentro de 12 a 14 meses (incluída a pavimentação). A outra etapa será a conclusão da segunda pista da chamada Rio-Petrópolis, entre Saracuruna e a Fábrica Nacional de Motores, além da nova pista entre este ponto e o Grinó, que, com a conclusão do trecho até Bonsucesso, possibilitará, não só o desfôgo da cidade de Petrópolis, mas ainda o descongestionamento do trecho inicial da BR-3.

Pretende o Govêrno, com melhoramentos, variantes e obras d'arte, concluir definitivamente a BR-4 (a chamada Rio-Bahia), dando-lhe as características técnicas que o trânsito, já elevado, reclama.

Outra realização que se pretende empreender, para o desenvolvimento econômico de vasta região do País, das maiores possibilidades, é a BR-5, que estabelece a ligação, pelo litoral, entre as cidades do Rio de Janeiro e Salvador, com a extensão de 1 591 km, incluindo-se melhoramentos de trechos já em tráfego, como estrada estadual. Serve a BR-5 a Campos, Vitória e às cidades litorâneas do sul da Bahia.

Para atender à interligação das regiões mais produtivas e de comércio no Nordeste, o Govêrno concluirá dois grandes trechos da BR-11: o que faculta a ligação direta de Natal (RN) com Santa Rita — próximo a João Pessoa (PB), Recife (PE) e Maceió (AL), completando as ligações Aracaju-Rio Real-Esplanada; e o que vai de Pedrão à Feira de Santana.

A BR-14, grande via meridiana da rêde federal, lançada bem longe do litoral, precisa ter alguns dos seus trechos, capitais do ponto de vista econômico, entregues ao trânsito, de sorte que se estabeleça continuidade entre Niquelândia, centro mineiro (principalmente de níquel e cobalto) e o interior paranaense; e do seu

entroncamento com a BR-36 (a chamada «Estrada do Trigo») até Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Esta rodovia tornou-se também essencial para as ligações terrestres com a futura Capital da República.

A conclusão do trecho da BR-16, entre Campo Grande (MT) e Pôrto D. Carlos, é uma obra que se impõe. Igualmente a BR-22, entre Peritoró e Teresina, o que permitirá, de forma permanente, a ligação do Rio de Janeiro com a cidade de São Luis do Maranhão.

A BR-31, conquanto seja obra para mais de um período governamental, poderá ser iniciada, com a execução em três etapas: a primeira, completando a ligação de Indaiá a Rio Casca, permitirá, com estradas espírito-santenses, a ligação ao pôrto de Vitória; a segunda estabelecerá a ligação Monlevade a Belo Horizonte; a terceira, finalmente, terá continuidade entre Uberaba-Entroncamento BR-14-Cuiabá.

Está igualmente programada a BR-32, ou seja, a ligação BR-4 (Muriaé, MG) até São João da Barra (RJ), unindo o grande centro açucareiro de Campos ao interior de Minas Gerais.

Da BR-34 precisam ser atendidas duas grandes etapas para se completarem as comunicações do sul de Mato Grosso ao pôrto de Santos, tais sejam: Pôrto Murtinho-Rio Brilhante-Pôrto Quinze de Novembro e Presidente Prudente-Pôrto Epitácio. Compreenderá o total de 660 km.

A BR-35, que tem grande parte concluída pela engenharia do Exército Nacional (470,0 km), precisa ser completada com a ligação moderna entre Curitiba e Paranaguá (60,0 km). Além da sua função militar e econômica, a estrada em aprêço poderá manter grande corrente turística, pelo acesso a Vila Velha, próxima a Ponta Grossa ou ao parque nacional de Iguaçu.

A chamada «Estrada do Trigo» (BR-36) precisa ser concluída, pelo menos, a etapa entre Lajes e Xanxerê (233 km), o que permitirá o escoamento da produção de vasta região, pela BR-2.

É do interêsse da economia sul-rio-grandense fazer-se a ligação entre Guaíba e Alegrete (BR-37 450,0 km) e o trecho da BR-38, Dom Pedrito-Livramento (45,0 km).

Iniciada no Governo do Presidente Getúlio Vargas, e já bastante adiantada em sua construção, tem-se a BR-55, que estabelece a ligação entre as cidades de São Paulo e Belo-Horizonte, servindo a vasta região das maiores possibilidades no campo de produção e, ao mesmo tempo, possibilitando encaminhar seus produtos ao Rio de Janeiro pelo acesso à cidade de Caxambu. Considera o Governo que esta rodovia, uma vez concluída, permitirá atender ao abastecimento dos três maiores centros populacionais e industriais referidos.

Já se verifica um comércio intenso entre as regiões paulistas e fluminenses, servidas pela BR-2, e os centros populosos de parte da BR-3, mas, muito principalmente, da BR-4 e do Nordeste, em geral. A rodovia do plano nacional que permite reduzir de muito a distância real e, principalmente, virtual (o que significa despesas à menos com a operação de transporte) é a BR-57, que, entre Barra Mansa-Três Rios-Mar de Espanha, acompanha o Vale do Rio Paraíba: dispensará ela a passagem, atualmente obrigatória e inútil, que se faz pelo Rio de Janeiro. Iniciada no Governo passado e já adiantada, deve ser concluída com urgência.

Outra obra rodoviária, cuja conclusão se impõe, é a parte da BR-59, entre Torres (RS) e Joinville (SC), 334 km, por isso que serve a uma vasta região de grande produtividade agrícola e industrial, além de interligar zonas de influência de portos de cabotagem.

Estima-se o total de todas essas obras de construção e melhoramentos em cerca de Cr\$ 8 000 000 000,00, que deverão ser investidos no curso do quinquênio 1956-1961.

O Governo está informado de que alguns industriais brasileiros, com os recursos da produção nacional, se propõem, e com licenças especiais estrangeiras, montar usinas para produção de misturas asfálticas, a quente e a frio, fazendo-se um mínimo de importação de elementos essenciais.

O início da produção no País de cimento asfáltico e de outros materiais para pavimentação, em um total de, aproximadamente, 120 mil toneladas anuais, foi um grande passo no incentivo a um programa mais amplo.

A política adotada pelo Governo é a de sempre balancear as circunstâncias da circulação de veículos — peso e volume — e as vantagens, também, da melhoria das características técnicas das estradas de rodagem, em planta e em perfil.

IV — Transportes Marítimos e Fluviais

PORTOS E NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

A importância vital do transporte marítimo para a economia do País e o estado crítico a que chegou asseguram-lhe a mais alta prioridade no Plano Nacional de Desenvolvimento.

É o transporte marítimo, e o será ainda por muito tempo, o sistema realmente nacional de interconexão de nossa extensa faixa litorânea, onde ainda se concentram os principais nódulos da atividade econômica do País e a maior parte de sua população.

Ao longo dessa faixa litorânea, os numerosos portos são os principais centros de transbordo do mercado interno e do comércio exterior. Vários Estados da Federação têm a quase totalidade de seu comércio dependente da navegação de cabotagem. É, por isso, o transporte marítimo, a nossa mais importante rota da integração econômica.

Se a estas considerações acrescentarmos o fato de que o transporte por água é o mais econômico e eficiente meio de transporte existente, para grandes massas e a grandes distâncias, avulta de logo o papel insubstituível que a ele caberá no desenvolvimento econômico nacional.

Em contraste, porém, com a sua relevância, a situação do nosso sistema de transporte marítimo é talvez a mais crítica de todos os setores básicos da economia nacional e, certamente, da rede geral de transportes. Os aspectos mais salientes da crise, a par das deficiências portuárias, são a incapacidade da frota de cabotagem para carregar, com regularidade e eficiência, a produção destinada ao mercado interno, compelindo-nos ao atual e oneroso recurso do transporte em navios estrangeiros; o *deficit* crescente das duas maiores empresas oficiais de navegação, a operarem frotas heterogêneas de unidades obsoletas e de alto custo operacional, obrigando o Governo a socorrê-las com auxílios que ultrapassaram 2 bilhões de cruzeiros nos três últimos anos e

previstos em 700 milhões, para o corrente exercício, sem incluir os últimos reajustamentos salariais do pessoal das autarquias; e, finalmente, o enorme dispêndio de nossos escassos e preciosos recursos em divisas, para pagamento dos fretes de nosso próprio comércio exterior, atingindo somas só comparáveis, em nosso deficitário balanço de pagamentos, aos dispêndios de petróleo e trigo.

A reabilitação e o desenvolvimento de nossa Marinha Mercante constituem, por isso, um dos mais importantes programas a ser empreendido pelo Governo, neste quinquênio, tendo em vista tanto a sua importância ímpar para a nossa economia, quanto a aplicação prática do princípio básico por que se deve nortear a nossa política nacional de transportes, qual seja, o de estimular a utilização e o desenvolvimento, de preferência, daquele meio de transporte que menos custe, por unidade de serviço, em termos de divisas, já que é peculiaridade de toda a nossa rede de transporte depender grandemente de importações para se equipar e abastecer.

A recuperação do serviço de transporte marítimo — tarefa da mais alta prioridade nos esforços destinados a acelerar o desenvolvimento econômico do País — será empreendida, mediante um programa de larga envergadura que visará ao aumento imediato da produtividade dos portos e à implantação da indústria de construção naval, abrangendo um conjunto de medidas a curto e a longo prazo, concatenadas numa política coerente de Marinha Mercante, que objetivará claramente não só reaparelhar o transporte marítimo, mas também proporcionar-lhe meios e condições de desenvolver-se continuamente, à medida das necessidades do progresso do País.

Dentre os objetivos visados por esse esforço de organização e investimento, cumpre destacar como primordiais os seguintes :

a) regularizar e expandir o transporte de cabotagem, mediante, principalmente, o aumento da produtividade dos portos e maior eficiência da frota;

b) eliminar o *deficit* das empresas oficiais de navegação;

c) reduzir gradualmente a sobrecarga de fretes no balanço do pagamento do País.

AUMENTO DA PRODUTIVIDADE DOS PORTOS

A primeira providência a tomar, para a melhoria e expansão do transporte marítimo, é aumentar a produtividade do nosso sistema portuário.

Assoreados, em grande parte desaparelhados para atender às suas necessidades atuais e, principalmente, anquilosados os seus serviços por práticas e sistemas de trabalho anacrônicos, constituem os portos, desde alguns anos, "pontos de estrangulamento", por onde o nosso comércio, externo e interno, se escoava lenta e onerosamente, como tem sido reiteradamente reclamado pelas classes produtoras e reconhecido pelo Governo.

Em consequência, as próprias unidades de transporte, transformadas em dispendiosos "armazéns flutuantes", perdem, em sobreestadia nos portos, muito mais tempo do que o gasto em transportar, isto é, no seu mister específico, eliminando, muitas vezes, a margem de lucro das empresas de navegação e reduzindo de 50 %, pelo menos, a capacidade de transporte da frota de cabotagem.

Dai, em grande parte, a constante crise de transporte, na costa do País — intermitentes congestionamentos portuários e movimentos alternados de excesso e carência de praça marítima, e desequilíbrios regionais e periódicos que obrigam, como agora, a apelar para o auxílio de navios estrangeiros.

No baixo rendimento do sistema portuário reside, portanto, uma das causas principais das deficiências do transporte marítimo, especialmente de cabotagem. Os navios existentes, ainda que obsoletos e antieconômicos em sua grande maioria, representam, em conjunto, uma tonelagem de transporte que poderia talvez ser suficiente para atender regularmente à demanda atual, não estivessem eles imobilizados nos portos, quando não em reparos nos estaleiros. Reduzindo, portanto, a capacidade e a própria eficiência do sistema de transporte marítimo, a baixa produtividade dos portos torna, por outro lado, inútil ou mesmo contraproducente, a simples modernização da frota de cabotagem, pois a substituição de navios velhos por novos redundará, apenas, em aumentar o

prejuízo da economia nacional, acrescentando o valor do capital improdutivo.

Esse, portanto, o principal "ponto de estrangulamento" a ser eliminado, prioritariamente, do sistema de transporte marítimo, tanto mais quanto a melhoria do rendimento geral do sistema, especialmente da rede portuária, possibilitará a intensificação e ampliação do comércio de cabotagem, na medida das necessidades de nosso desenvolvimento econômico, hoje prejudicado, nesse setor, pela ineficiência do transporte de cabotagem.

DRAGAGEM E REAPARELHAMENTO PORTUÁRIO

A solução do problema portuário foi objeto de um "Plano de Reparelhamento dos Portos", aprovado pelo Decreto nº 20 334, de 21 de dezembro de 1951, e que compreendia um programa de dragagem, construção de novas instalações e reequipamento das existentes.

Dentro dos objetivos gerais desse Plano, foram elaborados, pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, projetos específicos para dragagem e reaparelhamento, com a compra de dragas e organização de serviços de dragagem, visando à manutenção, pelo próprio Governo, das profundidades, para evitar, futuramente, a prática onerosa dos contratos de dragagem.

O referido "Plano de Reparelhamento Portuário", cuja execução tem sido retardada, à mingua de recursos, e os projetos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos carecem, de modo geral, de cuidadosa revisão para adaptá-los às circunstâncias atuais, não só no que tange às necessidades, como, principalmente, às disponibilidades financeiras. O Governo está, no momento, procedendo a esse trabalho de revisão e reelaboração na base de estimativas de recursos mobilizáveis.

Isto feito, porá o Governo em execução imediata, para ser ultimado neste quinquênio, um plano de dragagem e reequipamento dos portos, obedecendo, em linhas gerais, às seguintes diretrizes :

a) *Dragagem* — Acelerar a execução do programa anterior para remover o volume restante de areia e vasa ; para manutenção das profundidades, adquirir uma frota de dragas, adaptadas às

condições atuais dos portos e organizar o serviço de modo mais eficiente.

b) *Obras de acostagem e proteção* — Prosseguimento das obras de maior interesse econômico, em ritmo acelerado; iniciar obras novas somente em casos especiais; reduzir, ou cessar obras não justificáveis economicamente.

c) *Equipamento* — Estudar a utilização do equipamento existente, a fim de aumentar o seu rendimento; adquirir só o equipamento de maior urgência.

REORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS: O PROBLEMA DA GESTÃO ECONÔMICA

Esse programa de dragagem e reaparelhamento dos portos, por imprescindível que seja, não esgota, porém, o problema portuário, pois este não consiste, apenas, em construir novas instalações ou em ampliar as existentes. Sem excluir a necessidade comprovada de obras e equipamentos — mecanização, construção de silos e armazéns, — visando, sobretudo, ao melhor aproveitamento das próprias áreas existentes, é preciso, contudo, resistir à ruínosa tentação de aumentar a capacidade do sistema portuário do País pela construção indiscriminada de novos portos ou o prolongamento incessante de cais de atracação.

Os baixos índices de aproveitamento das áreas existentes e o alto custo da construção de cais equipados indicam, antes, a possibilidade e mesmo a necessidade de se procurar aumentar a produtividade dos portos, principalmente pela *reorganização técnica e econômica* dos serviços portuários.

De par, portanto, com a eliminação imediata dessas falhas e anacronismos no que dependam de coordenação e fiscalização da Administração Federal, pretende o Governo estruturar essa preocupação de eficiência e economia que passará, doravante, a nortear a sua atuação no setor portuário, pois que, para sua eficácia e continuidade, é preciso que se estabeleçam métodos de administração econômica e de controle dos resultados da gestão.

A verdade é que os serviços portuários não estão organizados e administrados como atividade econômica. Colocados sob dife-

rentes regimes jurídicos de administração e sujeitos à múltipla interferência de diferentes órgãos governamentais, não dispõem os portos de um órgão central que lhes coordene e oriente as atividades segundo critérios técnicos e econômicos. Nem mesmo para cada pôrto, em particular, dispomos de um órgão ou grupo de técnicos devotados ao estudo e solução dos problemas de gerência portuária.

O atual Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, órgão de excelente tradição técnica, não é senão uma repartição de engenharia portuária, cujas funções específicas — obras civis e hidráulicas, e serviço de dragagem — nada têm nem devem ter com a operação portuária, que é uma técnica própria, completamente diferenciada como gerência econômica do pôrto.

Ao invés da variedade do atual regime portuário e da divisão de autoridade e responsabilidade quanto à operação de seus serviços, parece, assim, mais indicado colocar a rede portuária em geral e cada um dos portos em particular, quanto possível, sob um regime uniforme de administração econômica, mais consentâneo com a natureza de suas atividades, a exemplo da orientação proposta, em projeto de lei, para a rede ferroviária.

Reorganizado e racionalizado o regime administrativo e econômico de cada pôrto, passariam eles a integrar, realmente, uma rede portuária sob a direção de uma entidade central, de âmbito nacional, constituída sob a forma de sociedade de economia mista, sob a fiscalização direta do Poder Público. O atual Departamento de Portos, para isso, deverá reestruturar-se e equipar-se convenientemente.

Mais tarde seja necessário, talvez, vincular a operação dos portos com a navegação marítima, através de uma organização de cúpula, coordenadora da rede de transportes em geral.

Essa centralização e coordenação de práticas e métodos econômicos têm evidentes vantagens. A nova entidade, coordenadora da rede portuária, estaria mais capacitada a instalar e operar os equipamentos mecânicos; a negociar contratos de trabalho e reajustar as tarifas portuárias, num ou nouro pôrto, ou região, para adaptá-las a variações econômicas ou para enfrentar competições.

que hoje fazemos para atenuar os gastos com as importações de petróleo e trigo.

RENOVAÇÃO DA FROTA DE CABOTAGEM

O programa de reequipamento da frota de cabotagem visará, principalmente, a substituir as unidades obsoletas, sem se cogitar, de início, por desnecessário e oneroso, de ampliar a tonelagem em tráfego, além do mínimo necessário. Essa renovação redundará, por si só, no aumento da capacidade de transporte da frota, pela maior eficiência das unidades, mas o objetivo visado não pode e nem deve ser, no momento pelo menos, o de pôr em tráfego maior número de navios, antes que se tenha conseguido aumentar a capacidade de operação dos portos e substituir as unidades antieconômicas. A ampliação da tonelagem existente, além de defrontar com a escassez de recursos financeiros, seria contraproducente, pois agravaria o congestionamento dos portos, implicando desperdício do investimento na ampliação da frota. E se o mesmo não acontece com respeito à frota de longo curso é porque esta, fazendo um número menor de escalas e justamente nos portos mais bem equipados, está menos sujeita à ineficiência da rede portuária em geral.

Outra diretriz do programa de reequipamento da frota de cabotagem será a de concentrar, numa etapa inicial, e mediante aquisições no exterior, o maior esforço de investimento na renovação da frota oficial, ora constituída de navios do Lloyd Brasileiro e da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

As razões dessa orientação são das mais ponderáveis, à vista da limitação dos recursos financeiros. Sendo a eliminação dos *deficits* de operação dessas duas entidades oficiais um dos mais graves e urgentes problemas que enfrentar no setor do transporte marítimo, a substituição de seus navios antieconômicos constitui, sem dúvida, uma das primeiras providências que pôr em prática. Além disto, a frota governamental de cabotagem representa a parte mais importante da tonelagem, empregada nesse tráfego, e não só carrega cerca de 50% do volume de carga, como o faz em rotas essenciais, de maior percurso, nas chamadas "linhas de sacrifício" que os armadores particulares, operando, em sua maioria,

com um número reduzido de embarcações, não podem nem desejam servir.

O reequipamento da frota oficial, como medida preliminar para sua eficiência, criará condições para possível reajustamento futuro dos fretes, no sentido da sua redução. Favorecerá, ainda, o reingresso, em escala adequada, da própria iniciativa privada no setor do transporte marítimo, desde que assuma o Governo o ônus do reequipamento de suas empresas de navegação e as transforme em sociedades de economia mista, de cuja gestão os particulares possivelmente participarão em escala considerável e gradativa.

Justifica-se, portanto, que o Governo, não dispondo de recursos adicionais, para custear programa mais amplo, de renovação total e imediata da frota de cabotagem, restrinja seu esforço à parcela mais importante dessa frota. Isso não exclui a possibilidade de o Governo auxiliar diretamente os armadores particulares, de comprovada idoneidade técnica e financeira, a promoverem a substituição de seus navios, caso não prefiram aplicar seus recursos na ampliação das empresas oficiais de navegação, de cuja gestão participariam progressivamente. Além disso, os particulares se beneficiarão, direta e indiretamente, das medidas diversas que o Governo se propõe, para aumentar a produtividade dos portos e expandir o transporte marítimo, em geral, a par da criação da indústria da construção naval.

A renovação da frota governamental impõe-se, por conseguinte, como medida da maior relevância, pois, concorrendo para o barateamento do custo unitário do serviço, tanto em moeda nacional como especialmente em termos de divisa, possibilitará:

1º) a operação técnica e economicamente rendável das unidades de transporte, criando assim condições para a eliminação dos atuais *deficits* de operação;

2º) o reajustamento dos fretes, pela redução dos custos reais de operação;

3º) o fortalecimento da posição competitiva do transporte marítimo em face dos outros meios de transporte, facilitando a retomada, pela navegação de cabotagem, da parte da carga, de

longo percurso, artificialmente deslocada para rodovias e mesmo aerovias, com graves prejuízos para a economia nacional, especialmente no que diz respeito ao dispêndio de divisas.

Um programa de renovação da frota oficial de cabotagem deverá alcançar, no mínimo, cerca de 150 000 toneladas "dead-weight", o que pode ser considerado estimativa realmente das mais conservadoras, pois data, em parte, de três anos passados: desde então, as carências neste particular se tornaram maiores e mais prementes. No entanto, como esforço inicial, parece satisfatório, podendo, conforme o critério geral anteriormente exposto, vir a se ampliar, em face dos estudos mais minuciosos que se processam, relativamente às necessidades reais e aos recursos financeiros para atendê-las.

Baseada em estudo criterioso das correntes de tráfego costeiro e considerando necessário manter a participação da frota governamental nesse tráfego em 50% do seu volume, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico recomendou, em março de 1953 (Projeto nº 26), um programa que, com pequenas modificações, impostas por circunstâncias supervenientes, será o adotado pelo Governo nas seguintes linhas gerais:

a) construção de 16 navios cargueiros, de 4 000 t/dwt cada um, do tipo adequado ao tráfego nas grandes linhas de cabotagem nacional (conforme projeto da Comissão Mista-Brasil Estados Unidos), alguns dos quais deverão ser construídos no País;

b) construção de 8 navios mistos, de 2 000 t/dwt cada um, para atender ao tráfego entre pequenos portos e, de início, às condições de reduzida produtividade da rede portuária, em geral; alguns desses deverão, também, ser construídos no Brasil;

c) construção de 4 paquetes rápidos (17 nós), com a capacidade de 500 passageiros, cada um, para atender parte, pelo menos, da demanda existente no tráfego costeiro, desviado artificialmente para outros meios, mais onerosos, de transporte de passageiros;

d) modernização (ampliação da capacidade de transporte de passageiros e melhoria da eficiência) de 7 navios mistos, dos quais

seis pertencem atualmente à Costeira e um, ao Lloyd; essas obras serão realizadas no País.

O escalonamento das construções, quer no estrangeiro, quer no País, deverá ser estabelecido conforme a maior urgência em atender às necessidades do tráfego, havendo que considerar, obviamente, o tempo necessário a reequipar os estaleiros da Ilha do Viana, na Baía de Guanabara, como previsto no programa de implantação da indústria de construção naval.

Estimou-se preliminarmente o custo do programa de reaparelhamento da frota nacional de cabotagem, durante o quinquênio, em 1,9 bilhões de cruzeiros, dos quais 540 milhões em moeda nacional. Os investimentos em moeda estrangeira (cerca de US\$ 27,4 milhões) terão de ocorrer nas diversas negociações, para que se tornem viáveis em face da carência nacional de divisas.

A frota transatlântica nacional consiste atualmente em apenas 20 cargueiros utilizados pelo Lloyd Brasileiro no transporte de carga seca; 12 petroleiros da «Petrobrás» e 4 cargueiros da Cia. Siderúrgica Nacional, dos quais apenas 2 estão sendo atualmente empregados no transporte de minérios, ou seja, ao todo, 36 navios, num total de 390 000 toneladas dwt. Trata-se de uma frota relativamente nova, mas de todo insuficiente para as necessidades e possibilidades de nosso comércio exterior, como se evidencia pela sobrecarga dos fretes em nosso balanço de pagamento.

A situação deficitária deste balanço, para o que tanto contribui o gasto em fretes, e a importância do comércio exterior para a formação da renda nacional, tornam imperativa a adoção, em caráter sistemático e contínuo, de um programa de providências, destinadas à criação de uma grande e vigorosa Marinha Mercante, para o que urge se amplie a tonelagem existente. No último quinquênio, os dispêndios nacionais em fretes do e para o exterior situaram-se, em média anual, em US\$ 232 milhões, constituindo a participação das empresas nacionais apenas cerca de 12%.

Deixando de lado o problema da expansão do transporte, sob a bandeira nacional, de combustíveis líquidos e minerais, que será tratado à parte, em capítulos próprios, verifica-se que a frota de longo curso do Lloyd Brasileiro, constituída de 20 cargueiros de

7 500 t/dwt, cada um, num total, portanto, de 150 000 t/dwt, não consegue transportar, nas condições atuais, senão cerca de 6% do volume da nossa importação e de 5% da exportação. Em algumas rotas essenciais, em áreas de moeda forte, somos praticamente excluídos do transporte das mercadorias que constituem o nosso próprio comércio exterior, especialmente no que tange à exportação de alguns dos nossos mais valiosos produtos. Mesmo que, pela alteração das condições e métodos do nosso comércio externo e de operação da frota, fôsse esta utilizada com a plena capacidade e o máximo rendimento, não poderiam os 20 navios em tráfego proporcionar ao Brasil uma participação superior a 8% no volume das mercadorias que exporta e importa, o que é, evidentemente, muito pouco.

A meta ideal de um programa de expansão de nossa frota de longo curso seria, naturalmente, a de atingirmos 50% de participação no tráfego internacional, cabendo a outra metade às nações com as quais temos intercâmbio. Esse ideal, porém, só excepcionalmente é alcançado, mesmo por países de longa experiência marítima e comercial. O melhor seria alcançarmos 33%, segundo o velho princípio de que deve caber 1/3 a cada um dos dois países que realizam determinado intercâmbio e 1/3 aos demais transportadores.

Para alcançarmos esse segundo objetivo, no que concerne à carga geral, teríamos de dobrar a atual frota de longo curso do Lloyd, adquirindo mais 20 navios, com um total de 160 000 t/dwt. O custo, porém, dessa expansão, orçado em cerca de US\$ 34 milhões, acrescido da dificuldade de aproveitá-los em curto prazo, com o máximo de rendimento, pelos obstáculos da competição internacional, desaconselha, por temerária, mesmo essa alternativa. Conjugando, porém, esse programa com o da implantação da indústria de construção naval no País, ou mesmo construção no estrangeiro com pagamento em cruzeiros, reduzir-se-á o vulto do dispêndio, em moeda estrangeira, com o que se tornará bem mais exequível a realização desse imprescindível esforço de reequipamento.

ESTRUTURAÇÃO DE UMA POLÍTICA DE MARINHA MERCANTE

O programa de melhoria e expansão de transporte marítimo, a ser executado pelo Governo neste quinquênio, não se reduzirá apenas a aumentar a produtividade do sistema portuário e reequipar a frota, ainda que esses dois esforços de organização e investimento importem, por si sós, em alterar radicalmente a situação nesse setor básico da economia nacional.

Considera o Governo igualmente imprescindível proporcionar à Marinha Mercante meios e condições para renovar-se e ampliar-se continuamente, à medida das necessidades do desenvolvimento econômico do País, e não mais esporádica e parcialmente, como tem acontecido até agora, capacitando-a permanentemente a transportar a totalidade de nosso comércio de cabotagem, mediante serviço abundante, regular e eficiente, e a participar, de maneira crescente, de nosso intercâmbio exterior.

Isso importa, essencialmente, em estruturar uma política de Marinha Mercante, isto é, de um lado, estabelecer as bases e diretrizes de seu desenvolvimento, articulando um conjunto sistemático de providências e iniciativas de ordem administrativa e legislativa de proteção e estímulo ao transporte marítimo, especialmente pela provisão de recursos adequados e duradouros para o seu reequipamento, e, de outro lado, organizar a direção e execução dessa política.

Reconhece o Governo que é no setor do transporte internacional que a nossa Marinha Mercante mais se ressentida da falta de uma política coordenada e eficaz que lhe possibilite tornar-se uma fonte de economia e produção de divisas e um instrumento da política comercial do País, conquistando novos mercados para os nossos produtos e ampliando os já existentes.

Além de não estarmos utilizando adequadamente nossa Marinha Mercante como fonte de divisas estrangeiras nem, de forma alguma, como instrumento de nossa política comercial, ainda adotamos práticas comerciais danosas ao desenvolvimento de nossa frota.

Pretende o Governo, conseqüentemente, ordenar, ampliar e intensificar as medidas de auxílio e proteção à Marinha Mercante

Nacional, especialmente no campo do comércio exterior, eliminando práticas anacrônicas e nocivas, sem ferir, naturalmente, os direitos das nações amigas, ao mesmo tempo que tratará de imprimir à execução dessas medidas e à administração da própria Marinha Mercante um cunho de maior eficiência e dinamismo para que ela se possa apresentar sempre em posição competitiva, não só em relação aos outros meios de transporte, no âmbito do mercado interno, como principalmente, em face das frotas das grandes nações marítimas, nas rotas de nosso comércio exterior.

Constituem pontos básicos da Política de Marinha Mercante, a ser posta em vigor pelo Governo, além das medidas programadas no sentido de aumentar a produtividade dos portos. o fortalecimento da iniciativa privada, especialmente no transporte de cabotagem; a provisão de recursos financeiros suficientes para garantir o rejuvenescimento e ampliação contínua da frota; a racionalização da tabela de fretes de cabotagem, orientada no sentido de remunerar o transporte pelo custo real do serviço e a atender ao interesse econômico das diversas regiões do País; a reorganização administrativa e financeira das empresas oficiais de navegação; a especialização e concentração das atividades dessas empresas em determinados tipos de tráfego, para dêles retirar o maior rendimento possível; a redução dos custos de operação da frota, inclusive quanto a pessoal; a reestruturação da direção geral administrativa e econômica da Marinha Mercante e, finalmente, a implantação da indústria de construção naval.

FORTALECIMENTO DA INICIATIVA PRIVADA

Na fixação de uma política objetiva e vigorosa por que orientar a sua atuação e o desenvolvimento da Marinha Mercante, o Governo preocupou-se, de imediato, com o papel que pode e deve caber à iniciativa privada nesse setor de atividade.

Verificou o Governo, de um lado, o fato, já antes ressaltado, de que a iniciativa privada não pode enfrentar, pela insuficiência de seus recursos, os investimentos maciços — em navios, portos e estaleiros — exigidos para a solução do problema nas dimensões adequadas, nem se interessa por fazê-lo; à vista da maior rentabilidade de empreendimentos menores, inclusive no próprio campo

dos transportes. Essa limitação do capital privado foi, aliás, o que o levou a abandonar a navegação marítima pelo transporte rodoviário e aéreo, cujos custos fixos, representados pelas estradas e aeroportos, estão a cargo do Governo, restringindo-se hoje o armador particular à operação de um número diminuto de pequenos ou velhos navios, que, por representarem menor capitalização, são os únicos que podem adquirir e operar, e ainda assim porque os níveis dos fretes permitem absorver os altos custos operacionais desses navios, muitos dos quais são embarcações de guerra. Ponderou, também, o Governo, por outro lado, que a introdução no tráfego de cabotagem de sua frota nova, com baixo custo operacional a ensejar e justificar um possível rebaixamento do nível real dos fretes, teria por efeito eliminar a iniciativa privada do transporte de cabotagem, pela sua impossibilidade de resistir, nas precárias condições em que ainda se mantém, à concorrência da frota oficial costeira.

Considerados estes fatos, concluiu o Governo que, não obstante a iniciativa privada, pela sua eficiência e operosidade, senão pelos seus recursos ainda restritos, devia e podia ser mantida e fortalecida no negócio de navegação, pelo menos de cabotagem, cumprindo ao Poder Público arcar com parte dos vultosos investimentos fixos iniciais, exigidos pelas necessidades de reaparelhamento; e, em seguida, organizar a exploração da nova frota oficial para atrair a participação da iniciativa privada no empreendimento governamental ou a incentivá-lo a aperfeiçoar os serviços das empresas de sua responsabilidade exclusiva.

Essa a orientação adotada pelo Governo para propiciar o reingresso, em escala adequada, do particular no transporte marítimo, o que não exclui a possibilidade de o Governo vir a conceder aos particulares, de comprovada idoneidade técnica e financeira, auxílios diretos para a renovação e ampliação de suas frotas, conquanto a Comissão Mista não tivesse encontrado em 1953 senão uma empresa particular a que pudesse recomendar a concessão de empréstimo para renovação de tonelagem.

