

1 9 5 3

JANEIRO - N. 204

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO



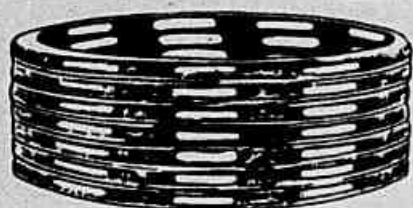
Nº 204
JANEIRO 1959

TRIPLIQUE A VIDA DO SEU MOTOR!

O novo e extraordinário
Atlantic Aviation Motor Oil
é superior
aos 16 melhores Motor Oils
conhecidos!

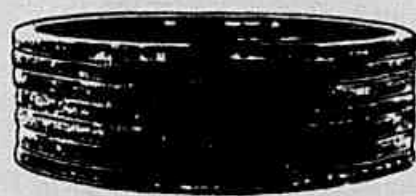
O novo Atlantic Aviation Motor Oil contém todas as características indispensáveis ao perfeito funcionamento do motor de seu carro! É o único Motor Oil "heavy duty" vendido em Postos de Serviço aprovado tanto para motores Diesel como para motores a

gasolina, de automóveis e caminhões. Nenhum outro Motor Oil Detergente oferece em tão alto grau todas estas qualidades que garantem maior duração do seu motor! Economize usando Atlantic Aviation Motor Oil que triplica a vida de seu automóvel!



anéis 93% abertos...
Aviation

Os anéis de segmento limpos e livres garantem maior compressão e menor consumo de óleo. Em provas com carros de diferentes marcas e usando-se 16 dos melhores Motor Oils conhecidos, num percurso de 30.000 kms, ficou provado que com Atlantic Aviation



anéis 31% abertos...
o 2.º óleo colocado

Motor Oil os anéis mantinham-se 93% perfeitos, o que representa melhor lubrificação e menor consumo de óleo. O Atlantic Aviation Motor Oil garante sempre maior compressão, o que dá em resultado maior potência para o motor de seu carro.

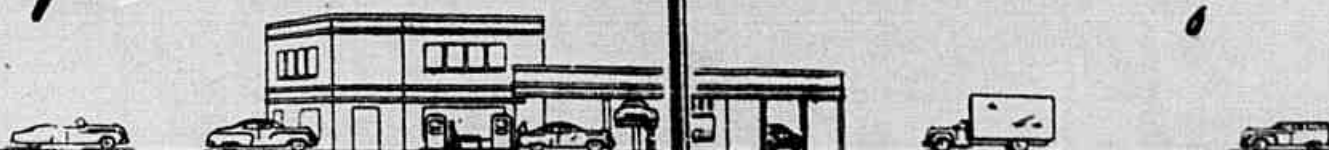


Troque pelo Atlantic

...e veja como lucra o seu carro!

NOTÍCIAS ESPORTIVAS!

Ouçã as últimas através de Rádio Esportes Atlantic diariamente! Consulte o seu jornal sobre emissoras e horários!



ATLANTIC REFINING COMPANY OF BRAZIL

GASOLINA - MOTOR OIL - LUBRIFICAÇÃO - PNEUS - BATERIAS

AGORA

muito mais resistentes

**Correias
GOODYEAR
"Multi-V"**

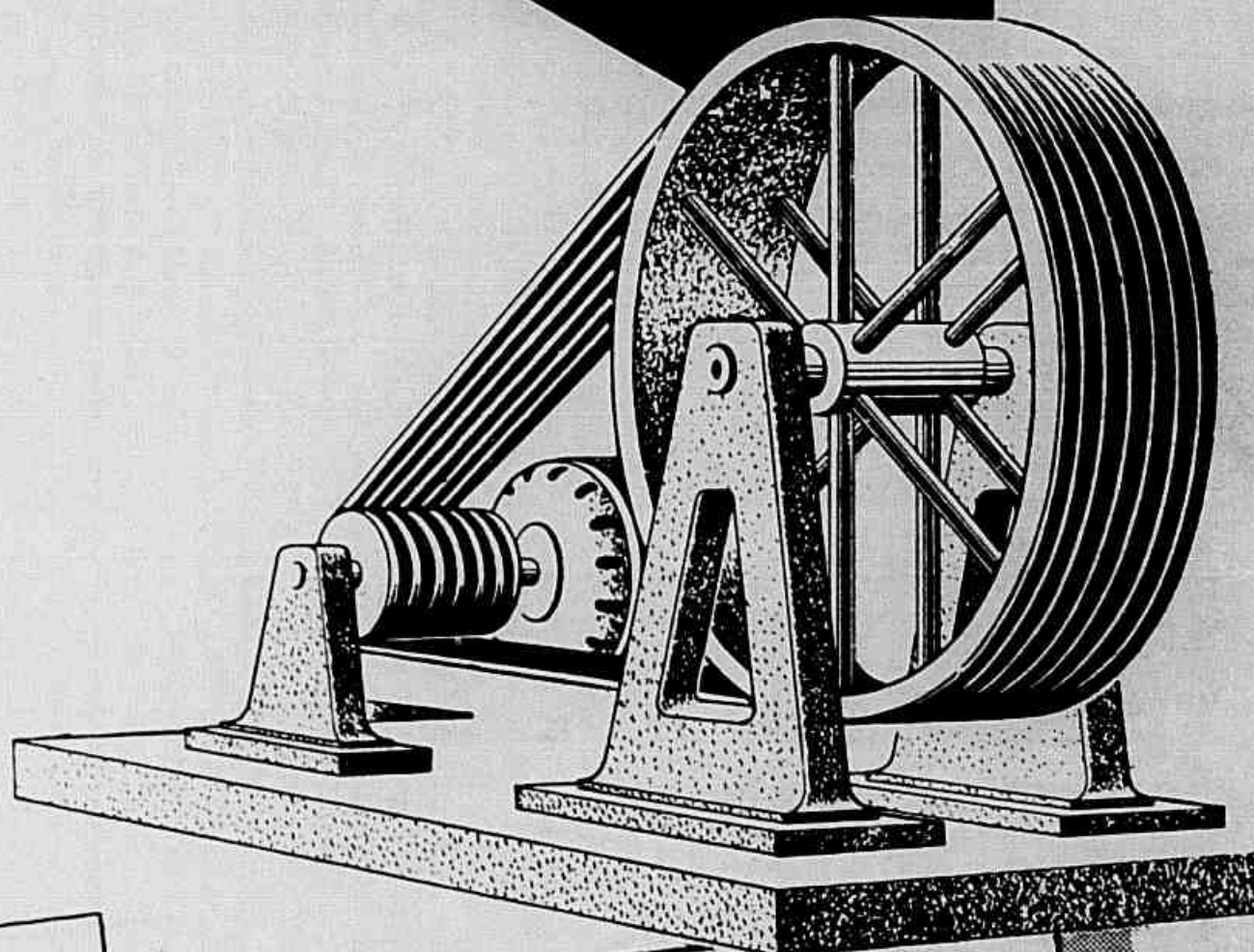
**com cordonéis
de rayon**

MAIOR ELASTICIDADE

MAIOR RESISTÊNCIA

MAIOR ABSORÇÃO DE CHOQUES

Para solucionar os problemas de transmissão de força, a GOODYEAR acaba de oferecer ao mercado as novas correias "Multi-V", agora fabricadas com super-resistentes cordonéis de rayon e borracha preparada com "negro de fumo". Estes dois novos elementos, associados ao alto padrão industrial da GOODYEAR, asseguram para as correias um menor índice de distensão, longa durabilidade e supressão das patinhagens. Para o melhor rendimento de suas máquinas—exija correias GOODYEAR "Multi-V" em cor preta.



**PARA
TRANSMISSÕES
NORMAIS**

Correias "Multi-V" para serviços contínuos em transmissões com polias pequenas e pouca distância entre eixos. Fabricadas até 105 polegadas de comprimento, com uma camada de cordonéis de rayon pesado



**PARA
TRANSMISSÕES
SUJEITAS A CAR-
GAS DE CHOQUE**

Extraordinariamente reforçadas e especiais para as transmissões sujeitas a arrancos e cargas de choque. Fabricadas em comprimentos superiores a 105 polegadas, com camadas múltiplas de cordonéis leves de rayon.



GOOD YEAR

**O MAIOR NOME NA
INDÚSTRIA DA BORRACHA**

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

FUNDADOR: VALENTIM BOUÇAS

JANEIRO — 1953

ANO XVII

N.º 204

EXPEDIENTE

ENDERÊÇO:

Edifício Hollerith, Avenida Graça Aranha, 182, 5.º andar.
Caixa Postal, 3.114. Telegráfico — Observador. Telefones
— 42-6995 e 42-5519.

DISTRIBUIÇÃO NO RIO:

PASCHOAL TRAMONTANO

SUCURSAIS E AGÊNCIAS:

SÃO PAULO — Diretor: Heitor Ferreira Lima — Rua
José Bonifácio, 27 - 7.º — Fone: 33-6060 — S. Paulo.

CEARÁ — José Edesio de Albuquerque — Rua Guilher-
me Rocha, 182 — Fortaleza.

PERNAMBUCO — Anthero Oliveira — Av. Rio Branco,
193 — 1.º S/114-118 — Fone 9626 — Caixa Postal, 1253 —
Recife. (Com jurisdição em Sergipe, Alagoas, Paraíba e
Rio Grande do Norte).

BAHIA — Florêncio Matos — Depósito Continental de
Livros — Praça Barão do Rio Branco, 5 - A — 2.º and. —
Salvador — Bahia.

SÃO PAULO — M. Pontes & Cia. — Rua 15 de Novem-
bro, 69 — Santos.

SANTA CATARINA — Carl Whale — Rua 15 de Novem-
bro, 992 — Blumenau.

RIO GRANDE DO SUL — H. J. Bacelar — Rua dos An-
dradas — Ed. Sloper, 5.º and. — Tel. 4780 — C. Postal,
571 — Pôrto Alegre.

PELOTAS — Distribuidora Sul Rio-Grandense — Rua
7 de Setembro, 312. Paulo Pargendler — Praça Marechal
Floriano, 447 — Passo Fundo.

NO EXTERIOR:

PORTUGAL E COLÔNIAS — Livraria Bertrand — Rua
Anchieta, 31 — 1.º — Lisboa.

FRANÇA — La Cité Vivante, 12, Rue La Fayette, Pa-
ris (9.º).

BÉLGICA, LUXEMBURGO E CONGO BELGA — Agence
& Messageries de la Presse S. A. — 14-22, Rue du Persil
— BRUXELLES.

REPÚBLICA ARGENTINA — "Libreria del Colegio" S. A.
Alsina y Bolívar (R. 71) — BUENOS AIRES.

VENDA:

Número avulso	Cr\$ 10,00
Número do mês anterior	Cr\$ 15,00
Número atrasado	Preço variado
Índice semestral	Cr\$ 15,00

ASSINATURA:

NO INTERIOR

1 ano	Cr\$ 120,00
2 anos	Cr\$ 200,00
3 anos	Cr\$ 280,00

NO EXTERIOR

1 ano	Cr\$ 200,00
-------------	-------------

SUMÁRIO

<i>Facts and Trends</i>	7
Comércio Exterior — Onze Bilhões	10
Crônica Parlamentar — Um Ano Difícil ..	13
Livros & Idéias — Um D. Pedro I Sem Nada de Convencional	17
(Valdemar Cavalcanti)	
De Todo o Mundo — Nova Lei de Seguro Social no Chile	22
Uso da Terra na Economia Açucareira	26
(Manuel Diégues Júnior)	
No Mundo dos Negócios — Polêmica Entre Comércio e Indústria	33
Exposição de Minérios e Minerais Brasilei- ros, em Nova York	45
Agricultura em Cruz das Almas	52
(Donald Pierson)	
Pulverização da Propriedade	59
(Pompeu Accioly Borges)	
Estrada de Ferro Santos a Jundiaí — Trens ao Encontro de Navios	65

NOTAS EDITORIAIS

A Lei de Câmbio	3
Melhor Arrecadação	4
Custo de Vida	4
Defesa do Cacau	5
Se o Brasil Quiser	6
A Tragédia da Sêca	6

SEÇÕES

Vias de Comunicação	88
Produtos e Mercados	90
Observações Econômicas	94
Bancos e Moedas	96

Capa de Ary Fagundes

A Lei de Câmbio

A NOVA lei de câmbio, ou melhor, a lei que instituiu o mercado livre de câmbio, continua a ser vivamente debatida, nos círculos administrativos e econômicos do país. Pode-se dizer que alguns desses círculos estão demasiadamente otimistas quanto aos resultados práticos advindos do funcionamento do mercado livre de câmbio e que outros se mostram demasiadamente reservados quanto às possibilidades de melhoria econômica e financeira anunciadas como decorrentes do novo regime cambial.

Certamente que há exagero nas duas apreciações — não só da parte dos que esperam o milagre por força da lei, como daqueles que negam sua utilidade e só apreendem prejuízos em seu texto. E' lícito esperar fundas repercussões na estabilidade monetária interna. Uma delas seria, sem dúvida, a alta dos preços dos produtos importados pelo mercado livre, cuja taxa cambial oscilará, supõe-se, em torno de Cr\$ 32,00 a Cr\$ 36,00, logo no início.

Essa alta, contudo, não será tão sentida quanto a apresentam os opositores da lei, e isto porque os produtos cuja importação o governo permitirá no mercado livre já são vendidos a preços elevados no país, embora estejam desfrutando da taxa oficial de Cr\$ 18,72. Outra repercussão natural será a alta dos preços dos produtos exportados no mercado livre. A influência desse fator, no entanto, dependerá da quantidade de produtos liberados para exportação na taxa livre.

O grande problema a enfrentar-se, em função da nova lei, é o que diz respeito ao modo pelo qual o governo resgatará os atrasados comerciais no exterior. Esses atrasados são avaliados em 500 milhões de cruzeiros, e as perspectivas oferecidas pelo comércio exterior do país não são de modo algum animadoras. O *deficit* comercial do ano passado elevou-se a mais de 11 bilhões de cruzeiros, e a manutenção do rígido sistema de controle das importações não pode operar-se por longo prazo sem afetar basilarmente importantes atividades econômicas do país, que reclamam, para sua sobrevivência, a entrada de matérias-primas e artigos manufaturados em quantidades crescentes.

O resgate dos atrasados só poderá ser feito ou por um empréstimo externo a longo prazo, junto ao *Eximbank*, ou por um empréstimo a curto prazo ou recusa de crédito no exterior. Nesta última alternativa, o governo terá de lançar mão de outros recursos — ou aumento de impostos, ou empréstimo interno ou emissão de papel-moeda para a compra de cambiais e resgate dos atrasados. Neste último caso, sérios distúrbios monetários internos poderão ocorrer, comprometendo outra vez o equilíbrio do balanço de pagamentos que se tencionava restaurar.

Força é reconhecer, dessa forma, que o modo de pagamentos da dívida comercial é de capital importância para o funcionamento de um mercado livre de câmbio relativamente estável. As esperanças se voltam, assim, e muito naturalmente, para o afluxo de capitais estrangeiros. Todo o sucesso da nova política cambial reside, por conseguinte, em efetivar-se a entrada maciça de capitais no país, de modo a poder regularizar-se, embora a prazo não curto, a situação do balanço de pagamentos. Mas ainda em relação ao afluxo de dinheiro estrangeiro, há considerações a formular.

A primeira delas seria a de que, se a inversão se opera através de

Diretor-Responsável:

OYAMA P. TEIXEIRA

Gerente:

R. C. DE MEDEIROS

Redação:

E. SIMAS PEREIRA

AFRÂNIO MELO

VALDEMAR CAVALCANTI

JOSÉ AUGUSTO GUERRA

moeda, o emprêgo do capital na compra de máquinas no exterior impõe atento exame dos eventuais reflexos no que se convencionou chamar complementariedade das indústrias em instalação. Outro problema é o que diz respeito aos pruridos inflacionários que forçosamente surgem quando o ritmo de investimentos é superior ao nível de braços disponíveis.

O novo regime cambial, como se vê, não resolve de pronto nenhum dos problemas que angustiam a economia brasileira, mas poderá resolvê-los se o seu funcionamento obedecer a linhas de sobriedade. Não se pode, assim, esperar o milagre, nem negá-lo. O governo está, agora, com uma faca de dois gumes na mão.

CUSTO DE VIDA

TÉCNICOS da Fundação Getúlio Vargas, tomando como base a média dos preços em 1951, chegaram à conclusão de que o custo da vida aumentou, em 1952, nos seus índices gerais, de 13,7% no Distrito Federal e de 17% em São Paulo.

Os dados manipulados foram os do Serviço de Estatística da Previdência e Trabalho, dados constantemente criticados como distantes para menos da realidade, pelo que é possível tenha sido maior o aumento verificado no custo da vida. Em todo caso, são suficientes para que se tenha uma idéia da progressão contínua deste mal terrível que começou com o surto inflacionário e continua provocando as mais sérias perturbações na vida nacional.

Os técnicos da Fundação, em publicação da entidade, chegam a afirmar que os efeitos da política anti-inflacionista do governo não se fizeram sentir ainda sobre os preços, atingindo até agora apenas o campo das finanças públicas e do crédito, manifestando contudo sua esperança de que se verifique reflexo mais acentuado sobre o custo da vida em futuro próximo.

Detalhando a situação apresentada pelos índices gerais, vemos que a pressão altista se manteve inflexível, e em alguns itens, como o dos produtos alimentícios, chegou a culminâncias quase insupportáveis. No que se refere aos gêneros de primeira necessidade, esta pressão se manifestou em todo o

Melhor Arrecadação

A MEDIDA que anuncia êxitos consecutivos da arrecadação federal, crescente apenas pela melhoria do aparelho arrecadador, promove o Ministério da Fazenda novas providências, em forma de recomendações, reuniões e estudos, visando dotar este aparelho de meios ainda mais eficazes.

Neste programa está o II Congresso de Arrecadação Federal, há pouco realizado nesta capital com o comparecimento de responsáveis pelo recolhimento das rendas da União em todo o país, especialmente os inspetores fiscais do imposto do consumo, que por sinal enfrentam uma das campanhas mais sérias contra a sua condição de sócios do Tesouro Nacional nas multas que aplicam.

Enquanto se não procede à providência mais ampla e mais recomendável, que seria a reforma total do sistema tributário nacional, estas medidas parciais vão revelando êxito. Haja vista o que se passa com o imposto sobre a renda, cuja arrecadação tem apresentado melhoria substancial, estimando-se que muito melhores resultados pode ainda apresentar.

Ao lado, entretanto, de planos bem orientados e gestões razoáveis para evitar a evasão da renda devida à União, as lacunas do atual sistema tributário provocam por parte dos responsáveis pela arrecadação estímulos aos arrecadadores cujos frutos nem sempre são lisonjeiros.

O foco principal de deficiências, de injustiças e de sobrecargas pouco recomendáveis encontra-se necessariamente no imposto do consumo. Apesar de representar uma das fontes de renda mais apreciáveis, o imposto de consumo, velho tributo repudiado pela moderna técnica fiscal, está sempre provocando alterações no sistema geral.

Nêle é grande a sonegação, por meio dele se exerce mais drasticamente a influência fiscal e em virtude dele é que surgem problemas curiosos como o que revelou no congresso citado um fiscal paulista, ao focalizar a falsificação de selos e estampilhas.

Na realidade o II Congresso de Arrecadação Federal girou em torno do imposto do consumo, cujos fiscais receberam veemente apelo do Diretor-Geral da Fazenda no sentido de demonstrarem, "quaisquer que fossem as vantagens atribuídas ao cargo, maiores ou menores, grande dose de patriotismo, trabalhando cada vez mais pela eficiente arrecadação e fiscalização dos tributos", encarecendo ainda a necessidade dos mesmos trabalharem "com redobrada dedicação para que a receita possa cobrir a vultosa despesa orçamentária deste ano".

Quem paga o imposto do consumo é o consumidor, indistintamente, rico ou pobre, de modo que sobre este consumidor é que devem estar vigilantes os agentes encarregados de evitar o *deficit* orçamentário. A providência requerida, embora louvável de todos os modos, pois só deve temê-la o que sonega, envolve aspectos muito delicados. São estes os meandros da lei fiscal, mistérios que apavoram os negociantes modestos, em especial do interior, desprovidos de luzes e de amparos, presa fácil, conseqüentemente, para quem está à vontade no dedalo das injunções tributárias.

Vão temê-la, desta maneira, o justo e o pecador.

O obsoleto sistema provoca ainda outras alterações condenáveis, como a falsificação de selos e estampilhas. O papel diminuto colado em todos os objetos, que se deve adquirir nos balcões federais, é fácil de falsificar. Fácil também é aos falsificadores vender o seu produto ilegal a negociantes de boa-fé. Disto advêm complicações tremendas, que só em São Paulo, no dizer do referido agente, custaram à União no ano passado cinquenta milhões de cruzeiros de prejuízos. O agente foi tranqüilizado com notícias de que novos aparelhos na Casa da Moeda fabricarão selos e estampilhas infalsificáveis. Quanto custará, entretanto, à União para manter o sistema?

Por tudo isto é que, ao tempo em que saudamos a melhoria da arrecadação como fato benéfico às finanças nacionais, esperamos a providência básica de maior efeito — a reforma do sistema tributário nacional.

Defesa do Cacau

UM CONVÊNIO foi assinado entre o Ministério da Agricultura e o Instituto de Cacau da Bahia — entidade cujo procedimento nos últimos anos tem sido objeto de severas críticas — para o combate às pragas e doenças que afetam o cacauzeiro.

E' a podridão parda a mais devastadora destas pragas, que o desleixo e a incúria técnica permitiram se alastrasse implacavelmente. Estima-se que muitos milhões de dólares perde anualmente o Brasil com a devastação dos cacauais, e o convênio assinado prevê o estabelecimento gradual de distritos agrícolas nos municípios cacauzeiros mais importantes, dotados de postos de treinamento e demonstração para lavradores e trabalhadores no que se relacionar com o preparo de fungicidas e inseticidas, manejo de pulverizadores e tratamento em geral dos cacauais. Ponto a destacar no acôrdo é o da revenda de material a prazo e a preços baixos.

O plano é modesto quanto aos gastos, entrando o Instituto com quatro milhões de cruzeiros e o Ministério com dois apenas, em materiais que serão cedidos ao Instituto para revenda aos agricultores a preço de custo, mediante pagamento em dois anos.

Não há que muito esperar, conseqüentemente, nem do imediato dêste programa, cujo aspecto principal se encontra no que significa como início de uma vasta campanha que aos poucos desejam levar a efeito os bahianos para o saneamento do seu produto vital. Mas é de ressaltar que em meio à séria crise do cacau, crise que afeta a fortuna pública e privada na Bahia, se pense não apenas em financiamentos mirabolantes para um produto tornado gravoso em face dos mercados internacionais, mas em combater alguns males de raiz, causas de deflato de preço, mas de produção.

Sente-se que os planos de obtenção de dólares do governo federal não incluam a reabilitação dos produtos que antes da situação atual em que se encontram eram fontes certas e abundantes de moedas fortes. Há uma preocupação de novos veios, quando alguns eventualmente exangues podem ser reanimados. Neste caso inscreve-se o cacau, cuja crise, como temos ressaltado em muitas oportunidades, não é apenas de preço, mas de produção.

Com o baixo rendimento por hectare que se vem verificando seguidamente, as safras decresceram de modo alarmante e por isso mesmo se tornaram mais caras, enquanto por elas pretende o lavrador o mesmo ou maior total do que se dispusesse de grandes quantidades de amêndoas para vender. Controlado o consumo internacional, e aumentada a produção em outras partes do mundo, produtores e negociantes bahianos vêm-se na contingência de ter o seu produto, cuja qualidade também tem sofrido muito, recusado onde não há muitos anos era disputado a peso de ouro.

Depois de proceder como a avestruz, os bahianos, que no particular jamais receberam conveniente ajuda do poder central, resolveram enfrentar a tempestade de modo realístico. E começam por onde devem começar.

Melhorada quantitativa e qualitativamente, a produção bahiana de cacau pode ainda vir a ser fonte apreciável de dólares, continuando a representar para o grande Estado o pilar econômico indispensável, papel que tradicionalmente representa. Nem outra maneira há de contrabalançar a atitude internacional, que é a de muito produzir para obter maior rendimento pela baixa do custo de produção.

Não são as pragas, contudo, mal maior do cacau bahiano. Mas não é possível pensar em qualquer programa de reabilitação sem eliminá-las. Começa bem, por conseguinte, o Instituto na nova fase que anuncia, e é de esperar que prossiga atacando os demais problemas aflitivos de lavradores e negociantes. Não lhe deve faltar, por outro lado, a assistência do poder central, farto de elementos materiais e técnicos, pôsto que o cacau não é um problema regional, mas nacional.

país, mas foi particularmente incisiva no Distrito Federal e em São Paulo. No primeiro chegou a 30% e no segundo a 27%.

Acentuando que os preços dos alimentos são hoje quase duas vezes e meia maiores do que em 1946, e que "no duelo entre os salários e os preços em dezembro de 1952, não há dúvida de que os preços, mais uma vez, levaram a melhor", a publicação oficial da Fundação afirma que as despesas com a alimentação no orçamento da classe operária chegam a 60%, restando 40% para tôdas as demais despesas, entre as quais avulta ainda a de habitação.

O que se descreve é de evidente importância. O povo se diverte menos, pois são bem menores não só o número como a renda dos espetáculos, particularmente aqueles de preferência popular, a exemplo do futebol e do cinema, fato apontado como indicação clara de que não tem o público por onde atender os preços sucessivamente majorados destes espetáculos.

Conseqüência inevitável de tal situação é o volume de dissídios coletivos ocorridos no ano passado, tendo sido de 41 o número de processos dêste gênero julgados pelo Tribunal Regional do Trabalho no Distrito Federal até o dia 4 de novembro, quando em todo o ano de 51 apenas 21 processos lhe foram apresentados.

Não se pode dizer tenha ficado o governo inativo durante o ano, vendo crescer a espiral em atitude passiva que chegaria a ser criminosa. Antes pelo contrário, tudo fizeram as entidades governamentais no sentido de conter esta alta inquietude. Mas o que os números atestam irremissivelmente é que as providências tomadas foram inoperantes ou insuficientes, e que se a experiência não fôr aproveitada para novas e radicais medidas, chegaremos a dias piores.

O fenômeno é parte indissolúvel da crise que atravessa o país, e não há de ser com soluções parciais que se conterà a alta do custo da vida. Não podemos, conseqüentemente, esperar que se estanque súbitamente, como num passe de mágica, o crescimento dos preços. As indicações afligem, porém, por indicarem o contrário. Continua a alta, e as perspectivas não podem ser favoráveis.

SE O BRASIL QUIZER...

“SE O BRASIL quizer, poderá tomar o lugar da Europa no concerto mundial” — declarou o escritor e agricultor norte-americano Louis Bromfield, novamente em visita ao Brasil. A declaração resultou de uma série de considerações traçadas sobre as possibilidades econômicas do país, possibilidades que ele admite imensuráveis. “Na América Latina — afirmou — e, notadamente, no Brasil, há verdadeiros mananciais de energia, de matéria-prima e de produtos da terra, inaproveitados, à espera de quem os utilize. Uma população numericamente pequena indica que facilmente a produção poderá superar as necessidades locais e, depois, passar a atender à demanda de todas as partes do mundo”.

Entende Bromfield que a solução a ser encontrada para o desenvolvimento dos países jovens, como o Brasil, reside na utilização maciça de capitais, isto porque os empreendimentos produtivos, na época atual, exigem a mobilização de recursos técnicos através de muito dinheiro. Ora, a verdade manda reconhecer que capitais, hoje, só podem ser encontrados nos Estados Unidos. Afirma Bromfield que, ao contrário do que muitos supõem, quando o capital norte-americano chega, “não se dá aquela escravização a que aludem certos pessimistas, senão provoca, pelo contrário, um estímulo da economia local, tornando possível a multiplicação do dinheiro vindo de fora.”

O exemplo do Canadá, em verdade, é eloquente. Ali, quatro bilhões de dólares foram investidos por capitalistas norte-americanos, e por tal forma se multiplicaram que, afinal, o dólar canadense acabou tendo maior valor do que o dólar dos Estados Unidos. Uma empresa norte-americana dedicada à industrialização do alumínio, como é sabido, indo instalar usinas no território canadense, tornou-se o núcleo de uma grande indústria básica que, atualmente, coloca o Canadá numa posição econômica invejável no panorama mundial.

Também quanto ao México, o

progresso não foi muito diferente, pois, atingindo afinal uma situação de estabilidade política, os mexicanos começaram a superar o velho preconceito antinorte-americano e a receber de bom-grado a cooperação da República vizinha com a sua economia. O resultado dessa reaproximação, que é recente, pode verificar-se pelo fato de encontrar-se hoje o México na posse de recursos próprios que representam o quíntuplo daqueles a que teria alcançado metendo-se no infrutífero isolamento de uma economia confinada.

Advoga Bromfield uma cooperação intensa entre o Brasil e os Estados Unidos, no sentido da aplicação de capitais daquele país em atividades produtivas neste país, num processo de complementação e de integração que venha a colocar a América como um continente de desenvolvimento harmônico, pelo norte e pelo sul, capaz de desempenhar no mundo um papel ainda mais significativo do que o que atualmente desempenha.

A TRAGÉDIA DA SÊCA

O NORDESTE está mais uma vez abalado com a tragédia da seca. Desta feita, a estiagem não se limitou a regiões isoladas de um ou de outro Estado; estendeu-se a todos os Estados e a todas as regiões sujeitas à canícula. E mesmo zonas que nunca haviam experimentado os rigores do fenômeno, estão agora, como o sul da Bahia, às voltas com o problema. As populações nordestinas recordam, angustiadas, os horrores por que passaram em 1877. Teria sido a seca de 77 a mais forte de que se tem lembrança. Milhares e milhares de retirantes teriam morrido de fome pelos caminhos; de fome e de sede, porque os insuficientes poços d'água então existentes secaram por completo, e o sol inelutavelmente dizimou árvores e gado, até mesmo o mandacaré e o bode bravo.

As notícias que nos chegam do Nordeste fazem crer que o fenômeno de 77 se repete, com todo o seu sofrimento e sua miséria. Levas de retirantes invadem cidades e pobres vilas que encontram em

seu caminho, à busca de recursos para a sobrevivência. Saques estariam ocorrendo especialmente em certas áreas do Ceará e de Pernambuco; depoimentos ouvidos no Congresso referem-se a um clima perigoso de subversão social em toda a região nordestina, e reclamam providências energéticas e imediatas do governo.

Desde que o Brasil é Brasil que a seca aflige periodicamente o Nordeste. A amplitude do problema não se concilia com soluções estreitas, mas exige um plano de soluções a longo prazo, para cumprimento por mais de uma geração. As Obras contra as Secas teriam sido um bom começo, se complementadas de providências que fixassem o homem ao solo, pela posse da terra e pela cessão de elementos de trabalho, inclusive crédito.

Infelizmente, isto não ocorreu, na escala que seria de desejar. E os êxodos se sucedem na medida em que a estiagem se faz presente, como nas tragédias bíblicas das transplantações de povos inteiros. Os “paus de arara” percorrem agora, diariamente, a Rio-Bahia, repletos de flagelados, e as cidades do litoral, de Bahia para cima, superpovoam-se, originando-se, ali, graves perturbações aos respectivos mercados de trabalho e encarecendo a vida urbana. Esse encarecimento aviva-se mais ainda em face da redução da produção agrícola, operada pela canícula e pela falta de braços em todo o interior castigado pela seca.

Reclama-se, para fazer frente ao flagelo, nesta emergência, a realização de obras públicas — abertura de rodovias, construção de ferrovias e açudes, construção de prédios etc., obras essas já projetadas mas cuja execução agora está comprometida pela política de poupança adotada pelo governo federal ante a ameaça de “deficit” orçamentário. A realização, neste instante, dos cometimentos em foco, facultando emprêgo, atenuará, sem dúvida, as consequências da seca. Mas é preciso pensar-se, com propriedade, em soluções de larga envergadura, a serem encaminhadas agora para que nossos filhos e netos não assistam à repetição da catástrofe.

Facts and Trends



The Santos a Jundiaí Railway

Under the title "Ships Meeting Trains", the April 1950 issue of **O Observador Economico e Financeiro** carried an article on the Santos a Jundiaí Railway, its decisive contribution toward the progress of São Paulo state and the development of vast areas in Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais and Paraná. This railroad acted like a gigantic crane. In the last five years it lifted into the plateau 64% of the imports unloaded in Santos — Brazil's greatest harbor, from an economic standpoint — and lowered to the docks 67% of the exports.

In order for the railroad to fulfill its all-important role, the following things were done since the former British-owned "São Paulo Railway" became the property of the federal government, and was rechristened E. F. Santos a Jundiaí:

1. Electrification of the plateau mileage, bringing down costs and increasing efficiency;

2. Construction of an oil pipeline — the first in Brazil — liberating two million tons carrying capacity of the railroad;

3. Substantial savings in fuel, by introduction of Diesel-electric locomotives on a large scale. Also, coal from Northern Paraná began to be used on the remaining steam locomotives;

4. Establishment of a rational system of delivery by trucks in articulation with the railroad schedules, thus regaining much tonnage that had been lost to the Santos-São Paulo new highway;

5. Employ of closed freight cars to carry wheat, reducing by half a million tons the idle traffic of empty open freight cars to Santos, and of empty closed freight cars to São Paulo;

6. Introduction of Diesel-electric yard locomotives, thus eliminating

the need for transporting 2550 thousand tons of coal to be used by the obsolete steam locomotives formerly used in the yards;

7. Introduction of electric signal equipment, increasing efficiency and safety;

8. Good maintenance of the permanent way; substitution of light rails for by rails weighing 57 kilos to the meter, and placing of 1800 railroad ties by kilometer, instead of the former 1500 ties;

9. Introduction of automatic couplers and modern air brakes, allowing untrammelled traffic between the three broad-gauge railroads, Paulista, Central and Santos a Jundiaí;

10. Substitution of the fifty-odd years old steam machines for electrical motors in the hauling stations along the escarpment, which pull up the trains, in sections, to a height of over 2000 feet in only ten kilometers;

11. Renewal of the steel cables used on the escarpment;

12. Construction of a new line with negotiable inclines and curves, to avoid having to use to uneconomical cable system;

13. Paring of excessive personnel, raising salaries, improving working conditions, all of which made for better output;

14. Better selection methods for new personnel, and a promotion system greater emphasis to merit, lesser to length of service. For the top career positions merit is the only yardstick;

15. Social assistance for personnel, including low-cost housing, cheaper food, medical assistance and recreational facilities;

16. Modernization of accounting and statistical services, enabling the

road to publish its yearly reports with uncommon promptness;

17. Pulling the railroad out of the red and establishing a tradition of profitable operation, from a purely commercial standpoint.

The Santos a Jundiaí was the fifth railroad to operate in Brazil, beginning in 1864. The British built and operated it for 82. In 1946 it was taken over by the Federal government. Its first Brazilian director was Romero Fernando Zander, followed by General Dorival de Britto; both ran the railway for a period of almost one year. Ever since May 10, 1948, the director has been Renato de Azevedo Feio, one of Brazil's top railroad executives.

The Railroad's Recent Record

Now that almost three years have passed since that report on the Santos a Jundiaí, later figures bear out the railroad's decisive contribution toward the development of the territory it serves directly or indirectly.

In 1951 the road carried 7,030,165 tons — the largest tonnage in its history, and an increase of 1,022,268 tons over 1950.

In 1951 it carried 35.6 million passengers, and increase of more than 3.8 million passengers over 1950.

The railroad did all this showing considerable profit — one of the very few railroads in the country, and almost the only government-owned one, to do so. The traffic coefficient, that is, the percentage relation between income and expenses, was also the best in the history of the road — 77.23% in 1951.

The Railroad and the Port of Santos

Santos, handled 7.1 million tons of exports during 1951, and 10.9 million tons of import. In spite of the high incidence of truck traffic on Via Anchieta, and the role of the Sorocabana railroad, which also reaches the port, the Santos a Jundiaí carried 62.77% of the exports shipped from Santos, and 67.42% of the imports unloaded there. In one single month, before the Santos-São Paulo pipeline was in operation, the railroad hauled away from the docks 587 thousand tons, contributing powerfully toward eliminating port congestion.

Electrification of the Railroad

I — On July 20, 1950, electric locomotives began to operate on the Mooca to Jundiaí section. This is one of the most heavily traveled stretches in Brazil's whole rail network, carrying yearly around 1 billion ton-kilometers, and thus fully justifying the heavy investment in electrification, which will rapidly be rapid. Electrification will mean a saving of some 70 thousand tons of imported fuel, a significant achievement in view of the foreign exchange situation. It also means higher average speeds for the trains and a more efficient employ of locomotives.

II — Electrification of the Mooca to Santo André section was begun in October 1950; by November of the following year electric-powered traffic began to move. This development was amply justified through the rapid increase in suburban traffic, which had been of 13 million passengers a year in the years 1945/47, 21 millions in 1949, 24 millions in 1950, 26 millions in 1951, and more than 29 millions in 1952. In thirteen months 42 kilometers of overhead wires were laid out, calling for 309 supporting steel structures, and 172 tons of cables and wires.

III — Electrification was pushed on to Mauá station, thus allowing all of São Paulo's suburban traffic to be handled by this means. Before electrification, steam locomotives, plus a small number of Diesel-electric ones, hauls 88 trains daily.

With electrification covering, by last October 31, over 248 kilometers, the railroad was able to improve considerably its services, offer greater comfort and speed to the passengers, and save foreign exchange which the country badly needs.

New Trains

New electric train-units, carrying 198 seated passengers each, were inaugurated December 2nd on the São Paulo-Campinas service; they make the trip in 1 hour and 22 minutes. Each unit is made up of three cars, single class. Similar units will be placed on the suburban runs.

The Santos - São Paulo Pipeline

The construction of the Santos-São Paulo pipeline, the first of its kind in Brazil, was one of the outstanding achievements of the Santos

a Jundiaí Railway. The work was started in July 1950. By October 1951 light petroleum products began to be pumped up the escarpment. On July 8, 1952, final tests were made for the pumping of heavy petroleum products. On July 12, 1952, the pipeline was officially dedicated.

The pipeline runs a distance of 49 kilometers. There are 110 kilometers of pipes, weighing 12,000 tons. Telephone and teletype lines run over a distance of 60 kilometers. One thousand men were on the job, daily, during construction.

The pipeline had to cope with extraordinary difficult terrain. Eight hundred meters of escarpment (around 2500 feet) were climbed over 2 kilometers; swamps, fresh water and salt water obstacles were crossed; densely settled zones were traversed.

The pipeline has a capacity for 80,000 barrels daily, meaning about 13,000 tons of petroleum products. This is expected to meet needs of the area served for the next ten years. The petroleum products are pumped up the escarpment under

a pressure of 1500 pounds per square inch.

The Santos a Jundiaí Railroad spent 308 million cruzeiros of its own funds to build the pipeline, and another 88 million cruzeiros were received through the SALTE Plan.

The pipeline frees 300 tank-cars of the railroad; it carries toward the plateau the 60,000 daily barrels of the Cubatão and Capuava refineries, and the 1,000 barrels of the Matrazzo refinery. It reduces costs for transportation of petroleum products, and increases the speed for handling them.

Third Track

The main line of the railroad was inaugurated in 1876, and in 1889 the track was doubled. Since then traffic has increased considerably. Construction of a third track was begun, between Santo André and Pirituba, a distance of 30 kilometers. The total cost is 51.3 million cruzeiros, of which close to one half, or one million dollars, will be spent for the purchase of equipment abroad.

Monthly - Summary

Rubber And Rubber Products

by Alfredo Coutinho de Medeiros

THE MANUFACTURE of rubber goods, which started only a little more than 20 years ago, when the first tires and tubes were made in Brazil, has become today one of the country's main industries.

The industry began to develop rapidly from 1930 on, taking advantage of the drop in the price of rubber and the loss of the foreign markets, from where Brazilian rubber was ousted by large-scale production of rubber in the Far Eastern plantations.

Thus, Brazilian factories trebled their consumption of native rubber in four years — from 3.1 thousand

tons in 1939 to 7.5 thousand tons in 1941 and 9.8 thousand tons in 1943.

With the advent of World War II, the industry began also to supply South American markets, demanding a higher supply of the raw material. However, the bulk of the native rubber produced was exported, mainly to the United States.

When the war ended and there was no longer a demand abroad for rubber to supply defense factories, a threatening situation was predicted for the rubber output. It was even thought that surplus Amazonian rubber would pile up,

since the foreign markets resumed buying from the Far East, and Brazilian factories would not manage to absorb the surplus.

The federal government, at this point, grasped that the real solution was to forget about foreign markets and concentrate on developing domestic demand. It accepted the recommendations of the Rubber Economic Conference, and passed law n.º 36, September 8 1947, which upheld production, granted the Amazonian producers a minimum remunerative price and extended the war powers of the Rubber Credit Bank, as sole buyer and seller.

Law n.º 86 created another important body, the Executive Committee for Rubber Promotion, which would control the product, encourage the Amazonian producers and the rubber products industry. This body promoted the final elimination of foreign competition, through the prohibition of importing rubber goods that were already being manufactured in the country, and that from a qualitative and quantitative point of view would meet the needs of the home market.

Excellent results come from this move. The development of the industry was such as to surpass the most optimistic predictions. Brazilian factories, which had used 13.4 thousand tons in 1946, used 16.6 thousand tons in 1948 and 20.1 thousand tons the following year. Thus in the ten-year period 1939/49, consumption increased by over 17 thousand tons, or 551 %.

In three years, 1948 to 1950, rubber factories doubled their investment, from 1.7 to 3.5 billion cruzeiros; increased their labor force, from 10.6 to 17.8 thousand workers; and doubled their sales, from 1.3 to 2.6 billion cruzeiros.

The production of automobile tires went up from 100 thousand in 1930 to 1.4 million in 1951 (and 862 thousand during the first half of 1952; the production of inner tubes climbed from 82 thousand in 1939 to 995 thousand in 1951 (and 577 thousand in the first half of 1952).

In 1951 the Brazilian factories not only absorbed the whole Amazonian production of crude rubber, but made it necessary for Brazil to

import Far Eastern rubber. The plants manufacturing tires and inner tubes, although they increased their production 11 % and 9 %, respectively, over 1950, were not able to supply entirely the home market. Consequently, we had to import about 170 thousand automobile tires.

It was estimated that the industry would use 40,000 tons of crude rubber in 1952. However, actually only 27,000 tons of crude rubber were needed. This was due in part to the restrictions on the import of automobiles, as well as to the power aux shortages in São Paulo and Rio de Janeiro; also, some factories did not run.

It is expected that the industry will continue to expand notably during the coming years, especially if these handicaps are removed. New factories are going into production. In 1954 one more tire factory, Dunlop do Brasil S. A. — Indústria de Borracha, will begin operations.

To keep up with the growing demands of the industry, it necessary that increased production of crude rubber be encouraged. The Committee for Rubber Promotion is endeavoring to do this.

The production of synthetic rubber from alcohol is also being considered. The Sugar and Alcohol Institute has already expressed itself favorably on the subject.

Observergrams ...

CEXIM curtails imports

MR. CORIOLANO DE GÓIS, new head of Banco do Brasil's Export and Import Department (CEXIM) released figures on import licenses granted during his first three months in office ... From September to November 1952 license to the amount of 78.5 million dollars were granted for the dollar area; the monthly average was 26 million dollars ... From January to August 1942 the monthly average had been 63 million dollars ... During those 3 months of Mr. Goes' tenure of office the favorable balance of exports over imports was indicated to be 112.7 million dollars ...

Canadian Trade Mission

Mr. Clarence Decatur Howe, Canadian Minister for Commerce industry and Defense Production, stated that Brazil and Canada had complementary economies and could develop exchanges with mutual advantages ... On his visit to Brazil, Mr. Howe was accompanied by William Frederick Bull, Under Secretary for Commerce and Industry, D. W. Ambridge, president of "Abitibi Power and Paper Co. Ltd.", J. M. Bonin, Managing Director of "La Société Coopérative Agricole du Canton de Grauby", Clive B. Davidson, James Ducan, Alex Gray and K. F. Wadsworth ...

Mushrooming Investment Companies

Two years ago investment companies were practically unknown in Brazil ... By mid-1952 there were 53 of them, with an aggregate capital of 621 million cruzeiros ... It was expected that there would be 80 by the end of the year ... São Paulo has shown the way ... The investment companies are also interested in attracting foreign capital ...

São Paulo's state budget

From January to November 1952 the state of São Paulo collected 7.7 billions cruzeiros in taxes, against 6.8 billions during same period in 1951; this means a 13% increase ... This represents close to a fourth of what the federal government collects all over the country, including São Paulo ... The main source of income was the tax on sales and consignations, which furnished the state Treasury with 5.7 billions cruzeiros ...

Automobile Spare Parts

The First Exhibit of the National Automobile Spare Parts Industry, at Rio de Janeiro's Santos Dumont Airport, was an impressive event ... The industry is progressing fast, and standards are good ... 137 firms participated; 104 from São Paulo, 17 from Rio Grande do Sul, 15 from the Federal District and State of Rio de Janeiro, and 1 from Minas Gerais ...

Comércio Exterior



Onze Bilhões

A BALANÇA comercial do Brasil com o exterior apresentou, no ano passado, o mais elevado “deficit” registrado em nossa história econômica. Esse “deficit”, em termos de cruzeiros, foi da ordem de 11.113.629 milhares de cruzeiros, aproximando-se, por conseguinte, do valor total de nossas compras no ano de 1946, e superando, à distância, o valor das importações em qualquer dos anos anteriores a 1946. O resultado anômalo apresentado pelo intercâmbio comercial em 1952 originou a presença, em fins de dezembro, em grandes praças dos Estados Unidos e da Europa, de dívidas brasileiras avaliadas em 500 milhões de dólares.

Para se ter uma idéia do comportamento do comércio exterior do Brasil, diante da situação criada em 1952, alinhamos, a seguir, os resultados da exportação e importação, em milhares de cruzeiros, no curso do decênio 1942-1951, anotando os saldos correspondentes:

A N O S	Exportação (Cr\$ 1.000)	Importação (Cr\$ 1.000)	Saldo (Cr\$ 1.000)
1942	7.499.556	4.694.873	2.804.683
1943	8.728.569	6.229.232	2.499.337
1944	10.726.509	8.128.471	2.598.038
1945	12.197.510	8.747.086	3.450.424
1946	18.229.532	13.028.734	5.200.798
1947	21.179.413	22.789.291	- 1.609.878
1948	21.696.874	20.984.880	711.994
1949	20.153.084	20.648.081	- 494.997
1950	24.913.487	20.313.429	4.600.580
1951	32.514.265	37.198.345	- 4.684.080

Observa-se, em face desses números, que a crise do comércio exterior, manifestada no alto “deficit” de 1952, “apontou” praticamente em 1951 com o resultado desfavorável acima referido, decorrente de um crescimento evidentemente rápido das importações que o valor total das exportações excepcionalmente alto, embora — não pôde dominar no sentido de ser evitado o saldo negativo. Não obstante as exportações, de 1950 para 1951, haverem subido de 25 para quase 33 bilhões de cruzeiros, o aumento das importações, de 20 para 37 bilhões, anulou praticamente o benefício a ser colhido com as maiores vendas.

Em boa parte, a responsabilidade pelo que ocorreu em 1951 cabe ao regime de operações vinculadas, cujos efeitos se estenderam ainda no ano passado,

contrapondo-se ao rigor com que se exercia o controle das importações. Mas é de ver que a causa principal é de ordem estrutural, ligada à própria economia brasileira, cuja debilidade se evidencia ainda agora, nesta crise do comércio exterior. E a prova dessa afirmativa é encontrada na circunstância de, no cotejo com os resultados atinentes a 1951, o valor das importações ter-se mantido praticamente o mesmo, ao tempo em que o correspondente às exportações experimentou uma queda de mais de 6 bilhões de cruzeiros.

BALANÇO MENSAL DE 1951

Em todo o ano de 1951, em apenas um mês — fevereiro — a balança comercial com o exterior foi favorável ao Brasil. Mesmo nos meses finais do ano, quando tradicionalmente surgem saldos positivos no intercâmbio com o exterior, a situação não se tornou auspiciosa. E' bem verdade que, em novembro, o “deficit” alcançou pouco mais de 70 milhões de cruzeiros sendo menor do que o de janeiro, — mas já em dezembro atingiu um verdadeiro “record” no período.

Registramos a seguir os números correspondentes ao valor das importações e exportações em 1951, em milhares de cruzeiros, bem assim os saldos dos doze meses, para que os nossos leitores possam acompanhar a evolução da crise, desde que ela “apontou”, em meados de 1951, em plena corrida para a estocagem, ante a ameaça de uma guerra mundial que ainda não irrompeu mas que já está conturbando a economia de todos os países do mundo, inclusive o Brasil:

M E S E S	Exportação (Cr\$ 1.000)	Importação (Cr\$ 1.000)	Saldo (Cr\$ 1.000)
Janeiro	2.211.209	2.285.356	- 74.147
Fevereiro ..	3.000.630	1.971.616	1.029.014
Março	2.709.761	3.176.740	- 466.979
Abril	2.102.634	2.641.139	- 538.505
Maió	2.597.206	2.734.852	- 137.646
Junho	2.677.978	3.111.203	- 433.225
Julho	2.803.107	3.511.628	- 708.521
Agosto	2.933.867	3.268.390	- 334.523
Setembro ..	2.824.696	3.473.036	- 648.340
Outubro ...	2.928.012	3.717.470	- 789.458
Novembro ..	2.991.524	3.061.572	- 70.048
Dezembro ..	2.733.641	4.245.343	- 1.511.702
TOTAL ..	32.514.265	37.198.345	- 4.684.080

BALANÇO MENSAL DE 1952

Em todo o ano de 1952, em apenas dois meses — setembro e novembro — o comércio exterior apresentou saldo favorável ao Brasil. Esses saldos, em face do volume dos “deficits”, surgem moderados, mas é lícito assinalar o fato de terem ocorrido no último quadrimestre do ano, dando a impressão de que o controle das importações poderá manter, por algum tempo, o necessário equilíbrio nas trocas, a fim de que as medidas a longo prazo anunciadas pelo governo possam elevar o volume das exportações e absorver, aos poucos, o grande “deficit” acumulado.

No mês de junho do ano passado, o valor das importações brasileiras atingiu a mais de 4 bilhões de cruzeiros, aproximando-se, por conseguinte, do total anual que se registrara no período anterior à guerra. Em verdade, em 1940, o valor total das compras do Brasil no exterior foi de 4.336 milhões de cruzeiros, e em 1941 de 4.054 milhões; em junho de 1952, contudo, o valor das importações montou a 4.196 milhões de cruzeiros constituíram as compras de junho um “record” no movimento mensal das importações brasileiras em todos os tempos.

Para se ter melhor idéia do desenvolvimento da crise do comércio exterior, em 1952, alinhamos, a seguir, os números correspondentes ao valor das exportações e importações, e os respectivos saldos, mês a mês:

MESES	Exportação (Cr\$ 1.000)	Importação (Cr\$ 1.000)	Saldo (Cr\$ 1.000)
Janeiro	2.557.551	3.799.817	— 1.242.266
Fevereiro ..	2.384.762	3.888.322	— 1.503.560
Março	2.517.423	3.933.786	— 1.416.363
Abril	1.755.449	3.392.066	— 1.636.617
Maió	1.800.839	3.232.489	— 1.431.650
Junho	1.865.908	4.195.647	— 2.329.739
Julho	1.756.041	3.067.806	— 1.311.765
Agosto	2.264.450	2.688.943	— 424.493
Setembro ..	2.447.579	2.408.710	38.869
Outubro ...	2.206.675	2.254.325	— 47.650
Novembro ..	2.221.186	1.923.391	297.795
Dezembro ..	2.287.130	2.393.320	— 106.190
TOTAL ..	26.064.993	37.178.622	— 11.113.629

EXAME DO DESENVOLVIMENTO

O exame das cifras acima alinhadas deixa claro que o ano de 1952 pode ser dividido em duas metades distintas, no que diz respeito ao comércio exterior. Na primeira metade — janeiro a junho —, as importações tenderam a crescer e, diante das debilidades da exportação, forçaram “deficits” igualmente crescentes. Na segunda metade do ano, reduziram-se as compras no exterior, por força de maior rigor no fornecimento de licenças de importação. Embora as exportações não tenham reagido de maneira convincente, foi possível, no entanto, atenuar o ritmo de acumulação dos “deficits”, e operar mesmo, em dois

meses — setembro e novembro —, pequenos “superávits”.

Na comparação entre os resultados oferecidos através das estatísticas do comércio exterior correspondentes aos anos de 1951 e 1952, deve-se ter em conta a circunstância de, no último ano, nelas estarem incluídos os dados pertinentes à importação por via aérea o que se não observou em 1951. O valor atinente à importação por via aérea é estimado, pelos técnicos do Serviço de Estatística Econômica e Financeira, do Ministério da Fazenda, em cerca de 4% do valor total das compras, podendo ser responsabilizado por 10% do “deficit”. Não obstante essa ressalva, o cotejo dos “deficits” oferece, para o ano de 1952, uma elevação superior a 100%, pois de mais de 5 bilhões de cruzeiros.

ATRASADOS COMERCIAIS

Nos últimos meses do ano passado, e nos primeiros dias deste mês, o problema dos atrasados comerciais esteve em grande evidência, e ao que tudo indica o governo ainda não se encontrou em condições de enfrentá-lo em caráter definitivo. E' bem verdade que as restrições à importação fazem parte de um plano que objetiva a liquidação da dívida, tendo como primeiro passo sua estabilização. E que a lei de câmbio livre, já promulgada, concentra esperanças de uma solução, embora a longo prazo, para o pagamento dos atrasados.

Os credores no exterior, e especialmente nos Estados Unidos, continuam naturalmente indóceis, e a situação forçou o governo a encaminhar entendimentos para a obtenção de um empréstimo no Eximbank. Uma apuração parcial, abrangendo apenas 12 bancos norte-americanos, feita pelo “Federal Reserve Bank”, situava os atrasados brasileiros, em fins de outubro, em quase 240 milhões de dólares. Estimativas procedentes dão os débitos como da ordem de 400 milhões de dólares, apenas nos Estados Unidos, e de cerca de 500 milhões de dólares, em todo o mundo.

Sabe-se agora, em caráter oficial, que o empréstimo negociado com o Eximbank é de tão somente 250 milhões de dólares, não oferecendo margem, dessa maneira, para a liquidação integral das dívidas. Mesmo assim, procede a angústia que cerca a indagação de como iremos pagar esse empréstimo. Uma esperança de grande ajuda para aumentar os meios de pagamento no exterior, tanto no que diz respeito à exportação de mercadorias como ao fluxo de capitais, poderia ser o câmbio livre. Acontece que a lei respectiva vem sendo vivamente criticada, nos círculos econômicos e financeiros, e muitos apontam em seu texto falhas que a transformam num instrumento inútil ou mesmo prejudicial à economia do país.

Esperar preços mais altos ou maior volume de exportações do café ou de outros produtos principais da exportação brasileira, como o algodão em rama, o cacau em amêndoas e o pinho serrado — observa “Economia & Finanças”, suplemento do “Diário Carioca” — parece fora de cogitações, pois nada indica que isso venha a suceder a curto prazo, nem que possa alcançar níveis capazes de conseguir o equilíbrio do nosso comércio com o exterior. Aliás, neste particular, registre-se a circunstância de, passado tanto tempo do apogeu do café, terem as exportações brasileiras, em 1952, repousado substancialmente nas

vendas de café, com as quais foi possível adquirir, em contrapartida, os artigos essenciais de que necessitamos.

E' temerário pensar-se, do mesmo modo, que as obras em realização venham a ter, quando terminadas, influência decisiva em nosso intercâmbio comercial. A energia elétrica, o reaparelhamento dos portos e ferrovias, a produção de aço, a refinaria de Cuba-tão etc., terão efeitos internos altamente benéficos, mas pouca repercussão como fontes de economia de divisas ou de aumento das exportações. O que poderia repercutir nesse sentido, embora a longo prazo, seria a exploração do petróleo, cujo plano encalhou no Congresso, e a produção de trigo.

O registro dessas observações deixa ver que a situação não é boa, e as perspectivas não são animadoras. Avulta o receio de o nível de vida do povo descer a limites perigosos, se permanecermos fiéis a uma orientação econômica flácida. Torna-se imperioso, pois, um afluxo extraordinário de capitais que revigore a economia brasileira, e êsses capitais não são encontrados na escala desejável dentro do país.

DEZ MESES

As vendas de algodão experimentaram, de janeiro a outubro de 1952, um declínio superior a 80% no valor, pois foram de 600 milhões no ano passado contra 3,7 bilhões nos dez primeiros meses de 1951. Não obstante isso, continuou êsse produto a ocupar o segundo lugar, na pauta das exportações. Isto porque o cacau, terceiro produto em 1951, experimentou decréscimo vizinho de 60%; suas vendas foram de 500 milhões de cruzeiros nos dez primeiros meses de 1952 contra 1,1 bilhões em igual período de 1951. O decréscimo das exportações de cacau, de 1951 para 1952, foi de molde a deslocá-lo, no ano findo, para o quarto lugar, sendo o terceiro ocupado pelo pinho bruto.

Excluído o café, cuja exportação foi praticamente igual à de 1951, chegando a registrar um aumento de 2% no confronto dos dez primeiros meses, a diminuição das vendas para o exterior dos demais produtos foi, em média, superior a 50%. O montante das vendas desses produtos, em 1952, superou em pequena margem o que foi gasto com a importação de produtos petrolíferos e trigo, ou seja, menos de 20% do total das compras realizadas no exterior.

As importações de derivados de petróleo mantiveram o mesmo ritmo de crescimento dos últimos anos, tendo excedido em cerca de 20% as aquisições feitas em 1951. Aumentos semelhantes foram observados nas importações de máquinas, aparelhos, ferramentas e utensílios, chassis para caminhões e ônibus e acessórios para automóveis. As importações de automóveis de passageiros, no entanto, caíram de quase 25%.

Dentre os principais produtos, o maior acréscimo percentual em valor ocorreu nas compras de papel e suas aplicações, tendo declinado as compras de celulose para fabricação de papel. Em relação ao trigo, o incremento foi inferior a 10%, mas a transferência de suas aquisições para a área do dólar transformou êsse aumento de aparentemente desprezível em fator de viva conturbação cambial, pela utilização maciça de divisas fortes.

De janeiro a outubro de 1952, ao lado de uma redução superior a 2 bilhões de cruzeiros em nossas vendas aos Estados Unidos, verificou-se um aumento de cerca de 1,5 bilhões de cruzeiros nas compras efetuadas naquele país, o que deu origem a um "deficit" superior a 3 bilhões de cruzeiros. A drástica redução das compras inglesas em nosso país substituiu o saldo de 1951 por um "deficit" pouco inferior a 2,5 bilhões de cruzeiros, consequência direta da conjuntura que atravessa o algodão.

Para se ter uma idéia do vulto da redução das compras operadas no Brasil pela Grã-Bretanha basta saber-se que, de janeiro a outubro de 1951, montaram elas a 2,9 bilhões de cruzeiros, enquanto, em igual período do ano findo apenas atingiram a 0,6 bilhões. Em relação à Alemanha, foi o incremento de nossas importações dêsse país a causa principal de "deficit" de quase 2 bilhões de cruzeiros ocorrido em 1952. Por outro lado, a falta do trigo argentino possibilitou, ao Brasil, o único saldo credor de vulto em seu intercâmbio com os principais países do globo.

De "Conjuntura Econômica" transcrevemos um apanhado das oscilações de valor verificadas, de 1952 sobre 1951, no que diz respeito à exportação e à importação dos principais produtos. Essas oscilações reportam-se às estatísticas dos dez primeiros meses de cada ano. Relativamente à exportação, o café observou um aumento de 2%, o arroz de 83%, o algodão em fio para tecelagem de 108%, e o minério de ferro de 85%. Registraram diminuição as exportações de algodão em rama (83%), pinho em bruto (25%), cacau em amêndoas (56%), fumo (5%), fibra de sisal (28%) e cêra de carnaúba (25%).

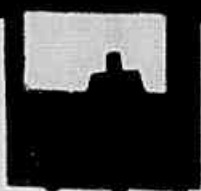
No que se refere às importações, aumentos foram verificados no valor dos seguintes principais produtos: máquinas, aparelhos, ferramentas e utensílios, 22%; produtos petrolíferos, 21%; trigo em grão, 8%; manufaturas de ferro e aço, 8%; chassis para veículos, 23%; veículos (exceção de automóveis de passageiros), 23%; acessórios para automóveis, 21%; e papel e suas aplicações, 31%. Dos principais produtos de importação, apenas dois grupos observaram redução nas compras: produtos químicos e farmacêuticos, dos quais compramos menos 19%, e automóveis para passageiros, dos quais adquirimos menos, nos dez primeiros meses de 1952, cerca de 24%, em relação a igual período de 1951.

ESTA REVISTA FOI COMPOSTA E IMPRESSA EM

NACIONAL — ARTES GRÁFICAS

RUA GENERAL CALDWELL, 283-A — RIO — TELEFONE: 32-1811

Crônica Parlamentar



Um Ano Difícil

NUM retrospecto da atividade parlamentar durante o ano findo, somente motivos se encontram que recomendam o funcionamento de ambas as casas do Congresso. Deu o Legislativo uma lição de prática democrática, em seu bom sentido. Não apenas no decorrer dos debates políticos, mas no estudo de matérias que realmente visam a encaminhar o país na senda do desenvolvimento econômico. É possível que se tenha falado demais, que uma teoria absorvente tenha prejudicado a tramitação de alguns projetos fundamentais, que para problemas como o da exploração do petróleo e do câmbio livre — os principais do ano legislativo — a série de debates tenha contribuído para o arrastar da proposição sem a solução imediata de que tanto o país necessita. Principalmente no caso da “Petrobrás”, que se encontra no Senado, e há um ano foi motivo de convocação extraordinária, de janeiro a março de 52.

Aos observadores não escapa esta observação. Compreenda-se, porém, que sobram oportunidades para se procrastinar a solução de um projeto. Têm os parlamentares certas prerrogativas, de que se podem utilizar em prejuízo de matérias de interesse público. E a delonga de uma proposição nas mãos de um relator, a permissão para o pedido de vistas pelas Comissões especializadas, se podem ser consideradas como veículo de esclarecimento, levam, muitas vezes, ao adiamento, ao atraso, na feição definitiva que se deseja dar. Uma reforma no regimento interno, delimitando prazos de estudo com maior rigor, contornaria esta situação.

RETROSPECTO DE 1952

Voltando à análise do que se fez em 1952, já afirmamos que sobram

motivos para louvar a atuação dos parlamentares. Concluiu-se o período com a regulamentação do mercado livre de câmbio, que virá reforçar o programa atribuído ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. Estudou-se detidamente o Plano do Carvão Nacional, a exploração petrolífera, e procurou-se estabelecer princípios de justiça social através da regulamentação da distribuição dos lucros aos empregados e do Estatuto dos Funcionários Públicos.