O que é inadmissível é que a iniciativa privada seja excluída de plano, por suas limitações econômicas, do aperfeiçoamento e

expansão do transporte marítimo ou que, inversamente, continue a sua participação sob a forma inadequada atual — inúmeras empresas operando um número restrito de pequenas embarcações antieconômicas e inconvenientes do ponto de vista do interesse nacional, o que deforma e degrada o caráter de serviço de utilidade pública que o transporte de cabotagem tem e não deve deixar de ter.

FUNDO DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA MERCANTE

A provisão de recursos financeiros, em escala e condições suficientes, para o constante e sistemático rejuvenescimento e expansão da frota mercante, constitui evidentemente providência de importância fundamental para a solidez e a continuidade do programa de revitalização e expansão do transporte marítimo. A este problema está o Governo dedicando a mais acurada atenção, pretendendo resolvê-lo satisfatoriamente em breve prazo.

Estão sendo estudadas, no momento, as possíveis fontes de captação desses recursos e sua organização, tendo em vista, de um lado, as finalidades a que se destinam e, de outro lado, a estrutura fiscal do País, para evitar-lhe abalos e repercussões inconvenientes. Dentre os projetos e sugestões em estudo, está a de criação de um fundo de reaparelhamento, à semelhança do que existe nos setores portuário e ferroviário, administrado pelo Governo e que atenderia, não só à aquisição e renovação da frota das empresas oficiais como das particulares que estejam em tráfego efetivo, bem como a outros encargos de natureza semelhante, como o reaparelhamento de estaleiros, oficiais e privados, e mesmo a concessão de auxílios para a exploração de linhas deficitárias, de interesse nacional, e de prêmios que incentivem a melhoria técnica e administrativa dos serviços.

Dada essa ampla finalidade de fundo financeiro em estudo, a sua fonte não poderá cingir-se, por exemplo, a adicionais e taxas cobradas sobre fretes, principalmente à vista da necessidade inadiável da renovação da frota oficial de cabotagem e da ampliação da de longo curso. O Governo examina, por isso, a possibilidade de vincular, por um período fixo, uma parcela dos

recursos fiscais da União a esse fundo, examinando, inclusive, os projetos de leis em marcha no Congresso Nacional, sobre o mesmo assunto, como o que visa a criar o Instituto Brasileiro de Marinha Mercante.

REAJUSTAMENTO DAS TARIFAS DE CABOTAGEM

Problema nitidamente ligado à revitalização dos transportes marítimos, quanto à vida financeira das empresas, é o do reajustamento das tarifas de fretes da cabotagem, que o Governo já está enfrentando com firmeza e efetividade, para resolvê-lo de acôrdo com os interesses nacionais.

A atual tarifa de fretes ressenete-se de dois graves defeitos:

1.º) suas bases e estrutura não assentam em nenhum critério nacional, tendo resultado da consolidação de tabelas de valores máximos adotadas pelos armadores particulares;

2.º) às falhas implícitas nessa consolidação original, vieram somar-se outras, que as agravaram, com a aplicação de aumentos globais, desde então, para cobrir, exclusivamente, majorações salariais dos marítimos.

Não atende, portanto, a vigente tarifa, às duas condições essenciais que deveriam ter orientado a sua fixação: o custo do serviço que ela remunera e a conveniência do desenvolvimento harmônico das diversas regiões do País; condições que devem ser adequadamente conciliadas, senão no âmbito de cada empresa, pelo menos no conjunto delas. Se a tarifa não remunera devidamente o serviço, que deva ser executado em face do interesse nacional de manter o tráfego em linhas inevitavelmente deficitárias, a empresa deve ter ressarcido esse prejuízo, especificamente, à conta do Poder Público. Inaceitável, porém, será a consagração do *deficit* operacional, coberto sistematicamente pelo Tesouro, como um mal que se anula em face de resultados econômicos indiretos. A empresa de transporte marítimo deverá assentar a sua vida financeira na tarifa remunerativa do serviço.

Dentro dessa orientação geral, já deu o Ministério da Viação e Obras Públicas o primeiro passo para a racionalização da tarifa de fretes de cabotagem, ao encaminhar à COFAP, para aprovação

final, em fevereiro do corrente ano, um projeto de reestruturação da vigente tabela de fretes, em que, pela primeira vez, se tenta aferir o custo real do transporte.

O critério para isso adotado — o de tonelada/milha — deveria, entretanto, ter tido a sua aplicação atenuada e corrigida por um outro fator básico, qual seja o do desenvolvimento harmônico das diversas regiões do País, para que o critério de variação dos fretes segundo as distâncias não prejudique, como no caso, o intercâmbio entre pontos extremos do País.

Apesar dessa omissão da nova tabela, apontada aliás pelo próprio Ministério da Viação, decidiu este que, nas circunstâncias, não havia alternativa à sua aprovação imediata, pois dela dependia a concessão de aumento salarial já acordado, com prazo vencido, pelo pessoal marítimo.

Decidiu, por isso, aquêle Ministério, que os novos reajustamentos tarifários entrassem em vigor a título experimental por seis meses, devendo a Comissão de Marinha Mercante proceder, enquanto isso, à rigorosa verificação dos resultados da nova tabela de fretes na receita das empresas de navegação, tanto oficiais quanto particulares, revendo, à luz desses resultados, os critérios e valores adotados na nova Tabela, e atendendo, nessa revisão, aos interesses econômicos das nossas diversas regiões.

REORGANIZAÇÃO DOS TRANSPORTES OFICIAIS; ESPECIALIZAÇÃO

Com esse objetivo, o Governo inicia estudos específicos sobre a reorganização dos serviços de navegação a cargo das entidades oficiais, a que deverão articular-se as de construção naval e grandes reparos. Sem prejuízo das funções tradicionalmente estatais, de estudos, normalização e fiscalização desse ramo de atividade pública, de que se tratará a seguir, as entidades oficiais incumbidas de operar a nova frota e o estaleiro deverão ser organizadas em base de empresas industriais e coordenadas, nas suas atividades comerciais e financeiras, por um organismo de gestão adequado. Para isso, as entidades de transporte se adaptarão ao exercício de funções específicas:

a) com uma empresa para o transporte de longo curso — o Lloyd Brasileiro;

b) uma para o transporte de cabotagem — a Cia. Nacional de Navegação Costeira;

c) as empresas necessárias ao tráfego fluvial, com características peculiares ao serviço a seu cargo, em cada sistema; e

d) uma empresa de construção naval e grandes reparos.

A modalidade de consecução desse objetivo é ainda motivo de estudos, pelo Governo, que almeja obter o máximo de rentabilidade do esforço oficial a ser envidado durante o quinquênio. Está o Governo convencido, aliás, de que pouco adiantaria o esforço no sentido de renovar e ampliar a frota mercante, se não fosse assegurada gestão adequada aos seus negócios.

Resguardados os direitos e vantagens do pessoal ora pertencente às autarquias, inclina-se o Governo pela gestão das empresas de navegação e de construção naval através de sociedades de capital misto, mesmo que, na fase inicial da reforma, esse capital seja exclusivamente, ou quase, público. A maleabilidade desse tipo de companhia, a par das facilidades de articulação de esforços entre a União e os Estados, ou entre as empresas de transporte marítimo em geral e as de transporte especializado (petroleiros e navios de minérios), — parece indicar que essa deva ser a modalidade de gestão conveniente às empresas.

Trata-se, não obstante, de matéria ainda em estudo, a ser submetida oportunamente ao Poder Legislativo.

REDUÇÃO DOS CUSTOS: PESSOAL

A reorganização das entidades transportadoras, com a especialização dos encargos, deverá reduzir as despesas gerais, eliminando a duplicidade de serviços vigentes, no que concerne aos serviços da cabotagem, concentrando as tarefas gerais, pertinentes a estudos e aperfeiçoamentos técnicos e administrativos, num organismo central.

Além disso, a modernização do material flutuante deverá reduzir decisivamente as despesas de operação, principalmente no que concerne a gastos com combustível. A melhoria de rendimento no serviço portuário representará, igualmente, contribuição da maior valia para a redução dos custos de operação dos navios.

Resta, entretanto, um item de importância fundamental no programa de ressurgimento da marinha mercante nacional, a ser enfrentado corajosamente, com a colaboração da classe operária nêle interessada: a do pessoal que tem a seu cargo operar a frota mercante. Há uma sobrecarga de dispêndio com pessoal, tanto de escritório quanto marítimo propriamente, que tende a comprometer perigosamente a vida financeira das empresas. Ao enfrentar o Governo o conjunto do problema da marinha mercante não poderá, evidentemente, ignorar essa questão e deixá-la sem a solução adequada.

Como a execução do programa oficial implicará aumento do número de unidades em tráfego, o Governo procurará pôr em prática uma política de redução das tripulações excessivas, propiciando simultaneamente a absorção de pessoal marítimo em serviço pelos novos navios que fôr adquirindo, de forma que não provoque o desemprego, mas evitando que a situação atual perdure, dentro de poucos anos. A classe marítima será levada a compreender que, sem essa medida, a sua atividade poderá prejudicar-se seriamente, com a bancarrota das empresas de cujo êxito depende.

Creio e espero que a laboriosa classe marítima não deixará de cooperar com o Poder Público no esforço que se propõe envidar, no sentido de soerguer a Marinha Mercante nacional.

ASSISTÊNCIA, CONTRÔLE E FISCALIZAÇÃO

A par do conjunto de medidas concernentes ao reaparelhamento da frota e à instituição de uma política vigorosa de transporte marítimo, há que dotar o aparelho administrativo do Estado de órgão adequado a pôr em prática tais medidas e a zelar pela continuidade de ação nesse setor, com sensibilidade bastante para acompanhar as mutuações que a atividade econômica nacional irá sofrendo e, em conseqüência, para adaptar os serviços de transporte por água às necessidades do País. Torna-se imprescindível, assim, reorganizar a Comissão de Marinha Mercante, para o preenchimento das funções peculiares ao Estado, nesse setor de serviços públicos.

E' pensamento do Governo que o novo órgão seja devidamente assistido por um Conselho em que estejam representados,

não só os armadores, empresas oficiais e privadas, mas também os embarcadores, ou seja, o conjunto dos clientes de tais serviços públicos, devendo existir também, em sua estrutura, uma direção executiva, pois há atividades e funções nesse setor que exigem, por sua natureza diversa, tanto uma direção unipessoal quanto um órgão de deliberação coletiva. Ao novo Departamento, como órgão do Estado, caberá prover, para que as empresas de transporte por água preencham a sua função — o que subentende assistência e fiscalização, prestada uma, e exercida outra, de forma eficiente. Ao lado de uma assistência técnica e administrativa às empresas de navegação, o novo órgão deverá aparelhar-se para fiscalizar a execução dos serviços, principalmente das empresas subvencionadas.

Uma das providências essenciais ao cumprimento desse encargo do Estado consistirá na implantação da contabilidade de custos, onde ainda não tiver sido adotada, e na padronização da escrita contábil e das contas financeiras. No caso das empresas oficiais, o Governo tomará providências, desde já, para implantar a contabilidade de custos, distinguindo os serviços de navegação dos de estaleiros, para preparar a oportuna separação, da operação comercial de navios, da atividade industrial de construção naval e reparos.

IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

O programa de reabilitação e desenvolvimento do sistema de transporte por água, delineado noutra passo desta Mensagem, não terá solidez nem continuidade se, dentre outras condições fundamentais, não assentar numa indústria nacional de construções navais. Além de atender ao imperativo econômico da substituição de importações, poupando divisas e estimulando indústrias subsidiárias, a indústria de construção naval, como indústria de base que é, constitui, ainda, um postulado da segurança nacional.

Fixou, por isso, o Governo, como uma das metas do Plano Nacional de Desenvolvimento, neste quinquênio, a implantação da indústria de construção naval no Brasil.

Ao estabelecer as diretrizes do Plano Nacional de Desenvolvimento, manifestei a convicção, que agora reitero, ainda mais fortalecida, de que tôdas as circunstâncias parecem favorecer, no Brasil, o estabelecimento de estaleiros capazes de construir navios de tonelagem média, sendo meu firme propósito não deixar que a solução desse magno problema seja ainda uma vez postergada.

Embora, há anos, não estejamos construindo nenhum navio mercante de porte, já tivemos, contudo, uma tradição de construção naval, que se interrompeu com a decadência do transporte marítimo, mas que pode e deve agora ser retomada.

Esse esforço de organização e investimento é, de fato, não só necessário como perfeitamente viável, técnica e economicamente. A economia do País está madura para tal empreendimento, que ela mesma requer. Estudos abalizados indicam que, no presente estágio de nosso desenvolvimento, é possível obter de imediato, com a construção naval, uma economia de divisas da ordem de 75 % do valor do navio, correspondente a material (casco e equipamento) e mão-de-obra, índice este que se elevará nos casos de embarcação de menor porte. Estimam, ainda, tais estudos que o custo de construções deverá ser consideravelmente inferior aos níveis prevalentes nos mercados da América do Norte (Estados Unidos e Canadá), sendo comparáveis aos preços europeus e superiores aos dos estaleiros japoneses, um dos mais baixos do mundo, aliás.

São também das mais animadoras as perspectivas do mercado nacional, quanto à demanda provável de tonelagem. Estimativas das mais prudentes orçam em cêrca de 30 000 toneladas dwt as necessidades mínimas anuais de renovação da tonelagem obsoleta de frota de cabotagem para o próximo decênio, pelo menos. Se a essas necessidades de renovação da frota de cabotagem se acrescentam as de expansão gradual da frota de longo curso, tanto no que tange a cargueiros como a petroleiros e navios para o transporte de minérios, a demanda poderá elevar-se acima de 60 000 toneladas dwt, excluídas desse cômputo as embarcações de menor porte para os serviços portuários e de navegação inferior.

Para que tal indústria seja implantada em curto prazo, como o reclama a economia nacional, recomendam pareceres técnicos, inclusive da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, equipar os

estaleiros da Ilha do Viana, patrimônio nacional, com essa finalidade; dar organização adequada à empresa que se dedicar a tal atividade; e, mais, assegurar-lhe encomendas de vulto compatível com o patrimônio que ela deverá gerir. Esses três aspectos fundamentais da questão já foram objeto de estudos preliminares que evidenciam a viabilidade econômica do empreendimento. Quanto à sua viabilidade técnica, no que concerne a pessoal qualificado, já dispomos de mão-de-obra nacional, aliás excelente, embora insuficiente; aquela que venha a ser formada, em programa de execução expedita, contará com assistência técnica estrangeira, especialmente no que diz respeito a problemas de gerência e a técnicos mais aperfeiçoados na organização de trabalho de construção naval.

O investimento estimado para aparelhar a Ilha do Viana, sujeito a revisão nos próximos meses, compreende aplicações, em moeda estrangeira, da ordem de US\$ 4,3 milhões e de Cr\$ 180 milhões em moeda nacional. A esses dispêndios devem-se somar recursos financeiros, indispensáveis à formação do capital de giro da empresa de construção naval. Impõe acrescentar, ainda, estimativa de Cr\$ 500 milhões para os recursos totais, reserváveis para esse setor de atividade, o que implica programar encomendas anuais desse vulto, pelo menos, para assegurar o funcionamento da empresa. Ora, o mercado nacional, com o mínimo de 30 000 toneladas dwt anuais, proporcionará ao estaleiro, só quanto a construções, acima de Cr\$ 400 milhões por ano; mas, além de ser mínima essa estimativa, ao estaleiro incumbirão outras tarefas, como a docagem dos navios nacionais que necessitem de grandes reparos, inclusive os petroleiros de grande tonelagem.

Em verdade, portanto, este empreendimento dependerá mais da programação das encomendas para construção e da preferência pelos seus serviços, por parte dos armadores do País, do que de dificuldades peculiares à estruturação e ao funcionamento da empresa de construção e grandes reparos navais. A programação do reequipamento da frota mercante nacional de cabotagem, objeto de outro capítulo desta Mensagem, levou na devida conta esta circunstância. Reservou-se, por isso, para o estaleiro nacional um volume de encomendas que se afigura compatível com a etapa inicial da sua implantação, do que decorreu a previsão de enco-

mendas vultosas no exterior, já que a urgência de uma solução parcial para o problema de transporte marítimo contra-indica o retardamento da renovação da frota em tráfego. Vencida essa primeira etapa, porém, o estaleiro deve estar apto a atender às necessidades nacionais de reposição da tonelagem obsoleta e da ampliação da frota mercante.

Para isso, encarando a questão nos devidos termos, elaborará o Governo um programa de renovação e expansão da frota mercante nacional, a longo prazo, com financiamento e organização adequados à natureza dessa atividade econômica.

De par com o reequipamento da Ilha do Viana, como etapa inicial do programa de implantação de indústria de construção naval, cogitamos de estimular a iniciativa privada nesse setor, auxiliando-a a desenvolver, em diferentes pontos do País, estaleiros regionais para satisfazer à crescente necessidade da pequena cabotagem, do transporte fluvial e do tráfego portuário.

Pretende o Governo que este histórico empreendimento, qual seja o de implantação da indústria de construção naval no Brasil, se faça em bases sólidas e permanentes, em condições as mais eficientes e econômicas possíveis, para garantir-lhe pujança, eficiência e alto rendimento.

TRANSPORTE FLUVIAL

A extensa rede de aquavias do Brasil e o fato de que o transporte fluvial é o mais econômico para certos tipos de carga de baixo valor unitário e que não exigem rapidez, mas apenas regularidade de transporte, impõem maior e mais contínua atenção do que a que tem sido até hoje concedida a esse problema nos planos governamentais. Reconhecendo embora as naturais dificuldades de ordem geográfica e econômica que se antepuseram ao aproveitamento da rede fluvial do País, forçoso é assinalar que, não obstante a tentativa representada pelo Plano de Viação Nacional, a navegação interior ainda não foi objeto de um esforço planejado e intensivo, no sentido de integrá-la efetivamente na rede geral de transportes do País, dela retirando o máximo de suas possibilidades econômicas, ainda praticamente intocadas.

Essa a tarefa que o Governo pretende realizar neste setor, concentrando a sua maior atenção nos principais sistemas fluviais, mas sem descuidar, entretanto, dos sistemas secundários.

Dentro, portanto, de um plano de conjunto, que visa ao desenvolvimento coordenado da rede geral de transportes, está o Governo estudando, desde já, medidas tanto circunstanciais quanto programáticas e estruturais, destinadas a intensificar a exploração de transporte nas bacias do Amazonas, São Francisco e Prata, tornando-a a mais eficiente e econômica possível, inclusive com a reorganização dos respectivos serviços, para imprimir-lhes maior flexibilidade e dinamismo. Pretende também o Governo facilitar e estimular a instalação de estaleiros regionais, para atender às necessidades de construção naval e reparo de navios, não só da pequena cabotagem, como do tráfego fluvial.

No caso específico do «Serviço de Navegação do Amazonas e Porto do Pará» (S.N.A.A.P.P.) cuja frota foi recentemente renovada, o problema mais importante e urgente é o de tirar o máximo rendimento desse equipamento, inclusive para fazer face aos encargos financeiros dele decorrentes, racionalizando, ampliando e intensificando o tráfego comercial, em articulação com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

A navegação no São Francisco, a cargo de uma nova empresa de economia mista, em organização, é objeto dos planos e estudos de desenvolvimento regional elaborados pela Comissão do Vale do São Francisco, planos estes que terão a sua execução acelerada.

Já quanto ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata, sua situação é das mais precárias e está exigindo do Governo, não só prontas providências de caráter administrativo que evitem um breve colapso de suas atividades, mas também em caráter mais programático, estudos tendentes à definição de suas reais possibilidades econômicas, à vista das tendências de desenvolvimento da região a que serve, de forma que se tenha uma base sólida onde assentar o programa de reequipamento, o que está sendo feito pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e a entidade diretamente interessada. Cabe ressaltar, neste particular, o louvável esforço da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguaí para a reali-

zação do sistema Paraná-Tieté, que ampliará substancialmente as possibilidades econômicas da aquavia e a capacidade de transporte na região, através da abertura de uma via de mais de 1 200 km entre Guaira e São Paulo. A esse empreendimento, de importância realmente nacional, emprestará o Governo Federal todo o seu apoio.

Outra iniciativa digna de aplauso e incentivo é a que o Governo do Rio Grande do Sul está realizando para ampliar e intensificar a exploração do sistema de navegação interior do Estado — já de maior importância econômica —, mediante, principalmente, a melhoria das condições de navegabilidade do Jacuí e do Taquari.

V — Comunicações

CORREIOS E TELÉGRAFOS

Os serviços postais-telegráficos administrados pela União, através do Departamento dos Correios e Telégrafos, encontram-se em situação das mais críticas, caracterizada, essencialmente, pelos crescentes e vultosos *deficits* que acarretam.

Os *deficits* em si não constituiriam o aspecto mais grave da situação — e seriam mesmo naturais, até certo ponto, pois cronicamente deficitários são, também, os serviços postais da maioria dos países — não fôra o fato de que eles vêm crescendo desmedidamente nos últimos anos, tendo atingido, no ano passado, quase 2 bilhões de cruzeiros, o que corresponde a cerca de um sexto do *deficit* total da União, no exercício findo.

A causa disso reside no fato de que, enquanto a receita se manteve em níveis relativamente baixos, as despesas, principalmente de pessoal, sofreram majorações violentas e freqüentes, a ponto de hoje a sua importância — cerca de 800 milhões de cruzeiros — não ser suficiente para cobrir senão um terço da despesa com pessoal, cujo montante, no ano passado, foi de cerca de 2 bilhões e 300 milhões de cruzeiros, ou sejam, 80% do total do orçamento do Departamento dos Correios e Telégrafos.

Resta, assim, do orçamento desse órgão uma parcela relativamente diminuta para atender a outras despesas, das mais prementes como de material e equipamento, de que tanto carece o

Departamento. E a situação tenderá, naturalmente, a se agravar, com o novo aumento geral de vencimentos do funcionalismo público.

Revisão das tarifas postais-telegráficas

Urge, portanto, uma providência radical; pois a continuarem os *deficits* em progressão, as sucessivas e crescentes emissões do Tesouro Nacional, necessárias à sua cobertura, agravarão o ritmo de inflação e o custo de vida, contrariando, assim, a política antiinflacionária do Governo e estendendo sobre a coletividade os ônus desses serviços que deveriam restringir-se, em grande parte, senão totalmente, aos seus usuários.

A solução indicada, neste, como nos demais casos de serviços industriais deficitários do Estado, é, além de outras medidas complementares que visam a maior eficiência e economia de operação, o reajustamento das tarifas que, fixadas sem base na apuração de custos, permanecem em níveis insuficientes. A receita postal-telegráfica do Brasil, comparada, em base *per capita* com a de outros países, é, aliás, das mais baixas e nesta insuficiência reside a causa principal dos *deficits* dos serviços do Departamento dos Correios e Telégrafos.

Dentro, portanto, de sua política de saneamento das finanças públicas pela eliminação ou, pelo menos, redução e estabilização de *deficits* dos serviços industriais do Estado, de que se origina, quase inteiramente, o *deficit* da União, promoverá o Governo a revisão das tarifas postais-telegráficas, segundo critérios mais racionais do que os adotados até agora.

Pretende o Governo estabelecer uma nova política financeira e tarifária para o Departamento dos Correios e Telégrafos, visando não a torná-lo fonte de lucro ou mesmo auto-suficiente mas, apenas, a restringir, quanto possível, o seu *deficit*, por assim dizer obrigatório; sobre os serviços públicos por ele exercidos, cujo custeio caberá ao Tesouro Nacional e não aos usuários, recairia o ônus de manutenção dos serviços de utilidade pública a cargo do Departamento. Pressupõe tal política, primeiro, a verificação do custo real dos serviços e, em seguida, uma tarifação adequada.

Tanto para a implantação de um sistema de verificação de custos, como para a revisão das tarifas, já dispõe o Governo dos necessários estudos, podendo tomar ambas as providências em breve prazo.

A nova reestruturação das tarifas postais-telegráficas já obedecerá a princípios e normas mais consentâneas com os fins e a natureza dos serviços a cargo do Departamento dos Correios e Telégrafos. Seus valores, porém, não assentando ainda em prévia e minuciosa verificação de custos, deverão ser fixados em caráter experimental, sujeitos a revisão posterior, reajustamento imposto, aliás, pela constante variação dos elementos que entram na composição do custo dos serviços.

Reorganização do Departamento dos Correios e Telégrafos

Outro aspecto igualmente crítico da situação em que se encontram os serviços do Departamento dos Correios e Telégrafos é que, ademais de deficitários, não são eles também satisfatórios, como o atestam o público em geral e, em particular, aqueles que dele mais dependem para os seus negócios e atividades profissionais. A situação cronicamente deficitária desses serviços tem, aliás, obviamente muito que ver com as suas deficiências técnicas, cuja causa principal reside precisamente na insignificante remuneração dos serviços, que impede o seu contínuo e adequado reequipamento.

Além dos naturais obstáculos de ordem geográfica e econômica que se antepõem à eficiente operação da rede postal-telegráfica, num país de proporções continentais, com pequenos núcleos dispersos de população, luta, ainda, o Departamento dos Correios e Telégrafos com uma série de deficiências de organização e aparelhamento.

Prevalecem, ainda, no Departamento uma estrutura já superada e métodos anacrônicos. Há falta de pessoal, especialmente no setor do tráfego, a ponto de se tornarem extremamente difíceis as substituições e rodízios. Escasseiam os transportes. As instalações são inadequadas; o equipamento deficiente. Há, enfim, no Departamento dos Correios e Telégrafos uma série de carên-

cias de tal modo graves, que há muito poderiam ter levado à paralisação e colapso algumas atividades essenciais, não fôra o esforço anônimo de um grupo, felizmente numeroso, de abnegados postalistas e telegrafistas, cuja dedicação, competência e espírito público defrontam e superam, quotidianamente, todos êsses óbices e dificuldades e mantêm os inúmeros e complexos serviços a cargo do Departamento dos Correios e Telégrafos com um mínimo pelo menos de regularidade e eficiência.

Para sanar de vez essas falhas, originárias, básicamente, da insuficiência e irregularidade de recursos, conta o Govêrno, precipuamente, com a revisão das tarifas; simultâneamente, com essa providência, pretende ainda o Govêrno proceder a uma reforma geral nos serviços do Departamento dos Correios e Telégrafos, a fim de imprimir-lhe maior flexibilidade e dinamismo como exige o caráter industrial dessa atividade.

De fato, o princípio em que se assenta a projetada reforma é o de que o Departamento dos Correios e Telégrafos deve ser estruturado e administrado como um serviço industrial, ainda que a cargo do Estado, impondo-se expurgá-lo dos processos anacrônicos de trabalho e libertá-lo das peias burocráticas, complementando e ampliando, no grau necessário, a autonomia técnico-administrativa de que já goza.

Um dos elementos básicos dessa reforma será a implantação de um sistema de contabilidade industrial, para apuração dos custos reais dos serviços, dentro da orientação geral do Govêrno de instalar tais métodos de contrôle nos serviços industriais a seu cargo, tais como de emprêsas de navegação, ferrovias, etc.

Também com respeito a essas providências já dispõe o Govêrno dos necessários estudos técnicos, visando à sua pronta adoção.

Novo plano postal-telegráfico

Além da revisão das tarifas e da reforma administrativa do Departamento dos Correios e Telégrafos, cogita ainda o Govêrno de pôr em prática uma terceira providência de caráter programático, qual seja a de estabelecer um novo plano de obras e equipamentos em substituição ao atual Plano Postal-telegráfico que, à

mingua de recursos e de métodos adequados, teve sua execução postergada e comprometida fundamentalmente, sobretudo, no setor postal.

Com efeito, uma vez que os recursos provenientes da Lei da Tarifa, de 1948, foram imediatamente absorvidos pelo aumento de vencimentos desse ano, com a dotação de 110 milhões de cruzeiros, mandada incluir no Orçamento da União durante dezesseis anos, a partir de 1949, foi que a Comissão Executiva do Plano Postal-telegráfico passou a contar para o custeio dos seus planos e programas, que exprimiam as necessidades de maior urgência do Departamento. Essa dotação, porém, ao ser votado o Orçamento, tem sido destinada, principalmente, à construção de prédios e agências, em desacôrdo com os programas prioritários da referida Comissão.

Tais planos e programas, tendo perdido assim, sua oportunidade, carecem de revisão e mesmo reelaboração, que atualizem e completem as estimativas de necessidades e disponibilidades de recursos em que se basearam, o que importa, em última análise, elaborar um novo Plano Postal-telegráfico.

Para isso, está o Governo procedendo, no momento, a um balanço preliminar e global das necessidades de reaparelhamento do Departamento dos Correios e Telégrafos, escalonadas segundo o grau de urgência e importância, para serem atendidas nos próximos cinco anos, na medida dos recursos financeiros, cujas fontes de captação estão sendo, também, objeto de ponderado exame.

TELECOMUNICAÇÕES

É inquestionável o crescimento da rede de telecomunicações, acompanhando, de modo geral, não só o natural aumento demográfico do País, mas também o seu progresso material e desenvolvimento cultural.

Entretanto, ressentem-se esse inegável crescimento da falta de uma política definida, adequada a esse setor de comunicações e conveniente aos interesses públicos, e que permita imprimir aos respectivos serviços unidade de orientação e de execução.

Estamos atrasadíssimos, fôrça é reconhecer, no que respeita, não só a instalações e equipamentos de telegrafia, radiotelegrafia,

teletipos etc., mas ainda aos métodos de operação. E, o que é mais grave, nem o Departamento dos Correios e Telégrafos, nem a Comissão Técnica de Rádio, em sua organização atual, se acham legal e materialmente aparelhados para firmar e manter uma política de comunicações, dentro do País, que bem atenda aos interesses da coletividade.

No campo das comunicações internacionais, a situação não é menos grave; à falta talvez de uma defesa vigorosa e oportuna, por parte das autoridades brasileiras competentes na matéria, nos órgãos e debates internacionais, não nos concederam faixas mais amplas nem tantos canais quanto merecíamos ter.

A Comissão Técnica de Rádio tem sua atividade e competência limitadas apenas a uma forma de comunicações, a de rádio, cingindo-se quase exclusivamente ao exame dos pedidos de concessões de novas instalações de radiodifusão, pois sua precária legislação específica nem sequer lhe assegura competência e função de órgão fiscalizador das empresas concessionárias.

Crescendo cada vez mais as exigências do País por melhores serviços de telecomunicações, e portanto, também, pela conveniência de seu completo e perfeito controle, por parte do Poder Público, não é mais possível manter-se esse órgão na situação atual. Por isso, pensa o Governo em submeter, oportunamente, ao Congresso Nacional, um anteprojeto de lei, estabelecendo as bases e diretrizes de uma nova política de telecomunicações, mais ativa e consentânea com os interesses nacionais e que não tolha, mas coordene e estimule o esforço de iniciativas privadas.

Cogitará esse projeto de lei, dentre outras providências, da instituição de um Conselho Nacional de Telecomunicações, como órgão de disciplina e orientação desse importante setor de comunicações.

SERVIÇOS TELEFÔNICOS

O serviço telefônico, explorado no País por cerca de 250 empresas particulares e autarquias, na sua maioria municipais, teve, no correr de 1955, um crescimento em torno de 8% sobre o número total de telefones existentes no primeiro dia daquele ano. Essa percentagem não foi, todavia, suficiente para acompanhar

a demanda, que cada vez mais se acumula. Existem hoje no Brasil aproximadamente 800 mil telefones em funcionamento, ou cerca de 1,36 telefones por cem habitantes, e uma demanda ainda não atendida de cerca de 500 mil pedidos de novas instalações, ou seja, 0,86, praticamente um telefone por cem habitantes.

Durante o ano de 1955, várias linhas aéreas interurbanas foram construídas, em alguns Estados, por diversas empresas, ligando novas cidades ao sistema telefônico que serve à Capital da República e aumentando a capacidade de tráfego em linhas preexistentes. Cabos interurbanos do sistema de quadras e do sistema coaxial têm sido lançados no Distrito Federal, no Estado do Rio e principalmente no Estado de São Paulo, dêles se esperando sensível melhoria no serviço telefônico de longa distância.

Os investimentos realizados nas redes telefônicas do País são hoje avaliados pelas empresas que as exploram, em cerca de 24 milhões de cruzeiros, e a demanda por atender exigirá, segundo estudos das mesmas empresas, novos investimentos da ordem de 13 a 15 bilhões de cruzeiros.

Várias organizações particulares, com o fim de instalar e explorar serviço telefônico, na maioria de âmbito municipal e algumas de âmbito estadual, criadas com financiamento local, têm contribuído eficazmente para aliviar o problema das comunicações telefônicas.

No que concerne ao financiamento para expansão dos serviços, em face do vulto dos investimentos necessários, uma das soluções que têm sido alvitradadas é a do autofinanciamento, isto é, a prática de tornar todo novo assinante acionista ou credor da própria empresa, a exemplo do adotado em alguns países da Europa e da América Latina e mesmo em alguns municípios do Brasil.

O problema de divisas, para aquisição de equipamento telefônico, ficou um pouco atenuado com a criação de três fábricas de aparelhos telefônicos e pequenos equipamentos: uma no Distrito Federal e duas no Estado de São Paulo. A maior parte dos aparelhos telefônicos manuais e automáticos e pequenas mesas manuais, atualmente instalados no Brasil, já são produzidos no País, dependendo ainda, entretanto, de cerca de 30% de material

importado. Três ou quatro empresas industriais de equipamento telefônico, de nomeada mundial, estão instalando ou em vias de instalar no Brasil fábricas que vão produzir equipamento para grandes estações telefônicas automáticas e manuais sob suas patentes de invenção. É de advertir-se, porém, que, mesmo assim, não nos libertaremos de todo da importação, mas tê-la-emos reduzida a cerca de 20 a 30%, no que diz respeito aos materiais necessários à produção, além das máquinas operatrizes para o estabelecimento da indústria.

No que toca à política tarifária, se bem que seja da alçada estadual o serviço interurbano dentro dos limites do próprio Estado, e da municipal no que tange às comunicações urbanas, é recomendável que, com as devidas cautelas quanto a novos encargos cambiais para o País, sejam criadas pelos poderes competentes condições favoráveis à atração de capitais que permitam a expansão e o melhoramento desse serviço de tão grande importância para o desenvolvimento econômico do País e o bem-estar de sua população.

Por essas razões e por ser, também, atividade que interessa à segurança nacional, sobretudo em seus aspectos internos, está nos propósitos do Governo mandar proceder a estudos que visem à adoção de novas diretrizes no que se refere às comunicações telefônicas, ao seu estabelecimento nos vários pontos do território e às suas conexões, de forma que se estabeleça a necessária audiência prévia da União e a supervisão federal.

Capítulo Sétimo

**DESENVOLVIMENTO PLANIFICADO
DE ÁREAS REGIONAIS**

Parte 1

SISTEMA DE PLANEJAMENTO REGIONAL

A imperiosa valorização econômica das áreas subdesenvolvidas, que abrangem grande parte do território brasileiro, está a exigir eficaz entrosamento, num plano nacional de recuperação de regiões retardadas, dos principais órgãos que atuam nesse sentido.

O que o Governo Federal tem despendido, aqui e ali, na solução desse problema, impõe desde já a conveniência de se instituir um sistema administrativo de articulação dos órgãos diretamente votados à política de valorização de áreas, sendo oportuno que o próprio Orçamento Geral da União comece a englobar, num anexo especial relativo ao desenvolvimento regional planejado, os itens fundamentais da despesa especificada para esse fim.

Na execução de uma política desarticulada de vitalização econômica das áreas subdesenvolvidas, empõem-se hoje órgãos de largo âmbito de ação, como sejam a Comissão de Planejamento da Construção e Mudança da Nova Capital Federal, a Fundação Brasil Central, o Departamento Nacional de Obras contra as Secas, a Comissão do Vale do São Francisco, a Companhia Hidrelétrica do São Francisco, a Companhia do Vale do Rio Doce, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, Bancos de Desenvolvimento Econômico Regional, Serviços de Navegação e Empresas Ferroviárias, Administrações Territoriais, além de outros, cujos serviços e planos se enquadram especificamente naquela política. A esses, juntam-se os projetos referentes ao aproveitamento racional da Bacia do Paraná e do Vale do Paraíba, bem como os programas militares já iniciados para a valorização econômica de trechos estratégicos ao longo da faixa de fronteiras.

Tendo em vista a necessidade de mais efetiva articulação desses órgãos e programas, mediante selecionamento dos que mais diretamente executam suas atividades na solução do problema das áreas subdesenvolvidas do Brasil, recomenda-se a instituição de um serviço especializado de estudos e levantamentos, cujos resultados servirão de base ao Plano Nacional de Desenvolvimento Regional Planificado, que penso desenvolver no decurso do meu período de governo.

Na cogitação desse Plano, dois problemas precisam ser mais realísticamente considerados, como o Brasil Central e a interiorização da Nova Capital da República, pelos quais o meu Governo dispensará particular interesse, pois o que tem sido feito, até agora, no sentido de sua solução definitiva, se circunscreve às realizações da Comissão de Localização da Nova Capital Federal e da Fundação Brasil Central.

1. INTERIORIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL FEDERAL

No ano que findou, a Comissão de Planejamento da Construção e Mudança da Capital Federal realizou a primeira e mais difícil etapa do problema da interiorização da sede do Governo da República, escolhendo, no Planalto Central, o sítio para a futura Metrópole e o território para o novo Distrito Federal, dentro das condições técnicas exigidas.

Ao aprovar, no exercício anterior, o relatório da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, homologou o meu antecessor a escolha do sítio e delimitação da área fixada para a futura Metrópole, iniciando-se assim o cabal cumprimento do disposto no Art. 4º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

A futura sede da República já está, portanto, delimitada com as seguintes características: «O perímetro começa no ponto de Lat. 15° 30' S e Long. 48° 12' W. Green. Dêsse ponto segue para Leste pelo paralelo de 15° 30' S até encontrar o meridiano de 47° 25' W. Green., para o Sul, até encontrar o talvegue do córrego Santa Rita, afluente da margem direita do Rio Prêto. Dai, pelo talvegue do citado córrego Santa Rita até a confluência dêste com o Rio Prêto, logo a jusante da Lagoa Feia. Da confluência do córrego Santa Rita com o Rio Prêto, segue pelo

talvegue dêste último na direção Sul, até cruzar o paralelo de 16° 03' S. Dai, pelo paralelo de 16° 3', na direção Oeste até encontrar o talvegue do Rio Descoberto. Dai para o Norte, pelo talvegue do Rio Descoberto até encontrar o meridiano de 48° 12' W. Green. Dai para o Norte, pelo meridiano de 48° 12' W. Green, até encontrar o paralelo de 15° 30' S fechando o perímetro».

Uma das vantagens da escolha dessa área consistiu em incluir, dentro dos limites aprovados, além de solo fértil, os rios Prêto e Descoberto. Corrigiu-se, assim, a ligeira deficiência de água notada no sítio escolhido anteriormente, com apenas 400 litros *per capita*, quando é sabido que, nas cidades modernas, a média é de 450 litros por pessoa. Além do problema da água, teve a Comissão em vista a colonização dos arredores.

O sítio escolhido, por sua vez, está localizado num extenso chapadão, circundado a nordeste pelos vales do rio Torto e do córrego Bananal e, a sudeste, pelo Ribeirão do Gama e Riacho Fundo. Inclui ao centro, em altitude mais elevada, uma área de bela configuração topográfica, com cêrca de 1 000 quilômetros quadrados. O terreno é de suave declividade, favorecendo não só o serviço de abastecimento como o de esgôto, pelo escoamento, por gravidade, das águas pluviais e residuais, jogadas nos mananciais acima citados, que vão desaguar a leste no Paranoá, o qual, a pouca distância, deságua no rio São Bartolomeu, afluente do rio Corumbá, pertencentes à bacia do Prata.

O local oferece ainda oportunidade para a instalação de usina hidrelétrica, com despesas mínimas de transmissão, graças à circunstância de haver, na proximidade, a cachoeira do Paranoá, além de outras, com potência suficiente para os seus primeiros 15 anos, permitindo fornecimento de luz e força a preço baixo. A estas vantagens se alia o clima sêco, porquanto o centro urbano se localizará a cêrca de 1 150 metros sôbre o nível do mar.

Está o Governo Federal em condições de prosseguir na obra da construção da terceira Metrôpole do Brasil, tendo sido programados, para o exercício em curso, os trabalhos relativos à demarcação das fronteiras do território do futuro Distrito Federal; levantamento de cartas, nas escalas de 1:2000 e 1:1000, dos

terrenos sôbre os quais vai ser planejada a nova sede do Govêrno; desapropriação da área de 5 850 km² destinada ao futuro Distrito Federal; planejamento da nova Capital e avanço, em direção do sítio da nova cidade, das vias de comunicações já estudadas.

O plano rodoferroviário compreende: ferrovia, de 73 km, ligando a ponta dos trilhos da Estrada de Ferro de Goiás, na cidade de Anápolis, ao sítio da nova Capital; e rodovia, partindo da mesma cidade até 74 km ao norte (trecho da BR-14), inflitando, daí, para Este, diretamente ao sítio da nova Capital; prolongamento da Central do Brasil, de Pirapora a Unai e desta cidade mineira à nova Metrôpole; prolongamento da Estrada de Ferro Paulista, da fronteira de São Paulo (Colúmbia) à cidade a ser planejada.

O plano integral referente à articulação das comunicações com as Capitais dos Estados será incluído no Plano Nacional de Viação.

2. BRASIL CENTRAL

No imenso vazio do Brasil Central, vale ressaltar, além das providências relativas à interiorização da futura sede da República, uma série de empreendimentos públicos a cargo da Fundação Brasil Central.

Dentre êsses, enumeram-se obras de interligação, como a de uma cadeia de aeroportos que, além de assegurarem proteção efetiva aos vôos ao longo da rota interior Rio-Manaus, encurtarão, no tempo e no espaço, as comunicações aéreas da Amazônia com a região centro-sul do País. Tais aeroportos, de Aragarças, em Goiás, a Jacaré-Acanga, no Pará, passam pelos campos de pouso de Xavantina, Xingu e Cachimbo, entre outros de menor relêvo.

A partir de Uberlândia, no Triângulo Mineiro, até o alto Tapajós, no extremo sudoeste do Pará, através de Goiás e Mato Grosso, bem como no médio e baixo Tocantins, ainda em terras paraenses, a Fundação Brasil Central tem empreendido ampla ação administrativa no sentido do desenvolvimento dessas áreas, já havendo despendido, com a sua manutenção e projetos, no curso de seus 12 anos de existência, cêrca de 250 milhões de cruzeiros.

A Fundação, para melhor desempenho das importantes tarefas que lhe estão confiadas, reclama urgentes providências no sentido da revisão do Decreto-lei nº 5 878, de 4 de outubro de 1943, a fim de melhor definir-lhe a natureza jurídica e melhor aparelhá-la para o desempenho de suas funções.

Acresce, ainda, a necessidade de conceder à Fundação Brasil Central subvenções e auxílios anuais a que faz jus, em face do Decreto-lei nº 8 005, de 27 de setembro de 1945, mas alterando-se também alguns de seus dispositivos, na forma substanciada no Projeto de Lei nº 753/55, ora em curso na Câmara dos Deputados.

Já quase corrigido o desequilíbrio orçamentário que a Fundação apresentava em fins do exercício de 1954, com um *deficit* superior a Cr\$ 23 000 000,00, poderá ela, no corrente ano, não só manter suas atividades de rotina, como ainda prosseguir nos trabalhos mais importantes que atacou o ano passado.

Dentre estes, por sua extraordinária relevância técnica, merece destaque especial a *estrada de acesso* Jacaré-Acanga-Cachimbo, obra por ela projetada e em parte executada, com financiamento, mediante convênio firmado em dias do mês de junho do ano findo, com a Força Aérea Brasileira e a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

No vale do Tocantins, por outro lado, serão intensificados os trabalhos no sentido, tanto de melhorar as condições técnicas e financeiras da Estrada de Ferro Tocantins, que ela administra por força do Decreto-lei nº 7 173, de 19 de dezembro de 1944, como de valorizar as extensas áreas que, como no vale do Tapajós, ali possui e que lhe foram doadas pelo Decreto-lei nº 4 785, de 9 de setembro de 1945.

Impõe-se, ainda, encontrar uma solução para o problema criado no Estado de Mato Grosso, em face da grave controvérsia de direitos que se estabeleceu sobre a posse das terras que a «Fundação» ali desbravou, entre 1944 e 1951, e que lhe foram doadas pelo Decreto-lei nº 700, de 3 de outubro de 1945, posteriormente revogado pela Lei nº 72, de 13 de dezembro de 1947, votada pela Assembléia Estadual.

Parte 2

**DESENVOLVIMENTO PLANIFICADO
DA AMAZÔNIA****1. PRIMEIROS CONTATOS «IN LOCO» COM OS
PROBLEMAS AMAZÔNICOS**

O espaço amazônico, mais da metade do território nacional, constitui, ainda hoje, um desafio à civilização. Sua ocupação colonizadora, secularmente orientada por ciclos irregulares de exploração extrativista dos recursos da natureza tropical, continua a apresentar-se como obra do pioneirismo exclusivamente brasileiro, mediante incursões de pequenas massas humanas na vasta hinterlândia, através de fluxos imigratórios que se intensificam ou se retraem, conforme o suprimento e a demanda da riqueza regional.

Sob o instável regime dessa economia primitiva de coleta e dilapidação, o povoamento da região tem acompanhado, lenta e irregularmente, a obra do desbravamento. Tem sido processado, através do comércio e da indústria extrativa da borracha; da balata; da castanha; cascas; fibras e raízes; óleos e essências vegetais; peles silvestres e minérios. Poucos são os setores de produção, como os da borracha, da castanha, da pecuária e da agricultura, que radicam definitivamente o homem à terra, uma vez que os vínculos econômicos são transitórios.

Daí representar a população da Amazônia Brasileira, com uma área de cerca de 5 065 869 km² somente 6,83% de toda a população do País, segundo o censo de 1950, que a calculou em apenas 3 549 589 de habitantes.

Desse total de habitantes, evidentemente inexpressivo diante da potencialidade da área, as taxas de mais elevada densidade ocorrem nos poucos centros urbanos, constituídos dos «agregados econômicos», em que se registram os mais reduzidos níveis de vida, de rendimento individual e de consumo de todo o País.

Quanto às populações rurais, dispersam-se estas, em maior parte, ao redor desses agregados, entregues a uma incipiente agri-

cultura de sustentação das sedes municipais, e nos vazios interiores em que se situam os seringais, os castanhais, o balatais, as zonas pecuárias, os garimpos e os centros de exploração madeireira, geralmente separadas pelas distâncias tipicamente amazônicas. São aglomerados humanos esparsos que se articulam por um incipiente sistema de transportes fluviais, com uma frota insatisfatória, poucas rodovias e três ferroviárias, descontinuamente servindo regiões economicamente díspares.

A conjuntura, encontrada em 1955, demonstra que a região amazônica somente agora começou a equacionar os seus problemas de base, em termos de planejamento a longo prazo. Conforme se comprovará a seguir, as realizações dos órgãos que mais objetivamente influem na economia regional restringem-se à execução de limitadas funções administrativas, quando seus programas poderiam ser melhor entrosados numa obra de planificação geral por etapas.

2. SUMÁRIO DAS REALIZAÇÕES, EM 1955, DOS PRINCIPAIS ÓRGÃOS A SEREM COORDENADOS NO SISTEMA DE PLANEJAMENTO

Tendo sido implantada, em Belém, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (S.P.V.E.A.), à qual foram atribuídas funções especificamente planejadoras, essa instituição deve ser naturalmente a cúpula de um sistema de órgãos, coordenando suas atividades em perfeita articulação com as dos que diretamente se integram na economia da área amazônica, como sejam o Banco de Crédito da Amazônia S.A.; a Comissão Executiva de Defesa da Borracha; os Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará; o Instituto Agrônomo do Norte; o Serviço Especial de Saúde Pública; as Administrações Territoriais do Acre, do Amapá, de Rondônia e do Rio Branco; as Estradas de Ferro Madeira-Mamoré, Bragança e Tocantins; além de determinados serviços técnicos dos Governos dos Estados do Pará, do Amazonas, de Mato Grosso e Goiás, bem como de alguns dos respectivos Municípios.

De cada um daqueles órgãos apresento a seguir, uma exposição das principais realizações ocorridas no exercício anterior.

SUPERINTENDÊNCIA DO PLANO DE VALORIZAÇÃO
ECONÔMICA DA AMAZÔNIA (S.P.V.E.A.)

As atividades da S.P.V.E.A., no exercício anterior, restringiram-se às funções meramente administrativas da Superintendência e às deliberações da Comissão de Planejamento, sobressaindo a elaboração de elevado número de convênios.

Através desses convênios, comprometeu-se considerável parte das dotações consignadas à S.P.V.E.A., porquanto, não dispondo, na sua precária estrutura administrativa, de órgãos de ação executiva direta, capazes de realizar obras de vulto, os recursos financeiros tiveram de ser redistribuídos, diluindo-se assim em empreendimentos e iniciativas delegadas a entidades públicas e privadas.

Essa é uma das razões pelas quais, na verificação dos efeitos da despesa aplicada, ainda não se observam realizações capazes de exprimir o volume dos investimentos.

Acresce, ainda, o fato de possuir a S.P.V.E.A. uma estrutura provisória peculiar, na conformidade da qual se constituem distintamente dois sistemas: um de ação administrativa propriamente dita, com funções executivas limitadas ao âmbito interno da Superintendência, e outro de ação especificamente planejadora, onde as medidas que comprometem a despesa global são decididas pelo Plenário da Comissão de Planejamento, mediante pronunciamento majoritário de seus membros.

Diante dessa situação e considerando a necessidade de dotar a S.P.V.E.A. de uma organização administrativa que lhe possibilite ação mais direta e interferente na economia regional, urge predispor-la, assim, a executar, diretamente ou mediante contratos, obras de maior concentração financeira como a ligação Bragança-São Luís.

Após essas considerações e informando que já se encontra em estudo novo regulamento administrativo para a S.P.V.E.A., quero assegurar, desde já, às populações amazônicas, que as despesas atribuídas ao desenvolvimento da região só serão autorizadas se se destinarem a fins exclusivamente econômicos, para que o povo possa melhor sentir os seus efeitos imediatos, não só no

tocante a empreendimentos de base, mas também à elevação dos níveis de vida e consumo dos agrupamentos locais.

A pura e simples distribuição de verbas, através de critérios não planejados, tem implicado desperdício de recursos, só servindo para agravar a inflação e criar desequilíbrio entre preços e salários, com sérios reflexos na elevação do preço do custo de vida.

A fim de prever correto emprêgo dos dinheiros públicos outorgados à S.P.V.E.A., será elaborado rigoroso esquema de autorização financeira, tendo em vista, tanto regularizar os compromissos do Governo Federal, que se acha em débito com o «Fundo de Valorização», como também e, sobretudo, selecionar e controlar a aplicação dos investimentos. Impõe-se, nesse sentido, alteração na estrutura administrativa da S.P.V.E.A., de modo que se crie, na Comissão de Planejamento, um órgão de auditoria contábil e financeira, destinado a colaborar com o Tribunal de Contas da União no contrôle *in loco* das despesas efetuadas.

A receita do «Fundo», na conformidade das disposições legais, procede de fontes diversas, sendo substanciais, porém, as referentes às percentagens de 3% das rendas tributárias da União e dos Estados, Territórios e Municípios, total ou parcialmente integrados na área amazônica.

No entanto, apesar de o dispositivo constitucional especificamente predeterminar a aplicação dessa percentagem de renda, entidades governamentais, compreendidas na Amazônia, não têm normalmente satisfeito suas contribuições, havendo mesmo Municípios que nem sequer incluem nos seus respectivos orçamentos essa obrigação. No sentido de disciplinar essa situação, o Governo Federal estuda os meios legais de tornar compulsórios e automáticos os recolhimentos das entidades faltosas.

Quanto à parte da responsabilidade federal, o Orçamento Geral da União consignou, em 1954, o total de Cr\$ 1 134 121 000,00, destinados ao «Fundo de Valorização Econômica da Amazônia», dos quais Cr\$ 300 000 000,00 foram atribuídos ao «Programa de Emergência».

Em 1955, as dotações se elevaram a Cr\$ 1 448 564 700,00.

Para 1956, contará o «Fundo» com Cr\$ 1 946 255 744,00, incluindo-se aí, além da contribuição consignada no Orçamento

Federal — Cr\$ 1 901 492 710,00 — Cr\$ 36 000 000,00 dos Estados; Cr\$ 8 400 000,00 dos Municípios; e Cr\$ 363 034,00 de juros de depósitos de 1955.

Verifica-se, à luz desses dados, que só nos exercícios de 1954, 1955 e 1956, as disponibilidades atribuídas ao «Plano de Valorização Econômica da Amazônia» se elevam a mais de quatro e meio bilhões de cruzeiros, ou sejam, Cr\$ 4 528 941 144,00.

No entanto, apenas reduzidas partes desse total foram recolhidas ao «Fundo», resultando daí, nos dois últimos exercícios, a existência de elevadas obrigações de «Restos a Pagar», quer com referência aos saldos orçamentários propriamente ditos, quer com referência ao sistema de quotas que vem sendo seguido e pelo qual os recolhimentos são feitos na base da arrecadação efetivamente realizada no exercício anterior.

Das verbas atribuídas à Valorização Econômica da Amazônia, no exercício anterior, recolheu-se ao «Fundo», até a primeira quinzena de dezembro, a importância de Cr\$ 580 628 590,40, correspondente às quotas de janeiro até a metade de agosto.

Desse mês em diante, o regime financeiro passou a sofrer irregularidades, como resultado da mudança da política econômica do País. Cuidava-se, ainda, nesse lapso, da elaboração de um esquema, que as substituições ministeriais vieram interromper.

Já no final do exercício, foram recolhidos Cr\$ 75 239 132,90, relativos à metade da quota de agosto e Cr\$ 17 020 000,00, à conta do Programa de Emergência, com a modificação aprovada pelo Decreto Federal Executivo nº 38 266, de 30 de novembro de 1955, destinando-se o quantitativo a empreendimentos militares relacionados com a valorização econômica das fronteiras amazônicas.

Já no início do presente exercício, foi autorizado o recolhimento de Cr\$ 60 490 433,00, importância relativa à metade da quota de setembro de 1955.

Diante dessa demonstração, o total dos recolhimentos financeiros, feitos ao «Fundo de Valorização Econômica da Amazônia», à conta das despesas votadas para 1955, atingiu Cr\$ 716 358 156,00.

O total de «Restos a Pagar dos Exercícios de 1954 e 1955» atinge o montante de Cr\$ 1 037 519 029,00. Adicionando a este montante as disponibilidades para o presente exercício, contará o «Fundo de Valorização Econômica da Amazônia», em 1956, com recursos que se elevam a Cr\$ 2 983 774 803,00.

Os «Restos a Pagar de 1954 e 1955» resultam do não recolhimento ao «Fundo», pelo Governo Federal, de Cr\$ 288 292 484,30 devidos em 1954; não recolhimento, em 1955, das parcelas referentes à metade da quota de setembro Cr\$ 60 490 433,00; quota integral de outubro, Cr\$ 115 244 050,70; quota integral de novembro, Cr\$ 95 574 055,10; quota integral de dezembro, Cr\$ 139 681 803,30; no total de Cr\$ 410 990 342,10; finalmente, diferença para o total previsto no Orçamento Geral da União para o último exercício, no montante de Cr\$ 338 236 202,00.

O Ministério da Fazenda procurará regularizar os compromissos federais devidos à Amazônia, a fim de evitar que ocorra com a S.P.V.E.A. o mesmo que tem acontecido com as autarquias, isto é, um regime de acumulação que tanto agrava os *deficits*. Essa regularização deve ser feita, entretanto, sem prejuízo dos recolhimentos ao «Fundo» das quotas atinentes ao exercício em curso, pela adoção de um esquema cumulativo de liberações parceladas mediante o sistema duodecimal.

As autorizações de despesa, entretanto, devem ser condicionadas a uma demonstração prévia das inversões, de modo que assegure, através de rigorosas prioridades, o desenvolvimento econômico programado da Amazônia.

BANCO DE CRÉDITO DA AMAZÔNIA S. A.

A análise comparativa da situação do Banco de Crédito da Amazônia S.A., nos dois últimos exercícios, demonstra que o referido instituto oficial de crédito, no ano de 1955, apresentou sensível acréscimo no que se refere às operações de crédito, que atingiram 17 615, no valor de Cr\$ 2 055 712 439,50, contra 5 267, no total de Cr\$ 972 834 939,70, em 1954.

O Banco, cujo capital e reservas alcançaram, em 31 de dezembro de 1955, Cr\$ 1 005 081 386,90, obteve o lucro líquido de

Cr\$ 120 370 687,50. É de se assinalar que os depósitos, em 1955, atingiram a quantia de Cr\$ 230 263 535,40, que, comparada com os Cr\$ 61 650 438,00, conseguidos em 1954, denota que se verificou aumento de, aproximadamente, 268 %.

No exercício das atribuições que lhe foram cometidas pela legislação, vem o Banco de Crédito da Amazônia S.A. adquirindo as safras de borracha, as quais se revelam insuficientes para atender às crescentes necessidades do parque manufatureiro do País, como vem acontecendo desde o ano de 1951. Para cobrir o *deficit* entre a produção e o consumo, e de acôrdo com as programações realizadas pela Comissão Executiva de Defesa da Borracha, tem o Banco recorrido à importação do produto alienígena.

Tendo em vista o desenvolvimento da economia brasileira em geral, que se acompanha de um crescimento notável do consumo da borracha, torna-se imperativa a adoção de uma política de estímulo à produção de goma elástica no País, não só para nos libertar dos inconvenientes de um suprimento incerto do mercado internacional, como para favorecer a poupança de divisas despendidas na importação dessa matéria-prima.

É fundamental a ação do Banco de Crédito da Amazônia S.A., garantindo os preços fixados pela Comissão Executiva de Defesa da Borracha; ampliando suas atividades creditícias; e suprimindo de recursos financeiros, na maior escala possível, as safras do produto.

No que tange a uma solução a longo prazo, pretende o Governo adotar tôdas as medidas que possam incentivar o plantio racional e sistemático da hévea nas regiões ecológicamente indicadas, a fim de aumentar-se, dentro do mais curto prazo, a capacidade de suprimento de borracha nacional, para atender à crescente demanda do mercado consumidor.

Nesse sentido, dentro das limitações de seus próprios recursos, vem o Banco financiando a criação de seringais de cultura e outras atividades complementares, com o fim de tornar econômica a produção da borracha. Vem, ainda, incentivando a extração de outros tipos de borracha, como caucho, mangabeira e maniçoba, a exemplo do que foi feito por ocasião do último conflito mundial, quando o País se viu na contingência de exportar o

melhor tipo de hévea, em decorrência dos compromissos assumidos através dos Acôrdos de Washington. Nessa ocasião, a produção das mencionadas qualidades de goma alcançou cêrca de 12 000 toneladas anuais.

O Banco de Crédito da Amazônia S. A., que atualmente dispõe de 22 agências, a fim de melhor servir a Região Amazônica, está instalando mais 19 filiais e cogitando da abertura de 40 outras dependências. Disporá, assim, de extensa rede bancária capaz de tornar mais eficiente a assistência financeira na vasta região cuja prosperidade lhe cabe promover, operando em colaboração com a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

COMISSÃO EXECUTIVA DE DEFESA DA BORRACHA

Esse órgão colegiado, embora integrante da estrutura administrativa do Ministério da Fazenda, sendo presidido pelo Secretário de Estado dessa pasta, desempenha relevante função na economia da Amazônia, por ter a seu cargo a orientação da economia gomífera.

Constituída de representantes da Produção, da Indústria e do Banco de Crédito da Amazônia S.A., suas atividades se referem, principalmente, ao estabelecimento de quotas de consumo de borracha, fixação dos preços de compra dessa matéria-prima e de venda dos artefatos, controlando a importação e a exportação da goma elástica, seus sucedâneos e manufaturas.

No exercício transato, a Comissão procedeu a um levantamento dos custos de produção, tendo concluído pela necessidade de serem elevados, em 44%, os preços de compra da borracha brasileira, pelo Banco de Crédito da Amazônia S.A.

O objetivo dessa majoração consiste em manter, sobretudo, a paridade aquisitiva da unidade quilo, tomado por base o ano de 1939, em que houve mais normalidade de comércio, sem as flutuações que hoje se observam e que têm causado sério desequilíbrio na economia gomífera da Amazônia.

O restabelecimento da paridade, na base daquele ano, servirá ainda de fator de manutenção do nível das safras.

SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA
E DE ADMINISTRAÇÃO DO PÔRTO DO
PARÁ (S.N.A.A.P.P.)

No decorrer do exercício de 1955, o S.N.A.A.P.P. recebeu as 10 embarcações que faltavam para a realização do primeiro e segundo contratos firmados na Holanda. Essas embarcações são as seguintes: 1 — "Presidente Vargas", entregue, em abril de 1955, à linha turística Belém-Mosqueiro-Soure; 2 — "Lauro Sodré", entregue à linha do Madeira, fazendo o trajeto Belém-Pôrto Velho, no Território Federal de Rondônia; 3 — "Lôbo d'Almada", a serviço da mesma linha anterior; 4 — "Augusto Montenegro", entregue à linha do Solimões, de há muito paralisada, fazendo o trajeto Belém-Iquitos; 5 — "Joaquim Nabuco"; 6 — "Plácido de Castro"; 7 — "Percival Farquhar"; 8 — "Irineu Evangelista"; 9 — "Pimenta Bueno" e 10 — "Veiga Cabral". Dessa nova frota, os seis últimos navios, de roda à pôpa, ainda não foram entregues ao tráfego dos altos rios, para os quais foram especialmente construídos, encontrando-se ainda fundeados em Belém, há vários meses, sob pavilhão holandês.

Não obstante terem sido colocados em tráfego cinco novos navios, «Leopoldo Peres», «Lauro Sodré», «Lôbo d'Almada», «Augusto Montenegro» e «Presidente Vargas», o volume de cargas, transportadas pelas embarcações do S.N.A.A.P.P., sofreu um decréscimo de 4 309 toneladas em 1955. Sendo a tonelagem transportada, em 1954, de 53 031, caiu o total, em 1955, para 48 722.

O decréscimo se deve, em maior parte, à redução da linha costeira, insuficiência da frota cargueira, diminuição do número de navios na linha da Bôca do Acre e Rio Branco, além da docagem de embarcações.

Na linha do Madeira, entretanto, registrou-se, em 1955, um aumento de 4 934 toneladas.

Ultimaram-se os serviços de drenagem do pôrto de Belém, iniciados em 1953.

A receita do S.N.A.A.P.P., em 1955, foi estimada em Cr\$ 218 763 975,00, incluindo subvenções, auxílios do exercício

e receita de operações. Quanto à despesa, essa foi estimada no total de Cr\$ 229 200 000,00. Segundo dados da Superintendência Comercial, o *deficit* econômico previsto é da ordem de Cr\$ 10 436 025,00.

A Superintendência Portuária registrou um movimento de 203 navios estrangeiros e 1 268 unidades nacionais (incluindo-se aqui navios fluviais, de alto bordo e pequenas embarcações).

Quanto ao movimento de mercadorias, nos itens Interior do Estado, Restante do País, Estrangeiro e Trânsito, o total foi de 914 992 306 kg, sendo 563 551 834 kg referentes à importação e 351 440 472 kg à exportação.

INSTITUTO AGRONÔMICO DO NORTE

O Instituto Agronômico do Norte, órgão subordinado ao Serviço Nacional de Pesquisas Agronômicas, executou, no ano de 1955, pesquisas agronômicas com plantas de maior interesse para a agricultura amazônica.

No tocante ao arroz, vem promovendo o trabalho de conquista das várzeas inundáveis pelas marés, onde a produção se eleva entre os limites de 3 a 4 mil kg por hectare. Na região da foz do Rio Amazonas, além das grandes culturas realizadas em terras do I.A.N., esse órgão criou um centro especializado em Breves, onde as culturas de arroz são realizadas pelos agricultores da própria região.

Em meia dúzia de anos, o Instituto Agronômico do Norte deu ao País auto-suficiência de produção de fibras duras, eliminando a necessidade da importação de juta do Oriente.

Esse trabalho foi realizado graças à produção de sementes selecionadas, em quantidade suficiente para atender às necessidades nacionais.

O Instituto Agronômico do Norte vem produzindo, nestes últimos quatro anos, sementes de juta em superabundância. Todavia, os vícios e a exploração criados com o comércio dessas sementes, ao lado dos objetivos políticos que vêm influenciando sobre a sua distribuição, têm perturbado a regular e normal utilização dessas sementes.

Em 1955, o Instituto Agronômico do Norte, em cooperação e em regime de financiamento pela Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia, produziu 117 715 kg de sementes selecionadas de juta.

Essa produção, acrescida do saldo de sementes do exercício anterior, de 22 800 kg, permitiu ao Ministério da Agricultura dispor, em 1955, de 140 515 kg de sementes.

Quanto ao cacau, além dos trabalhos de cruzamento realizados pelo Instituto Agronômico do Norte, vem atualmente o Instituto Agronômico do Leste realizando o estudo da produção individual e da multiplicação vegetativa das plantas que revelam maior e melhor produção por pé.