Recrimina-se o Legislativo por não ter solucionado alguns dos problemas que afligem este país, nos setores econômico e financeiro, como se soluções dependessem da elaboração de leis e não de sua aplicação. Nesse sentido, o relatório apresentado pelo Sr. Israel Pinheiro, presidente da Comissão de Finanças, é um depoimento que responde às críticas ao Legislativo, põe a nu as deficiências de nossa conjuntura, e ao fim apresenta medidas que, se aplicadas, viriam trazer certo desafogo. Não possui o Legislativo, e isto é primário, voz de execução. Suas recomendações dependem de uma série de fatores para virem a ser executadas.

Conclui-se do documento em referência, que 1952 foi um ano difícil. Não pôde ser detida a alta do custo da vida; acelerou-se o *deficit* na balança comercial; os programas de desenvolvimento não tiveram ainda início, o que coloca o país numa condição de dificuldade para autoabastecer-se.

Há no relatório do Sr. Israel Pinheiro, uma referência à análise feita um ano atrás, como se nessa memória a intenção fosse ratificar as considerações expendidas e reforçar o raciocínio sobre o momento atual. Então alinhamos as afirmações que um ano apenas foi insuficiente para corrigir:

- não dispomos de um planejamento econômico;
- sofremos uma “crise de enriquecimento desordenado”;
- não existe pleno-emprego;
- está na insuficiência da produção agrícola a causa do encarecimento da vida.

Um ano depois, “verificamos que a situação das finanças continua a firmar-se de forma bastante promissora, ao passo que a situação econômica, ao contrário, veio a agravar-se sensivelmente até a crise em que ora nos debatemos: a alta do custo da vida não pôde ser detida, mas, antes, acelerou o seu ritmo ascensional; a balança comercial, com saldo pouco animador, com um *deficit*, em outubro, de 11.252 milhões”.

O PERIGO DAS SOLUÇÕES EXTREMAS

É um mal nosso, o que revela a inclinação um tanto apaixonada quando nos defrontamos com problemas que exigem cuidadosa reflexão, a escolha de caminhos recomendados por subscritores estrangeiros. Esquecemos que esses mestres não conhecem o Brasil e apontam soluções à base do que se passa em seus países, de estrutura completamente diversa da nossa. Não raro as correntes se distanciam sobremodo dos meios a utilizar, embora tenham um fim em comum. Em nosso caso, lembra o Sr. Israel Pinheiro, que das correntes que recomendam providências para sair-se da atual crise, uma sustenta “que as restrições para o saneamento das finanças públicas agravaram a crise econômica, e outra que a crise econômica, decorre de outros fatores, e que somente mediante o prévio saneamento financeiro poderemos encontrar condições favoráveis ao desenvolvimento econômico seguro”. Em linguagem didática, os

clássicos se chocam com os modernos; Keynes e Ricardo desfilam através de citações, de exemplos, de referências ao que ocorreu noutros países.

Para o presidente da Comissão de Finanças, há sempre o meio termo. E tanto a política de equilibrar o orçamento em detrimento da expansão do país como um sistema financeiro desregrado, não nos conduzirão a um pôrto seguro. Transcrevemos as palavras do Sr. Israel Pinheiro, em que a um sabor didático se alia uma observação de quem está com os pés firmes na realidade: “Em nações de economia fechada, é possível re-frear o ritmo das atividades construtivas com o fito de alcançar uma rápida ordenação nas finanças públicas. Já no Brasil, em fase de crescimento, medidas dessa ordem só podem ser prejudiciais, uma vez que se trata aqui, antes e acima de tudo, de estimular e fortalecer o ritmo da produção. Nos países de economia fechada em que a riqueza já foi criada, o problema é de uma justa distribuição dessas riquezas. Nas economias abertas, em fase de criação, o problema é estimular as iniciativas e ordenar o enriquecimento”. A solução está no meio termo.

CUSTO DE VIDA

De 1946 a 1952 o índice do custo de vida cresceu de 100 para 178. Em comparação a outros países, não somos dos piores. Mas a um observador que se detenha nos dados de produção e importação de gêneros alimentícios, verificará que a maior das causas para a ascensão dos preços é a insuficiência da produção agrícola. Ela é que tem favorecido a importação, em larga escala, de gêneros alimentícios. Num quinquênio — de 1948 a 1952 — nossas compras de frutas de mesa (pêras, maçãs e uvas) passaram de 40.000 toneladas a 58.000, ou seja um acréscimo de 112.000 anuais no valor de Cr\$ 620.000.000,00. No mesmo período, o acréscimo médio de bacalhau importado foi de 56.000 toneladas anuais, no valor de Cr\$ 630.000.000,00. Por outro lado, temos o inverso no quadro das exportações de gêneros de primeira necessidade. A venda de açúcar, arroz, carnes congeladas e em conservas, feijão, milho, decresceu de

741.000 toneladas em 1948 no valor de Cr\$ 2.102.000.000,00 para 444.000 toneladas em 1951, no valor de Cr\$ 569.000.000,00. Enquanto isso, nossa população aumenta de 1.500.000 pessoas por ano e a população mundial de 25 milhões. Decresce nossa capacidade produtiva, enquanto se verifica que a crise de fome é um dos problemas que mais preocupam os órgãos especializados da ONU. O dever que nos impõe é o aumento da produção.

São números êstes que apenas revelam uma face do angustioso problema que nos aflige. E se juntarmos a essa importação de gêneros alimentícios — consequência da falta de planejamento nas atividades agrárias — a de artigos supérfluos, objetos de luxo, autos de passeio, veremos que, a prosseguir nesse ritmo, é o mesmo que dirigir-se ao abismo, consciente das consequências da queda.

Que fazer então? Recomenda o Sr. Israel Pinheiro o que se afirma constantemente, mas não se pratica convenientemente: uma política de restrição às importações de tudo o que venha a prejudicar o país, em detrimento de seu desenvolvimento. “E” preciso, pois, que o povo se esclareça e se convença da necessidade dessas restrições, que no Brasil virão apenas, ao contrário do que sucede noutros países, garantir um futuro melhor, de mais abundância e mais fartura. Só assim, limitando ao mínimo as importações, de bens de consumo dispensáveis, poderemos adquirir os equipamentos de que necessitamos para estimular a produção nacional”.

A QUESTÃO CAMBIAL

Qualquer que seja a solução, certamente virá trazer mais benefícios que a situação em que nos encontramos. A taxa atual beneficia a importação, em detrimento da exportação, “ainda mais agravada com a tomada compulsória de letras do Tesouro (20%)”. E’ certo que se admite, até certo ponto, a taxa fixa, a fim de evitar especulações e permitir a importação de equipamentos em condições favoráveis para o desenvolvimento da produção, desde que se entregue ao produtor nacional com margem limitada de lucro.

Nesta ordem de raciocínio, o Presidente da Comissão de Finan-

ças, em seu relatório, alude às proposições em debate. Não está de acôrdo plenamente com as providências sugeridas. Preferível seria a organização de uma câmara de compensação e uma legislação especial e seletiva “que proporcionasse ao capital estrangeiro condições especiais, desde que fôsse investido em empreendimentos industriais e agrícolas”. Para isso teríamos necessidade de um estudo mais amplo, sem a intenção de adotar normas de caráter geral. A esta altura, não há mais tempo, o que revela um hábito nosso, mau hábito diga-se, de somente procurarmos soluções sob a pressão dos acontecimentos. Caímos na improvisação, porque nos falta a previsão necessária.

REDESCONTO, PETROBRÁS E SITUAÇÃO FINANCEIRA

O que ressalta do relatório do Sr. Israel Pinheiro é a tendência de permanecer à margem das soluções extremas. O que define em tese — problemas nacionais, soluções nacionais — aplica na exposição do fato econômico. Como solução para os problemas agrários, não se refere aos projetos de reforma e de colonização, mas acredita que no crédito através da Carteira Agrícola do Banco do Brasil se abre um caminho de largas proporções. “A cédula rural pignoratícia e hipotecária — disse — é outra medida que o Governo vai submeter à consideração do Congresso. Sòmente a reforma do sistema bancário, criando o Banco Central e o Banco Rural, com crédito especializado a longo prazo, poderá atender à situação premente atual”.

“Nenhum país construiu sòzinho a própria grandeza. O Brasil não poderá construir a sua, enquanto esbarrar na muralha dos preconceitos erguidos contra o capital e a técnica estrangeiros”. São palavras que definem outra posição: a de quem, equidistante dos extremos na questão petrolífera, admite ser impraticável a exploração do petróleo sem o concurso do capital alienígena. Devemos seguir o exemplo canadense. E no caso do Brasil, mais se justifica a cooperação alheia, pois “o nacionalismo se explica em países saturados para evitar concorrência e não em países novos para suprir deficiências”.

Já vimos que o equilíbrio orçamentário rígido não trouxe melhoras nas condições econômicas. Embora a situação financeira se venha firmando com novo *superavit* na proposta para 1953, e maior que a previsão para 1952 foi a arrecadação, observe-se que o saldo de Cr\$ 290.233.000,00 no ano findo foi o resultado de uma política de elevação de tributos, nesta ordem: impôsto de consumo, + 18,0%; impôsto de renda, + 29,2%; impôsto de sêlo, + 17,3%; impôsto de importação, + 9,4%. Projeta-se ainda ampliar-se os níveis atuais de tributação. E' nesta altura que o Sr. Israel Pinheiro recomenda prudência e adverte que não se deve ir muito longe, quando se trata de onerar a produção. Fala-se em deixar progressivamente os lucros extraordinários, a fim de dar-se justeza ao princípio de maior tributação aos que possuem maior poder aquisitivo. "Devemos ter em vista na fixação das taxas progressivas — diz o relatório — que o Brasil muito necessita da capitalização para grandes empreendimentos, ao contrário dos países desenvolvidos, em que a repercussão social da taxaço pretende justamente limitar a excessiva capitalização e reduzir o poder açambarcador dos grandes grupos capitalistas. Devemos manter sempre a taxaço em nível bem inferior à dos países supercapitalizados, de modo a atrair o capital estrangeiro".

PROVIDÊNCIAS

Três são as providências imediatas sugeridas pelo Presidente da Comissão de Finanças, sendo que a primeira já está nas cogitações do Ministro da Fazenda e a segunda vem sendo objeto de cuidadoso exame da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil. Ei-las:

a) empréstimos externos para coberturas dos atrasados, ou pelo menos uma boa percentagem dos mesmos;

b) seleção rigorosa na importação com prioridade para matérias-primas e equipamentos para indústrias e produtos destinados à agricultura. Restrição rigorosa nos supérfluos e objetos de luxo;

c) racionamento da gasolina e mistura obrigatória no pão.

Dentre as de caráter específico, nos setores agrícola, industrial e financeiro, estão assim discriminadas:

AGRICULTURA

a) Banco Rural para crédito especializado e a longo prazo;

b) Armazéns, silos e armazéns-frigoríficos;

c) Mecanização da Lavoura.

INDÚSTRIA

a) Descentralização industrial com auxílio do Governo Federal a eletrificação do interior;

b) Industrialização dos produtos da lavoura e da pecuária.

FINANÇAS

a) Limitar ao essencial as despesas orçamentárias que se refiram à manutenção dos serviços normais do Estado;

b) Empregar as disponibilidades da Receita e suplementá-las com recursos extraordinários no que fôr necessário para o imediato reajustamento dos nossos transportes e ainda a Agricultura;

c) Reforma geral dos impostos diretos e indiretos e taxas aduaneiras, tendo em vista nos indiretos e taxas aduaneiras uma maior incidência de objetos de luxo e supérfluos e também no maior poder aquisitivo do comprador. No

direito por uma progressão mais acentuada além de certos limites de lucro;

d) Incentivar e assistir a aplicação do capital estrangeiro em atividades de produção;

e) Rigorosa seleção de crédito em benefício da produção industrial e agrícola.

x x x

Tão ampla foi a receptividade à exposição do Sr. Israel Pinheiro, que se aprovou um requerimento solicitando divulgação em avulso. E' que todo o arrazoado não condena frontalmente as medidas do Executivo, mas há na análise da situação econômico-financeira uma rígida crítica aos meios utilizados na contenção do aumento do custo de vida, na batalha da produção, na política de restrição aos artigos que não trazem benefícios ao nosso desenvolvimento. Houve quem notasse na análise do Presidente da Comissão de Finanças amplos motivos para, num regime parlamentarista, justificar a queda do gabinete. Entre as interpretações as mais diversas, não resta dúvida que o relatório do Sr. Israel Pinheiro foi uma manifestação de vitalidade do Congresso, que se firma e se prestigia através de debates em torno de problemas que exigem compreensão e estudo.

Gravosidade e Especulação

APROVADO o projeto que regulamenta dois mercados de câmbio, pela Câmara, releve-se a oportunidade que se teve, de debater com amplitude problemas de nosso comércio externo. Mais de uma vez já aludimos às diversas opiniões em choque, em sua maioria favoráveis à instituição de dois mercados, divergindo-se, apenas, nos pormenores, quanto ao funcionamento. Em resumo, breve estarão funcionando os dois mercados, embora no artigo que regulamenta o câmbio livre, (art. 2.º), conste a cláusula "salvo deliberação em contrário do Poder Executivo em caso de excepcional gravidade, mediante proposta do Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, vedadas

quaisquer discriminações para operações da mesma natureza". Admite-se, em princípio, a intervenção do Estado no mercado livre.

Dentre os problemas lembrados no decorrer dos debates, o dos gravosos despertou curiosa atenção. Não tanto pela condição de gravoso, mas pelas origens da gravosidade que sobre eles pesa. Coube ao Deputado Herbert Levy esclarecer certos pontos, pelos quais se alega a dificuldade de exportação de alguns produtos, que não encontram mercados fora do país. Apontando como justa a solução da reciprocidade através de tratados comerciais, e na concessão de subsídios justos, o representante paulista foi mais além: afirmou que os casos de gravosi-

BROCAS SUECAS

Espirais

MALCUS



Fabricadas com aço
fino sueco pela
A/B Malcus Holmquist

**M A N T E M O S
E S T O Q U E
C O M P L E T O**

CIA. T. JANÉR

COMÉRCIO E INDÚSTRIA

Seção de Aços e Ferramentas

Rua Visconde de Inhaúma, 38 - Loja

Fones: 43-1630 e 43-9553

S. Paulo - B. Horizonte - P. Alegre - Curitiba - Recife - Belém

IA-815

dade não assentam no desajuste das taxas cambiais, mas em grande parte na especulação. E citou exemplos.

Lembrou que a cêra de carnaúba é vendida a Cr\$ 18,50 por libra, ou seja por 452 gramas. Por quilo, o exportador apura Cr\$ 38,00 a 39,00. Esta cêra é adquirida do caboclo a Cr\$ 10,00. Não existe, pois nenhuma gravosidade. "A razão principal da crise madeireira reside na falta de exportações para a Argentina e para a Grã-Bretanha, dois grandes mercados consumidores". A primeira se encontra incapaz de corresponder às nossas exportações; e a segunda está restringindo suas importações ao máximo. Não é, portanto, uma questão de preço.

Cabe aqui referência a recente discurso pronunciado pelo Deputado Jorge Lacerda, sobre a situação da madeira em seu Estado, Santa Catarina. Ao afirmar que uma dúzia de tábuas de pinho, que em média custa Cr\$ 120,00, paga, só de transporte, do oeste do Estado até o porto de Itajaí a importância de Cr\$ 100,00, vê-se que o que o torna gravoso é a deficiência de transporte. De um lado a especulação, de outro a falta de rodovias, de ferrovias.

Voltando aos exemplos apontados pelo Sr. Herbert Levy, temos a banana. "Vende-se ao consumo interno por Cr\$ 30,00 o cacho, mas o produto recebe do atacadista apenas Cr\$ 3,50 por cacho. O consumidor paga cerca de dez vezes mais. A exportação de bananas alcança o preço de Cr\$ 18,00 o cacho". Eis a especulação concorrendo para o que se julga ser gravosidade.

Para arremate dessa série, ainda lembrou a laranja, que é vendida de Cr\$ 30,00 a Cr\$ 40,00 para o produtor enquanto o consumidor paga Cr\$ 100,00 e Cr\$ 120,00. "O que existe — conclui o representante paulista — é um disparate no sistema de distribuição, que esmaga completamente o produtor e lhe dá apenas cerca de 10% do preço paga pelo consumidor". Para os produtos nessas condições a solução é inteiramente outra, já aludida.

Livros & Idéias



Um D. Pedro I Sem Nada de Convencional

VALDEMAR CAVALCANTI

DIZER simplesmente que a última biografia do Sr. Otávio Tarquínio de Sousa — *A vida de D. Pedro I* — foi uma das obras marcantes de 52 será dizer pouco: será dizer o mínimo. Porque a verdade é que o ilustre escritor contribuiu para a bibliografia histórica brasileira com um grande livro, destinado a marcar época; o livro de um autêntico mestre da biografia, fruto de cinco anos de paciente pesquisa e metódico labor.

Acontece, porém, que 1952 foi, de algum modo, o ano das biografias. Tivemos, por exemplo, *A Vida de Lima Barreto*, de Francisco de Assis Barbosa — trabalho definitivo, realizado com extraordinário carinho. Estudando a obra do pobre mulato, reunindo documentação sobre a sua amarga existência, colhendo depoimentos pessoais, o autor se entregou incansável à tarefa de reavivar os traços de um retrato amarelecido, que o tempo ia destruindo aos poucos, e praticou dêsse modo um ato de justiça literária cujo alcance ainda não podemos de todo avaliar. Tivemos também uma excelente biografia de Joaquim Nabuco, a de Luiz Viana Filho. Não querendo, como é comum, “talhar uma estátua”, o escritor bahiano esforçou-se por compreender a natureza humana de Nabuco e apanhar o homem em flagrante, com irrecusável autenticidade. Não é um retrato solene o que ele pintou. Não está ali o Nabuco homem bonito e glorioso, o acadêmico, o abolicionista generoso; mas um Nabuco natural, com

as suas fraquezas e os seus erros. E junte-se ainda a essa série de biografias a que escreveu Manuel Bandeira — *Gonçalves Dias*. Não a considera o autor uma biografia propriamente dita, levando em conta o valor de obras antecedentes, mas uma “narrativa quase linear” da vida do poeta romântico. Uma narrativa, porém, que tem muitos encantos: sendo precisa, é bastante envolvente, pelo tom que lhe deu Manuel Bandeira.

Pois em meio à série a obra de Otávio Tarquínio de Sousa ainda se destaca soberana, como alguma coisa de monumental. Saltam aos olhos o esforço do pesquisador, a probidade com que se documentou para o desempenho da tarefa esco-

lhida, o alto senso crítico com que utilizou todo êsse material e, como se fôra pouco, o bom gosto que marca de modo inconfundível as suas páginas. De tal sorte que êsse passa a constituir um ponto de referência obrigatório e fonte segura de informação para quantos se voltem para a figura e a vida do imperador.

Não foram poucos os historiadores que, antes do Sr. Otávio Tarquínio de Sousa, procuraram estudar a personalidade de Pedro I — e entre eles se incluem um Oliveira Lima, um Varnhagen, um Tobias Monteiro. Nenhum, entretanto, obteve tão copiosa informação em livros e arquivos. Nenhum alcançou tão fundo a verdade humana daquele ser contraditório. Além de ter colhido elementos novos em documentos da família imperial, relativamente ao homem, ao meio e à época, o biógrafo levou a cabo uma tarefa ainda mais importante ao desfazer no retrato de Pedro I, os traços convencionais. “Quem se dispõe a estudar uma personagem histórica com ânimo de restituí-la quanto possível à sua realidade, descobrindo-lhe as características mais autênticas e restabelecendo-lhe o ritmo vital, deve de início precaver-se contra a apresentação convencional com que não raro a desfiguram contemporâneos e pósteros” — diz o autor. No caso do imperador, o fato é que se consagrou a história do rapaz leviano e impulsivo, que vivia atrás de rabo de saia, como um D. Juan privilegiado. O anedótico e o frascário da vida de Pedro I foram mesmo em certa época o que havia de melhor para certo tipo de exploradores das letras históricas.

Sem querer apagar nenhum desses traços, porque autênticos, mas também não desejando ressaltá-los a vivo em prejuízo de outros igualmente autênticos, o Sr. Otávio Tarquínio de Sousa fez o que estava em suas forças para reconstituir fielmente a imagem do imperador, reintegrando-o “na verdade de sua vida e de sua pessoa, de seu caráter e de sua ação, de seu temperamento e de sua presença, de sua inteligência e de sua sensibilidade”.

O historiador sentiu, antes de mais nada, o fácil e o atraente do tema escolhido. E foi graças ao seu espírito de equilíbrio e com postura intelectual que se livrou

COLEÇÃO
DOCUMENTOS BRASILEIROS

DIRIGIDA POR OCTAVIO TARQUINIO DE SOUSA

71

OCTAVIO TARQUINIO DE SOUSA

A VIDA
DE
D. PEDRO I

EDIÇÃO ILUSTRADA

★

VOLUME I



Livraria JOSÉ OLYMPIO Editora

Em Poucas Linhas

SANCIONADA pelo prefeito de São Paulo a lei que isenta de impostos a indústria e o comércio de livros. Além disso, o prefeito concedeu a necessária autorização para que as livrarias possam ficar abertas durante a noite.

* FOI encontrado numa livraria de Washington um exemplar de um dos primeiros livros publicados no hemisfério ocidental — o *Dicionário Hispano-Mexicano*, de Molina (1751). Foi adquirido por 450 dólares.

* CONFISCADO em Roma, por decisão judicial, o livro *Edda Contra Benito*, de Emilio Settimeli, a pedido da filha de Mussolini.

* CONCEDIDO à Livraria do Globo um prêmio especial da Câmara Brasileira do Livro pela sua edição de luxo de *A Noite na Taverna*, de Álvares de Azevedo.

* ESTÃO sendo intensificados os preparativos para a realização, em São Paulo, de um novo Congresso de Escritores, em setembro próximo.

* CONVIDADO para o cargo de Adido Cultural da embaixada brasileira em Washington o escritor Érico Veríssimo.

* VÃO ser reunidas em livro as reportagens que o jornalista Murilo Melo Filho escreveu nos Estados Unidos para jornais brasileiros, ao fazer a cobertura da última eleição presidencial daquele país.

* NAS livrarias a 3.ª edição de *Geografia da Fome*, de Josué de Castro — obra que já foi publicada em 7 diferentes idiomas.

do perigo, dedicando-se afoitamente ao estudo dos enigmas psicológicos apresentados na vida de Pedro I. Valeu ao autor a longa experiência adquirida no correr dos anos, ao contato com os livros e com as sombras do passado.

A ação política do imperador foi exaustivamente exposta pelo biógrafo, nas suas linhas fundamentais. Aí está retratado o homem voluntarioso e desconfiado, enganento de sua autoridade e das suas prerrogativas, sujeito a freqüentes impulsos reacionários e absolutistas; o homem contraditório que, carregando uma tradição secular de despotismo, nutria o espírito, entretanto, de idéias liberais; o autoritário que dissolveu uma vez a assembléia constituinte para procurar, depois, acomodar-se aos ditames do regime constitucional; o áspero que se conservava distante dos seus ministros, indiferente e até hostil aos seus principais colaboradores políticos, a ponto de até despedi-los, em alguns casos, como se despedisse simples empregados.

Foram muitos, evidentemente, os problemas psicológicos que se ofereceram ao Sr. Otávio Tarquínio de Sousa na recomposição da personalidade do soberano, só os tendo ele vencido em virtude de uma extraordinária aptidão crítica, que é, sem dúvida, o segredo de

seu êxito como biógrafo. A essa aptidão se alia naturalmente o bom gosto, que lhe assegura uma orientação firme e dá às suas obras a mais alta categoria literária.

Muito feliz foi o autor ao aproveitar, nas últimas páginas do livro, a expressão usada justamente por um adversário de Pedro I — a expressão de Evaristo da Veiga, para quem o imperador não foi “um príncipe de ordinária medida”. Foi, de fato, um excepcional. “Não foi — acentua o Sr. Otávio Tarquínio de Sousa, com toda a razão — um príncipe de ordinária medida, mas uma prodigiosa natureza humana, um ser de escândalo e contradição, cuja vida tão breve se marcou de rasgos generosos que lhe redimem erros e pecados. Não foi um homem de ordinária medida”. (José Olympio, 3 vls., Coleção Documentos Brasileiros, 795 págs., ilustrações fora do texto, Cr\$ 300,00).

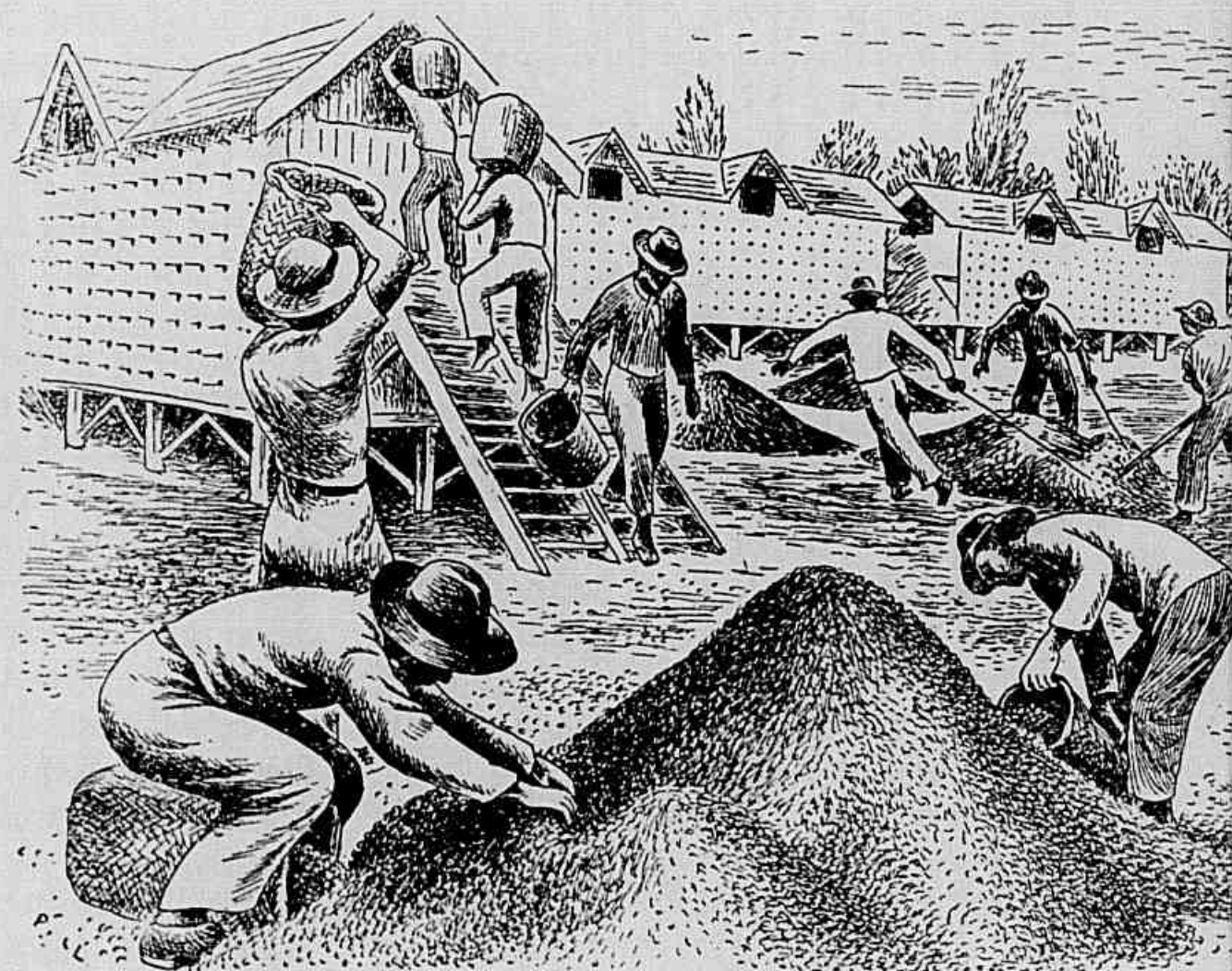
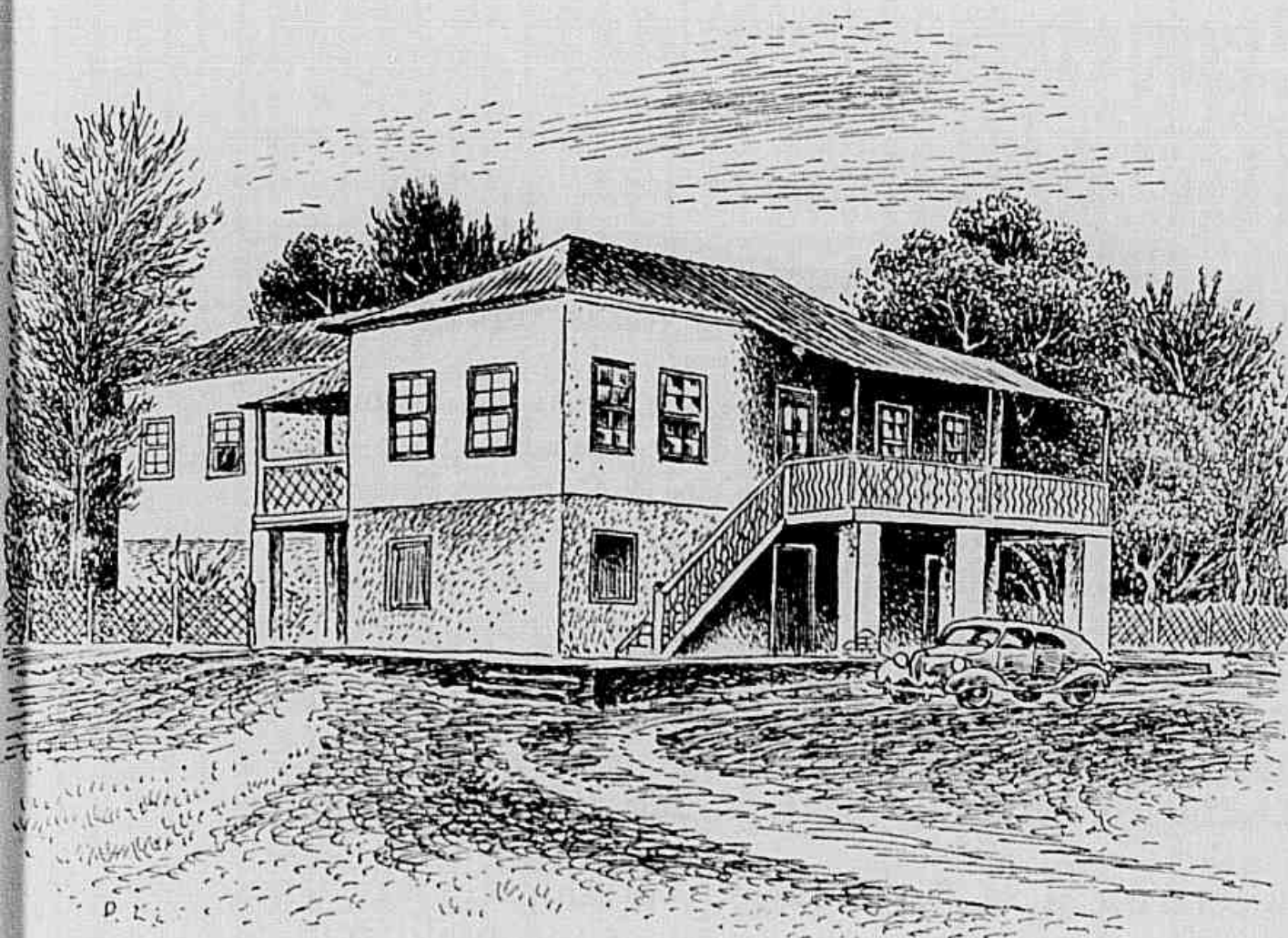
ABC DO LAVRADOR

* ESTÁ sendo lançada regularmente pela editora Melhoramentos uma coleção de folhetos que, organizada com objetivo de vulgarização de conhecimentos técnicos, se destina ao homem do interior, aos que cuidam da terra. A série

é o “ABC do Lavrador”. Os volumes, fartamente ilustrados, contêm ensinamentos úteis, ministrados por especialistas, numa linguagem chã. Os últimos títulos são os seguintes: 15. *Produtos da Cana*, de Amaury H. da Silveira; 16. *Cultura do Morangueiro*, de João S. Decker; 17. *Cultura da Bananeira*, de Júlio Di Paravicini Tôres; 18. *Como Preparar o Composto*, de Sigmar Kaufmann; 19. *Vamos Plantar Algodão*, de Trajano Monteiro; 20. *Cultura do Mamoeiro*, de João S. Decker; 21. *Árvores Forrageiras*, de Pimentel Gomes; 22. *Criação Prática de Marrecos*, de A. Di Paravicini Tôres; 23. *Cenoura, Espargo e Rabanete*, de Leocádio de Souza Camargo; 24. *Cultura Prática da Videira*, de J. de Almeida Santos Neto; 25. *Adube seu Sítio*, de Pimentel Gomes; e 26. *Cultura de Oliveira no Brasil*, de Shisuto José Muraiama (cada folheto, Cr\$ 15,00).

O HOMEM E O ESTADO

EM O HOMEM E O ESTADO encontrará o leitor uma síntese feliz do pensamento de Jacques Maritain. Nesse livro, agora traduzido para o português por Alceu Amoroso Lima, o filósofo francês procurou resumir as suas idéias sobre problemas fundamentais de nossa época, no que diz respeito às relações entre o homem e o Estado. Evidente a importância de que se reveste, assim, esta obra, cuja leitura logo se recomenda aos que se interessam pelo estudo da filosofia social e cristã de Maritain. O volume está dividido em sete capítulos principais: 1. O povo e o Estado; 2. O conceito de soberania; 3. O problema dos meios; 4. Os direitos do homem; 5. A carta democrática; 6. A Igreja e o Estado; 7. O problema do governo mundial. E' de ressaltar este último capítulo, dedicado ao problema da organização da Paz, possível, a seu ver, mediante a instituição de um Conselho Consultivo Supranacional, sem nenhum poder, mas dotado de autoridade moral indiscutível, cuja função seria apenas de sabedoria ética e política, aplicada à formação de uma opinião internacional organizada (Agir, 251 pgs., Cr\$ 50,00).



Duas das ilustrações a bico-de-pena do artista Percy Lau para o livro "A Fazenda de Café em São Paulo", de Olavo Batista Filho.

Café

COM a publicação da monografia de Olavo Batista Filho — *A Fazenda de Café em São Paulo* — o Serviço de Informação Agrícola (Ministério da Agricultura) dá prosseguimento ao plano do "Documentário da Vida Rural", iniciado com o estudo de Manoel Diegues Júnior sobre a vida nos engenhos de açúcar do Nordeste. A coleção, como o acentuamos em nota anterior, tem por objetivo a fixação nítida, com o necessário rigor técnico, de aspectos característicos da vida das populações rurais do país, discriminadamente pelas respectivas áreas econômicas. Cada volume deverá apresentar um quadro das atividades de determinados grupos sociais e de exploração econômica, de que, em conjunto, as monografias nos possam oferecer um mosaico, da realidade do Brasil interior. Uma iniciativa, portanto, que merece palavras de estímulo e justo louvor, pelo que representa para um estudo cuidadoso da nossa paisagem sócio-econômica.

Coube ao prof. Olavo Batista Filho, especialista em trabalhos de tal natureza, a incumbência de elaborar a monografia referente às fazendas paulistas de café. E dêsse encargo o técnico se desincumbiu com a sua habitual profi-

ciência, dadas a extensão e profundidade de seus conhecimentos da matéria. Ao texto o autor juntou profusa documentação fotográfica e, além disso, alguns bicos-de-pena de Percy Lau — artista que se vai tornando o grande fixador, preciso e minucioso, de tipos e penas da vida brasileira.

O volume está dividido em cinco capítulos. No primeiro, o autor faz um bosquejo histórico, remontando aos primórdios da cultura cafeeira em São Paulo e indicando os marcos fundamentais de sua evolução. Em seguida, aprecia, baseado na indicação dos melhores autores, os resultados do trabalho escravo e os do trabalho livre.

No capítulo segundo é traçado um quadro mais largo da lavoura cafeeira, tendo em vista a peculiaridade de sua organização e de seus problemas. Acentua aí o autor que a fazenda paulista não é uma instituição meramente econômica, mas, além disso e sobretudo, "um traço cultural na vida social paulista". E insiste: "O café não representa apenas uma fonte de riqueza, significa antes de tudo um sentido de vida. Podemos mesmo falar da civilização do café, pois ele criou hábitos, fixou aspectos, determinou destinos, moldou consciências, interferindo, em última análise, de forma decisiva, na estruturação da sociedade paulista contemporânea". Em seguida, o autor traça o perfil

do colono e do fazendeiro, analisando o papel que lhes cabe na economia cafeeira e referindo as relações existentes entre eles. Por último, uma página sobre o plantio do café e sobre os males que prejudicam essa lavoura — a broca e a vespa de Uganda.

É dedicado aos processos da colheita o terceiro capítulo, que se estende ainda em observações de sentido folclórico, relativamente às festas do ciclo joanino, e indicações objetivas sobre atividades típicas e estilo de vida do colono das fazendas cafeeiras.

O penúltimo capítulo contém uma série de anotações concisas sobre a arquitetura rural típica da área do café — a casa do fazendeiro, a do colono e o terreiro. Segue-se uma página a respeito dos instrumentos usuais de trabalho e da maquinaria.

Por fim, a parte derradeira da monografia contém uma apreciação sobre a colocação do imigrante na fazenda, sobre o preço e o mercado mundial e sobre a produção e o comércio de café — tudo isso com base em dados estatísticos.

O Sr. Olavo Batista Filho despojou o seu trabalho de todo e qualquer lastro de erudição, só aqui ou ali citando um autor, usando aspas com a maior parcimônia, no intuito de dar às suas páginas um tom mais escorrido e simples. E isso ele o conseguiu perfeitamente, visto como a sua monografia está

vasada num estilo enxuto, conveniente aos objetivos que o autor e o SIA tinha em vista.

PLANOS PARA 53

A PESAR das sérias dificuldades que se antepõem ao desenvolvimento da indústria do livro brasileiro, os editores organizaram corajosamente os seus planos para este ano. José Olympio, por exemplo, não pensou em restringir as suas atividades, tendo, além disso, mantido o princípio tradicional da sua linha de trabalho, que é o da preferência para os autores nacionais. Está previsto o enriquecimento da sua Coleção Documentos Brasileiros com alguns novos títulos realmente importantes. Já se encontram no prelo os dois últimos livros de Gilberto Freyre — *Aventura e Rotina* e *Um Brasileiro em Terras Portuguesas*. Sairão, aliás, em edição uniforme (25 volumes), as obras do sociólogo brasileiro — a “Gilberteana”. Outros lançamentos: *Cinco Livros do Povo* e *Geografia do Brasil Holandês*, de Luiz da Câmara Cascudo; *Nordeste Brasileiro*, de Silva Melo; *História Política e Administrativa do Brasil*, de Rodolfo Garcia (póstumo); e *História do Capitalismo no Brasil*, de Oliveira Viana (também póstumo). Algumas reedições que merecem atenção especial, na mesma Coleção: *Evolução do Povo Brasileiro*, de Oliveira Viana, *Folclore Brasileiro* (3 vols.) e *História da Literatura Brasileira* (5 vols.), de Sylvio Romero, *O Romance Brasileiro* (obra inteiramente refundida), de Olívio Montenegro, *História da Literatura Brasileira*, de José Veríssimo, *Machado de Assis*, de Lúcia Miguel-Pereira, e *Um Voluntário da Pátria*, de Pinheiro Guimarães. Sem falar em obras de ficção e poesia — lista enorme — José Olympio ainda lançará em julho o primeiro número da *Revista Contemporânea*, sob a direção de Otávio Tarquínio de Sousa, com a colaboração de grandes escritores brasileiros.

Outro editor com grandes projetos é Antônio Simão dos Reis, que vai iniciar este ano a publicação das obras completas do filólogo Mário Barreto e de uma série de história das várias Unidades da Federação, cujo primeiro volume será a do Rio Grande do Sul,

A PRESENTADO à Câmara, pelo deputado Cunha Machado, um projeto de lei dispondo sobre a publicação de todos os trabalhos de Santos Dumont.

* ROBERTO Assunção está em entendimentos com o editor Bernard Grasset para a publicação, em Paris, de quatro obras representativas da cultura brasileira.

* DISTINGUIDO pelo governo brasileiro com o grau de oficial da Ordem do Cruzeiro do Sul o escritor William Rex Crawford, ex-adido cultural da Embaixada dos EE.UU. e tradutor de *A Cultura Brasileira*, de Fernando de Azevedo.

* VAI o Itamarati promover a tradução, para o francês e o inglês, de nossos melhores romances modernos (Graciliano Ramos, José Lins do Rêgo e Raquel de Queiroz).

* SAIU nos EE.UU. uma segunda edição do livro *The Work of Oscar Niemeyer*, de Stamo Papadski, com prefácio de Lúcio Costa e farto material fotográfico. A edição é da Reinhold Publishing Corporation.

* ESTÊVE no Brasil o cap. I.B. Maxwell, presidente da firma *Simpking, Marshall Ltd.*, de Londres, que entrou em contato com as autoridades brasileiras e sindicatos de livreiros e editores com o objetivo de conseguir maior penetração do livro britânico em nosso meio. Obteve a concessão de prioridade para a importação de livros em paridade com o petróleo e o trigo.

do finado Gen. Souza Doca. Divulgará também uma coleção de histórias literárias regionais. O fundamental, porém, será a sua nova coleção, a Problemas Brasileiros, segundo o esquema traçado por Otto Maria Carpeaux. Os títulos programados são os seguintes: *Raças e Racismo no Brasil*, de Afonso Arinos, *Alfabetização e Analfabetização*, de Anísio Teixeira, *Como se Alimenta e Como se Deve Alimentar o Brasileiro*, de Silva Melo, *Borracha e Castanha*, de Artur César Ferreira Reis, *A Expressão Literária Gaúcha*, de Augusto Meyer, *Pretecionismo e Iniciativa Livre no Brasil*, de Caio Prado Jr., *O Negro em São Paulo*, de Donald Pierson, *Religiões Negras no Rio de Janeiro*, de Édson Carneiro, *Cultura, Humanismo e Ensino em Minas Gerais*, de Eduardo Frieiro, *A Escola do Recife*, de Gilberto Freyre, *Dois Tipos Nacionais, Mineiros e Gaúchos*, de Guilhermino César, *A Erosão no Brasil*, de Hildebard Stemberg, *Bases da Reforma Agrária*, de José Artur Rios, *Três Historiadores Brasileiros — Varnhagen, Capistrano e Paulo Prado*, de José Honório Rodrigues, *Arquitetura Européia no Nordeste*, de Manoel Diegues Jr., *De Martins Pena a Lima Barreto*, de Paulo Rónai, *O Aleijadinho*, de Rodrigo M. F.

de Andrade, *Igreja e Estado no Brasil*, de San Tiago Dantas, *Ideologia e Política do Padre Antonio Vieira*, de Sérgio Buarque de Holanda, e *Economia e Civilização de São Paulo*, de Sérgio Milliet. A Organização Simões vai publicar ainda um jornalzinho mensal, *A Gazetinha*, dedicado inteiramente à propaganda do livro.

GILBERTO FREYRE EM FRANCÊS

L ANÇADA pelo editor Callimard, acaba de aparecer em Paris a tradução de *Casa-Grande & Senzala*, de Gilberto Freyre, sob o título de *Maitres et Esclaves*. A edição francesa da grande obra de sociólogo brasileiro, incluída na Coleção “Croix du Sud”, abrange 550 páginas de texto, seguidas de um glossário de certas expressões, particularmente brasileirismos, considerados intraduzíveis.

Apresentando o livro, cuja tradução se deve ao prof. Roger Bastide, o editor acentua o mérito da obra, dizendo do seu relêvo no conjunto da bibliografia especializada sul-americana e informando que ela é estudada, desde 1949, em um curso na Sorbonne. Assinala ainda que os críticos mais categorizados se têm referido à “originalidade de seu pensamento e de seus métodos” (de Gilberto Freyre).

Bastante honrosas são as referências feitas, no prefácio, pelo

prof. Lucien Febvre, catedrático do Colégio de França e da Sorbonne: o livro, a seu ver, "não é um livro simples" — e explica: "A um só tempo é História e Sociologia. Um memorial e uma introspecção. Um ensaio de um escritor nato, e que obriga o menos artista dos leitores a aperceber-se do talento do autor: êsse dom assombroso de visão e ressurreição, feito de lucidez e sensualidade. "Julga o sábio francês que Gilberto Freyre deu uma lição aos europeus, por ter escrito um trabalho da maior seriedade sem se ater a "regras pedantes". É o livro "de um homem sobre o homem", diferente, portanto, das obras convencionais, que esquecem o Homem pelos tipos de exceção. Destaca, de modo especial, a contribuição do escritor brasileiro para a compreensão de uma "imensa experiência de fusão de raças", que se processa em nosso país. "O livro de Gilberto Freyre não é bom que seja pôsto ao alcance dos franceses só porque é cheio de talento e porque nos faz compreender o Brasil e Portugal e porque é nobre na sua inspiração e corajoso em tudo o que diz respeito a raça, sexo, escravidão — por excelentes que sejam essas razões"; mas também "porque coloca, a seu modo, no seu setor, o maior dos problemas que se levantam em 1952 diante dos portadores da velha civilização européia."

RIO DE JANEIRO

ORGANIZOU o Departamento de História e Documentação, da Prefeitura do Distrito Federal, um largo plano de difusão cultural, como parte do seu programa geral de atividades. E nesse plano incluiu uma série de trabalhos que interessam de modo particular ao estudioso das coisas do passado carioca. Entre êles, por exemplo, alguns de Noronha Santos, fruto de pesquisas bibliográficas pacientes. São índices especiais das seguintes obras: *Antiquilhas e Memórias*, de Vieira Fazenda, *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*, de Debret, *Viagem Pitoresca Através do Brasil*, de Rugendas, *Reminiscências de Viagens e Permanência no Rio de Janeiro*, de Kidder, *Notas sobre o Rio de Janeiro e Partes Meridionais do Brasil*, de Luccock, *Brasil Pitoresco*, de Ribeyrolles, *Crônicas*,

de Backeuser, *Memórias para Servir à História do Reino do Brasil*, de Luiz Gonçalves dos Santos, *D. João VI no Brasil*, de Oliveira Lima, *Dez Anos no Brasil*, de Seidler, *Memorável Viagem Marítima e Terrestre ao Brasil*, de Nieuhof, *Memórias de um Colono no Brasil*, de Davatz, *Viagem à Terra do Brasil*, de Lery, *Viagens às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*, de Saint Hilaire, *A Corte de D. João VI no Rio de Janeiro*, de Luis Edmundo, *The Beautiful Rio de Janeiro*, de Grey Bell, e *A Vida Contraditória de Machado de Assis*, de Elói Pontes. Além desses trabalhos, estão prontos para o prelo ainda os seguintes, do mesmo autor: *Correções de Ouvidores, Vereanças, 1635-1650*, *Resenha Analítica de Livras e Documentos do Arquivo Geral da Prefeitura e Ordens e Provisões Reais, 1566-1590*.

"SOCIOLOGIA"

COM atraso, está em circulação o número de *Sociologia* correspondente ao primeiro quadrimestre de 1952. A excelente revista especializada — única no gênero, entre nós —, desde que passou à responsabilidade da Escola de Sociologia e Política, da Universidade de São Paulo, tem mantido a sua boa linha de colaboração, dentro de um nível superior, conforme ao sentido universitário que a publicação procura manter resguardado. Deve-se isso em particular ao esforço desenvolvido pelos respectivos diretores, profs. Donald Pierson, nosso colaborador, e Oracy Nogueira.

Do sumário do último número constam trabalhos que merecem particular atenção, por parte de estudantes e estudiosos de sociologia. Tais como: "A história-devida como técnica de pesquisa", de Oracy Nogueira; "A Cidade de São Paulo no período de 1870-1890", de Richard Morse; "A literatura infantil numa perspectiva sociológica", de Fernando de Azevedo; e "Relações Raciais em Cruz das Almas", de Donald Pierson. Afora um estudo do prof. Herbert Baldus sobre terminologia de parentesco *kaingang* e várias notas bibliográficas.

RECUPERAÇÃO DE ALUÍZIO AZEVEDO

ENQUANTO outros romancistas brasileiros do séculos passado e do primeiro quartel d'êste vinham merecendo atenções especiais e despertando o interesse das novas gerações, graças a um esforço constante de revisões de valores, Aluizio Azevedo se mantinha algo esquecido. Obras dos outros vinham sendo reeditadas — tanto edições comuns como edições de luxo —, mas as do romancista maranhense iam se tornando raras, como peças para estudos dos críticos e historiadores do nosso romance.

Foi para tirá-lo d'êsse ostracismo que o editor José de Barros Martins tomou uma arrojada iniciativa, ao adquirir os direitos de divulgação de tôdas as obras de ficção de Aluizio Azevedo. A transação foi feita com o editor Ferdinand Briguiet, do Rio, em cujo poder se encontrava há muitos anos aquêles direitos, sem que êle os usasse como conviria, por certo, à glória do escritor.

E' de assinalar aqui não apenas o que isto representa, do ponto de vista literário, mas também o seu relevante aspecto comercial, já que o editor paulista inverteu na transação nada menos de um milhão de cruzeiros. Numa época em que a indústria e o comércio de livros se encontram num período agudo de crise, o empreendimento se reveste, evidentemente, de características quase sensacionais.

O plano que o Sr. José de Barros Martins organizou compreende o lançamento, em edição uniforme e com grande tiragem, para venda a prestações, das seguintes obras de Aluizio Azevedo: *Uma Lágrima de Mulher*, *O Mulato*, *Condessa Vesper*, *Girândola de Amores*, *Casa de Pensão*, *Filomena Borges*, *O Homem*, *O Coruja*, *O Cortiço*, *A Mortalha de Alzira*, *O Esqueleto*, *Demônios*, *O Livro de Uma Sogra* e *o Tesouro Negro*.

Vai-se ter assim uma nova oportunidade para a avaliação do espólio literário de Aluizio Azevedo, a cujo respeito os críticos mantêm pontos de vista contraditórios. Uma coisa, porém, é certa, como o acentuou, aliás, um dêles: é que todos os livros do romancista maranhense são rigorosamente brasileiros: "nos seus assuntos, nas suas idéias, no seu estilo".

De Todo o Mundo



Nova Lei de Seguro Social no Chile

UMA LEI promovendo novo esquema de seguro social compulsório e serviço nacional de saúde pública foi divulgada na Gazeta Oficial do Chile em 8 de agosto passado.

O esquema destina-se principalmente a compensar o declínio no poder aquisitivo das pensões e outros benefícios, resultante da constante taxa de inflação. Os principais acréscimos das contribuições do seguro social entrarão em vigor paulatinamente nos próximos dois anos, a fim de reduzir seu impacto inflacionário.

De acordo com a nova legislação, as bases do esquema de seguro compulsório são ampliadas a fim de abranger todos os assalariados; o auxílio-doença é aumentado e os benefícios da medicina preventiva são estendidos ao trabalhador segurado e sua família; o auxílio-maternidade é aumentado e o período abrangido pelo mesmo dilatado; as pensões de invalidez e velhice são calculadas com base nos salários médios durante os últimos cinco anos, mas ajustadas tendo em vista o aumento geral do nível dos mesmos durante o período considerado; as pensões de viúvas e filhos sobreviventes são aumentadas e deverão ser ajustadas anualmente com base no acréscimo anual do nível dos salários, caso este exceda 15%; finalmente, os institutos de seguro social limitarão seus investimentos quase exclusivamente à construção de residências operárias.

A receita necessária ao financiamento do novo esquema será proveniente das seguintes fontes: contribuições dos trabalhadores, de 5% dos salários (antes, 2% e 3%); contribuições dos empregadores, de 10% (antes de 5% e 6%); contribuições dos trabalhadores por conta própria, de 10% dos ganhos (antes 4,5% e 5,5%); contribuições do governo, de 5% dos salários (antes de 1,7% e 2,7%); um

impôsto de 2% sobre os pagamentos efetuados pelos Estados ou municipalidades (antes 1%); despesas de juros e amortização sobre empréstimos imobiliários; e outras rendas de investimentos.

Até 31 de dezembro de 1953, as contribuições dos trabalhadores e dos empregadores serão de 3 e 7%, respectivamente; durante 1954, serão elevadas para 4 e 9%. As percentagens estabelecidas pela lei entrarão em vigor em janeiro de 1955. Estima-se que, depois dessa data, as contribuições totais somarão cerca de 21% do total dos salários, em confronto com 9,8% anteriormente. O custo das pensões e auxílios previstos pelo esquema montará em 9% dos salários; o da assistência média, em 10%; os dos investimentos em habitação, em 1% e o da administração em 1,2%.

FÁBRICA DE TRATORES NA ARGENTINA

O GOVERNO argentino criou recentemente uma nova empresa estatal, a Fábrica Nacional de Tratores, que deverá integrar o conjunto industrial "Indústrias Aeronáuticas e Mecânicas do Estado", e terá como objetivo produzir, em colaboração com a iniciativa privada, tratores de fabricação inteiramente nacional.

A criação dessa fábrica explica-se pela necessidade em que se encontram aqueles organismos oficiais de assumirem o controle direto de um setor tão importante para o fortalecimento das atividades agrícolas.

A referida entidade estatal, que foi incumbida de desenvolver no país uma indústria dos meios de transporte, está promovendo a construção de alguns tipos de veículos comerciais, enquanto a Fábrica Nacional de Locomotivas, criada em junho passado, deverá providenciar a entrega de locomotivas a tração Diesel e elétrica,

- Tráfego marítimo em USA.
- Produção rural na Austrália
- Fábrica de tratores na Argentina
- Restrições à exportação e importação na Iugoslávia
- Borracha em Ceilão
- Montagem de automóveis alemães no Canadá
- Nova crise na indústria indiana do chá
- Imigração britânica para a Rodésia do Sul



destinadas ao melhoramento dos serviços ferroviários.

Trata-se de iniciativas empreendidas nos últimos tempos pelo governo, com o propósito de promover e assegurar a produção nacional nos setores de maior importância, especialmente naqueles em se apresenta mais difícil o abastecimento no mercado externo, em consequência da diminuição da capacidade aquisitiva por parte da nação argentina.

Nos comentários das fontes oficiais à lei de criação da entidade em causa, destaca-se a dificuldade encontrada pela Argentina nos últimos anos em relação à maior importação de tratores e de outras máquinas agrícolas, a qual teve um peso apreciável nos resultados negativos das últimas safras agrícolas, que provocaram graves prejuízos à economia nacional.

De fato, a disponibilidade inadequada de elementos mecanizados faz-se sentir especialmente no momento atual, enquanto as importações desses artigos continua em limites muito inferiores às exigências das necessidades internas. Calcula-se que em toda a República encontrem-se em serviço, atualmente, cerca de 27.000 tratores, dos quais a maior parte em precário estado de conservação, enquanto para fazer a produção agrícola retornar ao seu ritmo normal seriam necessários mais de 30/30.000, além de diversas máquinas destinadas às operações de semeadura e colheita.

RESTRIÇÕES À EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO NA IUGOSLÁVIA

A IUGOSLÁVIA acaba de impor drásticas restrições tanto às importações quanto às exportações, a fim de fazer face à emergência decorrente da seca ocorrida este ano.

Um decreto de 3 de setembro último proíbe a exportação de cereais, legumes, batatas, alimento de qualquer espécie para o gado e sementes. Embora visando principalmente a assegurar alimentos para a população e o gado, escassos em virtude da seca, o decreto também proíbe a exportação de ferro velho, alumínio e outros metais, além de limitar as quantidades de cobre, cabos de aço, escoras para minas e tanino.

O embargo às exportações foi acompanhado de medidas internas tendentes a facilitar a distribuição dos estoques dentro do país. As taxas de transporte de forragem e alimentos para o gado a granel foram reduzidas em 75%, bem assim as de gado em pé, das áreas assoladas pela seca para aquelas em que ocorre excesso de alimento, em 50%.

A perda das principais exportações, acrescentada à necessidade de importar 600.000 a 700.000 toneladas de trigo e cereais, deverão forçosamente causar uma alteração na balança de pagamentos da Iugoslávia.

As perdas decorrentes da seca foram oficialmente estimadas em mais de \$ 400.000, e o déficit do comércio no atual exercício fiscal em 150.000.000. O programa Tripartite de Assistência Econômica, dos Estados Unidos, França e Reino Unido, cobrirá apenas metade a 2/3 desse déficit.

Depois de dar um balanço na situação, o governo baixou outro decreto, a 1.º de outubro, proibindo durante 6 meses a importação de 100 artigos. Dentre estes, contam-se 18 espécies diferentes de produtos químicos, ferro velho, aço, trilhos, equipamento para construção, instrumentos agrícolas e para a mineração, material hospitalar, aparelhos elétricos e domésticos, automóveis, ônibus, bicicletas, brinquedos e alimentos considerados no país como de luxo.

O embargo não afeta as transações já efetuadas nem, possivelmente, os acordos de compensação com os governos estrangeiros.

Tráfego Marítimo em U.S.A

O TRÁFEGO de mercadorias nos portos dos Estados Unidos em 1951 superou o verificado em todos os anos do após-guerra, inclusive o de 1948, embora a repartição das mercadorias entre sólidas e líquidas e entre a exportação e a importação tenha sofrido notável transformação.

No tocante à exportação, as cargas secas, com 90,3 milhões de (97,6 milhões), embora registrassem um aumento de quase 100% em relação às de 1950. Foi evidente a influência do reinício das exportações de carvão. No tocante à importação, as cargas secas, com 44,6 milhões de toneladas, atingiram do após-guerra, quase o dobro de 1946, e superior em 50% a 1947. Essas importações vêm registrando uma curva ascendente desde o fim da guerra. O incremento em relação a 1950 foi de 7%, em cifras relativas, e de cerca de 2,5 milhões de toneladas, em cifras absolutas. Também em relação ao petróleo, a curva do após-guerra é ascendente, ainda que as cargas desta categoria tenham permanecido em 1951 praticamente no mesmo nível de 1950. O aumento ocorrido, de 300.000 toneladas num conjunto de mais de 50 milhões, não alcança sequer 1%.

Em conjunto, entre mercadorias desembarcadas e embarcadas, o aumento registrado no decorrer de 1951 em relação a 1950 foi de 35%, com os totais de 192,7 milhões e 142,3 milhões de toneladas, respectivamente. A cifra de 1951 é a máxima do após-guerra e, possivelmente, da história marítima dos Estados Unidos.

Enquanto em 1947 as cargas secas não atingiam 30% das exportações, alcançaram pouco menos de 90% em 1950 e desceram novamente a menos de 50% em 1951, em decorrência da situação da crise carbonífera na Europa, que impôs o retorno do fornecimento em larga escala do mercado americano. É evidente, outrossim, que os Estados Unidos tornam-se cada vez maiores importadores de matérias-primas.

BORRACHA EM CEILÃO

A PRODUÇÃO de borracha em Ceilão durante o ano de 1951 alcançou a cifra de 105.000 toneladas, o que significa cerca de 5,5% do total mundial e que pode considerar-se um *record* depois das de 1943 e 1950, respectivamente 113.500 e 105.500 toneladas.

A contração experimentada na produção correspondente a 1951 em relação aos outros dois anos mencionados deve-se principalmente aos menores rendimentos conseguidos nos estabelecimentos de menos de dez acres, que representam, dentro do conjunto da produção insular, cerca de 20%.

Exceto 218 toneladas, que se destinaram ao consumo interno, o restante da borracha obtida na ilha foi exportado. O Reino Unido figura como principal comprador, com 31.821 toneladas, seguida dos Estados Unidos, com 20.694, a Alemanha, com 9.849, e o Canadá, com 3.986. A variação mais notável nessas cifras em relação às de 1950 corresponde aos Estados Unidos, cujas compras diminuíram em mais de 41.000 toneladas. Em contraste, a China comunista,

cujas importações em anos anteriores quase não contavam, adquiriu, em 1951, 5.543 toneladas, passando a ocupar o quinto lugar.

A exportação desse produto continua agravada com um pequeno impôsto que, nos primeiros meses era de 15 centavos, elevando-se a 50 a partir de março por causa do aumento registrado nos preços da borracha. Mais tarde, como consequência de uma diminuição desses preços, adotou-se, no mês de setembro, o sistema de aplicar uma escala de direitos proporcional ao promédio semanal do preço de exportação da borracha.

Atualmente, a superfície destinada às plantações de borracha em Ceilão alcança mais de 655.500 acres, ocupando a ilha o terceiro lugar entre as zonas mundiais produtoras, depois da Malásia e da Indonésia, cada uma das quais destina a essa cultura mais de um milhão de acres. Como durante a época da guerra e no período subsequente a esta, os preços eram altamente compensadores, a exploração da borracha em Ceilão realizou-se de forma exaustiva, motivo por que, se a ilha deve continuar ocupando o lugar preemi-

Produção Rural na Austrália

O VOLUME da produção rural australiana vem aumentando em ritmo muito lento nos últimos anos. Embora a área cultivada com trigo tenha apresentado um declínio acentuado nos últimos quatro anos (25%), a produção não baixou tanto quanto seria de esperar. Caso ocorra uma safra pobre, no entanto, a produção sofrerá uma queda considerável e o montante disponível para exportação poderá ser insignificante.

A produção de leite situa-se em nível ligeiramente superior ao de pré-guerra, mas como menores quantidades vêm sendo destinadas à produção de manteiga, este produto apresenta um declínio considerável. Conquanto o número de animais de corte venha crescendo ligeiramente e a produção de carne também aumentado, a seca no Norte do país causou prejuízos pesados e provocará um retardamento do ritmo de progressos dessa indústria.

O desenvolvimento das indústrias rurais em 1951/52 foi ainda limitado pela escassez de maquinaria e de materiais, especialmente tratores pesados, máquinas para a cultura do trigo e adubos. Também a escassez de mão-de-obra experimentada vem sendo um fator de retardamento do ritmo de certas indústrias.

A população australiana vem aumentando em ritmo mais acelerado do que as indústrias rurais, ou seja, cerca de 2,5% ao ano. A consequência desse fenômeno é o decréscimo, em relação a diversos produtos, tanto do volume da produção quanto da respectiva proporção exportada.

Se continuar a atual tendência, é muito possível que os excedentes exportáveis de laticínios e carnes australianos venham a desaparecer dentro de um decênio, e que as exportações de trigo sofram grande redução. A nova política do governo australiano e o programa adotado pelo Conselho Australiano da Agricultura foram planejados com a finalidade de inverter essa tendência.

nente que hoje detêm entre os produtores, terá de promover dentro de curto prazo o replantio de cerca de 200.000 acres.