O Instituto Agronômico do Norte e as Plantações Ford de Belterra forneceram, em 1955, grande quantidade de borbulhas de seringueira de alto rendimento e de resistência à "moléstia das fôlhas", atendendo a todos os pedidos apresentados pelos interessados na formação de seringais de cultura.

Há a lastimar, neste programa de trabalho, que o material fornecido pelo Instituto Agronômico do Norte vem sendo muito mal aproveitado, em face de as partes interessadas na formação de seringais de cultura não terem dado, até o presente momento, a necessária atenção à formação de "práticos enxertadores", sem o que jamais poderá ser realizado o programa de formação de seringais de culturas racionais.

Em compensação a esse ponto fraco do setor de expansão da cultura da seringueira, o Ministério da Agricultura, em 1955, em entendimento com os grandes industriais de artefatos de borracha de São Paulo, conseguiu que estes dessem início à instalação de seringais-escola, que deverão servir de centro de expansão para a cultura da seringueira no Brasil.

Duas companhias já instalaram seus seringais-escola no Estado do Pará, sendo que uma outra deu início à formação de seus seringais no Estado da Bahia.

A produção de látex concentrado de Belterra vem-se elevando ano a ano, tendo atingido, em 1955, o total de 630 430 kg contra 441 300 kg em 1954.

A venda dessa produção de látex cobriu mais de 50% das despesas da organização, que orçaram em cerca de 40 milhões de cruzeiros.

Os seringais de Belterra, salvos da morte após a compra pelo Governo Brasileiro, deverão produzir uma renda bruta, em 1956, no valor de 30 milhões de cruzeiros; isto permitirá a sobrevivência desse órgão, que obteve, no último orçamento, concedida pelo Congresso Nacional, uma verba no valor de seis milhões de cruzeiros, a título de Desenvolvimento Econômico.

Dentro de mais dois anos, Belterra e Fordlândia serão economicamente auto-suficientes, dentro dos limites atuais de suas atividades.

O Brasil se encontra, no momento, com grande *deficit* de produção de gorduras, relativamente às suas necessidades mínimas. Como resultado dessa crise, o preço das gorduras empregadas na alimentação torna-se dia a dia mais elevado e pouco acessível ao operário rural, cuja situação de vida é a mais desajustada.

Considerando que o dendêzeiro é a *espécie vegetal tropical* que possui a maior capacidade de produção de gordura por área de terra e que se adapta muito bem às diversas regiões do norte do País, o Instituto Agrônomo do Norte tomou a si a liderança na formação de jardins de produção de sementes de dendêzeiro de alto rendimento, com capacidade para produção de 2 500 a 3 000 kg de óleo de polpa por hectare.

O material para formação desse primeiro jardim de produção de sementes foi obtido dos serviços experimentais do Congo Belga, através da Estação Experimental de Yangambi, da Companhia "Lever" e de outras fontes.

Algumas palmeiras produziram frutos de dendê com o teor de 85% de óleo de polpa sobre o peso do fruto.

Todas as sementes da safra de 1956 já se acham comprometidas para entrega através da Superintendência da Valorização Econômica da Amazônia.

Não se justificando mais o atraso que reinava no Ministério da Agricultura, com o divórcio absoluto que havia entre pesquisas

com plantas e com animais, o que impedia a realização desses trabalhos dentro de um mesmo órgão, o Instituto Agronômico do Norte promoveu, na Amazônia, com extraordinário proveito para a região, a formação de grandes rebanhos que representam, hoje, exemplo de trabalho técnico jamais realizado outrora, com tanto vulto e em tão excepcional oportunidade.

O rebanho "Nelore" de Fordlândia foi formado com a compra de novilhas e de touros dos melhores plantéis de "Nelore" do País.

Através das mais sérias dificuldades, conseguiram as Plantações Ford de Belterra, sob a direção do I.A.N. e do S.N.P.A., ultimar a importação de um plantel de gado "Red Sindhi".

Além do rebanho "Red Sindhi", formou o Instituto Agronômico do Norte, em Fordlândia, um plantel especial de gado "Guzerath".

O Instituto Agronômico do Norte adquiriu o plantel denominado "Jersey de Jacarepaguá", considerado um dos melhores do País, no qual incorporou novilhas puras de *pedrigree*.

Esse plantel, que se encontra em Fordlândia, tem por objetivo fornecer fêmeas para cruzamento com touros "Red Sindhi" e para seleção da raça "Jersey" na Amazônia.

O plantel de búfalos aquáticos indianos, formado pelo Instituto Agronômico do Norte e localizado em parte na Estação Experimental do Baixo Amazonas, próximo de Santarém, e parte no Retiro Daniel de Carvalho, em Fordlândia, se elevou, em 1955, a cerca de 1 200 cabeças.

Com mais algum tempo, o búfalo preto indiano será, na região amazônica, a exemplo do que ocorre no Egito, na Índia e no Paquistão, o animal mais utilizado na indústria de produção de leite.

Procederam o Instituto Agronômico do Norte e o Serviço Nacional de Pesquisas Agronômicas, em dezembro de 1955, à introdução de 114 exemplares de peixes de origem africana, na bacia do Rio Amazonas, na região do Lago de Maicuru, próximo à Estação Experimental do Baixo Amazonas.

A obra de colmatagem das várzeas do Amazonas para construção de "polders", iniciada na Subestação Experimental do Baixo Amazonas, continua sendo efetuada pela natureza, após a abertura dos grandes canais que dão passagem às águas do Rio para dentro dos lagos, durante o período das enchentes anuais.

SERVIÇO ESPECIAL DE SAÚDE PÚBLICA

O programa cooperativo que o Serviço Especial de Saúde Pública vem realizando, nas zonas mais afastadas da Amazônia, representa, do mesmo modo que as atividades do Serviço Nacional de Malária, obra realmente relevante, no sentido do saneamento da região.

A assinatura, em maio de 1955, de um Convênio Especial com a S.P.V.E.A. veio proporcionar ao S.E.S.P. os meios necessários ao maior desenvolvimento de suas atividades, no mesmo ritmo verificado, em outras fases, a partir de 1942. Ficou a seu cargo, não só a manutenção de hospitais, mas ainda de unidades sanitárias e subpostos em diversas localidades, além da execução de serviços de abastecimento d'água, esgotos e obras de engenharia sanitária em vários municípios.

A administração e a supervisão técnica de trabalhos médico-sanitários, que vêm sendo feitas por órgãos de âmbito estadual, se processaram através das Diretorias de Programa, nos Estados do Pará e Amazonas.

Dos serviços de laboratório de saúde pública e pesquisas, a cargo do Instituto Evandro Chagas, que também se incumbiu da formação de pessoal especializado na sua sede em Belém, sobressairam os estudos de etiologia e conhecimento de viroses, de inestimável relevância científica para a diminuição da taxa de mortalidade e para a recuperação sanitária dos habitantes de certas áreas amazônicas.

ADMINISTRAÇÃO DOS TERRITÓRIOS FEDERAIS

A situação dos Territórios Federais continua, até o presente momento, na ordem dos problemas ainda imperfeitamente enquadrados numa política de desenvolvimento regional planejado.

Essas administrações peculiares, localizadas em áreas estratégicas diretamente controladas pela direção do Governo Federal, acarretam a êste dificuldades de melhor coordenação, por suas condições típicas, disparidades inerentes à sua estrutura geo-social e distâncias do Poder Central.

Os territórios representam o prolongamento do próprio Governo da República, tanto assim que resultaram da necessidade de prover determinadas zonas de vigilância maior, na defesa dos interesses territoriais e fronteiriços do Brasil. O desenvolvimento planejado dessas Unidades Federais não será, entretanto, de todo imprevisível, se for levada em conta a preocupação do Governo Federal de dotar as áreas territorializadas dos recursos indispensáveis à sua plena estruturação administrativo-econômica e político-social.

A rigor, a administração dos Territórios está ainda por ser estruturada eficientemente em lei. É uma das grandes atribuições do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, não deixando essa Secretaria de Estado de envidar esforços, no sentido de se desincumbir do trabalhoso encargo.

Foi recentemente enviado ao Congresso Nacional o anteprojeto da Lei Orgânica dos Territórios.

Pelo referido anteprojeto, os cargos de Governador e de Secretário-Geral pertencem ao Quadro Permanente do Ministério da Justiça e Negócios Interiores e serão exercidos em comissão. O Ministro da Justiça poderá convocar, anualmente, em data que fixar, de preferência por ocasião do exame e discussão das propostas orçamentárias, os Governadores dos Territórios, a fim de estudarem em conjunto os planos de administração e mais assuntos relativos a essas unidades, os quais serão submetidos à aprovação do Presidente da República.

A transformação em lei do anteprojeto de administração geral dos Territórios norteará o futuro dessas unidades territoriais da União, de cujo vigor resultarão benefícios nacionais de vulto e para os quais está voltada, no momento, a atenção mais solícita do Governo.

Aos Territórios têm sido dispensados cuidados constantes, de ordem financeiro-econômica, administrativa e social que, a despeito de seu vulto crescente, não chegaram até hoje a constituir paradigma algum para as exigências montantes dessas parcelas territoriais diretamente subordinadas à União.

Apresento, a seguir, uma demonstração das principais realizações verificadas, em 1955, nos Territórios Federais do Acre, do Amapá, de Rondônia e do Rio Branco.

TERRITÓRIO FEDERAL DO ACRE

O Acre é o mais antigo e populoso dos Territórios Federais. A sua população é duas e meia vezes maior do que a dos demais Territórios reunidos. Repousa sua economia, no momento, na exploração de borracha, madeiras, peles, castanhas e produtos oleaginosos, admitindo-se sejam consideráveis as reservas petrolíferas de seu subsolo.

As dificuldades de transporte constituem grande obstáculo ao progresso da região. É o território servido de velhos e morosos barcos a motor que só alcançam os pontos de destino após meses de viagem, e isto mesmo durante o inverno, ocasião em que os rios possibilitam navegação razoável. Impõe-se, pois, como recurso para integração do território no complexo econômico do País, a construção de uma estrada de rodagem que ligue a cidade de Rio Branco à de Lábrea, no Purus, por ser franca a navegação até essa cidade, durante todo o ano.

No exercício de 1955, as dotações outorgadas pela União ao Acre somaram Cr\$ 137 864 140,10 (cento e trinta e sete milhões, oitocentos e sessenta e quatro mil cento e quarenta cruzeiros e dez centavos). Pôde o govêrno do Território dar prosseguimento e início a numerosas obras de interêsse público, entre as quais as da Escola de Iniciação Agrícola, do Hospital de Clínicas, do Hospital Infantil, da Escola Normal, do Forum e do Frigorífico, no Município de Rio Branco.

Foram construídos um trecho de quatro e meio quilômetros, ligando a Colônia Juarez Távora ao Igarapé-Redenção e uma ponte sôbre êsse Igarapé, na Estrada de Pôrto Acre. Reconstruiu-se total-

mente a Estrada do Aeroporto e processaram-se obras de alargamento e recuperação na Estrada de Plácido de Castro. Na Estrada de Bôca do Acre procedeu-se ao desmatamento de 45 km de extensão e ao destocamento de 42 km. Ao mesmo tempo, foram concluídos levantamentos topográficos de trechos das estradas de Pôrto Acre, Bôca do Acre e Rio Branco-Vila Plácido de Castro.

Os serviços correspondentes ao fomento da produção agropecuária do Território, não obstante a limitação das verbas concedidas pela Superintendência de Valorização Econômica da Amazônia e pelo Governo da União, tiveram prosseguimento satisfatório, com o financiamento do plantio de seringueiras no total de Cr\$ 174 000,00 (cento e setenta e quatro mil cruzeiros) e o fornecimento de máquinas e implementos agrícolas, bem como de reprodutores bovinos e eqüinos.

Os trabalhos de colonização foram ampliados, para a melhoria dos conjuntos mecanizados das Colônias, da área preparada. Na Colônia Agrícola «Francisco Custódio Freire» foram localizadas 64 famílias de imigrantes.

TERRITÓRIO FEDERAL DO AMAPÁ

A administração amapaense enfrentou, em 1955, problemas extremamente complexos. Impôs-se a renovação de diretrizes, a revisão de critérios e prazos na fixação das metas por alcançar. Exigiu que se atualizassem processos de trabalho e fôsse feito o aproveitamento integral dos meios disponíveis, com o fim de adaptar os programas antigos — criados para atender a situações primárias — às novas exigências da evolução da terra.

O poder de investimentos do Governo, avaliado em termos de dotações orçamentárias, elevou-se de ano para ano. Sua capacidade de operações, de executar serviços, de expandir atividades, de abrir, enfim, novas áreas de circulação para os movimentos colonizadores, multiplicou-se, também, consideravelmente.

Os resultados obtidos foram apreciáveis. Tanto se definem, no Amapá de hoje, as linhas mestras de uma economia nova, como se ampliam conquistas sociais de tipo, vulto e freqüência pouco comuns na região amazônica.

O ano que findou delimita um período dos mais expressivos na evolução do Território: registra o amadurecimento de iniciativas de base e marca o início de realizações de vulto, de obras de indiscutível poder transformador, capazes de promover, pela sua grandeza, pelo objetivo, pela expressão de cada um a projeção nacional do Amapá.

Sobre o tripé formado pelos ramos tradicionais da produção agrícola — a pecuária, a lavoura e a coleta de produtos extrativos — desenvolveu-se durante vários anos o planejamento da economia do Território. Adotaram-se métodos melhores, técnicas mais produtivas no tratamento do gado. O rebanho cresceu. Programas largos e intensivos foram executados, visando a expandir e diversificar culturas nas áreas de plantio. As safras aumentaram, e vários artigos passaram a figurar nos quadros de exportação. A subscrição de produtos da floresta, dos lagos e dos rios foi também disciplinada: surge agora sob novos moldes, em maior escala e rendabilidade.

Não obstante, a inserção do Amapá em um largo ciclo de prosperidade, enquadrado na atual conjuntura econômica do País, não poderia efetuar-se além de certos limites, apenas sobre essas bases.

As jazidas de minério de manganês do rio Amapari vieram dar extraordinário impulso ao progresso do Território. O arrendamento dessas jazidas constitui precioso veículo de autonomia financeira, de retribuição dos auxílios recebidos, porque irá produzir recursos no local, e fornecer os meios indispensáveis para obras estruturais de que a região necessita, a fim de criar uma economia própria, estável, definitiva e concorrer com saldos substanciais na balança de pagamentos do País.

Na área de 2 500 hectares, concedida pelo Governo Federal à empresa brasileira Indústria e Comércio de Minérios S. A. (ICOMI), para pesquisa e lavra do minério, realizaram-se, até agora, 195 perfurações, totalizando 10 108 metros e dando, como resultado, 16 000 000 de toneladas medidas de manganês de alto teor, podendo-se estimar, porém, ao se levar em conta a extensão do corpo de minério e prosseguimento dos trabalhos de pesquisa,

que a reserva dos depósitos ultrapassa o total de 25 milhões de toneladas.

O preço do manganês no mercado internacional é da ordem de Cr\$ 2 550,00 (dois mil, quinhentos e cinqüenta cruzeiros) a tonelada. Dêste modo, as jazidas representam reserva nacional de valor superior à cifra de 63 bilhões de cruzeiros.

A exportação do minério, que deverá ter início até setembro de 1956, aumentará as disponibilidades cambiais do País em cerca de 25 a 35 milhões de dólares anualmente. O Território receberá de 2 a 3 milhões de dólares pelo arrendamento das jazidas.

Do empréstimo de 67 e meio milhões de dólares, obtido pela ICOMI para financiamento do programa de manganês do território, haviam sido aplicados, até novembro de 1955, US\$ 33 542 720,00, sendo que US\$ 13 052 510,00 com despesas efetuadas no Brasil, e US\$ 20 490 210,00 com pagamentos feitos no exterior.

¶ Somente em salários pagos no País, de janeiro a novembro de 1955, foram aplicados Cr\$ 82 621 435,00 (oitenta e dois milhões, seiscentos e vinte e um mil, quatrocentos e trinta e cinco cruzeiros), ou seja, quantia que equivale quase à metade das dotações globais recebidas pelo Governo do Território, no último exercício.

O Porto de Macapá, na capital do Território, está aberto à navegação continental; 17 transatlânticos e 9 petroleiros, procedentes dos Estados Unidos, aportaram no "pier" de carga, construído pela ICOMI, descarregando 7 milhões de litros de combustíveis a granel e mais 30 000 toneladas de material pesado. A maior parte dessa carga de vulto — draglines, tratores, niveladoras, guindastes, trilhos, locomotivas, britadores, vagões para minério, vagões para lastro, carros-pranchas, caçambas, caminhões, perfuratrizes, motores, estrutura de aço, etc. — destinou-se aos trabalhos de construção e funcionamento da estrada de ferro do Amapá, já em fase de conclusão e às instalações mineiras para o aproveitamento das jazidas de manganês.

O levantamento hidrográfico e o balizamento do Canal Norte do rio Amazonas, indispensáveis ao livre e seguro acesso dos

grandes navios transoceânicos à cidade de Macapá, foram concluídos pela Marinha de Guerra do Brasil, numa extensão de 195 quilômetros, desde o porto ao oceano Atlântico.

A realização desse trabalho, que exigiu dois anos de permanência do navio hidrográfico Rio Branco em águas do Amazonas, foi coroada com a apresentação de 5 cartas náuticas, na escala de 1: 77 000, refletindo o seu desenho os resultados gráficos de trabalhos de astronomia de campo, geodésia, topografia, fotogrametria, magnetismo terrestre, estudos de marés e sondagens.

O balizamento constou da instalação de 5 faróis providos de ampolas de acetileno, ao longo do canal.

A estrada de ferro do Amapá, projetada em 195 quilômetros de extensão, ligando ao porto de Macapá as jazidas de manganês do rio Amapari, acha-se em fase final de construção. O desflorestamento foi terminado em novembro. Toda a faixa de percurso da ferrovia, até o quilômetro 193, apresenta-se em condições para o assentamento dos dormentes e trilhos; 114 quilômetros encontram-se em condições de tráfego normal. Completou-se em 92% o serviço de assentamento de bueiros. No mês de novembro último, foram movimentados 343 800 metros cúbicos de terras, perfazendo 4 285 760 metros cúbicos removidos, até agora, de um volume total de 4 605 790 metros cúbicos.

A ferrovia terá o tráfego diário de duas composições, de 30 vagões cada uma, nos dois sentidos. Este esquema permitirá a entrega diária de cerca de 2 000 toneladas de manganês no porto de Macapá.

Para o tráfego público de passageiros e carga, a ferrovia transportará até 100 000 toneladas em cada sentido, dispondo, para este fim, de equipamento adequado.

Durante o ano de 1955, o Território prosseguiu ativamente os estudos para a construção da Usina Hidrelétrica do Paredão. A Usina será localizada no Rio Araguari, podendo fornecer energia, numa área de raio mínimo de 150 quilômetros aos municípios de Macapá, Amapá e Mazagão, abrangendo, assim, não só a região mais desenvolvida até agora, como as principais zonas de expansão potencial.

Situada a 165 quilômetros do Oceano Atlântico, a 100 quilômetros da capital do Território, a 15 quilômetros da Vila de Ferreira Gomes, a 29 quilômetros das Vilas de Pôrto Platon e Pôrto Grande, a 32 quilômetros da Colônia Agrícola do Matapi, a 91 quilômetros das jazidas de manganês, a 140 quilômetros da cidade de Amapá, a 104 quilômetros do Pôrto de Macapá e de Fazendinha, a Usina do Paredão ficará em ponto central das zonas econômicas do Território.

O projeto da Usina não deve ser considerado como instalação hidrelétrica comum. Constitui projeto-chave, uma obra de importância regional. Compreende a construção de uma Usina Hidrelétrica de 100 000 c.v., com máquinas e instalações para 50 000 c.v.; construção de uma vila residencial para o pessoal da Usina, aquisição e instalação de uma linha de transmissão e de rede de distribuição.

Para realizá-lo, o Governo do Território solicitou do Presidente da República a autorização para organizar a Companhia de Electricidade do Amapá (CEA), sociedade de economia mista, destinada a construir e a explorar o sistema hidrelétrico do Paredão, com capital de 500 milhões de cruzeiros.

Até o ano de 1980, toda a receita oriunda da exportação do minério de manganês será transferida à CEA, para que a empresa a utilize em operações financeiras internas ou externas. Fica, assim, o Governo Federal, livre de qualquer ônus com as despesas do empreendimento.

Com o objetivo de reunir elementos para fundamentar, em termos científicos, os novos planos de desenvolvimento econômico do Território, o Governo do Amapá fez realizar, em 1955, o inventário florestal e cobertura aerofotogramétrica de 50 000 hectares de florestas virgens no município de Macapá, situadas às proximidades de entroncamento ferro-rodoviário — região de Pôrto Grande —, de centros de produção e população ativos e do pôrto continental do Território; e pesquisas aéreas, com magnetômetros e cintilômetros, para determinação de minerais metálicos e atômicos, numa área de extensão de 4 150 km².

O programa de plantio intensivo e racional da seringueira, iniciado em 1952, atingiu, em 1955, um total de 2,5 milhões de

árvores cultivadas, assegurando ao Amapá posição de vanguarda na campanha pela cultura da hévea na Amazônia. Toda a borracha ali produzida é atualmente exportada em estado natural para as indústrias de artefatos do Sul do País. A energia do Paredão, entretanto, permitirá a implantação de uma indústria local de beneficiamento e de transformação do referido produto.

Considerável parte dos gêneros alimentícios de origem vegetal ainda é importada. Campanhas de fomento da produção das lavouras alimentícias estão, contudo, alcançando êxito. A cultura do arroz, por exemplo, obteve promissor desenvolvimento, alcançando volumes de produção que excedem o consumo. Passou, assim, o Território a exportar o produto.

No campo da pecuária, está a administração territorial empenhada na melhoria e incremento dos rebanhos, cujas espécies bovinas estão estimadas em 50 milhares de cabeças. Realizou-se, durante o ano, a IX Exposição de Animais.

Vem-se verificando notável surto de desenvolvimento em todos os setores da produção, notadamente na industrialização e na agricultura de subsistência.

Atenção especial do Governo do Território tem sido dispensada, no domínio da educação, à difusão de escolas rurais. A matrícula foi de 9 241 alunos no ensino primário que ocuparam 248 professores, em 99 escolas. Realizou-se o 13.º Curso de Férias para professores primários. A matrícula no ensino secundário atingiu 995 alunos.

O estado sanitário das populações não mais apresenta os graves problemas de outrora. A pronunciada redução da incidência da malária e da tuberculose testemunham o sucesso das campanhas sanitárias desenvolvidas pelo Governo: registram-se na atualidade, quanto ao impaludismo, menos de 2 casos por mil habitantes, e menos de um por mil, quanto à tuberculose.

A administração territorial já construiu 812 quilômetros de estradas de rodagem em boas condições de tráfego, dos quais 532 quilômetros correspondem a 74.5% do percurso total da AP/BR-15 do Plano Rodoviário Nacional que ligará a Bacia do Rio Ama-

zonas, ao Sul de Macapá, à do rio Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa.

No exercício de 1955, as dotações do Governo da União, destinadas ao Território, elevaram-se a 171 milhões de cruzeiros, dos quais Cr\$ 73 646 000,00 (setenta e três milhões, seiscentos e quarenta e seis mil cruzeiros) foram outorgados, mediante convênios com a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

A aplicação dos recursos no Amapá tem sido de caráter reprodutivo e vem fomentando atividades úteis para a região e para o País.

TERRITÓRIO FEDERAL DE RONDÔNIA

A mudança da denominação do Território Federal do Guaporé para a de Território Federal de Rondônia constituiu um dos primeiros atos do meu Governo, prestando assim, com a sanção da Lei nº 2 731, de 17 de fevereiro do corrente, justa e excepcional homenagem ao "Civilizador dos Sertões".

O isolamento geográfico e a rarefação do povoamento constituem o principal entrave à valorização econômico-social do Território de Rondônia. De difícil acessibilidade pelas vias ordinárias de comunicação terrestre ou fluvial, só o transporte aéreo permite a ligação rápida e regular com as demais Unidades Brasileiras. As comunicações internas, na área mais desenvolvida, têm na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré decisivo fator de equilíbrio. Faltam, contudo, ao Território outras artérias de igual necessidade, que o coloquem em contato com o restante do País.

A colonização, em consequência disso, processa-se em ritmo inferior ao desejado, embora os índices do crescimento demográfico estejam aumentando.

Para a superação desses problemas de base, a administração territorial tem mobilizado as maiores parcelas dos seus recursos financeiros, entrosando-se, outrossim, com as entidades oficiais, para a realização dos empreendimentos de maior vulto.

A ligação rodoviária com o Estado de Mato Grosso e, conseqüentemente, com os centros industriais do sul do País, é um

em atividade ainda este ano. Esta providência traduz, por outro lado, o empenho do Governo do Território em estimular, antes de qualquer outra, a imigração de elementos nacionais, aproveitando os excedentes demográficos do Nordeste.

A par desses empreendimentos, estão em execução várias obras de interesse no campo da instrução, da saúde, do fomento à produção, da assistência social. A Escola Normal "Carmela Dutra" e a "Escola Rural de São Carlos", concluídas em 1955, já estão prestando valiosa contribuição para a melhoria do nível educacional das populações locais. Encontram-se em andamento as obras do Grupo Escolar Modelo e Jardim da Infância, na Capital, além da Escola de Abunan.

Ultimou-se, também em 1955, a construção do Hospital do Perpétuo Socorro, em Guajará-Mirim, que está atendendo a toda a área de influência desse progressista centro urbano. Existem, no território, outros nosocômios instalados pelo Poder Público, além de um leprosário e um sanatório. As campanhas de combate às endemias tropicais, especialmente à malária, obtiveram pleno êxito. Os índices de ocorrência do impaludismo reduziram-se consideravelmente, depois da intensiva dedetização da área.

O fomento da produção primária tem por base a assistência prestada aos lavradores, nas colônias mantidas pelo Território. A autonomia econômica no setor da pecuária, um dos objetivos da administração, está sendo apoiada pela atuação mais direta do Poder Público, comprometendo-se a administração territorial a formar pastagens artificiais e a facilitar a aquisição de reprodutores qualificados.

Em 1955 foram preparados 678 hectares de pastagens. A possibilidade de ocorrência de minerais de valor econômico será objetivamente examinada este ano, mediante levantamentos aerogeológicos já projetados.

A Administração do Território esforça-se no sentido do aproveitamento do potencial hidráulico da Cachoeira de Samuel, distante a mais de 60 km de Pôrto Velho. Estudos preliminares, realizados em 1955, indicaram um potencial da ordem de 70 000 kw.

Para o ano em curso, projeta-se a concretização dos estudos, em bases industriais de exequibilidade.

No plano de trabalhos que a Administração do Território estabeleceu para o presente exercício, cumpre, ainda, destacar a construção do Porto da Capital, obra da maior significação econômica. Os estudos e projetos para esse fim já foram contratados com empresas idôneas, estando determinado que o início das obras se dará com a máxima brevidade.

TERRITÓRIO FEDERAL DE RIO BRANCO

O Território do Rio Branco vem-se ressentindo, desde a sua criação em setembro de 1943, da falta de continuidade administrativa, porquanto nos 12 anos de sua existência, 11 governadores ocuparam a direção dessa unidade.

As dotações distribuídas ao Território, através do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, perfizeram o total de Cr\$ 66 162 553,20. A despesa realizada alcançou Cr\$ 64 275 912,90.

A principal atividade no Território se exerce no setor da produção animal, cujo valor atingiu Cr\$ 24 680 000,00. Na defesa da espécie bovina, foi proporcionado tratamento e imunização a cerca de 120 000 animais. Quanto ao setor da produção vegetal, a castanha, o arroz e a sôrva constituem os produtos de maior importância. O valor global das safras do território foi estimado em Cr\$ 10 000 000,00.

As Colônias Agrícolas de Fernando Costa e Brás Aguiar, instaladas nas regiões de Mucajá e Serra Grande, foram os núcleos de maior produção agrícola, especialmente de arroz, milho, farinha de mandioca e feijão. Nos referidos núcleos introduziram-se vários melhoramentos.

No setor da produção mineral, não obstante estudos e pesquisas haverem assinalado a presença de vários minérios, apenas vem sendo desenvolvida a atividade diamantífera. A exploração de diamantes, num total de 5 026 quilates alcançou, em 1955, o valor de Cr\$ 7 703 318,00. No ano em curso, pretende a admi-

nistração territorial, em cooperação com a S.P.V.E.A., promover pesquisas mineralógicas no nordeste do Território, onde há ocorrências de formação de minérios atômicos.

No setor das obras públicas, ficou concluído o prédio da Divisão de Educação, tendo prosseguimento a construção do Edifício da Divisão de Produção, da Escola Normal, do Quartel da Guarda Territorial, da Imprensa Oficial e da Estação de Passageiros do Aeroporto. Foi iniciada a montagem da Usina termelétrica.

ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

A manutenção dos serviços da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que se situa no extremo noroeste de Rondônia e atravessa uma das mais significativas zonas extrativistas desse território, atingiu, em 1955, o total de Cr\$ 40 791 153,10, constante de verbas orçamentárias e créditos especiais. A receita, entretanto, foi pouco além de oito e meio milhões de cruzeiros, ou sejam, Cr\$ 8 879 326,30.

Eixo de ligação econômica entre o Oriente Boliviano e o Brasil, serve de trânsito ao comércio de importação e exportação, colocando Pôrto Velho como estação intermediária dos produtos que entram ou se escoam através de Belém e Manaus.

Em 1955, a carga de importação transportada pela cabotagem nacional e em trânsito para a Bolívia, através da Madeira-Mamoré, atingiu 14 751 508 kg. A de exportação, tanto do Território do Guaporé como do Acre e da Bolívia, elevou-se, no mesmo ano, a 7 045 749 kg. A quilometragem percorrida foi de 206 983 km.

No decorrer do último exercício concluíram-se as obras realizadas na Estação de Vila Murtinho e foi terminada a construção de 3 acampamentos com 6 casas, cada um. Prosseguiram normalmente as obras que vêm sendo realizadas na Estação de Pôrto Velho, tendo sido iniciada a construção da agência em Iata. Procedeu-se à inauguração do serviço telegráfico, melhoramento que indubitavelmente contribuirá para aumentar a eficiência do tráfego da ferrovia. Dentro do programa traçado para o ano de 1955, foram substituídos 50 000 dormentes.

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Apesar de ser empresa monetariamente deficitária, como a quase totalidade das ferrovias brasileiras, a Estrada de Ferro de Bragança representa, entretanto, o eixo econômico de uma zona agrícola, que em parte abastece, tanto de gêneros de alimentação como de matéria-prima, alguns mercados amazônicos, entre os quais se inclui o da capital paraense. Constitui, além do mais, a primeira etapa realizada da ligação Belém-São Luís.

Sua importância econômica, por isto mesmo, não pode ser medida através das pautas de receita e despesa.

Sob o aspecto financeiro, a receita tem sido diminuta, mas, nos seus pequenos totais, desde 1949 se registram sensíveis aumentos. Em 1955, quando a receita se elevou a Cr\$ 5 277 553,40, o aumento se tornou maior, com relação aos períodos anteriores, em virtude do acréscimo de tarifas, aprovado pela Portaria nº 556, de 20-6-55, que entrou em vigor a partir de 1º de setembro de 1955.

A despesa de custeio, entretanto, atingiu Cr\$ 54 307 268,60, sendo Cr\$ 38 304 027,50 para pessoal e Cr\$ 16 003 241,10 para material.

Proseguiram os serviços de conservação da Via Permanente, com a substituição intensiva de dormentes, valetamento dos cortes úmidos, nivelamento e encaixamento da linha. O percurso dos trens, durante o ano, foi de 541 725 km, contra 501 593 km, em 1954.

As principais obras novas executadas durante o ano referem-se ao prosseguimento da restauração da Via Permanente, do ramal de Benjamin Constant, — prolongamento do Ramal do Prata (do km 12 a Sta. Maria) —, reforço da ponte de Jambu-Açu e Ramal do Cais. Os trabalhos de construção deste ramal prosseguiram, com certa morosidade, pela falta de recursos. Entretanto, com as desapropriações já realizadas e com as dotações concedidas pela S.P.V.E.A. para 1955 e 1956, será possível alcançar, no corrente ano, a construção de mais 3/4 de toda a extensão do Ramal, que levará a produção agrícola da zona bragantina diretamente ao porto de Belém.

ESTRADA DE FERRO DO TOCANTINS

Essa pequena ferrovia, projetada para atingir Marabá, é estrada tipicamente de penetração, intercalando-se no programa de conjugação das vias rodoviárias e fluviais da Amazônia como etapa antecipada da ligação Anápolis-Belém.

Relegada há meio século a posição secundária no sistema ferroviário brasileiro, tanto assim que ainda não foi concluída, a Estrada de Ferro do Tocantins desempenha função eminentemente colonizadora na região tocantina, com a importância de ser o principal eixo econômico entre o sul do Estado do Pará e o norte do Estado de Goiás, servindo como elemento de conexão da Região Amazônica com o Planalto Central.

No exercício anterior, as realizações dizem respeito apenas à manutenção rotineira dos serviços da Estrada, cuja renda não chegou a atingir dois milhões de cruzeiros.

Além das dotações normais para despesa de custeio, consignadas no Orçamento Geral da União, os recursos da Estrada de Ferro do Tocantins deverão ser complementados com os resultados de Convênios, já firmados, com a S.P.V.E.A., no valor total de Cr\$ 6 000 000,00. Mediante convênio entre a Fundação Brasil Central e o Ministério da Aeronáutica, empenha-se a administração da Estrada na ligação das bases Jacaré-Acanga-Cachimbo.

3. AMAZÔNIA : PROBLEMA BRASILEIRO. O ART. 199 E PARAGRAFO ÚNICO DA CONSTITUIÇÃO. A LEI Nº 1 806, DE 6 DE JANEIRO DE 1953

No momento em que se impunha a necessidade da cooperação internacional para solucionar o problema do melhor aproveitamento das áreas subdesenvolvidas da terra, sob a ação de organismos criados logo após a instalação da Organização das Nações Unidas, o Brasil começou a encarar a valorização econômica da região amazônica como problema altamente nacional.

Inscreeveu-se, dêsse modo, no texto da Constituição de 1946, o Art. 199 e seu parágrafo único, segundo o qual a União, os Estados, os Territórios e os Municípios, incluídos na região ama-

zônica, aplicarão até 3% de suas rendas tributárias, durante pelo menos 20 anos consecutivos, na execução de um Plano Geral de Valorização Econômica da Amazônia.

Na conformidade desse dispositivo constitucional, cada contribuinte das rendas tributárias de todo o País, além das populações incluídas na área amazônica, ficou especificamente obrigado a concorrer financeiramente para o progresso da Amazônia, cujo desenvolvimento, por isto mesmo, deixou de ser confiado aos recursos normais das populações e governos amazônicos, para processar-se com o concurso de toda a Nação.

Até fins de 1952, parte dos recursos resultantes daquele mandamento constitucional foi aplicada na região amazônica, através de simples distribuição de dotações no texto do Orçamento Geral da União, em providências, auxílios, contribuições e realizações esparsas e desconexas, pela não existência de um órgão específico de planejamento e organização, para não só elaborar e executar o Plano Geral, os Planos Parciais e os Programas Anuais, como também disciplinar o emprêgo das receitas com aplicação predeterminada pela Lei Maior, de modo que os recursos financeiros não se diluissem em toda a vasta área amazônica em medidas, serviços, empreendimentos ou obras sem nenhum fim estritamente econômico. A rigor, segundo a interpretação do dispositivo constitucional específico, a aplicação dos recursos previstos pelo Art. 199 está condicionada à existência de um Plano, sem o qual as despesas não deveriam ser autorizadas.

Com a sanção, em 6 de janeiro de 1953, da Lei nº 1 806, o instrumento administrativo para elaboração do Plano de Valorização Econômica da Amazônia foi instituído, com a criação da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (S.P.V.E.A.).

Essa lei representa, em verdade, uma etapa decisiva no planejamento da valorização econômica da Amazônia. Além de definir, no seu Art. 2º, a região amazônica para fins de planejamento econômico, dispôs sobre os objetivos do Plano Geral; criou um Fundo especial para concentrar os recursos financeiros disponíveis, mediante um sistema de recolhimento de verbas que gozam de

regime especial; dispôs sobre um programa de emergência; e, entre outras matérias, instituiu um sistema administrativo para atender experimentalmente à elaboração, à execução e ao controle do Plano Geral, dos Planos Parciais Quinquêniais e dos Programas Mínimos Anuais, referentes aos setores de planejamento específico da valorização econômica.

A referida lei fixou ao Plano de Valorização Econômica da Amazônia objetivos que, no entanto, variados e complexos, facultam a dispersão de recursos, ao determinar solução conjunta de problemas de magnitude nacional; problemas esses que o próprio Governo Federal, embora dispondo de maiores recursos técnicos e financeiros, ainda procura resolver em áreas consideravelmente menores, mas realmente desenvolvidas.

Presidida pelo Superintendente, foi a essa Comissão atribuída a tarefa de apresentar, dentro do prazo de nove meses, o Plano definitivo de Valorização Econômica da Amazônia para o primeiro período quinquenal, com o orçamento para o primeiro período anual e, no prazo de 12 meses da vigência da Lei, os trabalhos sobre a organização administrativa do Plano e o estabelecimento das normas de coordenação do órgão executivo com as entidades federais, estaduais e municipais.

O primeiro Plano Quinquenal definitivo, o orçamento para o primeiro período anual, a organização administrativa da Superintendência, as normas de coordenação acima referidas e o quadro de pessoal, por força da Lei, representam matéria a ser submetida ao Congresso Nacional.

Apesar da exigüidade dos prazos, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia desincumbiu-se de suas atividades legais básicas, já tendo sido encaminhado ao Congresso Nacional, por Mensagem Presidencial, o Projeto do Primeiro Plano Quinquenal.

Quanto à organização administrativa, às normas de coordenação intergovernamentais e ao quadro de pessoal, os trabalhos ainda estão em elaboração, de modo que a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, apesar de enqua-

drar-se nos dispositivos orgânicos da Lei nº 1 806 referida, dispõe de uma ainda provisória estrutura, regida pelo Decreto nº 34 132, de 9 de outubro de 1952.

Como se vê, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia está em fase experimental. Mesmo que se faça necessária a elaboração de novo regulamento, por decreto executivo, da Lei nº 1 806, a revisão legislativa só parece aconselhável, após o pronunciamento do Congresso Nacional sobre o anteprojeto do Primeiro Plano Quinquenal, comprovadas as insuficiências, falhas e omissões que só a experiência poderá revelar.

Solicito, portanto, ao Congresso Nacional, que atente na conveniência do meticoloso estudo do Primeiro Plano Quinquenal de Valorização Econômica da Amazônia, tendo em vista, não só a necessidade da concentração de recursos financeiros globais em setores hierarquizados e solução dos problemas de base, como, ainda, a imperiosidade de disciplinar a aplicação das disponibilidades futuras, em empreendimentos com fins estritamente econômicos, de modo que as populações regionais possam, realmente, sentir os benefícios de uma obra que, pelo seu próprio fundamento financeiro, resulta de cooperação objetiva de toda a Nação.

Impõe-se, assim, na elaboração dos planos parciais quinquenais, abstrair a concepção da Amazônia como área integral ou delimitação de jurisdição política, considerando-a apenas sob o critério de um zoneamento econômico racional para fins de planejamento.

E' preciso ter sobretudo a elevada noção de que as disponibilidades financeiras não podem ser aplicadas esparsamente em toda a área, para assistir apenas a núcleos populacionais ou instituições assistenciais, conforme vem acontecendo. Isto é, torna-se necessário, acima de tudo, concentrar os elementos disponíveis, em zonas apoliticamente selecionadas, nas iniciativas capazes de criar novas riquezas ou de estimular o desenvolvimento de outras de maiores possibilidades, já em exploração.

Numa região em que a floresta típica abrange 3 620 418 km², a floresta mista, 512 089 km², cerrados e campos, 924 983 km²,

a densidade de população, que é apenas de 0,7 habitantes por km², não poderia ser mais alta, dado o sistema tradicional de colonização e povoamento por meio de penetrações pioneiras determinadas pelo extrativismo. Paradoxalmente, a floresta tropical, que secularmente constitui a fonte das principais riquezas amazônicas, tem sido também a causa fundamental de seu despovoamento.

As possibilidades da floresta tropical, porém, não se limitam à exploração dos produtos tradicionais da economia amazônica. Novas riquezas têm surgido e surgirão, como é o caso da celulose. A indústria do papel, por exemplo, que era tida como privilégio das regiões de clima frio ou temperado, férteis em espécies homogêneas como os pinheiros, tende a deslocar-se para áreas tropicais como as da maior parte da Amazônia, onde as florestas heterogêneas poderão ser utilizadas como matéria-prima para a fabricação de tipos especiais de papel.

4. ÁREA E POPULAÇÃO DA AMAZONIA

ÁREA

A Amazônia Brasileira, na conformidade do Art. 2º da Lei n.º 1 806, passou a ter uma delimitação para o fim específico de elaboração e execução do Plano destinado a valorizá-la economicamente.

Inclui, integralmente, os Estados do Pará e do Amazonas, os Territórios Federais do Acre, do Amapá, de Rondônia e do Rio Branco, bem como partes do Estado de Mato Grosso, ao norte do paralelo de 16º, do Estado de Goiás, ao norte do paralelo de 13º e do Maranhão, a oeste do meridiano de 44º.

Na fixação dessa área, foram considerados primordialmente fatores como a hidrografia e o revestimento florístico.

De acôrdo com os dados contidos no *Anuário Estatístico do Brasil*, 1955, ano XVI, a área compreendida no Plano abrange 5 065 869 km², ou seja, 59,5% da superfície total do Brasil.

Nessa imensa região, onde a área de floresta tropical é de cerca de 3 892 376 km², incluem-se a bacia do Rio Amazonas em território brasileiro e partes da bacia dos Rios Tocantins e

Araguaia, dos rios que deságuam no Oceano Atlântico ao norte da foz do Amazonas e trecho da bacia do Rio Paraguai.

Em face de tão vasta extensão territorial, os recursos financeiros disponíveis, por mais vultosos, jamais poderão lograr resultados satisfatórios se não forem selecionadas, pelas suas condições e potencialidades, determinadas áreas melhor adaptadas a uma concentração de inversões por setores de prioridade, em substituição aos critérios políticos de execução da despesa.

POPULAÇÃO

Sob a influência dos fatores geográficos e econômicos que condicionam a vida na Amazônia Brasileira, a característica predominante do povoamento amazônico é a dispersão. Já se está observando, contudo, lenta ocupação definitiva do interior, com reduzidas tendências de fixação.

Generalizou-se a idéia de que o homem na Amazônia só se poderia radicar nas chamadas *terras firmes*, pelas suas possibilidades agrícolas e facilidades de saneamento. Experiências de colonização, como a resultante da imigração japonesa no vale paraense do Guamá, demonstram, porém, que as *terras de várzea*, cujos *alagados e igapós* naturalmente afugentavam o homem pela sua aparência de insalubridade, oferecem condições mais propícias de fixação, por permitirem, dada a natural fertilidade dos solos, a formação de culturas mais produtivas, mais rendosas e de mais fácil comércio, como a do arroz e as plantas oleaginosas, principalmente o dendê, tão necessário à indústria siderúrgica, e outros produtos tropicais.

Dêsse modo, a ocupação do interior poderá ser altamente incrementada, mediante a colonização selecionada e dirigida, utilizando-se tanto contingentes nacionais como estrangeiros. Entre estes, os japoneses, de comprovada facilidade de aclimação, já têm contribuído para o progresso da Amazônia, pela introdução, na economia regional, de riquezas como a juta e a pimenta do reino, a qual já oferece excedentes exportáveis.

Se persistirem as condições atuais, a população amazônica, calculada em cerca de 3 549 589 habitantes em 1950 e estimada em 3 958 209 para 1955, poderá registrar um incremento mar-

ginal para 4 057 005, em 1956; 4 157 710, em 1957; 4 261 923, em 1958; 4 368 832, em 1959, cifras traduzem reduzida taxa de incremento.

No período mínimo de 20 anos, previsto para o desenvolvimento do Plano, desde que sua execução tivesse início em 1955, cálculos de logística populacional, baseados nos recenseamentos gerais, permitem admitir que só em 1974 a população amazônica pouco ultrapassará 5 milhões de habitantes, o que reforça a necessidade de se atentar decisivamente para o problema demográfico regional.

5. PRODUÇÃO AMAZÔNICA. AINDA A IMPORTANCIA DA BORRACHA

A vida econômica da Amazônia gravita em torno da extração de produtos florestais. A produção agrícola, insuficiente para atender ao consumo da população, é obtida, via de regra, em incipientes explorações rurais, mais se destinando ao abastecimento doméstico dos lavradores do que ao mercado.

Em áreas ecológicamente favoráveis, como a Ilha de Marajó e o Território do Rio Branco, desenvolve-se a criação de bovinos, em precárias condições zootécnicas e sujeita a desastrosos contratempos meteorológicos. Seus rebanhos, contudo, não bastam para suprir as necessidades regionais. Como, em contrapartida, não há abundante criação de gado menor, a pesca é que contribui em maior escala para suprir a deficiência da produção animal.

No setor da produção mineral, a exploração de manganês no Amapá e as aflorações de petróleo, já comprovadas nas perfurações de Nova Olinda e do Rio dos Abacaxis, constituem testemunho das possibilidades regionais, que não têm sido aproveitadas na medida de sua potencialidade, em face sobretudo da falta de informações de natureza mineralógica. Recentes pesquisas na região do rio Fresco, afluente do Xingu, demonstraram a existência de grande bacia carbonífera, onde há probabilidade da exploração econômica do carvão. Conhecem-se, ainda, ocorrências de minérios de ouro, cromo, mica, cassiterita, ainda inaproveitadas.

O núcleo geográfico tipicamente amazônico, constituído pelos Estados do Pará e Amazonas e pelos Territórios do Acre, Rondô-

nia, Rio Branco e Amapá, contribuiu em 1953 com apenas 2,8% da produção brasileira dos quatro produtos básicos de subsistência — arroz, feijão, milho e mandioca. Essa percentagem reflete o desequilíbrio entre a produção de gêneros alimentícios e a população regional, que corresponderia, no mesmo ano, pelo menos, a 3,5 % do total brasileiro. Acrescente-se que o rebanho bovino equivalia a 1,9 % do total nacional; o suíno, a 1,7 %; e o ovino, a 0,4 %. O volume do pescado, em 1953, atingiu, no entanto, perto de 10 % do total brasileiro.

A Amazônia detém, todavia, a quase totalidade da produção brasileira de borracha, castanha-do-pará, além de outras utilidades extrativas. Só a borracha extraída, no referido ano, contribuiu com mais de 622 milhões de cruzeiros para a formação da riqueza regional, superando vantajosamente o valor da produção conjunta das quatro culturas agrícolas básicas mencionadas em parágrafo anterior. E todo o rebanho bovino existente na região valia menos do que a castanha-do-pará colhida durante o mesmo ano de referência.

O forte predomínio da mandioca, no volume da produção agrícola regional, e o expressivo movimento da pesca traduzem até certo ponto a pobreza da dieta alimentar da maior parte da população. Não há dúvida, entretanto, que, no planejamento das condições alimentares da gente amazônica, a indústria da pesca deve ser especialmente considerada.

Visando ao desenvolvimento da indústria pesqueira, providências devem ser tomadas, no tocante ao reaparelhamento, material e humano, dessa indústria; instalações frigoríficas; assistência à industrialização do peixe seco, salgado e enlatado; aproveitamento dos subprodutos, óleos e adubos. Necessário se torna também rever a legislação sobre a nacionalização da pesca, como fizeram outros países, a fim de facilitar a contribuição de estrangeiros ao desenvolvimento dessa indústria.

Empresas japonesas, altamente interessadas nesse setor, podem ser convocadas para aplicar recursos financeiros, e técnicos na Amazônia. Nesse sentido, já a S.P.V.E.A., ultimamente, estudou a possibilidade da vinda de navios pesqueiros para aqui-

latar as possibilidades da pesca em águas da costa e dos rios interiores da Amazônia, para fins de aproveitamento industrial, tendo-se ainda tomado iniciativas, com o fim de adquirir embarcações apropriadas no Japão.

A produção agropecuária amazônica, considerando ainda as unidades político-administrativas tipicamente regionais, poderia, por outro lado, reajustar-se aos níveis de consumo, mediante maior e melhor entrosamento econômico com os Estados vizinhos, Maranhão, Goiás e Mato Grosso. Se houvesse um sistema de transportes que interligasse mais eficientemente os centros de produção e de consumo de todas as unidades que a constituem, a Amazônia Brasileira, no sentido lato da expressão, alcançaria relativa autonomia econômica, prescindindo das onerosas importações de gêneros de subsistência que contribuem para elevar grandemente o custo de vida.

No caso da produção pecuária, por exemplo, os *deficits* existentes no Pará, no Amazonas e nos Territórios Federais do Amapá, de Rondônia, do Rio Branco e do Acre seriam satisfatoriamente suplementados pelos Estados do Maranhão, Mato Grosso e Goiás, conforme já se tem verificado em proporções reduzidas.

As áreas do Maranhão, Mato Grosso e Goiás, incluídas na Amazônia, para fins de planejamento, não podem dissociar-se da unidade econômica que integram. Esse planejamento deve, pois, ter em vista a definitiva vinculação econômica das circunscrições políticas regionais, de modo que progridam harmonicamente todas as partes dessa extensa região subdesenvolvida do País.

Dada essa visão global da produção amazônica, nos seus setores principais, oportuno se torna ressaltar a contribuição da borracha, que ainda é o principal sustentáculo da economia regional.

O consumo industrial da borracha do País, em 1955, elevou-se a 45 698 toneladas, sendo que somente a indústria de pneumáticos e câmaras-de-ar absorveu o equivalente a 34 815 toneladas de borracha. Do total em aprêço, 38 416 toneladas eram de borracha natural.

O suprimento de borracha vegetal nacional à indústria, no ano findo, montou a aproximadamente 21 mil toneladas, sendo a diferença coberta pela importação. Esse aumento nas compras de borracha estrangeira decorre das exigências crescentes do parque industrial de artefatos, sem a devida correspondência nos níveis de produção da matéria-prima nacional.

Para se ter idéia do desenvolvimento da indústria da borracha, basta assinalar-se que, em 1955, a produção de pneumáticos para veículos a motor alcançou 2 185 295 unidades, cifrando-se a de câmaras-de-ar para os mesmos veículos em 1 204 439 unidades. Somente para caminhões e ônibus foram produzidos, no ano passado, 845 mil pneumáticos, elevando-se a 1 157 000 para carros de passeio.

Enquanto isso, a produção de borracha amazônica, depois de haver ultrapassado 33 mil toneladas, em 1952 e em 1953, apenas alcançou cerca de 21 mil no ano passado.

A revisão dos preços de compra, a que se está procedendo, deve ser compreendida, contudo, como solução de emergência para o problema da produção dessa matéria-prima. Isto porque o incentivo à extração de borracha silvestre, através de preços remuneradores do trabalho nela empregado, constitui medida de caráter antieconômico, só justificada pela necessidade de economia de divisas.

Temos que partir para a programação de um plantio racional e intensivo de seringueiras, na Amazônia e em outras áreas do País que se prestem à cultura, como solução definitiva do problema, dentro de 7 a 10 anos, e como garantia de sobrevivência e de ampliação das indústrias de artefatos de borracha, no Brasil. Tanto mais imperiosa se torna essa providência, quando se admite que o desequilíbrio entre a produção de borracha nativa e o consumo industrial dessa matéria-prima tende a agravar-se a partir de agora.

De acôrdo com as estimativas, o consumo de borracha natural deverá, este ano, acercar-se de 43 mil toneladas, para uma produção prevista de 25 mil. O *deficit*, a ser coberto pela importação, será, por conseguinte, de 18 mil toneladas.

Impõe-se, assim, além do imediato estímulo à extração de borracha silvestre, considerar a conveniência da instalação, em curto prazo, de fábricas de borracha sintética, com aproveitamento dos resíduos das refinarias de petróleo.

Evidenciados os principais dados que se referem à produção amazônica, sob essa concepção de interdependência e interligação de unidades políticas com interesses econômicos comuns, passo a considerar os setores que se afiguram predominantes, dentro da programação do desenvolvimento econômico do País.

6. REAJUSTAMENTO DO PRIMEIRO PLANO QUINQUÊNAL EM FACE DAS NOVAS DIRETRIZES ECONÔMICAS

A DEFINIÇÃO DOS SETORES

Na conformidade do Primeiro Plano Quinquenal, apresentado pela Comissão de Planejamento da S.P.V.E.A., os recursos financeiros do «Fundo de Valorização Econômica da Amazônia» serão mobilizados através de programas relativos a variados setores de ação governamental, direta ou indiretamente, ligados à economia da área amazônica.

Em matéria de planejamento regional, no que diz respeito à Amazônia, impõe-se disciplinar a técnica de planejamento, tendo em vista o disposto no art. 199 da Constituição e os princípios orgânicos consubstanciados na Lei n.º 1 806.

O Plano Geral de Valorização Econômica da Amazônia, por imperativo constitucional, terá execução num período mínimo de 20 anos, por etapas quinquenais. Pode o Plano Geral integrar-se, desse modo, de quatro Planos Parciais Quinquenais. Cada Plano Parcial compreenderá, portanto, cinco Programas Mínimos Anuais. E cada Programa Mínimo Anual disporá os meios financeiros em setores de planejamento específico, de caráter estritamente econômico, expressando-se as iniciativas nos números da proposta orçamentária correspondente a cada Programa, de modo que assegure a continuidade dos Planos Parciais Quinquenais ou, em última análise, do próprio Plano Geral de Valorização Econômica da Amazônia.

O Governo Federal, de que a S.P.V.E.A. é órgão administrativo, possui planos e programas nacionais, do mesmo modo que as unidades políticas, integrantes da área amazônica, possuem planos e programas locais. É lógica, portanto, a integração do planejamento da valorização econômica da Amazônia nesses planos e programas, de modo que não haja duplicidade inútil de funções e que a ação da S.P.V.E.A. seja coordenada com os planos e programas federais e locais, iniciando ou suplementando iniciativas.

Ao inaugurar-se o meu período de Governo, encontro o Primeiro Plano Quinquenal de Valorização Econômica da Amazônia já elaborado pela Comissão de Planejamento da S.P.V.E.A. e submetido ao Congresso Nacional. Apenas parcialmente foi executado o Programa de Emergência, organizado por aquele corpo colegiado, em obediência ao disposto no art. 19 da Lei n.º 1 806 e aprovado pelo Decreto Executivo Federal n.º 35 020, de 8 de fevereiro de 1954.

Foi ainda esse Programa de Emergência substancialmente alterado, para atender, no final do exercício anterior, a inadiáveis providências requeridas pelo Ministério da Guerra, consubstanciadas em um programa de valorização econômica das fronteiras amazônicas, mediante a formação de núcleos coloniais militares, ao qual o meu Governo prestará todo o apoio.

Dentro da interpretação doutrinária de planejamento regional, o Plano de Valorização Econômica da Amazônia não pode ser justificado como instrumento à parte das diretivas mestras e das metas econômicas do Governo cujo período se inicia. Deverá ser a elas ajustado, evitando-se assim dispersão de recursos e iniciativas.

Ao Congresso Nacional caberá pesar essas considerações, na revisão dos setores em face da política a ser seguida pela União.

SETOR ENERGIA E INDÚSTRIA

No tocante à Energia, a Lei n.º 1 806, no seu Art. 34, estatuiu que a «Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia» mandará executar, com prioridade, de acordo com os planos existentes, os serviços e obras de reforma

e ampliação das centrais elétricas de Belém e Manaus, com a capacidade mínima, cada uma, de 20 mil quilowatts, respectivamente, para abastecimento de energia industrial e doméstica e para serviços urbanos de tração e luz. Procurou atender, desse modo, aos problemas emergenciais, mais prementes em matéria de iluminação das duas maiores capitais da área amazônica.

Entretanto, na alínea g do Art. 7º da referida Lei, o Plano de Valorização foi especificamente destinado também a «estabelecer uma política de energia, na região, em bases econômicas, pela utilização e conservação das suas fontes, a organização do abastecimento de combustíveis, a eletrificação dos principais centros de produção e da indústria e a utilização racional dos recursos naturais».

Na conformidade desse dispositivo, a política de energia não se deve restringir apenas à produção de eletricidade, para fins de iluminação ou industriais, devendo abranger também outras fontes disponíveis.

Desse modo, os recursos atribuídos à valorização econômica da Amazônia devem também ser mobilizados para o setor de pesquisas, prospecções, produção e industrialização do petróleo amazônico, pelo mais estreito entrosamento da S.P.V.E.A. com o Conselho Nacional do Petróleo e a Petrobrás.

O gradativo aproveitamento do potencial hidrelétrico da Amazônia, em determinadas áreas-piloto, será um fator decisivo de colonização e aumento dos níveis de vida, do consumo e do rendimento individual. Terá, ainda, como conseqüência, a elevação da capacidade de consumo das populações amazônicas, além de permitir o desenvolvimento industrial que certamente contará com abundante matéria-prima local e barata mão-de-obra. A criação de uma poderosa indústria de papel, com o aproveitamento das florestas heterogêneas, será consideravelmente estimulada pela implantação de empresas pioneiras de eletricidade e força.

A indústria hidrelétrica, entretanto, exige considerável volume de inversões, porque, a mais do potencial hidráulico, é necessário ter essencialmente em vista a baixa densidade demográfica e as dificuldades geográficas da Amazônia.

A simples demanda de energia, no Brasil, denuncia, aliás, um surto poderoso de desenvolvimento econômico. De acordo com dados fornecidos pelo Conselho Nacional do Petróleo, verificamos que, em cinco anos, no período de 1948 a 1953, duplicou o consumo de combustíveis líquidos (gasolina comum, querosene e óleos combustíveis; «Diesel», lubrificantes; bem como álcool anidro). Em 1954, esse consumo foi ampliado para cerca de 1/20. Enquanto a produção nacional de combustíveis líquidos não puder satisfazer a demanda nacional de energia, devemos recorrer ao potencial hidráulico, transformando em «escravos invisíveis» os kw atirados ao mar.

O potencial hidráulico da Região Amazônica, estimado em cerca de 4 500 000 c.v., representando, portanto, 23 % do potencial hidráulico brasileiro, eleva-se, de acordo com novas estimativas, a 5 892 800 c.v.

O Primeiro Plano Quinquenal inclui empreendimentos sobre o aproveitamento do potencial hidráulico da Região Amazônica, prevendo o seguinte:

a) ampliação da Usina de Boa Vista, no Território Federal do Rio Branco, para 3 000 kw, com o aproveitamento da cachoeira do Paredão, no Rio Mucajaí;

b) ampliação da Usina Hidrelétrica de Tocantinópolis, em Goiás, para 400 kw;

c) conclusão da Usina Hidrelétrica do Rio Casca, em Cuiabá, e ampliação da de Potoréu, em Mato Grosso, para 400 kw;

d) ampliação da capacidade da Usina de Santarém para 3 000 kw, com o desenvolvimento dos estudos da cachoeira do Palhão, no Rio Curuá-Uruá, no Pará;

e) construção da Usina Hidrelétrica do Paredão, no Amapá, com a capacidade inicial de 25 000 H. P.

Num planejamento específico de aproveitamento de energia, as metas para a Amazônia ainda não foram convenientemente fixadas. O Primeiro Plano Quinquenal apenas estima o aumento da potência instalada, condicionando-o a estudos e projetos em andamento. Dêsse modo, impõe-se à S.P.V.E.A. orientar a sua

planificação do aproveitamento da energia, dentro do seguinte roteiro:

a) constituir, inicialmente, uma Comissão Técnica de Energia, mediante contrato de especialistas, a fim de colaborar, com a Comissão de Planejamento, na elaboração de um Programa Mínimo, referente ao melhor aproveitamento hidrelétrico da Região Amazônica, em conformidade com o Plano Nacional de Eletrificação;

b) elaborar um «Programa Mínimo de Eletrificação da Amazônia», fixando zonas de aproveitamento hidrelétrico e tendo em vista: fatores relativos à população; consumo atual de energia elétrica; crescimento da solicitação de energia elétrica e da potência instalada; necessidades e deficiências previsíveis; obras por empreender, a fim de ocorrer aos *deficits* até 1959; estimativa do custo das obras; enumeração das instalações preferenciais; estimativas orçamentárias; e características especiais de cada zona.

Já tendo sido orçado o incremento até 1957, as providências iniciadas devem prosseguir, reajustando-se, porém, aos objetivos do Programa Mínimo sugerido. Em 1957, a potência geradora poderá elevar-se para 75 000 kw; em 1958, para 100 000 kw; e, finalmente, em 1959, para 150 000 kw.

A Amazônia, pelas suas dimensões geográficas, não pode continuar a permanecer na situação em que tem vivido, contrastando com o progresso que se observa em áreas de menores proporções e mais altas densidades demográficas, e precisa de ser definitivamente incorporada à civilização brasileira.

Com relação à indústria, solicito a especial atenção do Congresso Nacional para a importância que representa a floresta amazônica na produção da celulose, pois a descoberta de novos processos de produção, com aproveitamento das espécies tropicais, realmente marca novo ciclo de desenvolvimento dos países que têm reservas de matas heterogêneas, como é o caso do Brasil.

Até agora, a matéria-prima da fabricação de certos tipos de papel de largo consumo, como o que se destina aos jornais, se restringia às coníferas dos bosques homogêneos dos países frios ou temperados, como a Suécia, a Finlândia, a Noruega e o Canadá,

que vêm fornecendo cerca de 90 % do papel de impressão de todo o mundo. Por isso mesmo, o papel de impressão esteve sempre sob o controle de cartéis escandinavos e canadenses, detentores dos mercados de produção. Mas as necessidades de consumo sempre crescentes e o reflorestamento sistemático não puderam acompanhar a curva desse consumo. Só os Estados Unidos, além de consumirem sua própria produção, importam seis milhões de toneladas por ano. Criam-se, assim, perspectivas de crises frequentes para o desenvolvimento da imprensa diária.

A solução do problema estaria na utilização das florestas heterogêneas das zonas tórridas ou semitórridas.

Em usina-piloto, os franceses, empregando o cloro como solvente, estão fabricando ótimo papel de imprensa, tendo como matéria-prima várias madeiras duras, semiduras ou folhudas, de qualquer espécie, de peso específico diverso e fibras das mais variadas dimensões.

Um diário francês, com a tiragem de mais de um milhão e duzentos mil exemplares, teve a sua edição de 10 de janeiro próximo passado em papel fabricado com celulose obtida dessas madeiras, tendo-se considerado o acontecimento como o início de nova era para o aproveitamento das florestas heterogêneas nessa produção.

Novas experiências têm sido feitas em outros países e no Brasil, para o fim idêntico de utilização das matas tropicais, na fabricação de celulose.

Se o método francês tem dado resultado, outros processos, talvez mais econômicos, na opinião de técnicos, podem conduzir ao mesmo êxito, mediante a utilização de outros reagentes químicos.

A Unesco enviou ao Brasil um especialista na produção de celulose e papel que, depois de demorar-se na Amazônia, está procedendo à demonstração, em São Paulo e nesta Capital, das possibilidades de colocar-se o Brasil entre os grandes produtores desses artigos de consumo forçado em todos os mercados, além do nacional.

Além dos testes promovidos em 1954, por iniciativa da S.P.V.E.A. em colaboração com o I.A.N., novas experiências

estão sendo feitas com diversas madeiras amazônicas, sendo satisfatórias as amostras de celulose obtidas.

Abre-se, assim, para a Amazônia, nova possibilidade de mobilizar o seu gigantesco parque florestal de mais de três milhões de quilômetros quadrados, oferecendo ao País a perspectiva de receber contribuição substancial para a formação da sua balança de contas.

O Orçamento da Valorização Econômica da Amazônia consignou, para o exercício de 1955, a dotação específica de Cr\$ 77 600 000,00 para a exploração da celulose e pasta de papel, em sociedade de economia mista que se constitua para esse fim, e o de 1956 prevê a verba de Cr\$ 60 000 000,00, para o Estado do Amazonas, com o mesmo objetivo.

Deve constituir meta a ser atingida, durante o meu período governamental, a instalação de usinas, no Pará e no Amazonas, para a fabricação inicial de cem toneladas diárias, em cada Estado, de celulose e pasta de papel, produzida com madeiras heterogêneas e pelos métodos técnico-econômicos recomendáveis, franceses ou nacionais.

SETOR TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

No setor *Transportes e Comunicações*, a navegação fluvial adquire, na Amazônia, importância vital para o sistema econômico da região. Essa importância decorre da extensão da rede potamográfica e do fato de a colonização ter sido tradicionalmente feita ao longo dos rios, criando aí os principais centros de produção e consumo.

Só a bacia amazônica abrange uma área de cerca de 4 819 819 km². Nessa imensa bacia, em que o Amazonas possui cerca de 200 afluentes, além de elevado número de subafluentes, a extensão navegável mede 25 446 km, representando 57,89 % do total nacional.

Em cada um dos afluentes e subafluentes se observa a penetração colonizadora do homem da Amazônia, que recolhe as riquezas tropicais e as faz convergir para os portos interiores de mais fácil acesso, utilizando para isso, além dos «varadouros», as vias fluviais.

Decorre desse sistema uma dispersão, no que diz respeito à procura da riqueza, e uma concentração, no que se refere ao suprimento da produção.