Esse replantio envolve um árduo problema, já que afetaria principalmente as plantações de menos de 10 acres — que somam mais de 124.000, representando uma superfície de cerca de 171.500 acres —, as quais, por pertencerem a pequenos proprietários, são exploradas em forma mais intensiva e pior cuidadas do que as grandes, por não disporem os mesmos, em geral, do capital necessário para executar o trabalho. De fato, dos 3.426 acres replantados em 1951, apenas 20% correspondem a pequenos proprietários.

IMIGRAÇÃO BRITÂNICA PARA A RODÉSIA DO SUL

CONTINUAM chegando novos imigrantes à Rodésia do Sul. Os últimos dados divulgados, referentes aos primeiros meses de 1952, mostram que os recém-chegados somam 10.795 em confronto com 12.619 em igual período de 1951. A diminuição corre por conta da nova política do governo, que torna mais severa a base da imi-

gração, dando preferência, como é de supor, aos cidadãos britânicos. De janeiro a agosto de 1951, 41% dos imigrantes eram nascidos na Ilhas Britânicas e 50% na União Sul-Africana, enquanto em 1952, menos de 28% eram de nascidos na União e mais de 60% na Grã-Bretanha. Enquanto em 1951, mais de 7.600 pessoas deixaram a União Sul-Africana pela Rodésia do Sul, das quais 1.200 nascidas no Reino Unido, em 1952 os dados correspondentes são 3.600 e 600. É certo que há um número tão grande de pessoas na União Sul-Africana interessadas em emigrar para a Rodésia do Sul este ano quanto no ano passado, mas o governo desta última está procurando povoar o território tanto quanto possível com nacionais do Reino Unido.

MONTAGEM DE AUTOMÓVEIS ALEMÃES NO CANADÁ

A FIRMA Volkswagenwerke G. m.b.H., fabricante de automóveis da Alemanha Ocidental, está interessada na possibilidade de estabelecer uma linha de montagem no Canadá.

A firma em causa exibiu 11 mo-

delos de automóveis e ônibus, fabricados em seu estabelecimento de Walsburg, na Feira Internacional de Toronto de 1952. No caso de tais modelos se tornarem populares e de se chegar a um acordo com o governo canadense no tocante à aplicação das tarifas preferenciais vigorantes para os países do *Commonwealth*, a firma alemã estudará a instalação de um estabelecimento no Canadá.

A firma Volkswagenwerke informa que as exportações para os seus mercados habituais — a Holanda, a Suécia, a Bélgica e, principalmente, a Suíça — aumentaram. No entanto, os embarques para a Finlândia tornaram-se inexistentes devido às restrições impostas pelo governo finlandês à importação de automóveis estrangeiros e outros artigos considerados “de luxo”. Essas restrições decorrem de dificuldades de pagamento; a Finlândia deve à Alemanha Ocidental cerca de US\$ 30.000.000, de conformidade com um acordo comercial.

INDÚSTRIA DO CHÁ

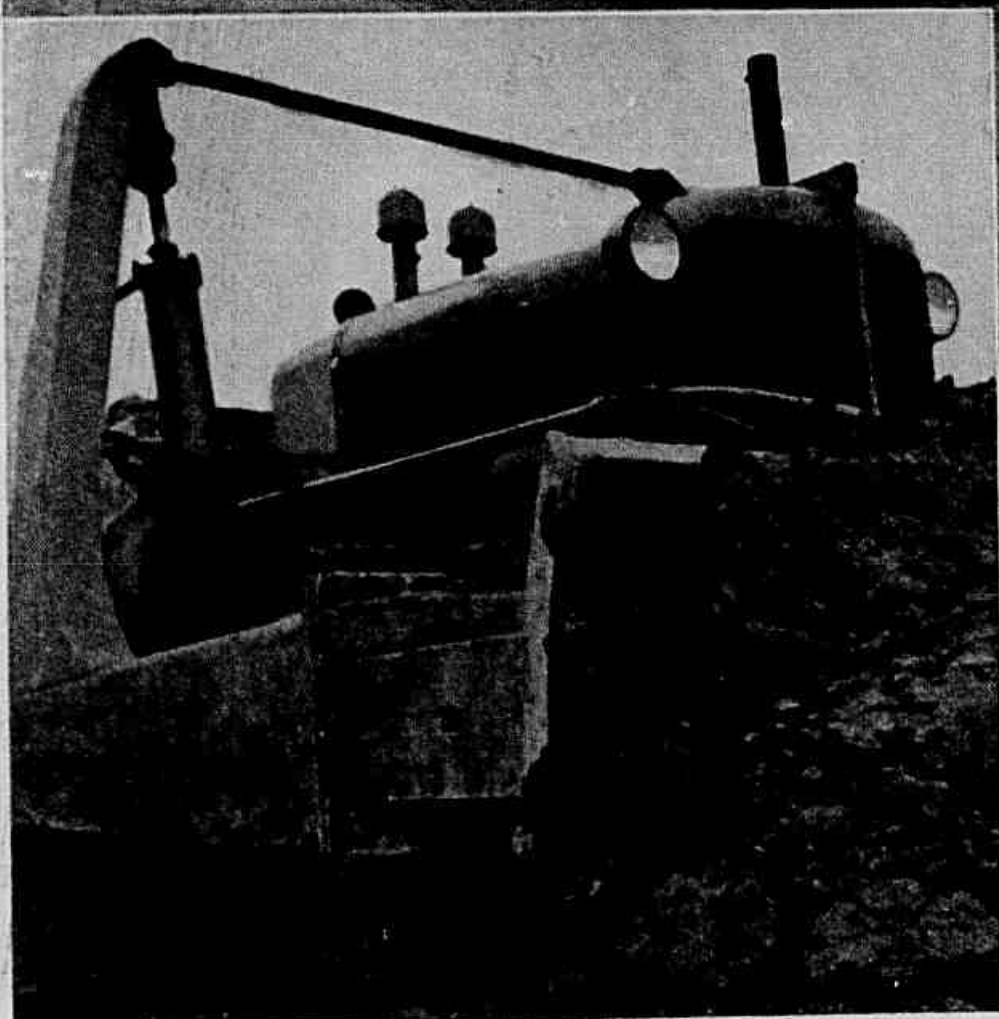
A INDÚSTRIA indiana do chá está atravessando nova crise, em consequência da superprodução, da elevação do custo e do declínio dos preços.

A produção de chá no país atingiu um total record de mais de 190 milhões de libras-peso (lb. = 0,53 k), no primeiro semestre de 1951. É possível que a produção do ano inteiro venha a exceder, nessa base, os 625 milhões de libras-peso registrados em 1951. Os custos da produção também se elevaram nesse período.

Dados oficiais informam que o total da exportação de chá indiano durante o primeiro semestre de 1952 montou em cerca de 162.578.991 libras-peso, o que significa um declínio de 13% em relação às 187.921.072 libras-peso exportadas no período correspondente de 1951.

As exportações para os principais destinos apresentaram um decréscimo notável durante o primeiro trimestre de 1952. Os embarques para os Estados Unidos e o Canadá declinaram, durante esse período, para 9 e 4 milhões de libras-peso, em relação com 14 e 5 milhões, respectivamente, no primeiro trimestre de 1951.

EQUIPAMENTO DE ALTO CUSTO



REQUER LUBRIFICAÇÃO ADEQUADA!

Redobre os cuidados com o seu
equipamento rodoviário!

Ele tem mais valor hoje em dia!

O equipamento rodoviário está sujeito a uma série de imprevistos se não estiver adequada e eficientemente lubrificada. O chassis, que entra em contacto com a terra, lama e água, precisa ter as suas peças protegidas por um lubrificante adesivo e coesivo, que não se desaloje dos mancais com as cargas e choques e não seja expulso pela água. **TEXACO MARFAK**, é o lubrificante durável e resistente para

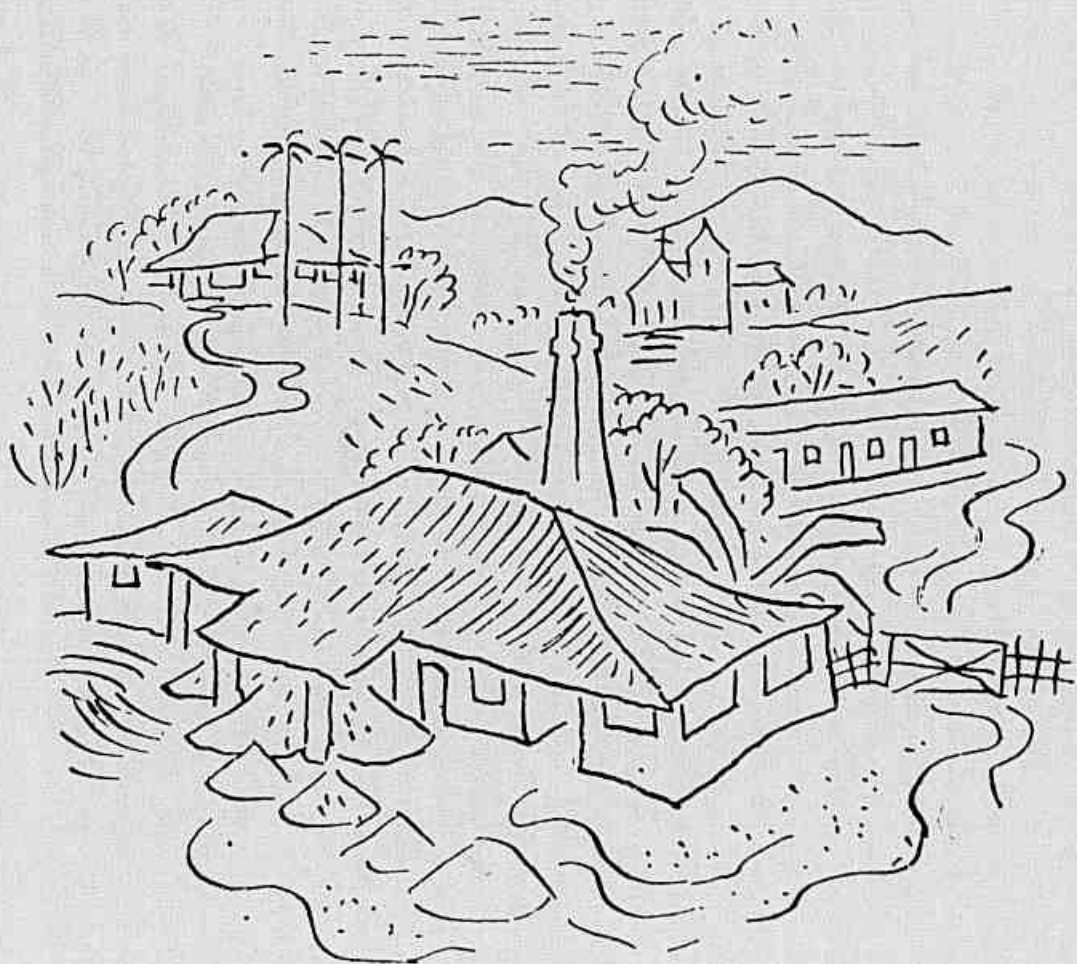
o chassis, pois, sendo adesivo e coesivo, adere fortemente aos mancais, protegendo-os contra o atrito e o desgaste, e veda a entrada de poeira e umidade que enferrujaria as peças. Assegure o funcionamento suave, mais eficiente e mais económico do motor, com **TEXACO URSA OIL X****, o óleo detergente e dispersivo, que limpa, resiste à oxidação e protege os mancais contra a corrosão e o desgaste.

CONSULTE O NOSSO DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS TÉCNICOS
NAS FILIAIS DA TEXACO EM TODO O BRASIL

37 ANOS A SERVIÇO DO BRASIL



TEXACO Produtos de petróleo
para equipamento rodoviário



Uso da Terra

MANOEL DIÉGUES JÚNIOR

O trabalhador do eito prepara o seu roçado.



O SISTEMA econômico que fundamentou a ocupação territorial do Brasil — e como Brasil, então, há de se entender a faixa litorânea pela qual se foi espalhando o povoamento — foi o da ereção de engenhos de açúcar. O seu crescimento numérico era índice de riqueza, e dos poucos de que, em 1945, uma crônica dá notícia, o número aumentou, desenvolvendo a base da riqueza nacional. Nos séculos XVI e XVII, sobretudo, e nos seguintes para o Nordeste em particular, o açúcar representou toda a base econômica do Brasil.

O senhor de engenho se tornou o senhor das terras e dos homens, o todo-poderoso, diante do qual se curvavam os próprios governantes. Duarte Coelho, senhor da capitania de Pernambuco, escrevia a El-Rei que antes ia contra o povo que contra os senhores de engenho. O título de fidalgo e aristocrata foi logo tomado pelos donos de fábrica de açúcar, tornando-se de muitos ambicionado.

Era o dono das terras, mas não as usava, o que cabia ao escravo negro. A escravidão logo cedo caiu como uma sombra a dominar o trabalho agrário no Brasil, e por extensão a todas as outras atividades. Trabalhador de eito, cambiteiro, cortadores de cana, carreiros, moendeiros, tombadores, bagaceiros, caldeireiros, purgadores, tacheiros, até mesmo mestres de açúcar, eram funções exercidas pelo escravo, sob as ordens e o domínio do feitor. Tanto na lavoura da cana como no fabrico do açúcar a atividade do escravo se projetava.

Além do senhor de engenho havia ainda o lavrador, homem livre que plantava cana para moer no

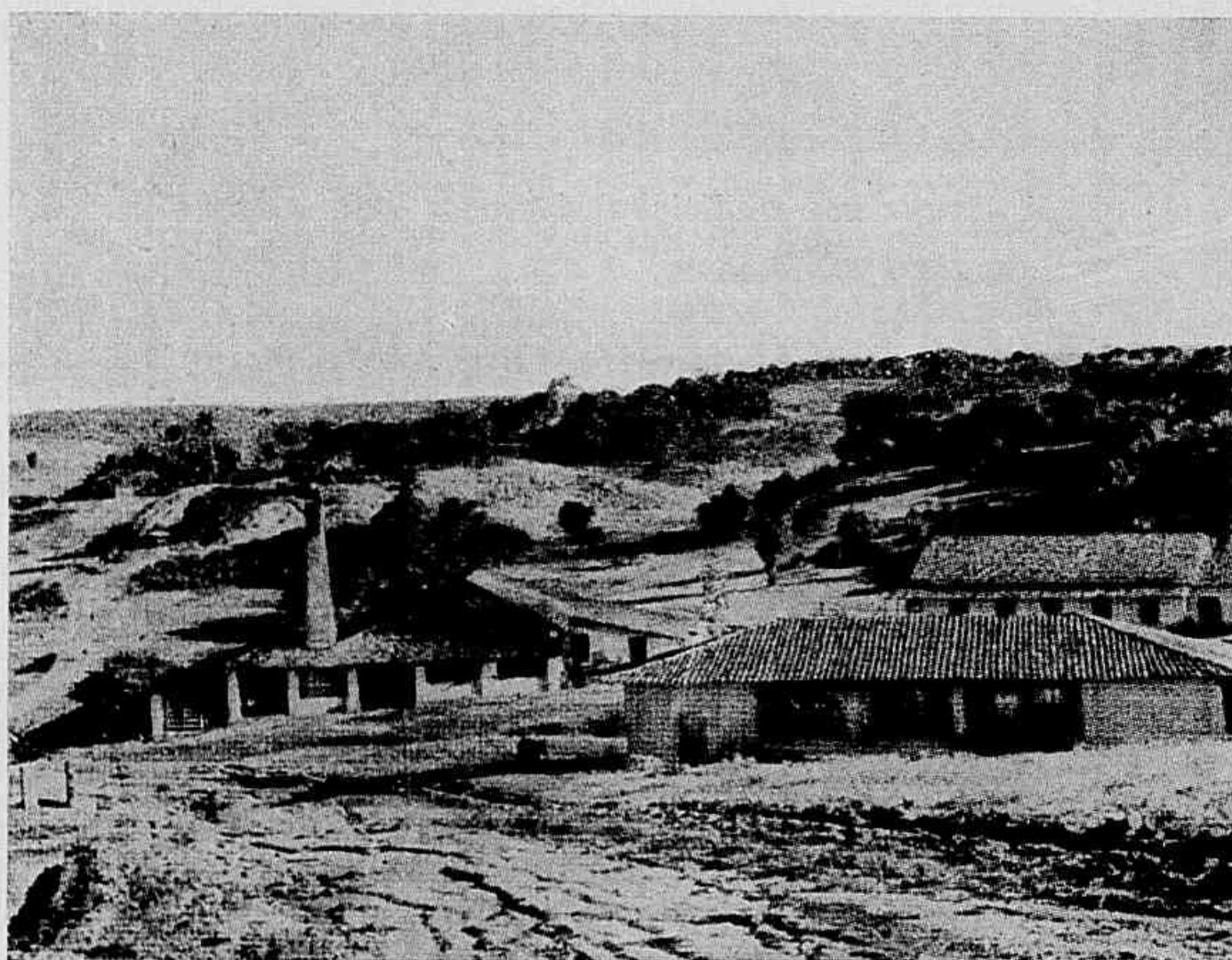
na Economia Açucareira

engenho do vizinho. Senhor de engenho e lavrador aparecem perfeitamente distintos no Regimento de 17 de dezembro de 1548, dado a Thomé de Souza, nomeado primeiro governador geral do Brasil. No item 12 do documento lê-se que além da terra dada a cada engenho para serviço e maneira que lhe parecer, o senhorio desta terra e do engenho será obrigado a lavrar, no dito engenho, as canas dos lavradores que no respectivo limite houverem. Ao próprio Governador cumpria estabelecer a parte do açúcar produzido que caberia aos senhorios e aos lavradores.

Dêste dispositivo decorre que além das terras de engenho havia também terras de lavradores, que plantavam cana, pois se lhes passava carta de sesmaria da área onde lavravam o solo. Senhor de engenho e lavrador, portanto, eram figuras distintas: aquele o que possuía fábrica para fazer açúcar, este o que plantava cana, que deveria ser moída no engenho vizinho.

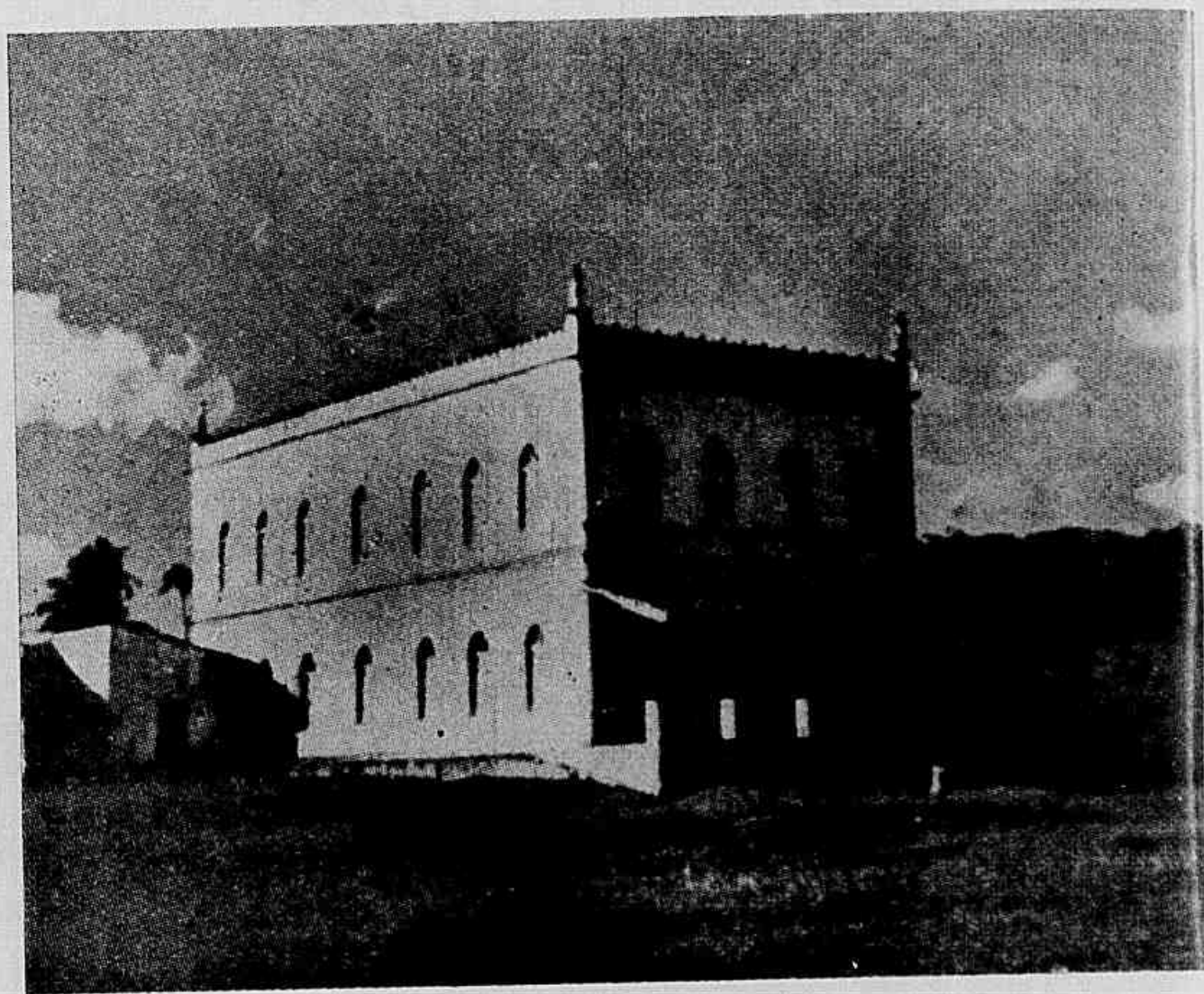
Esta caracterização prosseguiu tempos afora, como se vê por exemplo da Provisão Régia de 15 de janeiro de 1683. Distinguia-se, pois, o senhor de engenho o grande proprietário, o aristocrata colonial, o grande senhor rural, e o lavrador, o que lavrava a terra, plantava cana para moer em engenho de outro.

Mas outra figura de lavrador foi desde cedo ainda aparecendo, na paisagem social da área açucareira, com o tipo do lavrador do próprio engenho, isto é, pessoa livre, que plantava cana em terra cedida pelo senhor de engenho. Tornava-se este lavrador



Paisagem típica da área açucareira do Nordeste: o engenho "Várzea Grande", de Pernambuco, e a casa-grande e a capela do "Monjope" (embaixo).





A arquitetura tradicional dos engenhos reflete o espírito de acomodação ecológica do clima: exemplos, as casas-grandes dos engenhos "Sapucaí" (à esquerda) e "Limoeiro" (à direita), ambos de Pernambuco.

uma espécie de parceiro. Era-lhe proporcionada determinada área de terra para cultivo da cana.

A produção obtida era moída no engenho do proprietário, recebendo este uma percentagem do açúcar produzido. Outra parte cabia ao lavrador. De certo modo, este não passava de simples ocupante, sem ônus de renda ou fôro, com certo traço de parceria. O lavrador de engenho poderia erguer casa, ter outras plantações, às vezes ter escravo; sua obrigação principal, porém, era plantar cana para o senhor de engenho. Esta plantação é o que se chama ainda em nossos dias "partido de cana".

O LAVRADOR NO PERÍODO HOLANDÊS

ENCONTRAMOS no período holandês bem definida esta caracterização da figura do lavrador. Adrian Van Der Dussen, em seu relatório de 1939 — uma excelente peça de documentação sobre a economia açucareira na época — faz magnífica descrição do lavrador de engenho. Aparece este como arrendatário, pois segundo o relatório o senhor de engenho lhe arrenda terras para plantar cana, plantio este que realiza com a ajuda ou não do dono do solo. Mas o importante, na descrição de 1639, é principalmente o que diz a respeito das obrigações do lavrador.

Vale a pena recordar alguns trechos de Van Der Dussen: "...o lavrador tem que zelar pelo seu canavial e limpá-lo 2, 3 e 4 vezes por ano, porque se deixar crescer ao lado da cana mato daninho, toda a plantação fenece; também se ele não tiver cuidado e deixar de retirar do canavial em tempo oportuno, as ervas, ou deixá-las abafar as socas, então o canavial não produzirá um bom açúcar branco, mas do mascavado e pouco ou nenhuma panela. O lavrador obriga-se também a mandar cortar, por sua gente, a cana e conduzi-la em seus carros para a moenda".

Quanto à divisão do açúcar produzido assim esclarece o cronista: os lavradores que possuem terras e partidos próprios e que podem moer a sua cana

onde bem lhes convier, a divisão do açúcar geralmente é feita metade a metade; os que plantam em terreno pertencente ao senhor do engenho, dividem alguns na proporção de 1/3 para o lavrador e 2/3 para o senhor do engenho, quando as terras não férteis e próximas do engenho ou, o que sucede na maioria a proporção se faz na base de 2/5 para o lavrador e 3/5 para o senhor de engenho.

Como é fácil verificar destas informações de Van Der Dussen ainda no período holandês encontramos os dois tipos de lavrador: o de terras próprias e o que ocupa terras do senhor de engenho. Persistiam, e continuaram a existir, e de certo modo ainda existem, embora modificações de nome tenham alterado o quadro de nomenclatura dos que lavram as terras canavieiras. O fornecedor de usina, hoje em dia, é um representante daquele primeiro tipo — planta suas canas para fornecer à usina, — ao passo que o lavrador de terras de engenho ou de usina, que ocupa mediante certas condições, vamos encontrá-lo nos quadros populacionais e sociais da área açucareira, ora confundido com morador, ora chamado arrendatário ou foreiro, ora ainda parceiro; e não raro conhecido também como lavrador.

O MORADOR

DA figura do lavrador difere, porém, a do morador. Este não era obrigado ao plantio de cana. De modo geral os moradores eram pessoas a quem o senhor de engenho concedia pedaços de terra, em sua propriedade, facilitando-lhes construirem casas e plantarem suas roças de verduras, legumes, milho, feijão, batata, inhame. Alguns proprietários cobravam um fôro dessa ocupação; outros recebiam a paga em gêneros produzidos pelos moradores; a maioria, entretanto, exigia apenas o trabalho na lavoura da cana. Os moradores constituíam-se portanto trabalhadores no plantio, limpa e colheita dos canaviais.

Tollenare, que viveu em Pernambuco nos fins da

era colonial, conhecendo engenhos e atividades ligadas ao açúcar, considerava o morador uma espécie de foreiro, em face do fôro a que se obrigava perante o senhor de engenho. Chamava-o também "pequeno colono". Até certo ponto seria o tipo de rendeiro, homens que pagavam uma renda pelo uso da terra.

Aliás, devemos a Tollenare apreciável síntese dos tipos sociais do trabalho agrário na área açucareira, excluídos os negros escravos "que não passavam de gado": os senhores de engenho, os lavradores e os moradores. Aquêles, os grandes e únicos proprietários territoriais; os segundos, espécie de rendeiros; os terceiros, pequenos colonos. Na caracterização por Tollenare encontramos a posição social de cada um, como classes definidas, e as relações existentes na distribuição das tarefas que o engenho reclamava.

Os lavradores têm as suas roças e seus canaviais, fornecendo cana para a moagem do engenho e às vezes possuem escravos, em média 6 a 10, e bois necessários para os trabalhos respectivos. Recebem metade do açúcar produzido pela cana fornecida. Não raro se elevam, por suas atividades, a apreciável posição.

Os moradores, porém, são realmente pobres, mal podendo ter uma roça mais desenvolvida; cultivam seu terreno e da colheita produzida vendem os gêneros. Com o lucro obtido adquirem roupa, endereitam a casa e se permitem algo de ociosidade. Handelmann, que também fez uma classificação dos tipos sociais da economia agrária, considera os moradores mandriões e indolentes, capazes de assassinios e de incêndios.

Bem examinadas as coisas, muito embora fossem homens livres, os moradores de certo modo gozavam de pior que os próprios escravos. Não poderia o morador, como homem livre, trabalhar lado a lado ao escravo; daí sua inatividade, seu ócio quase forçado. O trabalho agrário repousava sobretudo no braço escravo; os negros importados e os crioulos e mulatos nascidos na terra sob o regime de escravidão trabalhavam a lavoura.

O ARRENDAMENTO DE TERRAS

AS transformações sociais que vão acentuar-se com o surgimento da grande indústria do açúcar representada pela usina, mas oriundas, principalmen-



No eito da cana-de-açúcar misturam-se as raças num largo e generoso processo de caldeamento étnico.

te, da modificação do regime de trabalho, com a abolição da escravatura, dão características novas às figuras humanas do trabalho agrário na área açucareira. Arrendatários, parceiros, foreiros aparecem no uso das terras canavieiras, em maior número; surge também o fornecedor, geralmente antigo senhor de engenho que deixa de moer para apenas plantar cana destinada à usina.

Já não se encontra, em nossos dias, uma separação muito definida entre lavrador e morador. De modo geral tanto um como outro são parceiros ou rendeiros. Não há realmente o pagamento de uma renda certa, fixa, mas sim participação no resultado da colheita.

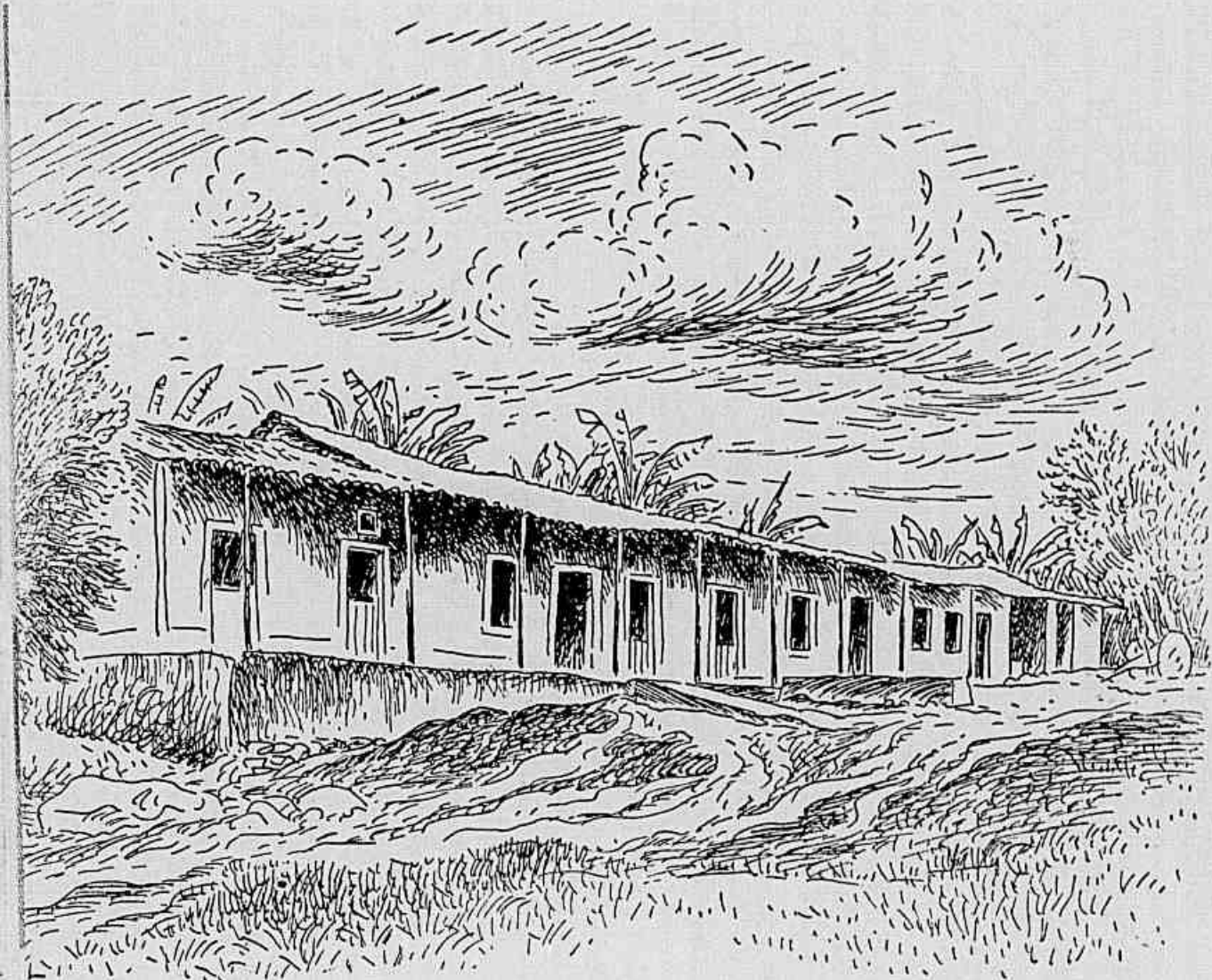
Os rendeiros de usina cultivam exclusivamente a cana-de-açúcar, mediante fornecimentos em dinheiro que lhes faz o usineiro. A palavra morador tomou um sentido extensivo, isto é, abrange todos os habitantes, lavradores, rendeiros, trabalhadores, de um engenho ou de uma usina.

Já não se encontra, em nossos dias, uma separação muito definida entre lavrador e morador. De modo geral tanto um como outro são parceiros ou rendeiros. Não há realmente o pagamento de uma renda certa, fixa, mas sim participação no resultado da colheita. Os rendeiros de usina cultivam exclusivamente a cana-de-açúcar, mediante fornecimentos em dinheiro que lhes faz o usineiro. A palavra morador tomou um sentido extensivo, isto é, abrange todos os habitantes, lavradores, rendeiros, trabalhadores, de um engenho ou de uma usina.

O aforamento de terrenos no engenho ou na usina se faz para o plantio de cana. Surge, assim, uma espécie de arrendamento, conhecido como foreiro o respectivo arrendatário. Não deixa de ser, todavia, sob certos aspectos, um rendeiro; pode plantar tudo quanto quiser, para seu uso ou para venda, sem esquecer a cultura principal que é a da cana-de-açúcar. Estas colheitas de gêneros alimentícios são de livre utilização pelo foreiro ou rendeiro.

A denominação de rendeiro tem-se tornado mais comum na área açucareira alagoana, substituindo a de arrendatário, não usada, aliás, em vários Municípios. É curioso, aliás, assinalar que, caído em desuso, o termo arrendatário tem propendido para um sentido inverso, isto é, pessoa que dá uma área em arrendamento.

Um relatório do Serviço de Inspeção e Fomento Agrícola, relativo a 1925, assinalava que, na área açu-



O casario dos "moradores" num traço de Percy Lau.

careira de Pernambuco, os proprietários fornecem terras aos seus moradores com a condição de cultivarem, cobrando, quando da colheita, uma renda de 20 a 30% sobre o produto. Nas Alagoas, quando se verifica o arrendamento de terras, o proprietário fornece ao lavrador o terreno e a cana para o plantio, e o açúcar produzido é dividido em partes iguais, meação, portanto. Acontece, também o proprietário fornecer dinheiro ao lavrador, importância que é paga posteriormente, ou descontada da parte da cana que cabe ao lavrador, ou ainda em dinheiro, no encontro de contas com a venda da parte que coube ao lavrador.

Uma modalidade de arrendamento, encontrada em usinas da área açucareira alagoana, consiste em o usineiro facilitar ao fornecedor o terreno e adiantamentos financeiros para as despesas da lavoura; na época da colheita faz-se o encontro de contas e o proprietário paga ao lavrador o produto avaliado por tonelagem bruta, mediante tabela em vigor. O lavrador fica sujeito ao pagamento da renda anual das terras, variável segundo a extensão ocupada.

Igualmente se conhece na área açucareira a terra como modalidade de relações entre proprietário e lavrador. A terra é entregue independente de qualquer beneficiamento, não há fornecimento de dinheiro, cabendo ao proprietário um terço da produção, além da preferência na aquisição da parte do parceiro. Os contratos de terça e de meação são geralmente anuais e verbais. Só se verifica exigência de contrato escrito quando o arrendamento é total, isto é, de toda a propriedade.

O FORNECEDOR DE CANAS

O ESTATUTO da Lavoura Canavieira, Decreto-Lei n.º 3.855, de 21 de novembro de 1941, procurando regulamentar as relações entre usineiros e fornecedores de cana, estes assim chamados os lavradores de terras próprias ou alheias, considerou particularmente como lavrador de engenho aquele sujeito

a risco agrícola e ao qual haja sido atribuída, a qualquer título, área privativa de lavoura. Não se trata, neste caso, de proprietário de terra, mas de quem lava terra alheia.

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 6.969, de 19 de outubro de 1944, modificando em parte dispositivos do ato anterior, deu um sentido mais amplo ao lavrador, não distinguindo o de usina ou o de engenho. Foram considerados lavradores e colonos, artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 6.969, os que realizam a exploração agrícola da cana de açúcar em terras pertencentes às usinas ou a terceiros, sob regime de colonato, coparticipação ou parceria. São arrendatários, parceiros, rendeiros, moeiros; lavram terras de outrem, não são proprietários de terra.

Desapareceu, no conceito da palavra lavrador, o dono de terras próprias, tal como antes existia. O que lava terras de cana para fornecer à usina é fornecedor, conceito legal estabelecido no Estatuto da Lavoura Canavieira. Decorre daí, portanto, uma situação nova na caracterização dos que lavram a terra na área açucareira.

Fornecedores são geralmente antigos senhores de engenho, cujas fábricas ficaram de fogo morto, absorvidas pela influência da usina, ou em face de dificuldades econômicas de diversa ordem. Deixaram de fabricar açúcar, limitando-se a plantar cana, fornecendo à usina mais próxima a produção obtida na safra.

USINEIROS, ARRENDATÁRIOS, MORADORES

A ÁREA açucareira em nossos dias, em face das transformações sofridas com o sistema de trabalho e as influências oriundas das modificações sociais e econômicas verificadas, é enriquecida de tipos sociais que vão do usineiro e do senhor de engenho ao arrendatário e ao parceiro, ao fornecedor e ao morador, ao trabalhador de eito. O usineiro é o *grand seigneur*, o todo-poderoso dono de terras, como o era nas épocas coloniais o senhor de engenho. Dê-le se pode dizer como Antonil dissera do senhor de engenho que o título por muitos desejado. São os homens que concentram a riqueza da terra, da região, donos dos latifúndios, influências políticas, não raro ausente de contato com os que trabalham a terra.

Com as transformações sócio-econômicas que a usina trouxe, surgiu, na paisagem açucareira, o senhor anônimo, desconhecido, que se traduz na Sociedade Anônima. O trabalhador rural perdeu o contacto com o patrão visível em carne e osso, o senhor de engenho, patriarcal, paternal; passou a tratar com um senhor distante, representado por intermediários, os gerentes, administradores, prepostos.

Todavia, o usineiro também se integra nos quadros humanos da área açucareira. Surgiu, já vimos, como resultado da transformação econômica que a grande industrialização trouxe; começa a aparecer nos últimos anos do século XIX para acentuar sua importância sobretudo depois de 1910 e mais exatamente com a grande guerra de 1914. Sua ascensão social e política, seu poderio econômico, cresce à proporção que cai o senhor de engenho, este perdendo as posições, financeiramente fraco.

O arrendatário é o que aluga determinada área de terra, pagando uma renda percentual ou fixa. O pagamento é feito sobre a produção colhida e moida

na usina. Varia geralmente a forma de pagamento. Quase sempre é paga uma taxa fixa por tarefa arrendada. É neste caso que em algumas áreas açucareiras o arrendatário é chamado *rendeiro*. O arrendamento não tem prazo determinado, sendo muito curto quando se o fixa: um ano, raramente dois ou três. Os contratos são verbais.

Morador é chamado, de modo geral, o trabalhador de campo que reside permanentemente em terras da usina ou do engenho, com direito a casa e a plantar e a colher uma roça, obrigando-se, entretanto, a dar certo número de dias de serviço à lavoura da cana. Apresenta, todavia, certas caracterizações particulares. Em algumas áreas, ou em algumas usinas em particular, o morador tem direito a casa, mas não pode usar a terra, dando à lavoura do proprietário da terra três ou quatro dias de serviço remunerado por semana.

Em certas áreas canavieiras da Bahia as usinas proibem terminantemente aos moradores ou arrendatários o replantio de quaisquer gêneros alimentícios; a terra é exclusivamente para a cana, dona absoluta dos terrenos de *massapé* para expandir-se e crescer. Em outras áreas, porém, é permitido o plantio de gêneros; são as pequenas roças de moradores, produzindo não raro em quantidade diminuta, insuficiente para o próprio consumo.

Morador pode-se considerar, de maneira geral, o mesmo trabalhador rural; é o homem que dá certo número de dias de trabalho, tendo casa gratuita, podendo não raro plantar sua roça. Em algumas áreas, muito restritamente, porém, o morador é chamado *"agregado"*. O conceito de morador abrange essencialmente o trabalhador que mora em caráter permanente na usina ou no engenho; diferencia-se, portanto, daquele tipo, hoje conhecido como *"empreiteiro"*, isto é, aquele que vindo de fora, quase sempre da zona sertaneja — os *corumbas* — contrata com o proprietário determinada área para plantar ou colher, nas épocas de plantio e de colheita.

Morador é o mesmo trabalhador rural, portanto; é o homem que exerce as atividades da lavoura canavieira, que lava a terra, planta, limpa, corta as canas, colhe-as, transporta-as para a fábrica, seja engenho ou usina. É o trabalhador de enxada, o *cabra de engenho*, o *cabra de eito*, o *cabra da bagaceira*; exerce tarefas diversas, que a lavoura canavieira exige em seus vários aspectos de trabalho agrário.

Quanto ao modo de pagamento do trabalhador canavieiro, o sistema que se está tornando comum é o conhecido com o nome de *"condição"*. Pela *"condição"* o trabalhador tem direito à habitação e a um pedaço de terra, na qual faz sua roça, quando o proprietário da terra o permite, ou se quiser pode não

fazer. Obriga-se a trabalhar para a usina ou o engenho alguns dias no mês, às vezes um ou dois por semana, quase sempre nas épocas de plantio e colheita. Em algumas usinas, este trabalho paga o uso da terra que lhe é cedida; em outras, o trabalhador recebe ainda pequeno salário. O pedaço de terra a trabalhar é variável, segundo o número de pessoas da família do trabalhador.

Além da *"condição"* usa-se também o pagamento por empreitada. É o mesmo trabalho por conta — tarefa realizada no espaço de terra de 10 braças em quadro. Conhece-se em algumas áreas nordestinas com o nome de *"ticuca"*. Desta forma o trabalhador tira o que quer por dia: meia conta, uma conta, duas contas. O resultado, por semana, dá uns quatro ou cinco dias; ou ainda menos, se o trabalhador tem roça própria, a que se dedica. O sistema de pagamento a tanto por dia no eito está hoje desaparecendo.

MOBILIDADE DA MÃO-DE-OBRA

REFERIMOS pouco atrás à existência de dois tipos de trabalhador rural, o chamado trabalhador de enxada, na lavoura canavieira: um permanente, morador na usina ou engenho, outro instável, que aparece nas épocas de plantio ou de colheita. É o denominado *"empreiteiro"*, os *"corumbas"*, trabalhador de fora, quase sempre do sertão, e que terminadas as tarefas volta.

No Nordeste são constantes esses movimentos humanos, mobilidade intra-rural, ou seja dentro do próprio meio rural, para execução de determinadas tarefas, findas as quais os trabalhadores regressam ao seu ponto de origem, ou vão adiante à procura de novos encargos. São geralmente, deslocamentos estacionais, isto é, decorrentes de

necessidades de colheita ou de sementeira, em determinada estação do ano. No Nordeste brasileiro conhecem-se estes movimentos como *migração de safra*. Os homens se movimentam, em fluxo e refluxo, conforme as necessidades das diferentes lavouras.

O fenômeno não é restrito ao Brasil; ao contrário: conhece-se em várias áreas do mundo — na China, onde Ta Chen o registrou, em Portugal e na Suíça, anotado por Jorge Dias, na Argentina, por Arturo G. Garcia Aller, no Peru, por Luis E. Valcarcel, na Bélgica, por Jules Mercier. Estudando esses movimentos intra-rurais na Bélgica, considerou Mercier estas migrações estacionais como um certo número de atividades intermitentes caracterizadas por uma periodicidade extremamente regular, e cuja importância é tal — acentua — que entram nos costumes e afetam notavelmente o trem de vida de numerosos grupos de população.



A DUNLOP DO BRASIL S. A. AUMENTA SEU CAPITAL - Reservadas ao público 75.000 ações

A Dunlop do Brasil S. A., reorganizando a estrutura de seu capital, está promovendo o aumento de seu capital nominal para Cr\$ 200.000.000,00.

Do total desse aumento, Cr\$ 75.000.000,00 foram integralizados pela Organização Dunlop, da Inglaterra. Importância igual foi reservada às muitas pessoas que constantemente procuram uma oportunidade de participar de uma indústria progressista, há longo tempo estabelecida no Brasil e de importância básica para o país.

A Dunlop do Brasil se sente honrada em oferecer ao público 75.000 ações preferenciais de participação integral, no valor nominal de Cr\$ 1.000,00 cada uma.

GARANTIA DE PRIORIDADE

Essas ações, além de terem participação igual às ações ordinárias nos lucros e vantagens da Companhia, terão a garantia de receber com prioridade até 8 % sobre seu valor nominal.

As ações preferenciais participarão de maneira permanente e integral na sociedade, assim como terão participação contínua nos lucros e em qualquer valorização. Estas ações não estão sujeitas a resgate.

INVESTIMENTO INTERESSANTE

Esse investimento de capital é sem dúvida interessante. A indústria de pneumáticos no Brasil tem progredido enormemente e seu futuro é dos mais promissores.

A Dunlop do Brasil S. A. tem acompanhado esse progresso e seus lucros têm sido compensadores.

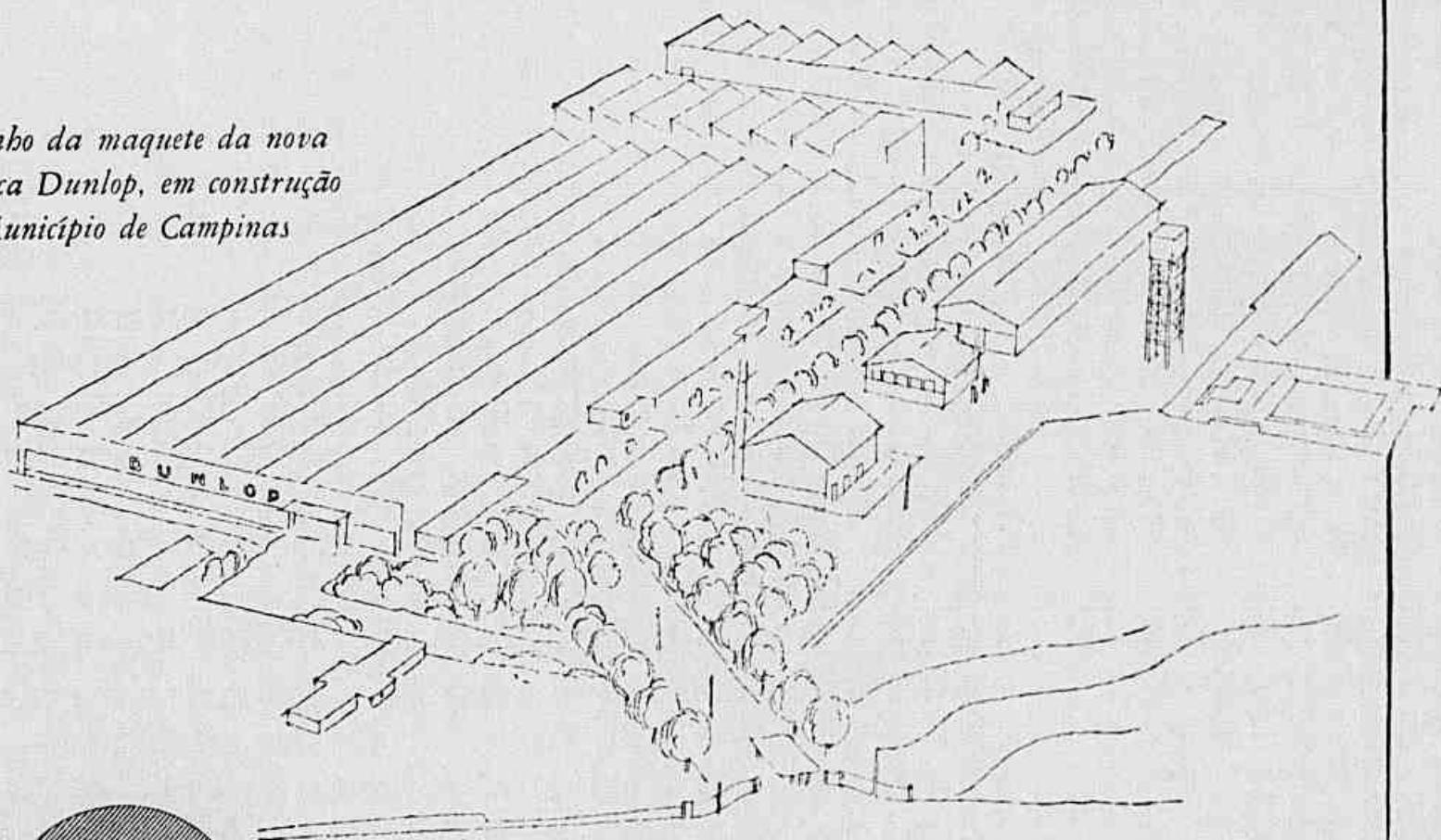
UMA GRANDE FÁBRICA EM CAMPINAS

Diante desse desenvolvimento, a Dunlop do Brasil S. A. iniciou, em abril de 1952, a construção, em Campinas, de uma grande fábrica, que entrará em funcionamento em 1953, com o mais moderno equipamento do mundo.

SUBSCRIÇÕES

Podem ser feitas na sede da sociedade ou por intermédio de corretores de valores e de estabelecimentos bancários, inclusive o Bank of London and South America, que está autorizado a emitir recibos oficiais.

Desenho da maquete da nova fábrica Dunlop, em construção no Município de Campinas



DUNLOP MUNDIAL

• Empregados	90.000
• Acionistas	100.000
• Fábricas	61
• Anos de existência	63



DUNLOP DO BRASIL S. A. — Indústria de Borracha

Praça da República, 148 - 2.º andar - Caixa Postal, 8162 - S. Paulo

No Mundo dos Negócios



Polêmica Entre Comércio e Govêrno

NA REUNIÃO dos representantes das Associações Comerciais acusou-se o govêrno de não ter nenhum programa econômico-financeiro. Afirmaram que o país está atravessando uma grave crise e por isso há motivo de alarma entre as classes produtoras. Fizeram-se referências à queda nas exportações, tendo os representantes de cada Estado enumerado os dados em relação ao ano de 1951. E todos foram acordes em fazer sentir ao Presidente da República o perigo que, segundo afirmam, está ameaçando as instituições. Foram mais além os delegados das entidades comerciais: acentuaram que existe no Brasil, ao lado da crise econômica, uma crise de responsabilidade. Falta uma intervenção positiva, um tra-

balho coordenado, que substituam a dispersão que se observa. Assim decorreram os trabalhos, em que predominou o espírito de crítica. Na realidade, não se procurou investigar as causas que tornaram difícil a exportação e a queda da produtividade na maioria dos Estados.

Coube ao próprio govêrno elaborar uma resposta às críticas que lhe foram feitas, através de nota distribuída pelo Ministro Horácio Lafer. Logo no período inicial, lamenta que não tivesse havido, na reunião dos representantes do comércio, "aquêlê sentido de desinteressada colaboração que as tornaram, tradicionalmente, tão úteis ao país. Revestiram-se, ao contrário, de acrimoniosas injus-

tiças que não podem passar sem reparos".

Daí surgir o govêrno em defesa de sua política econômico-financeira, iniciada desde o início do govêrno do Presidente Getúlio Vargas.

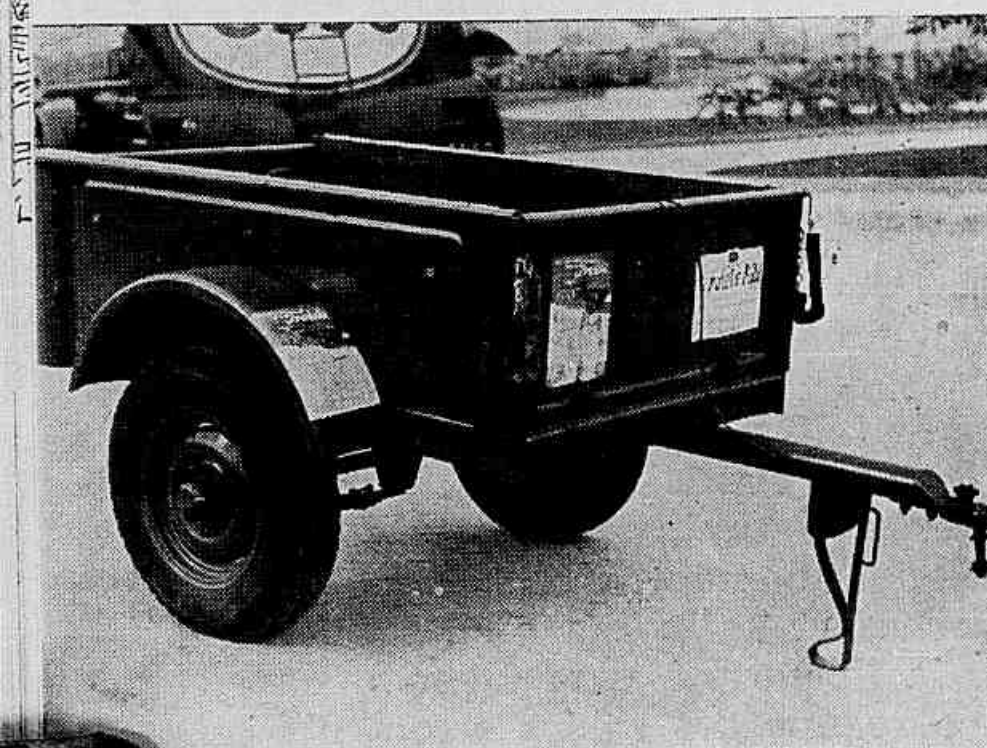
CONDUTA DO GOVÊRNO

Trata-se de um documento que reflete a conduta do govêrno no trato dos negócios ligados à atividade das classes produtoras. Voltou o Ministro a defender com firmeza a política antiinflacionária que o Executivo vem desenvolvendo. "Sòmente o fato dêste govêrno ter saído da crônica anarquia financeira, para viver no sadio regime dos saldos orçamentários, bastaria para consagrá-lo". É o ideal, portanto, a política de

NOVO PRESIDENTE DO BANCO DO BRASIL

A questão do algodão, provocando séria divergência entre os Srs. Horácio Lafer e Ricardo Jafet, acabou por provocar a demissão dêste último. O Govêrno nomeou o General Anápio Gomes presidente interino. Nas fotos de baixo vemos, à esquerda, o novo presidente despedindo-se do antigo, enquanto, na da direita, o General Anápio Gomes pronuncia o seu discurso, que pode ser resumido numa palavra — austeridade.





saldos orçamentários que favoreceram a concessão de créditos à lavoura, à indústria, ao comércio, salientando que a Comissão de Financiamento da Produção pôde aplicar em compra de produtos agrícolas na defesa de um preço justo, mais de um bilhão de cruzeiros".

A política antiinflacionária "é um trabalho lento, penoso e difícil". Diante disso, o ministro se expressou em linguagem de cooperação, dirigindo-se à Federação das Associações Comerciais: "Ajudem os bem intencionados o Presidente da República e o seu Ministro da Fazenda na sua decisão de combater os créditos especulativos, que não criam riquezas mas somente ricos, e que desviam as disponibilidades de crédito da produção para as entregas aos intermediários". Considera, portanto, uma injustiça dizer-se que não há programa. Na verdade, "os que afirmam que não há programa é

porque têm interesse em que o programa não seja executado". Ainda lembrou que no ano passado a seca destruiu grande parte da produção, e portanto, "atribuir a culpa ao governo ou aos produtores é má fé".

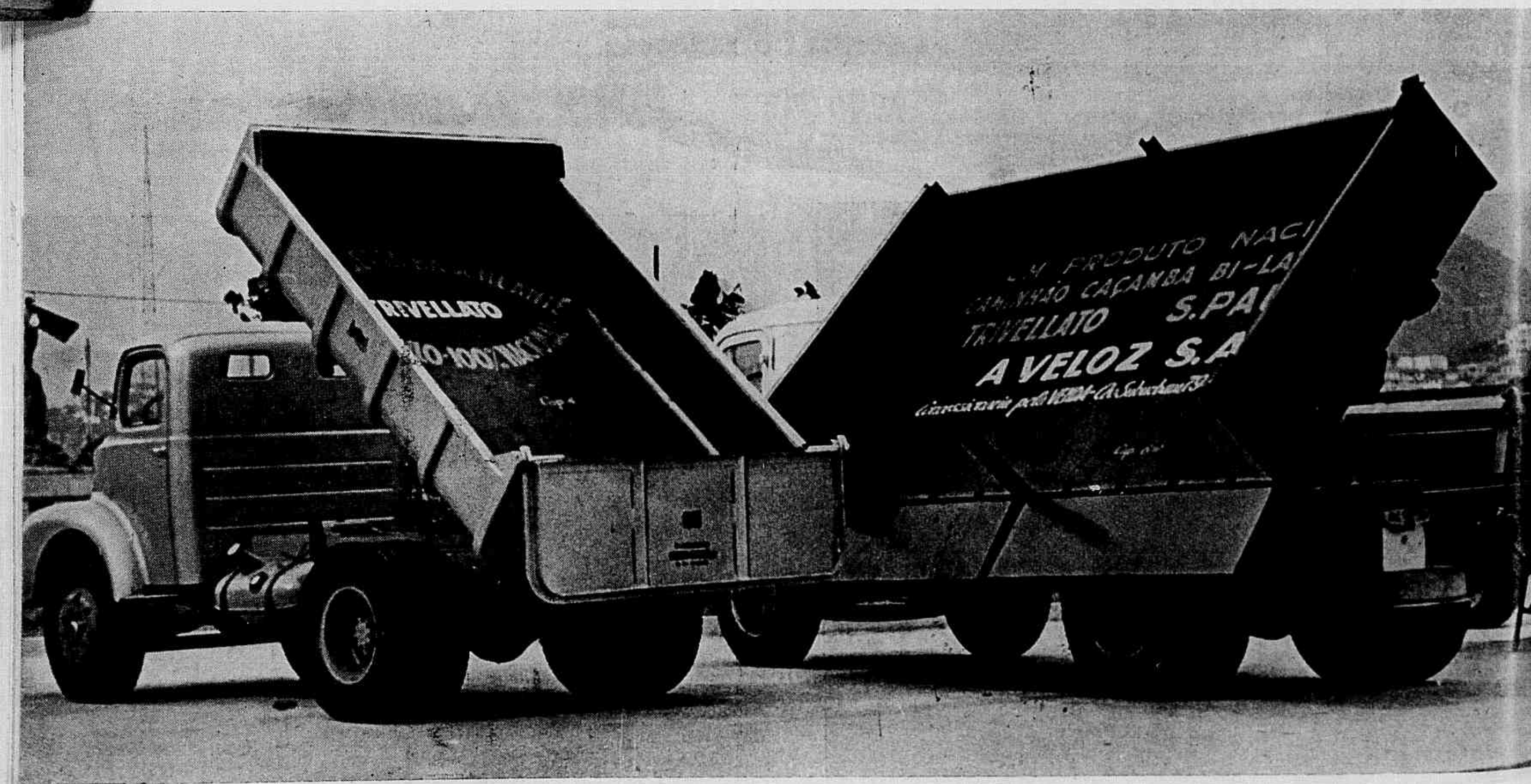
Não, o governo não está de braços cruzados. Há planos que não podem ser concluídos em poucos meses. Referiu-se ainda o Ministro Lafer à política de reaparelhamento do país nos setores portuários, ferroviários, de energia elétrica e instalações ou desenvolvimento de indústrias básicas. "O futuro dirá o que o Brasil vai dever a esse planejamento, único na nossa história".

NÃO HÁ CRISE ECONÔMICA

Por que propalar que há crise econômica se os lucros aumentam, se a receita do imposto sobre a renda, somente em janeiro, subiu oitenta por cento em relação ao mesmo mês do ano pas-

CARROÇARIAS FEITAS NO BRASIL

Na 1.ª Exposição Nacional da Indústria de Peças o que chamou mais atenção foram as carroçarias de grande porte, feitas de aço, para as mais diversas finalidades. Caminhões-tanques, reboques e caminhões-basculantes para oito e dez toneladas de peso, como podemos ver nas gravuras, representaram, realmente, uma prova da capacidade da indústria nacional.



sado? Se não há desemprego, se os lucros se ampliam, por que falar em crise? Ainda: os preços estão aumentando, mas gritam os interessados quando se fala em adotar medidas de congelamento.

A essa altura o Ministro anunciou uma medida que será dentro em breve posta em prática, embora não esteja na tradição do Sr. Horácio Lafer ampliar a tributação. Mas "ante a persistência de

preços anormais, cumprindo determinação superior, estou preparando projeto de taxa dos lucros excessivos que, embora com duração limitada, se justifica nas circunstâncias atuais".

Noutras palavras: o país está prosperando. A renda nacional passou de 150 bilhões em 1947 a 230 bilhões em 1950; para 270 bilhões em 1951 e o investimento bruto que foi em 1950 de 38 bilhões alcançou quase 52 bilhões em 1951. Além disso, lembrou o Ministro que a taxa de investimento bruto em confronto com a renda nacional, foi no Brasil, em 1951, de 18%, uma das mais altas do mundo.

Nasce e Cresce Uma Indústria

EM VINTE meses cerca de 12 bilhões de cruzeiros em divisas foram gastos na aquisição de veículos-automóveis e acessórios, óleos, combustíveis e trigo. Mostra esse valor o quanto dependemos do exterior para o desenvolvimento de nossas atividades. Aos poucos, vem o país se preparando para auto-abastecer-se e dentre os planos mais recentes se destaca a implantação gradativa da indústria automobilística que ativa a da produção de autopeças.