Isto concorre para formar, ao longo dos principais rios, pequenos empórios ou entrepostos, localizados nos portos de maior importância, geralmente separados por distâncias consideráveis, mas que a frota fluvial, impulsionada pela demanda dos produtos tropicais, interliga periodicamente.

Uma das linhas amazônicas, a que liga Belém à cidade acreana de Cruzeiro do Sul, é maior do que a linha marítima que liga a capital paraense a Porto Alegre, no Rio Grande do Sul.

Daí as deficiências da frota e o encarecimento dos fretes, repercutindo poderosamente no encarecimento da produção e nos preços do comércio.

A borracha acreana, quando embarcada na boca do Acre, é primeiramente levada dos «centros» para os portos, como Xapuri, daí para a boca do Acre e desse porto para Manaus ou Belém, de onde é reembarcada, por via marítima, para os mercados industriais do País. A balata paraense do rio Paru é obtida pela destruição dos balatais, depois conduzida, por terra, para a margem do rio, segue pelas cachoeiras até o primeiro entreposto, de onde é embarcada para Belém, a fim de ser novamente reembarcada para exportação. O mesmo acontece com relação a diversos produtos, em outros afluentes e subafluentes da bacia amazônica.

Cerca de 483 portos, em condições precárias, dos quais 20 oceânicos e 463 fluviais, são periodicamente interligados pela navegação amazônica..

Na sua quase totalidade, a extensa rede fluvial da Amazônia é efetivamente utilizada para a navegação, graças à dispersão das fontes produtoras de matérias-primas, cujo inevitável escoamento são os cursos de água no rumo dos grandes portos de exportação. Alongam-se demasiadamente, portanto, as linhas da navegação fluvial, o que cria naturais entraves à regularidade do tráfego, que se agrava ainda pelas condições climáticas.

O reaparelhamento dos serviços regionais da navegação concorrerá, necessariamente, para modificar a situação. Mas não parece acertado apelar exclusivamente para a melhoria da navegação fluvial como solução para os complexos problemas dos transportes e comunicações, os quais, na Amazônia, já não podem prescindir das ligações ferroviárias e rodoviárias.

Justamente no setor ferroviário, as limitações regionais são mais sensíveis. As pequenas ferrovias, que servem à região, dispõem, ao todo, de 777 km de extensão ou o correspondente a cerca de 2 % do total nacional. No período de 1938 a 1954, a extensão das ferrovias amazônicas sofreu uma ampliação de apenas 82 km, ou seja, de menos de meio por cento, enquanto, no plano nacional, a expansão das linhas férreas alcançou perto de 10 %.

A rede ferroviária da região amazônica é constituída de apenas três ferrovias: a Madeira-Mamoré, no Território Federal de Rondônia, com 336 km, ligando Pôrto Velho a Guajará-Mirim, na fronteira boliviana; a Estrada de Ferro Bragança, de Belém a Bragança, com 294 km; e a Estrada de Ferro Tocantins, ligando Tucuruí a Jatobá, no Estado do Pará, com 117 km de extensão. Se fôr incluída, no sistema econômico da Amazônia, a Estrada de Ferro de Goiás, verifica-se que a rede ferroviária, integrada na economia da Amazônia, apenas aumentou 86 km de extensão, no período de 1948 a 1954.

Referentemente à rede rodoviária, os números se apresentam animadores. A extensão das estradas de rodagem das zonas econômicas de interesse para a Amazônia, que era de 19 021 km em 1952, ascendeu para 44 373 km em 1954, dos quais 4 066 km federais, 7 132 km estaduais e 33 175 km municipais (incluindo Maranhão, Mato Grosso e Goiás).

A Amazônia, com a sua economia ilhada e limitada internamente por ligações fluviais periódicas, não pode prescindir da penetração ferroviária e rodoviária.

Das providências incluídas no Primeiro Plano Quinquenal, a fim de expandir os transportes fluvial, ferroviário e rodoviário, além das medidas atinentes ao reaparelhamento da frota fluvial, vale ressaltar a ligação Anápolis-Belém, Rodovia BR-22, de Igarapé-Açu, no Pará, até Peritoró, no Estado do Maranhão.

A ligação Anápolis-Belém vinculará mais diretamente a economia amazônica à do sul do País. Urge, primeiramente, entretanto, vencer a floresta que separa o Pará do Maranhão, pela ligação tanto ferroviária como rodoviária, da cidade paraense de Bragança a São Luís do Maranhão.

Vencido o trecho de floresta que separa aquelas duas cidades, abrir-se-á na Amazônia o caminho de penetração mais fácil das massas nordestinas acossadas pelas sêcas e que, em vez de se deslocarem para o Sul, criando os sérios problemas sociais que presentemente afligem o Rio de Janeiro e São Paulo, afluirão para as zonas agrícolas que se formarão ao redor do prolongamento em estudo.

SETOR ALIMENTAÇÃO

O problema alimentar na Amazônia deve ser exposto não somente com objetividade, mas também com absoluta franqueza. Nesse sentido, a ação da S.P.V.E.A. terá de interferir poderosamente na economia amazônica. Sua função será a de suplementar, técnica e financeiramente, as iniciativas dos Governos Estaduais, Territoriais e Municipais, incluídos na área total, através da pronta execução de programas anuais que deverão ter alta prioridade no Primeiro Plano Parcial Quinquenal.

Mesmo que esse Plano venha a sofrer demorada revisão no Congresso Nacional, impõe-se a adoção imediata de programas mínimos de emergência, pois não é justo que, vivendo no meio das maiores reservas de recursos naturais do continente, poucos milhões de brasileiros continuem indefinidamente a sofrer deficiências alimentares, em prolongada e desesperada luta com a pobreza e a ignorância.

A solução, entretanto, do problema alimentar, na Amazônia, não deve ser apenas assistencial, uma vez que envolve certas variáveis de natureza econômica e financeira ainda dependentes de acurada análise. É preciso considerar, sobretudo, as quantidades, qualidades ou tipos de alimentos indispensáveis, a maneira mais indicada de produzi-los e, finalmente, o nível de rendimento da população, com vistas à possibilidade de consumo. Sob este último aspecto, releva acentuar que a população amazônica talvez

seja das mais subnutridas, pela sua mais reduzida captação de rendimento.

Da análise da produção amazônica, no período de 1948 a 1955, fácil será constatar a sua contribuição à economia nacional e ao comércio exterior, fazendo mesmo com que o Brasil não só obtenha divisas (minérios, castanha, madeiras, essências, balatas e outros produtos tropicais), mas também deixe de despender-las em maior quantidade (borracha, juta, pimenta do reino e outros), produtos esses que são absorvidos pelo mercado interno e que, se a Amazônia não os produzisse, teríamos de importar em maior escala ou totalmente.

Só a soma dessas divisas, as que obtemos e as que deixamos de despender, poderia equiparar-se aos maiores produtos que consomem as disponibilidades-ouro no comércio exterior.

Entretanto, o sumário da situação econômica da região amazônica, no mesmo período, — salientando quanto foi produzido na região e o que se importou pela cabotagem e vias internas, além dos mercados estrangeiros, — retrata plenamente, em números, a situação de pobreza da população amazônica.

Considerada a produção amazônica dos principais alimentos, em termos de calorias fornecidas por elementos energéticos e protetores — estes últimos de produção mais onerosa (como laticínios, carnes e derivados, frutas, hortaliças e legumes), dados referentes aos anos de 1948 a 1953 revelam considerável *deficit* alimentar.

Expondo a situação alimentar na Amazônia — onde os problemas básicos ainda não foram suficientemente equacionados — força é reconhecer a dificuldade, à luz dos dados oferecidos, de fixar metas para o corrente exercício, em matéria de produção.

O aconselhável, portanto, neste momento, não é apenas visár objetivamente a metas de produção e consumo, mas, sim, dispor dos meios financeiros, técnicos e humanos, a fim de possibilitar a consecução dessas metas, pela Planificação Alimentar a ser iniciada, independentemente da aprovação do Plano submetido ao Congresso Nacional, através de um programa mínimo de emergência no presente exercício.

Como pontos básicos desse Programa, cuja elaboração sugiro seja feita imediatamente, apresento as seguintes recomendações:

a) que a S.P.V.E.A., em comum acôrdo com o Banco de Crédito da Amazônia S.A., dê prioridade a tôdas as iniciativas, quer dos governos locais, quer de entidades não oficiais, mas idôneas, destinadas ao suprimento alimentar da Amazônia Brasileira;

b) que seja dada também prioridade idêntica a Convênios já elaborados, em andamento ou a serem propostos, entre a S.P.V.E.A. e os Governos locais, Sociedades de Economia Mista, Associações Rurais, Cooperativas ou emprêsas particulares interessadas na produção de alimentos;

c) que a S.P.V.E.A., em comum acôrdo com o Instituto Agrônômico do Norte e os Governos locais incluídos na área amazônica, elabore Convênios para a formação de faixas verdes ao redor dos centros urbanos de maior população, suplementando assim as providências desses Governos na instalação de colônias agrícolas, núcleos coloniais ou zonas de imigração japonesa, entrosados no sistema de produção alimentar;

d) que o Banco do Brasil S.A. e o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico colaborem com a S.P.V.E.A. na elaboração de um orçamento de câmbio para o presente exercício, de modo que facilite a execução dos programas já elaborados para aquisição de tratores, máquinas e implementos agrícolas, destinados à Amazônia Brasileira;

e) que a Rede Nacional de Armazéns e Silos (RENAS) colabore na execução, por partes, do programa de criação, nos principais entrepostos econômicos da Região Amazônica, de Armazéns e Silos de tipo misto;

f) finalmente, que na elaboração das propostas orçamentárias, tanto para 1957 como para os anos subseqüentes deste período de Govêrno, sejam previstos os meios necessários a garantir a continuidade e a ampliação da execução do planejamento alimentar por etapas, a começar pelo Programa que recomendo seja iniciado neste exercício.

Parte 3

DESENVOLVIMENTO PLANIFICADO
DO NORDESTE

1. DIRETRIZES E BASES

A integração dessa vasta área no quadro de uma política realista constitui exigência do mais alto interesse nacional. Segundo estimativas corrigidas de 1953, cerca de 17 495 000 habitantes, 31,5% da população brasileira, viviam no espaço ocupado pelo Nordeste, distribuindo-se na zona geográfica formada pelos Estados (exceto Minas Gerais), incluídos no Polígono das Sêcas, nos termos da Lei nº 1 348, de 10 de fevereiro de 1951.

Com uma densidade média de 14,46 habitantes por km² (a média nacional era de 6,89 em julho de 1955), o Nordeste vem, de longa data, reclamando novas diretrizes de administração e governo.

A ação do Estado, nesse vasto segmento da Federação, exige transformações e aperfeiçoamentos radicais, impondo ampla coordenação administrativa e técnica dos órgãos federais que aí operam, no sentido de seu desenvolvimento econômico. Através do aproveitamento científico dos recursos naturais e humanos, bem como da industrialização crescente, o planejamento regional poderá ter como resultado melhores índices de desenvolvimento equilibrado e condições de vida mais justas para as laboriosas populações nordestinas.

O Nordeste é um dos setores fundamentais da moderna política de valorização dos nossos grandes espaços subdesenvolvidos. As finalidades dessa política devem contribuir para dar sentido mais objetivo ao Sistema Federativo, a fim de corrigir os desníveis que se vêm observando entre as diversas regiões geoeconômicas, principalmente entre as unidades do norte e sul do País.

No complexo dos problemas regionais do Nordeste, alguns existem, desde o Império, que desafiam a capacidade empreendedora dos Governos. Sucederam-se gerações de brasileiros sem que tais problemas fôssem satisfatoriamente resolvidos como, entre

tantos, o drama das sêcas periódicas. Considero ponto fundamental do meu Governo encerrar, de vez, o ciclo da improvisação e desarticulação que tem contribuído para anular, até certo ponto, as iniciativas do Governo Federal em benefício dos Estados Nordesteiros, tanto no que se refere aos investimentos programados, como no que diz respeito às obras, serviços e realizações em andamento.

A sistematização do complexo de providências de ordem econômica, financeira, administrativa e social em que se traduzem os planos, esquemas e projetos do desenvolvimento regional, é o ponto de partida para desencadear, no Nordeste, um surto de industrialização sem paralelo.

Neste sentido, já se encontra o Nordeste preparado para a instalação de agregados industriais de vulto, baseados nas disponibilidades de energia elétrica da Usina de Paulo Afonso.

Além disso, prospecções geológicas, nos últimos anos, descortinaram perspectivas que favorecem a estruturação, em bases mais amplas, do desenvolvimento econômico da extensa área regional, mediante adequado aproveitamento da xelita, das jazidas de monazita e dos minérios de urânio e tório do Rio Grande do Norte e da Paraíba; dos fosfatos de Olinda, em Pernambuco; do petróleo e do cobre, na Bahia; além de outros preciosos recursos que vêm revelando a imprevisível riqueza mineral do Nordeste.

Instalações para produção, em grande escala, de soda cáustica, adubos, cimento, papel, alumínio e metalurgia em geral; empreendimentos de vulto a serem imediatamente implantados no campo da eletro-siderurgia, entre outros, concorrerão para transformar radicalmente a fisionomia do Nordeste, ainda vinculado às tradições latifundiárias, à monocultura açucareira da zona da mata, à pequena agropecuária rotineira do agreste e das catingas.

Aliás, essa transformação estrutural já teve início com os empreendimentos do Sistema de Obras contra as Sêcas, as realizações da Companhia Hidrelétrica do São Francisco, as atividades do Banco do Nordeste e as iniciativas da Comissão do Vale do São Francisco, de modo que, nesse conjunto, já estão lançadas as bases em que se deve apoiar o desenvolvimento econômico planejado da região nordestina.

2. POLIGONO DAS SECAS

BALANÇO DAS REALIZAÇÕES

Durante o ano de 1955, iniciou-se a construção de 11 açudes públicos, que armazenarão 1 499 929 000 m³ de água, e tiveram andamento 42 obras do mesmo gênero, das quais oito se acham concluídas, com o represamento de 66 641 800 m³. Prosseguiram os trabalhos de construção de 64 açudes sob o regime de cooperação e iniciaram-se 18 novas construções. Dêsse total, ficaram concluídos 23 açudes com uma capacidade superior a 50 000 000 m³: Ceará, 9 açudes; Rio Grande do Norte, 10; Paraíba, 2; Bahia, 1; Pernambuco, 1. Construíram-se, também, 9,0 km de canais de irrigação e perfuraram-se 130 poços tubulares, com a profundidade total de 8 364 m e uma vazão horária de 506 510 litros. No que se refere às construções rodoviárias, foram concluídos 239 825 km de plataforma chata, 342 786 km de extensão revestida, 217 obras d'arte, compreendendo pontes, pontilhões e bueiros. Prosseguiram os estudos de 37 açudes públicos e 186 açudes sob o regime de cooperação com particulares e entidades de direito público. Aprovaram-se projetos e orçamentos de 100 açudes, dentre os quais 13 públicos.

No âmbito do Serviço Agro-Industrial, o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas promoveu o desenvolvimento da lavoura irrigada e fomentou culturas de vazantes, encaminhando as culturas experimentais do Posto Agrícola do Rio São Francisco, mediante elevação mecânica de água. Teve início a instalação do Posto Agrícola do açude público «Jacurici» e foram realizados plantios e intensificados os trabalhos de conservação das barragens, rodovias e canais. Quanto à piscicultura, continuaram os estudos e pesquisas indispensáveis à criação de peixes, disseminando-se as espécies aconselháveis, do meio nordestino ou alienígenas. Foram aclimadas diversas variedades. Graças aos resultados promissores, poder-se-á prever, em futuro próximo, a instalação de centros de industrialização do pescado.

PROGRAMA DE EMERGÊNCIA

O combate aos efeitos da seca parcial, mais uma vez surgida, consistiu na execução de obras, segundo o critério tradicionalmente adotado. Os Estados, parcialmente atingidos, foram a Bahia, Pernambuco, Paraíba e Alagoas. Várias cidades e vilas ficaram sem água; para atendê-las, fez-se o transporte d'água em caminhões, através de distâncias, às vèzes, superiores a quarenta quilômetros. No Estado da Bahia, em consequência, elaborou-se um plano conjunto de assistência, a fim de se evitar a dispersão de esforços e recursos.

O Governo, diante da ocorrência da crise climática, que impunha o socorro imediato da União, baixou três decretos específicos, nos termos da Lei nº 1 004, de 24 de dezembro de 1949.

Os recursos de emergência atingiram Cr\$ 73 614 553,90, dos quais Cr\$ 24 000 000,00 só foram distribuídos no corrente exercício. O saldo não aplicado montou a Cr\$ 1 017 552,70.

As obras de emergência estiveram a cargo do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, que acelerou, com recursos de socorro, a execução do seu Plano Permanente.

As perspectivas para 1956 não entremostam a atenuação da crise, apesar da ocorrência das chuvas em determinadas regiões do Polígono.

O Departamento Nacional de Obras Contra as Secas tem procurado erradicar os efeitos da calamidade, concentrando esforços nos estudos, projetos e construção de multiformes tipos de barragens, açudagem em regime de cooperação, perfurações de poços, energia elétrica, rodovias, piscicultura e outras iniciativas correlatas. Não obstante suas reconhecidas deficiências de organização, é de justiça acentuar a significação do sistema das Obras Contra as Secas, como força propulsora do desenvolvimento regional. A êsse respeito é sugestivo o balanço das realizações efetuadas. Foram construídos 9 798 km de rodovias de primeira classe; perfurados 4 137 poços profundos com uma vazão aproveitável de 12 251 500 litros. O armazenamento de 30 (trinta) milhões de metros cúbicos de água, efetivado pelos açúdes cons-

truidos até 1930, sob o regime de cooperação, atinge hoje cêrca de 850 milhões de metros cúbicos de acumulação. Construíram-se 178 açudes públicos, 1 976 pontes, 8 166 obras d'arte; e a extensão de canais de irrigação atingiu 558,6 km. A expansão das culturas irrigadas, os trabalhos agrônômicos, o fomento à piscicultura, a prospeção de riquezas minerais, a obra de socorro às populações flageladas, — consolidaram uma experiência da maior importância para o desenvolvimento regional. Mas a atuação do DNOCS deve ser articulada e conjugada com a de outros órgãos especializados, enquadrada nas diretrizes de um planejamento que, de fato, hierarquize os problemas regionais e lhes dê soluções prontas e objetivas.

NOVOS RUMOS E PERSPECTIVAS

PLANIFICAÇÃO DAS OBRAS CONTRA AS SÊCAS

Novos e mais amplos encargos se impõem ao DNOCS, como: desenvolvimento de potenciais hidrelétricas, pesquisas de minérios, investigações de caráter econômico e social, colonização das áreas úmidas para fixação das populações desajustadas. Todos êsses itens preestabelecem, como indispensável, uma planificação científica e dinâmica. A planificação das Obras Contra as Sêcas em bases técnico-científicas abre um ciclo de novos rumos e perspectivas para o desenvolvimento equilibrado do Nordeste em geral e do Polígono das Sêcas, em particular. Ela tornará possível concentrar recursos e acelerar o ritmo dos empreendimentos selecionados, garantindo, por outro lado, maior produtividade aos investimentos programados.

Dentro dessa ordem de idéias, o Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas elaborou um anteprojeto de Plano Quinquenal, para o período 1957-1961, que está sendo reexaminado pelo Governo, tendo em vista o seu posterior encaminhamento ao Congresso Nacional. Urge promover iniciativas de vulto e tomar tôdas as providências indispensáveis ao definitivo equacionamento e pronta solução dos problemas compreendidos no referido Plano. A reorganização em novas bases do próprio Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas é, a êsse respeito, uma preli-

minar fundamental. Desde longa data, aliás, que o DNOCS precisa de ser integralmente aparelhado, tanto no que se refere à ampliação e renovação de suas equipes de técnicos e pessoal especializado, como no que diz respeito a equipamento e material.

O enquadramento das Obras Contra as Sêcas, num regime de planificação, sôbre coordenar e disciplinar as atividades do organismo especializado no combate ao flagelo, irá imprimir-lhe um novo espírito e modernizá-lo.

Efetivamente, o próprio DNOCS vem reclamando, de há muito, radical transformação em sua estrutura e nos seus métodos de atuação.

Neste sentido, encarece o Govêrno a mais ampla e cuidadosa colaboração do Legislativo, tendo em vista, não sômente atender ao clamor de milhões de brasileiros da área flagelada, mas, sobretudo, resolver, em definitivo, um conjunto de problemas de mais alta importância para o País.

LINHAS GERAIS DA PLANIFICAÇÃO

Em linhas gerais, a planificação das Obras Contra as Sêcas compreende :

1 — Grande açudagem — acumulação de massas líquidas em açudes públicos de grande capacidade para utilização múltipla. As estimativas preliminares indicam, para êste quinquênio, um volume de acumulação da ordem de 17 318 800 000 m³ de água e um investimento de Cr\$ 3 916 000 000,00;

2 — Média açudagem — construção de açudes públicos com capacidade até 10 000 000 m³, no volume de 90 000 000 m³, com um investimento de Cr\$ 1 650 000 000,00;

3 — Açudagem em cooperação — construção de açudes em regime de cooperação com os Estados, Municípios e particulares. Investimento previsto : Cr\$ 600 000 000,00;

4 — Energia Elétrica — instalações hidrelétricas para aproveitamento dos potenciais disponíveis. 122 200 c.v. de potência a instalar, com uma despesa estimada em Cr\$ 526 000 000,00;

5 — Irrigação — construção de rêdes de irrigação — Serão irrigados 303 500 ha, por meio de canais de extensão aproximada de 50 km, com um investimento calculado em Cr\$ 3 775 000 000,00;

- 6 — Perfuração de poços tubulares — Cr\$ 300 000 000,00;
- 7 — Rodovias — construção de 2 025 km de estradas de rodagem, principalmente as de serviço e acesso às obras, compreendendo-se, ainda, as que já se integram nos programas normais do DNOCS, — com investimento previsto em Cr\$ 513 000 000,00;
- 8 — Prosseguimento dos trabalhos agro-industriais — Cr\$ 320 000 000,00;
- 9 — Desenvolvimento da piscicultura, Cr\$ 110 000 000,00;
- 10 — Abastecimento d'água para determinados municípios da região — Cr\$ 150 000 000,00;
- 11 — Empreendimentos e serviços diversos, estudos, projetos, aquisição de equipamentos pesados, desapropriações etc. — Cr\$ 2 660 000 000,00;

A estimativa global dos investimentos vinculados à execução de um Plano Quinquenal pelo DNOCS na área do Polígono é da ordem de Cr\$ 14 500 000 000,00.

DESPESAS

As despesas com a execução das obras, empreendimentos e serviços integrantes do Plano Quinquenal, sugerido pelo DNOCS, correrão à conta das verbas orçamentárias, provenientes da prescrição constitucional (Art. 198), que manda reservar 2 % da renda tributária federal às obras contra as sêcas; além disso, serão reforçadas essas verbas com recursos suplementares, oriundos de operações de crédito a se realizarem através do Banco do Desenvolvimento Econômico, e no exterior, para aquisição de equipamentos, com garantia de parte das futuras receitas provenientes da determinação constitucional.

A estimativa de Cr\$ 14 500 000 000,00 para o quinquênio é razoável, levando-se em conta o crescimento dos impostos federais, cuja ascensão eleva, compulsoriamente, a dotação destinada às obras contra as sêcas. O crescimento das receitas vinculadas tem proporcionado, de resto, dotações anuais crescentes. Não obstante, está previsto o recurso às operações de crédito para as despesas excedentes, principalmente no que se refere à aquisição de equipamentos pesados.

As obras compreendidas na planificação constituem-se de umas já em andamento, e outras a serem iniciadas. Os sistemas gerais de obras de grande açudagem, irrigação e empreendimentos complementares seriam construídos, segundo o Art. 9º do Regulamento do DNOCS (Dec. nº 19 726, de 20/II/31), nas bacias de quatro cursos d'água do Nordeste: 1. Sistema Acaraú, no Ceará; 2. Sistema do Jaguaribe, no Ceará; 3. Sistema do Alto Piranhas, na Paraíba; 4. Sistema do Baixo-Açu, no Rio Grande do Norte. Posteriormente, outros sistemas foram incorporados aos quatro primitivos. Com o reexame das bacias fluviais, compreendidas no Polígono, elegeu-se, em cada uma delas, o grupo de obras de maior interesse para a respectiva região, sendo, então, considerados os seguintes sistemas: I. Sistema do Acaraú, no Ceará; II. Sistema do Jaguaribe, no Ceará; III. Sistema do Alto Piranhas, na Paraíba; IV. Sistema do Baixo-Açu, no Rio Grande do Norte; V. Sistema do Parnaíba, no Piauí; VI. Sistema Canindé-Curu, no Ceará; VII. Sistema do São Francisco, em Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia e Minas Gerais; VIII. Sistema do Paraíba, na Paraíba. IX. Sistema do Vaz-Barris, na Bahia; X. Sistema do Itapicuru, na Bahia; XI. Sistema do Rio do Peixe, na Paraíba.

Os grupos de obras, empreendimentos e serviços, incorporados aos referidos sistemas, abrangem a grande açudagem, média açudagem, açudagem em cooperação, irrigação, energia elétrica, perfuração de poços, rodovias, serviços agro-industriais e piscicultura.

A experiência da grande açudagem, no Nordeste, constitui uma demonstração concreta de que ela deve ser indissolúvelmente vinculada à irrigação.

Até o presente, foram construídos 128 açudes públicos, com a capacidade total de 2 672 124 800 m³.

Sem contar com a média açudagem (açudes cuja capacidade vai de 3 000 000 a 10 000 000 metros cúbicos), a contribuição do Plano para o acréscimo do volume acima será de 17 318 000 000, assim discriminados:

Piauí, 9 açudes, 3 239 200 000 m³; Ceará, 11 açudes: 7 853 700 000 m³; Rio Grande do Norte, 4 açudes: 678 000 000 m³; Paraíba, 5 açudes: 766 000 000 m³; Pernam-

buco, 9 açudes: 2 898 500 000 m³ Alagoas, 1 açude: ... 80 000 000 m³; Sergipe, Bahia, 9 açudes: 892 000 000 m³; Minas Gerais, 3 açudes: 911 400 000 m³; Totais: 51 açudes, 17 318 800 000 m³. Esse volume deverá ser elevado para 17 408 800 000 m³ com os 90 000 000 m³ da açudagem média.

O grupo da média açudagem, além de contribuir para o abastecimento d'água às populações e rebanhos das redondezas, permite um pequeno serviço de irrigação, e, nas épocas de seca, esses açudes prestam relevantes serviços, pois para as suas proximidades são conduzidos os rebanhos. São, outrossim, excelentes viveiros de peixe.

A açudagem, em cooperação, na área do Polígono tem desempenhado importante papel. Os açudes particulares socorrem as populações e os rebanhos nas épocas mais difíceis, assegurando água inclusive para os usos domésticos. Nas imediações dos pequenos açudes e barreiros disseminados pelo Nordeste, além de outras culturas, plantam-se o milho e o feijão.

IRRIGAÇÃO

Mas a irrigação, objetivo final do DNOCS, no que tange à acumulação de água, não teve até agora o desenvolvimento à altura de sua importância. Os terrenos das bacias de irrigação têm sido um dos grandes obstáculos à expansão das obras e serviços nesse domínio. O Plano Quinquenal pretende realizar obra de envergadura, nesse setor, cujas proporções podem ser assim resumidas :

ESTADOS	<i>Resumo das obras de irrigação</i>		
	Área a irrigar (ha)	Extensão de canais (km)	Dotação no quinquênio em (Cr\$)
Piauí	51 800	8 250	702 000 000
Ceará	52 500	8 440	630 000 000
Rio G. do Norte	25 000	4 000	340 000 000
Paraíba	55 000	8 800	600 000 000
Pernambuco	66 000	10 560	804 000 000
Alagoas	5 000	800	100 000 000
Bahia	24 700	3 940	297 000 000
Minas Gerais	23 500	3 760	282 000 000
TOTAIS	303 500	48 590	3 755 000 000

ENERGIA ELÉTRICA

Embora a grande açudagem no Polígono das Sêcas tenha por finalidade primordial a irrigação, o aproveitamento do potencial hidrelétrico merece, decerto, cuidados semelhantes em virtude da ampla e variada utilização que oferece.

Até o presente, só existe em serviço uma estação geradora, no "Piranhas", de 200 HP, estando em via de montagem a primeira unidade de 2 500 HP, no "Curema".

A planificação considerou as possibilidades de alguns açudes fornecerem determinadas cotas de energia. No quadro abaixo, pode-se verificar a distribuição projetada:

Estados — Açudes	Potência	Unid.	Dotação
	a instalar c. v.		no quinquênio Cr\$
Piauí :			
Vereda Grande	4 000	2	23 000 000
Tatarubá	8 000	2	46 000 000
Ceará :			
Orós	20 000	2	60 000 000
Banabuiú	15 000	2	45 000 000
Araras	6 000	2	36 000 000
Lontras	30 000	3	60 000 000
Rio G. do Norte :			
Oiticica	5 000	2	30 000 000
General Dutra	1 300	1	8 000 000
Paraíba :			
Boqueirão	2 300	1	15 000 000
Curimatã	11 000	2	85 000 000
Mãe d'água	2 500	1	15 000 000
Estevão Marinho	2 500	1	15 000 000

Pernambuco :

Poço da Cruz	1 500	1	9 000 000
Serrinha	1 500	1	9 000 000
Saco	600	1	4 000 000
Belmonte	1 000	1	6 000 000
Entremontes	2 000	1	12 000 000

Bahia :

Jacurici	500	1	3 000 000
Cocorobó	1 000	1	6 000 000
América Dourada	1 000	1	6 000 000
Ceraíma	500	1	3 000 000

Minas Gerais :

Bico de Pedra	5 000	1	30 000 000
TOTAIS	122 200	31	526 000 000

PERFURAÇÃO DE POÇOS

Os poços tubulares são preciosas fontes subsidiárias de abastecimento de água às fazendas, povoados e vilas do Nordeste. Até 1930, haviam sido aproveitados 464 poços com a vazão total horária de 809 000 litros que, somados aos 2 900 abertos até 1953, com a vazão total horária de 10 254 432 litros, dão um total de 3 364 poços, com a vazão horária de 11 663 422 litros.

A distribuição, por Estado, dos recursos que se pretende destinar a esse serviço é a seguinte: Piauí, Cr\$ 50 000 000; Rio Grande do Norte, Cr\$ 50 000 000; Alagoas, Cr\$ 50 000 000; Sergipe, Cr\$ 50 000 000; Bahia, Cr\$ 50 000 000; Minas Gerais, Cr\$ 50 000 000; Total da dotação no quinquênio; Cr\$ 300 000 000,00.

RODOVIAS

A rede rodoviária do Nordeste, projetada com o desenvolvimento de 9 216 km. já mantém cerca de 7 205 km em tráfego, dos quais 4 500 km entregues ao Departamento Nacional de Es-

tradas de Rodagem, por força do Decreto-lei nº 8 463, de 27 de dezembro de 1945. É evidente a importância dessas rodovias para o desenvolvimento do Nordeste. O Plano teria forçosamente de incorporar algumas obras rodoviárias de grande significação econômica para a zona do Polígono. Compreenderá, pois, as seguintes :

Estados — Rodovias	Extensão em km	Dotação no quinqüênio em Cr\$
Maranhão :		
Barão de Grajaú-Carolina	450	80 000 000
Piauí :		
Central do Piauí	75	13 000 000
Floriano-S. Raimundo Nonato	300	60 000 000
Oeiras-Simplicio Mendes-S. Raimundo Nonato	250	50 000 000
Rio G. do Norte :		
Diversos ramais	500	100 000 000
Paraíba :		
Diversos ramais	100	20 000 000
Pernambuco :		
Diversos ramais	100	20 000 000
Alagoas :		
Diversos ramais	100	20 000 000
Sergipe :		
Central de Sergipe (concl.)	—	20 000 000
Diversos ramais	500	100 000 000
Bahia :		
Diversos ramais	500	100 000 000
TOTAIS	2 025	513 000 000

SERVIÇO AGRO-INDUSTRIAL

O Plano Quinquenal consigna recursos financeiros (Cr\$ 320 000 000,00), destinados aos programas do Serviço Agro-Industrial, para melhor aproveitamento das terras irrigáveis e das obras realizadas, estudos de solos e águas, pesquisas, produção em geral.

PISCICULTURA

No que se refere à piscicultura, o programa elaborado compreende estudos e pesquisas de caráter técnico e científico: exploração do pescado por métodos mais aperfeiçoados; estudos sobre a organização da indústria do pescado, incluindo a frigorificação e conservação; aproveitamento dos subprodutos de peixe, nos centros de maior produção; em resumo, um conjunto de providências destinadas a estimular e organizar a grande riqueza potencial dos açudes. O setor de piscicultura terá uma dotação de Cr\$ 110 000 000,00 para o custeio do seu programa.