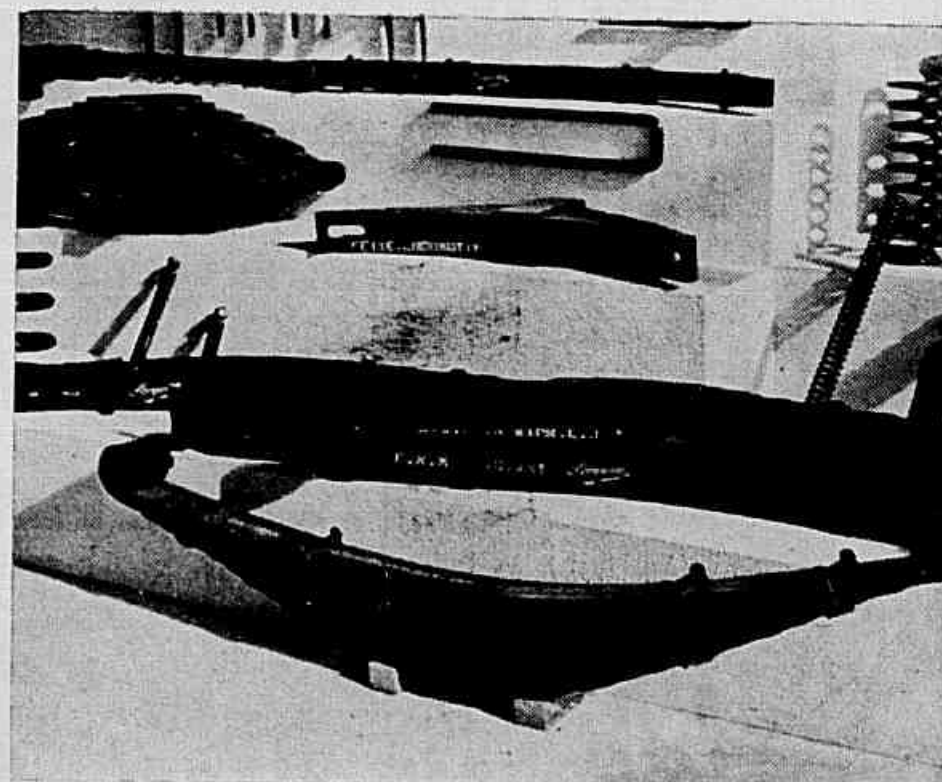
A Exposição da Indústria Nacional de Autopeças no aeroporto Santos Dumont constitui, portanto, um acontecimento pelo qual se pôde verificar o progresso até o momento realizado. Cento e trinta e sete foi o número de expositores, destacando-se São Paulo com 104, Rio Grande do Sul com 17, 15 do Distrito Federal e Estado do Rio e 1 de Minas Gerais. O objetivo foi alcançado: mostrar a infinidade de peças para automóveis e similares que se fabricam no país e que não há muito eram importadas. Acresce outro característico na indústria nacional de autopeças: é que vem se desenvolvendo de acordo com um planejamento a que técnicos dedicam prolongados estudos. Não é, portanto, fruto da improvisação tão a gosto do temperamento latino. Pelo contrário, constata-se que a indústria de autopeças no Brasil vem progredindo num ritmo que admira e dá motivos de entusiasmo a que se compreenda a necessidade de o governo auxiliar e prestigiar os pioneiros. Com a Primeira Mostra da Indústria Nacional de Autopeças não há dúvidas quanto ao progresso e capacidade dos que se dedicam ao ramo, cada vez mais confiantes no apoio de nossas autoridades.

NO MUNDO INFINITO DAS PEÇAS

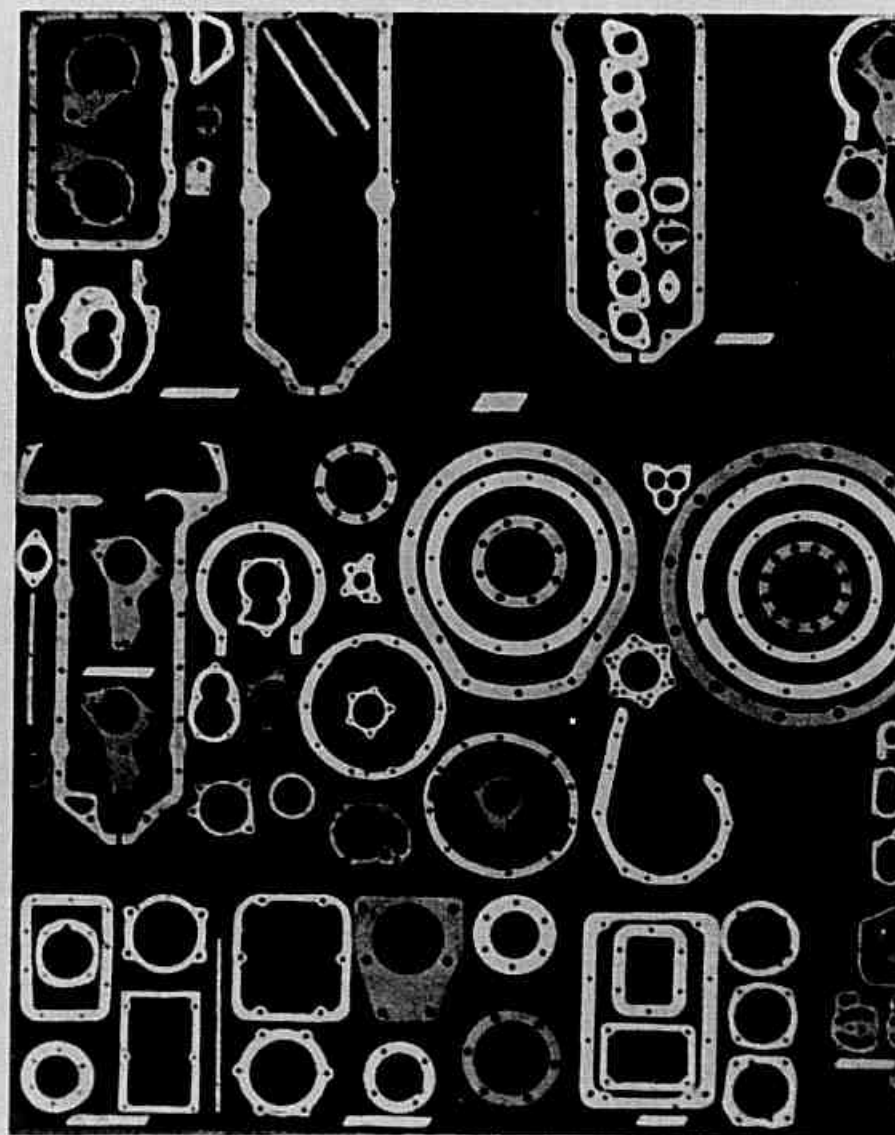
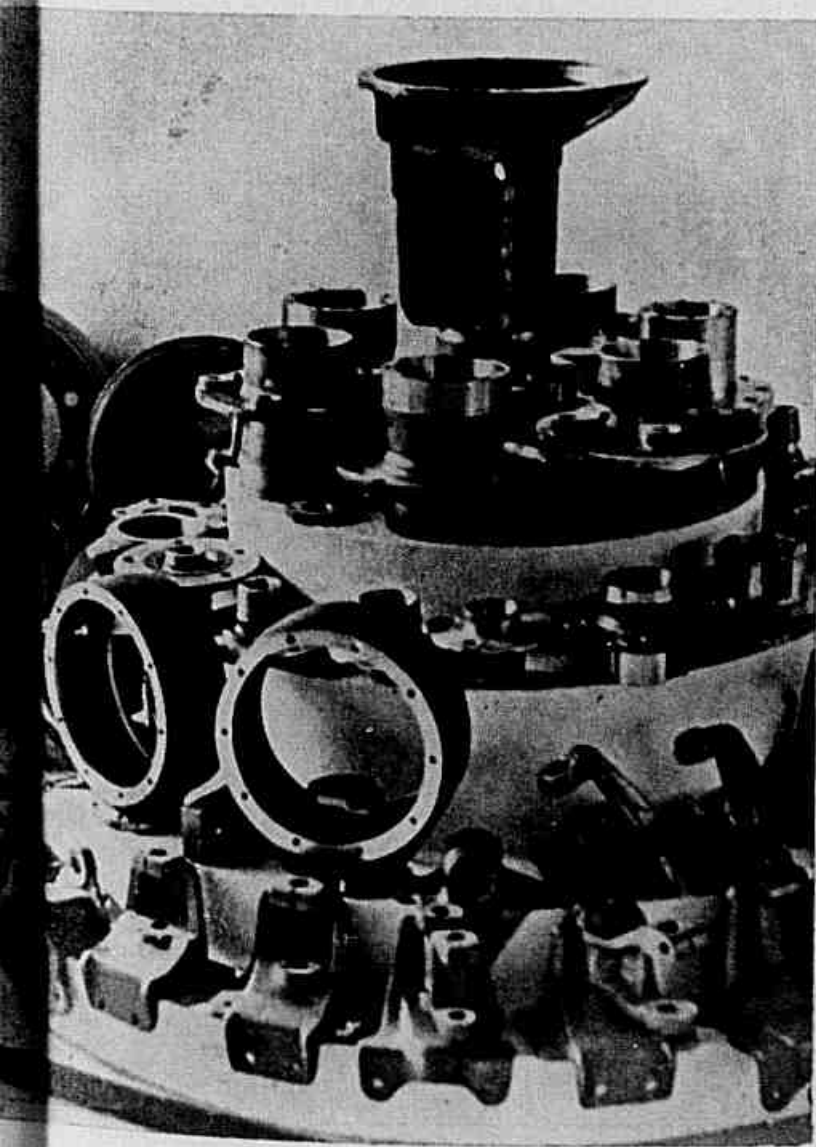
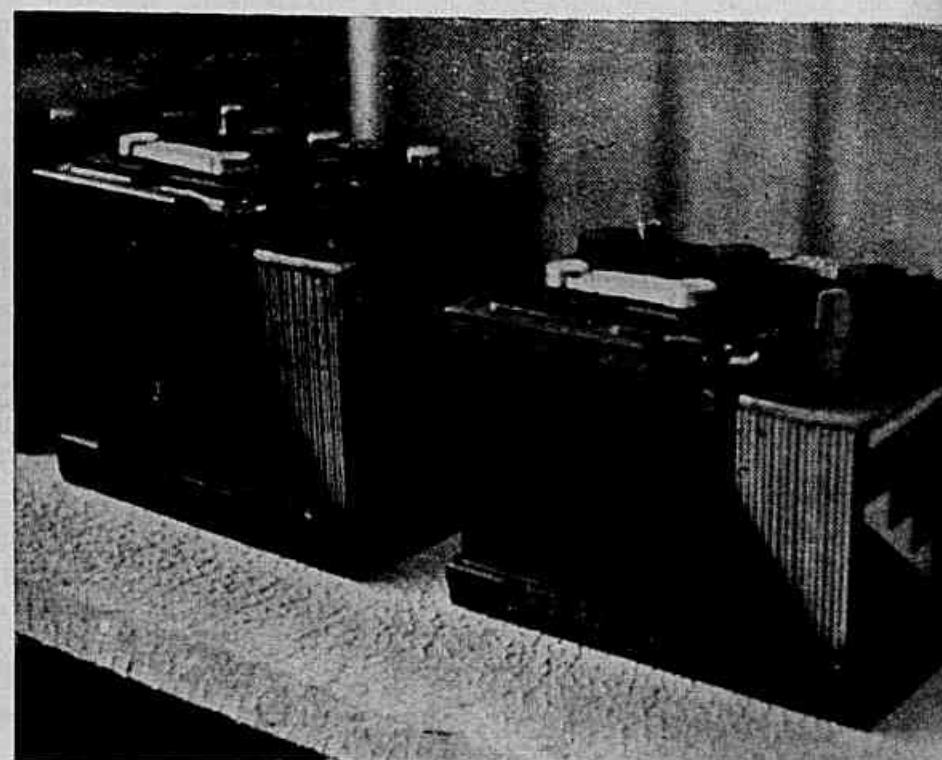
Milhares de peças, das menores às maiores, dos mecanismos mais delicados aos mais simples, atestaram o progresso da indústria de peças. Há, entretanto, um longo caminho ainda a percorrer.

PRODUÇÃO, EXPORTAÇÃO E CÂMBIO

A nota ministerial estranha que se afirma não ter o governo amparado os produtos dos Estados. "O mais certo será afirmar que o Presidente Getúlio Vargas o fez em escala generosa". Citou exemplos que valem por confirmar a polí-



Molas de vários tipos (em cima) e baterias (embaixo) estavam entre as peças expostas.



tica de auxílio aos produtos regionais. Teve a juta garantidos seus preços altos, no Amazonas e Pará. Idênticas providências em relação ao sisal (Paraíba, Rio Grande do Norte e outros Estados); borracha (Acre, Amazonas e Pará); cêra de carnaúba (Ceará, Piauí); algodão, café e lã.

Não cabe ao governo a culpa pela queda de preços em certos produtos, no exterior. "Será, por acaso, culpa do governo se a seca reduziu a produção nacional ou se o consumo do país está exigindo maior quantidade de produtos? Parece mais lógico que, ao invés de atribuir culpa ao governo, estes críticos apressados culpem-se a si mesmo e encetem uma campanha em prol de uma mentalidade menos inflacionária, menos desejosa de desvalorizar o cruzeiro à custa do sacrifício do povo, uma mentalidade que objetive a paridade internacional ao Tesouro ao invés de providências artificiais".

Quanto à crise de divisas, partiu das classes conservadoras o apelo no sentido de formar um estoque de máquinas e matérias-primas, ante a ameaça do novo conflito. Foi o que se fez. Sobreveio a falta de divisas e só nos resta restringir as importações. "Clamam porque há atrasados e gritam porque se restringem as importações para os liquidar".

* * *

Tem o governo o seu programa, concluiu o Ministro Horácio Lafer, em resposta às críticas formuladas pelos representantes do comércio. E o executará promovendo: a) regularização dos atrasados; b) restrição nas importações até que haja equilíbrio na balança; c) facilidade às exportações; d) mercado livre para poupar divisas, e, por outro lado, trazê-las para o Brasil.

COLABORAÇÃO COM O GOVÊRNO

REPERCUTIRAM profundamente as palavras do Ministro Horácio Lafer, em esclarecimento à posição assumida pelas classes conservadoras. Em nome da Federação das Associações Comerciais do Brasil, o Sr. Carlos Brandão de Oliveira entregou uma nota à imprensa, em que afirma existir no país grave crise econô-

mica, ressaltando a necessidade de maior compreensão no sentido de não dissociar o espírito de colaboração com o governo e o direito de divergir.

Esquematizou o presidente daquela entidade os principais pontos que refletem a opinião do comércio: a) o comércio, a indústria e a lavoura não estão nadando em ouro; b) houve nos dois últimos anos aumento de diversos tributos federais; c) o reajustamento dos bens do ativo das empresas trouxe reflexos na arrecadação do imposto sobre a renda, tendo-se procedido a uma revisão geral no pagamento de vários impostos; d) essas medidas carregaram para o Tesouro milhões de cruzeiros; e) houve sensível melhoria no aparelho arrecadador; f) um país cujas exportações caem de mês para mês não pode ir bem; g) é inexequível o congelamento geral dos preços.

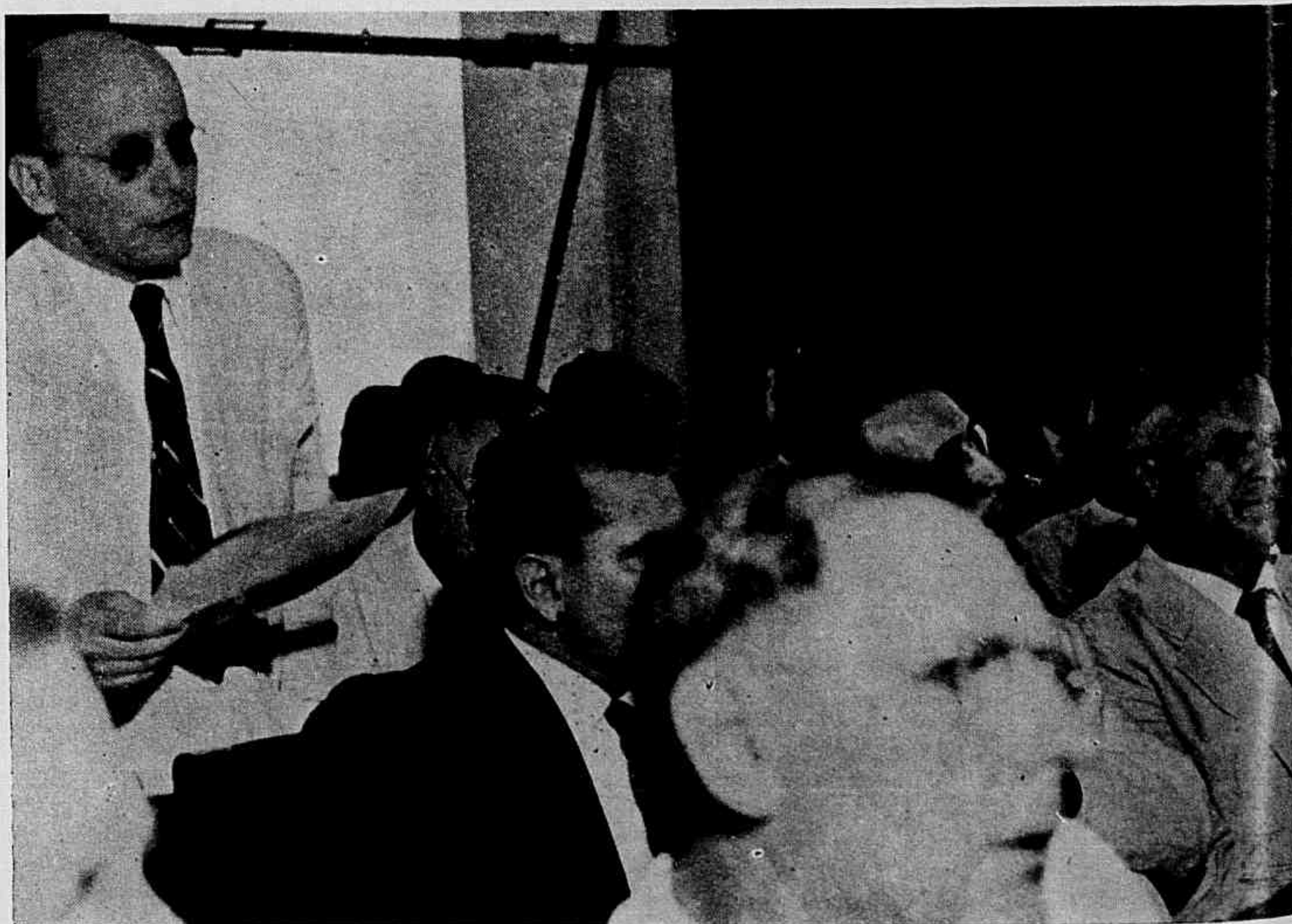
Não ficou na esquematização o presidente da Federação das Associações Comerciais do Brasil. Num tentativa de esclarecimento mais sucinto, passou a discorrer sobre a gravosidade de alguns de nossos artigos de exportação; sobre a seca, negando-lhe a causa da queda de produção e admitindo que se devia reconhecer que hou-

ve aumento, nos centros urbanos, de poder aquisitivo, sobre o comércio exterior. Aludindo aos depoimentos dos representantes do comércio afirmou que deviam ser tomados em consideração, uma vez que espelham uma realidade que "precisa de ser enfrentada com decisão, coragem, competência e espírito público".

A certa altura, a nota distribuída pela Federação das Associações Comerciais define a posição das classes conservadoras em relação ao governo. Na verdade, o objetivo da reunião foi traçar um programa econômico-financeiro pelo qual se deviam pautar as providências oficiais no sentido de conter a elevação de preços.

Outro não foi o objetivo da conferência realizada entre os senhores Euvaldo Lodi, Brasília Machado Neto e Alkinda Junqueira a fim de afirmarem, como líderes da indústria, do comércio, da agricultura, a posição em face dos acontecimentos que resultaram na exposição do ministro Horácio Lafer. Colaboração com o governo — foi a conclusão a que se chegou, o que demonstra não ter havido nenhuma quebra da unidade já tradicional do apoio das classes produtoras às providências do Executivo.

As vozes do comércio de várias partes do Brasil revelaram queixas na reunião promovida pela Associação Comercial do Rio...



Providências Sérias em Prazo Curto

QUANDO o Sr. Ricardo Jafet recordou sua atividade à frente do Banco do Brasil, por ocasião da posse do general Anápio Gomes na presidência daquele estabelecimento de crédito, afirmou que tôdas as suas teses levantadas nunca tinham vindo a público "antes de submetidas a julgamento das autoridades competentes, por considerar que a divulgação de assuntos não apreciados em definitivo só servem para despertar sencionalismo, criar tumultos, estabelecer clima de escândalo e tolhêr a ação das autoridades responsáveis". Era uma referência ao "caso" do algodão, de que resultaram várias interpretações, a ponto de se transformar uma divergência de ordem doutrinária num dos mais ruidosos capítulos de nossa história econômica, em que entram em choque o Ministro da Fazenda e o presidente do Banco do Brasil.

Concluída a compra da safra de algodão do ano passado, pelo Banco do Brasil, restava dar andamento ao processo de colocação no mercado internacional. É sabido que o algodão é um produto gravoso, cujo preço se encontram

além da cotação do exterior. Sugeriu o Sr. Ricardo Jafet, através de edital divulgado em 19 de dezembro, a entrega do produto a firmas exportadoras. Encaminhava-se para uma solução, quando o Ministro da Fazenda apresenta outro plano, pelo qual o Banco do Brasil entregaria o algodão no mercado internacional embora com prejuízo, que seria amortizado em 9 ou 11 anos. Manifestou-se assim a divergência, de que resultou o pedido de demissão do Sr. Ricardo Jafet, ao presidente da República. Substituiu-o o general Anápio Gomes, que afirmou não se tratar de posse até o fim do governo, mas de caráter provisório, embora advertisse que êsse curto prazo não evitaria de tomar determinadas providências fundamentais à organização do Banco do Brasil. Por isso não cruzará os braços quando se defrontar com problemas que exijam solução imediata.

Foi mais além, numa advertência a clientes faltosos: "Grupos ou pessoas cujos débitos junto ao Banco estejam em situação irregular, ficam desde logo avisados de que deverão diligenciar no sen-

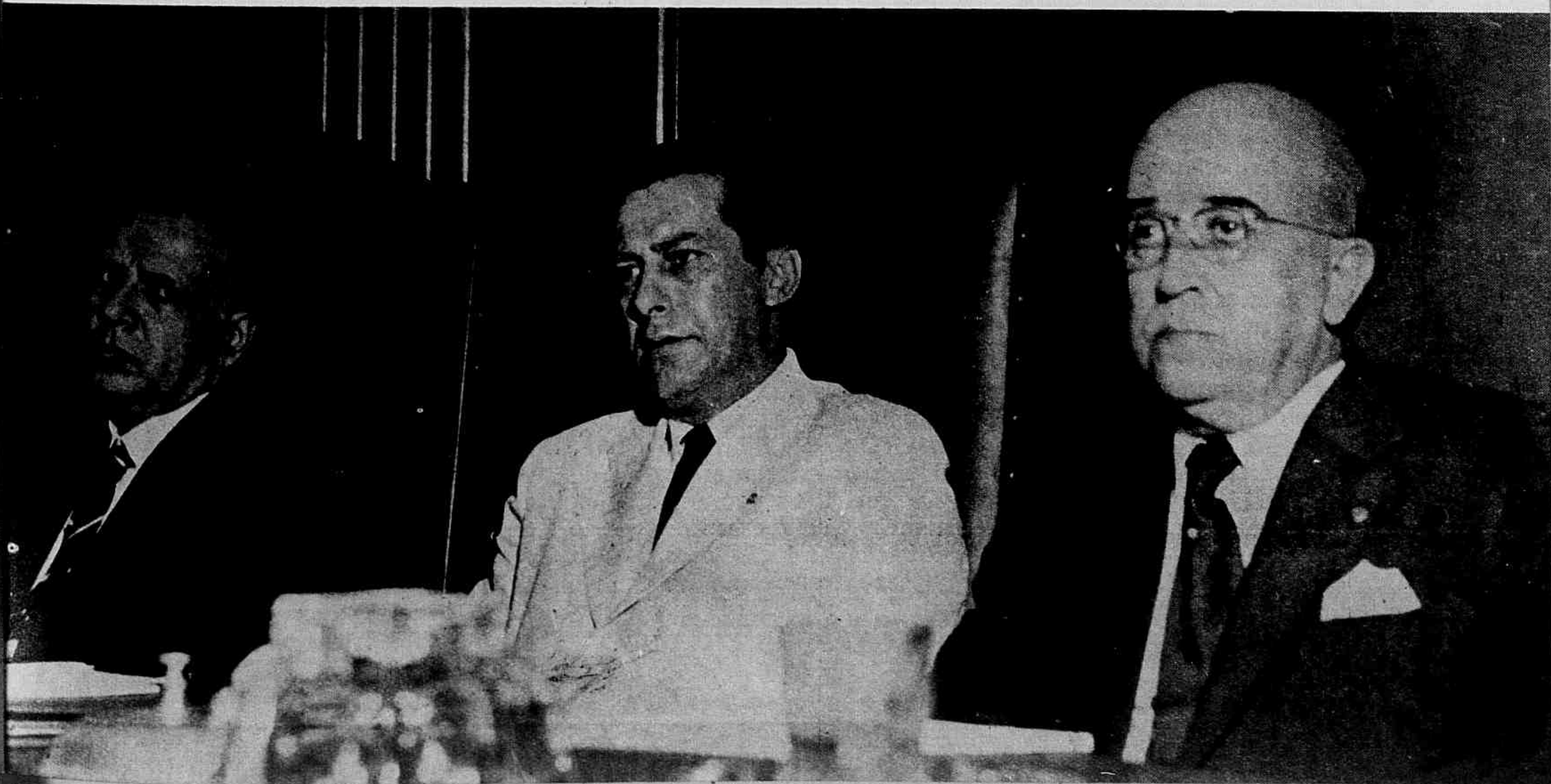
tido de sua normalização. Naturalmente que seremos compreensivos no estabelecer composições que permitam a cada um liquidar seus débitos segundo a respectiva capacidade financeira. Mas seremos inflexíveis com aquêles que lançando mão de medidas prolatórias, evasivas ou, simplesmente, não atendendo ao nosso chamado para entendimento em bases razoáveis, procurarem manter suas responsabilidades em situação normal".

Passou, a seguir, a uma explicação de técnica bancária, lembrando as atividades distintas que o Banco exerce: as de poder pública — redesconto, contrôlê da exportação e importação, execução da política cambial, etc.; e as de caráter particular, idênticas, às de qualquer banco: — crédito comercial, industrial e rural. Quanto a esta, "a orientação precípua deve ser a de não fazer favores, mas fazer negócios revestidos da necessária segurança, e de liquidação em prazo curto".

DEFINIÇÃO DE NORMAS BANCÁRIAS

Observa-se no discurso do General Anápio Gomes uma preocupação de definir normas bancárias, durante o tempo que estiver à frente do Banco do Brasil. Suas

...e houve um grande reboiço político diante do memorial que levou ao Governo a culpa do estado geral de apreensões. Os Srs. Carlos Brandão e Ruy Almeida foram contraditados pelo Sr. Horácio Lafer e treplicaram.





O principal objetivo de uma política econômica é aumentar a produção, sem o que, afirma o Sr. Almir Costa, diretor da Importadora Federal de Caminhões, o país não conseguirá as divisas de que necessita.

palavras, por isso, tomam um caráter não apenas de advertência, mas alcançam o nível de quem define os principais pontos de doutrina financeira. Porque no Banco do Brasil as bases dos negócios que interessam à economia nacional são mais liberais; e quando o objetivo não fôr realmente o progresso do país, “o presidente não autorizará operação alguma. E como de acordo com esse dispositivo, todas as operações devem ser inicialmente examinadas pelos gestores das agências, com estes é que os interessados deverão entender-se, excluídos, evidentemente, aqueles casos em que se imponham entendimentos com os diretores. De qualquer modo, o presidente, normalmente, não despachará nenhuma operação à revelia dos diretores e órgãos técnicos”.

Prosseguiu o presidente do Banco do Brasil, no mesmo diapásão: “Desejo salientar, de outra parte, que todos os assuntos deverão ser tratados pelos próprios interessados ou por seus representantes legítimos. A participação de intermediários — seja qual fôr a sua posição política ou social e venha disfarçado como vier — será combatida com a maior firmeza e os que tentarem pôr à prova alguma vez a advertência que ora faço,

certamente não repetirão a experiência. Àqueles que procurarem justificar-se com o fato de os interessados residirem longe da sede do Banco, será de lembrar que para tais casos existe o recurso da via telegráfica ou epistolar”.

COMÉRCIO EXTERIOR: CRÍTICA E SOLUÇÃO

Consciente da nova responsabilidade que assumiu, o general Anápio Gomes primou pelas observações contidas sobre as normas diretivas do Banco do Brasil. Em suas referências, não esqueceu alguns dos problemas que têm colocado aquele estabelecimento no primeiro plano dos comentários. Haja vista o inquérito que se tornou público através da tribuna da Câmara dos Deputados e do acervo de revelações que trás. Ressalvando a sua posição no que diz respeito à participação pessoal nos negócios, o general afirmou que como presidente do Banco do Brasil “não terei atuação direta na execução dos controles de exportação e importação, e cambial, mas, como membro que serei do Conselho da Superintendência da Moeda e do Crédito, e, em face da nova, lei cambial, terei que colaborar na elaboração de medidas fundamentais para esses controles, fazendo-o com base na experiência de antigo diretor da Carteira de Exportação e Importação.

Suas palavras, a seguir, são de crítica e solução à crise do comércio exterior: “Tais medidas, aliás, se tornam tanto mais urgentes, quanto somos um país que vem gastando mais do que ganha. E só existe um meio para debelar a crise: inverter os termos da proposição, isto é, passar a gastar menos do que ganha. Foi assim que transformamos os débitos de 1949 nos saldos de 1950. As medidas que se impõem deverão agora ser mais severas que em 1949, porque muito mais séria é a crise atual do que a daquela época. Resta saber se o país está disposto a seguir o único caminho que o conduzirá ao equilíbrio do balanço de pagamentos: um regime de rígidas restrições por uns dois ou três anos. Qualquer outra solução será apenas solução aparente: a crise será transferida no tempo, ressurgindo mais tarde, e, por certo, mais agravada”.

RESISTÊNCIA À DESAGREGAÇÃO

Ao fim, disse que já vivera bastante e não era homem de ilusões, de ambições. Lamentava estar assistindo a “sintomas de desagregação em diversas camadas sociais, um relaxamento geral dos costumes e um solapamento do princípio de autoridade”. Mas estava convicto de que tudo faria em seu novo posto para resistir “a tudo isso, com todas as forças ao meu alcance”. Referiu-se ao Sr. Ricardo Jafet, a quem elogiou a maneira como dirigiu o Banco desde 1951. Decerto houve divergências, mas em todas elas sempre a maneira de equacionar os problemas decorreu dentro de franqueza, de lealdade e de cavalheirismo.

O PROGRESSO É CRUEL

NUM discurso de paraninfo, em que se costuma aliar aos bons princípios de moral, pontos de vista sobre problemas econômicos, o Sr. Benjamin Soares Cabello, saudando a turma de economista de 1952 afirmou que em “princípios do segundo trimestre deste ano” será vencida a crise alimentar.

Fundamenta-se o presidente da COFAP na série de perspectivas que se espera não deixem de ocorrer: o fim da seca no nordeste, a melhoria de transportes, novas safras. Num país como o nosso, esses fenômenos são comuns. Estamos numa fase de transição — “de um arcabouço feudal latifundiário para uma economia do tipo progressista e industrial”.

O essencial é suportar os acontecimentos sem olhar para trás. Trazer sempre entusiasmo e dedicação ao trabalho. Isto é o que se deve fazer, porque não se conquista o progresso sem trabalho. “O progresso é cruel”, definiu o Sr. Cabello.

FÁBRICAS DE LOCOMOTIVAS, DE AVIÕES E DE RILSAN

CONTINUA o interesse das indústrias européias em transferir-se para o Brasil. Os pedidos vêm sendo encaminhados pela Comissão de Desenvolvimento Industrial que os submete a prolongados estudos. As mais recentes solicitações procederam de uma empresa austríaca que pretende instalar uma fábrica de locomotivas

Definição Sobre o Congelamento dos Preços

M AIS DE uma vez teve o Sr. Brasília Machado Neto, presidente da Confederação Nacional do Comércio, de aludir ao congelamento dos preços, considerando-o inviável num país de conjuntura fraca como é o Brasil. "Não esqueçamos que a administração pública entre nós é "absoluta e ineficiente", para utilizarmos as palavras com que corajosamente a qualificou o eminente Presidente Getúlio Vargas. Ela não consegue realizar, por isso, nem mesmo as tarefas normais de sua responsabilidade. Pretender confiar-lhe o controle geral e permanente dos preços é fechar os olhos à realidade. A menos que haja, o que não é concebível, o propósito de criar danos ainda maiores do que se pretende combater ou de distorcer, perante a opinião pública, as causas reais do mal, cuja destruição se anuncia".

Considerou que esta situação desde há muito é tema de advertência dos responsáveis pela indústria e comércio. Houve recomendações, protestos, mas nada resultou de positivo. E porque não se pode negar a falta de moralidade dos executores de determinadas medidas sobre a economia do país, as consequências imediatas do congelamento seriam o desaparecimento das mercadorias e o estímulo do câmbio negro.

Ao invés de o governo preocupar-se com o congelamento, será muito melhor que o Estado estimule a produção, facilite a ação dos que trabalham. Noutras palavras o de que necessitamos é de uma larga revisão em nossa política econômica.

Diesel-elétricas; das firmas alemãs *Flugzeugbau Burlingfeld Baurne* e *Alfred W. Mueller*, interessadas em produzir aviões e peças de aparelhos náuticos; da *Rilsan Brasileira S.A.* que se propõe a montar uma fábrica de rilsan com base no polímero extraído da mamona, dedicando-se à industrialização dos subprodutos dessa matéria-prima, principalmente os plastificantes; e da *Cia. Brasileira Rhodiaceta* que se oferece para fabricar *nylon* à base do polímero importado. Nos últimos casos, a conclusão da Comissão de Desenvolvimento Industrial foi favorável a ambas as iniciativas.

POLÍTICA DA CEXIM

FORNECEU o Sr. Coriolano de Góis, diretor da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil, um resumo das atividades nos três meses de sua gestão. Informou que o licenciamento na área do dólar alcançou o total de 78 milhões e 544 mil dólares, sendo 19 milhões de 272 em setembro, 34 milhões e 908 mil em outubro e 22 milhões e 324 mil em novembro. A média mensal licenciada foi de 26 milhões e 31 mil dólares, contra 63 milhões e 342 mil no período de janeiro a agosto do corrente ano, isto é, menos 37

milhões mensalmente. "Partindo do princípio de que, como é de se esperar, a exportação mantenha seu ritmo, podemos compará-la com o atual licenciamento para efeito de estimativa dos saldos emergentes da nossa balança, quando as importações passarem a ser influenciadas pelas restrições presentes, ou seja de abril em diante. Eis a comparação: exportação efetiva em setembro, outubro e novembro 191 milhões e 233 mil dólares; licenças de importação no mesmo período, 78 milhões e 544 mil dólares. Saldo previsto, 112 milhões e 689 mil dólares.

Outros dados que mostram a política de restrição de compras nos Estados Unidos: no primeiro quadrimestre de 1952 adquirimos 101 milhões de dólares; no segundo, 56,4 milhões; e no último a média cairá para 32 milhões de dólares. E' que nos últimos quatro meses do ano passado as importações baixaram de acordo com as cifras: 41,8 milhões de dólares em setembro; 34,2 milhões em outubro; 30,7 em novembro; e em dezembro deverá baixar para 25 milhões.

CANADENSES NO BRASIL

BRASIL e Canadá têm a sua base na agricultura, suas economias são complementares e portanto podem expandir-se num

sentido de cooperação recíproca, afirmou o Ministro Clarence Decatur Howe, Ministro do Comércio, Indústria e Produção para a Defesa, do Canadá, por ocasião da homenagem que lhe foi prestada pelas classes produtoras. Veio dirigindo uma comissão comercial composta dos Srs. William Frederick Bull, subsecretário do Comércio e Indústria, D. W. Ambridge, presidente da "Abitibi Power and Paper Co. Ltda.", J. M. Bonin, diretor-gerente de "La Société Cooperative Agricole du Canton de Grauby", Clive B. Davidson, James Duncan, Alex Gray e K. F. Vadsforth.

Aludindo aos pontos de contato, lembrou o ministro visitante que a estabilidade econômica do Brasil repousa no café, enquanto a do Canadá, no trigo. Portanto mais amplas são as possibilidades de um incremento em sua atividade comercial, sem os perigos que uma concorrência poderia ocasionar.

As homenagens que lhe foram prestadas marcaram, pode-se dizer, o início de estreitamento de relações comerciais entre ambos os países, o que será de grande proveito para a expansão de duas economias cujos esteios se fundamentam na agricultura.

DIFICULDADES E RENÚNCIA

RENUNCIOU o Coronel Eurico de Souza Gomes Filho ao cargo de diretor da Central do Brasil. Ante a impossibilidade de atender, com a urgência necessária, às necessidades da ferrovia — não apenas nos subúrbios cariocas, mas em toda a linha — solicitou sua exoneração, dirigindo-se ao Presidente da República neste sentido.

Há dois meses, num relatório que mereceu amplos comentários, o ex-diretor da Central aludiu às condições da ferrovia, que se acha em estado precário. Basta dizer que há trilhos e dormentes de mais de cinquenta anos, sem falar no material antigo de que se serve o pessoal encarregado da conservação da estrada.

Para substituí-lo foi designado, em comissão, o engenheiro Jair Rego de Oliveira, antigo servidor da Estrada, onde se iniciou como desenhista. No correr do tempo ocupou ainda diversos cargos, entre os quais o de vice-diretor, quando administrava a Central o

Engenheiro Ernani Cotrim e o de diretor-chefe das oficinas que a estrada mantém em Sete Lagoas, Lafayette e Barra do Piraí. Foi ainda chefe do Departamento Financeiro, inspetor do Tráfego e chefe da Contabilidade. Encontrava-se, no momento em que foi convidado para assumir a direção da Central, desempenhando as funções de engenheiro-chefe da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, em São Paulo.

CRITÉRIO NAS IMPORTAÇÕES

PROCURAM os importadores nacionais encontrar uma solução que torne possível o equilíbrio na balança comercial sem contudo prejudicar a industrialização do país, que se processa de modo vertiginoso. Daí o interesse com que se procura estudar métodos que contornem a crise de divisas sem embaraço às forças criadoras da economia nacional. Na opinião do Sr. Almir Costa, diretor da Importadora Federal de Caminhões, o Brasil tem de limitar-se, exclusivamente, à compra no estrangeiro, de bens de produção. Daí a necessidade de estabelecer-se o critério da essencialidade, sendo crime de lesa-pátria adquirir-se produtos que não venham contribuir para o nosso progresso: maquinaria industrial, material ferroviário, geradores e turbinas, tratores e caminhões.

Quanto às medidas que recomenda essenciais, lembrou a obtenção de um empréstimo externo através do Eximbank e a instituição do mercado livre de câmbio; mas a principal é o aumento da produção, de modo que se possa obter o montante de divisas exigido pelas nossas necessidades de compra no estrangeiro.

Dentro dessa orientação é que se deve processar a industrializa-

ção do país. Outras providências servirão apenas como paliativo, e cedo ou tarde poderão tornar mais grave a situação atual.

BANANAS E PÊSSEGOS

A BASE do acôrdo entre a Associação Rural do Litoral Paulista e o Instituto Argentino de Promoción y Intercambio era a troca de 400 mil cachos de bananas no valor de 2 bilhões de cruzeiros, durante 4 anos, por pêssegos em calda, no valor de 9 milhões de cruzeiros apenas. Mas o presidente do Sindicato da Indústria de Conservas do Rio Grande do Sul discordou das condições e daí a recusa do Itamaratí em permitir a assinatura do acôrdo através a embaixada brasileira em Buenos Aires.

O Sr. Nelson Silveira Praça, vice-presidente da Associação Rural Paulista disse que isso está causando aos produtores de banana de Santos um prejuízo diário de um milhão de cruzeiros, esperando-se, portanto, que se permita a concessão, para evitar maiores danos à exportação.

CASA EM QUE NÃO HÁ PÃO...

DIFÍCIL é o dilema, quando se procura adotar providências que visem ao equilíbrio na balança de pagamentos: se não restringimos nossas importações ampliamos o *deficit* na balança comercial; se não permitimos certa liberdade na aquisição de produtos, de certo modo se prejudica o ritmo da produção. Uma solução de equilíbrio, ante tal conjuntura, dá lugar a amplos debates e um dêstes de repercussão nos círculos econômico-financeiros ocorreu na Associação Comercial.

Afirmou-se que a CEXIM era um órgão que precisava desvincular-se do emaranhado burocrá-

tico. Segundo o Sr. Paiva Garcia há firmas do alto comércio que ainda não tiveram uma só licença concedida em todo este ano e a modificação pleiteada pela Associação virá resolver o assunto. A alteração estabelecerá um contato mais direto entre o órgão de classe e a Carteira, de modo a terem melhor e mais rápido andamento os processos de concessão de licenças.

Mas o que trouxe ao debate novas opiniões sobre os critérios estabelecidos pela CEXIM foi a palavra do Sr. José Luiz de Oliveira. Parece-lhe um paradoxo a existência de órgão que exerce "ditadura econômica dentro de um regime democrático". E por isso uma solução se apresenta, no momento: é um entendimento direto com o Presidente da República, no sentido de fazer cessar o controle da CEXIM. Lembrou fatos. As exportações de janeiro e agosto de 1952 em relação a 1951 caíram de 52%. Nosso país possui uma dívida de 800 milhões de dólares e se ficasse sem exportar durante três meses, ainda assim não restabeleceria o equilíbrio econômico. Radical em sua opinião, o Sr. José Luiz de Oliveira afirmou que se torna impraticável uma política de restrições à importação. "Se o governo confiasse nas classes produtoras oficiaria às Federações de Comércio e da Indústria pedindo uma relação de associados e de conformidade com o capital e a tradição seriam distribuídas as licenças".

Há, na realidade, várias opiniões sobre o que se deve fazer na atual conjuntura. E enquanto não se estabelece o equilíbrio necessário ao desenvolvimento normal do país, estuda-se novo critério para a concessão de licenças, baseado em capital, tradição e tempo de existência da firma, de acôrdo com tabela especial.



PARA VIVER TRANQUILO:

Seguro de vida. PARA SEGURO DE VIDA:

PREVIDÊNCIA do SUL

Política Tributária e o C.N.E.

EM RECENTE análise da situação econômica do país, tomando por base os acontecimentos de 1952, o Conselho Nacional de Economia se demorou em discorrer sobre o problema tributário, considerado por aquele órgão técnico uma das bases no plano de desenvolvimento de nossas forças de produção. É que não se pode compreender qualquer esforço no sentido de coordenar a estrutura econômica e social sem um esforço paralelo visando ao aperfeiçoamento de teoria e prática da política fiscal. "Atuando sobre a conjuntura — acentua o C.N.E. — as finanças públicas afetam, profunda e solidamente, toda a estrutura econômica e social do país. Em virtude da inseparabilidade de seus efeitos, correrá o risco de se tornar inócua qualquer política traçada isoladamente por uma das esferas do Poder Público, anulada ou desviada de seus propósitos pelo choque de orientação e interesses divergentes ou mesmo antagônicos". Mas para que se torne real essa recomendação, é necessário um reajustamento das peças que integram o mecanismo das finanças federais, estaduais e municipais, através de certa uniformização e simplificação de princípios, que torne possível melhor coordenação da atividade conjunta da União, dos Estados e Municípios, de acordo com as normas do direito financeiro.

Assume importância o problema tributário, quando se admite a interdependência das políticas econômica e financeira. Nesse sentido, o C.N.E. teve oportunidade de, em agosto último, dirigir-se ao Presidente da República, expondo as bases de uma reforma tributária condizente com as necessidades do país. Em despacho com o aprova presidencial, S. Exa. recomendava: "Promovo o Ministro da Fazenda com a colaboração do Conselho Técnico de Economia e Finanças, do Conselho Nacional de Economia e de outros órgãos habilitados, as medidas conducentes à reunião reparatória de técnicos federais, estaduais e municipais e à realização, a seguir, no menor prazo compatível com os problemas a serem examinados, de uma confe-

rência nacional de política financeira e de legislação tributária, para o fim de acordar, se possível, com os poderes públicos estaduais e municipais, a coordenação das políticas financeiras, como é indispensável e urgente ao equilíbrio econômico, a realização dos programas públicos e ao desenvolvimento do País".

PRINCIPAIS OBJETIVOS

Claro que os objetivos se revelam por si mesmos. Formação de capitais, coordenação de atividades, planejamento da produção, luta, contra o pauperismo — tudo isso se resume numa palavra: progresso. Embora por si só uma política tributária não opere milagres, é mister, diz o C.N.E. que se estudem as causas que entravam a formação de capital. Enumera três, especificando-as: a) o baixo nível de ingresso *per capita*; b) a insuficiente capacidade para importar; c) a deficiente utilização dos capitais disponíveis. Cumpre, porém, ressaltar que o sistema tributário é uma arma de dois gumes: "pode a tributação agir como instrumento *pulverizador* de capitais já formados, ou construir valioso elemento *formador* de capitais, acumulando através de *poupanças forçadas* considerável massa de poder de compra. Gravando forte e progressivamente os rendimentos, impede ou retarda o ritmo de capitalização, e, transladando os efeitos de tributação sobre o consumo, pode acelerá-lo".

Daí em diante a Exposição do Conselho Nacional de Economia se transforma num arrazoado analítico de profunda firmeza. Abandona o plano das referências concretas, dos exemplos, das especificações, embora sem se afastar do objetivo traçado. Surgem, então, referências ao imposto de renda, a que não se deve dar muita ênfase, "num país carecente de capitais, em que se torna imperioso elevar o nível da poupança privada", "pois, através a taxaço progressiva esse tributo pode vir a funcionar como inibidor da formação de capitais. Acrescente-se que a poupança é diminuta, sendo baixo o padrão de vida da maior

parte da população, e os salários não atendem, em virtude da inflação, às necessidades vitais". Apesar disso, recomenda-se o aumento da taxaço sobre a renda, quando se trata de rendas, de lucros obtidos em caráter especulativo. Condena, por outro lado, o imposto indireto como o de vendas e consignações, uma vez que eleva o preço dos bens de consumo e acelera a pressão inflacionária. De modo geral, uma política fiscal num país como o Brasil deve ser encaminhada "no sentido de aumentar as poupanças, mantendo o mesmo nível de consumo. Observe-se este trecho da Exposição do C.N.E., em que a análise da tributação é tomada em seus pros e contras, daí merecer amplo estudo quando de sua aplicação: "Entretanto — diz — tributando-se fortemente a renda, restringindo-se a capacidade de investimentos nos setores em que se faz necessário a produção de bens de consumo, conseqüentemente agrava-se a pressão inflacionária. Poderia ocorrer, ao contrário, uma diminuição da pressão inflacionária reduzindo-se o tributo a fim de favorecer a capitalização e, dessa forma, a criação de disponibilidades para serem aplicados na produção de bens de consumo. No primeiro caso, não são muito grandes as possibilidades de estimular a economia nacional através medidas inflacionárias, pois a inflação é incompatível com o pleno desenvolvimento econômico. No segundo, haveria redução de rendas públicas e da capacidade de investimento, por parte do Poder Público, nos setores da energia, transportes, produtos básicos, etc., indispensáveis ao progresso da indústria e da economia nacionais".

Estamos, portanto, diante da necessidade de adotar-se um programa tributário, em que as despesas governamentais se realizem sem perigo de inflacionar a moeda. E a principal fonte de financiamento, afirma o C.N.E., "é o imposto que constituindo diminuição do poder de compra dos contribuintes, obriga a restrições das despesas superfluas ou de investimentos especulativos, que nos países em fase de expansão têm alta significação como determinantes de pressões inflacionárias".

PRIMEIRA EXPOSIÇÃO DE MINÉRIOS E MINERAIS BRASILEIROS EM NOVA IORQUE

A b e r t u r a :

15 DE ABRIL DE 1953

Encerramento:

15 DE MAIO DE 1953

LOCAL:

ESCRITÓRIO DE EXPANSÃO COMERCIAL DO BRASIL EM NOVA IORQUE

551 FIFTH AVENUE, NEW YORK 17, N. Y.

Mostruários e "specimens", minerais individuais: Os mostruários completos poderão ser organizados por pessoas ou grupos interessados

COMISSÃO ORGANIZADORA:

*DR. JORGE BOUÇAS, DR. NEWTON DE ANDRADE,
DR. RODOLFO PÔRTO D'AVE, CORONEL HUGO CANDEIAS,
e SR. NELSON SANTOS*

SECRETÁRIO:

SR. GELSON SANTOS

ORGANIZADOR-EXECUTIVO:

G. FILGUEIRAS FILHO

Informações:

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182 — TEL.: 42-6995

Nota — Durante a Exposição nenhum mostruário ou "specimen" será retirado ou vendido. Os mostruários organizados por entidades ou grupos, após a exibição serão doados ao Escritório de Expansão Comercial do Brasil, em Nova Iorque, onde continuarão em exposição permanente.

Crônica de São Paulo



Novo e Próspero Ramo de Negócio

UM NOVO ramo de negócio que empolga o país no momento é o que se refere às Companhias de Investimentos. Há dois anos, era completamente desprezado entre nós, no entanto, em meados do ano passado já atingia seu número a 53, com um capital de 621 milhões de cruzeiros. E para fim do exercício financeiro era estimado seu número em 80. Sendo São Paulo o maior centro econômico do país, esta nova atividade lá nasceu e vem prosperando de modo admirável. Sua função é conhecida: mobilizar capitais para os novos empreendimentos que surgem ou ampliar os recursos das empresas já existentes, a fim de melhor aparelhá-las para sua produção. Por outro lado, as Companhias de Investimentos vêm se esforçando no sentido de atrair investimentos estrangeiros para o Brasil, contribuindo desse modo para engrandecer nosso parque industrial. Dentre as empresas deste ramo vem se destacando em nosso meio o Comércio Brasileiro de Investimentos S. A., composto por um conhecido grupo de homens de negócio paulistas, à cuja frente se encontra o Sr. Nelson Mendes Caldeira. Inúmeras são já as realizações deste consórcio, tanto no que diz respeito à mobilização de capitais para empreendimentos nacionais, como trazendo para o nosso país iniciativas do exterior. Não vamos relacioná-las aqui, porque seria longo demais. Todavia, fato digno de realce, é a expansão rápida que vem ele tomando. Assim, já estendeu suas atividades para o Rio Grande do Sul e estão em andamento as demarches para fundação de uma companhia similar na Argentina. Por ocasião da instalação desse órgão no Rio Grande do Sul, o Sr. Mário L. Vieira, diretor-executivo do Consórcio Brasileiro de Investimentos fez oportunas declarações à imprensa de

Pôrto Alegre, que consideramos de interesse transcrever aqui alguns tópicos, por precisarem de modo bastante claro a função destes organismos que começam a tomar vulto em nosso mundo dos negócios. Tratando de definir o que é uma Companhia de Investimentos, disse o Sr. Mário L. Vieira: "Poderíamos, genericamente, resumir a função de uma Companhia de Investimentos como a de organismo propulsor do progresso econômico-social da poupança. Para situar seu papel na contextura econômica, diremos preliminarmente que ela não aparece como um fator concorrente mas apenas supletivo. É da sua dinâmica específica prover os empreendimentos reprodutivos das facilidades de financiamento permanente ou a longo prazo pela aglutinação de economias através de uma ampla participação no direito de propriedade. Socialmente falando, ela surgiu para atender às novas exigências de uma economia em constante expansão e para os quais os organismos já existentes não podiam corresponder pela simples razão de que não havia surgido para atendê-las". E mais adiante: "É conhecido o papel preponderante que esse tipo de organização exerceu no extraordinário desenvolvimento da economia norte-americana. O elevado *standard* de vida da população ianque atinge sua explicação obviamente em uma série de fatores convergentes. Mas na gama destes elementos, as facilidades de financiamento, proporcionadas por um ativo mercado de capitais, tiveram uma atuação reconhecidamente importante". E, pois, esse exemplo vitorioso nos Estados Unidos que as Companhias de Investimentos estão repetindo entre nós, a fim de que os empreendimentos úteis não pereçam por falta de recursos ou não vivam à espera de favores governamentais para surgirem e se desenvolverem.

Ao mesmo tempo, os pequenos capitais que por si sós nada podem fazer, aglutinados se transformam em poderosos elementos de realizações grandiosas, em benefício da coletividade. Desta forma, o Brasil, com seus próprios recursos, vai criando as condições para sua expansão e prosperidade.

AUMENTAM AS INSCRIÇÕES NOS CURSOS DO SENAI

Os cursos de educação e aperfeiçoamento industrial organizados pelo Senai estão encontrando cada vez maior aceitação no seio do operariado paulista, como se pode verificar pelo crescente número nas matrículas. Mantém aquela instituição de ensino profissional 27 cursos para jovens adultos, sendo 22 rápidos, destinados a qualquer pessoa que deseje aprender trabalhos simples de certas especialidades e 5 de aperfeiçoamento, apenas para operários industriais que queiram melhorar seus conhecimentos técnicos. As inscrições para estes cursos somaram a 2.497, por ocasião das matrículas ultimamente abertas, devendo começarem as aulas em fevereiro próximo. Entre os cursos rápidos, cujo total de inscrição foi de 2.275, o de torneiro mecânico apresentou maior número, sendo 533 na Capital e 70 em Santo André. Seguiram-se o de ajustador, com 336 inscrições, o de eletricista enrolador com 291 e outros com menor número. O movimento de inscrição para os cursos de aperfeiçoamento foi o seguinte: torneiro mecânico, 64; eletricista, 64; tecelagem, 36; fiação, 35; construção civil, 23, somando um total de 222 candidatos.

DIMINUIÇÃO DA ÁREA PLANTADA DE ALGODÃO

A primeira previsão da safra agrícola do Estado de São Paulo para 1952/53, recentemente divulgada pela Divisão de Economia Rural da Secretaria da Agricultura, registra diminuição de quase 28% na área cultivada com algodão, em cotejo com a 5.ª estimativa da safra anterior (1951/52). Aliás, diante do acentuado declínio na venda de sementes de algodão (cerca de 24%), a estimativa oficial, embora não consigne dados sobre a produção, vem confirmar as primeiras

impressões de queda na produção da malvacea em proporção maior do que a primitivamente esperada pela Secretaria da Agricultura (15%). A previsão recentemente publicada, acusa ligeiras diminuições também no número de cafeeiros e na área reservada à mandioca. Estima-se em idênticas condições, maior área de arroz (34%) e milho (11,7%), bem como maior produção de feijão (33,6%), batata (14,6%), amendoim (15,1%) e uva (4,2%).

EMBARQUES DE CAFÉ EM SANTOS

Entre 1.º de julho e 20 de novembro do ano cafeeiro de 1952/53, foram despachadas 6.927.669 sacas de café paulista para os portos. O movimento da segunda dezena de novembro, segundo dados da Superintendência do Café, foi reduzido, cifrando-se a cerca de 70 mil sacas. Essa redução no ritmo de despachos demonstra que as disponibilidades para embarque nas zonas produtoras paulistas estão chegando ao seu fundo. A falta de café para consumo interno tem atraído muita mercadoria que habitualmente se destina aos portos. Entretanto, o ano cafeeiro de 1952/53 deverá encerrar-se com um saldo apreciável sobre as remessas do

de 1951/52. Até 20 de novembro passado os despachos de 1951/52 haviam atingido 5.663.528 sacas. O excesso verificado este ano é, pois, superior a 1.260.000. Do total paulista despachado, 6.542.123 sacas ou 94,4% se destinaram a Santos e 385.546 a Angra dos Reis. No ano de 1951, em igual período, a quota de Santos era relativamente menor (89,6%), devido ao maior afluxo de café para o Rio que, era destinatário de 586.487 sacas a 20 de novembro. Como se vê, nesta safra, por influência do novo regulamento de embarques, o pôrto de Santos aproveitou-se melhor da safra paulista, aliás mais abundante. Do ponto de vista da economia nacional, esta mudança na composição dos embarques também foi favorável, já que em Santos sempre é possível obter melhor cotação para o mesmo café, devido à mais eficiente organização da praça. Santos, com cafés de outros Estados, figurava a 20 de novembro passado como destinatário de 7.042.680 sacas. Movimento bem superior ao de igual período de 1951, quando se remetiam para o pôrto paulista apenas 5.210.798 sacas. A melhoria se deve ao aumento da quota paulista (5.077.041 para 6.542.123) e também o afluxo de mais cafés de outros Estados (500.557 contra 133.757 no mesmo período de 1951/52).

DIMINUEM OS BOVINOS ABATIDOS

Durante os primeiros 10 meses do ano de 1952, foram abatidas 876.084 cabeças de gado bovino nos principais estabelecimentos do Estado: aqueles sob inspeção federal e o Matadouro Municipal de Carapicuíba. No ano anterior, em igual período, a matança havia atingido a 1.065.329 reses, verificando-se portanto um declínio de 189.245 animais, ou quase 18%. Espera-se nessas condições que o ano de 1952 se tenha encerrado com apreciável *deficit* sobre o anterior, em matéria de volume de abates, já que em novembro e dezembro, meses de safra de seca, não é possível aguardar qualquer aumento. As causas da queda das matanças naqueles estabelecimentos (que consomem a maior parte do gado bovino de engorda comercial do Brasil Central e são os principais responsáveis pelo abastecimento de São Paulo, Santos, Santo André, São Bernardo e Rio de Janeiro) cifram-se no seguinte: a) retração do consumo de carne em virtude da elevação dos preços, conseqüente à liberação; b) a redução da quota da industrialização, em virtude de limitações oficiais; c) desinteresse pelo fabrico do charque, diante dos altos preços dos bois; d) disponibilidades menos volumosas para abate, em virtude das matanças antecipadas de 1951. Deve-se registrar que o declínio do abate de vacas foi muito mais elevado que o de bois. Essa circunstância junta mais uma causa importante ao declínio geral havido: maior interesse em aproveitar vacas para reprodução (preços mais elevados dos bezerros e restauração gradativa do financiamento ao critério) o que implica em conduzir menos fêmeas para as charqueadas, os frigoríficos e os matadouros. O abate de vacas ficou reduzido à metade do que se verificou nos primeiros 10 meses de 1951. Também o sacrifício dos vitelos caiu apreciavelmente, o que indica tendência de maior aproveitamento do bezerro para recria e engorda.

Cresce a Receita do Estado

A RECEITA geral do Estado de São Paulo, de janeiro a novembro passados, atingiu, em números redondos, a 7,709 milhões de cruzeiros, contra 6,810 milhões em igual período do ano de 1951. O aumento registrado nos onze meses do ano passado corresponde a 13%. O imposto de vendas e consignações, que é a principal fonte de receita estadual, forneceu ao Tesouro de São Paulo, naquele período, 5,745 milhões de cruzeiros, ou seja, 12,4% a mais do que em igual período do ano anterior. Somente no mês de novembro a arrecadação desse tributo foi de quase 665 milhões de cruzeiros, contra 653,5 milhões em novembro de 1951. O aumento de novembro de 1952 em relação ao mesmo mês de 1951 foi, assim, de 11,3 milhões de cruzeiros, ou 1,73%. O crescimento excedeu porém de 49,21% em relação a igual mês de 1950. Em parte isso se deve ao fato de em 1951 ter sido majorada a alíquota do imposto de 2,5% para 3%. Também deve ter contribuído para esse aumento verificado no ano passado a situação geral do comércio que era então menos ativo do que atualmente. O imposto de vendas e consignações na Capital somou a 3.386.889 cruzeiros durante janeiro-novembro de 1952, o do interior atingiu a 1.819.900 cruzeiros e o de Santos foi de 538.355 cruzeiros.

Composto e impresso
pela

NACIONAL — ARTES GRÁFICAS

R. Gal. Caldwell, 283-A
Telefone: 32-1811 — RIO

Exposição de Minérios e Minerais Brasileiros, em Nova Iorque

O DESENVOLVIMENTO econômico de um País, hoje em dia, exige, cada vez mais, uma divulgação completa do progresso alcançado pela sua indústria, das possibilidades que tem de fornecimento de matéria-prima e da projeção do seu comércio, no âmbito internacional. Eis, aí, a origem das Exposições, não só regionais, nacionais, como também de caráter internacional, nascida de uma necessidade imperiosa de se fazer publicidade em conjunto, alcançando, simultaneamente, vários objetivos com a mais ampla eficiência.

No sentido de se estruturar estas exposições, desde os primórdios de 1791, quando se realizou a 1ª. Exposição, em Paris, o então Ministro do Interior, do Diretório, Francisco de Neufchâteau, sugeriu a criação de "uma Exposição pública anual dos produtos da indústria francesa para excitar a emulação dos industriais franceses e visando vibrar o mais funesto golpe à indústria inglesa". Este plano foi atrapalhado pelas constantes guerras surgidas até 1801, e a 2ª. Exposição, só teve lugar no ano de 1802.

O período da Restauração que, em França, proporcionou o regresso dos Bourbons ao poder, levou a efeito exposições no pátio do Louvre, em 1819,

1823 e 1827, as quais foram franqueadas ao público, durante 60 dias. Coube, todavia, à Inglaterra, no ano de 1851, a iniciativa de uma *Exposição Internacional* e, daí para cá, êsses certames de reconhecida utilidade e caráter cosmopolita, vêm-se destacando periodicamente, — além dos de caráter regional, — e na seguinte ordem cronológica: as *Exposições de Paris*, em 1855; em 1867 e em 1878. As de *Londres* em 1862; em 1871 e em 1874. A de *Pôrto* em 1865. A de *Lião e Viena* em 1873. A de *Filadélfia* em 1876. A de *Sidney* em 1879. A de *Melbourne* em 1880. A de *Amsterdam* em 1883. A de *Antuérpia* em 1885 e muitas outras que se sucederam até 1900.

No Brasil, a *Primeira Exposição* de caráter internacional data de 1908 e foi instalada na Praia Vermelha, com o intuito de nos colocar entre os grandes países produtores de matéria-prima. Esta Exposição revelou os consideráveis progressos que havíamos alcançado na exploração dos nossos recursos naturais. Infelizmente D. Carlos, o rei de Portugal, que deveria vir presidir à inauguração da 1.ª Exposição do Brasil, fôra assassinado naquela época. Seguiram-se, entre nós, muitas outras exposições especializadas, não só de caráter regional, como internacio-

PROSSEGUINDO NA SÉRIE DE TRABALHOS SÔBRE TEMAS
FUNDAMENTAIS DA ECONOMIA NACIONAL, O

OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO

EM SUA PRÓXIMA EDIÇÃO PUBLICARÁ IMPORTANTES
OPINIÕES SÔBRE A REFORMA BANCÁRIA.

nal, trazendo-nos grandes benefícios à seleção dos nossos rebanhos, aos nossos processos industriais e à expansão do nosso comércio.

No momento atual, em que se reconhece a predominância dos minerais nos parques industriais, atendendo ao Memorial que lhe fôra apresentado por intermédio da Federação do Comércio Atacadista do Rio de Janeiro que o fizera a pedido do Sindicato do Comércio Atacadista de Pedras Preciosas, S. Exa., o Senhor Ministro do Trabalho, Dr. Segadas Viana, autorizou a realização, pelo Sr. Filgueiras Filho, sob o patrocínio daquelas entidades de classe, da Exposição de Minérios e Minerais Brasileiros, numa dependência do *Escritório de Expansão Comercial do Brasil, em Nova Iorque*, de acôrdo com a solicitação feita àquele Ministério.

O "OBSERVADOR" compreendendo que a iniciativa do Sr. Filgueiras Filho, reconhecida pelo próprio Ministério do Trabalho, de se revestir de real interesse e de que poderia servir à divulgação de uma grande possibilidade econômica para o Brasil, se ajustava ao seu programa de trabalho, decidiu atender ao pedido de cooperação que lhe fôra feito

e apoiar êste empreendimento considerado vantajoso a uma grande categoria econômica produtora, desta matéria-prima. E, assim, o OBSERVADOR fará a cobertura documentada das ocorrências dessa Exposição, não só do período inicial de preparo e seleção aqui no Brasil, como na projeção do próprio certame no *Escritório de Expansão Comercial do Brasil, em Nova Iorque*, à frente do qual se encontra o dinamismo do jornalista patricio, Dr. Licurgo Costa, que muito se tem destacado nos Escritórios comerciais brasileiros, no Exterior.

Eis, porque, considerando o apoio que estamos emprestando a esta iniciativa, o OBSERVADOR vem de público fazer um apêlo a todos os que se interessam pela divulgação no exterior das possibilidades econômicas dos nossos minérios e minerais, que cooperem, não só com mostruários próprios ou colaborando em mostruários coletivos a esta Primeira Exposição especializada, em Nova Iorque, a ser inaugurada sôbre o patrocínio das entidades de classe, já mencionadas, na certeza de que, qualquer ajuda em favor desta exibição, representará investimentos que trarão juros bem altos em benefício, não só da riqueza particular como da economia geral do País.

No intuito de se assegurar o mais completo êxito a esta Exposição, será ela disciplinada dentro do critério no qual o público americano está habituado a assistir sob o patrocínio da *Califórnia Federation of Mineralogical Societies* e da *American Federation of Mineralogical Societies*, nas inúmeras exibições promovidas, anualmente, nos Estados Unidos. Os minérios e minerais que serão apresentados ao público terão o seu agrupamento selecionado de acôrdo com o critério de aplicação industrial do material exposto. A organização do mostruário será distribuída em duas classes: *Classe A*, "specimens" e minerais isolados e *Classe B*, mostruários completos, colaboração de Estados, firmas ou grupos de produtores de minério.

Ainda com espírito de ampliar a sua colaboração o OBSERVADOR cedeu uma das suas dependências a fim de que melhor se possa executar o planejamento da Exposição sob a coordenação do seu Organizador-Executivo, o Sr. Filgueiras Filho e dos demais elementos que conseguimos arregimentar. Em nosso próximo número publicaremos uma reportagem mais completa destacando os colaboradores e a justa repercussão que êste apêlo obtiver nos meios políticos, produtores e exportadores de minérios e pedras preciosas. Em outro local, desta edição, daremos informações úteis sôbre o empreendimento, que, dada a sua importância, merece, incontestavelmente, o apoio necessário a alcançar o sucesso que o aguarda naquele grande centro consumidor das matérias-primas brasileiras, que é Nova Iorque.

Delta Line

Serviço Rápido de Carga e de Passageiros entre
NOVA ORLEANS. PORTOS DO BRASIL E DO
RIO DA PRATA

● "Del Mar"

● "Del Norte"

● "Del Sud"

DELTA LINE, INC.

RIO DE JANEIRO - SÃO PAULO - SANTOS



BORRACHA

E ARTEFATOS DE BORRACHA

ALFREDO COUTINHO DE MEDEIROS

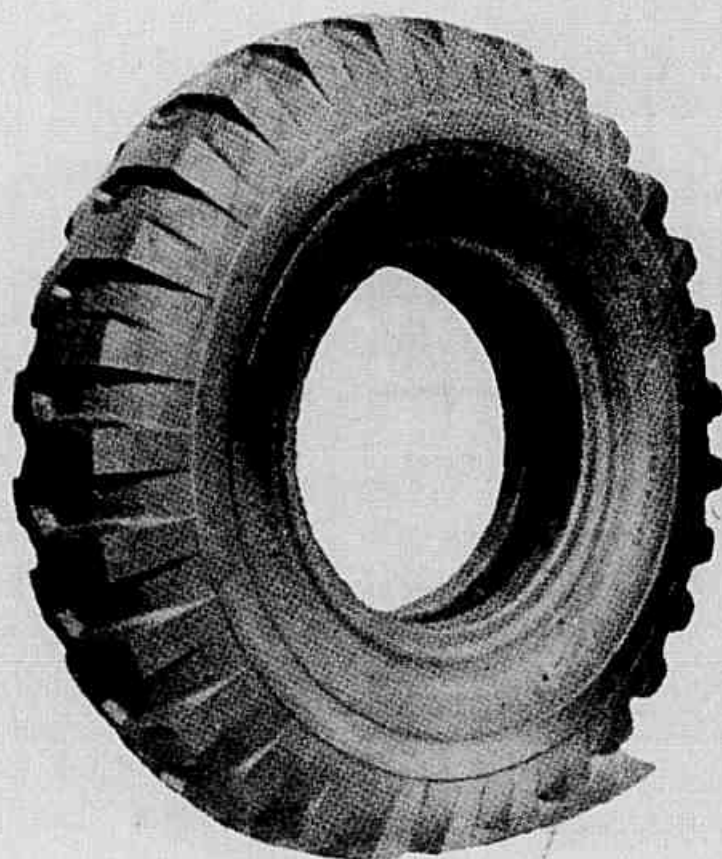
CONQUANTO só viesse a ganhar expressão econômica há pouco mais de uma vintena de anos com o aparecimento, no país, das primeiras unidades fabris produtoras de pneumáticos e câmaras-de-ar, a indústria de artefatos de borracha é, hoje, em dia, uma das principais do nosso parque industrial.

Não foi, aliás, muito difícil a essa indústria alcançar a posição de relêvo de que atualmente desfruta; a existência abundante da matéria-prima essencial, em diversos pontos do norte brasileiro e a vastidão do nosso mercado interno permitiriam por si só o inteiro sucesso a qualquer empreendimento de vulto no setor da industrialização da borracha. Entretanto, outros fatores vieram acelerar o ritmo dessa evolução: a conjuntura criada pelos passos da economia mundial e as conseqüentes medidas tomadas pelos poderes

públicos quando, compreendendo qual deveria ser nossa mais acertada política com relação à borracha, procurou protegê-la, incentivando o desenvolvimento no setor industrial da preciosa goma-elástica no país.

Vejamos, em linhas gerais, como se processaram essas ocorrências, principalmente a interferência protecionista do govêrno, que veio assegurar todo o progresso atual de nossa indústria de artefatos de borracha.

SABEMOS que nosso país já foi o maior fornecedor de goma-elástica no mundo; durante muito tempo, quase todo o produto de nossos seringais era para remessa ao estrangeiro. A borracha, juntamente com o café, ocupava, então, em valor, os primeiros postos em nossas exportações, conforme nos demonstram as cifras abaixo:





O preparo da borracha na Amazônia obedece a processos rudimentares.



Transporta-se a borracha, estrada afora, no lombo dos muars.



Nas usinas a borracha bruta é transformada em "crepe."

VALOR DA EXPORTAÇÃO (em milhares de cruzeiros)

ANOS	Café	% do total	Borra- cha	% do total	Total
1906	418.360	52,3	210.285	26,3	799.670
1907	453.755	52,7	217.504	25,3	860.891
1908	368.285	52,2	188.358	26,7	705.791
1909	533.870	52,5	301.940	29,7	1.016.590
1910	385.493	41,0	376.972	40,1	939.413

Como vemos, a borracha representa, no período em causa, de 25 a 40% do valor total das exportações, atingindo, com relação ao café, mais de 50%, em cada ano, dos valores registrados por esse produto, sem contar com a posição excepcional verificada em 1910, quando as remessas desses dois produtos quase se igualaram.

A esse tempo, os preços alcançados no mercado mundial, que se apresentava insaciável, eram elevadíssimos e, como tudo indicava seriam ainda registrados níveis mais altos. A situação desfrutada pela goma-elástica era pois extremamente favorável.

Os produtores nacionais, ante essa conjuntura que lhes acenava com a possibilidade de enormes lucros e de rápido enriquecimento, procuravam se aprofundar cada vez mais nas florestas amazônicas, no afã de extrair o precioso látex, sem qualquer cuidado no sentido de racionalizar seus processos de produção, barateando-a; produziam, em vista disso, a preços elevadíssimos. Mas isto não tinha, no dizer da época, grande importância, já que os preços proporcionados pelo mercado externo cresciam cada vez mais rapidamente e remuneravam a ponto de cobrir todos os gastos da produção e deixavam ainda considerável sobra. Em seu desprezo pelos métodos racionais e econômicos de produzir, esses produtores foram bem acompanhados pela apatia dos poderes públicos de então que, não obstante os avisos e advertências dos estudiosos, deixavam à própria sorte os rumos da economia gomífera do país.

Nessa conjuntura de preços elevados não havia, no país, clima favorável ao aparecimento de uma indústria de artefatos, já que o mercado interno não tinha condições para competir com o externo. Assim, apenas algumas poucas unidades conseguiram aparecer entre nós, isso mesmo para o fabrico, em condição modestíssima, de pequenos objetos, ficando o nosso abastecimento dos produtos de borracha de maior importância ou volume na dependência total das importações.

APARECIMENTO DE UMA INDÚSTRIA

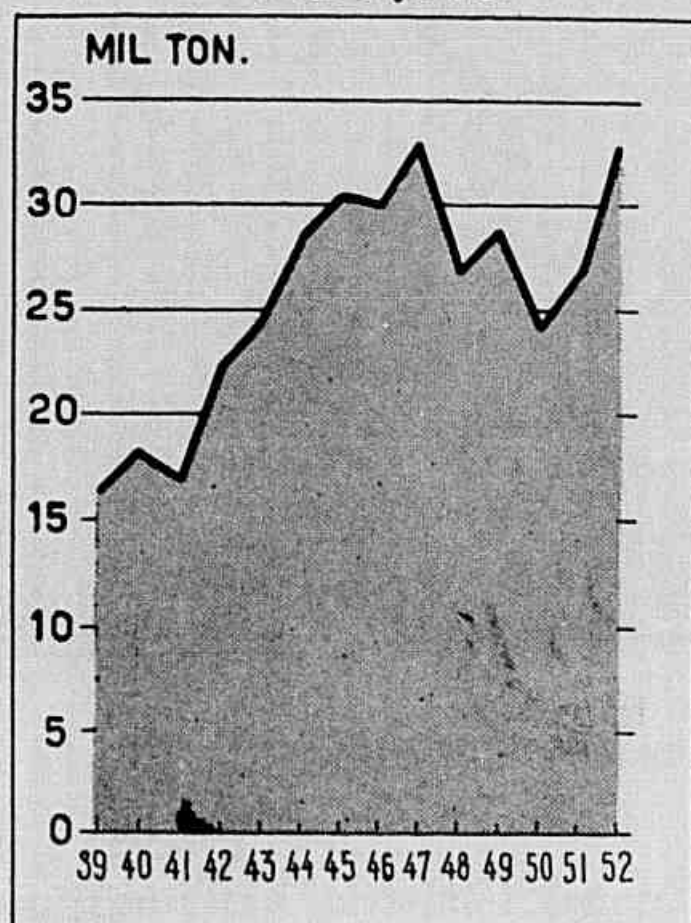
ENQUANTO continuávamos a produzir desordenada e imprevidentemente, os seringais do oriente, organizados em bases racionais e econômicas, se apresentavam para nos alijar definitivamente do comércio internacional.

De fato, o lançamento do produto oriental no mercado e a preços surpreendentemente mais baixos, fez com que, já em 1914, entrasse em *débâcle* a borracha nacional. Desde então, os preços do produto, no mercado mundial, começaram a cair verticalmente, trazendo pânico aos produtores indígenas que, entretanto, mal avisados da verdadeira extensão dessa nova condição, cuidavam que a desfavorável situação fôsse apenas produto de uma especulação passageira e, assim, esperaram durante muito tempo, ainda, por uma reação que jamais viria.

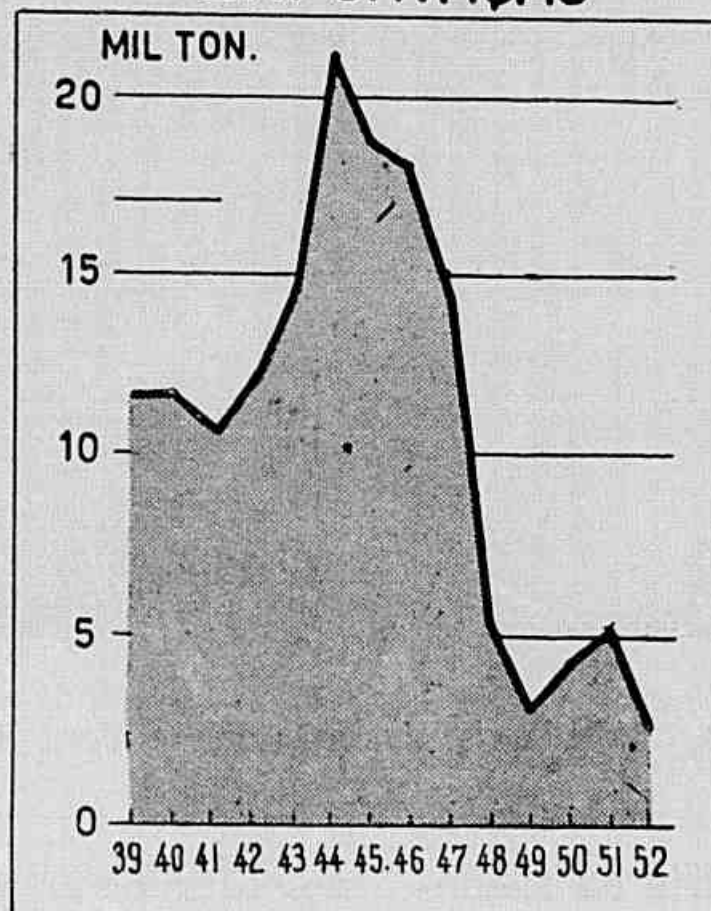
O poder público que até então se mantivera apático com relação à sorte da borracha, acabou tardiamente por convencer-se que uma grave ameaça pesava sobre esse produto, aliás de notável importância em nossa balança comercial. Em consequência, vários projetos visando o amparo e o incentivo da produção

BORRACHA NATURAL

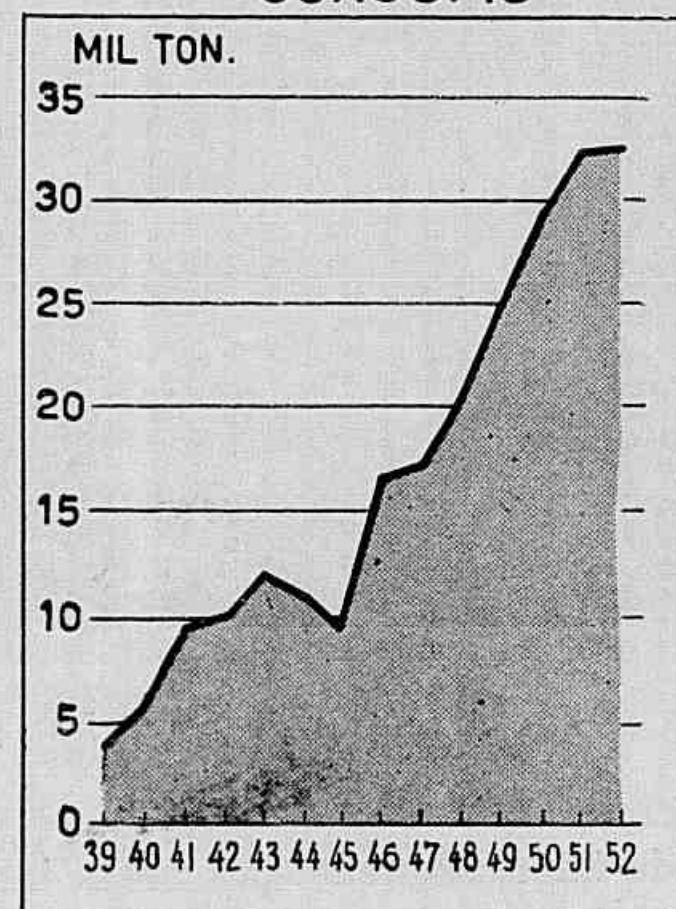
PRODUÇÃO



EXPORTAÇÃO



CONSUMO



XAVIER

foram objeto de estudos. Entretanto, apesar de um dêles haver logrado ser convertido em lei (decreto-lei n.º 2.543-A, de 5 de janeiro de 1912), nunca se tornou efetiva a aplicação de seu conteúdo. Assim, quase que inteiramente desprotegida, nossa produção gomífera entrou em uma fase de queda e também de crises violentas, de conseqüências ruinosas para a economia nacional, particularmente, para as unidades federadas do norte do país.

Essa situação se prolongou até o ano de 1941, quando as contingências criadas pela eclosão da II.ª Guerra Mundial vieram criar novo clima para a borracha nacional. Por exigência das necessidades militares, a produção — agora sob a intervenção dos poderes públicos, que, celebrando acordos, fixando preços compensadores e promovendo mais uma série de medidas de ordem técnica e financeira, entre as quais merece destacar a criação do Banco de Crédito da Borracha S.A., instituição destinada às operações de financiamento, compra de toda a borracha produzida, seu beneficiamento, armazenamento, padronização, transporte e venda aos centros consumidores —, começou a crescer, passando de 17,1 milhares de toneladas em 1941, para 22,4 milhares em 1942 e atingindo a 28,5 milhares em 1944.

A INDÚSTRIA de artefatos que, aproveitando a sensível baixa dos preços da matéria-prima e o retraimento dos compradores externos começou a se desenvolver, a partir de 1930 e, mais tarde, com o aproveitamento das primeiras fábricas de pneumáticos no país, tomou, com a eclosão da guerra, enorme impulso, o que podemos constatar pelo exame das cifras relativas ao consumo interno da borracha, constante do Quadro I.

Conforme verificamos, de um total de apenas 3,1 milhares de toneladas, em 1939, saltamos para 7,5 milhares em 1941, 8,2 milhares em 1942 e 9,8 milhares em 1943; em apenas três anos triplicamos o volume do nosso consumo.

QUADRO I
PRODUÇÃO, EXPORTAÇÃO E CONSUMO DE BORRACHA NATURAL BRASILEIRA

A N O S	PRODUÇÃO (Pêso-Bruto) t (1)	EXPOR- TAÇÃO t (2)	CONSUMO (t)	
			Pêso-Sêco (3)	Pêso-Bruto (4)
1939	16.430	11.805	3.092	3.865
1940	18.234	11.835	4.612	5.765
1941	17.120	10.734	7.474	9.342
1942	22.369	12.204	8.160	10.200
1943	24.548	14.575	9.760	12.200
1944	28.477	21.193	8.968	11.210
1945	30.593	18.887	7.594	9.492
1946	30.073	18.159	13.408	16.760
1947	32.930	14.510	14.151	17.689
1948	27.083	5.446	16.603	20.754
1949	28.881	3.241	20.128	25.160
1950	24.390	4.494	23.767	29.709
1951	27.093	5.373	26.065	32.581
1952	(*) 33.000	(**) 2.867	(*) 27.000	(*) 33.000

(*) — Estimativa. (**) — De janeiro a outubro.

Fontes: — 1, 3 e 4 — Comissão Executiva de Defesa da Borracha
2 — S. E. E. F.

Na difícil contingência criada pela guerra, nossa produção de artefatos leves e pesados (pneumáticos e câmaras-de-ar) passou a suprir, de acordo com suas possibilidades, os mercados nacionais e sulamericanas, exigindo por conseguinte maior volume de matéria-prima. Entretanto, o grosso da borracha produzida no país era ainda para atender às solicitações do mercado externo, principalmente o dos E.E.UU., como podemos facilmente constatar observando, no Quadro I, a coluna relativa ao movimento da exportação, no período de 1940 a 1945.

Com o findar do conflito, cessadas de repente as necessidades militares, um clima ameaçador se apresentou para a nossa borracha. Previu-se que um volumoso excedente ficaria no país, sem poder ser ab-



Artefatos de borracha: para a indústria de calçados e para os equipamentos médicos.

sorvido imediatamente por nossa indústria ou encontrar colocação no mercado mundial, já em fase de normalização com o reaparecimento do produto oriental retomando o seu lugar.

Foi então que o governo compreendeu que o verdadeiro caminho para a consolidação definitiva da posição do nosso produto estava no alheamento por completo do mercado internacional e no paralelo incentivo ao desenvolvimento do parque industrial de artefatos. Aceitando, por isso mesmo, as magníficas sugestões da Reunião Econômica da Borracha, que, por sua incumbência, estudou longamente os problemas da goma-elástica, promulgou a lei n.º 86, de 8 de setembro de 1947, amparando a produção, fixando preço básico remunerador ao produtor e prorrogando as atribuições de único comprador e vendedor de borracha produzida, conferidas, durante a guerra, ao Banco de Crédito da Borracha.

A lei n.º 86 criou ainda um importante organismo, a Comissão Executiva de Defesa da Borracha, destinada ao controle da economia gomífera nacional bem como o incentivo à produção e à indústria de artefatos.

A ação desse organismo — que há pouco tempo foi ampliada em suas finalidades por ato oportuno do governo —, na proteção da referida indústria, se fez sentir quando, por sua determinação, foi impedida definitivamente a concorrência estrangeira, com a proibição das importações de produtos manufaturados de borracha, cuja fabricação já estivesse sendo levada a cabo no país e que, em qualidade e quantidade, satisfizessem plenamente às necessidades do consumo. Os resultados dessa medida foram estupendos, tamanho foi o desenvolvimento do nosso parque industrial, que desde logo foram ultrapassadas as previsões mais otimistas. E' ainda o nosso Quadro I que nos oferece um apanhado dessa evolução: de um consumo de 13,4 milhares em 1946, passamos para 16,6 em 1948, atingindo-se, já no ano seguinte a casa das 20,1 milhares de toneladas.

Entre 1939 e 1949, em dez anos, portanto, o consumo cresceu de mais de 17 milhares de toneladas, ou seja, um aumento de 551%.

Para se fazer uma idéia do crescimento realizado,

nos últimos anos, por essa indústria, basta-nos mostrar alguns resultados dos censos realizados pela Comissão de Defesa da Borracha, relativos aos anos de 1948, 1949 e 1950.

Em 1948, 71 das 109 fábricas inqueridas informaram:

— total dos investimentos em 31.XII.48 — Cr\$ 1.736.210.000,00; número de empregados e operários — 10.553; valor das vendas realizadas — Cr\$ 1.331.479.000,00.

Em 1949, 136 fábricas informaram:

— total dos investimentos em 31.XII.49 — Cr\$ 2.782.417.000,00; número de empregados e operários — 17.733; valor das vendas realizadas — Cr\$ 1.919.767.000,00.

Os resultados apurados para 1950 — 130 fábricas, foram os seguintes:

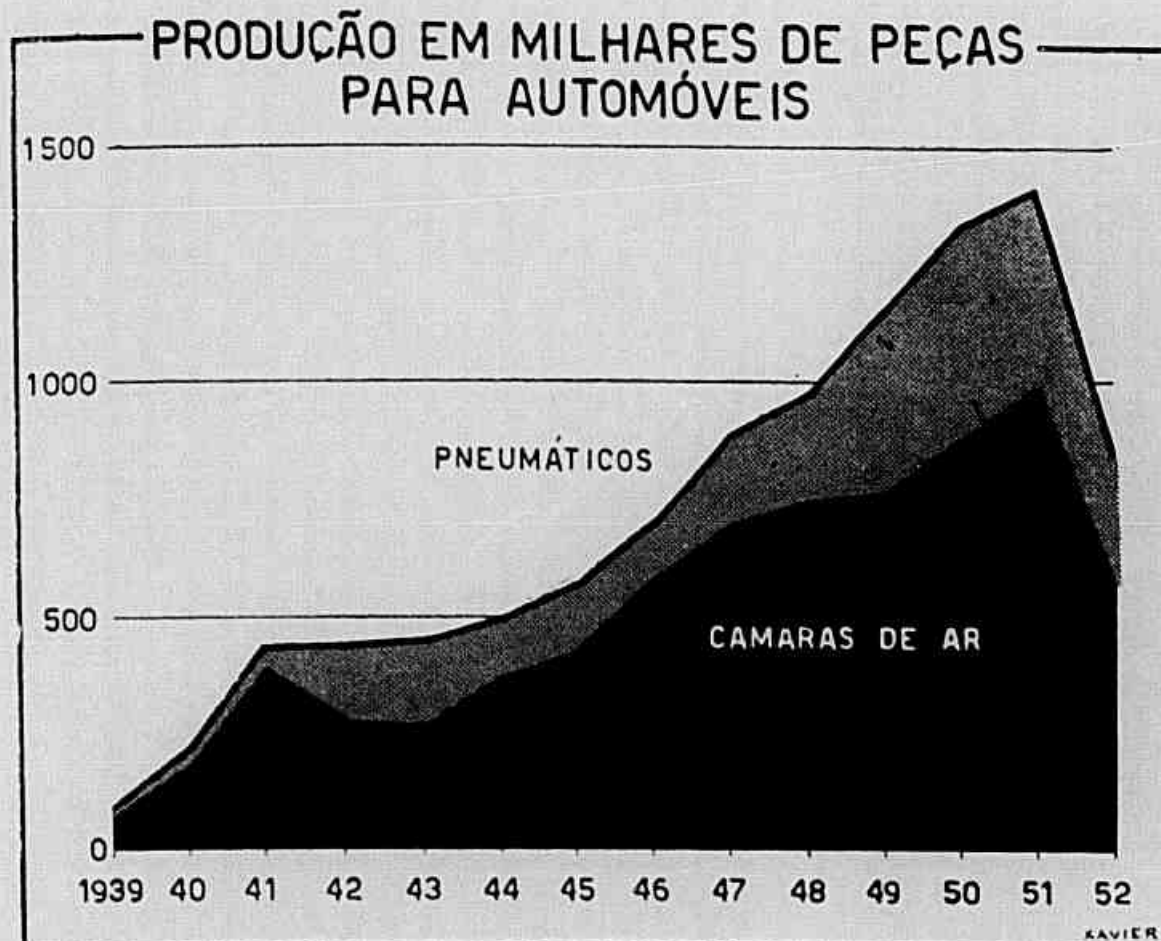
— total dos investimentos em 31.XII.50 — Cr\$ 3.522.680.000,00; número de empregados e operários — 17.787; valor das vendas — Cr\$ 2.555.052.000,00.

Como vemos, em três anos apenas, de 1948 a 1950, duplicaram os investimentos; o número de empregados se elevou de 10,6 para 17,8 milhares, enquanto que o valor das vendas quase dobrou.

Para a formação dos totais acima, concorreram as chamadas indústria leve (diversos artefatos) e a pesada (pneumáticos e câmaras-de-ar), entrando a segunda com maior parcela, conforme nos indicam as cifras do Quadro II abaixo:

QUADRO II

INDÚSTRIAS	Total dos investimentos em 31/XII (Milhões de Cr\$)		Valor das Vendas (Milhões de Cr\$)	
	1949	1950	1949	1950
Pesada	1.745	2.452	1.265	1.705
Leve	1.037	1.070	656	850



ANTES de entrarmos na apreciação do comportamento da indústria de artefatos nestes dois últimos anos, queremos apresentar as cifras abaixo, que oferecem a evolução da produção no setor pesado do parque industrial da borracha:

PRODUÇÃO EM MILHARES DE PEÇAS, PARA AUTOMÓVEIS

A N O S	PNEUMÁTICOS	CÂMARAS-DE-AR
1939	100	82
1940	236	187
1941	442	389
1942	444	286
1943	459	279
1944	491	375
1945	572	417
1946	709	573
1947	899	699
1948	995	745
1949	1.172	765
1950	1.354	883
1951	1.435	995
1952 (até junho)	862	577

SITUAÇÃO EM 1951 e 1952 — PERSPECTIVAS

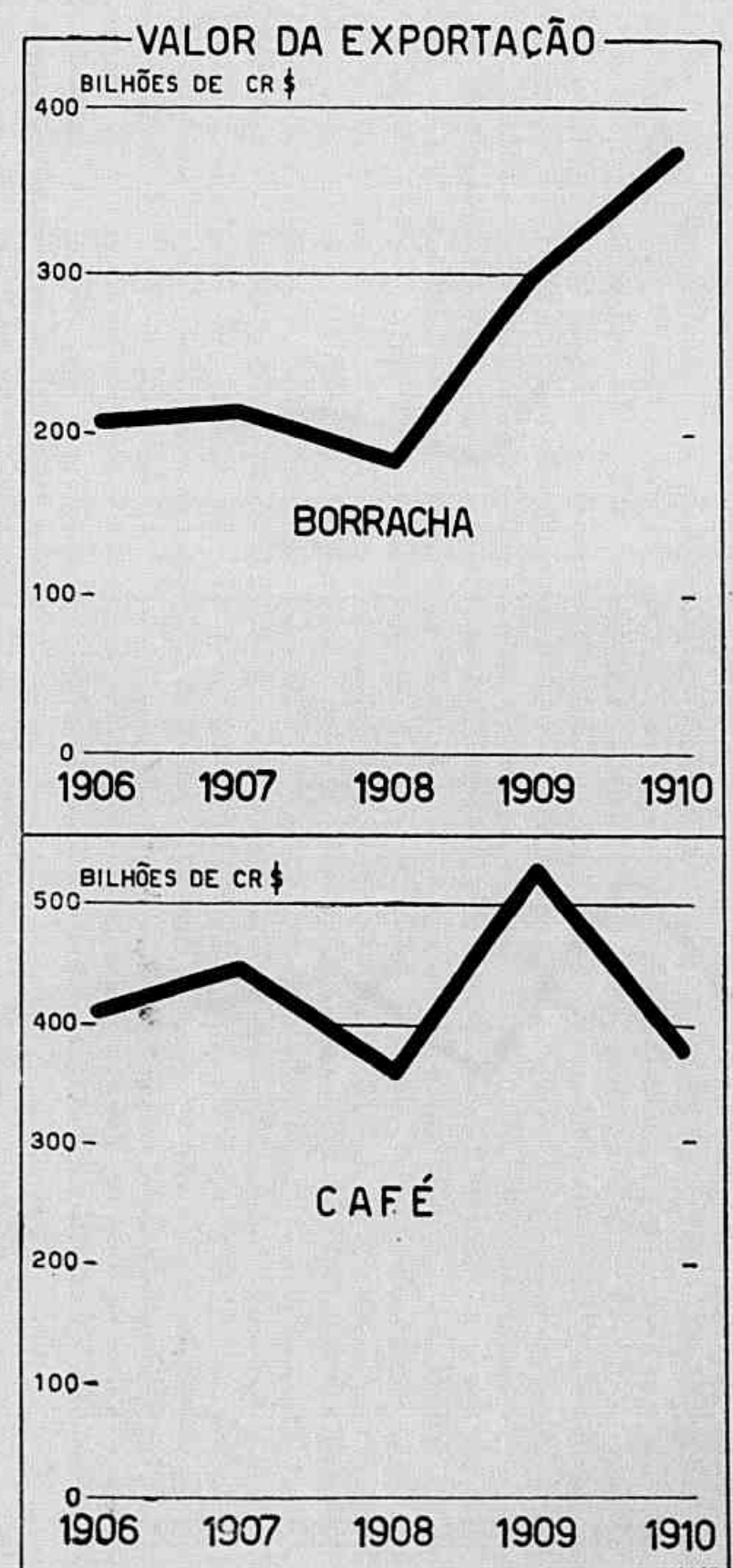
CONTINUANDO em sua marcha ascensional, as indústrias de artefatos de borracha alcançaram, em 1951, a um nível consideravelmente elevado; absorveram a matéria-prima produzida no país e ainda exigiram a aquisição do produto de origem estrangeira. O setor pesado dessa indústria, conquanto registrasse um aumento de 11 e 9%, com relação a 1950, respectivamente, na produção de pneumáticos e câmaras-de-ar, não pôde atender totalmente às solicitações internas que foram particularmente elevadas em 1951. Em consequência, fomos obrigados a importar cerca de 170 milhares de pneumáticos.

Com base no ritmo verificado em 1951 e diante das crescentes solicitações do fornecimento de maiores cotas de borracha pelas fábricas, estimou-se que o consumo em 1952 se elevaria a 40.000 toneladas. Entretanto, tal não se deu. Fatores diversos, entre os quais podemos assinalar a limitação das importações de veículos motorizados, que absorvem 2/3 da produção de artefatos; as dificuldades no fornecimento de energia elétrica aos parques industriais do Rio de Janeiro e São Paulo e, finalmente, o não funcionamento de algumas fábricas.

Em face desses entraves, aquele total estimado para o consumo ficou reduzido para cerca de 27.000 toneladas. Essa redução livrou-nos, por outro lado, da necessidade de importar considerável volume de matéria-prima estrangeira, de vez que nossa produção, em 1952, se bem que houvesse se elevado sensivelmente, seria insuficiente para atender ao primeiro volume estimado a que nos referimos.

Para os próximos anos, espera-se que a indústria nacional de artefatos continue fazendo notáveis progressos, mormente se forem solucionados os impasses acima indicados. Aliás, novas unidades fabris estão sendo incorporadas ao nosso parque industrial; já em 1954 estará funcionando, entre nós, mais uma fábrica de artefatos pesados, pertencente à Dunlop do Brasil S.A. — Indústria de Borracha.

A fim de atender às necessidades crescentes do consumo futuro de matéria-prima das fábricas nacionais é indispensável seja ativada a produção da borracha; desta exigência já se inteirou a Comissão de Defesa da Borracha, que se vem esforçando e procurando incentivar da melhor forma essa produção. Cogita-se, igualmente, da instalação, no país, de fábricas de borracha sintética, tendo por base o álcool; nesse sentido, aliás já se tem pronunciado, favoravelmente, a Presidência do Instituto do Açúcar e do Alcool.





*Enxada — símbolo da lavoura
rotineira.*

Retrato de Uma Comunidade Rural - I

Agricultura em Cruz das Almas

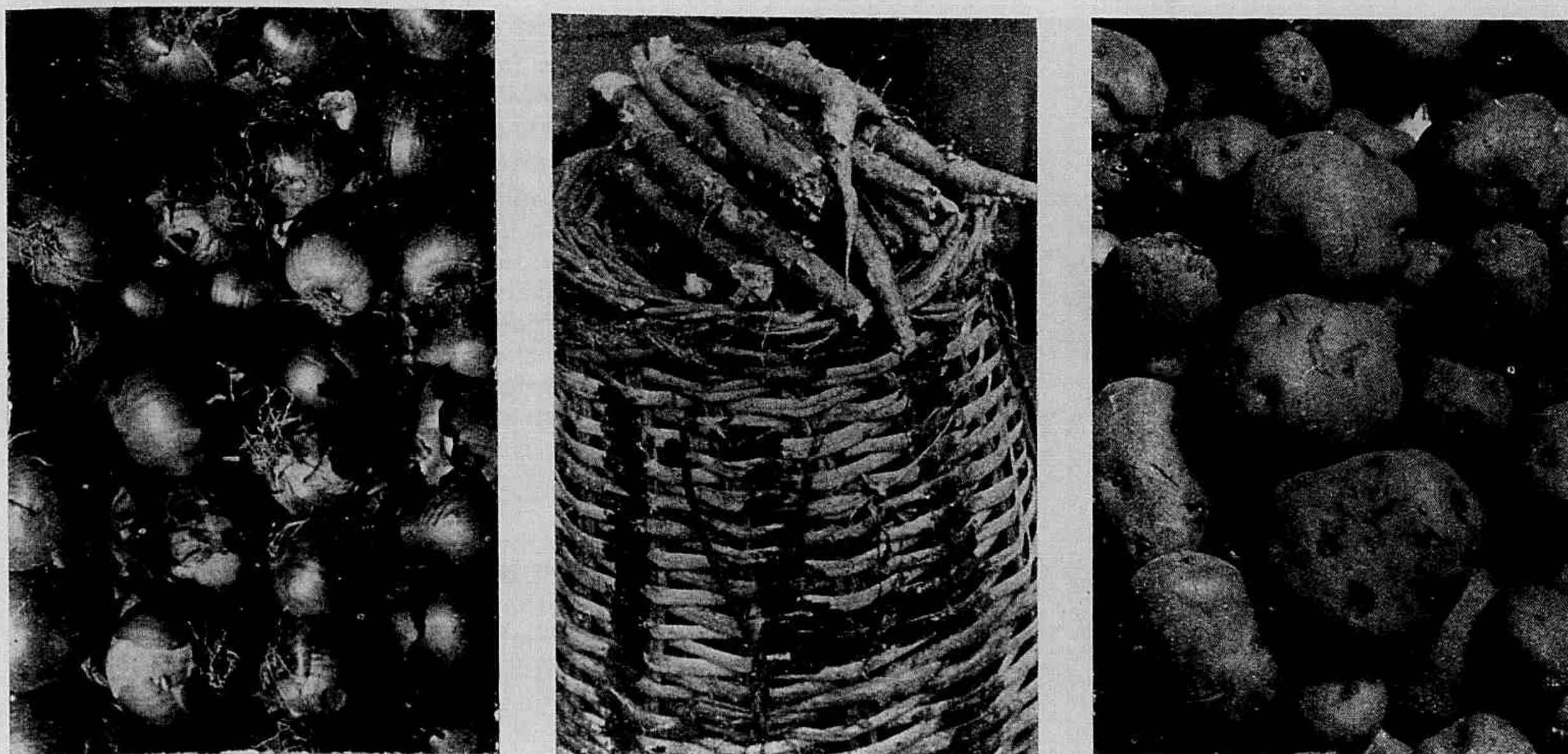
DONALD PIERSON

*Cultivam-se bananeiras nos sítios de
Cruz das Almas.*



NA COMUNIDADE rural de Cruz das Almas, que estudamos há tempos, o meio básico de subsistência é a agricultura, sendo a principal colheita a do milho. De 17 propriedades agrícolas estudadas pormenorizadamente durante o crescimento das lavouras, por exemplo, tôdas, menos uma, tinham milho sendo cultivado. As áreas deste plantio variavam entre 11 alqueires e 16 "tarefas", 2 por sítio, e representava 61,7% da área total em cultivo. (A "tarefa" é uma medida "de folk" que equivale a 1/32 de um alqueire paulista, ou 12,5 braças, como também se diz na comunidade).

O plantio do feijão ocupa o segundo lugar. Das 17 propriedades estudadas apenas uma não tinha feijão plantado; a área variava entre cinco e meio alqueires e uma tarefa, representando isto 16,7% da área total cultivada. 14 propriedades tinham plantação de cana-de-açúcar, 10 tinham de arroz, cebolas e batatas foram encontradas em 8 sítios cada uma. Em 7 havia mandioca, amendoim em 6, batata doce em 4, cará em 3 e fumo e café em 2 sítios



A produção local de cebolas, aipim e batatas dá para o consumo local, com excedente para exportação.

cada um. Infelizmente, as estatísticas recentes, quanto à produção da zona em aprêço, são dadas somente por municípios, não sendo possível assim saber a extensão em que são plantadas em todos os sítios da comunidade as diferentes lavouras, e nem a produção total.

Uma coisa é evidente, porém: o fato de que essa área não se limita apenas a uma ou duas espécies de plantações como muitas regiões do Brasil no passado, e outras ainda até o presente. Ao contrário disso, é considerável a variedade aí existente. Das 17 propriedades, nenhuma tinha menos de duas espécies de plantações; o número médio destas era de 6 e o máximo de 11. Além disso, tôdas as propriedades, com exceção de 3, possuíam uma pequena pastagem para animais.

No sítio que possuía apenas duas plantações estas eram de feijão e cana-de-açúcar. Um dos 4 sítios que tinham 8 plantações estavam produzindo milho, feijão, arroz, cebolas, mandioca, cana-de-açúcar, amendoim e fumo. No sítio com 11 plantações, estas eram as seguintes: milho, feijão, arroz, batata, cebolas, cana-de-açúcar, amendoim, batata doce, fumo, cará e café (três pés).

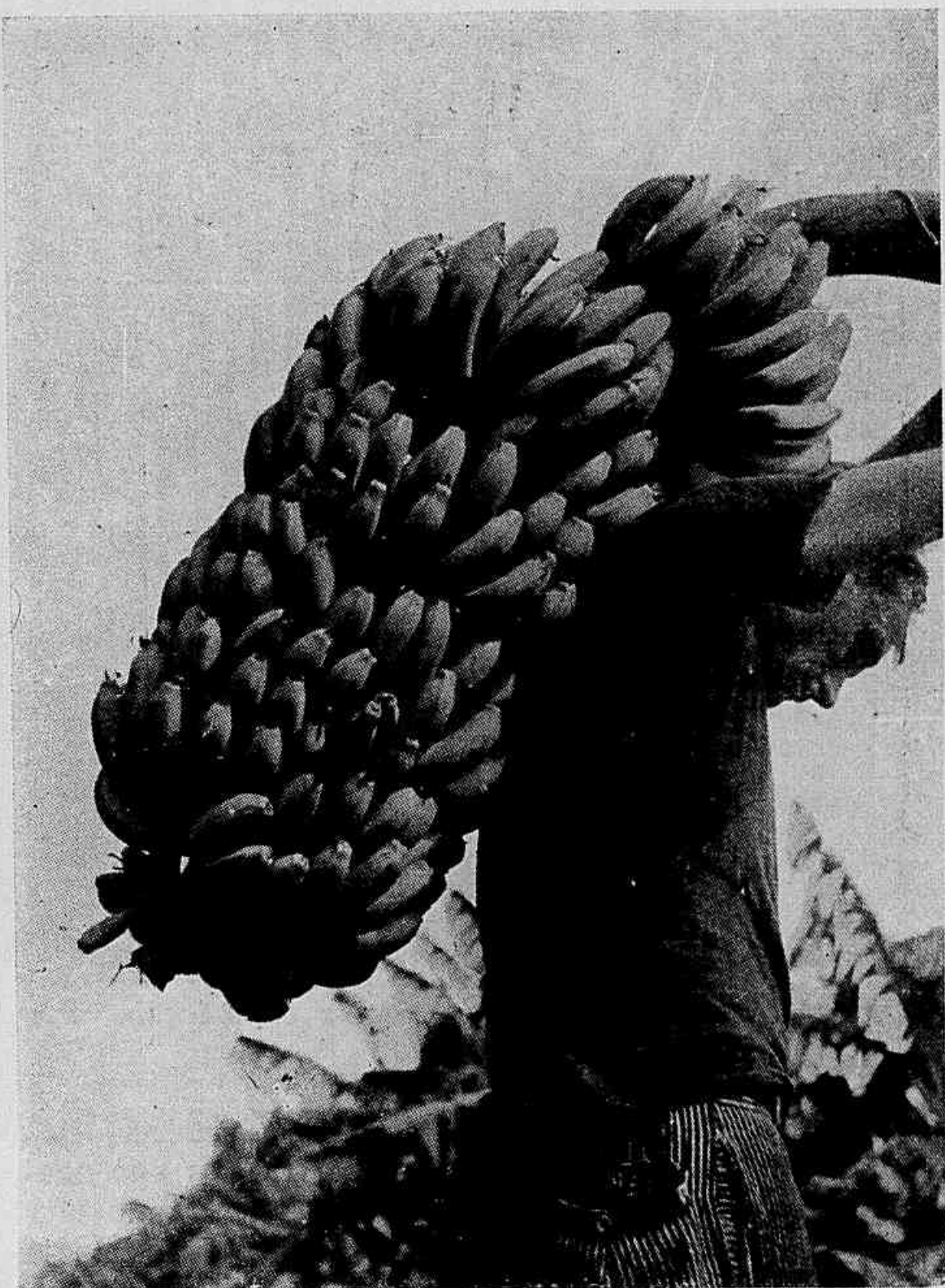
O tamanho das roças, contudo, é relativamente pequeno. A maior das plantações das 17 propriedades tinha apenas 12 alqueires, e êstes eram divididos em dez partes diferentes. Das 101 plantações, 22, ou seja aproximadamente um quinto do total, eram apenas de uma tarefa, ou menos, em tamanho. Em seis casos o total do cultivo foi medido apenas em número de plantas: "25 pés de batata doce," "120 pés de mandioca," "150 pés de fumo", "200 pés de mandioca," "3 pés de café," "20 pés de café".

A porção de terra sendo cultivada também nunca chega a ser grande. Das 17 propriedades agrícolas visitadas, em duas as matas estão sendo derrubadas e substituídas por pastagens. As outras 15 com-

preendem uma área total de 213,5 alqueires, dos quais apenas 40 estavam sendo cultivados por ocasião da nossa visita, ainda que esta tenha sido efetuada durante a principal época de plantio, ou seja em janeiro e fevereiro. Eram em pastagens 95 alqueires, sendo 80 dêsses numa só propriedade; 5 alqueires eram matas. Os 73,5 restantes eram constituídos de terra inaproveitáveis ou em descanso.

A maior parte da produção é consumida no próprio sítio ou na comunidade. Atualmente as duas *money-crops* (colheitas para vender) são as de batatas e cebolas, embora se venda também um pouco de milho e feijão. (Um produto de saída cada vez maior é o leite cru, cuja venda aumenta cada ano). Apesar do plantio de cebolas como *money-crops* parece estar aumentando, alguns lavradores o estão deixando de lado em favor do milho e batatas. "E' preciso que chova no tempo certo", disse um jovem sitiante, "prá se podê prantá as mudas, e isso nem sempre acontece. Memo quando chove, é preciso reuni muita gente prá terminá o trabaio antes da terra secá. Depois de coida é preciso vendê logo, senão o peso diminuiu e dá prejuízo".

O café e o algodão, principais produtos atualmente plantados no Estado de São Paulo, também já o foram, em épocas passadas, nesta comunidade. No presente, porém, não se produz algodão nenhum, e restam apenas um ou outro pé-de-café. Em 1905 foi dada como produção local o total de 3.220 arrôbas de café; e, em 1933, 1.360 arrôbas. Em 1924 a produção do algodão foi dada como sendo de 6.200 arrôbas, e dizia-se que estava expandindo rapidamente; no entanto, em 1933, a produção foi apenas de 90 arrôbas. Conta-se que uma forte geada destruiu há alguns anos a maioria dos cafeeiros. Um lavrador local, antes possuidor de 8.000 dêles, disse: "Esses morro num são bão pro café, porque fais frio demais no inverno". E' também provável que



Nas terras velhas as bananeiras produzem com regularidade.

a exaustão do solo, proveniente de repetidas plantações, tenha contribuído para o declínio desse cultivo. O desaparecimento do plantio do algodão parece ter sido originado de um conjunto de circunstâncias, inclusive tempo desfavorável, preços baixos e um forte ataque de uma praga do algodão, o coruquerê, as quais se deram tôdas no mesmo ano. “Antes plantavam muito algodão por aqui”, disse um lavrador, “mais depois daquele ano em que todos tivero prejuízo, parou de plantar. Hoje ninguém vem falar mais em algodão”.

A mudança de agricultura para criação de gado e venda de leite, que ultimamente tem se processado com rapidez em certas áreas do Estado de São Paulo, especialmente na chamada região do Norte, está apenas principiando nesta comunidade. (Na realidade a área compreende a ponta leste do Estado. É ela chamada de “Norte” porque as bandeiras que partiam de São Paulo para Minas, viajavam nessa área na direção geral do norte).

O trabalho humano é o mais usado tanto no plantio como no cultivo. Os sítios, em sua maioria, são bem pequenos e o serviço é feito pelo lavrador e sua família, ainda que possivelmente se contratem um ou outro trabalhador para preparar novas terras ou por ocasião das colheitas. Quando necessário, homens, mulheres e crianças, todos ajudam na roça, sendo, porém, a maior parte do trabalho feita por homens. Raramente se trabalha aos domingos. A

tarde de sábado é também freqüentemente destinada para ir à vila fazer compras, embora, no caso do lavrador estar muito ocupado, em tempo de plantio ou colheita, isto possa ser adiado até domingo.

O cavalo e o burro também são ocasionalmente usados para tração, especialmente para puxar o arado, o riscador e a grade. Nenhum desses instrumentos é, no entanto, tão usado como a enxada. Embora se conte que o primeiro arado apareceu na comunidade nos princípios do presente século e que ele é agora possuído pela maioria dos lavradores, é raramente visto em funcionamento. Diz-se que o seu maior uso é no preparo da terra para o plantio de milho e batatas. Não há tratores na comunidade. O arado de discos, o semeador e o cultivador são desconhecidos.

A colheita é também inteiramente manual. Não há *mowers*, ceifadeiras, *binders*, *pickers*, *diggers*, *huskers*, ou *threshers*, puxados quer por animais ou por veículos a motor. O produto pode ser levado para a casa ou paiol a fim de ser guardado, ou à vila para ser vendido, sendo então carregado em jacás presos dos dois lados do cavalo ou burro.

Alguns dos sítios são quase que inteiramente auto-suficientes. Em um deles, de mais ou menos 19 alqueires, vive, por exemplo, um homem de sessenta e um anos, sua mulher e dez filhos, dois dos quais são casados e têm suas próprias famílias vivendo em casas separadas, no mesmo sítio: um total de vinte e uma pessoas. Todo alimento, inclusive o açúcar (sob forma de rapadura) é produzido no sítio. “As únicas coisa que precisamos comprar,” diz o avô, chefe da família, “são sar, querosene, uma ferramenta de veis em quano e fazenda prá nossas rôpa”. O óleo necessário para a prensa de cana e outras máquinas simples, é obtido de sementes de mamona, preparadas pela família, de plantas que existem no sítio em estado nativo.

Embora não se plante para venda, o café consumido pela família é também produzido e preparado no sítio. Alguns bagos amadurecem em março, mas a maioria em abril. Para sua colheita limpa-se uma área embaixo do cafeeiro e o apanhador segura um galho com uma das mãos enquanto que com a outra faz cair os bagos na terra limpa. São eles depois levados em cestos para um lugar apropriado onde se separam os bagos das folhas, galhos, terra e outras matérias estranhas, por meio de uma grande peneira de taquara, depois do que são eles espalhados no terreiro para a secagem. A duração desse processo varia conforme o tempo, mas a demora usual é de um mês, sendo neste período revolvidos os bagos de quando em quando, para secarem por igual em todos os lados. Se há ameaça de chuva eles são recolhidos para ser de novo trazidos para fora quando houver sol. Uma vez secos, são levados e colocados numa tulha, para que se conservem secos até a ocasião de ser utilizados. Aí serão levados para o monjolo e lá descascados. Os grãos são peneirados e postos numa grande vasilha de cobre de mais ou menos sessenta centímetros de diâmetro, e torrados durante quinze ou vinte minutos com um pouco de açúcar, sendo enquanto isso revolvidos incessantemente para que não se queimem. Os grãos torrados, já agora quase completamente negros, são postos

num pilão e reduzidos a pó, estando aí o produto pronto para o consumo.

O plantio dos pés-de-café usados para o consumo da família neste sítio teve lugar no fim da primavera, mais ou menos em novembro, há alguns anos. Foram eles colocados em terra "nova", recém-limpa de capoeiras. Para o plantio foi escolhida a área onde o mato era mais denso. Cavaram-se aí, com o enxadão, buracos de um palmo e meio de largura e de igual comprimento e profundidade, distantes uns dos outros quinze ou desesseis palmos. Em cada um foram colocados três grãos de café, a pequena distância uns dos outros, cobrindo-se tudo com folhas secas. Depois foram colocados pedaços de madeira de mais ou menos dois palmos de comprimento para cobrir parcialmente cada buraco de maneira a sombrear as novas plantas. Cerca de três meses mais tarde, quando brotava o café, aumentou-se a quantidade de sol a ser recebida por este, pela remoção dos pedaços de madeira, sendo eles então fincados dos lados da planta para suportá-la durante os primeiros meses de vida. De tempos em tempos arrancaram-se as *hervas daninhas* que cresciam junto dela. A primeira colheita teve lugar três anos depois.

Ainda que a superfície do solo da região seja bem irregular e a terra facilmente carregada por chuvas fortes, nada se fez para controlar a erosão. A plantação em terraços e *contour plowing* (aração em curvas de nível) são desconhecidos. Ainda que de vez em quando o plantio de um produto seja alternado com outro diferente, na mesma roça, há poucos esforços sistemáticos no sentido de fazer plantações rotativas. Do mesmo modo não se tentou restabelecer a fertilidade do solo quer por meio de plantação de legumes e outras plantas que a refazem, quer por meio de adubação. Não existem abrigos para gado e cavalos. Num país onde os invernos são em geral amenos e mesmo quentes, os animais usualmente pastam o ano todo e por conseguinte não se acumula o esterco. Fertilizantes comerciais são usados ocasionalmente, mas o seu custo é proibitivo para a maioria dos lavradores da comunidade. Das 17 propriedades agrícolas visitadas, apenas duas se utilizavam destes e mesmo assim em quantidades bem limitadas. Quando o lavrador possui terras suficientes deixa às vezes um campo em descanso por três ou quatro anos. (Em um dos sítios visitados, todas as roças tinham estado em contínua produção por mais de anos. As plantações até certo ponto tinham sido feitas em rotação).

Durante os últimos seis anos, vem residindo na sede do município do qual faz parte a comunidade em aprêço, um agrônomo empregado pelo governo estadual, com o fim de prestar auxílio aos lavradores da região. "Ele é muito amigo do povo aqui", disse um morador da vila que é o centro desta comunidade, "porque sabe que o povo é trabaiaidô". Duvidosa, no entanto, é a aceitação pelos lavradores locais de qualquer uma das novas técnicas agrícolas por ele recomendadas. As atuais técnicas parecem ser todas tradicionais, passadas de pais a filhos durante muito tempo. Os lavradores tendem a pensar que estão eles mesmos melhor informados nesses assuntos do que o agrônomo, atitude essa que se reflete no comentário exagerado de um jovem lavra-



A principal plantação na comunidade é a do milho.

dor: "Esse pessoal só estudam nos livros; num têm prática. Quando a gente mostra um pé de coentro pra eles e diz, 'Oie o feijão como tá bonito!' eles diz, 'E' memo, o feijão tá bonito!' Chega com eles num mandiocar e eles pergunta se num tá dando fruto ainda. Num sabe nem que a mandioca tá em baixo da terra". A tendência geral é considerar o agrônomo não como um instrutor útil de técnicas melhores, mas como uma espécie de elo com um governo paternal que poderá supri-los com o que mais urgentemente necessitem. "O agrônomo veio aqui fais tempo," disse um lavrador, "e depois num veio mais porque num danta. Ele num tem apoio dos patrão dele. Sosinho, num pode fazê nada. E' a mema coisa que chegá prum doente e dizê os remédio que ele deve de tomá mais num dá os remédio. Ele vem aqui e diz o que precisa fazê pra agricultura, mais ele num pode fazê nada porque num tem recurso". "A meu ver", disse outro lavrador, "devia sê ansim: em cada município havia um agrônomo ou ôtra pessoa que entendesse bem de lavôra. Essa pessoa então recebia os pedidos dos agricultô, prá semente, adubo, inseticida ou crédito, e ia lá no sítio deles verificá se precisavam memo do que pediram, e se devia atendê. Se tivesse de acôrdio, o governo fornecia aquele pedido. Ansim é que devia sê".

Com a assistência de autoridades locais, o atual agrônomo organizou, segundo instruções de um político de São Paulo, uma reunião de lavradores locais,

num domingo, “para discutir assuntos de interesse geral”. Na hora marcada, lá estavam presentes 52 lavradores, todos provenientes de pequenos sítios de 4 alqueires em média. Foi-lhes apresentado um questionário para ser preenchido. Os que eram analfabetos foram ajudados por amigos que sabiam ler e escrever. Todos demonstraram interesse na nova experiência, mas duvidando sempre que algum resultado positivo dela proviesse. Houve muito riso e olhares de soslaio ao agrônomo. O questionário pedia que eles escolhessem o item de cada uma das duas partes que considerava mais necessário; “1) transporte, ferramentas, adubos, sementes, inseticida, ou medicamentos para os animais; 2) financiamento, garantia de preços, juros menores ou mão-de-obra.” Quando os questionários foram devolvidos verificou-se que com exceção de três, todos os lavradores consideravam como necessários todos os itens de ambas as listas. Somente depois de grande insistência por parte do agrônomo, foi que os lavradores concordaram em escolher apenas um item de cada uma das listas, sendo marcados então como os principais, 1) garantias de preço, 2) sementes e 3) inseticidas, nessa ordem.

SÍTIOS E FAZENDAS

EM TÔDA a comunidade as propriedades agrícolas são conhecidas com o nome de “sítios”, com exceção de quatro, as quais são chamadas de “fazendas”. A distinção parece residir, em primeiro lugar, no fato de serem estas de maior tamanho do que aquêles. Todos os sítios são relativamente pequenos. A principal diferença, porém, é a de serem os sítios lavrados pelo próprio dono (ou arrendatário) e sua família, enquanto que as fazendas são apenas supervisionadas pelo dono, sendo seus empregados, que usualmente vivem na propriedade, junto com as famílias quando casados, os que fazem o trabalho manual.

Das quatro “fazendas”, uma pertence ao governo do Estado. Duas outras são possuídas por proprietários residentes na cidade de São Paulo, sendo incumbido da direção de cada uma, um administrador que dirige o serviço e contrata trabalhadores e suas famílias para residir na propriedade e cultivá-la. No quarto e último caso, o proprietário mesmo reside na fazenda e a dirige.

A fazenda que pertence ao governo do Estado é a maior das quatro. Tem 620 alqueires. É usada principalmente como lugar para descanso de cavalos empregados no preparo de antitoxinas, ainda que parte de suas terras venha sendo cultivada e que haja também uma pequena criação de gado. Na época da nossa visita possuía ela um administrador e 24 empregados, os quais viviam na fazenda com suas famílias em casas individuais. Os homens trabalhavam por dia e recebiam de 20 a 25 cruzeiros. Além desses empregados, havia na fazenda dez outras famílias, as quais arrendavam cada uma dois alqueires de terra, pagando-os com um terço da produção. O administrador apresentou como número de animais lá existentes, nessa época, o seguinte: 82 cavalos, cerca de 500 cabeças de gado bovino, 20 muas, 47 porcos e 20 carneiros. Estavam plantados 20 alqueires de milho e mais ou menos meio alqueire cada, de batata doce, mandioca e bananas.

Existia na fazenda uma escola primária de três anos, tendo 42 alunos matriculados, todos residentes na fazenda.

O proprietário da segunda fazenda mora na cidade de São Paulo e seu administrador ocupava-se, na época do nosso estudo, em fazer das terras pastagens. A propriedade tem 136 alqueires. Na casa maior lá existente, vivia o administrador e sua família, constituída por mulher e sete filhos, cujas idades vão de um a quinze anos. Dois camaradas residiam em casa próxima. Em outras doze casas espalhadas pela fazenda moravam 66 pessoas, sendo 24 adultos e 42 crianças. Cada uma dessas famílias cuidava de um pedaço de terra cujo tamanho variava entre $\frac{1}{4}$ de alqueire e 4 alqueires. Os contratos de trabalho divergiam. Duas das famílias pagavam o aluguel com um terço da sua colheita, e duas outras com um quarto da colheita. As famílias que pagavam um terço recebiam sementes e tinham suas terras aradas por conta do proprietário, enquanto que as famílias que pagavam um quarto não recebiam auxílio dessa espécie. Cinco outras famílias pagavam um aluguel anual de 400 cruzeiros por alqueire. Duas famílias recebiam casa e o direito de uso de, respectivamente, $\frac{1}{4}$ de alqueire e $\frac{3}{4}$ de alqueire de terra, grátis, durante dois anos, para ajudarem a limpar de mato o terreno que posteriormente seria transformado em pasto. A mãe de um dos empregados recebia casa de morada e alimento em troca de trabalhar ocasionalmente para o proprietário. Todos os contratos eram verbais.

A terceira fazenda fica na extremidade da vila, sendo sua sede bem como os edifícios principais, localizados a 200 metros atrás da igreja local. Tem 360 alqueires. Seu proprietário mora na cidade de São Paulo, deixando-a aos cuidados de um administrador ali residente. Este vive com sua esposa e dois filhos pequenos na casa grande da sede. Próximo desta casa vivem dois homens, os quais, juntamente com suas famílias, auxiliam no trabalho da fazenda. Existiam, espalhadas por ela, na ocasião da nossa visita, 16 outras casas nas quais moravam 34 adultos e 15 crianças. Residiam portanto na propriedade, um total de 64 pessoas, sendo 40 adultos e 24 menores. A mata vinha sendo cortada e a lenha transportada para a estação ferroviária mais próxima, ou para uma cidade vizinha, a fim de ser vendida. A terra de onde esta foi retirada era então transformada em pastagens. Já foram limpos aproximadamente 40 alqueires, e restava ainda mais ou menos o dobro disso, em matas. A maior parte dos homens que moravam na fazenda se ocupava nesse trabalho. Três famílias eram de arrendatários, cada um dos quais pagava com um terço de sua colheita a casa e pequeno pedaço de terra para cultivo. Existiam na fazenda 45 cabeças de gado. Estavam sendo cultivados $7\frac{2}{3}$ alqueires, sendo a maior plantação, a de milho.

A quarta propriedade está de fato apenas no processo de se transformar em fazenda. É composta de quatro pedaços de terra, localizados a alguma distância uns dos outros. A sede, com sua casa e outras construções, está situada no maior desses pedaços de terra, o qual compreende 62 alqueires, parte dos quais pertence à esposa do proprietário. Esta parte fica ao lado do caminho que vai da vila até a sede do município, Boa Vista. Na época da nossa

visita, o proprietário aí morava com sua família, composta de 10 adultos e 3 crianças. Além deles, moravam ali, em casa próxima, 4 homens solteiros os quais trabalhavam por mês, recebendo casa, um pequeno pedaço de terra para cultivo e 650 cruzeiros. Toda a terra desta parte da propriedade, com exceção dessas pequenas roças e de 1 alqueire de plantação de cana, era usada como pasto. Existiam aí aproximadamente cem cabeças de gado, alguns dos quais, vacas leiteiras.