Os recursos vinculados às obras de combate aos efeitos das sêcas, no Polígono, têm crescido paralelamente ao substancial aumento dos impostos federais, nesses cinco últimos anos, de 1952 a 1956. As dotações destinadas às obras contra as sêcas tiveram aumento anual de 45% em média; tendo sido de Cr\$ 313 600 000,00 a dotação em 1952, passou, sucessivamente, a Cr\$ 471 100 000,00 em 1953, Cr\$ 719 424 000,00 em 1954, Cr\$ 922 100 000,00, em 1955 e chegou a Cr\$ 1 360 000 000,00 em 1956. Esse crescimento progressivo permite estimativas seguras quanto à obtenção no próximo quinquênio, dos Cr\$ 14 500 000 000,00, requeridos pelo Plano. A essa previsão deve-se acrescentar o recurso às operações de crédito, através do Banco do Desenvolvimento Econômico, ou no exterior, para aquisição de equipamentos, com garantia de parte da receita futura, assegurada pela Constituição, conforme já referido.

A política de correção de desequilíbrios, injustiças e tratamento desigual das Unidades federativas, cujo progresso não tem acompanhado o ritmo de desenvolvimento característico de determinadas zonas do Centro e do Sul, merece o decidido apoio do

Governo, como fator de integração nacional e instrumento fundamental da prosperidade geral do País. Empregará o Governo tôdas as energias para promover o soerguimento gradual do Nordeste aos níveis de bem-estar e prosperidade a que faz jus, em face da sua inegável expressão política, demográfica, social e econômica. Cumpre ressaltar, em tôda sua amplitude e profundidade, a significação nacional do complexo de empreendimentos indispensáveis à sua recuperação. Indispensável, todavia, articular, coordenar e integrar os problemas do Nordeste no quadro geral das grandes soluções de conjunto, que devem caracterizar o seu desenvolvimento planejado.

3. BANCO DO NORDESTE

Incumbido de executar o preceito inscrito no Art. 198, § 1º, da Constituição, relativo ao emprêgo de parte das verbas federais de assistência ao Nordeste, através de crédito aos agricultores e industriais do Polígono das Sêcas, inicia o Banco do Nordeste, no presente ano, o terceiro exercício das suas atividades.

Nos seus dois anos de funcionamento, ascendeu êsse estabelecimento à posição de um dos quatro grandes bancos da região, com aplicações e depósitos superiores a quinhentos milhões de cruzeiros.

OPERAÇÕES

Dois importantes grupos constituem as linhas de crédito do Banco: um especializado, compreendendo os créditos rural, cooperativo, industrial e crédito a entidades públicas, e outro geral. Nos termos do Art. 6º de seus Estatutos pode, ainda, o Banco promover investimentos.

A medida que forem sendo aumentados os recursos do Banco do Nordeste do Brasil (B.N.B.), os agricultores, pecuaristas e industriais da área sêca nêle encontrarão a fonte natural dos recursos financeiros necessários à sua produção.

É de se prever que as atividades do Banco, em 1955, com 2 169 contratos diretos e 2 652, através de cooperativas para crédito rural comum, montando a 109 milhões de cruzeiros, serão

consideravelmente aumentadas no exercício em curso dada a estrutura especializada do Banco; para a distribuição do crédito rural impõe-se a ampliação de sua rede de dependências, devendo suas atividades desenvolver-se preferentemente em 418 municípios, com uma área total superior a um milhão de quilômetros quadrados.

Assim, com um maior número de escritórios da Associação Nordeste de Crédito e Assistência Rural (A.N.C.A.R.), será expandida a aplicação de recursos pelo sistema de crédito supervisionado; intensificar-se-á o sistema do crédito orientado; e ampliar-se-á a assistência técnica e financeira às cooperativas.

A Carteira de Crédito Industrial e de Investimentos (CARIN) serão devotadas, neste ano, somas substanciais de recursos internos a fim de que passe de sua fase experimental, em que contava com apenas 62 milhões de cruzeiros aplicados. Tendo sido ultimados os estudos sobre as perspectivas da industrialização do Nordeste, estabeleceram-se critérios de prioridade para empréstimos de desenvolvimento econômico e elaborou-se um manual de instruções para disciplinar a preparação de projetos que visem à criação de novas indústrias ou a ampliação das já existentes.

Nesta fase de organização o crédito geral permitiu-lhe a utilização, em operações a prazo curto, de substancial parte (84%, em 1955) das receitas necessárias à manutenção do Estabelecimento.

RECURSOS

Os recursos do B.N.B. cresceram satisfatoriamente nestes dois anos, passando de 324 milhões de cruzeiros, em 31 de dezembro de 1954, para 1 021 milhões, na mesma data, em 1955; tais recursos deverão ser acrescidos de, no mínimo, 492 milhões de cruzeiros, resultantes do depósito obrigatório que o Tesouro Nacional efetuará durante o exercício de 1956.

Na composição atual dos fundos do B.N.B., há insuficiência de recursos adequados (396 milhões de cruzeiros, em dezembro de 1955) para empréstimos, a médio e a longo prazo, fundamentais à realização de programas de desenvolvimento econômico, através das linhas de crédito especializado.

O presente exercício deverá ser encerrado com um volume de recursos da ordem de 2 bilhões de cruzeiros. Essa meta será

alcançada se, juntamente com os esforços do Governo federal, continuar o Banco a contar com o apoio integral dos subscritores, cuja confiança na Instituição é demonstrada pelo saldo de apenas 1,06% para completar-se a integralização do capital subscrito pelos 2 700 acionistas.

ESTUDOS, PESQUISAS E ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Junto ao B.N.B. foi criado o Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste (ETENE), como decorrência do disposto no Art. 10 dos Estatutos.

Os resultados já alcançados nos estudos feitos sobre a economia regional indicam a necessidade de maior integração e coordenação entre todos os programas federais para o Nordeste.

Por iniciativa do B.N.B., em colaboração com o Ministério da Viação e Obras Públicas, o Conselho de Desenvolvimento elabora um programa de ação administrativa e um planejamento global do desenvolvimento na região, a curto e a longo prazo.

Vem contando o Banco com a colaboração da assistência técnica das Nações Unidas, cujo programa, em virtude do sucesso reconhecido por ambas as partes contratantes, será ampliado substancialmente no ano em curso.

ADMINISTRAÇÃO

Ao organizar o orçamento de custeio interno, teve em vista o B.N.B., mediante a análise dos mercados existentes e potenciais de demanda de crédito, criar um orçamento de aplicações que lhe permita, não só programar a distribuição dos recursos pelas carteiras especializadas, como prever o volume das receitas oriundas das operações.

O Governo dispensará ao Banco do Nordeste do Brasil S.A. o necessário estímulo para que, durante o quinquênio que ora se inicia, possa afirmar-se como instrumento financiador básico da economia regional.

4. COMPANHIA HIDRELÉTRICA DO SÃO FRANCISCO

PRINCIPAIS REALIZAÇÕES

O ano de 1955 registrou acontecimentos relevantes na vida da Companhia Hidrelétrica do São Francisco. A 15 de janeiro, a companhia inaugurou a Casa de Máquinas, com duas unidades geradoras de 60 000 kw cada uma e as duas linhas-tronco de transmissão, para Recife e Salvador, respectivamente com 405 e 456 km de extensão. Terminou a montagem e as provas de terceira unidade geradora, também com a capacidade de 60 000 kw. Iniciou a operação do sistema de Paulo Afonso, com o fornecimento de energia a Recife, Salvador, Aracaju, Maceió, Garanhuns (PE), Caruaru (PE), Riachuelo (SE) e Itabaiana (SE). Continuou a expandir seu sistema secundário de transmissão, tendo estendido as linhas de Recife a Goiana e de Goiana a João Pessoa e a Campina Grande. Terminou a Barragem Móvel do Braço Principal do São Francisco, ficando assim concluída a primeira etapa da usina de Paulo Afonso e iniciada, com a montagem da terceira unidade geradora, a segunda etapa do programa do aproveitamento de Paulo Afonso. Iniciou e quase completou a preparação da plataforma de onde serão iniciadas as escavações subterrâneas para a segunda Casa de Máquinas. Finalmente, continuou a instalar as linhas de transmissão de Paulo Afonso a Delmiro-Água Branca-Mata Grande, no Estado de Alagoas.

EXPANSÃO E PRODUÇÃO DE ENERGIA

Os trabalhos de expansão do Sistema Secundário de transmissão tiveram andamento razoável, mas inferior ao previsto, dadas as dificuldades que ocorreram, principalmente com referência ao atraso de entregas de materiais e equipamentos.

O serviço de operação, que se iniciara no último mês de 1954, correu normalmente, sujeito, porém, aos percalços naturais, decorrentes das condições peculiares do próprio sistema, uma vez que ajustamentos, correções e adaptações sempre se tornam necessários no início da operação de um sistema novo.

A usina de Paulo Afonso produziu, em 1955, 225 740 800 kw, sendo que o fornecimento à subestação de Recife foi de

124 462 600 kw; o fornecimento à subestação de Salvador, de 60 825 900 kw; e o feito à subestação de Aracaju, de 10 833 340 kw. Os fornecimentos às demais cidades acima mencionadas só se iniciaram no fim de 1955, sendo assim muito pequenos.

A usina de Cotegipe, transferida pelo Governo federal à Companhia Hidrelétrica do São Francisco, produziu, no período de 1º de julho a 31 de dezembro, quando já pertencendo a essa Companhia, 7 946 000 kw, tendo suprido de energia, principalmente, a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro e a cidade de Alagoinhas.

A usina-piloto de Paulo Afonso gerou, em 1955, 10 226 000 kw, provendo de energia o acampamento e as obras de Paulo Afonso, a Companhia Agro-Fábrica Mercantil, a cidade de Glória e o Núcleo Agro-Industrial de Petrolândia.

A demanda máxima de energia da linha Norte (para Recife) foi de 35 000 kw e a da linha Sul (para Salvador), de 36 000 kw.

EFEITOS FINANCEIROS DA PRODUÇÃO DE ENERGIA

O faturamento total das vendas de energia elétrica pela CHESF, em 1955, foi de Cr\$ 85 774 847,00.

O fornecimento de energia hidrelétrica, feito pela CHESF, promoveu uma economia no gasto de divisas, para aquisição de óleo combustível importado, de US\$ 2 775 140,00. Descontando-se, dessa importância, US\$ 1 100 000,00, que a Companhia tem de despendar anualmente com o pagamento de amortização e juros do empréstimo de US\$ 15 000 000,00 no Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, chega-se à conclusão de que, no seu primeiro ano de funcionamento, a usina de Paulo Afonso obteve uma economia de divisas, no total de US\$ 1 675 000,00.

OUTROS SERVIÇOS DA CHESF

Além dos suprimentos de energia já mencionados sinteticamente, a Companhia Hidrelétrica do São Francisco continuou prestando serviços assistenciais aos que nela trabalham e também à população da região circunvizinha através do Hospital, do Posto de Puericultura, do Serviço da Gôta de Leite, das três Escolas Primárias e do Ginásio Paulo Afonso, mantidos pela Companhia.

Tais atividades acarretam despesas vultosas para a Companhia, sendo de justiça, no entanto, a concessão de verbas para auxiliá-la na manutenção desses indispensáveis serviços assistenciais.

PROGRAMA PARA 1956

Do programa de trabalho previsto para 1956, destacam-se os seguintes:

Conclusão da linha de transmissão de circuito duplo, respectivamente 132 kw e 66 kw, entre Recife e Goianinha; linha de transmissão de 66 kw entre Goianinha, Goiana e Morro do Carrapicho; derivação de 66 kw para Mirueira — fornecimento de energia elétrica a Olinda, Beberibe, Cia. de Tecidos Paulista e Fosforita; linha de transmissão entre Pesqueira e Arcoverde, isolada para 66 kw e operando inicialmente em 13,8 kw; linha de transmissão de 66 kw entre Recife, Jaboatão e Juçara; da subestação a ser instalada em Juçara partirão linhas de 13,8 kw para Escada, Cabo e Vitória de Santo Antão; linha de transmissão de 66 kw entre Recife, São Lourenço da Mata, Carpina e Limoeiro; linha de transmissão de 13,8 kw entre Pesqueira e Belo Jardim; linha de transmissão de 13,8 kw entre Caruaru, Bezerros e Gravatá; conclusão da revisão da linha de transmissão entre Petrolândia e Floresta, atualmente operando em 22 kw e que passará a operar em 44 kw; linha de transmissão de 13,8 kw entre Gravatá e Icó; linha de transmissão de 13,8 kw entre Gravatá, Itacuruba e Redelas, no Rio São Francisco; linha de transmissão de 66 kw entre Itabaiana, Propriá e Carrapicho; da subestação de Carrapicho partirão linhas de transmissão de 13,8 kw para Penedo e Neópolis; derivação da linha de transmissão de Itabaiana a Aracaju, em 66 kw, para São Cristóvão e Estância; linha de transmissão de 66 kw entre Rio Largo e São Miguel dos Campos; linha de transmissão de 13,8 kw entre Rio Largo e Pilar; linha de transmissão de 44 kw entre Delmiro, Água Branca e Mata Grande; linha de transmissão de 44 kw entre Paulo Afonso e Jeremoabo; terminação do estudo e início da instalação da linha-tronco de transmissão do Sistema do Cariri (Paulo Afonso-Bom Nome); prosseguimento do estudo dos Planos Regionais de Eletrificação.

(conclusão do Plano do Cariri e início do Plano do Rio Grande do Norte do da região Bonfim-Juazeiro, na Bahia); início e desenvolvimento das escavações subterrâneas para a Segunda Casa de Máquinas.

Evidentemente, o ritmo do cumprimento desse programa dependerá das disponibilidades financeiras da Companhia.

5. APROVEITAMENTO ECONÔMICO DO VALE DO SÃO FRANCISCO

O aproveitamento econômico do Vale do São Francisco compreende vasto sistema de obras, empreendimentos e serviços, numa área superior a 600 000 km².

O Art. 29 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias garantiu a execução de uma política de desenvolvimento planejado da Bacia do São Francisco, ao reservar, anualmente, durante 20 anos consecutivos, quantia não inferior a um por cento das rendas tributárias federais.

A integração das zonas subdesenvolvidas do Nordeste nas regiões do centro e sul do País, sobre constituir imperativo nacional de sentido estratégico, corresponde aos anseios seculares do Povo Brasileiro. Os investimentos coordenados do Governo federal, aplicados numa superfície da qual fazem parte cinco Estados, já começaram a produzir resultados surpreendentes na melhoria das condições de vida das populações do Vale e no estabelecimento de amplas oportunidades de trabalho e prosperidade.

Com a regularização do regime do São Francisco e adequada preparação de suas margens para uma colonização racional serão absorvidos os excedentes demográficos do Nordeste.

Simultaneamente com a regularização do regime fluvial, os aproveitamentos hidrelétricos, o desenvolvimento de indústrias de base no vale do rio principal e de seus afluentes, a eletrificação rural, os trabalhos de irrigação e drenagem, o fomento da produção agropecuária, a navegação, as interligações rodoviárias e outras realizações já estudadas, projetadas e, em parte, iniciadas, constituem um complexo sistema de trabalhos que têm de ser realizados dentro dos prazos estabelecidos pela Carta Magna.

A 13 de setembro de 1955 foi sancionada a Lei nº 2 599, que dispõe sobre o Plano Geral do Aproveitamento Econômico do Vale, especificando-lhe os objetivos, de acordo com a orientação geral da Lei nº 541, de 15 de dezembro de 1948, que criou a Comissão do Vale do São Francisco.

Um resumo dos objetivos do Plano Geral caracteriza a extrema complexidade do sistema de atribuições, empreendimentos e responsabilidades da Comissão do Vale do São Francisco: a) estudos gerais sobre a bacia hidrográfica, levantamentos, observações, pesquisas e inquéritos, destinados à organização dos programas para desenvolvimento econômico e social do Vale do São Francisco; b) regularização do regime fluvial, pela construção de reservatórios de acumulação, nas bacias do rio principal e de seus afluentes; c) melhoramentos das condições de navegabilidade do rio São Francisco, de sua barra e de seus afluentes, e a ampliação da rede fluvial pela incorporação ao sistema de novos cursos d'água; d) ampliação, modernização e padronização do sistema fluvial de transporte, com a organização de uma sociedade de economia mista para exploração do tráfego fluvial; e) construção de centrais elétricas e respectivas linhas de transmissão; f) execução de serviços de irrigação, por meio de barragens e outros sistemas destinados à colonização de grandes áreas da bacia, bem como à construção de sistemas de pequena irrigação, na base de cooperação; g) construção de rodovias de acesso e ligação, para conjugar o sistema regional de transporte com o plano rodoviário nacional e os planos estaduais respectivos; h) instalações dos aeroportos e campos de pouso que formam a rota do São Francisco; i) urbanização das cidades e construção de sistemas de abastecimento d'água e remoção de detritos das mesmas; j) saneamento e drenagem indispensáveis à recuperação das terras úteis à agricultura no rio São Francisco e seus afluentes, as quais poderão ser, quando conveniente, previamente desapropriadas; k) realização de serviços de educação e ensino profissional, inclusive a instalação de fazendas-escola, a organização de missões rurais ambulantes e o estabelecimento de cursos de treinamento manual;

l) execução de serviços de saúde e assistência, incluindo o equipamento e custeio da Rede Hospitalar, a organização de unidades móveis assistenciais e os trabalhos de profilaxia da malária; m) realização dos serviços destinados ao fomento da produção agropecuária, incluindo a mecanização da lavoura, a construção de armazéns e silos, a perfuração de poços, a manutenção de uma carteira de revenda, o estabelecimento de matadouros, a construção de laboratórios, fábricas e usinas, além dos serviços de defesa sanitária animal e defesa sanitária vegetal; n) realização de serviços relativos ao fomento da produção industrial; o) florestamento, reflorestamento e proteção das nascentes nos rios da Bacia.

A experiência dos últimos anos aconselha, todavia, uma redução dos encargos da C.V.S.F. Seria preferível que a Comissão tivesse a seu cargo, apenas, os objetivos de alta prioridade ou as metas preferenciais da recuperação econômica do Vale.

Diversas atividades continuariam sob a direção dos órgãos especializados da administração federal, operando-se uma simplificação das responsabilidades da C.V.S.F.

Neste sentido, está sendo examinada a conveniência de uma redução do volume das mencionadas atribuições.

SUMÁRIO DAS REALIZAÇÕES

A Comissão realizou, no primeiro quinquênio de sua existência (1951-1955), grande parte dos estudos gerais e levantamentos indispensáveis à organização dos projetos de obras e programas de serviços. Nessa primeira fase, fez-se o recobrimento fotográfico de mais de 450 000 km² do Vale, na escala de 1:25, além do levantamento definitivo de cerca de 55 000 km², nas escalas de 1:25 e 1:5 000.

Deve ser acentuada a colaboração prestada pela Comissão aos estudos de localização da Nova Capital Federal, ao promover o levantamento aerofotográfico de uma área superior a 55 000 km², além da confecção de foto-índice e mosaicos.

REGULARIZAÇÃO DO REGIME FLUVIAL

Não seria possível a vida organizada nas margens do rio São Francisco, sem o controle das inundações e grandes enchentes.

A regularização do regime hidrológico do rio, por meio de grandes represamentos, além de favorecer a melhoria das condições de navegabilidade nos períodos de estiagem, proporciona consideráveis fontes de energia elétrica, assegura a irrigação de largas áreas e o aproveitamento agrícola das vazantes. É também condição fundamental para o estabelecimento de núcleos industriais, saneamento das áreas marginais, combate à erosão e assoreamento do rio.

Após exaustivas investigações em torno da quantidade, porte e melhor localização dos reservatórios, em pontos adequados da Bacia Superior, resolveu-se concentrar esforços no conjunto relativo ao sistema do rio das Velhas e da barragem denominada Três Marias, a ser construída nas proximidades do rio Borrachudo.

Essa barragem será a maior obra da Comissão, e múltiplos os benefícios da sua construção. Além de regularizar o regime do São Francisco, permitirá a instalação de turbinas com a capacidade total de 700 000 c. v., que produzirão energia elétrica para suprir a demanda dos mercados do norte de Minas Gerais e zonas dos Estados próximos. Outro benefício imediato da regularização do regime do São Francisco, após a construção de Três Marias, será o acréscimo da capacidade da Usina de Paulo Afonso, que poderá aumentar de 50% a potência das instalações projetadas, com base nas presentes condições de vazão do rio. A Comissão já dispõe do projeto dessa grande barragem e contratou com firmas especializadas o estudo dos detalhes finais de construção, financiamento e orçamento.

ENERGIA ELÉTRICA

A construção de pequenas usinas em regiões do Vale onde não será possível, por motivos técnicos, o suprimento das grandes centrais, como Três Marias, foi objeto dos cuidados especiais da Comissão. Dessa forma, vem construindo a usina hidrelétrica de Pandeiros, com a capacidade de 6 000 c. v., para fornecimento

de energia elétrica aos Municípios de Januária e São Francisco, em Minas Gerais. Todo o equipamento, importado da Alemanha, já se encontra no local, estando previsto, para o fim do ano em curso, o término das suas obras civis. Em Correntina, no Estado da Bahia, está sendo construída outra usina hidrelétrica, com a capacidade total de 11 400 c. v. Essa central atenderá a vários municípios vizinhos, inclusive os de Lapa e Carinhanha, no Estado da Bahia. Ainda em Minas Gerais, vem a Comissão fornecendo recursos para a construção total de usinas como as de Pirapora e Abaeté e a conclusão das de Lajes, São Tiago, Piuí, Paraíso. A construção de várias linhas de transmissão, já iniciadas, partindo de Paulo Afonso para cidades dentro da zona de influência dessa Usina, será ultimada.

TRANSPORTES

A Comissão já tomou as providências preliminares para a organização de uma sociedade de economia mista, a ser denominada «Companhia de Navegação do São Francisco S.A.», destinada à exploração, em caráter definitivo e dentro da técnica moderna, do tráfego fluvial em todos os trechos navegáveis da Bahia. Nesse sentido, foi feita a desapropriação de duas empresas particulares que vinham operando no Médio e Baixo São Francisco, e procedeu-se à avaliação dos acervos das companhias pertencentes aos Governos dos Estados de Minas Gerais e Bahia, que serão incorporadas à futura Companhia de Navegação do São Francisco, conforme leis estaduais já sancionadas.

CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS

Vem sendo executado pela Comissão, em regime de cooperação com os Governos estaduais, um programa especial de construção de rodovias. O Plano Geral previu inicialmente uma rede de estradas com a quilometragem de aproximadamente 2 300 km. Já foram construídos cerca de 1 000 quilômetros, no que se empregaram Cr\$ 298 171 224,10.

Com relação ao melhoramento e ampliação dos campos de pouso que formam a "Rota do São Francisco", iniciaram-se vários serviços nos aeroportos de Pirapora, Januária, Carinhanha, Santa

Maria da Vitória, Correntina, Bom Jesus da Lapa, Barra, Remanso e Penedo. Em Pirapora e Januária, foram inteiramente construídas duas novas pistas.

IRRIGAÇÃO E DRENAGEM

A implantação de sistemas de grande irrigação é um dos setores fundamentais do aproveitamento econômico do Vale. No quinquênio de 1951-1955, teve andamento a elaboração dos projetos de irrigação dos Vales dos rios Grande e Corrente, podendo ser agora iniciada a execução das obras. Foram tomadas as providências iniciais para o aproveitamento múltiplo do trecho do São Francisco, compreendido entre Juazeiro e Paulo Afonso, na parte mais árida do Vale.

A C.V.S.F. vem procedendo à recuperação de várzeas do Baixo São Francisco e sua adaptação a métodos racionais de agricultura, pela desobstrução e regularização dos rios Boacica, em Alagoas, e Propriá, em Sergipe.

SAÚDE

Neste setor, podem ser assinalados os seguintes empreendimentos da Comissão até 1955: a) elaboração dos planos de urbanização e construção dos sistemas de abastecimento d'água de Pirapora, Juazeiro, Petrolina, Penedo e Propriá, inteiramente custeados pela C.V.S.F.; b) estudos e obras para abastecimento d'água em outros 92 municípios do Vale, para execução parcialmente custeada pela Comissão (Cr\$ 1 000 000,00 por município), com possibilidade de financiamento adicional em muitos casos, mediante empréstimo a longo prazo; c) a título de assistência médico-sanitária, o equipamento e funcionamento de 14 unidades hospitalares e 42 unidades sanitárias, todas administradas mediante convênio com entidades especializadas; d) serviços de dedetização da Bacia do São Francisco, em convênio com o Serviço Nacional de Malária. Desde 1947 foram feitas cerca de 2 000 000 dedetizações e fornecidos mais de 1 000 000 de comprimidos de cloroquina. Foi debelada a endemia de malária que afligia as populações do Vale. Cabe, agora, às autoridades sanitárias manter a necessária vigilância, para controle da situação; e) pri-

meiros entendimentos com o Ministério da Saúde para o combate ao tracoma, no Vale, que será iniciado a partir de 1956.

COLONIZAÇÃO

No que se refere à colonização, merece destaque a grande experiência que a Comissão está realizando no Vale do Paracatu, onde se acha em franco desenvolvimento a construção da Colônia de igual nome, que abrange 300 000 hectares e abriga cerca de 600 famílias radicadas, as quais ocupam todos os 529 lotes existentes.

Está sendo instalada a Colônia Agropecuária do Formoso, no Estado da Bahia, à margem do rio do mesmo nome, para a qual já foram adquiridos pela C.V.S.F. 30 000 hectares de terras. Aí será promovida uma grande colonização, à base da pecuária.

FOMENTO DA PRODUÇÃO AGROPECUÁRIA

A mecanização da lavoura vem sendo incrementada, desde 1954, no sentido do aumento substancial da produção e melhoria do nível de vida dos lavradores. Encontram-se em pleno funcionamento as patrulhas mecanizadas de 4 Residências Agrícolas — Januária, em Minas Gerais; Guanambi e Irecê, na Bahia; Propriá, em Sergipe, as quais, mediante acôrdos firmados entre os agricultores e a C.V.S.F., vêm prestando eficiente assistência aos agricultores, em trabalhos diversos de destocamento, aração, gradeamento, sementeira e colheita.

Quanto à pequena irrigação, vem a C.V.S.F. atuando com sucesso na região semi-árida do Submédio São Francisco, entre Petrolina e Petrolândia, através de 5 postos de assistência à irrigação, localizados em Pontal, Brigida, Coripós, Gravatá e Petrolina. Existem ali instaladas mais de 700 motobombas, das quais, 300 são assistidas pelos técnicos da C.V.S.F., 300 pelos da Secretaria de Agricultura de Pernambuco e 100, mantidas pela Comissão, em serviço de cooperação com agricultores. Como resultado desse trabalho de irrigação, tem crescido a área cultivada, assumindo proporções expressivas a produção de cebola, arroz e banana.

A Comissão vem ainda, por meio de acôrdo com o Ministério da Agricultura, dando assistência aos trabalhos rizícolas no Baixo São Francisco, onde a área em cultura já atinge o número de 11 000 hectares, com uma produção média de 350 000 sacos de 60 kg.

SÍNTESE DO PROGRAMA DA C.V.S.F. NO
QUINQUÊNIO 1956-1960.

O quadro dos principais objetivos da C.V.S.F., para o quinquênio 1956-60, é o seguinte: a) extensão dos levantamentos aerofotográficos às bacias dos rios Paraopeba, Paracatu, Urucuia, Carinhanha e Corrente, bem como à seção inferior do médio São Francisco. Os estudos da barra do São Francisco, visando à sua desobstrução e o acesso de navios de alto mar, terão início em 1956. Trata-se de melhoria indispensável para o estabelecimento de indústrias ao longo do Baixo São Francisco, servidas pela energia de Paulo Afonso. Prosseguirão, ainda, os estudos de hidrometria do rio principal e afluentes, planejamento econômico de tôdas as regiões do Vale, principalmente do Baixo São Francisco, implantação de indústrias eletroquímicas e eletrometalúrgicas; reconhecimento de ocorrência de minerais; levantamentos dos recursos florestais do Vale para planejamento da manutenção das suas reservas e criação de novas áreas florestadas; b) quanto à regularização do rio, a C.V.S.F. envidará esforços e utilizará os recursos de que dispuser, na construção da barragem de Três Marias, empreendimento de significação nacional, que interessa de perto a cinco Estados da Federação, com reflexos valiosos em todo o Nordeste. Em 1956 será concluída a estrada de acesso para o futuro canteiro das obras e os estudos finais para a construção de barragem propriamente dita. Grandes são as dificuldades, sobrelevando-se, dentre tôdas, a mobilização de recursos para iniciar e concluir, em tempo satisfatório, uma obra que, na melhor das hipóteses, consumirá 7 ou 8 anos de trabalhos continuados. Quanto ao transporte fluvial, além da organização da sociedade mista, que substituirá as atuais emprêsas já desapropriadas e em vias de encampação, será desenvolvido um programa de melhoramentos das condições de navegabilidade do rio, tais como balizamento,

dragagens, derrocamento de passagens difíceis e restauração das obras do Sobradinho; c) pretende a Comissão, dentro do setor de produção e assistência, empreender as atividades consubstanciadas na Lei nº 2 599, de 13-9-55. Deverão ser organizados novos conjuntos motomecanizados para a lavoura das regiões mais agrícolas do Vale, e empreendido o desenvolvimento dos trabalhos nas Colônias Agropecuárias do Paracatu, Formoso e Rio Grande, cujos estudos pedológicos, climáticos, fitológicos e econômicos estão concluídos; pequena irrigação, fomento e defesa da pecuária e das plantas cultivadas, incremento da fruticultura.

Por outro lado, a Comissão empenhar-se-á no sentido de aumentar o rendimento da assistência médico-hospitalar em 14 hospitais e 39 Unidades Sanitárias, e intensificar, em benefício das populações sanfranciscanas, o combate ao tracoma, à esquistossomose, à varíola e verminose e à moléstia de Chagas.

CONCLUSÕES

Senhores Membros do Congresso Nacional :

Da situação que vos relatei, resumindo-a em palavras e algarismos, tereis certamente observado que considereei, com especial ênfase, os problemas econômico-financeiros do Brasil na presente conjuntura .

Quero concluir esta plataforma com um rápido exame do panorama político do País .

Emergimos de uma crise, em que se tonificou, no entreechoque das opiniões e vontades, a democracia brasileira. Desarmados os espíritos pela compreensão de que, acima das paixões pessoais ou partidárias, estão os deveres para com a Pátria, aproximamo-nos de um clima de concórdia, que nos permitirá congregar as forças essenciais da nacionalidade no sentido construtivo de sua grandeza.

Estou certo de que o Poder Executivo encontrará, de vossa parte, colaboração sempre pronta e lúcida, como expressão daquele indeclinável propósito de servir o País, o que, sendo já uma tradição do Congresso Nacional, é, também, cada vez mais, o sentimento exclusivo e absorvente de todos os brasileiros.

Semelhante expectativa não é válida, apenas, no que se refere às prestigiosas forças políticas que honram

o Governo com a sua solidariedade, constituindo a base parlamentar em que repousará a sua atuação.

A oposição, em cujas fileiras se alistam eminentes homens públicos e patriotas esclarecidos, merecerá todo o aprêço do Governo em sua função de regular o funcionamento do regime democrático.

Sempre me incluí entre aquêles que sabem receber com isenção a crítica justa e bem intencionada, considerando-a colaboração indispensável à conduta dos governantes, no sentido de reftrear excessos, demonstrar erros ou equívocos e contribuir, através do debate e da controvérsia, para que sejam adotadas as soluções mais acertadas e convenientes.

No regular e normal funcionamento das instituições democráticas, sob as quais o Brasil se tem elevado no conceito dos povos cultos, há de residir o grande objetivo de todos os que, no desempenho dos mandatos populares ou no simples exercício dos deveres do cidadão, experimentam o justo orgulho de pertencer a uma Pátria livre, onde a lei, democraticamente formulada, é igual para todos e onde para todos se abrem as mesmas oportunidades de trabalho, êxito pessoal e acesso aos bens da civilização.

Exatamente porque constitui um estágio superior da evolução política, o regime democrático não se consolida sem luta constante, exigindo da parte do povo e dos líderes responsáveis permanente esforço para mantê-lo, aprimorá-lo e defendê-lo dos perigos que o ameaçam.

Os acontecimentos que, realizadas as eleições presidenciais e conhecidos os seus resultados, se desenrolaram no País, atingindo o seu climax em novembro último.

impuseram as positivas e enérgicas providências do Governo, com o único e verdadeiro propósito de preservar a estabilidade do regime, que se funda no acatamento à vontade do Povo.