A segunda parte da propriedade fica distante mais ou menos 2 quilômetros e tem 54 alqueires. Estão espalhadas nesse terreno seis casas, nas quais moravam na ocasião da nossa visita, 24 adultos e 10 crianças. 5 dessas 6 famílias cultivavam cada uma seu pedaço de terra, dando em pagamento um terço da produção. Na sexta casa, uma enorme casa grande, moravam um homem, sua esposa, 5 crianças e 1 empregado. Este homem, além de cultivar 2 ½ alqueires de terra possuía um engenho para fabrico de pinga, quando há cana. Ele tinha para isso um contrato com um homem que reside na cidade de São Paulo, o qual por sua vez tinha um contrato com o dono da propriedade que lhe permitia o uso do engenho durante cinco anos. Nesta parte da fazenda

existiam 40 alqueires de pastagens, com 190 cabeças de gado. Vinham sendo cultivados 14 alqueires, metade dos quais tinha milho plantado.

A terceira porção da propriedade fica bem próxima e consiste em 40 alqueires nos quais moravam, numa das casas, na época da nossa visita, uma família constituída por 3 adultos e 1 criança, e noutra um homem solteiro. Esta terra era cultivada pagando-se em troca um aluguel de metade da produção. Quatro alqueires estavam plantados com milho, 1 ½ com feijão, 20 "tarefas" com arroz, ½ alqueire com cebolas e 8 "tarefas" com batatas. Toda a produção era consumida na própria fazenda com exceção das cebolas e batatas. Vinham sendo criadas 70 cabeças de gado. A quarta porção da propriedade fica no outro lado da vila e possui 10 alqueires, todos eles de pastagens.

A propriedade toda é assim de 166 alqueires. Nas suas quatro partes residiam 9 famílias, compostas de 42 adultos e 14 crianças. Vinham sendo criadas aí um total de 360 cabeças de gado, em 127 alqueires de terra. De um total de cerca de 15 alqueires de cultivo, 11 eram dedicados ao plantio de milho.

The
**FIRST NATIONAL
BANK of BOSTON**

Fundado em 1784

Depósitos, Cauções,
Descontos, Cambio, Cobranças,
Cartas de Crédito para
Importação, Guarda de Valores,
Cofres de Aluguel e todos os
demais serviços bancarios.

RIO DE JANEIRO

Av. Rio Branco, 18

SÃO PAULO

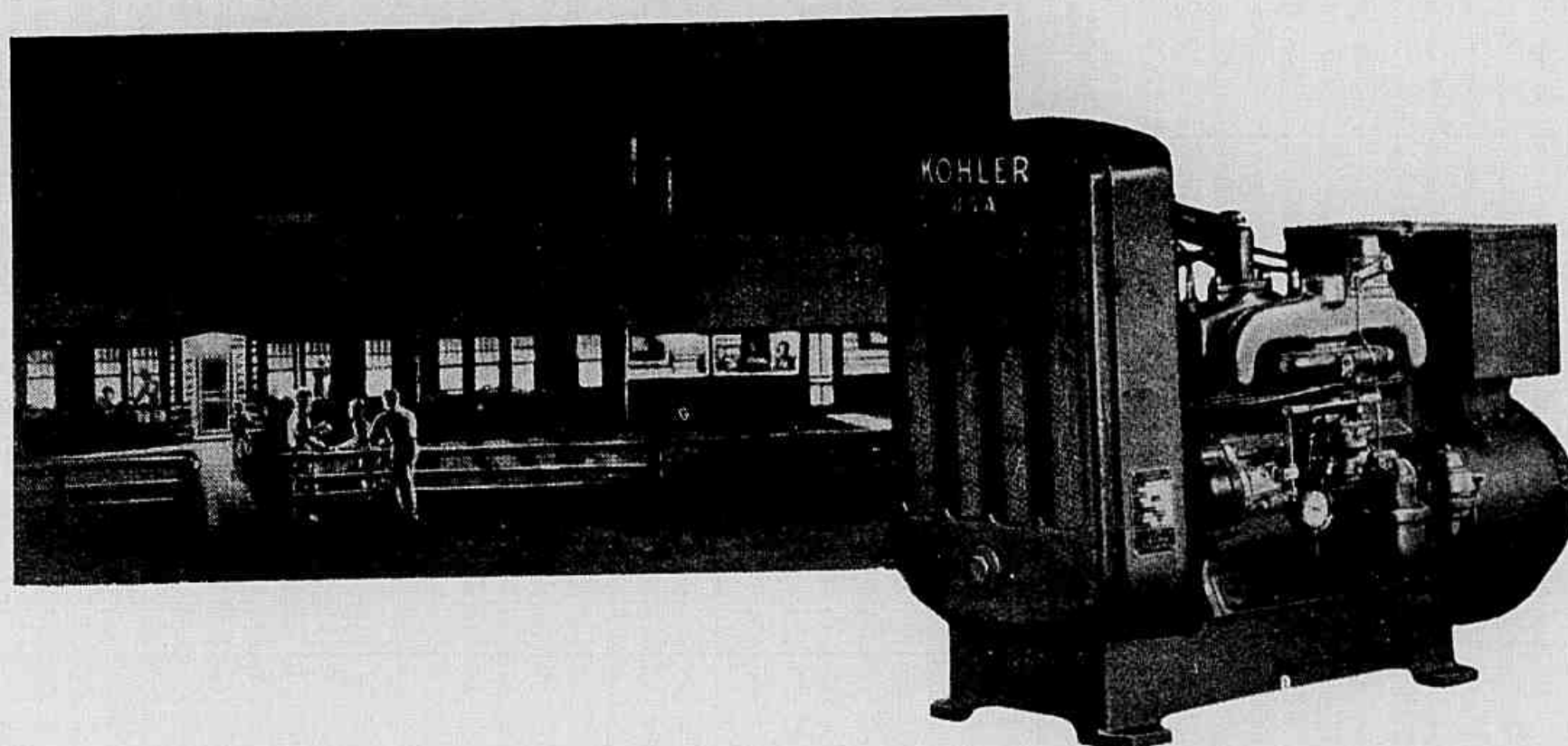
Rua 3 de Dezembro, 50

SANTOS

Rua 15 de Novembro, 72

GRUPOS MOTOR - GERADORES

“ KOHLER ”



LUZ E FÔRÇA PARA TODOS OS FINS E EM QUALQUER LOCAL

Goze dos benefícios da Eletricidade

EM SUA FAZENDA — GRANJA — CASA DE CAMPO — PÔSTO RURAL — ARMA-
ZÉM DE ABASTECIMENTO — ESTAÇÃO DE RECREIO — HOTEL DE VERANEIO —
IGREJA — OBRA NOTURNA FERROVIÁRIA — CAMPO DE POUSO PARA AVIÕES
— FARÓIS DE COSTA E ALTO MAR — NAVIO MERCANTE OU DE GUERRA —
ESTAÇÕES — SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA EM: CINEMAS — TEATROS — COR-
PO DE BOMBEIROS — LOJAS — HOTÉIS — BANCOS — HOSPITAIS — ETC...

REPRESENTANTE:

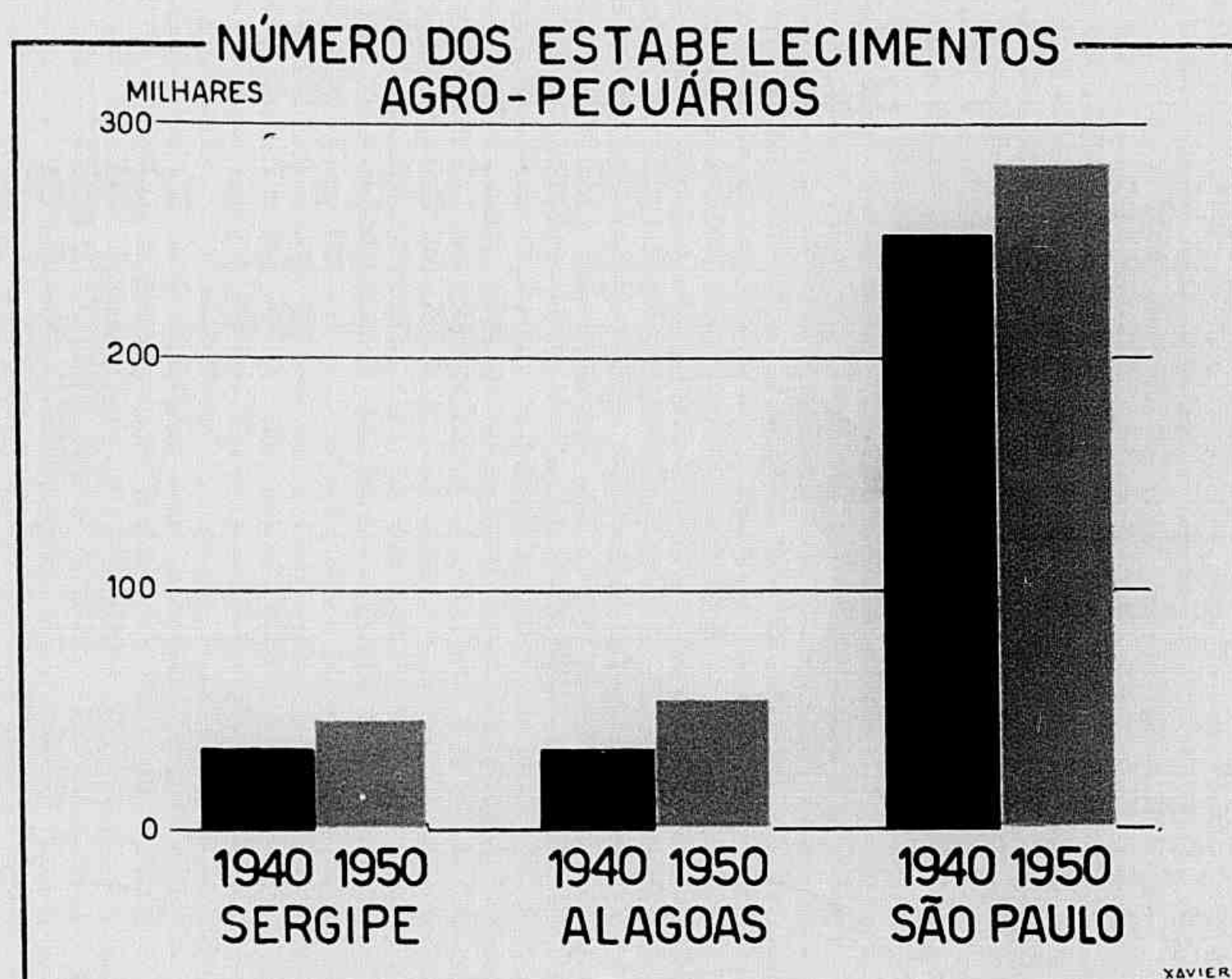
CASA MAYRINK VEIGA S/A.

FUNDADA EM 1864

17 — RUA MAYRINK VEIGA — 21

CAIXA POSTAL, 309 — TELEFONE :23-1600

RIO DE JANEIRO



Um Processo em Marcha

Pulverização da Propriedade

POMPEU ACCIOLY BORGES

JA HOJE não se discute a inexorável tendência à concentração industrial que predomina em todos os países desenvolvidos. As grandes empresas ganham terreno sempre e, aos poucos, vão absorvendo as concorrentes de menor envergadura.

Isto, que parece uma constante da evolução econômica da sociedade contemporânea esbarra, porém, com uma contradição. Assim que penetramos no meio rural, uma realidade nos fere de cheio: a pequena exploração na agricultura não obedece, de forma alguma, a um processo de desapare-

cimento rápido; e a grande exploração só lentamente conquista terreno, perdendo-o mesmo aqui e ali. A teoria econômica da concentração crescente da riqueza parece, assim, desmoronar-se na explicação da desconcertante dinâmica da propriedade fundiária.

A análise mais atenta do fenômeno mostra, todavia, que na medida em que a agricultura se moderniza e se transforma, assimilando os métodos de produção industrial, a grande exploração consegue subjugar a pequena. Esta sucumbe invariavelmente em presença da grande propriedade ele-

trificada, mecanizada e racionalmente dirigida.

No Brasil, ainda não atingimos esse estágio de desenvolvimento e a necessidade da criação de um mercado interno (que, entre nós, bem merece a denominação de "mercado esquecido") impõe o parcelamento dos latifúndios. Nossas forças produtivas, que nos últimos anos revelam expansão surpreendente, forçarão inevitavelmente a subdivisão das grandes propriedades inexploradas, visto como a estrutura anacrônica em que elas se apoiam é o maior entrave ao progresso do país.

OS CENSOS gerais realizados nas três últimas décadas possibilitam visualizar, até certo ponto, a evolução da propriedade rural no Brasil. A lamentável diversidade de conceituação de estabelecimento agrícola, que se observa em cada um dos três recenseamentos — 1920, 1940 e 1950 — não é de molde a impedir a análise estatística do fenômeno, nem a invalidar totalmente as conclusões e inferências que dela derivam.

Alguns economistas têm focalizado o elevado grau de concentração da propriedade rural no Brasil, e na maioria de suas unidades federativas, pondo de manifesto o virtual monopólio das terras imperante no país, e que se traduz por esta simples afirmativa: cerca de 149 mil proprietários, isto é, 8% do total são donos de 3/4 da área total das propriedades.

Estarrecidos com essa mensuração censitária de uma realidade por todos sentida e proclamada, a maioria dos estudiosos têm passado por alto um dos aspectos mais chocantes da economia agrária do Brasil: a excessiva fragmentação da propriedade.

Tal fato só pôde ser devidamente observado em 1940, quando, pela primeira vez, o nosso censo agrícola adotou o desdobramento internacional das classes de área, que permitiu conhecer-se o número de propriedades com superfícies diminutas.

Constatou-se, então, que, em vários Estados do Brasil, grande parte dos pequenos proprietários possuíam parcelas ínfimas de terra, tornando a sua exploração absolutamente antieconômica. Assim, por exemplo, tinham menos de 5 hectares: 82% de todas as propriedades do Maranhão; 54% das de Sergipe, 44% das de Alagoas e 41% das de Pernambuco. E isso sucedia justamente em Estados onde os grandes proprietários possuíam áreas colossais, na maior parte inexploradas. Era o latifúndio ao lado do minifúndio, atestando uma elevada concentração agrária.

O CONCEITO DE MINIFÚNDIO MUDA COM A LATITUDE

É PRECISO que se diga que este não é um fenômeno exclusivamente brasileiro: ocorre em quase todos os países insu-

cientemente desenvolvidos. O critério para apreciá-lo e medi-lo é que varia muito, pois a conceituação de minifúndio depende do tipo de cultivo e da utilização da terra em cada país.

Assim, na maior parte dos Estados Unidos e na Inglaterra tem-se por pequena uma exploração agrícola de 30 hectares (75 acres), enquanto na Europa Oriental, onde a superfície média das propriedades rurais é de 5 hectares, ou em certos países asiáticos, em que é de 1 hectare, seria tal exploração considerada muito extensa.

De modo geral, nos países agrários a determinação do que se deve classificar como propriedade de superfície mínima, isto é, a necessária para que o agricultor uti-

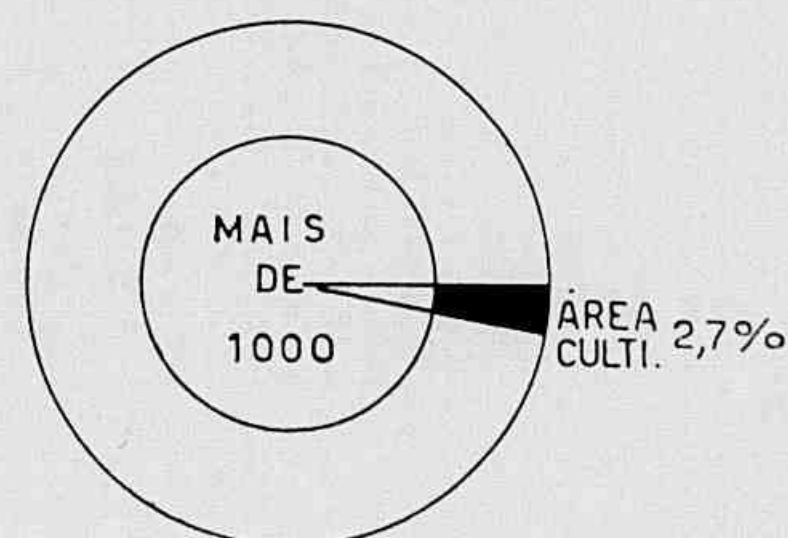
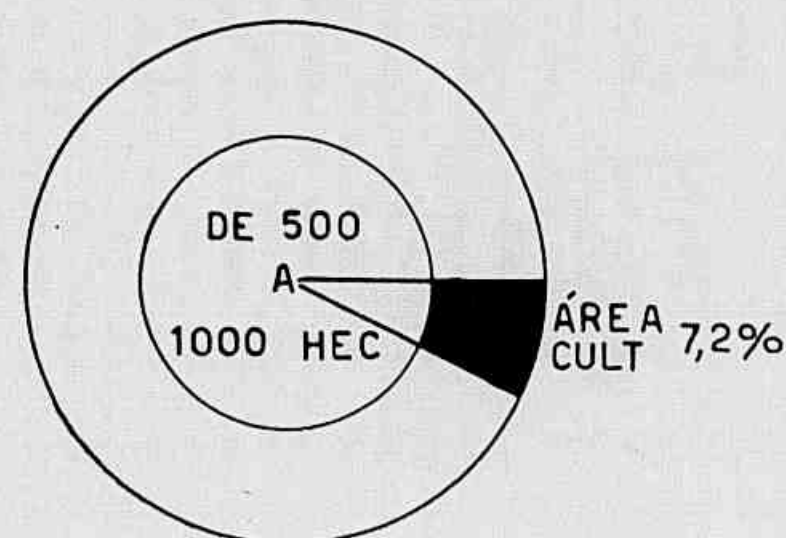
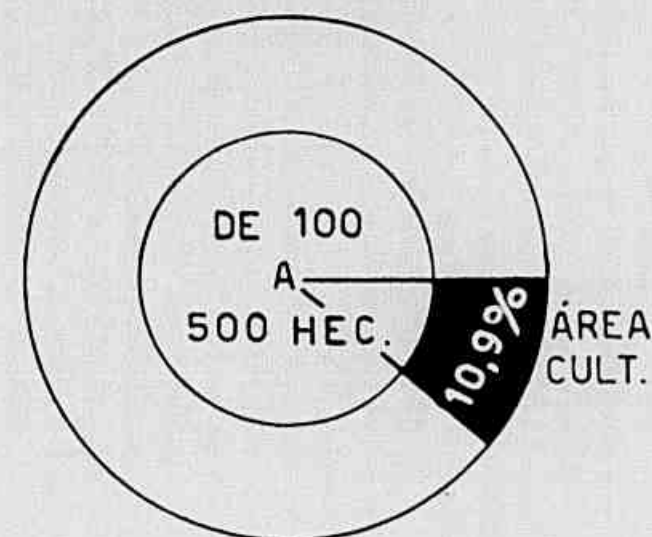
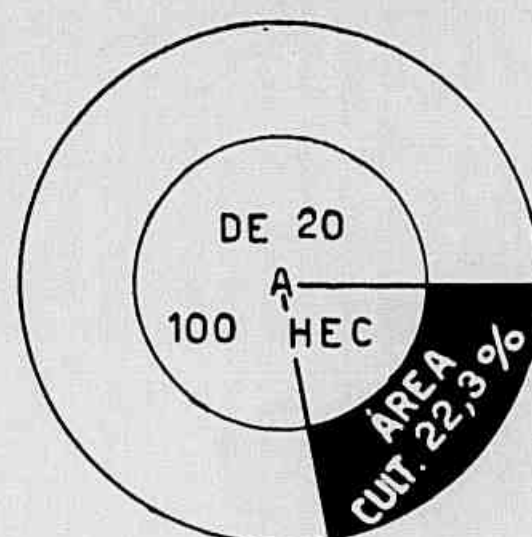
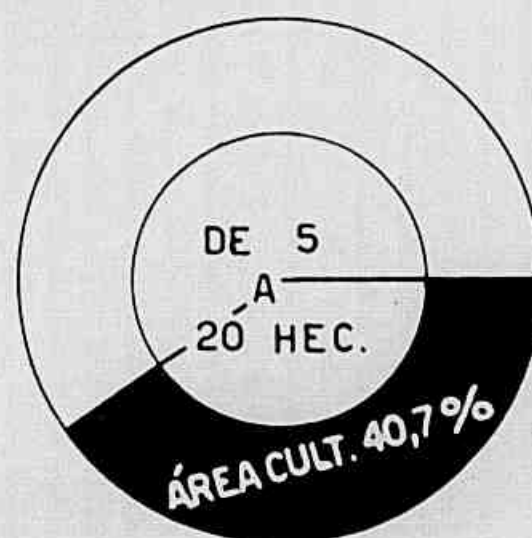
lize plenamente sua maquinaria agrícola e seus animais de trabalho, tem menor importância do que a determinação da superfície que lhe pode assegurar o mínimo de subsistência.

A afirmação se tornará mais clara com um exemplo. Na Índia, um acre de terra em vale irrigado, proporciona duas colheitas por ano e um rendimento triplo do de sequeiro. Graças a isso, sua produção, apesar da área idêntica, é seis vezes maior.

CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DA FRAGMENTAÇÃO

SÃO múltiplos os fatores que contribuem para a formação de minifúndios. A pressão da população sobre a terra, a distribui-

ESTABELECIMENTOS AGRÍCOLAS DO BRASIL CENSO — 1940



ção desigual da propriedade, a pequena dimensão da área agricultável total, o primarismo dos sistemas agrícolas, a partilha hereditária através das gerações, o alto preço das pequenas superfícies são os mais decisivos.

Quanto menores as áreas, mais imperiosa se torna para seu dono a necessidade de um trabalho suplementar assalariado, mais irracional a exploração, mais premente a falta de braços, especialmente na época da colheita; menos concorrência fazem às grandes propriedades e menor resistência oferecem à sua absorção por estas. E o proletariado rural vai engrossando com os milhares de agricultores arruinados, que nas exíguas glebas cifravam seus sonhos de proprietários.

Não são uniformes as peculiaridades dessa categoria social nos diferentes países. O *cottager* in-

glês não é o mesmo que o possuidor de parvifúndio na França ou na Itália, e este tão pouco se assemelha ao *knecht* da velha Prússia. Cada um deles é fruto de um regime agrário próprio; distinta é a história de suas relações agrárias. Só têm de comum sua condição de proletário rural na acepção mais ampla do termo.

Esta decomposição do campesinato, imanente ao processo da industrialização e que, em última análise, concorre para ampliar o mercado interno, é particularmente acentuado nos países de grande densidade da população agrícola.

Os Quadros I a III, indicando a relação entre a população total e a superfície cultivada (infelizmente não se dispõem de dados sobre a população agrícola na maioria dos países), servem para provar que, via de regra, é tanto menor a área média da propriedade

quanto maior aquela densidade. Assim, por exemplo, alinhando as áreas médias cultivadas *per capita* do Japão, Egito, Indonésia, China e Índia, das menores do mundo, e cotejando-as com as respectivas áreas médias de suas propriedades rurais, iremos comprovar a tese:

PAÍSES	ÁREA CULTIVADA PER CAPITA (HA)	ÁREA MÉDIA DAS PROPRIEDADES (HA)
Japão	0,07	1,00
Egito	0,12	0,94
Indonésia.	0,15	0,86
China	0,20	1,47
Índia	0,29	1,80

I — RELAÇÃO ENTRE POPULAÇÃO E TERRAS NOS PAÍSES DA ÁSIA

P A Í S E S	ANOS	POPULAÇÃO TOTAL (MILHA- RES DE PESSOAS)	TERRAS CULTIVADAS				CAMPOS E PASTA- GENS PER- MANEN- TES (MIL HECTA- RES)
			ÁREA (MIL HECTA- RES)	PERCEN- GEM DA SUPERFÍ- CIE TOTAL DO PAÍS	PERCEN- TAGEM DA ÁREA DOS ESTABE- LECIMEN- TOS AGRÍ- COLAS	PER CAPI- TA (HEC- TARES)	
Afganistão	1947	12.000 (1948)	1.150	1,8	—	1,10	—
Birmânia	1947	18.489 (1950)	8.754	14,6	60,8	0,47	—
Ceilão	1950	7.539	1.315	20,0	50,0	0,17	—
Coréia	1948	29.291 (1949)	4.390	21,5	81,5	0,15	—
China	1947	463.000 (1948)	91.040	9,6	31,9	0,20	194.133
Federação Maláia	1948	5.000 (1948)	2.121	16,2	76,4	0,42	—
Filipinas	1949	19.518 (1950)	8.180	27,5	68,9	0,42	956
Índia	1947	346.000 (1949)	98.696	43,8	58,7	0,29	—
Indochina	1947	27.460 (1949)	4.700	6,4	—	0,17	—
Indonésia	1947	72.000 (1948)	11.000	5,8	—	0,15	—
Iraque	1930	4.800 (1947)	7.750	17,1	84,2	1,62	—
Irão	1943	17.000 (1948)	20.330	12,6	23,8	1,20	24.400
Israel	1951	1.470	300	14,4	—	0,204	—
Japão	1948	83.196 (1950)	5.907	16,1	68,5	0,07	934
Jordânia	1949	400 (1949)	600	5,0	—	1,50	—
Líbano	1949	1.247	210	20,6	41,3	0,17	—
Paquistão	1948	74.437 (1949)	21.100	22,6	70,1	0,28	—
Síria	1948	3.465 (1949)	2.290	12,7	23,5	0,66	4.049
Tailândia	1937	18.318 (1950)	5.000	10,0	—	0,27	—
Turquia	1948	20.935 (1950)	19.941	26,3	33,9	0,95	36.195

II — RELAÇÃO ENTRE POPULAÇÃO E TERRAS NOS PAÍSES DA ÁFRICA

P A Í S E S	ANOS	POPULAÇÃO TOTAL (MILHA- RES DE PESSOAS)	TERRAS CULTIVADAS				CAMPOS E PASTA- GENS PER- MANEN- TES (MIL HECTA- RES)
			ÁREA (MIL HECTA- RES)	PERCEN- GEM DA SUPERFÍ- CIE TOTAL DO PAÍS	PERCEN- TAGEM DA ÁREA DOS ESTABE- LECIMEN- TOS AGRÍ- COLAS	PER CAPI- TA (HEC- TARES)	
Africa Equatorial Fran- cesa	1947	4.347 (1949)	—	—	—	—	67.000
Africa Ocidental Fran- cesa	1947	16.700 (1949)	10.000	2,1	28,6	0,60	25.000
Argélia	1948	8.764 (1949)	5.676	2,6	12,1	0,65	41.311
Congo Belga	1948	11.046 (1949)	40.000	17,5	37,0	3,62	68.000
Costa do Ouro	1948	3.739 (1949)	—	—	—	—	7.068
Egito	1948	20.045 (1949)	2.445	2,4	—	0,12	—
Eritreia	1948	1.086 (1949)	222	1,8	2,3	0,20	9.130
Etiópia	1947	16.700 (1949)	11.000	10,4	11,6	0,66	20.000
Kenia	1948	5.454 (1949)	1.601	2,8	11,8	0,29	12.000
Libéria	1948	1.648 (1949)	1.813	20,0	37,8	1,10	2.590
Líbia	1947	1.174 (1949)	2.301	2,4	24,0	1,96	6.542
Madagascar	1947	4.396 (1949)	5.000	8,5	11,8	1,14	37.000
Marrocos	1947	8.225	7.600	19,3	49,7	0,92	7.700
Moçambique	1948	6.388 (1950)	2.000	2,6	—	0,31	—
Nigéria	1947	24.000 (1949)	5.000	5,6	—	0,21	—
Sudan Angloegípcio ...	1947	7.558 (1949)	717	0,3	2,8	0,10	24.038
Tanganyika	1948	7.514 (1949)	2.427	2,7	—	0,32	13.274
Tunez	1948	3.416 (1949)	3.766	30,1	47,1	1,10	100
Uganda	1947	5.050 (1949)	2.588	12,4	—	0,51	—

Fonte: — "Reforma Agrária" — publicação da ONU.

NÃO obstante a similitude dos valores indicados, há sensíveis diferenças no padrão de vida rural desses países. Se na Índia a área cultivada *per capita* é superior à dos outros quatro, as condições de vida são das piores, devido à fraca produtividade por hectare e à circunstância de que apenas insignificante percentagem da terra proporciona duas colheitas por ano. Já no Egito, Japão e Indonésia, além da renda agrícola por unidade de área ser bem maior, a dupla colheita é quase a regra.

Nos cinco países citados e em muitos outros, a densidade da população rural por hectare arável é tão elevada, que a área média das propriedades seria diminuta, mesmo que a terra toda estivesse distribuída por igual.

Em outros países, não é a pressão demográfica sobre a terra o fator primordial na propagação do minifúndio. Nas Filipinas, por exemplo, os estabelecimentos agrícolas têm em média 4 hectares, porém, mais da metade deles ocupam menos de 2 hectares, em razão do elevado grau de concentração da propriedade.

A FARTURA E A FOME DE TERRA

CIRCUNSTÂNCIAS assaz peculiares ocorrem no Brasil e nos países de cultivo muito extensivo que possuem grandes reservas de terra. O fator "densidade elevada" pouco atua. O minifúndio não é aí a única fonte de rendimento do agricultor, como acon-

tece em certas partes da Ásia, mas apenas mero complemento do que ele percebe, na qualidade de assalariado ou meeiro, em outra propriedade, ou n'alguma indústria próxima. Além disso, muitas propriedades são antieconômicas pela razão oposta: seu tamanho excessivo. É o caso da Argentina, do Brasil e muitos mais. Naquelas, 85% da terra cultivável de propriedade privada se compõem de fazendas com área superior a 500 hectares, ao passo que 80% da população agrícola não dispõem de terra alguma.

No Brasil (vide Quadro IV), o Censo de 1940 provou que embora fôsse de 104 hectares a área média dos estabelecimentos (das maiores do mundo) e quase metade da terra estivesse constituída de pro-

III — RELAÇÃO ENTRE POPULAÇÃO E TERRAS NOS PAÍSES DA AMÉRICA LATINA

P A Í S	ANOS	POPULAÇÃO TOTAL (MILHA- RES DE PESSOAS)	TERRAS CULTIVADAS				CAMPOS E PASTA- GENS PER- MANEN- TES (MIL HECTA- RES)
			ÁREA (MIL HECTA- RES)	PERCEN- GEM DA SUPERFÍ- CIE TOTAL DO PAÍS	PERCEN- TAGEM DA ÁREA DOS ESTABE- LECIMEN- TOS AGRÍ- COLAS	PER CAPI- TA (HEC- TARES)	
Argentina	1946	16.818 (1949)	30.000	10,8	20,7	1,78	115.153
Bolívia	1937-8	3.990 (1949)	342	0,3	—	0,09	—
Brasil	1940	52.645 (1950)	18.835	2,2	10,4	0,37	132.555
Colômbia	1946	11.015 (1949)	2.120	2,0	7,5	0,19	26.300
Costa Rica	1946	851 (1949)	760	14,9	77,5	0,89	220
Cuba	1946	5.348 (1950)	1.970	17,2	33,4	0,37	3.897
Chile	1946	5.823 (1950)	5.873	7,9	46,4	1,01	6.786
Equador	1942	3.404 (1949)	1.200	4,4	44,1	0,35	1.520
Salvador	1947	2.150 (1949)	430	12,6	72,9	0,20	160
Guatemala	1947	2.787 (1950)	3.000	27,5	83,3	1,08	600
Haiti	1947	3.750 (1949)	460	16,6	—	0,12	—
Honduras	1947	1.326 (1940)	550	3,6	71,4	0,42	220
México	1946	25.210 (1950)	20.000	10,2	16,7	0,79	100.000
Nicarágua	1946	1.184 (1949)	470	3,4	10,1	0,40	280
Panamá	1947	764 (1949)	140	1,9	—	0,18	—
Paraguai	1947	1.304 (1949)	1.550	3,8	—	1,19	—
Peru	1948	8.405 (1950)	1.576	1,3	10,4	0,19	13.544
República Dominicana .	1946	2.277 (1949)	680	13,7	54,0	0,30	580
Uruguai	1947	2.365 (1949)	14.284	76,7	—	6,04	—
Venezuela	1944	4.644 (1949)	20.000	21,9	40,0	4,31	30.000

Fonte: — "Reforma Agrária" — publicação da ONU.

priedades com mais de 1.000 hectares, 22% de todos os estabelecimentos tinham menos de 5 hectares, abrangendo apenas 4% da área cultivada total.

Seria de enorme interesse saber se nos dez anos subseqüentes, o fenômeno da pulverização da propriedade se agravou. Só mais tarde, porém, com a publicação dos resultados gerais do Censo Agrícola realizado em 1950, encontraremos resposta à indagação. Tudo indica que ela será positiva, a julgar pelos resultados já conhecidos de Alagoas e Sergipe, e, também, pelas apurações procedidas em São Paulo, no ano de 1948, pela Secretaria de Agricultura daquele Estado.

Em Alagoas (vide Quadro V), o progresso do minifúndio é visível. O número de estabelecimentos agrícolas com menos de 5 ha, que era em 1940 de 14.355, ascendia a 28.949 em 1950.

Não muito diferente se oferece o panorama de Sergipe (vide Quadro V). As propriedades com

menos de 5 ha totalizavam, em 1950, 22.657, quando, dez anos atrás, não excediam 18.778.

No Estado de São Paulo (vide Quadro V), o censo de 1948 revela os seguintes fatos, que evidenciam o progresso dos parvifúndios:

1.º — O número de pequenas propriedades, como tal conceituadas as de área inferior a 50 ha, passou de 196.008 para 181.072, e a superfície total por ela ocupada, de 3.287.586 ha para 2.687.580, daí resultando um declínio da área média de 16,8 para 14,8 ha.

2.º — O número de propriedades com menos de 1 ha, isto é, autênticos minifúndios, aumentou de 3.058 para 19.637.

Quando não bastassem os algarismos censitários, aí estariam os depoimentos de sociólogos e economistas sobre o que, a respeito, vem se desenvolvendo em diversas regiões do país. Dos mais eloqüentes é o relato de MARVIN HARRIS (14-6-1951), transcrito pelo Professor L.A. Costa Pinto, em "Migrações Internas no Bra-

sil", sobre a intensidade da fragmentação n'alguns municípios da Zona da Serra Geral — Bahia, — especialmente Brumado e Livramento. Diz HARRIS: "em cinco gerações a falta de terra é uma certeza matemática entre os lavradores que vivem na margem do rio. A fome de terra, por isso mesmo, é um traço dominante da vida em Brumado. No mínimo, metade da população do município não possui terra bastante para garantir seu sustento durante todo o ano; e trabalhar em terra alheia é a principal solução para o problema, cuja gravidade está constantemente aumentando".

Além do direito sucessório, da elevada concentração fundiária, exigüidade da área agricultável, do arcaísmo técnico da lavoura, um outro fator está favorecendo no Brasil, sobretudo em áreas próximas dos centros urbanos e meios de comunicação, a criação de minifúndios: a especulação imobiliária através do loteamento de propriedades incultas, e, até mes-

IV — CLASSIFICAÇÃO, SEGUNDO O TAMANHO, DOS ESTABELECIMENTOS AGRÍCOLAS DO BRASIL, 1940

CLASSES DE ÁREA (HECTARES)	N.º DE ES- TABELECIMI- ENTOS (EM MI- LHRES)	PERCEN- TAGEM DO TOTAL	ÁREA		ÁREA CULTIVADA		QUANTI- DADE CONSTAN- TE DE PES- SOAS EM- PREGADAS (EM MI- LHARES)	PERCEN- TAGEM DO TOTAL
			TOTAL MIL HA	PERCEN- TAGEM DO TOTAL	TOTAL MIL HA	PERCEN- TAGEM DO TOTAL		
Menos de 5	414,4	21,8	1.092,7	0,6	762,3	4,1	1.153	11,4
De 1 a 20 ...	555,8	29,2	6.358,3	3,2	2.586,0	13,7	2.047	20,1
De 20 a 100 ...	659,7	34,6	28.554,6	14,4	6.370,8	33,8	3.447	33,9
De 100 a 500 ...	212,3	11,1	44.609,2	22,6	4.891,0	26,0	2.248	22,1
De 500 a 1.000 ...	31,5	1,7	21.575,8	10,9	1.572,9	8,3	589	5,8
Mais de 1.000 ...	30,7	1,6	95.529,6	48,3	2.651,9	14,1	676	6,7
TOTAL	1.904,4	100,0	197.720,2	100,0	18.835,2	100,0	10.160	100,0

Fonte: — Censo Agrícola do Brasil, 1940.

mo, de estabelecimentos agrícolas, como vem ocorrendo no Estado do Rio.

TUDO isso traduz, no fundo, a desagregação da economia latifundiária promovida pelo gradual avanço de capitalismo no campo brasileiro. As próprias migrações internas que o minifúndio tanto estimula são parte integrante desse processo, pois significa a formação de uma população mó-

vel e impede que os camponeses se cubram totalmente das teias de aranha que a história já acumulou em excesso sobre eles.

Não é por acaso que os grandes proprietários — empenhados, como ninguém, na perpetuação de uma estrutura agrária altamente vantajosa a seus interesses — vivem clamando contra a marcha dos homens do campo para as cidades. Dramatizam um êxodo que, em essência, reflete apenas o

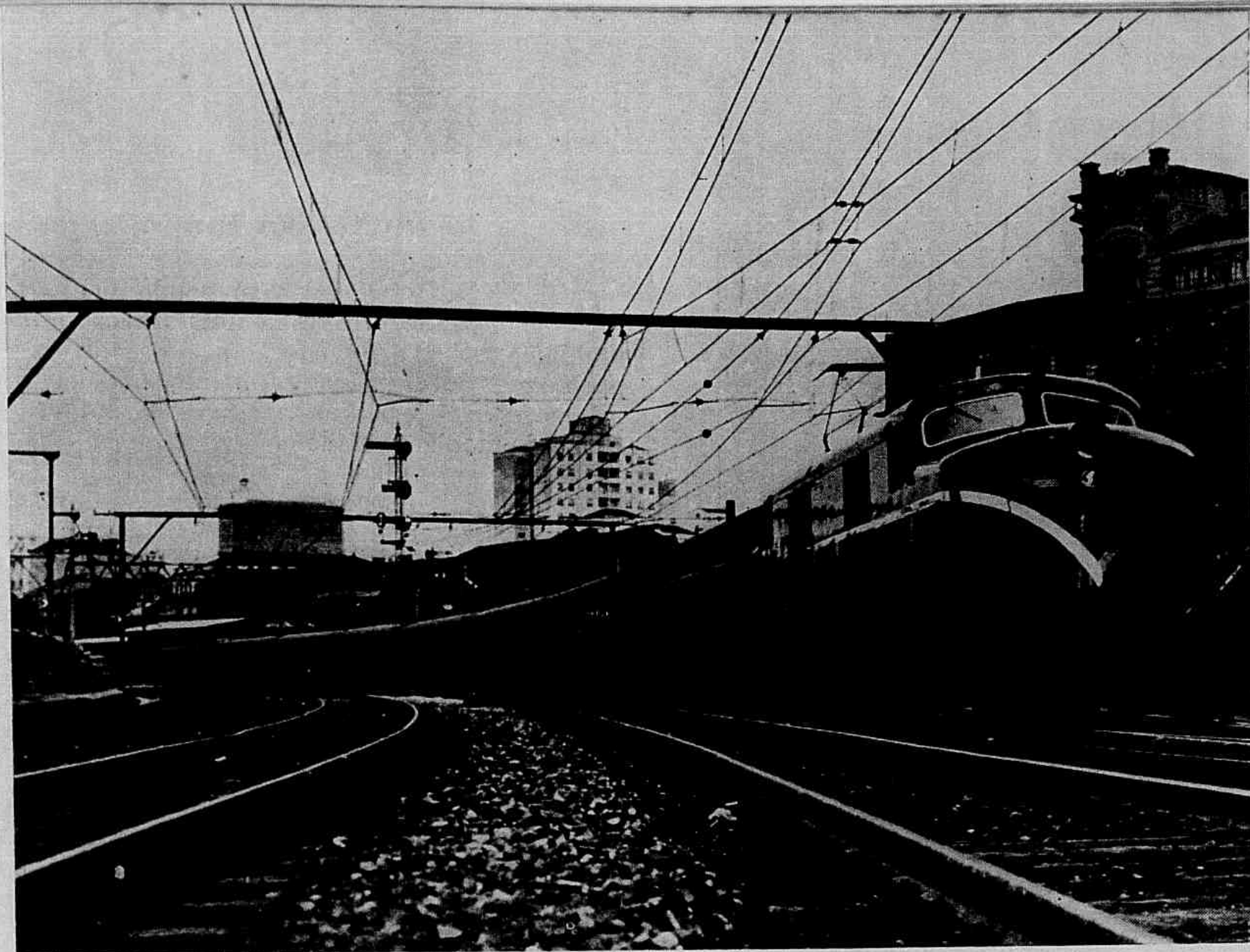
desejo muito humano e incoercível de trocar uma existência jungida ao cativeiro da meiação ou à exploração de parcela ínfima de terra por um trabalho livre, por um salário mais alto.

O minifúndio não passa, pois, de uma das muitas facetas de que se reveste a aguda crise agrária de nossos dias, e que forçará inevitavelmente a derrocada do seu contrário, de seu oposto: o latifúndio.

V — NÚMERO DOS ESTABELECIMENTOS AGROPECUARIOS RECENSEADOS, POR CLASSES DE ÁREA

CLASSES DE ÁREA (ha)		SERGIPE		ALAGOAS		SÃO PAULO	
		1940	1950	1940	1950	1940	1948
0 —	1	3.221	5.640	1.945	4.279	3.058	19.637
1 —	2	6.258	7.509	4.146	9.196	5.692	27.708
2 —	5	9.299	9.508	8.264	15.474	39.775	
5 —	10	5.801	6.380	6.519	8.637	34.398	23.760
10 —	20	4.091	5.520	5.008	5.933	46.574	40.385
20 —	50	3.004	4.225	3.490	4.126	66.511	69.582
50 —	100	1.327	1.852	1.370	1.893	26.525	38.768
100 —	200	808	1.109	829	1.075	14.848	26.103
200 —	500	560	726	606	801	9.859	19.001
500 —	1.000	131	221	273	349	2.996	7.310
1.000 —	5.000	61	78	227	187	2.015	6.727
5.000 —	10.000	2	1	9	7	138	
10.000 —	100.000	3	1	5	1	69	
100.000 e mais		—	—	—	—	—	
Não declarada		13	—	34	2	157	

Fonte: — Censo agrícola 1950 e Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo.



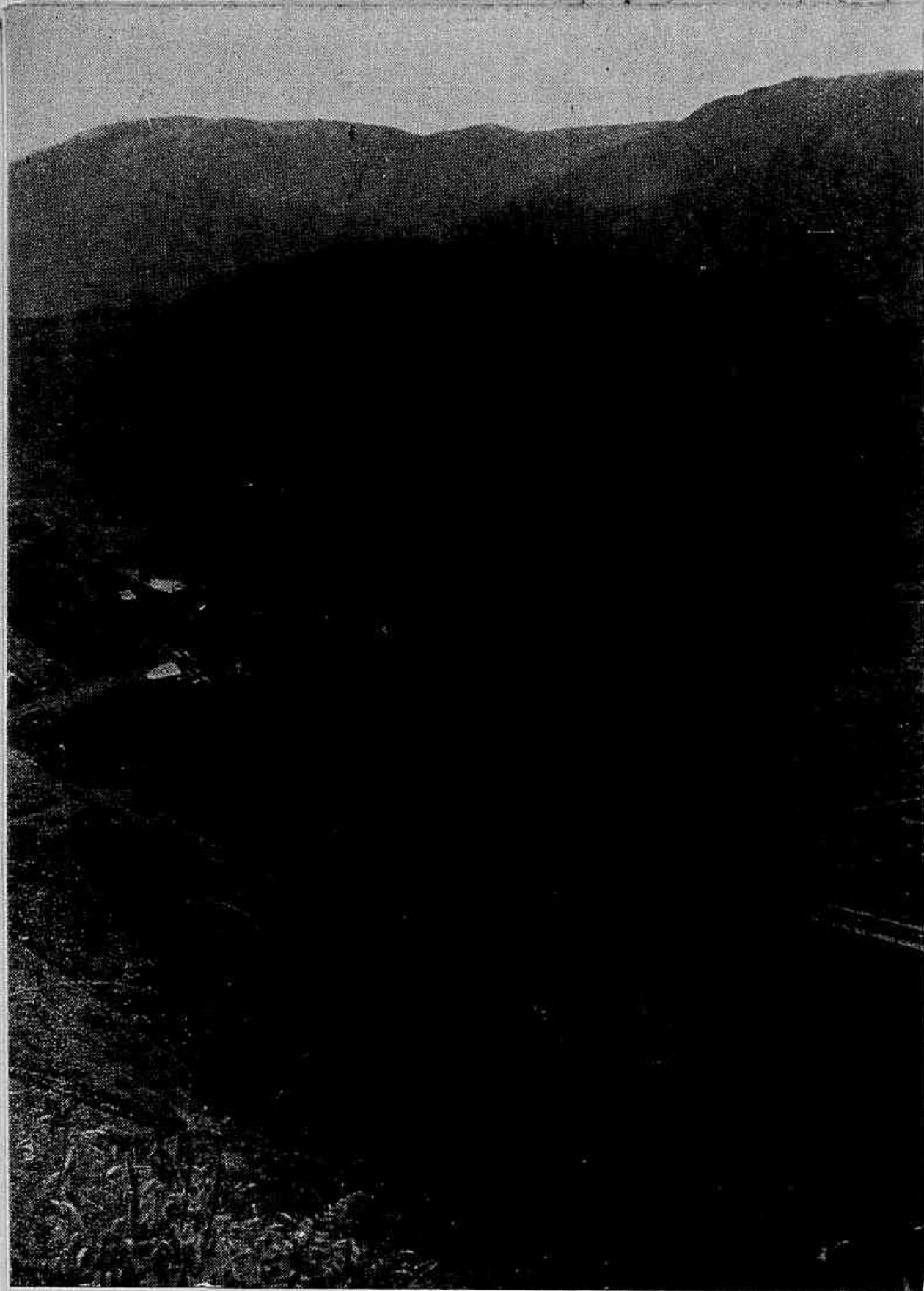
O programa de melhoramentos da ferrovia tem sido desenvolvido de acôrdo com o plano meticulosamente estabelecido, tendo em vista assegurar à Santos a Jundiaí o melhor nível de eficiência possível.

Estrada de Ferro Santos a Jundiaí

TRENS

AO ENCONTRO DE NAVIOS

(SEGUNDO DOCUMENTÁRIO)



Os trabalhos de eletrificação foram intensificados na medida do possível, sem o menor desfalecimento.

COM ESTA designação — “Trens ao encontro de navios” — O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, em seu número de abril de 1950, publicou ampla reportagem, em que focalizou a importância da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí, a antiga The São Paulo Railway Co. Ltd., no desenvolvimento econômico do grande Estado bandeirante e o seu entrosamento com a causa da civilização e do progresso da vasta região, integrada por consideráveis zonas de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Paraná.

A sua missão de instrumento de transportes e comunicações, operada por uma linha de bitola larga, 1,60 m, com 139 quilômetros de extensão, que é a distância de Santos, sua estação inicial, até à terminal de Jundiaí, expressa-se em algarismos e realizações que colocam aquela via férrea em situação ímpar pois que se transformou na artéria-tronco de complexo sistema viatório — terrestre e marítimo — uma espécie de imenso e poderoso guindaste, pelo qual, para apenas citar uma fração do tempo, nos cinco últimos anos, foram alçados para o interior, 64 % do volume das mercadorias importadas por Santos — o maior porto do Brasil, em expansão econômica — e escoados 67 % da produção exportada.

As responsabilidades da E. F. Santos a Jundiaí, como agente dêsse enorme movimento de riquezas, impõem à sua Administração iniciativas e providências de vulto, assim como de aperfeiçoamento técnico, para que a capacidade de transporte não seja superada pelas contingências do crescente progresso econômico da região por ela servida.

INICIATIVA E AÇÃO

ÊSSE zelo funcional vem sendo brilhantemente demonstrado, através de uma atuação inteligente, metódica e infatigável, em face das dificuldades e problemas de ordem administrativa, técnica, econômica, financeira e social, através de estudos e execução de medidas, tendo em vista:

1 — eletrificação da Estrada, na zona do altiplano, com a finalidade de reduzir as despesas de custeio e aumentar a eficiência no transporte de cargas e passageiros;

2 — construção de um oleoduto — o primeiro, no gênero, já lançado no Brasil — arrojado e vitorioso empreendimento, para liberar, de pronto, cerca de dois milhões de toneladas, no tráfego da Serra, mediante o bombeamento mecânico do petróleo e seus derivados;

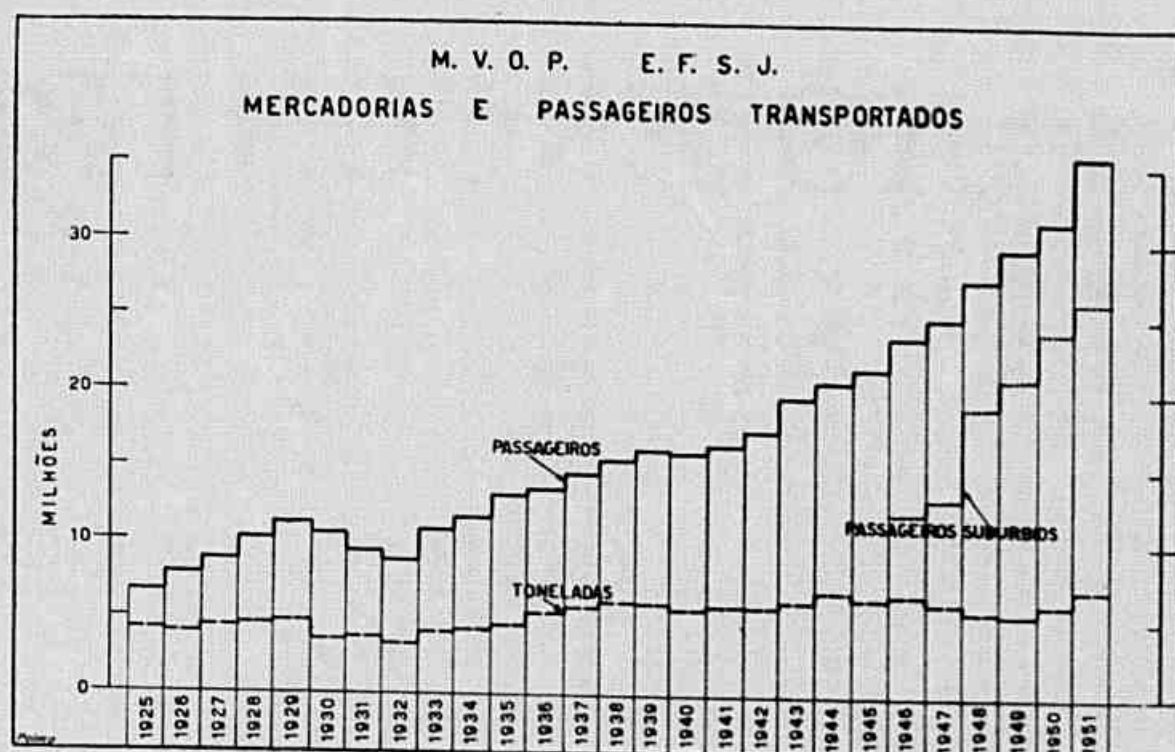
3 — substancial economia de combustíveis, pelo maior emprêgo da tração Diesel-elétrica, que consome óleo, e conseqüente redução da tração a vapor, assim como pela intensificação do uso do carvão do Norte do Paraná;

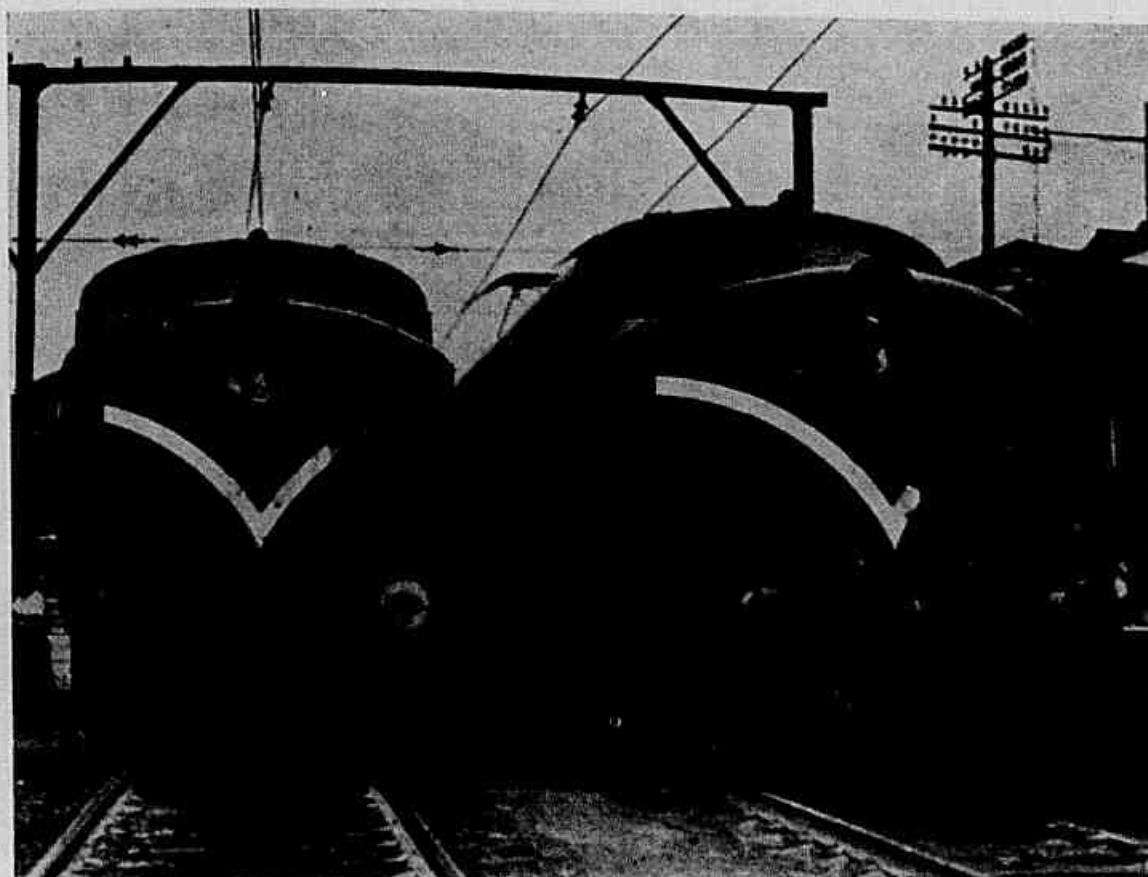
4 — organização e exploração racional de serviço rodoviário, para vencer a concorrência das estradas de rodagem, notadamente entre Santos e São Paulo e entre São Paulo e Jundiaí, superando-a, através das facilidades proporcionadas aos seus usuários, a par da prestação de serviço rápido, cômodo e eficaz, pelas coletas e entregas de porta a porta e pela perfeita conjugação com os comboios ferroviários, o que tem resultado numa recuperação de transportes para a E. F. Santos a Jundiaí, com a melhor aceitação por parte do público em geral;

5 — emprêgo de vagões fechados, destinados ao carregamento de trigo a granel, para reduzir de 500 mil toneladas, por ano, o movimento decorrente da remessa de vagões abertos e vazios para Santos, e fechados, também, vazios, para São Paulo;

6 — emprêgo de locomotivas Diesel-elétricas, no serviço de manobras, em substituição às acionadas a vapor, para redução de 250 mil toneladas anuais, em conseqüência de menor transporte de carvão;

7 — substituição da sinalização mecânica por elétrica, com sinais luminosos, assim como construção de torres de iluminação, para maior segurança na circulação dos trens e considerável aumento da capacidade de transportes;





As novas composições asseguram aos passageiros o máximo conforto.



Modificações nos métodos de trabalho permitiram praticamente dobrar a capacidade dos velhos planos inclinados.

8 — intensiva assistência à via permanente, pela substituição de dormentes, colocando 1.800 unidades em lugar de 1.500 por quilômetro, e pelo emprêgo de trilhos de 57 quilos por metro;

9 — substituição de freios a vácuo, engates de gancho e para-choques laterais, que impossibilitam o tráfego mútuo livre e já se tornaram absolutamente deficientes, para, em seu lugar, serem empregados engates automáticos e freios a ar comprimido, desaparecendo, assim, as limitações de peso, o que tornará possível utilizar, com segurança, velocidades muito mais elevadas que as atuais;

10 — modificação das especificações dos cabos de aço utilizados nos planos inclinados da Serra, com grande economia e maior eficiência no tráfego;

11 — construção de uma linha de simples aderência, para ser galgada a Serra em rampas e curvas de raio suaves, em condições econômicas e técnicas, à altura do planejamento estruturado, tendo em vista a abolição do sistema de cabos, planos inclinados e patamares, de baixa velocidade e de rendimento exíguo;

12 — redução de pessoal e melhoria de salários, bem assim de condições de trabalho, resultando maior rendimento dêste;

13 — seleção do pessoal, pela adoção de provas de habilitação, mediante concurso para admissão de empregados, e pela promoção obediente ao critério de 1/3 por antiguidade e 2/3 por merecimento, exceto para as classes finais da carreira, preenchidas somente por merecimento;

14 — instituição do serviço social, com melhoria das condições de vida dos trabalhadores, facilitando-lhes a moradia e a compra de alimentos e outras utilidades, estabelecendo medidas de higiene e de assistência médica, e proporcionando-lhes oportunidades de recreação e de levantamento do seu nível cultural e social;

15 — aperfeiçoamento técnico dos serviços de contabilidade e estatística, consoante a padronização de contas das estradas de ferro, mantidos em ordem exemplar, sendo de assinalar a habitual presteza com que a E. F. Santos a Jundiaí faz a publicação dos

seus balanços anuais, o que vem em abono da sua organização que facilita o trabalho de exame e fiscalização, a cargo da Comissão de Contrôlo, de que faz parte um delegado do Tribunal de Contas;

16 — instituição, em base firme, do regime de *superavits*, cuja linha ascendente denota um sistema racional de administração, com apoio do alto espírito de cooperação de quantos se acham a serviço do progresso e engrandecimento da E. F. Santos a Jundiaí.

Aí está, na seriação dêsses 16 itens, a súmula da substancial matéria desenvolvida naquela reportagem de abril de 1950, a qual, também, lançou em tela a brilhante história da The São Paulo Railway Co. Ltd., a 5.ª via férrea construída no Brasil, iniciado parcialmente o seu tráfego em 1864, pois a 1.ª foi a E. F. Mauá, em 1854; a 2.ª e a 3.ª — E. F. Recife ao São Francisco e a E. F. Pedro II — ambas inauguradas em 1858; e a 4.ª — a The Bahia-São Francisco Railway Co. Ltd., em 1860.

Lá está igualmente em destaque a relevância da acertada medida governamental que determinou, em 1946, a encampação da antiga *Companhia Inglesa*, que explorou a Estrada durante 82 anos, a qual passou a denominar-se E. F. Santos a Jundiaí e foi confiada à administração de engenheiros brasileiros, cuja capacidade profissional tem sido atestada, através de resultados altamente honrosos, cabendo a chefia, primeiro ao Engenheiro Romero Fernando Zander, no período de 6 de novembro de 1946 a 28 de julho de 1947, sucedido pelo General Durival de Britto e Silva, que exerceu a administração até 10 de maio de 1948, quando foi assumida e vem sendo exercida pelo Engenheiro Renato de Azevedo Feio, destacada figura da nossa engenharia ferroviária.

PARA FRENTE E PARA CIMA

A GORA, decorridos quase três anos, desde aquela reportagem, retomamos o fio de tão palpitante assunto, eis que o progresso das atividades da E. F. Santos a Jundiaí arvora-se como fator decisivo do engrandecimento paulista e das zonas que lhe são tributárias, por vias diretas e indiretas, e, portanto,

ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ

DADOS ESTATÍSTICOS REFERENTES AOS ANOS DE 1944 A 1951

(Quadro n.º 1)

Ano	Especificação	Números	Toneladas	Números Quilômetros	Toneladas quilômetros	Receita
1944	Viajantes — Trens comuns .	4.886.595	---	354.323.595	24.802.652	44.319.129,00
	Viajantes — Trens subúrbios	15.952.840	---	151.551.980	10.608.639	9.093.118,80
	Bagagens e Encomendas ...	---	176.526	---	9.979.949	13.417.315,00
	Mercadorias	---	6.789.430	---	459.959.372	190.733.654,80
	Animais	506.241	---	24.994.889	4.998.978	2.895.033,80
	Coeficiente do tráfego	86,00 %	---	---	510.349.590	260.458.251,40
1945	Viajantes — Trens comuns .	8.275.631	---	408.263.220	28.578.425	57.182.544,90
	Viajantes — Trens subúrbios	13.504.712	---	128.969.999	9.027.900	10.317.599,90
	Bagagens e Encomendas ...	---	163.509	---	10.160.299	17.140.341,10
	Mercadorias	---	6.263.603	---	431.164.383	239.077.266,60
	Animais	677.184	---	31.258.759	6.251.752	4.024.759,70
	Coeficiente do tráfego	88,41 %	---	---	485.182.759	327.742.512,20
1946	Viajantes — Trens comuns .	11.979.725	---	487.176.036	34.102.322	61.137.625,10
	Viajantes — Trens subúrbios	12.001.329	---	114.012.626	7.980.884	9.121.010,00
	Bagagens e Encomendas ...	---	160.462	---	10.927.949	17.573.147,10
	Mercadorias	---	6.528.519	---	449.057.051	285.405.774,60
	Animais	706.321	---	35.959.793	7.191.957	5.025.461,10
	Coeficiente do tráfego	96,78 %	---	---	509.260.163	378.263.017,90
1947	Viajantes — Trens comuns .	11.860.032	---	257.932.419	18.055.269	59.788.199,10
	Viajantes — Trens subúrbios	13.187.404	---	288.157.923	20.171.055	10.540.564,20
	Bagagens e Encomendas ...	---	161.435	---	11.038.602	18.135.447,30
	Mercadorias	---	5.934.522	---	416.673.665	271.452.748,00
	Animais	684.742	---	37.330.162	7.466.032	7.046.223,10
	Coeficiente do tráfego	100,63 %	---	---	473.404.623	366.963.181,70
1948	Viajantes — Trens comuns .	8.040.015	---	348.721.616	24.410.513	47.667.538,70
	Viajantes — Trens subúrbios	19.549.049	---	186.687.604	13.068.133	17.785.263,60
	Bagagens e Encomendas ...	---	154.814	---	10.667.635	15.760.996,60
	Mercadorias	---	5.590.321	---	383.999.871	250.849.760,70
	Animais	638.911	---	34.562.552	6.912.510	7.057.249,80
	Coeficiente do tráfego	99,16 %	---	---	439.058.662	339.120.809,40
1949	Viajantes — Trens comuns .	7.734.366	---	243.096.922	24.016.784	46.704.671,60
	Viajantes — Trens subúrbios	21.615.861	---	201.349.256	14.094.448	17.052.427,60
	Bagagens e Encomendas ...	---	133.129	---	8.650.994	12.741.636,40
	Mercadorias	---	5.526.192	---	381.134.981	240.958.682,80
	Animais	687.420	---	36.243.530	7.248.706	7.378.124,60
	Coeficiente do tráfego	97,52 %	---	---	435.145.913	324.835.543,00
1950	Viajantes — Trens comuns .	7.699.670	---	299.029.805	20.932.086	45.701.553,20
	Viajantes — Trens subúrbios	24.085.624	---	243.761.433	17.063.301	17.943.581,50
	Bagagens e Encomendas ...	---	129.991	---	8.444.680	12.717.154,90
	Mercadorias	---	6.007.897	---	428.687.150	256.001.212,80
	Animais	712.050	---	36.895.500	13.282.380	7.445.606,90
	Coeficiente do tráfego	92,44 %	---	---	488.409.597	339.809.109,30
1951	Viajantes — Trens comuns .	9.303.438	---	324.770.938	22.733.966	47.438.141,10
	Viajantes — Trens subúrbios	26.313.637	---	268.027.862	18.761.950	24.591.160,40
	Bagagens e Encomendas ...	---	136.891	---	8.756.245	18.039.651,60
	Mercadorias	---	7.030.165	---	504.553.710	354.774.371,30
	Animais	669.750	---	34.510.775	13.746.632	9.328.557,60
	Coeficiente do tráfego	77,23 %	---	---	568.552.503	454.171.882,00

confere à importante ferrovia o papel de militante colaboradora da prosperidade nacional.

O vulto das suas operações de tráfego cresce em função dos interesses econômicos da região por ela favorecida e isto pode ser apreciado pelo exame dos dados estatísticos constantes dos quadros e gráficos que ora damos à estampa.

Do quadro n. 1, que compreende o período dos últimos sete anos, comparado o movimento de 1951 ao de 1950 e ao de 1944 — tomamos aqui, para confronto os dois derradeiros anos e o inicial do período em causa — vê-se que, em 1951, a receita geral dos transportes, exclusão feita das manobras, percursos e estadias de vagões, subiu de Cr\$ 339.809.109,30 para 454.171.882,00 — a maior até então verificada — mais, portanto, Cr\$ 114.362.772,70 que em 1950 e mais Cr\$ 193.713.630,60 que em 1944.

Concorreram, preponderantemente, para êsse considerável acréscimo o movimento de transporte de mercadorias e o de passageiros.

Com efeito, em relação às mercadorias transportadas, verifica-se que, em 1951, subiram a 7.030.165 toneladas — a maior tonelage até então constatada — mais 1.022.268 que em 1950 e mais 240.735 que em 1944, por onde se vê que o movimento do ano inicial do período foi considerável, por isso que se elevou a 6.789.430 toneladas.

Correspondentemente, a receita dos respectivos transportes assim se revelou: em 1951, foi de Cr\$ 354.774.371,30 — mais Cr\$ 98.773.158,50 que em 1950 e mais 164.040.716,50 que em 1944, o que focaliza um efeito da nossa inflação monetária.

O número total de viajantes ascendeu de 31.785.294 em 1950 para 35.617.075 em 1951 — mais 3.831.781 que no ano anterior, e mais 14.777.640 que em 1944; e a respectiva receita, que, em 1950, foi

de Cr\$ 63.645.134,70, subiu em 1951 a Cr\$ 72.029.301,50 a maior receita até então observada — mais Cr\$ 8.304.166,80 que em 1950 e mais Cr\$ 18.617.053,70 que em 1944.

Distinguidos os dois grupos de viajantes, temos que, em 1951, os passageiros de trens comuns elevaram-se a 9.303.438 — mais 1.603.768 que em 1950 e mais 4.416.843 que em 1944; e a respectiva receita subiu em 1951 a Cr\$ 47.438.141,10 — mais Cr\$ 1.736.587,90 que em 1950 e mais Cr\$ 3.119.012,10 que em 1944; mas é interessante observar que o maior número de viajantes em trens comuns registrou-se em 1946, quando se elevou a 11.979.725 e a receita correspondente atingiu Cr\$ 61.137.625,10.

Os passageiros em trens de subúrbios apresentaram em 1951 um aumento de 2.228.013 em relação a 1950 e de 10.360.797 em relação a 1944; a respectiva receita elevou-se em 1951 a Cr\$ 24.591.160,40 — mais Cr\$ 6.647.578,90 que em 1950 e mais Cr\$ 15.498.041,60 que em 1944.

Como se sabe — coeficiente de tráfego é a relação percentual da despesa para a receita do exercício ferroviário, pelo confronto das contas de receita dos diversos transportes com as contas do seu custeio, para a determinação do resultado econômico dos transportes.

Isto pôsto, como expressiva síntese do resultado econômico dos transportes da E. F. Santos a Jundiá, o quadro sob exame revela que o seu melhor coeficiente de tráfego foi o de 1951, com 77,23 %, vindo logo a seguir o de 1944, com 86,00 %; o de 1945, com 88,41 %, sendo o pior de todos o de 1947, com 100,63 % — quando ocorreu o único déficit na Estrada, na importância de Cr\$ 2.405.135,50.

Do quadro n.º 2, em que se especificam as mercadorias transportadas, ressalta que, considerados os

ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ
MERCADORIAS TRANSPORTADAS DURANTE OS ANOS DE 1944 A 1951

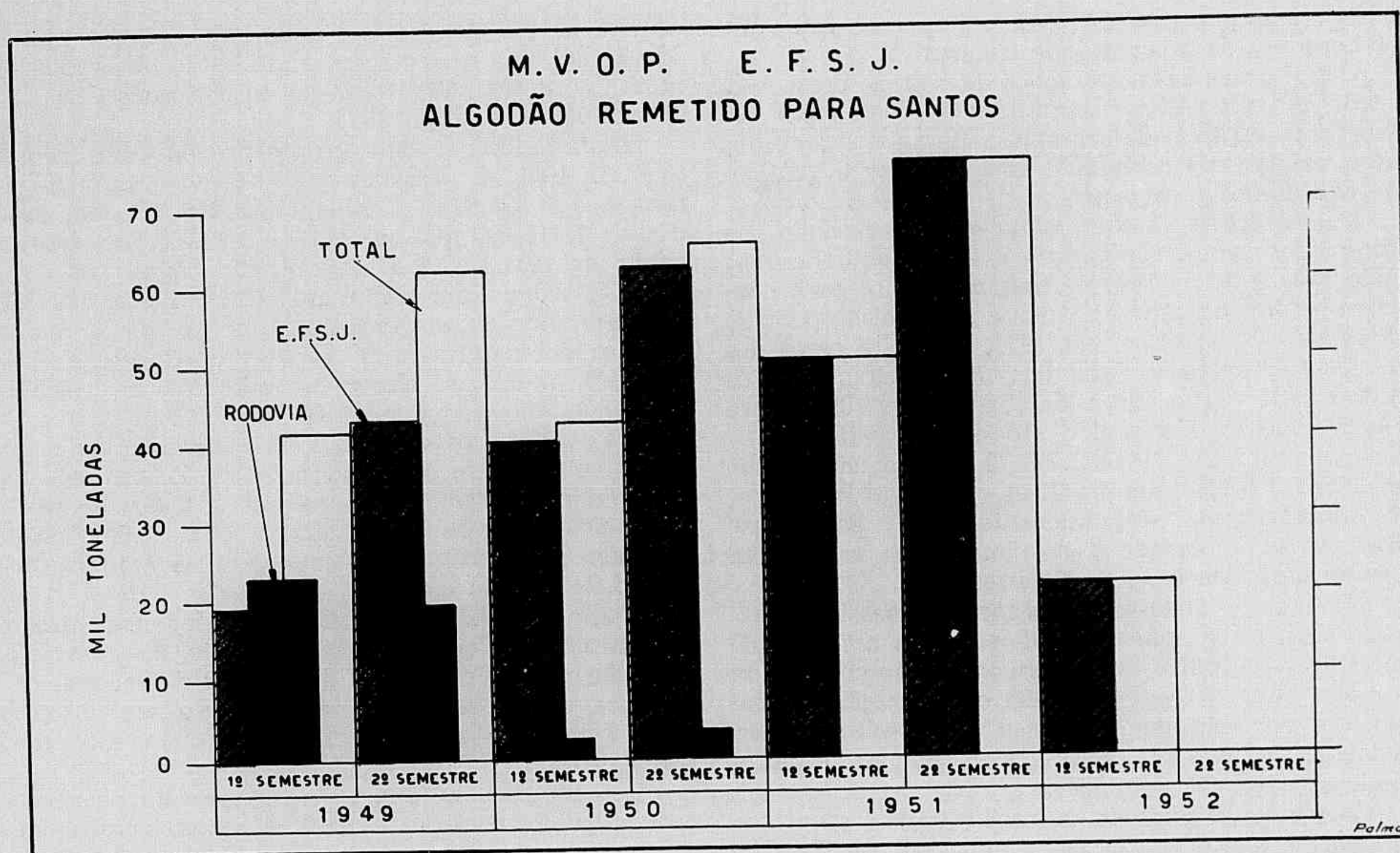
(Toneladas)

(Quadro n.º 2)

Especificação	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
2 — Produtos manufaturados	(°)	(°)	(°)	22.272	14.125	6.692	133.357	193.980
2 — Café	620.712	511.874	507.961	443.907	495.384	543.949	319.845	311.234
3 — Algodão	489.515	468.570	647.849	327.574	283.904	246.860	263.201	301.039
4 — Açúcar	96.020	86.611	79.075	106.644	54.491	121.883	126.817	127.586
5 — Trigo e farinha de trigo	(°)	(°)	(°)	181.107	89.748	160.383	409.096	511.821
6 — Outros produtos agrícolas	1.196.554	1.100.122	1.104.827	497.466	379.088	335.760	471.556	629.619
7 — Animais e seus produtos	54.580	46.665	55.788	124.523	154.812	197.581	190.236	161.629
8 — Carvão de pedra	218.195	141.259	118.492	162.854	201.933	210.415	237.171	212.216
9 — Outros produtos minerais e minérios	139.973	115.605	169.320	236.792	246.632	488.150	389.176	514.072
10 — Materiais para construção ...	1.901.352	1.985.567	1.835.541	492.188	504.840	238.713	488.554	547.111
11 — Madeiras e produtos florestais	578.256	426.851	262.751	449.068	409.795	290.729	202.090	238.357
12 — Produtos de petróleo	(°)	(°)	(°)	690.605	854.859	977.739	1.160.872	1.457.295
13 — Produtos químicos	(°)	(°)	(°)	(°)	(°)	227.589	380.449	527.100
14 — Outras mercadorias	1.494.272	1.380.479	1.746.915	2.199.522	1.900.710	1.479.719	1.235.477	1.297.106
Totais	6.789.429	6.263.603	6.528.519	5.934.522	5.590.321	5.526.162	6.007.897	7.030.165

(°) — Tonelagem incluída no item 14 — Outras mercadorias.

Os totais acima não incluem a tonelage transportada referente ao material da Estrada.



transportes de mercadorias de frete compensador, tais como o petróleo, café, açúcar, maquinaria, farinha de trigo, etc. — a maior tonelage transportada em 1951 foi a de produtos de petróleo, que subiu a... 1.457.295 toneladas, mais 296.423 que em 1950; em segundo lugar, os materiais para construção, com 547.111 toneladas, os quais em 1945 tiveram o seu mais alto nível: 1.985.567 toneladas; e em terceiro lugar, os produtos químicos, com 527.100 toneladas.

De 1945 para cá, tem caído a tonelage de café transportado, que em 1944 foi de 620.712 toneladas, para descer a 319.845 em 1950 e a 311.234 em 1951, quando foi atingido o mais baixo nível, através de todo o período.

A maior tonelage de algodão transportado ocorreu em 1946, com 647.849 toneladas, caindo de ano para ano, até 1949, com 246.860, e vem vindo em linha ascendente, pois em 1950 foi de 263.201 e em 1951 de 301.039.

Em 1951, teve o açúcar a sua maior tonelage transportada, com 127.586 toneladas, sendo de 126.817 em 1950, e a menor foi em 1948, com 54.491, apenas.

A de trigo e farinha de trigo teve o seu mais elevado nível em 1951, com 511.821 toneladas, sendo em 1950 de 409.096; em 1949, de 160.383 e em 1948 de 89.748, apenas.

Outros produtos agrícolas, nestes últimos cinco anos, alcançaram em 1951 a sua maior tonelage transportada, com 629.619 toneladas — mais 158.063 que em 1950 e mais 293.859 que em 1949; mas o seu mais alto nível ocorreu em 1944, com 1.196.554 toneladas.

Para todo o movimento da E. F. Santos a Jundiaí, os trens formados em 1951 apresentaram os seguintes números; tração a vapor, 46.034; tração Diesel, 27.534;

tração elétrica, 33.776 e automotriz, 1.850 — ao todo, 109.194 trens.

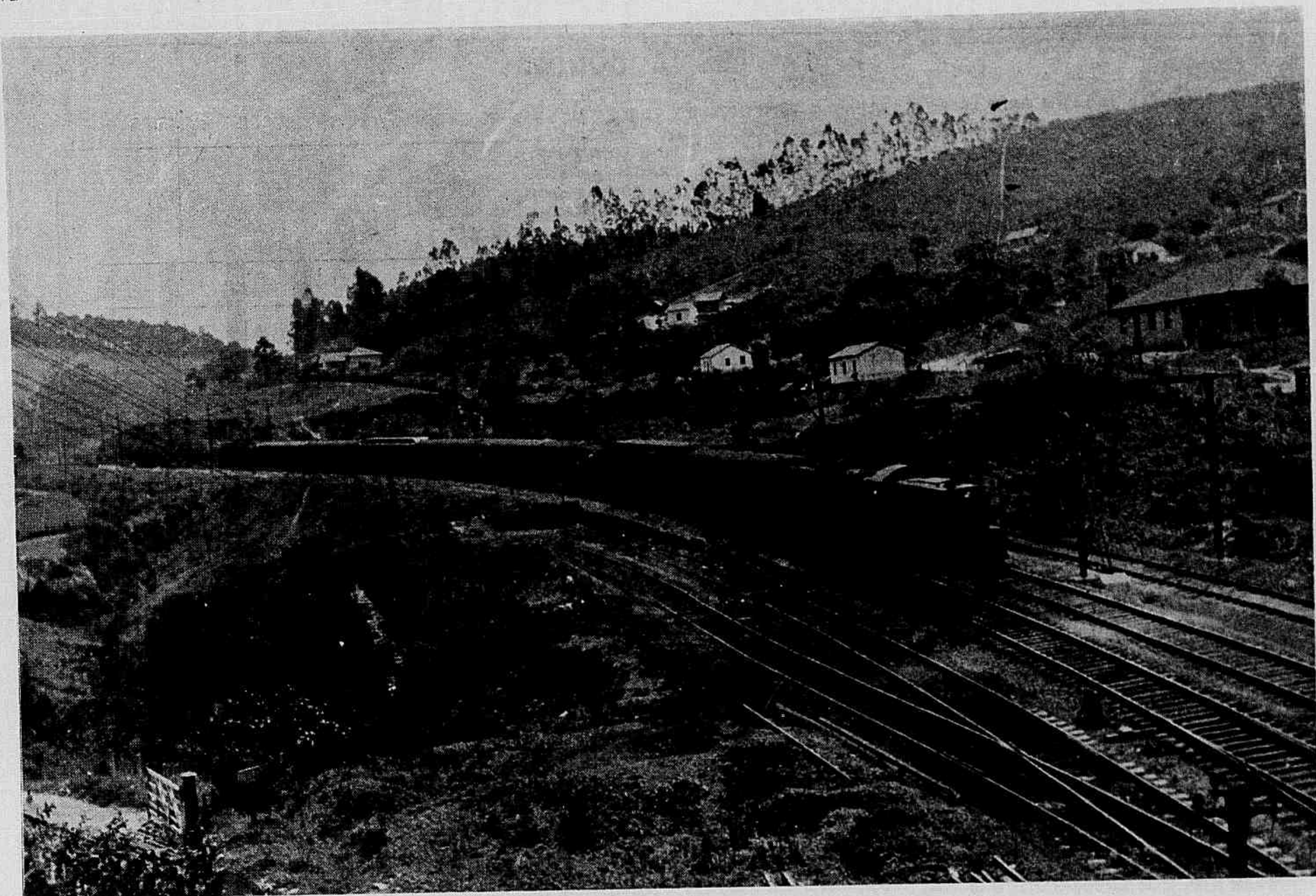
Os dados referentes aos meses de janeiro a setembro de 1952, em confronto com igual período de 1951, mostram o seguinte movimento de trens ferroviários:

Trens formados	Jan. a set. de 1951	Jan. a set. de 1952	Diferença	%
Tração a vapor	36.733	18.925	— 17.812	— 48,48
Tração Diesel .	19.110	24.200	+ 5.090	+ 26,63
Tração elétrica	24.312	36.295	+ 11.983	+ 49,28
Automotrizes .	1.386	1.284	— 102	— 7,35
	81.545	80.704	— 841	— 1,03

O PÔRTO DE SANTOS

A POSIÇÃO do pôrto de Santos, na hierarquia dos agentes econômicos que mais concorrem para o engrandecimento do país, alteia-se em crescente destaque, conforme o quadro n.º 3, pois que, em 1951, o total de toneladas movimentadas — importação e exportação — subiu a 7.142.597 — a maior tonelage já verificada ali — mais 1.433.784 que em 1950, mais 1.943.830 que em 1949 e mais 3.075.874 que em 1944.

Confrontado o movimento, evidencia-se que a importação supera a exportação: em 1951, a diferença



A intensiva utilização de 10 locomotivas Diesel elétricas foi fator preponderante na redução das despesas da Estrada

Isto patenteia que, tendo crescido, avultadamente, em 1951, a tonelage carregada pela E. F. Santos a Jundiaí e sido menores os respectivos percentuais, interveio a concorrência rodoviária, notadamente entre Santos e São Paulo, pela rodovia Anchieta, bem como a atuação da E. F. Sorocabana, cujos trilhos, pela linha Mayrink a Santos, atingiram, há poucos anos, aquele pôto.

Mas, aqueles percentuais das mercadorias que, em 1951, buscaram o pôto de Santos e foram transportadas pela E. F. Santos a Jundiaí: 67,42% no sentido da importação e 62,77 % no sentido da exportação, falam, enérgica e concludentemente, do hercúleo e amplo trabalho da esforçada ferrovia e da sua real e indisputável preponderância no conjunto de meios de transporte que operam o desfôgo do pôto de Santos, do qual chegou a retirar cerca de 587 mil toneladas, por mês, antes da conclusão do Oleoduto Santos-S. Paulo.

SERVIÇO DE ELETRIFICAÇÃO

NO PLANO das grandes realizações da E. F. Santos a Jundiaí, ocupa assinalado pôto a mudança do sistema de tração, pelo emprêgo da energia elétrica, em consideráveis trechos da linha.

I) — Primeiro, entre Mooca e Jundiaí, cujos trabalhos foram intensificados no decurso dos anos de 1948 até meados de 1950, quando, em 20 de julho, foi

realizada a inauguração do vultoso melhoramento, graças ao esforço, persistência e capacidade de trabalho de quantos dêle participaram.

O trecho eletrificado, então entregue ao movimento, um dos mais intensamente trafegados no sistema ferroviário brasileiro, realiza um transporte anual de cerca de 1 bilhão de toneladas-km brutas, justificando-se assim o avultado investimento feito na execução do serviço, cujos efeitos econômicos permitirão rápida amortização do capital empregado.

Uma das principais parcelas da economia resultante está na redução de mais de 50 mil toneladas no consumo de combustíveis, o que redundará em apreciável disponibilidade de divisas, tão necessárias ao país, em crescente luta com a sua escassez.

Outro ponderável benefício vem a ser substancial acréscimo na capacidade de transporte da E. F. Santos a Jundiaí, porquanto a eletrificação permite o aumento da velocidade dos trens e a utilização mais intensiva das locomotivas.

Logo no primeiro mês de funcionamento, os trens com tração elétrica efetuaram um trabalho de 18.276.000 toneladas-quilômetros brutas, apesar de estarem então em serviço apenas 4 locomotivas, durante 15 horas de cada dia, tempo êsse em que era possível dispor de energia elétrica na rede aérea.

E logo que foi possível o trabalho ininterrupto de 24 horas por dia, os índices de aproveitamento atingiram resultados que justificam plenamente o

custo da realização do empreendimento, atingindo perto de 1 bilhão de toneladas-km, brutas, em 1952.

O custo das obras executadas, cujo orçamento original, aprovado pelo decreto n.º 21.454, de 16 de julho de 1946, era de £ 1.672.000 e de Cr\$ 86.460.197,40, elevou-se a £ 2.098.000 e a Cr\$ 104.313.070,80 — em decorrência de melhorias posteriormente julgadas indispensáveis.

Consistiram tais melhorias na substituição de trilhos pelo tipo de 57 quilos por metro, numa extensão de 60 quilômetros de linha dupla; no aumento do número de dormentes, de 1.500 para 1.800 unidades por quilômetro; no refôrço do lastramento de pedra britada; na construção da plataforma central na estação da Luz; na elevação das pontes existentes; no rebaixamento do túnel de Belém; e ainda em inúmeros outros serviços empreendidos, quer para a própria eletrificação, quer para a reforma da sinalização.

Foram montadas 4.300 toneladas de estruturas de aço; estendidos 190 quilômetros de rede aérea e 84 de linha de transmissão, com o peso total de 1.027 toneladas de cobre; lançados 16 quilômetros de cabo telefônico subterrâneo e empregados 14.400 metros cúbicos de concreto na fundação das estruturas e construção de sub-estações.

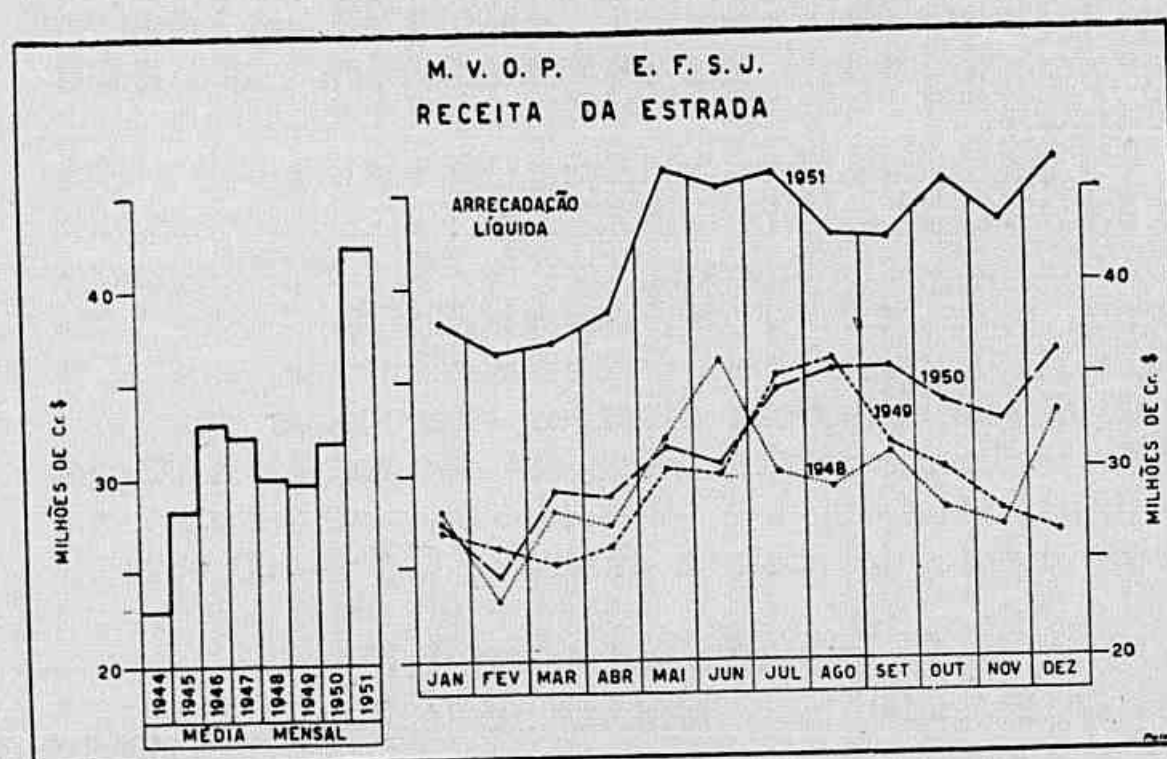
II) — Solucionado de modo plenamente satisfatório o problema da eletrificação do trecho de Mooca a Jundiaí, impunha-se não retardar o prolongamento da rede aérea até à estação de Santo André, providência considerada inadiável, como o meio mais rápido e econômico para proporcionar um serviço de transporte suburbano melhor e menos oneroso, dado o crescente movimento de passageiros nos trens de subúrbio, pois a média anual de pessoas transportadas, entre 1945 e 1947, era de 13 milhões, ao passo que o movimento de 1949 subiu a mais de 21 milhões,

em 1950 a 24 milhões, em 1951 a 26 milhões, excedendo de 29 milhões em 1952.

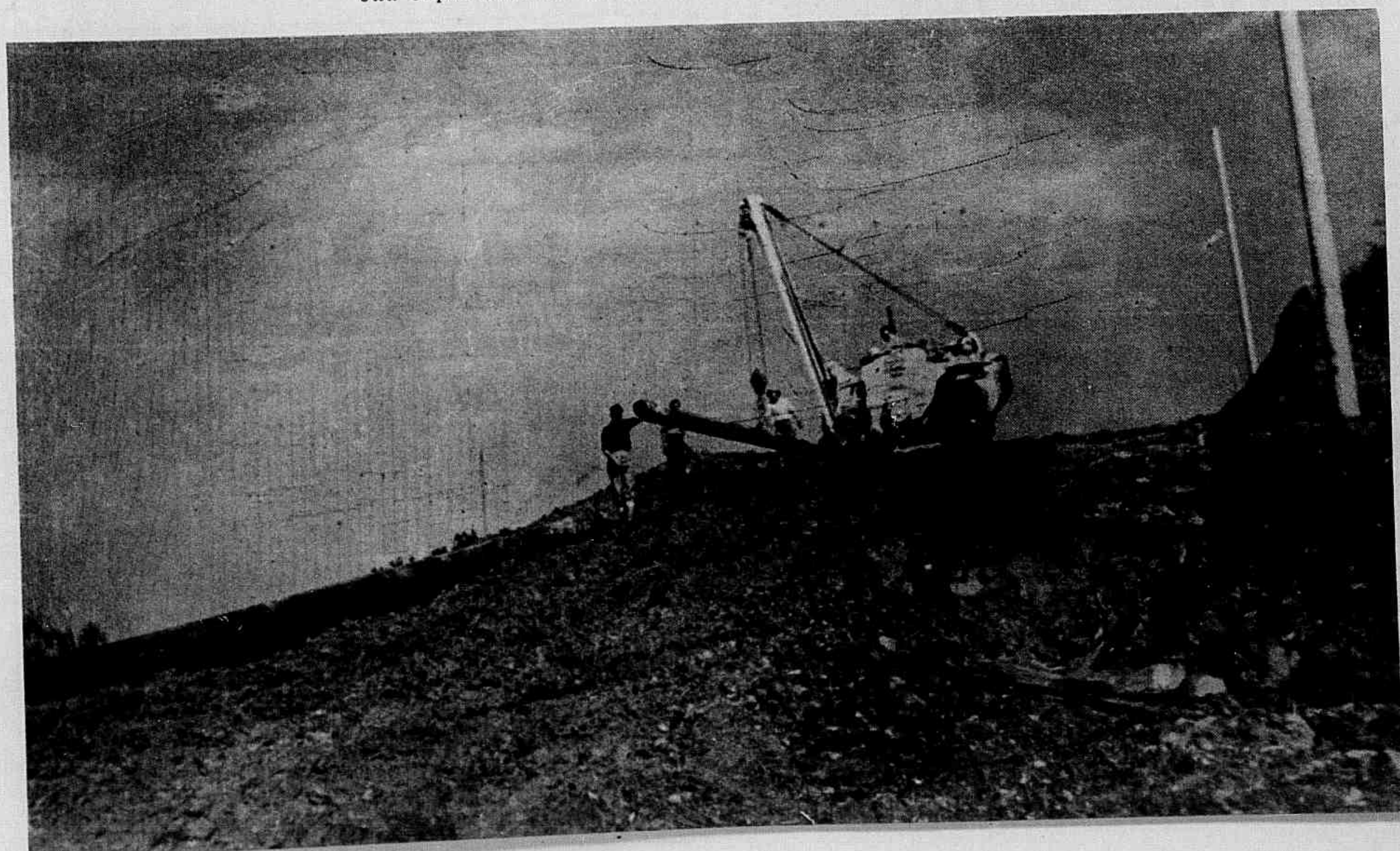
Tal aumento na movimentação de passageiros nos trens de subúrbios tende a se ampliar, em face não só do crescimento demográfico da cidade de S. Paulo, como também do seu pujante desenvolvimento industrial, da valorização imobiliária e de outros fatores, que têm contribuído poderosamente para o deslocamento da população do centro urbano para a periferia.

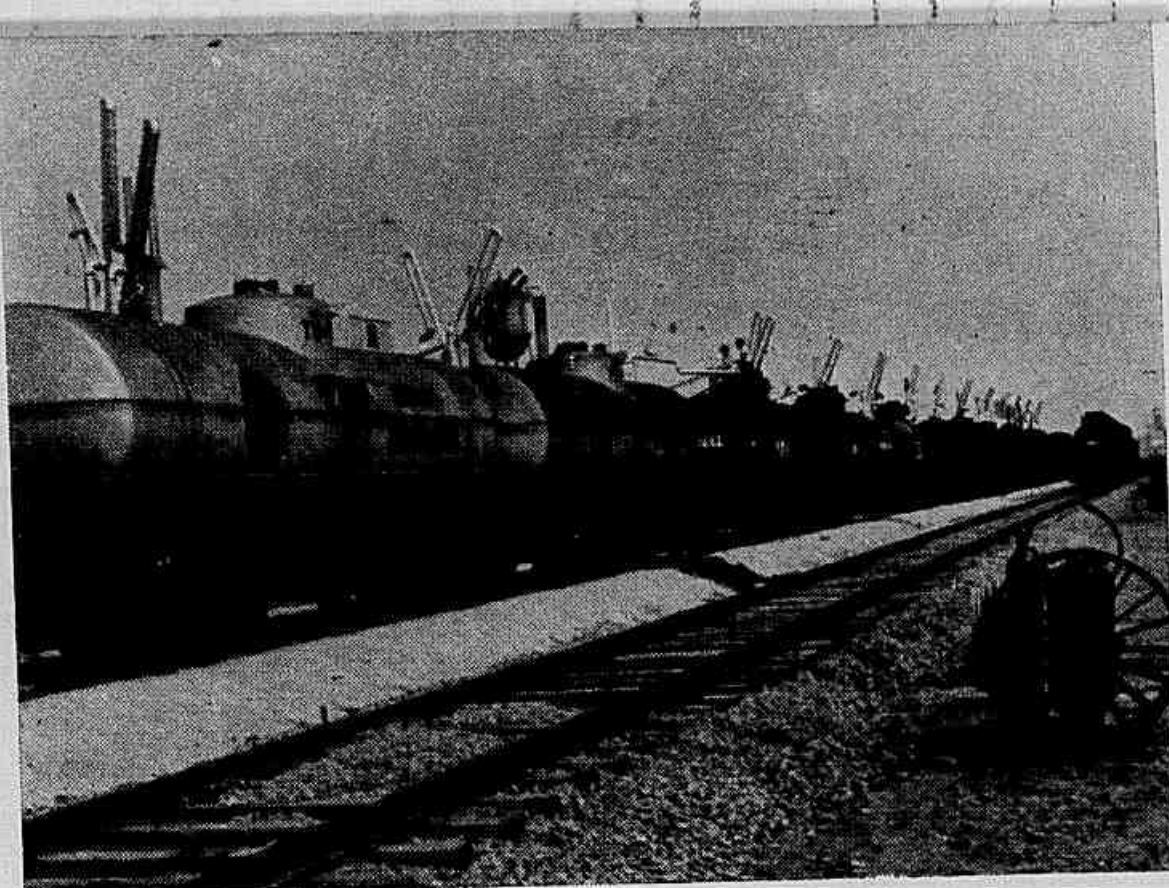
Tendo em alvo a necessidade da eletrificação do trecho de Mooca a Santo André, a Administração da Estrada de Ferro Santos a Jundiaí empreendeu decisivas providências para a realização desse melhoramento.

Com tal finalidade, foram elaborados os necessários estudos, e, verificada a possibilidade de ser utilizada a capacidade da sub-estação de Tieté, os esforços de realização desenvolveram-se enérgicamente, de tal sorte que, iniciadas as obras em outubro de 1950, já em novembro de 1951 era inaugurada a eletrificação daquele trecho, tendo sido construídos 42



O oleoduto Santos-São Paulo, construído pela Estrada, trouxe um acréscimo de 4 milhões de toneladas anuais em sua capacidade de transporte do litoral para o planalto.





Carregamento de vagões-tanque terminal do oleoduto. Os produtos de petróleo representam 25% dos transportes da Estrada e, em 1951, antes do funcionamento do oleoduto, 1.457.295 toneladas foram movimentadas de Santos para São Paulo e interior.

quilômetros de rede aérea em linhas principais, secundárias e desvios, abrangendo 309 estruturas de aço em pórtico e utilizando 172 toneladas de cabos e fios, além de 2.300 metros cúbicos de concreto para fundações.

Para refôrço da subestação de Tieté, foi adquirido mais um retificador de 2.000 KWS — 3.000 V, elevando-se assim a sua capacidade para 6.000 KWS contínuos.

O custo da extensão inaugurada elevou-se a Cr\$ 22.904.886,00 — assim distribuído: equipamento importado para a rede aérea, Cr\$ 10.189.656,00; equipamento para refôrço da sub-estação de Tieté, Cr\$ 1.415.230,00; montagem do equipamento no país, Cr\$ 7.500.000,00; despesas diversas executadas pela Estrada, inclusive modificações em desvios, canalização de linhas telefônicas e telegráficas, trens de serviço, fornecimento de areia e cimento, Cr\$ 3.800.000,00.

III) — E continuando a eletrificação da Estrada, já o melhoramento atingiu a estação de Mauá, permitindo executar, com locomotivas elétricas, todo o tráfego suburbano de S. Paulo, onde, em 1950, antes da eletrificação, eram utilizados, no transporte de 24 milhões de passageiros, 88 trens diários, exigindo um trabalho de 240 milhões de toneladas-quilômetro, todos rebocados quase exclusivamente por locomotivas a vapor e apenas uma pequena parte por Diesel elétricas.

A extensão eletrificada, compreendida a linha dupla, constituía, em 31 de outubro último, um total de mais de 248 quilômetros, sendo 173 de linhas principais e 75 de linhas secundárias e desvios.

Com a eletrificação das suas linhas de tráfego, a E. F. Santos a Jundiaí está devotada ao propósito de melhorar consideravelmente os seus serviços, proporcionando mais conforto aos passageiros, maior rapidez nas viagens, possibilitando o emprêgo de trens-unidades elétricos, e economizando para o Brasil avultadas somas de divisas, que seriam empregadas na importação de carvão estrangeiro.

NOVOS TRENS

NOVOS trens-unidades elétricos, cada um com capacidade para transportar 198 passageiros sentados, foram, há pouco, postos em serviço, entre as cidades de São Paulo e Campinas, fazendo o percurso em 1 hora e 22 minutos.

A inauguração do novo sistema realizou-se em data de 2 de dezembro último, presente o Sr. Ministro da Viação, Engenheiro Souza Lima, que declarou constituírem os novos trens uma verdadeira revolução nos transportes ferroviários, visto que vêm proporcionar mais rápida ligação da capital bandeirante com a zona servida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e representam a introdução de um novo sistema, com a finalidade de aumentar o conforto, a segurança e a rapidez das viagens, a preços mais módicos.

Compõe-se cada trem-unidade de 3 carros de classe única, semipermanentemente ligados entre si, por meio de engates automáticos, funcionando normalmente como uma só unidade.

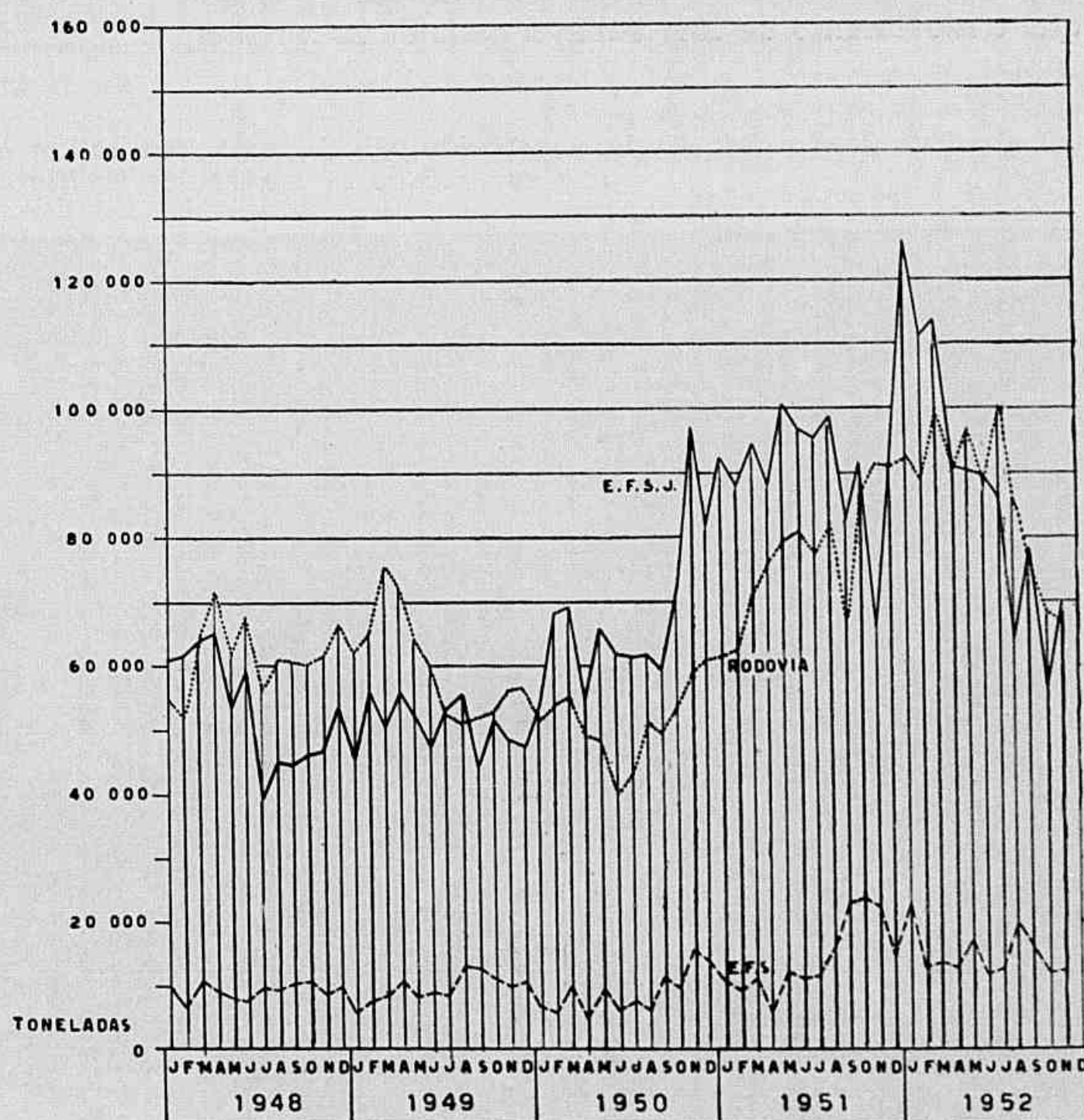
Trens-unidades semelhantes serão empregados nos serviços de transporte de passageiros de subúrbios.

OLEODUTO SANTOS-SÃO PAULO

OUTRA marcante realização da E. F. Santos a Jundiaí é a construção do Oleoduto Santos-São Paulo, obra de grande envergadura técnica e finan-

MERCADORIAS ENTREGUES

CARGA GERAL



ceira e cuja integração na economia nacional constitui empreendimento de excepcional mérito.

Já esta revista assinalou o grandioso cometimento em duas completas reportagens: primeiro, quando a obra estava em ativa fase de execução, número de março de 1951, e, recentemente, edição de outubro último, em que ficou registrada a conclusão, coroada por solene ato inaugural, que teve o realce da presença dos Srs. presidente da República e do governador do Estado de São Paulo.

São dois amplos repositórios de informes e ilustrações, com que O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO contribuiu para a divulgação da edificante capacidade realizadora de uma plêiade de técnicos brasileiros, assumindo, também, condigno destaque a obra de financiamento, que a Administração da E. F. Santos a Jundiaí soube conduzir, com arrojo e nobre espírito de bem servir a causa pública, utilizando os crescentes saldos obtidos na exploração ferroviária de 1948 em diante.

Quem haja de haurir elementos de apreciação do que foi a execução das obras de Oleoduto Santos — São Paulo e do que ele representa no campo da economia nacional, encontrará, naquelas reportagens, uma fonte de esclarecimentos preciosos, digna de ser consultada e conservada como legítimas memórias do assunto.

A indicação das duas referidas reportagens, que também figuram em separatas, vale por um ponto de referência e o fazemos gostosamente, porque não temos dúvida de que os nossos fiéis registros ficaram



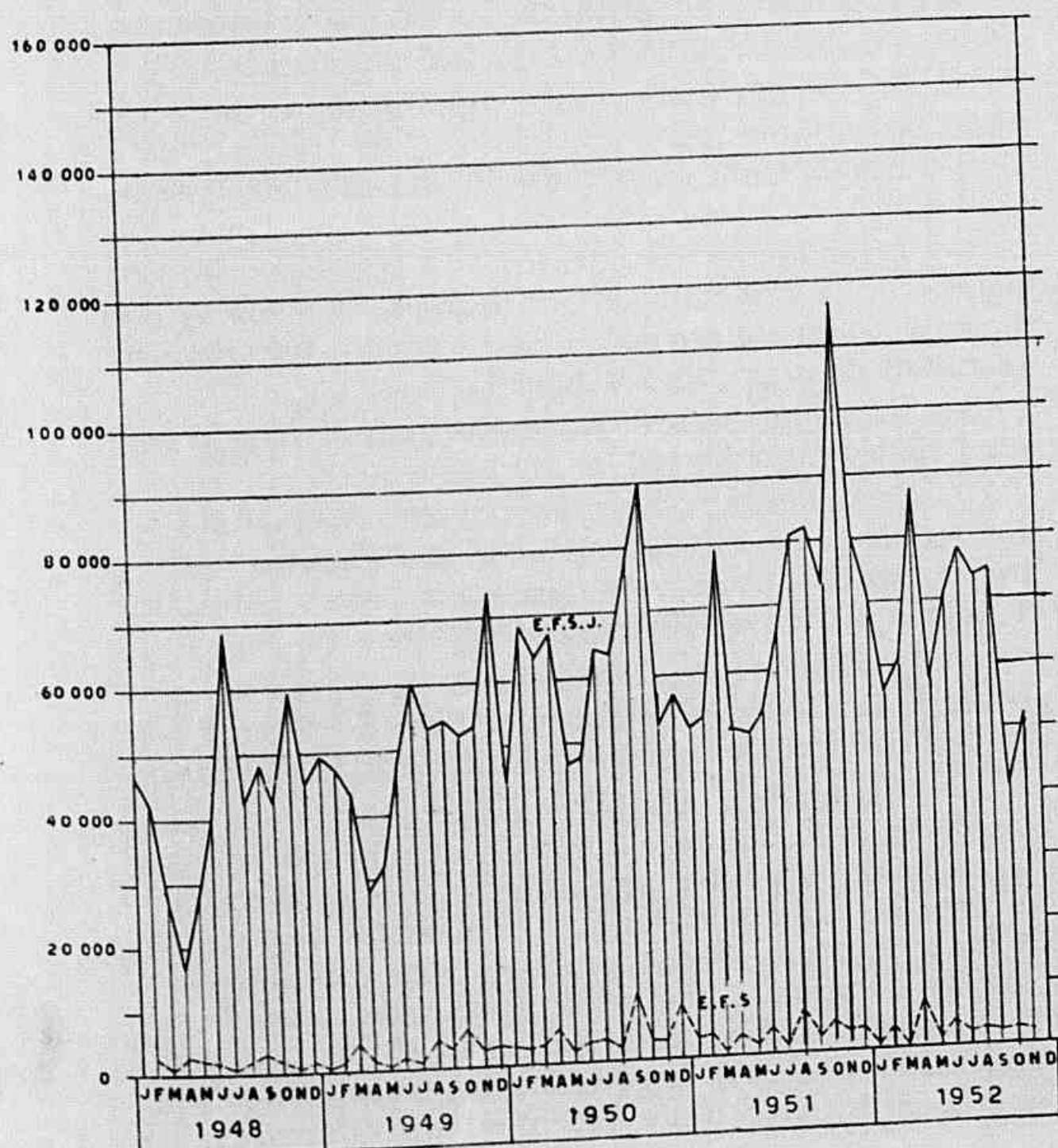
Oleoduto — Tanques de armazenagem no terminal de Utinga.

enriquecidos, para prestígio do decidido cuidado que sempre pomos em assinalar os empreendimentos que honram o trabalho, a cultura e o progresso do país, nos setores da economia e finanças.

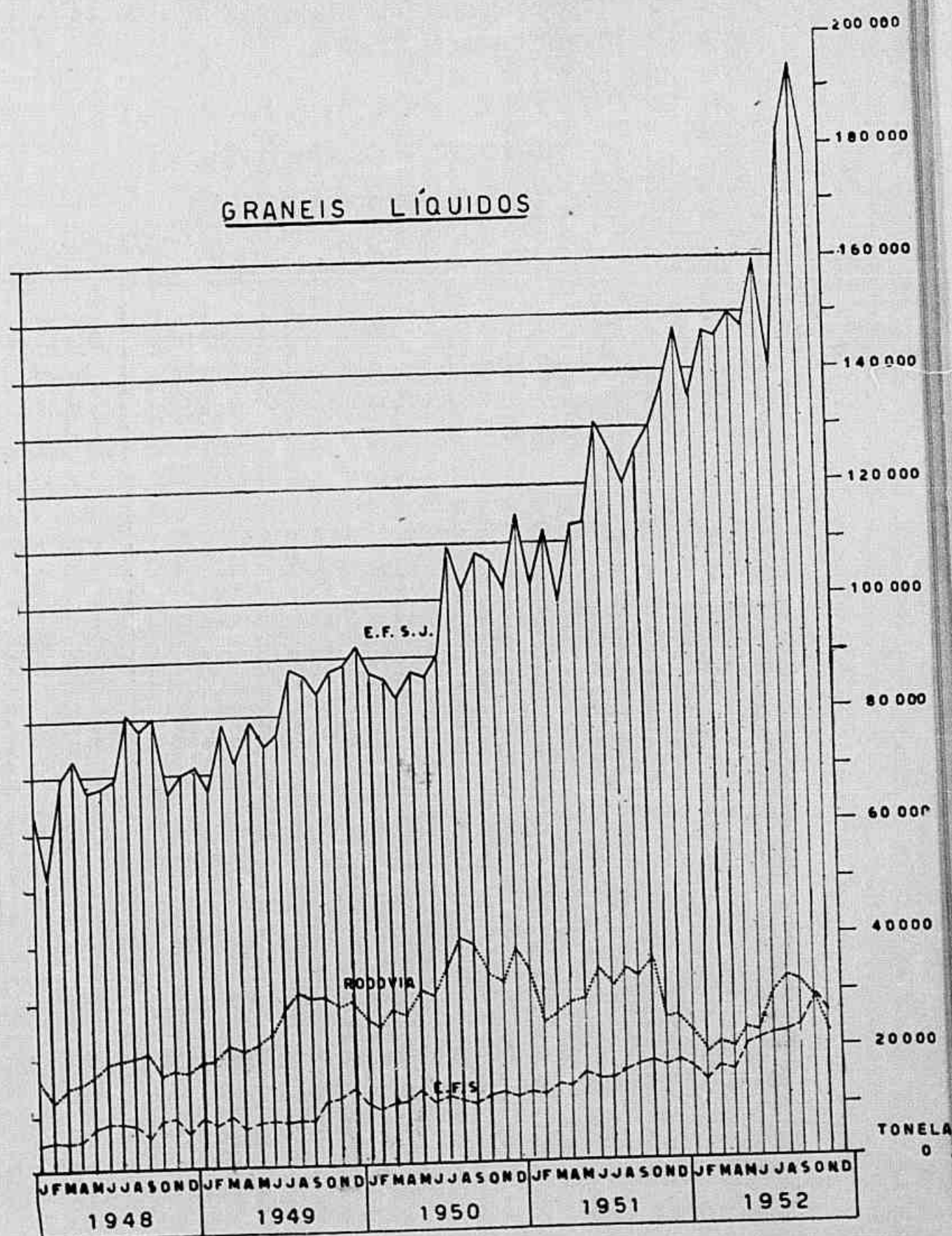
Por hoje, contentamo-nos com alinhar os dados do seguinte quadro, referente ao período de janeiro a setembro deste ano e que sintetiza as operações do Oleoduto Santos — São Paulo, em satisfatório funcionamento, justificando as iniciativas, trabalhos, sacrifícios e gastos, que compõem o justo preço daquela obra verdadeiramente pioneira e futura, festivamente inaugurada em 12 de julho último, e cuja realização teve por escopo, desafogando o porto de Santos, que recebeu em 1951 mais de 2 milhões de toneladas de produtos petrolíferos, destinados em sua qua-

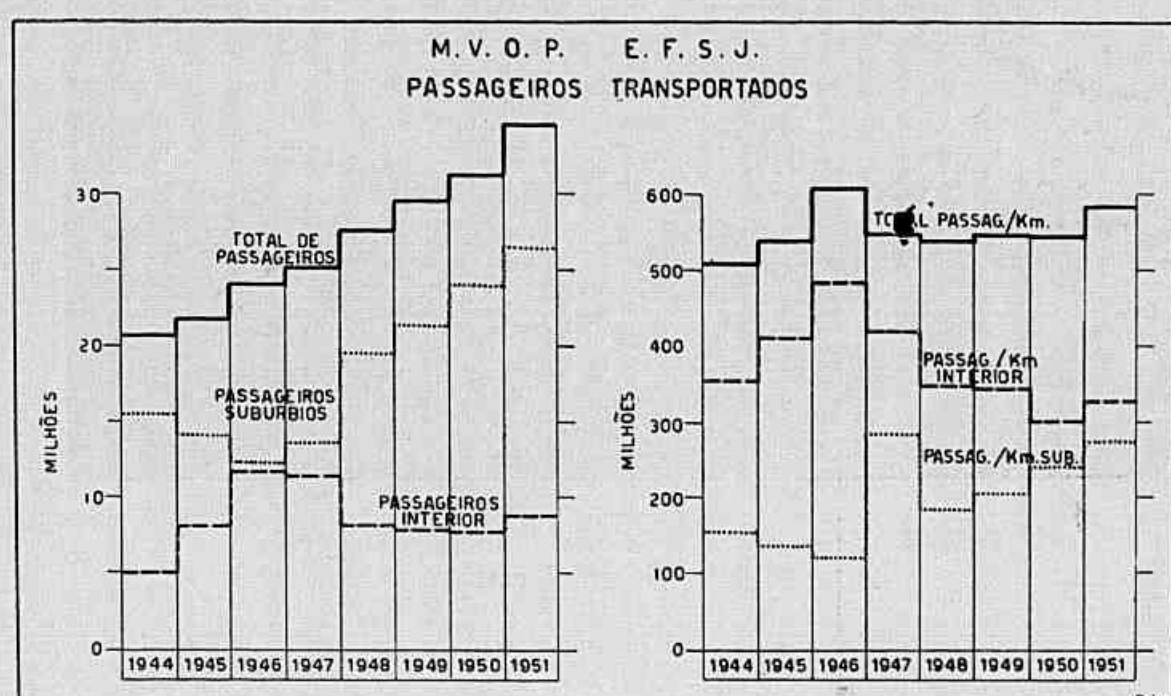
PELA CIA. DOCAS DE SANTOS

GRANEIS SÓLIDOS



GRANEIS LÍQUIDOS





se totalidade ao consumo da vasta e próspera região planaltina, aliviar o transporte ferroviário de tais produtos, em sua maior parte a cargo da E. F. Santos a Jundiaí, que está assim amplamente habilitada, em sua capacidade de tráfego, para atender à intensa e crescente movimentação de outras riquezas, ao passo que fica barateado o transporte dos produtos petrolíferos, agora feito com a rapidez que só um oleoduto pode oferecer.

O quadro refere-se aos recebimentos em Utinga — onde está instalada a estação terminal da linha-tronco do Oleoduto, com 49 quilômetros de extensão, e da qual parte um ramal de 7 quilômetros, para os depósitos das companhias importadoras e distribuidoras de produtos petrolíferos.

OLEODUTO SANTOS-SÃO PAULO RECEBIMENTOS EM UTINGA

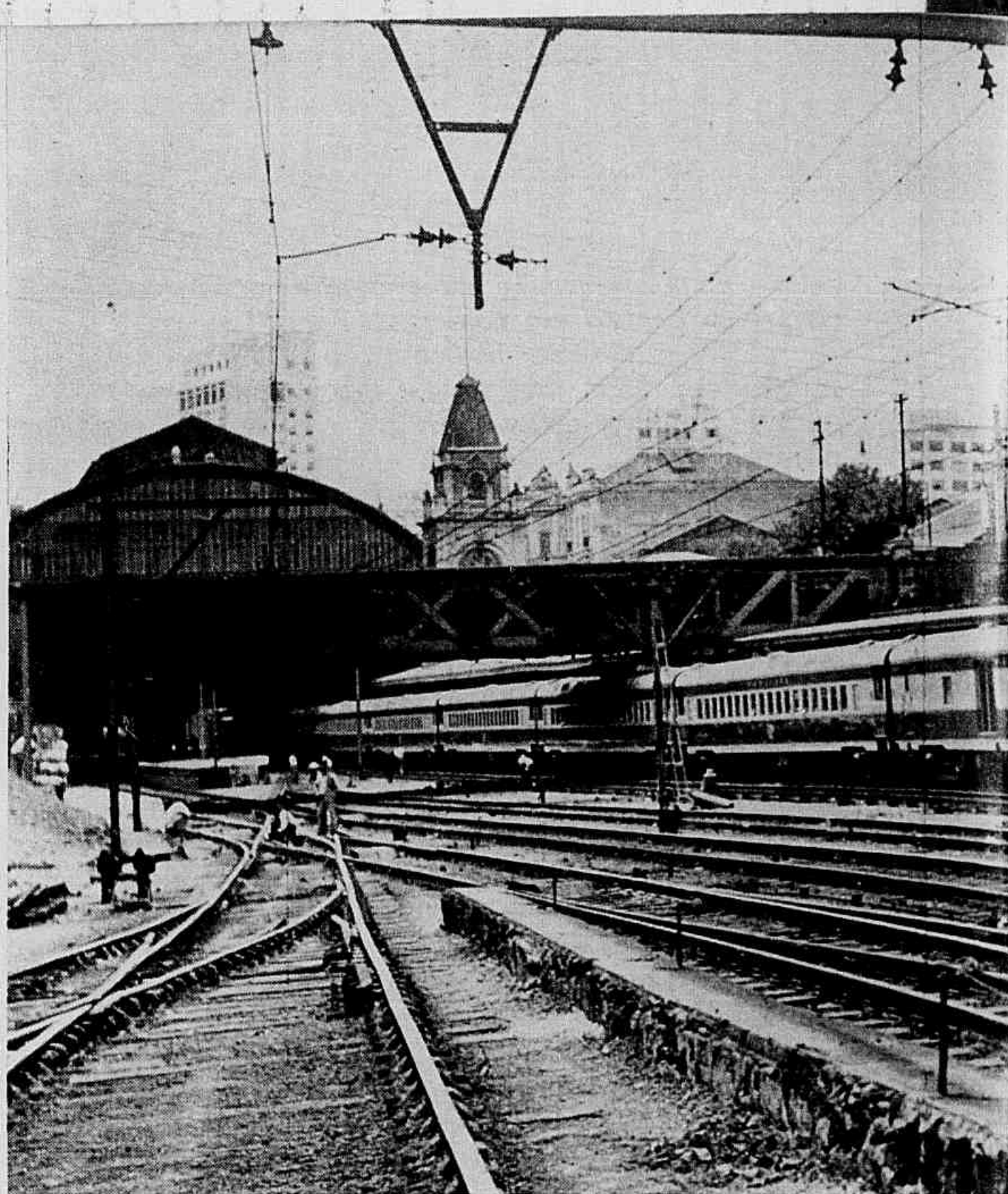
Janeiro a setembro de 1952

(Quadro n.º 4)

Meses	Gasolina Litros	Óleo Diesel Litros	Querosene Litros (Início em 11/7/52)	Óleo com- bustível Litros (Início em 7/9/52)
Janeiro	92.004.000	3.023.000		
Fevereiro . .	82.713.000	16.840.000		
Março	88.301.000	18.840.000		
Abril	92.581.000	20.466.000		
Maió	94.333.000	21.426.000		
Junho	99.035.000	20.973.000		
Julho	102.155.000	18.092.000	4.233.000	
Agosto	85.460.000	18.019.000	5.840.000	
Setembro . .	105.372.000	26.998.000	7.980.000	21.116
	841.954.000	164.812.000	18.053.000	21.116

Nunca é demais frisar os seguintes dados referentes ao Oleoduto Santos — São Paulo :

- Comêço das obras : julho de 1950.
- Início do bombeamento de produtos claros : outubro de 1951.



Moderna composição tracionada por u
os arranha-céus de São Pau

— Testes finais da linha, para óleos cru e combustível : 8 de julho de 1952.

— Inauguração oficial do Oleoduto : 12 de julho de 1952.

— Extensão da faixa : 49 quilômetros.

— Extensão das tubulações : 110 quilômetros.

— Pêso das tubulações : 12.000 toneladas.

— Linhas de transmissão, telefônicas e de tele-tipo : 60 quilômetros.

— Homens em serviço diário, durante a construção : 1.000.

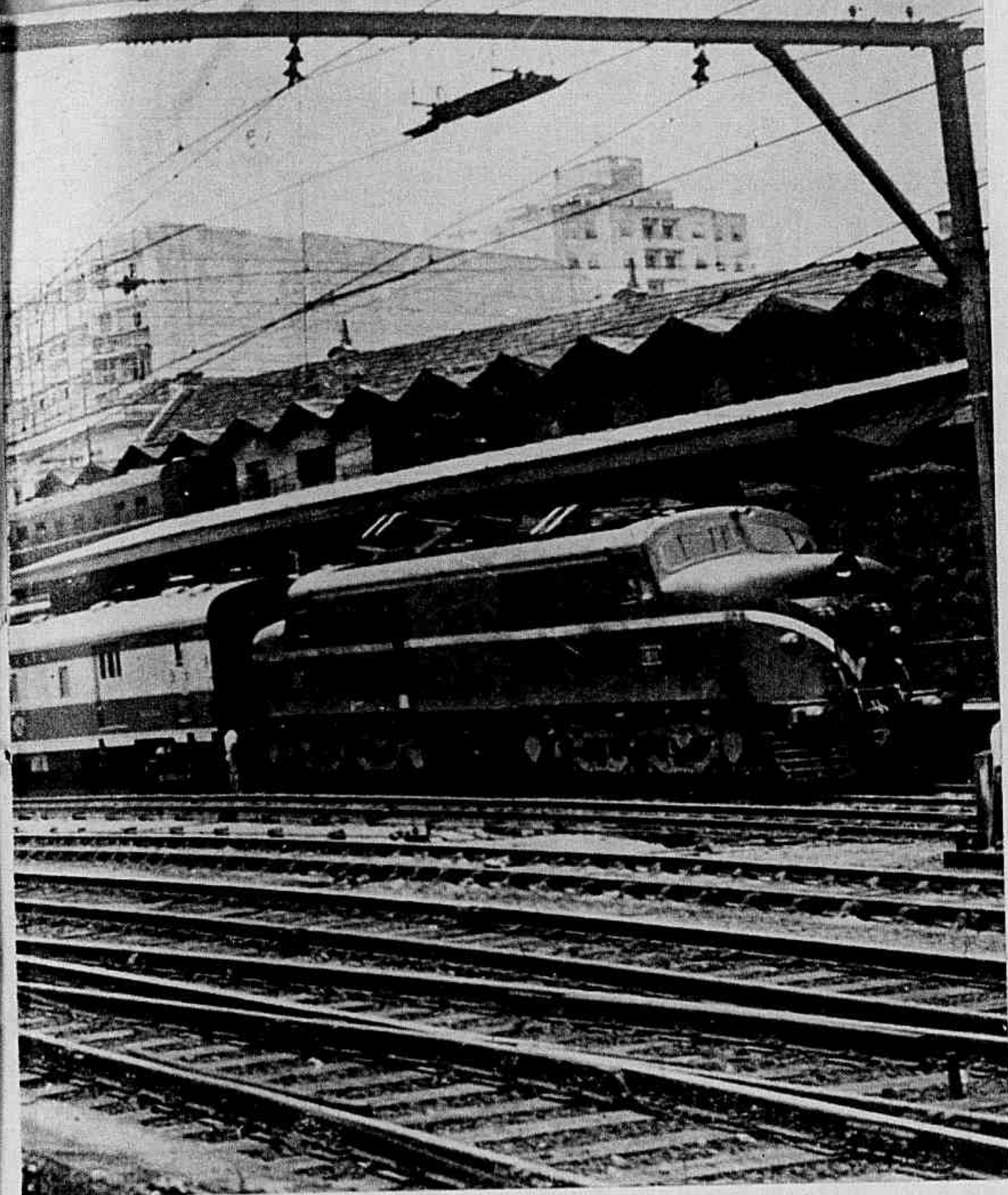
— Dificuldades da construção : escalada de 800 metros, em 2 quilômetros de distância, travessias de zonas densamente povoadas, de terrenos alagadiços e de cursos de água doce e salgada.

— Pressões de bombeamento : até 1.500 libras por polegada quadrada.

— Capacidade de transporte : 80.000 barris diários ou cêrca de 13.000 toneladas de produtos petrolíferos, por dia, necessidade estimada para o consumo da região dentro de 10 anos.

— Financiamento : 308 milhões de cruzeiros, sendo cêrca de 220 milhões, supridos pela E. F. Santos a Jundiaí e 88 milhões recebidos através do Plano Salte.