Nenhuma dúvida poderia mais pairar a esse respeito, tão claros foram os fatos e tão expressiva a manifestação do consenso geral. Todos os patriotas devem meditar sobre essa lição, para dela extrair os princípios, que orientam, e os exemplos, que advertem, a fim de que jamais os excessos da paixão política cheguem ao ponto de obscurecer ou desviar nos homens públicos a consciência de sua missão, que é servir com modéstia, desprendimento e sacrifício, os ideais de liberdade e justiça que inspiraram a formação da nacionalidade.

A crise pôde ser rapidamente vencida, de forma correta e sem efusão de sangue, preservando-se o regime democrático, sob o império da Constituição e das leis, e com a identificação das vontades militares e das vontades civis, na solução constitucional aprovada pela esmagadora maioria parlamentar das duas casas do Congresso.

O então Vice-Presidente do Senado, Sr. Nereu Ramos, foi chamado a exercer a Presidência da República, no impedimento do Presidente substituto, tendo sido estritamente observados os preceitos constitucionais relativos à ordem de convocação, nos casos do impedimento do supremo mandatário.

A situação, decorrente dos acontecimentos, levou ainda o Congresso Nacional a, mediante proposta do Executivo, decretar o estado de sítio, a fim de prover os poderes constituídos com os meios necessários a bem assegurar a ordem pública e a estabilidade do regime.

É ato de justiça salientar que, durante o estado de sítio, então decretado por 30 dias, e mais tarde prorrogado, não teve o seu Executor que lançar mão da soma de poderes excepcionais que a lei lhe outorgava.

Deve-se isso, em grande parte, à solidariedade com que a opinião pública distinguiu o Governo, prestigiando-lhe a ação na defesa de seus direitos e prerrogativas inalienáveis. De tal sorte persistiu incólume o ambiente de tranqüilidade e segurança que, ao assumir, a 31 de janeiro, a suprema Magistratura da República, uma das primeiras providências do Governo consistiu em entrar em entendimento com o Executor do estado de sítio, no sentido de suspender imediatamente a censura à imprensa, o que foi feito. Pouco depois, a 15 de fevereiro último, extinguiu-se inteiramente a medida de exceção, tomada em hora de graves apreensões, sem que isso, como disse, tivesse acarretado, em escala generalizada, a necessidade de providências drásticas, restritivas da liberdade dos cidadãos.

Entretanto, logo que o Governo tomou essas superiores decisões, nas quais se refletem não só o desprendimento dos poderes excepcionais como, sobretudo, integral confiança na definitiva estabilidade do sistema democrático, registrou-se o episódio da indisciplina militar de dois oficiais da Aeronáutica, a que alguns grupos de opinião quiseram emprestar o caráter de um movimento subterrâneo de reação revolucionária.

Os lamentáveis acontecimentos de Santarém, próspera cidade do interior paraense, e Jacaré-Acanga, campo de pouso de emergência nos confins do Brasil Central, não teriam maior significado, se não servissem de instru-

mento de exploração psicológica. A ação enérgica da autoridade constituída, reprimindo o foco de indisciplina pela ação conjugada das três forças militares, e o gesto ulterior de benevolência, com a proposição da anistia através da palavra do líder da maioria na Câmara dos Deputados — serviram para demonstrar, não somente a firme decisão do Govêrno em assegurar a ordem pública, como o intuito de concórdia, em proveito do progresso do País.

Sem guardar agravos ou ressentimentos de qualquer espécie, impõe-se agora unir os esforços comuns para a obra de aperfeiçoamento e prática sincera das instituições democráticas. Só elas podem propiciar o ambiente em que há de florescer o progresso social, o desenvolvimento econômico e a expansão cultural ardentemente reclamados pelo povo brasileiro, que anseia por melhores condições de vida. Eis a grande tarefa que se reserva ao Govêrno, às elites partidárias, aos homens com responsabilidade nos diversos setores da atividade nacional e também às próprias massas populares.

Percorrendo, ainda na qualidade de candidato à Presidência da República, todos os recantos do País, pude sentir ao vivo a incoercível vocação de nossas populações para o regime democrático, em que se lhes assegura a participação na condução dos negócios públicos, através da constituição dos mandatários de sua vontade. A vibração e o entusiasmo ocorrentes na fase da campanha eleitoral encontraram perfeita correspondência na confiança, decisão e consciência com que o eleitorado se acercou das urnas. O pleito transcorreu, em todo o território nacional, na mais completa ordem, e até mesmo as inovações introduzidas no processo eleitoral, com o fito de

aprimorá-lo, como a da cédula única, nenhum embaraço trouxeram aos eleitores, que as assimilaram com rapidez e as praticaram apropriadamente, numa expressiva demonstração de maturidade política.

Os resultados obtidos com as inovações feitas na lei eleitoral constituem motivo de estímulo para que o Congresso e as forças partidárias insistam no propósito de aperfeiçoar as instituições políticas. O Govêrno se dispõe a dar tōda a colaboração ao seu alcance e a essa obra que entende com os próprios destinos do regime.

Tudo que se fizer no sentido de sempre assegurar pureza e autenticidade ao sufrágio popular, cercando o voto de garantias impostergáveis, coibindo e evitando fraudes de qualquer natureza, representará serviço ao País, a cuja importância as elites representativas não poderão permanecer alheias.

Com a experiência advinda dos pleitos recentemente realizados, e com as sábias sugestões, que por certo não faltarão, da egrégia Justiça Eleitoral, nutre o Govêrno a esperança de que se venham a incorporar aos princípios institucionais e à legislação eleitoral disposições que atendam devidamente a êsse alto objetivo.

Dêste modo, afirmar-se-á uma contribuição decisiva para que as forças partidárias e as agremiações políticas encontrem afinal bases sólidas de entendimento para bem desempenhar sua missão constitucional, inspirando-se no respeito que merece a vontade popular.

A obra que o Brasil reclama de nós está acima das paixões pessoais e das divergências partidárias. Para aprimoramento de nossa consciência democrática, é essencial que se considere o Govêrno como uma convergência

de vontades, destituída de particularismos individuais, e em que o objetivo a alcançar é o bem público, que se distribui por toda a Nação. Estamos vivendo uma hora de crise, que é menos de nosso País do que do mundo moderno. Nossa contribuição, para a necessária preservação das tradições cristãs em que repousa a verdade de nossa Fé, há de ser através do fortalecimento dos valores que amalgamaram a nacionalidade brasileira e de que somos, no momento, os principais responsáveis, diante do Povo, que nos confiou o comando de seus destinos através do exercício do voto. Saibamos corresponder a essa confiança popular, acelerando o ritmo da evolução nacional e mantendo essa evolução nos rumos traçados pela formação histórica da nacionalidade. Façamos desta hora uma hora construtiva. E reconheçamos, pela abdicação de nossos personalismos transitórios em proveito de uma obra comum de grandeza nacional, a velha verdade bíblica, enunciada pelo Eclesiastes: "Uma geração vai e outra geração vem, mas a terra para sempre permanece".

Rio de Janeiro, D.F., em 15 de março de 1956

JUSCELINO KUBITSCHER DE OLIVEIRA

INDICE ANALÍTICO

	Págs.
APRESENTAÇÃO	11
I — Introdução	11
II — Problemas de base do Brasil: valorização de áreas subdesenvolvidas e planejamento econômico	12
III — Balanço da realidade nacional	14
IV — Resultados financeiros	16
V — A situação das dívidas da União	22
VI — Meio circulante	25
VII — Investimentos	25
VIII — Preços e negócios	28
IX — A situação bancária	29
X — Balanço de pagamentos	31
XI — Cooperação internacional. Significado dos acordos multilaterais	39
XII — Política cambial. O problema das divisas	41
XIII — Situação das reservas-ouro	44
XIV — Definição da política do Governo diante da crise nacional	45
XV — Política de desenvolvimento econômico	47
XVI — Fixação de metas	49
XVII — Diretrizes da política do petróleo	52
XVIII — Atitude de otimismo diante da crise	56

CAPÍTULO PRIMEIRO

SITUAÇÃO DA POLÍTICA INTERNA	63
------------------------------------	----

Parte 1

AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DOS NEGÓCIOS INTERIORES

I — SITUAÇÃO INTERNA E ELEIÇÕES	65
1. <i>Situação interna</i>	65
2. <i>Eleições</i>	66
II — ATIVIDADES DE SEGURANÇA PÚBLICA	68
1. <i>Segurança Pública</i>	68
2. <i>Policia Militar</i>	70

	Págs.
3. <i>Corpo de Bombeiros</i>	71
4. <i>Assistência a menores</i>	72
5. <i>Administração Penitenciária e Regime Penitenciário</i> ...	74
6. <i>Indulto e comutação de penas</i>	75
III — FUNCIONAMENTO DO SISTEMA FEDERATIVO	76
1. <i>Relações entre os Poderes da União</i>	76
2. <i>Relações da União com os Estados</i>	78
3. <i>A União e os Municípios</i>	79

Parte 2

AÇÃO DO ESTADO NA ORDEM ADMINISTRATIVA

I — ORGANIZAÇÃO DE PESSOAL E MATERIAL	83
1. <i>Organização e Métodos</i>	83
2. <i>Administração de Pessoal</i>	84
Sistema do Mérito	84
Remuneração do Funcionalismo Civil e Classificação de Cargos	85
Aperfeiçoamento e Treinamento	85
3. <i>Sistema de Material</i>	86
II — ADMINISTRAÇÃO ORÇAMENTÁRIA	86
1. <i>Proposta Orçamentária para 1957</i>	87
2. <i>Deficit das Autarquias Industriais</i>	88
III — REORGANIZAÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO	89
1. <i>Reforma Administrativa</i>	89
2. <i>Plano Salte</i>	90

Parte 3

AÇÃO DO ESTADO NO CAMPO GEOGRÁFICO-ESTATÍSTICO

I — SISTEMA GEOGRÁFICO E ESTATÍSTICO	91
1. I. B. G. E.	91
2. <i>Conselho Nacional de Geografia</i>	92
Levantamentos	92
Trabalhos cartográficos	93
Atividades geográficas	93
XVIII Congresso Internacional de Geografia	94
3. <i>Conselho Nacional de Estatística</i>	95
Escola Nacional de Ciências Estatísticas	95
4. <i>Serviço Gráfico</i>	96
II — ATIVIDADES CENSITÁRIAS	96
Recenseamentos Gerais	96
Organização Censitária	97
Recenseamento Geral de 1960	97

CAPÍTULO SEGUNDO

SITUAÇÃO DA POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL	99
---	----

*Parte 1***DEFESA, REAPARELHAMENTO E APERFEIÇOAMENTO TÉCNICO**

1. <i>Problemas de Defesa Nacional e Continental</i>	101
2. <i>Problemas gerais de reaparelhamento e modernização das Forças Armadas</i>	102
3. <i>Aperfeiçoamento técnico e treinamento do Pessoal</i> ...	102

*Parte 2***SEGURANÇA NACIONAL E ESTADO-MAIOR**

1. <i>Conselho de Segurança Nacional</i>	103
2. <i>Estado-Maior das Forças Armadas</i>	105
<i>Comissões de Estudo</i>	105
<i>Escola Superior de Guerra</i>	106
<i>Instalações</i>	107
<i>Programa para 1956</i>	107

*Parte 3***AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DO EXERCITO**

1. <i>Modificações de estrutura</i>	103
2. <i>Instrução</i>	103
3. <i>Instalações</i>	109
4. <i>Engenharia</i>	110
5. <i>Saúde</i>	110
6. <i>Suprimento</i>	111
7. <i>Reaparelhamento</i>	111
<i>Problemas de mecanização</i>	111
<i>Outros problemas</i>	112
8. <i>Formação de núcleos coloniais militares para valorização econômica de fronteiras</i>	113
9. <i>Colônias Militares de Fronteiras</i>	114

*Parte 4***AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DA MARINHA**

1. <i>Principais realizações</i>	114
2. <i>Esquadra</i>	116
3. <i>Construção naval</i>	116
4. <i>Armamento</i>	117
5. <i>Obras civis</i>	117
6. <i>Navegação</i>	119
7. <i>Saúde</i>	119
8. <i>Intendência</i>	119
9. <i>Pessoal</i>	120
10. <i>Instrução</i>	120
11. <i>Transporte</i>	122

	Págs.
<i>Parte 5</i>	
AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DA AERONAUTICA	
1. <i>Instrução</i>	124
2. <i>Proteção ao voo</i>	124
3. <i>Equipamento e instalações</i>	125
4. <i>Assistência médica</i>	125
5. <i>Correio Aéreo</i>	126
6. <i>Aviação comercial e civil</i>	126
 CAPÍTULO TERCEIRO	
SITUAÇÃO DA POLITICA EXTERNA	129
 <i>Parte 1</i>	
O BRASIL NA CONJUNTURA INTERNACIONAL	
1. <i>Posição e ação do Brasil</i>	131
2. <i>Ação do Brasil nos Organismos Internacionais</i>	132
<i>Organização das Nações Unidas</i>	132
<i>Eleições nos Organismos Internacionais</i>	133
<i>Organização Internacional do Trabalho</i>	133
3. <i>Representações em congressos internacionais</i>	134
4. <i>Relações internacionais</i>	135
 <i>Parte 2</i>	
ASSISTÊNCIA TÉCNICA : ONU E OEA	
1. <i>Assistência técnica</i>	136
2. <i>Plano Geral de Assistência Técnica da ONU no Brasil, para 1956</i>	137
3. <i>Assistência Técnica da Organização dos Estados Americanos</i>	137
 <i>Parte 3</i>	
FRONTEIRAS E COLABORAÇÃO INTERNACIONAL	
1. <i>Fronteiras</i>	138
2. <i>Colaboração internacional</i>	139
<i>Estrada de Ferro Brasil-Bolívia</i>	139
<i>Ligação Rodoviária Brasil-Paraguai</i>	139
 <i>Parte 4</i>	
INSTITUIÇÕES E ATIVIDADES CULTURAIS	
1. <i>Difusão cultural em geral</i>	140
2. <i>Missões culturais</i>	140
3. <i>IBECC</i>	141
4. <i>Subvenções</i>	141

CAPÍTULO QUARTO

SITUAÇÃO DA POLÍTICA SOCIAL	143
-----------------------------------	-----

*Parte 1**AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DEMOGRAFICO E SOCIAL*

I — SITUAÇÃO DEMOGRÁFICA	145
1. <i>A população</i>	145
2. <i>Características demográfico-sociais</i>	145
II — MIGRAÇÃO INTERNA	147
1. <i>Mobilidade demográfica</i>	147
2. <i>Assistência ao migrante nacional</i>	148
III — IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO	149
1. <i>Migração</i>	149
2. <i>Colonização</i>	151
IV — REORGANIZAÇÃO AGRÁRIA	152
1. <i>Regime de propriedade da terra</i>	152
2. <i>Reforma agrária</i>	153
3. <i>Locação rural</i>	154
4. <i>Serviço Social Rural</i>	154

*Parte 2**AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DO TRABALHO E DA PREVIDENCIA SOCIAL*

I — POLÍTICA SOCIAL E LEGISLAÇÃO TRABALHISTA	155
1. <i>Planejamento da Política Social</i>	155
2. <i>Legislação de Proteção ao Trabalho</i>	157
Fundamentos doutrinários e complementação das leis vigentes	157
Participação do trabalhador nos lucros da empresa	158
Salário mínimo familiar	159
Direito de greve	160
Revisão da CLT	161
Convenções coletivas de trabalho	161
II — ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO DOS SINDICATOS	162
1. <i>Organização sindical</i>	162
2. <i>Movimento sindical</i>	162
3. <i>Liberdade, unidade e imposto sindical</i>	164
4. <i>Fundo Social Sindical</i>	164
III — PREVIDÊNCIA SOCIAL	165
1. <i>O Estado e a segurança social</i>	165
2. <i>Panorama da previdência social brasileira</i>	165
3. <i>Reformas urgentes na previdência social</i>	166
Elevação do teto de contribuições	166
Dívida da União para com a Previdência Social	168

	Págs.
4. Principais órgãos de assistência	169
SAMPS	169
SAPS	170
IPASE	171
IV — ASSISTÊNCIA SOCIAL	172
1. Ação do Estado	172
2. Habitação popular	173
3. Abono familiar	175
<i>Parte 3</i>	
AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DA SAÚDE	
I — BALANÇO DAS ATIVIDADES NO SETOR DA SAÚDE	175
1. <i>Ministério da Saúde</i>	176
Instituto Oswaldo Cruz	177
Departamento Nacional da Criança	177
Departamento Nacional de Saúde	177
Delegacias Federais de Saúde	178
Divisão de Organização Sanitária	178
Divisão de Organização Hospitalar	178
2. <i>Funcionamento dos Serviços Auxiliares</i>	179
Serviço Nacional de Câncer	179
Serviço Nacional de Doenças Mentais	179
Serviço Nacional de Tuberculose	179
Serviço Nacional de Lepra	180
Serviço Nacional de Malária	180
Serviço Nacional de Febre Amarela	181
Serviço Nacional de Peste	181
Educação Sanitária, Fiscalização da Medicina, Bio- metria Médica	181
Serviço de Saúde dos Portos	181
Serviço Especial de Saúde Pública	181
3. <i>Centralização de atividades para combate às endemias rurais</i>	182
II — SAÚDE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	183
1. <i>A posição do Estado em face dos problemas de saúde</i> ...	185
2. <i>Grupamento de causas que minam a saúde</i>	185
3. <i>Doenças predominantes no Brasil</i>	186
Malária	188
Bouba	188
Tuberculose	188
Bócio endêmico	189
Verminose	189
Esquistossomose	190
Doenças gastrintestinais	190
Doenças da nutrição	190
Sífilis	191
4. <i>Outras causas de morbidade</i>	191
Lepra	191
Doenças mentais	192
Doenças degenerativas	192

	Págs.
III — PROTEÇÃO, ASSISTÊNCIA, SANEAMENTO E PESQUISA	193
1. <i>Proteção à infância e à maternidade</i>	193
2. <i>Assistência hospitalar</i>	194
3. <i>Saneamento</i>	194
4. <i>Aperfeiçoamento de pessoal</i>	195
5. <i>Pesquisa</i>	195
IV — MEDIDAS DE AÇÃO IMEDIATA	195

Parte 4

AÇÃO DO ESTADO NO SETOR DA EDUCAÇÃO E CULTURA

I — EDUCAÇÃO E CULTURA	196
1. <i>Objetivos da educação brasileira</i>	196
2. <i>A pesquisa como base de planejamento</i>	199
II — A SITUAÇÃO DO ENSINO DE NÍVEL SUPERIOR	199
1. <i>Ensino superior</i>	199
2. <i>Universidades</i>	201
3. <i>Cidade Universitária</i>	202
III — A SITUAÇÃO DO ENSINO DE NÍVEL MÉDIO	202
1. <i>Ensino médio</i>	202
2. <i>Ensino técnico-profissional</i>	203
<i>Informação educacional agrícola</i>	205
<i>Ensino agrícola e veterinário</i>	206
<i>Cursos de motomecanização</i>	208
<i>Educação rural doméstica</i>	208
3. <i>Ensino secundário</i>	208
<i>Colégio Pedro II</i>	209
4. <i>Ensino primário</i>	210
5. <i>Ensino emendativo</i>	212
6. <i>Educação física</i>	213
IV — ASSISTÊNCIA AOS ESTUDANTES E AOS ESTABELECIMENTOS DE ENSINO	214
1. <i>Bolsas de estudo</i>	214
2. <i>Livro escolar e material de ensino</i>	214
3. <i>Merenda escolar</i>	215
4. <i>Restaurantes estudantis</i>	215
5. <i>Amparo à iniciativa particular e aos Estados</i>	216
V — CULTURA	216
1. <i>Institutos de Altos Estudos</i>	216
2. <i>Estudos brasileiros</i>	216
3. <i>Biblioteca Nacional</i>	217
4. <i>Museus</i>	217
5. <i>Serviço de Radiodifusão</i>	218
6. <i>Teatro</i>	218
7. <i>Cinema</i>	219

	Págs.
CAPÍTULO QUINTO	
SITUAÇÃO DA POLÍTICA ECONÔMICO-FINANCEIRA	221
PARTE 1	
ASPECTOS DA CONJUNTURA	
PARTE 2	
RENDA E PRODUÇÃO	
1. O ritmo de crescimento da economia nacional	225
2. Investimentos e produção real	225
3. Relação de trocas e aumento da renda real	226
4. Entrada líquida de recursos	227
5. Reversão da tendência em 1955	228
6. Perspectivas.	228
7. O crescimento setorial da produção	229
Agricultura e pecuária	230
Problemas do setor agropecuário	232
Indústria	233
Serviços	234
PARTE 3	
INFLAÇÃO	
1. Evolução dos preços	236
2. Alta no custo de vida	236
3. Processo Inflacionário	237
4. Fontes de pressão inflacionária	237
PARTE 4	
FINANÇAS PÚBLICAS	
I — POLÍTICA FISCAL	237
1. Sistema tributário	238
2. Impostos da União	239
3. Tarifa aduaneira	240
4. Política dos gastos públicos	241
5. Técnica orçamentária	243
II — RESULTADOS FINANCEIROS DE 1955	244
1. Previsão orçamentária	244
2. Receita arrecadada	244
3. Despesa realizada	245
4. Saldo financeiro da União	245
5. «Deficit» do setor público	247
6. Dívida pública interna	247
7. Dívida fundada	249

	Págs.
8. <i>Divida interna flutuante</i>	249
9. <i>Divida externa</i>	250
III — PERSPECTIVAS PARA 1956	251
1. <i>Orçamento para 1956</i>	251
2. <i>Medidas de correção do desequilíbrio financeiro</i>	253

PARTE 5

POLITICA MONETARIA

1. <i>Moeda e crédito</i>	254
2. <i>Medidas antiinflacionárias</i>	255
3. <i>Taxa de redesconto</i>	255
4. <i>Limitação de empréstimos</i>	257

PARTE 6

COMÉRCIO EXTERIOR E PAGAMENTOS
INTERNACIONAIS

1. <i>Aspectos do balanço de pagamentos</i>	258
2. <i>Capacidade para importar</i>	259
3. <i>O «quantum» das exportações</i>	259
4. <i>A relação de trocas</i>	260
5. <i>O balanço de pagamento em 1955</i>	261
<i>A balança comercial</i>	261
<i>Capitais particulares e oficiais</i>	262
<i>Reservas de ouro e divisas</i>	262
6. <i>Política comercial</i>	262
7. <i>Sistema cambial</i>	263
8. <i>Comércio exterior em 1955</i>	263
<i>Exportações</i>	264
<i>Café</i>	264
<i>Cacau</i>	265
<i>Algodão</i>	265
<i>Outros produtos</i>	266
<i>Importações</i>	266
9. <i>A deterioração da relação de trocas e a capacidade para importar</i>	267
10. <i>Perspectivas para 1956</i>	268

CAPÍTULO SEXTO

POLITICA DE DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO

PARTE 1

DIRETRIZES E BASES DO DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO

I — DIRETRIZES E BASES	271
1. <i>Introdução</i>	271
2. <i>A Situação Brasileira</i>	272

	Página.
3. <i>Expansão e Desequilíbrio</i>	273
4. <i>A Presença do Estado</i>	274
5. <i>Processo de Desenvolvimento Económico</i>	275
6. <i>Diertrizes do Plano de Desenvolvimento</i>	280
II — BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	284
PARTE 2	
POLITICA DE AGRICULTURA E ALIMENTAÇÃO	
I — AGRICULTURA E ALIMENTAÇÃO	287
1. <i>Situação Brasileira</i>	287
Desenvolvimento agrícola e industrial	288
Fomento da produção	289
Produtos de exportação	289
Produtos de consumo interno	291
Persistência dos métodos extensivos	292
2. <i>Plano de Racionalização da Agricultura</i>	293
Aperfeiçoamento dos métodos de cultivo	293
Entrosamento entre a União e os Estados	294
Fertilização do solo	295
Mecanização	296
Irrigação	297
3. <i>Atividades em 1955</i>	297
Assistência técnica	297
Motomecanização	298
Defesa Sanitária	299
4. <i>Produtos</i>	299
Café	299
Posição estatística	300
Trigo	300
Cana-de-açúcar	302
Arroz	303
Milho	304
Feijão	304
Madeiras	304
Erva-Mate	306
5. <i>Reflorestamento</i>	306
Atividades em 1955	307
6. <i>Armazenamento e ensilagem</i>	308
7. <i>Crédito Cooperativo</i>	309
Atividades em 1955	310
II — PRODUÇÃO ANIMAL	310
1. <i>Pecuária</i>	310
Melhoria dos rebanhos	311
Frigorificação	317
Atividades em 1955	313
Fomento	313
Estudos zootécnicos	314
Combate às zoonoses	315

	Págs.
2. Caça e Pesca	315
Caça	315
Pesca	316
3. Batalha da Alimentação	316
PARTE 3	
POLITICA DE ENERGIA	
I — BALANÇO ENERGÉTICO	318
II — ENERGIA ELÉTRICA	320
Aumento de potência instalada	321
Indústria da eletricidade	324
III — CARVÃO MINERAL	326
Perspectivas de produção	327
IV — PETRÓLEO	329
1. <i>Conselho Nacional do Petróleo</i>	329
Previsão para 1956: Importação	330
Produção nacional	331
2. <i>A Petrobrás — Situação, Operações e Programas</i>	331
Organização	331
<i>Exploração</i>	334
Pesquisas geológicas	334
Pesquisas geofísicas	335
Perfurações pioneiras	336
Perfuração	337
Produção	338
Refinaria	339
Indústrias petroquímicas	340
Xisto betuminoso	341
Frota Nacional de Petroleiros	341
Oleodutos	343
Programas de Petrobrás	343
V — ENERGIA ATÔMICA	345
1. <i>Comissão de Energia Atômica</i>	345
Programa de atividades	345
Prospecção	345
Industrialização de minérios atômicos	346
Reator experimental	347
Reator industrial	348
Preparação de especialistas	348
Conferência de Genebra	348
Acórdos com os Estados- Unidos da América	349
2. <i>Conselho Nacional de Pesquisas</i>	350
Sumário do programa de atividade para 1956	350
Síntese do programa da Comissão de Energia Atômica (C.E.A.) para 1956	351
Pesquisas de minérios atômicos	351
Industrialização de minérios atômicos	351
Incremento de investigações científicas. Instalação de reator experimental	352
Formação de especialistas	353

PARTE 4

POLÍTICA DE INDUSTRIALIZAÇÃO

I — INDÚSTRIAS DE MINERAÇÃO	353
1. <i>A situação Brasileira</i>	353
Produção mineral	353
Imperativos do desenvolvimento da mineração	354
Recursos minerais	354
Fatores de retardamento	357
2. <i>Atividades em 1955</i>	358
Reconhecimentos geológico-mineralógicos	358
Pesquisas de jazidas	359
Recursos tecnológico-industriais	361
II — INDÚSTRIAS DE BASE	361
Imperativos da industrialização	361
1. <i>Indústria siderúrgica</i>	363
2. <i>Exportação de minérios</i>	366
3. <i>Ferro-ligas</i>	367
4. <i>Indústria de alumínio</i>	368
5. <i>Outros metais não ferrosos</i>	369
6. <i>Indústria química</i>	371
7. <i>Indústria de álcalis</i>	373
8. <i>Indústria de cimento</i>	374
9. <i>Indústria de celulose e papel</i>	375
10. <i>Indústria de material elétrico</i>	377
11. <i>Indústria de mecânica pesada</i>	378
12. <i>Indústria de locomotivas</i>	379
13. <i>Indústria automobilística</i>	381
III — EMPRESAS MISTAS : ATIVIDADES E REALIZAÇÕES	385
1. <i>Companhia Siderúrgica Nacional</i>	385
Produção	385
Lucros	387
Dividendos	387
Participação nos lucros	387
Situação econômica e financeira	388
Expansão	388
2. <i>Companhia Nacional de Alcalis</i>	389
Os empreendimentos de Cabo Frio	391
3. <i>Companhia Vale do Rio Doce S.A.</i>	394
Exportação de minério de ferro	394
Realizações	395
Transporte e exportação de minério de ferro	395
Estrada de Ferro Vitória-a-Minas	396
Inversões de capital	398
Expansão e programas de realizações	399
4. <i>Fábrica Nacional de Motores</i>	400
Fabricação de trator FNM-FIAT, de 25 HP	401
Aquisição de material	402

	Págs.
Programa de trabalho	404
Caminhões	404
Autopeças	405
Trator	406
IV — EMPRESAS INCORPORADAS E OUTROS EMPREENDIMENTOS	406
1. <i>Empresas Incorporadas ao Patrimônio da União</i>	406
2. <i>Outros Empreendimentos: Exploração Industrial do Turismo</i>	408
3. <i>Departamento de Imprensa Nacional</i>	409

Parte 5

POLITICA DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

I — DIRETRIZES E BASES	410
II — TRANSPORTES FERROVIÁRIOS	413
Política ferroviária	415
Reaparelhamento	417
Construções ferroviárias	418
Central do Brasil	420
III — TRANSPORTES RODOVIÁRIOS	423
Política rodoviária	423
Programas de Obras	428
IV — TRANSPORTES MARÍTIMOS E FLUVIAIS	432
Portos e navegação marítima	432
Aumento da produtividade dos portos	434
Dragagem e reaparelhamento portuário	435
Reorganização dos serviços portuários: o problema da gestão econômica	436
Reequipamento da frota	438
Renovação da frota de cabotagem	439
Estruturação de uma política de marinha mercante	444
Fortalecimento da iniciativa privada	445
Fundo de reaparelhamento da Marinha Mercante	447
Reajustamento das tarifas de cabotagem	448
Reorganização dos transportes oficiais: especialização	449
Redução dos custos: pessoal	450
Assistência, controle e fiscalização	451
Implantação da indústria de construção naval	452
Transporte fluvial	455
V — COMUNICAÇÕES	457
Correios e telégrafos	457
Revisão das Tarifas postais-telegráficas	458
Reorganização do Departamento dos Correios e Telégrafos	459
Novo plano postal-telegráfico	460
Telecomunicações	461
Serviços telefônicos	462

CAPÍTULO SÉTIMO

DESENVOLVIMENTO PLANIFICADO DE ÁREAS REGIONAIS

PARTE 1

SISTEMA DE PLANEJAMENTO REGIONAL

1. Interiorização da Nova Capital Federal	468
2. Brasil Central	470

PARTE 2

DESENVOLVIMENTO PLANIFICADO DA AMAZÔNIA

1. Primeiros contatos "in loco" com os problemas amazônicos	472
2. Sumário das realizações, em 1955, dos principais órgãos a serem coordenados no sistema de planejamento	473
Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA)	474
Banco de Crédito da Amazônia S. A.	477
Comissão Executiva de Defesa da Borracha	479
Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará (SNAAP)	480
Instituto Agrônomico do Norte	481
Serviço Especial de Saúde Pública	485
Administração dos Territórios Federais:	485
Território Federal do Acre	487
Território Federal do Amapá	488
Território Federal de Rondônia	494
Território Federal do Rio Branco	497
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	498
Estrada de Ferro de Bragança	499
Estrada de Ferro Tocantins	500
3. Amazônia: Problema Brasileiro. O art. 199 e parágrafo único da Constituição. A Lei n.º 1.806, de 6 de janeiro de 1953	500
4. Área e população da Amazônia	504
Área	504
População	505
5. Produção Amazônica. Ainda a importância da borracha	506
6. Reajustamento do primeiro plano quinquenal em face das novas diretrizes econômicas	510
A definição dos setores	510
Setor Energia e Indústria	511
Setor Transportes e Comunicações	516
Setor Alimentação	519

PARTE 3

DESENVOLVIMENTO PLANIFICADO DO NORDESTE

1. Diretrizes e bases	522
2. Polígono das Secas	524
Balanço das realizações	524

	Págs.
Programa de emergência	525
Novos rumos e perspectivas — Planificação das Obras Contra as Sêcas	526
Linhas gerais da Planificação	527
Despesas	528
Irrigação	530
Resumo das obras de irrigação	530
Energia elétrica	531
Perfuração de poços	532
Rodovias	532
Serviço agro-industrial	534
Piscicultura	534
3. Banco do Nordeste	535
Operações	535
Recursos	536
Estudo, pesquisas e assistência técnica	537
Administração	537
4. Companhia Hidrelétrica do São Francisco	538
Principais realizações	538
Expansão e produção de energia	538
Efeitos financeiros da produção de energia	539
Outros serviços da CHESF	539
Programa para 1956	540
5. Aproveitamento econômico do Vale do São Francisco	541
Objetivos legais	542
Sumário das realizações	543
Regularização do regime fluvial	544
Energia elétrica	544
Transportes	545
Construção de rodovias	546
Irrigação e drenagem	546
Saúde	546
Colonização	547
Fomento da produção agropecuária	547
Síntese do programa da CVSF no quinquênio 1956/1960	548
CONCLUSÕES	551