— Finalidades : desafôgo do pôrto de Santos e do tráfego da E. F. Santos a Jundiaí, serra acima, no que se refere aos produtos petrolíferos, com a libertação de cêrca de 300 vagões-tanque; bem assim, transporte da matéria-prima e dos produtos das refinarias de Cubatão e Capuava, com uma capacidade conjunta de 65.000 barris diários, e da refinaria Matarazzo, com capacidade de 1.000 barris diários; barateamento e rapidez do transporte de produtos petrolíferos.



ma locomotiva elétrica deixa para trás
lo com destino ao interior.

PROGRAMA DE MELHORAMENTOS

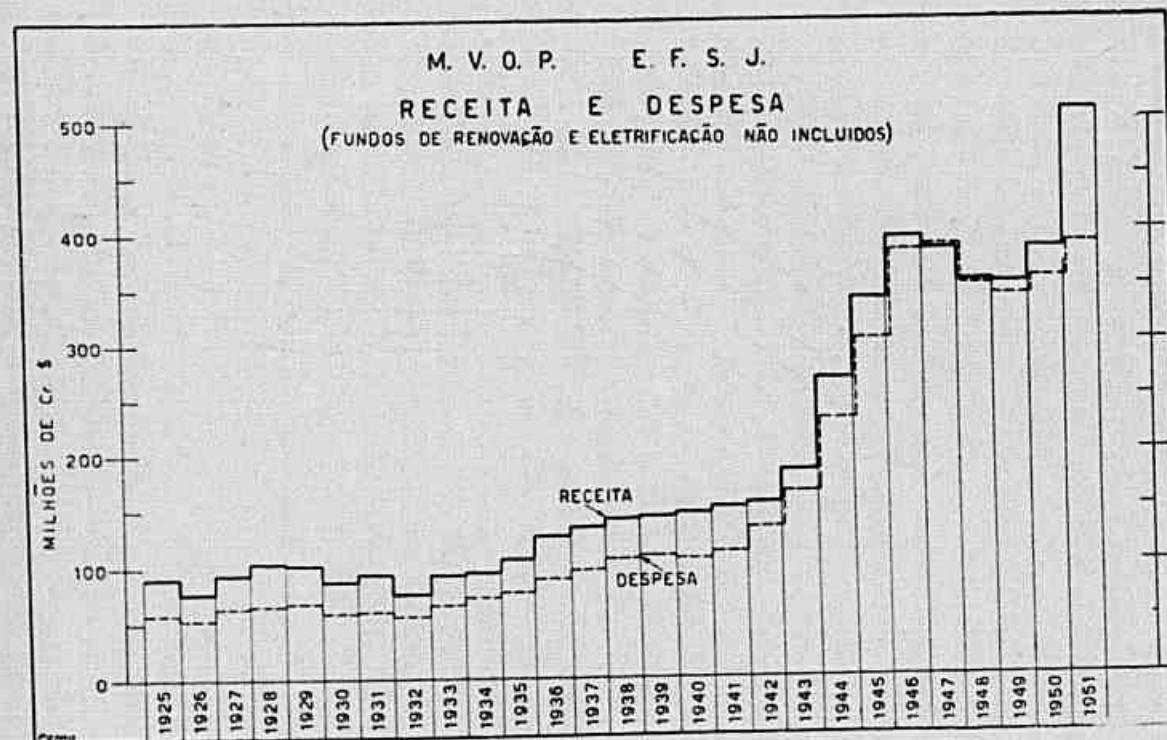
Já realizados, como vimos, diversos e importantes melhoramentos, outros, também, de evidente relevância, estão programados, com estudos cuidadosamente elaborados e — o que sobreleva considerar — com base econômica para produzir, em conjunto, meios capazes de fazer face às despesas com o financiamento previsto, dependendo apenas de operações de créditos, para o levantamento do capital necessário.

É este o programa, para cuja realização a Administração da E. F. Santos a Jundiaí pleiteia empréstimos:

- a) — Locomotivas-Diesel de manobras.
- b) — Unidades elétricas para subúrbios.
- c) — Sinalização automática e C.T.C.
- d) — Reforma da via permanente.
- e) — Terceira linha de tráfego.
- f) — Sistema de comunicações.
- g) — Remodelação das Oficinas.

Em estágio final de negociações, encontra-se o programa de padronização de freios e engates, pois com apoio de Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, já foram obtidos um empréstimo de US\$ 8.600.000,00 no Export-Import Bank, e outro, de Cr\$ 85.000.000,00 no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

O projeto em causa, que inclui, também, a compra de 1.100 modernos vagões, estudado pela Comissão Mista, foi aprovado pelo Sr. Presidente da República, em 4 de março de 1952, ficando a Administração da Estrada autorizada a negociar o empréstimo em moeda



estrangeira e assegurada a concessão de garantias para o financiamento das despesas.

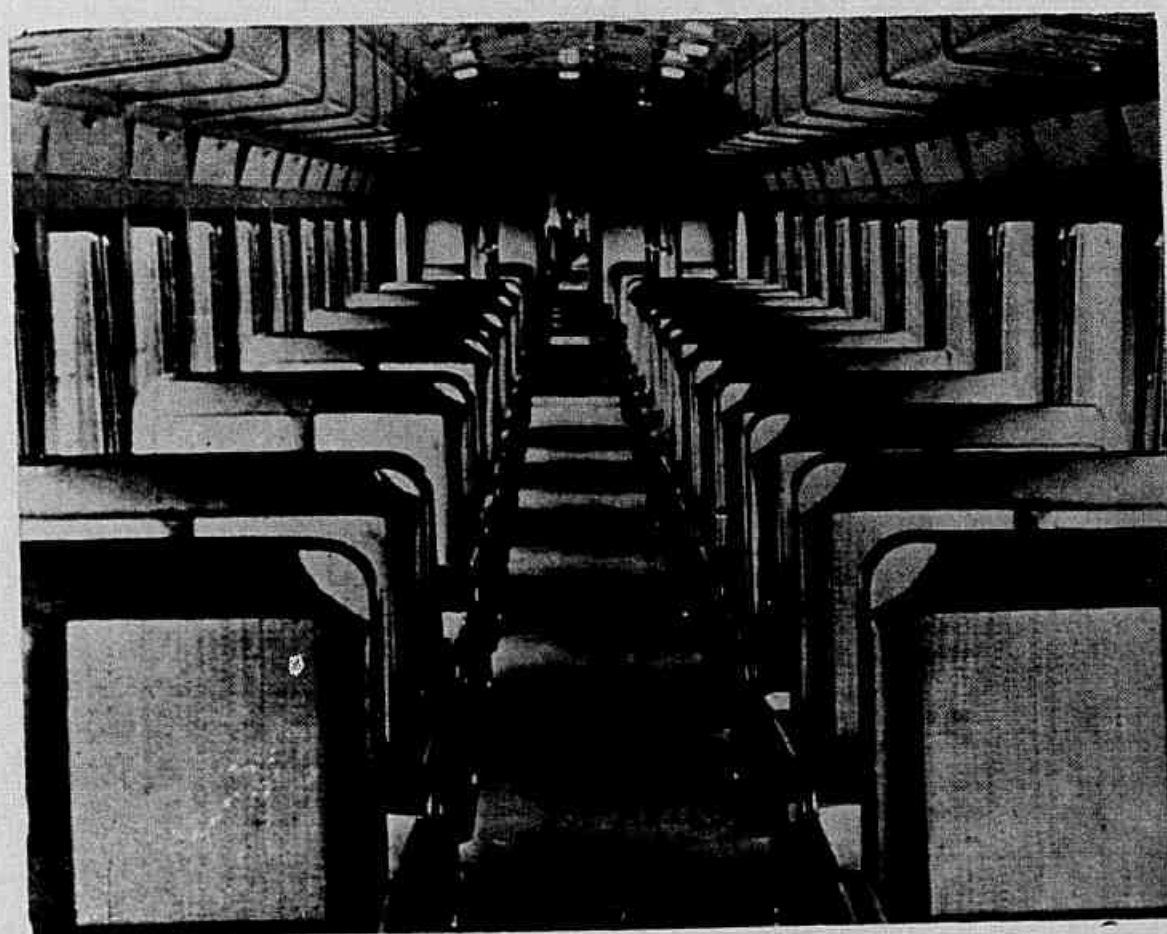
COMBUSTÍVEL LÍQUIDO TRANSPORTADO de 1948 a 1951 — de Santos a Jundiaí (Toneladas)

(Quadro n.º 8)

Espécie	1948	1949	1950	1951
Gasolina	351.178	363.846	407.423	587.190
Óleo Grosso .	347.596	431.560	537.557	632.489
Óleo Diesel ..	104.154	122.152	150.964	174.326
Querosene ...	38.102	41.664	40.301	39.987
Derivados ...	6.896	10.830	15.430	17.329
Total ...	847.926	970.052	1.151.675	1.451.321

Passamos agora a esclarecer cada um dos itens do novo programa de melhoramento da E. F. Santos a Jundiaí, conforme o esquema já enunciado.

Dois milhões e trezentos mil passageiros foram transportados em 1952 pela Santos a Jundiaí a mais que em 1951, atingindo o total a 37.968.121.



ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ
CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS

(Quadro n.º 5)

A N O S	L E N H A m³	C A R V ã O — (Toneladas)		Ó L E O — (Toneladas)		ENERGIA ELÉTRICA kWh
		Estrangeiro	Nacional	Combustível	Diesel	
1945	782.292	67.429	61.372	—	26	—
1946	797.898	78.485	45.828	—	116	—
1947	482.954	98.769	37.487	8.368	1.581	—
1948	74.294	102.697	42.110	8.871	1.778	—
1949	50.940	95.937	41.182	9.326	3.703	—
1950	16.629	93.222	33.563	14.541	3.294	10.007.629
1951	11.727	80.856	2.421	21.569	2.757	27.495.829
1952 (*)	10.708	62.888	8.592	23.808	3.500	35.322.672

(*) — Inclusive o 4.º trimestre orçado.

LOCOMOTIVAS DIESEL DE MANOBRAS

O serviço de manobras na E. F. Santos a Jundiaí é excepcionalmente pesado, pois embora tenha a sua linha-tronco principal apenas 139 quilômetros de via dupla, conta, entretanto, com 300 quilômetros de linhas secundárias e desvios próprios, além de 200 desvios particulares ligados ao seu sistema, com extensão superior a 250 quilômetros, o que exige permanente mobilização de 52 máquinas de manobra, destacadas em 15 pátios diferentes.

Para a operação dessas locomotivas, foram escaladas, em 1951, 339.141 horas de tripulação, ao passo que o serviço de trens, nas linhas principais, necessitou apenas de 228.000 horas.

A realização de tal serviço, hoje executado com crescente dificuldade, constitui permanente preo-

cupação da Administração da Estrada, porquanto para o mesmo dispõe apenas de 62 obsoletas locomotivas a vapor, a maior parte das quais tendo acima de 40 anos de atividade.

Por todos os meios ao seu alcance, vem ela, desde março de 1949, procurando adquirir locomotivas Diesel-elétricas necessárias, tendo, para isso, proposto vários planos de financiamento destinados a essa aquisição.

Dada a existência de inúmeros desvios com trilhos leves e bastante usados, onde não seria conveniente o tráfego de locomotivas com grande peso por eixo, foi esse valor fixado em 16 toneladas métricas, tendo a locomotiva julgada mais conveniente as seguintes características gerais: B+B; peso total, 64 toneladas métricas; motor Diesel Caterpillar de 500 HP e 1.200 rpm.; esforço de tração contínuo, 10.730

ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ
DESPESAS COM COMBUSTÍVEIS

Em Cr\$ 1.000,00

(Quadro n.º 6)

A N O S	L E N H A	C A R V ã O		Ó L E O		ENERGIA ELÉTRICA	Total
		Estrangeiro	Nacional	Combustível	Diesel		
1945	30.096	27.638	12.686	—	18	—	70.438
1946	36.791	33.583	22.222	—	65	—	92.661
1947	26.943	45.598	19.008	4.097	989	—	96.635
1948	4.626	45.768	21.766	5.661	1.661	—	79.482
1949	2.518	35.146	19.141	4.943	3.183	—	64.931
1950	837	30.292	14.624	6.226	2.491	1.849	56.319
1951	606	42.133	1.011	9.442	2.221	4.267	59.680
1952 (*)	708	32.060	3.567	11.688	2.292	5.653	55.958

(*) — Inclusive o 4.º trimestre orçado.

kg; esforço de tração máximo a 30%, 19.000 kg; motores de tração, 4; engrenagens de redução singela; e velocidade máxima de 80 km/h.

Como é possível obter um aproveitamento bem maior das locomotivas Diesel-elétricas, considerando que as máquinas a vapor perdem cerca de 30% do seu tempo em abastecimento de combustível e água, limpeza de fogo e outros serviços, ao passo que as Diesel estão disponíveis, para trabalho efetivo, mais de 95% do seu tempo, foi julgado conveniente adquirir, no presente, apenas 40 máquinas do novo tipo.

Minuciosos estudos conduziram à conclusão de que será da ordem de Cr\$ 25.000.000,00 anuais a economia total a ser obtida com o emprêgo de locomotivas Diesel-elétricas, no trabalho de manobras.

O custo da aquisição das 40 locomotivas do tipo escolhido pela Estrada será de US\$ 4.172.320,00 — ou sejam Cr\$ 78.105.830,40 que, acrescidos de

ARMAZÉNS GERAIS SANTOS-JUNDIAÍ DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DESPESA

Anos de 1950, 1951 e 1952

(Quadro n.º 7)

Anos	Receita	Despesa	Superavit
1950	43.376,50	—	—
1951	1.258.591,10	1.000.350,20	258.240,90
1952 até julho .	1.342.052,00	914.229,60	427.822,40

10% para taxa cambial e despesas bancárias, elevam a Cr\$ 85.916.413,40 o total a dispendar.

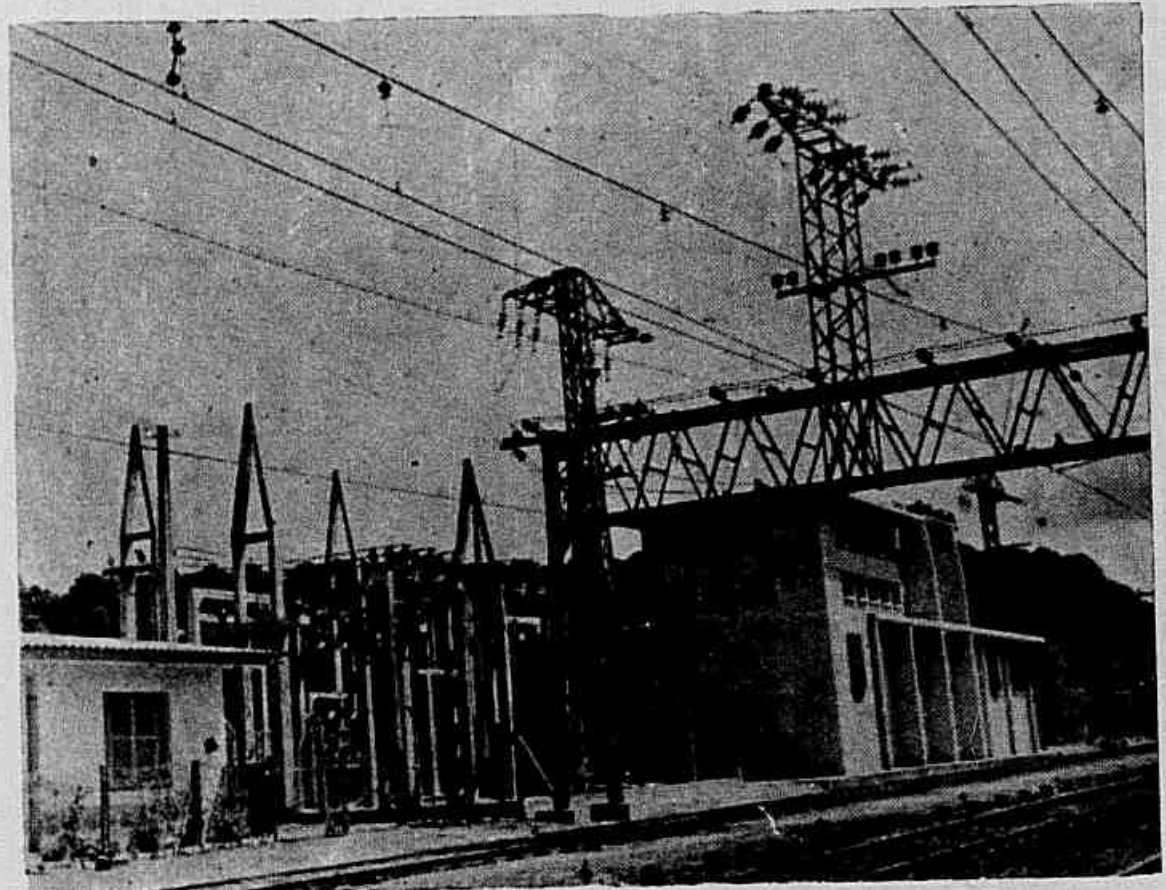
Verifica-se, assim, que, além das grandes vantagens decorrentes da melhoria dos seus serviços, a Estrada ainda fará economia suficiente para amortizar, em 4 anos, o custo das novas locomotivas, caso tal economia não deva ser utilizada para auxiliar o pagamento de outras inversões que não resultem em reduções diretas de despesas suficientemente grandes para pagar o investimento feito, dentro dos prazos possíveis para empréstimos.

É de considerar ainda que, sendo hoje de 40.000 toneladas o consumo anual de carvão no serviço de manobras, reduzido o mesmo para 4.000 toneladas e gastando-se 2.250 toneladas de óleo Diesel, ambos com transporte médio de 70 quilômetros, a Estrada deixará de realizar 2.362.500 toneladas-quilômetro de tráfego não remunerado, que poderá ser imediatamente substituído por mercadorias comuns, pois ficarão livres os vagões atualmente utilizados para esse serviço.

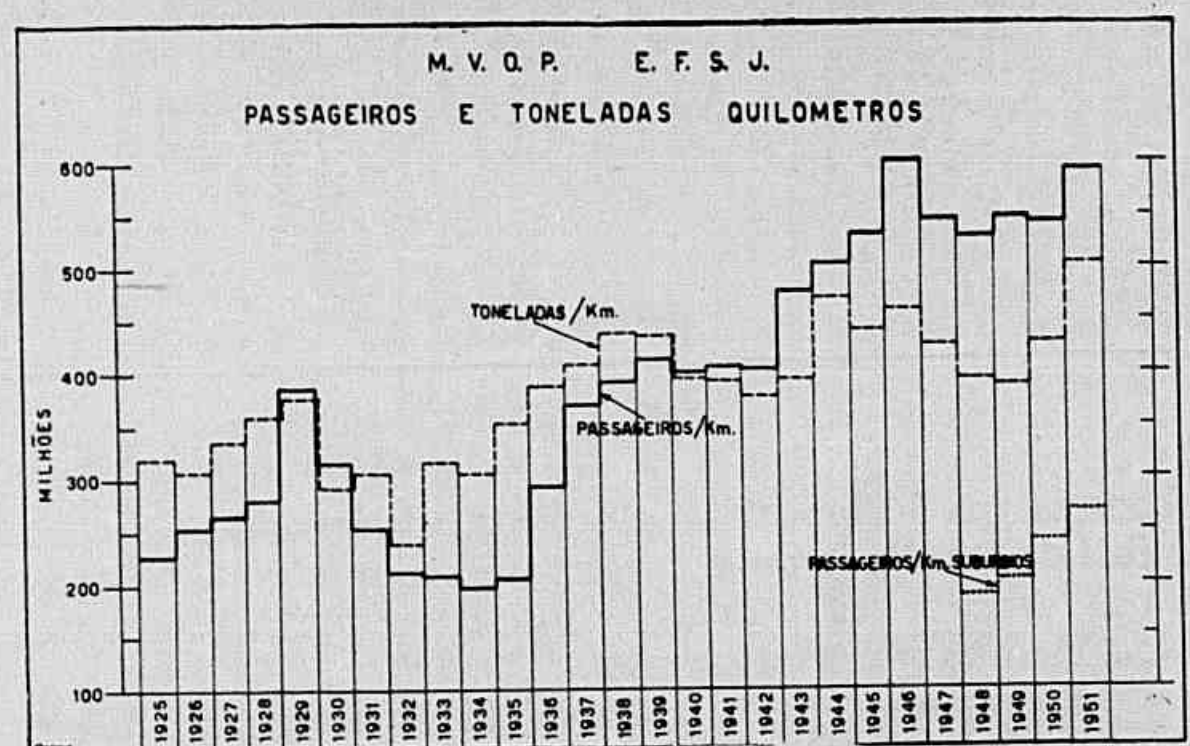
Resulta assim a possibilidade de ser obtida uma receita adicional de Cr\$ 1.771.875,00 — admitido como de Cr\$ 0,75 por tonelada-quilômetro o valor médio dos fretes entre Santos e São Paulo.

UNIDADES ELÉTRICAS PARA SUBÚRBIO

Grande parte dos trens de subúrbios, cujas composições são constituídas de antiquados carros de de construção mista, já está sendo, atualmente, re-



Subestação de Caieiras

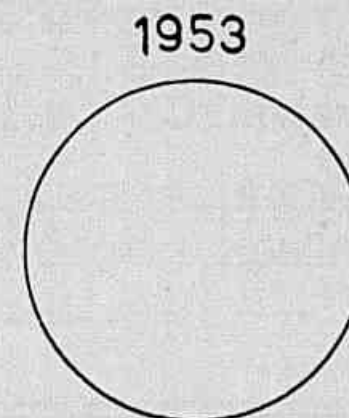
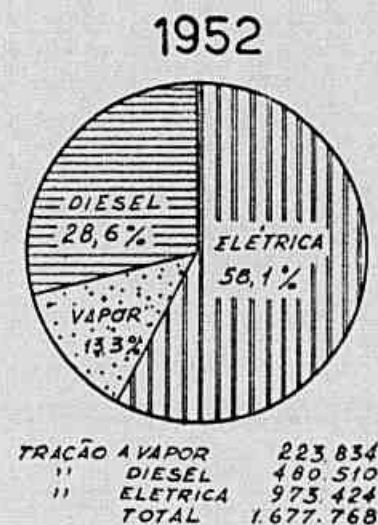
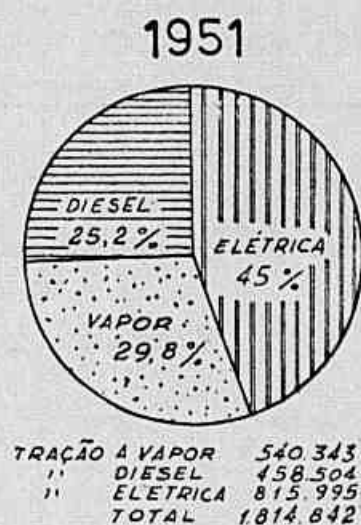
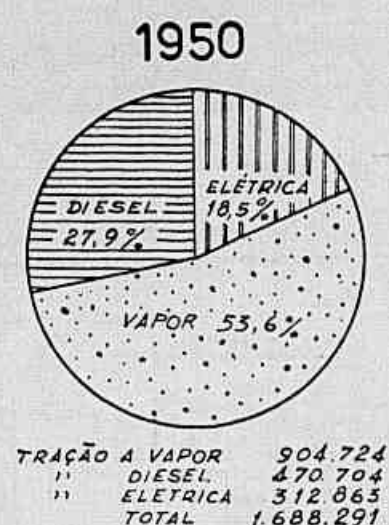
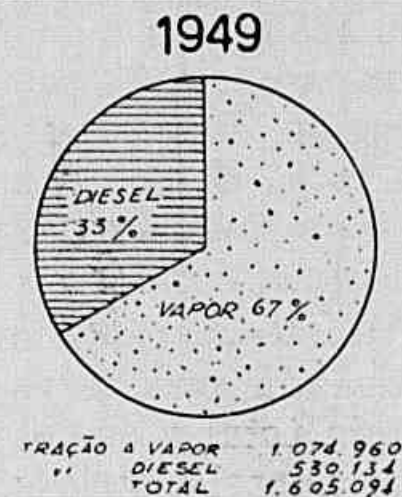
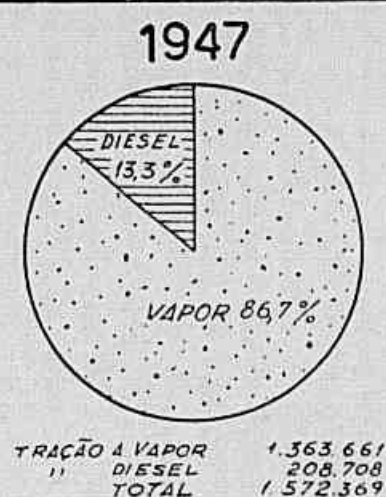
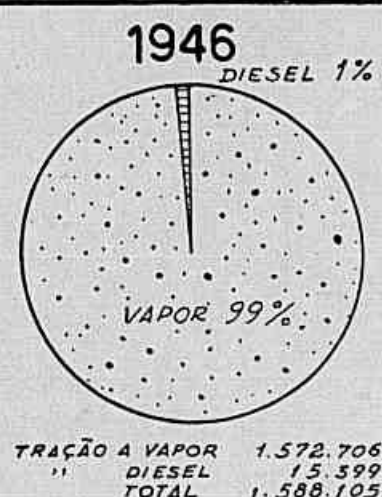


O Ministro Souza Lima, tendo a seu lado o Eng.º Renato Feio, Diretor da Santos a Jundiaí, põe em movimento uma das novas composições que farão o percurso S. Paulo-Campinas, com grande economia de tempo



E F SANTOS A JUNDIAÍ

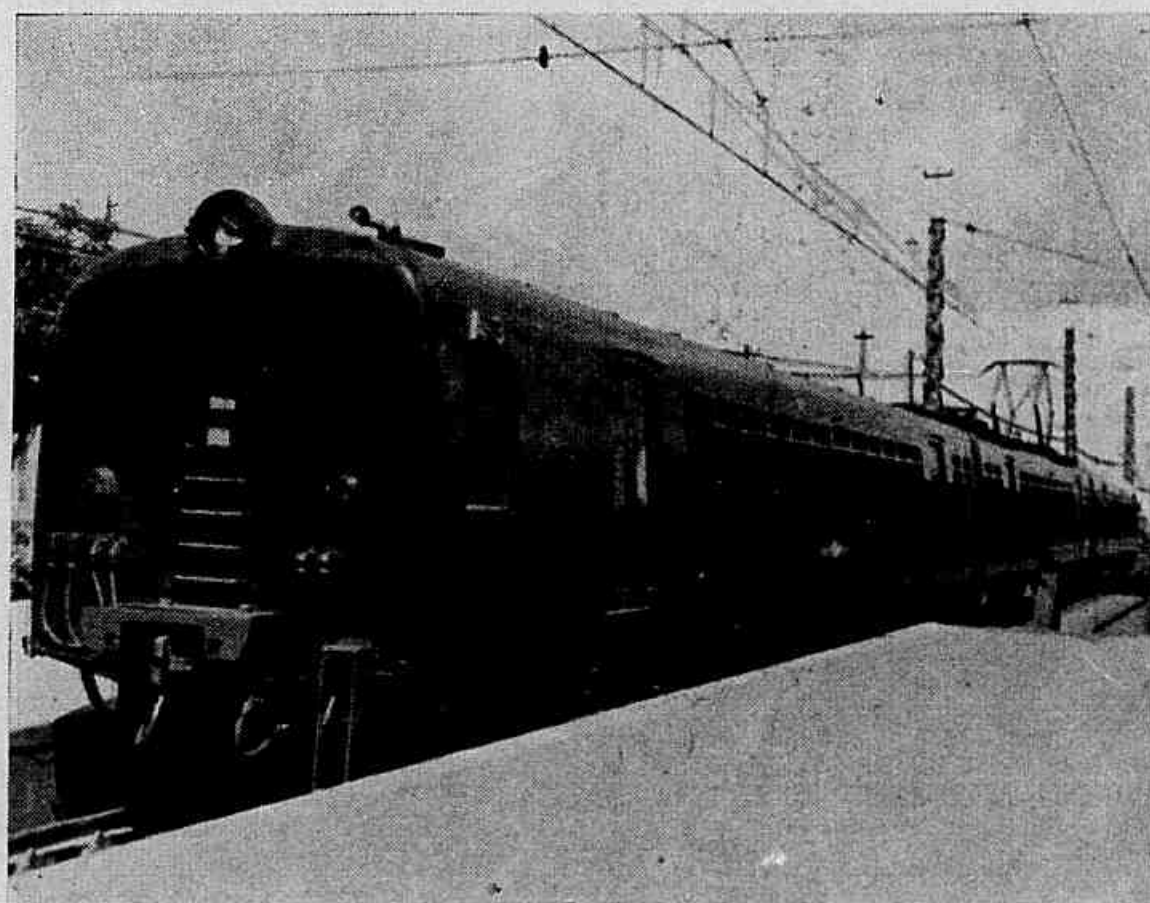
MIL TONELADAS KM BRUTAS REALIZADAS E RESPECTIVAS PORCENTAGENS NAS TRACÕES A VAPOR, DIESEL E ELÉTRICA



bocada por locomotivas elétricas, utilizando as disponibilidades de tração, conseguidas mediante cuidadoso estudo das escalas e intensivo aproveitamento das 15 máquinas existentes.

Entretanto, para a satisfatória execução desse serviço, cujo volume é hoje da ordem de 30 milhões de pessoas por ano, a E. F. Santos a Jundiaí considera necessária a aquisição de 30 trens-unidades elétricos de 3 carros, sendo 24 para a execução do atual serviço suburbano, 3 para aumento previsto até o ano de 1955, e 3 para reparação e reserva, podendo

Trem-unidade empregado no serviço São Paulo a Campinas, permitindo reduzir o tempo de percurso e aumentar extraordinariamente o conforto na viagem entre os dois grandes centros.



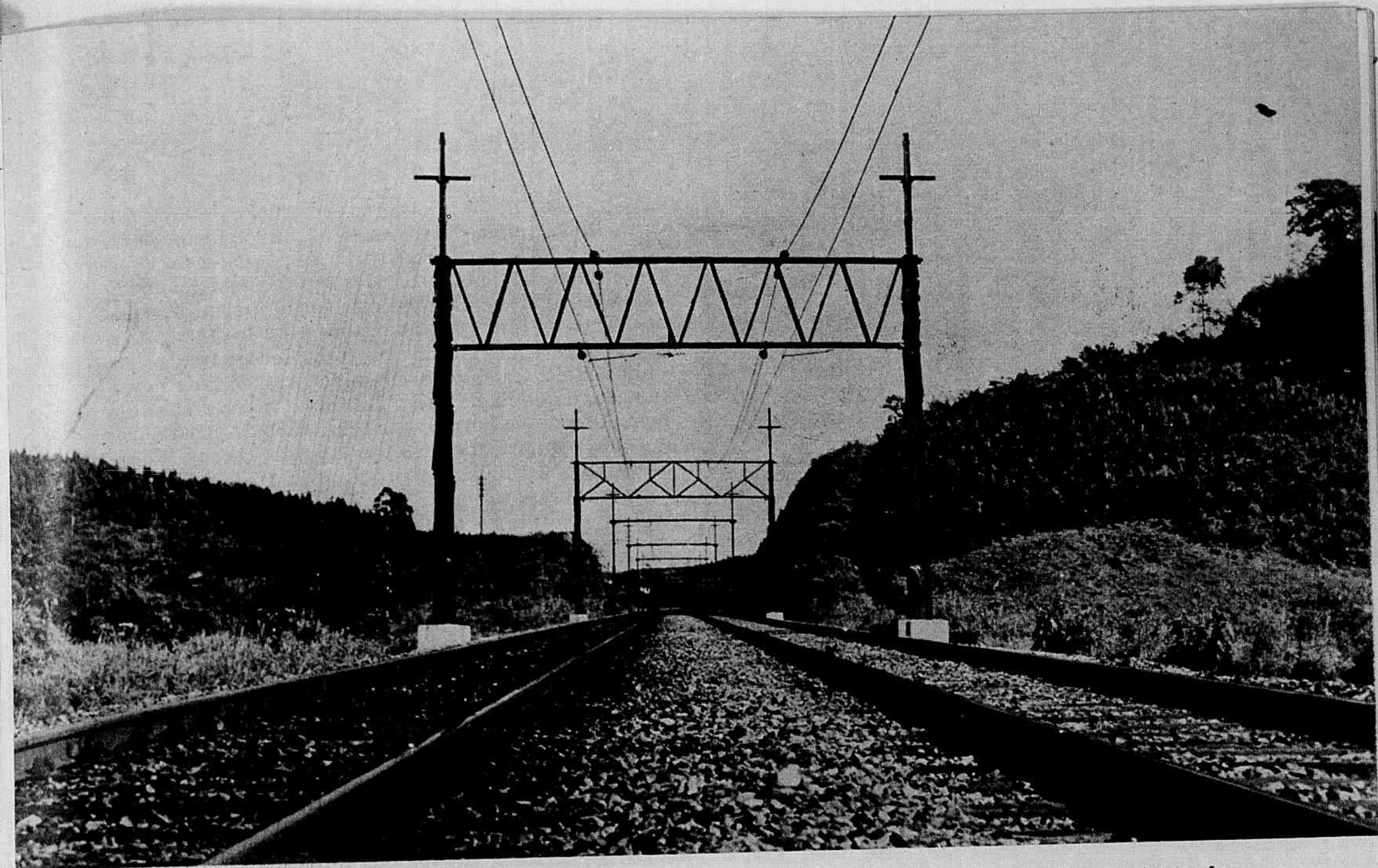
ser formados trens de uma, duas ou tres unidades, conforme a intensividade de tráfego, nas diversas horas do dia.

Sendo de 2.500.000 passageiros o índice de crescimento anual de transporte no serviço suburbano e de dois anos o prazo razoável para que as novas composições possam ser recebidas e entrem em serviço, previu-se o aumento do tráfego até 1955, pois as 27 unidades, postas normalmente em movimento, poderão efetuar um transporte anual máximo de 42.200.000 passageiros, número esse que, possivelmente, será alcançado até fins daquele ano, graças à grande melhoria do serviço, decorrente da substituição dos atuais e obsoletos carros de madeira, pelos novos trens-unidades.

O custo total da aquisição está orçado em US\$ 8.970.000,00 ou sejam Cr\$ 184.782.000,00 — montando a Cr\$ 1.800.000,00 as despesas a realizar no país, com a retirada do pôrto, transporte, pintura e preparo para entrada em serviço.

Para fazer face a esse encargo, foram computadas economias anuais num total de Cr\$ 29.000.000,00 — dos quais Cr\$ 13.600.000,00 resultantes da diferença entre o custo de carvão e o de energia elétrica, e o restante da economia com a supressão dos foguistas e do abastecimento das locomotivas a vapor, bem assim com a diferença de custo de lubrificantes, conservação e reparação de locomotivas a vapor e carros motores.

Receitas adicionais poderão ser obtidas com o transporte de mercadorias em vagões hoje utilizados para carvão e com o acréscimo de arrecadação proveniente de 17 milhões de passageiros, que as novas unidades poderão transportar a mais, praticamente, sem aumento de despesas.



Via férrea eletrificada e construída dentro nos mais exigentes requisitos técnicos permite aos trens da Santos a Jundiaí maior velocidade e conforto.

As economias e receitas adicionais resultantes são suficientes para fazer face aos encargos do empréstimo necessário à aquisição do material, uma vez obtido, para isso, um prazo de 15 anos, a juros de 4% ao ano, condições já aceitas pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, em outros projetos aprovados.

SINALIZAÇÃO AUTOMÁTICA

A Administração da Estrada, com fundamento em judiciosas razões de ordem técnica e econômica, julgando impraticável qualquer melhoria parcial no seu atual sistema de sinais e cabinas mecânicas, reputa inadiável a sua total substituição, por um moderno e eficiente sistema de sinalização, incluindo bloqueio automático, cabinas elétricas e controle centralizado de tráfego, comumente denominado C.T.C.

A par da segurança que passará a ser obtida para a circulação dos trens, o emprêgo de bloqueio automático e C.T.C., em toda a linha, entre Santos e Jundiaí, oferecerá também a flexibilidade indispensável, para fazer correr maior número de trens, a menores intervalos que os atuais.

Está estimado em US\$ 5.386.500,00 o custo total do equipamento a ser importado para a nova si-

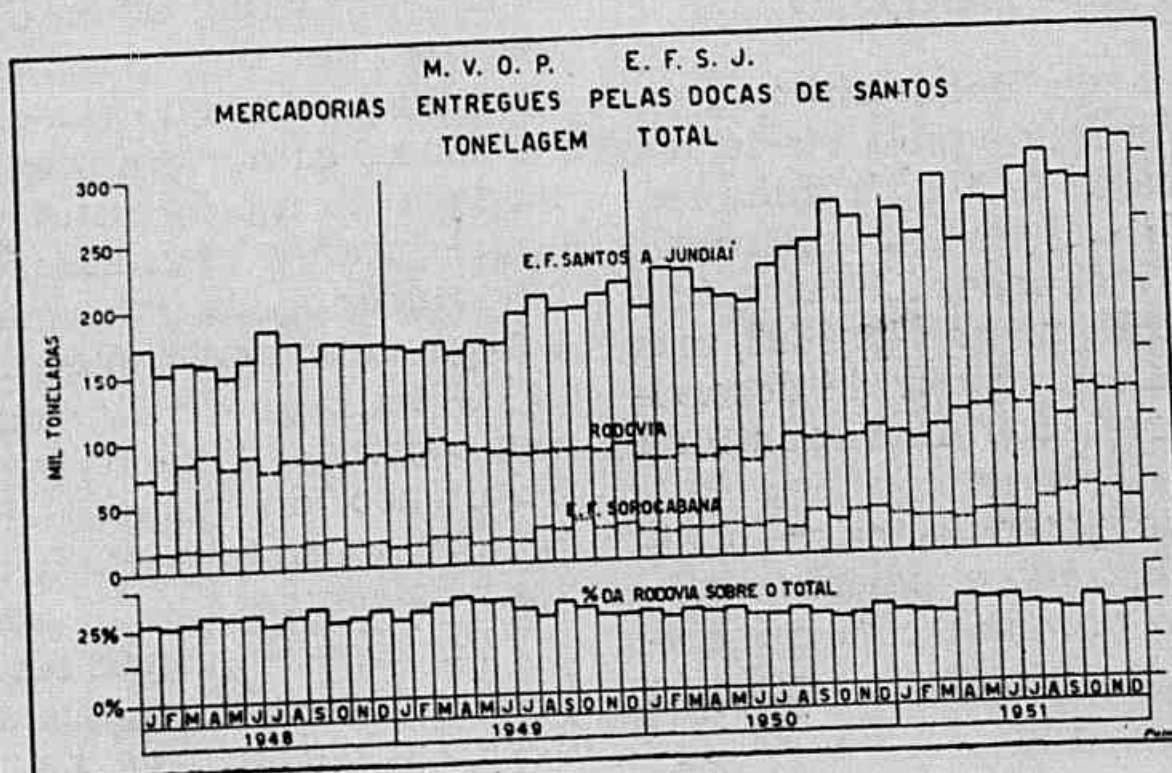
nalização, sendo US\$ 3.206.500,00 para o trecho de São Paulo-Santos, e US\$ 2.180.000,00 para o trecho São Paulo a Jundiaí.

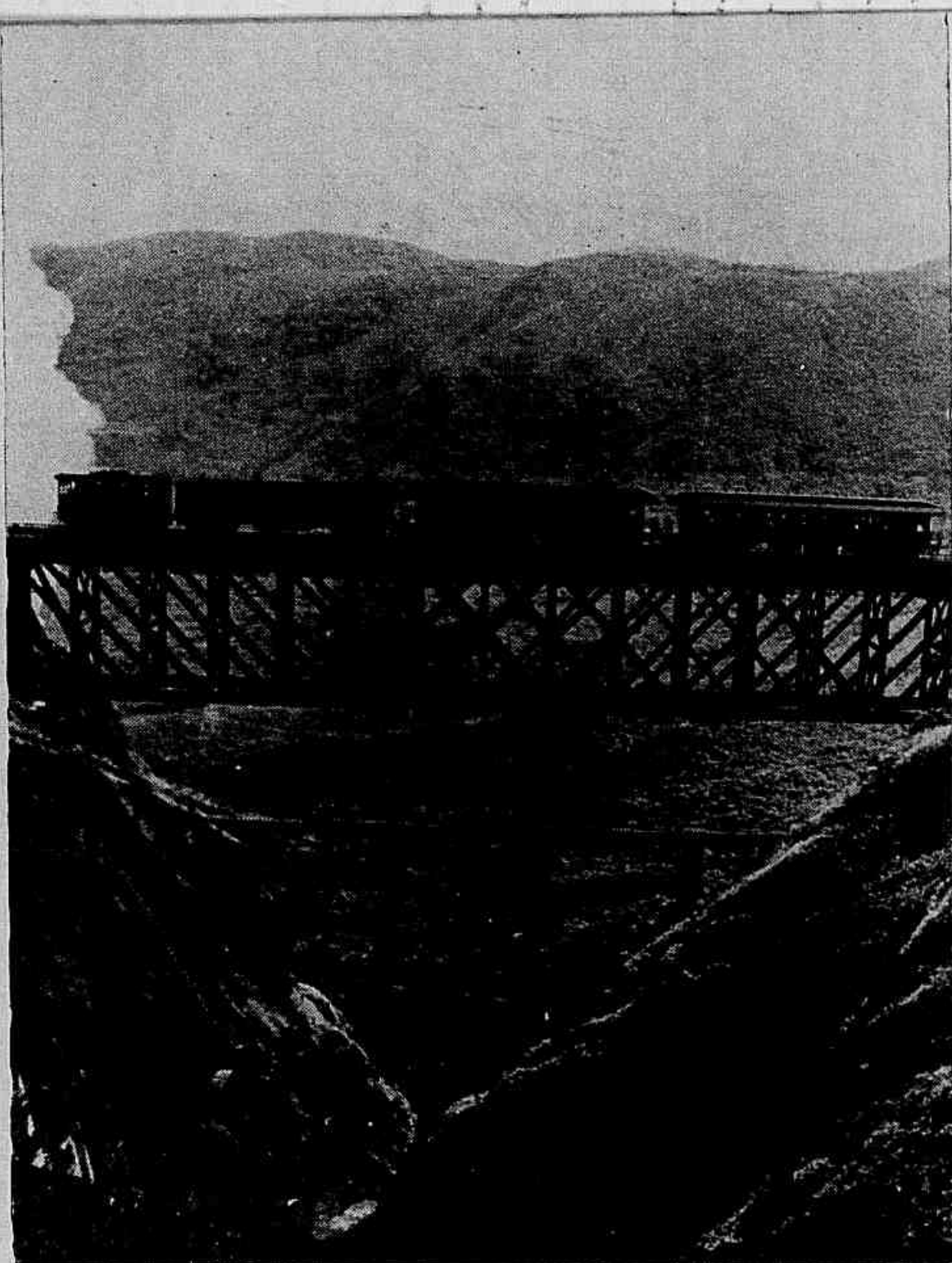
As despesas a realizar em cruzeiros estão orçadas num total de Cr\$ 35.300.000,00 — compreendendo Cr\$ 13.600.000,00 para montagem do equipamento; Cr\$ 5.200.000,00 para construção da linha de 4.400 volts e linha piloto para o C.T.C.; e Cr\$ 16.500.000,00 para modificação nas linhas principais.

Não são especificamente de ordem econômica as vantagens a serem obtidas com a execução desse programa, estando as mesmas mais caracterizadas como de imperiosa necessidade, em virtude de exigência da segurança de tráfego e de aumento de capacidade das linhas atuais.

Entretanto, a nova sinalização permitirá, no mínimo, a supressão de 120 cabineiros e de 50 homens do serviço de manutenção, que acrescido a 42 homens a serem dispensados com a sinalização da Serra, perfazem um total de 212 empregados, com uma despesa total de Cr\$ 5.088.000,00 por ano.

Não é, portanto, suficiente a economia desse modo alcançada, para a ocorrer sôzinha, aos encargos do empréstimo para a execução do melhoramento, e a parte faltante deverá, então, ser custeada pelo





Tradicional vista da antiga estrada inglesa — trem a vapor vencendo os viadutos da Serra em busca do planalto. A rampa é de 8% na Serra Nova e 10% na Velha.

Fundo de Eletricidade ou por economias provenientes de melhoramentos de maior rentabilidade.

REFORMA DA VIA PERMANENTE

A superestrutura da linha da E. F. Santos a Jundiaí, construída desde o início sob orientação inglesa, ainda apresenta consideráveis inconvenientes, dos quais decorre a necessidade de manter numeroso pessoal de conservação, cujo custeio é assim bastante elevado.

Para a remodelação da via permanente, compreendendo extensa série de aquisição de materiais necessários à substituição de trilhos, dormentes, talas, parafusos, placas de apoio, retensores, chaves, cruzamentos, aparelhos de mudança de via e refôrço de lastramento, assim como substituição de quase tôdas as pontes do trecho da Baixada, o valor total das despesas a realizar está orçado em cerca de Cr\$ 84.000.000,00 — sendo Cr\$ 59.000.000,00 correspondentes a material importado.

TERCEIRA LINHA DE TRÁFEGO

INAUGURADA em 1867 a sua linha principal entre Santos e Jundiaí, precisou aquela via férrea, em 1896, de cogitar da duplicação de tôda a linha restante, devido ao aumento do tráfego e à construção do segundo sistema de planos inclinados na Serra, tendo ficado concluída a duplicação, no ano de 1899, mas ainda hoje a situação é a mesma, apesar de decorridos 53 anos e de muito ter crescido o movimento da Estrada.

Essa situação já vem, no presente, criando dificuldades para o tráfego da Estrada e maiores ainda são esperadas para um futuro próximo, com a inevitável expansão dos transportes, inclusive do próprio serviço suburbano.

Por isso, já foi iniciada a construção de uma terceira linha, numa extensão de 30 quilômetros, entre Santo André e Pirituba, trecho êsse que, pelo constante desenvolvimento do tráfego, reclama tal medida, registrando-se ali uma circulação diária de perto de 150 trens rápidos, suburbanos e de carga.

Poderá a circulação dos trens ser efetuada com muito maior facilidade em tôda essa seção congestionada, o que habilitará a Estrada a manter absoluta pontualidade no horário dos seus trens de passageiros e maior regularidade no seu serviço de cargas.

A terceira linha, sinalizada para tráfego em ambos os sentidos, servirá, igualmente, com enormes vantagens, como linha auxiliar para o tráfego de passageiros, podendo por ela ser desviada a circulação dos trens de subúrbios e de outros trens de passageiros, na hipótese de ocorrências que venham a impedir qualquer uma das duas demais linhas.

Para construção dessa linha, o custo total está orçado em Cr\$ 41.334.000,00 — divididos em duas parcelas, sendo uma de US\$ 959.914,80 de material a ser importado e Cr\$ 22.135.000,00 de materiais e obras a serem custeadas em moeda nacional.

SISTEMA DE COMUNICAÇÕES

O bom funcionamento de uma via férrea depende, essencialmente, da existência de perfeito sistema de comunicações, entre todos os seus setores, e a E. F. Santos a Jundiaí tem elaborado um plano de completa remodelação do seu serviço telegráfico e telefônico, que, dadas as suas atuais características, não mais satisfaz as condições presentes do seu intenso tráfego.

Ficarão localizados em Santos, Paranapiacaba, São Paulo, Lapa e Jundiaí os principais núcleos do sistema planejado, e serão todos providos de novos centros telefônicos automáticos, sendo que os de São Paulo, como mais importantes, terão respectivamente, 500 e 200 números, servindo dessa forma tôda a área suburbana compreendida entre Santo André e Pirituba.

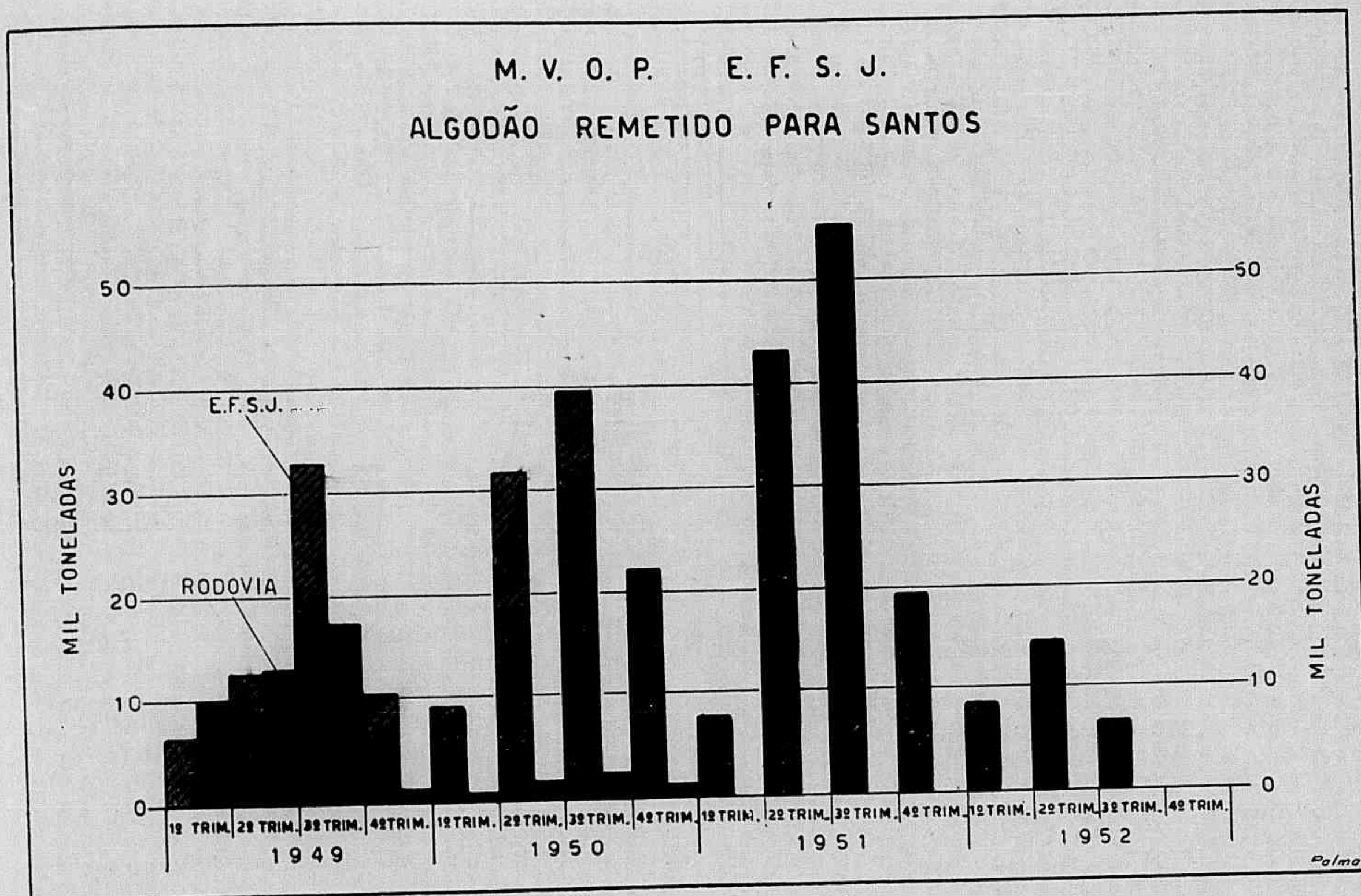
Está prevista a colocação de telefones em todos os centros de atividades da Estrada, desde Santos até Jundiaí, inclusive nas residências, situadas ao longo das linhas, dos empregados responsáveis pelo funcionamento dos seus diversos setores.

O centro de São Paulo, além do mais, ficará entrosado com o sistema da Companhia Telefônica Brasileira, permitindo a ligação de qualquer dos seus telefones ou mesmo outras ligações interurbanas, por intermédio das suas linhas.

Entre os núcleos previstos, as ligações serão efetuadas pelo uso do rádio em VHF ou "micro-ondas", o que garantirá perfeita segurança de comunicações, independentes de linhas aéreas, sempre sujeitas a defeitos e outras ocorrências.

O emprêgo de equipamento "carrier", conjugado com o sistema de rádio, possibilitará o funcionamento simultâneo do número de canais necessário para atender ao tráfego telefônico e telegráfico entre os diversos centros.

Parte dêsses canais será utilizada para instalação de aparelhos teletipo, que serão adotados para todo o serviço telegráfico da Estrada, passando a ser exe-



cutado pelo mesmo, mediante o emprêgo de teleperfuradoras para cartões Hollerith, todo o atual serviço de controle de vagões e estatística.

A fim de coordenar o movimento de cerca de 30 locomotivas de manobra, que funcionam, permanentemente, entre Santo André e Pirituba, e obter melhor rendimento em seu serviço, será instalada, em São Paulo, uma estação de rádio HF, que se manterá em comunicação constante com tôdas, transmitindo ordens e recebendo informações sobre a marcha dos serviços.

Esta estação estará também ligada ao centro telefônico local, permitindo comunicações diretas com os centros de Chefia do Movimento e Direção Geral da Estrada.

Os atuais sistemas telefônicos do Oleoduto e do Departamento de Eletrificação serão ligados ao sistema geral, de modo a constituir o todo um conjunto de comunicações que muito virá contribuir para a melhoria de operação em toda a Estrada.

Em Cr\$ 15.000.000,00 estão estimadas a aquisição de todo o equipamento necessário e a sua montagem e instalação, inclusive as ampliações necessárias, na rede de distribuição existentes.

REMODELAÇÃO DAS OFICINAS

Dispõe a E. F. Santos a Jundiaí de uma única oficina central, situada na Lapa, a qual se encarrega de todos os serviços de reparação de locomotivas, carros e vagões, bem como da produção de certos materiais indispensáveis ao serviço ferroviário, in-

clusive peças de ferro fundido, chaves e jacarés para a linha, peças de sinalização, alguns materiais para construção civil, etc.

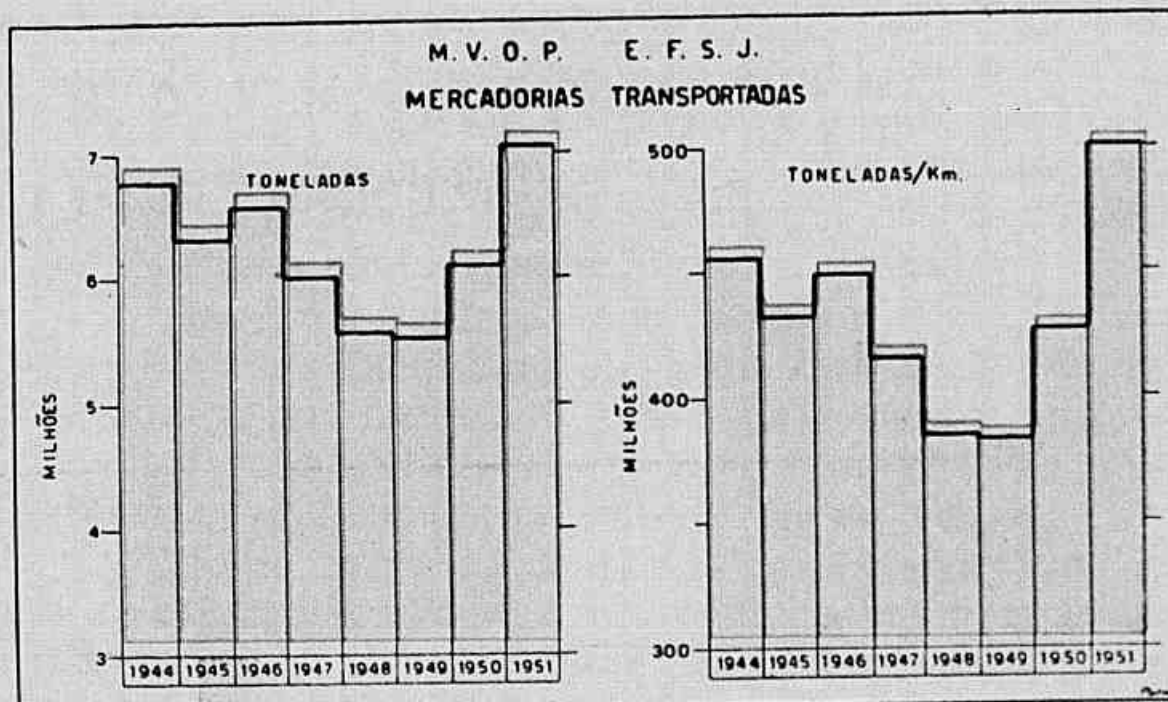
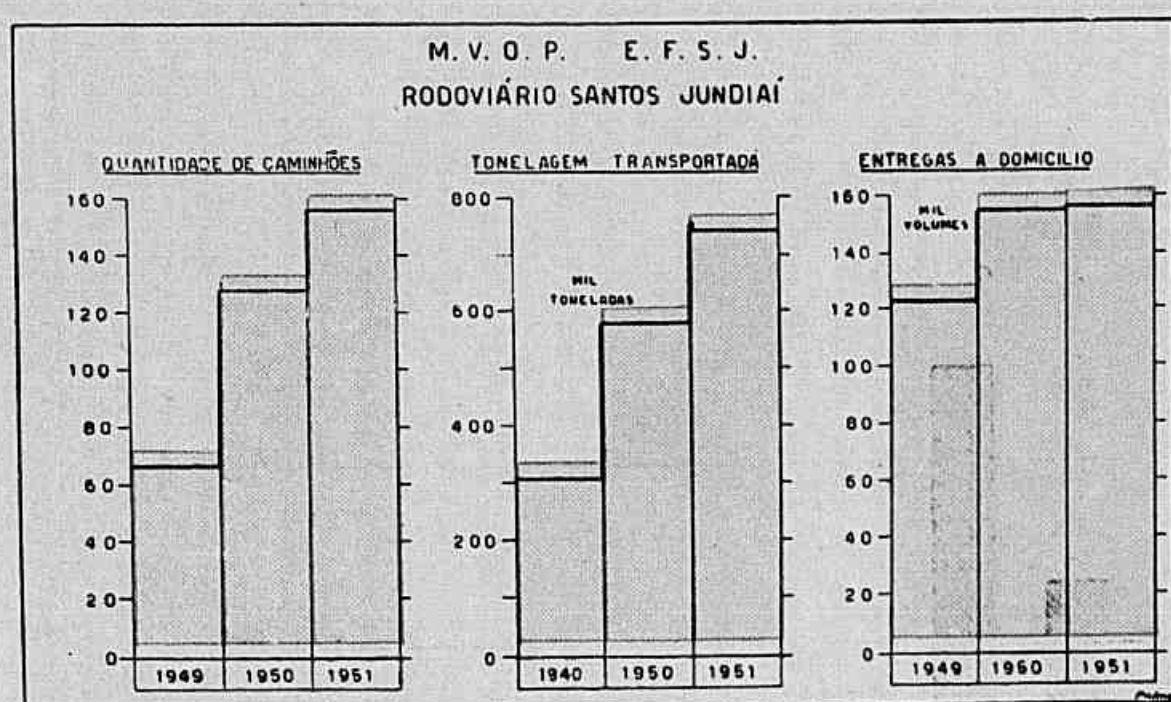
No ano de 1952, foram executados 148 reparos e revisões, assim distribuídos: locomotivas a vapor e locobreques da Serra, 46; locomotivas Diesel, 63 e locomotivas elétricas, 39.

Ampliando a Estrada, cada vez mais, a tração elétrica e a Diesel-elétrica, as secções das oficinas previstas, exclusivamente, para reparação de máquinas a vapor, serão modernizadas, recebendo as modificações e equipamentos convenientes, a fim de atender a um maior volume de reparações de locomotivas dos novos tipos.

Para esse fim, foi importado, juntamente com o material da eletrificação, equipamento indispensável às necessidades mais urgentes, enquanto outras máquinas operatrizes terão de ser adquiridas, para completar o aparelhamento necessário.

Dado o constante crescimento do número de carros e vagões metálicos, em substituição aos antigos tipos mistos ou de madeira, as respectivas secções das oficinas também terão de ser modernizadas, fazendo-se, ao mesmo tempo, as convenientes adaptações no abrigo de São Paulo, com a finalidade de ocorrer às inspeções periódicas e pequenas reparações de locomotivas elétricas ou Diesel e unidades de subúrbios.

Depois de modificadas, as oficinas terão capacidade para realizar, inicialmente, as seguintes reparações pesadas: 5 locomotivas elétricas ou Diesel, 12



carros de subúrbios, 3 carros de passageiros de longo percurso e 60 vagões.

Será ainda organizada uma seção especial, com equipamento apropriado para cuidar da manutenção de 450 motores de tração, 100 motores geradores e outros tantos compressores, tendo margem para apreciável aumento.

O plano das obras a executar está estimado em Cr\$ 41.000.000,00 — sendo Cr\$ 18.000.000,00 de máquinas operatrizes a serem importadas e o restante, isto é, Cr\$ 23.000.000,00 em novas construções civis ou modificações das existentes.

O GRANDE DESFILE

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro vem publicando, anualmente, magnífico trabalho de divulgação: "Estatística das Estradas de Ferro do Brasil" — que é um bem cuidado repositório dos principais dados relativos às 49 vias férreas existentes no país.

Da edição correspondente ao quinquênio de 1947-1951, extraímos dados pertinentes aos dois últimos anos do período e às 12 principais ferrovias do Brasil, das quais onze assim consideradas segundo a extensão total das suas linhas, e uma — a E. F. Santos a Jundiaí, pela sua real importância, dada a pujante projeção econômica com que se agiganta, não obstante ter apenas 139 quilômetros de extensão.

O conjunto em foco assim se define:

- 1 — Rêde Mineira de Viação, com 3.989 quilômetros;
- 2 — Viação Férrea do Rio Grande do Sul, com 3.649 quilômetros;
- 3 — E. F. Central do Brasil, com 3.495 quilômetros;
- 4 — E. F. Leopoldina, com 3.057 quilômetros;
- 5 — Viação Férrea Leste Brasileiro, com 2.557 quilômetros;

- 6 — Rêde Viação Paraná-Santa Catarina, com 2.547 quilômetros;
- 7 — E. F. Sorocabana, com 2.212 quilômetros;
- 8 — Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com 2.114 quilômetros;
- 9 — Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com 1.959 quilômetros;
- 10 — Rêde Ferroviária do Nordeste (antiga *The Great Western of Brazil Railway Comp. Ltd.*), com 1.838 quilômetros;
- 11 — E. F. Noroeste do Brasil, com 1.603 quilômetros; e, finalmente,
- 12 — E. F. Santos a Jundiaí, com 139 quilômetros, apenas.

Naquela publicação, os dados estatísticos figuram em ordem geográfica, no sentido Norte-Sul, e na condensação que fazemos, constante do quadro n.º 4, mantemos dita ordem.

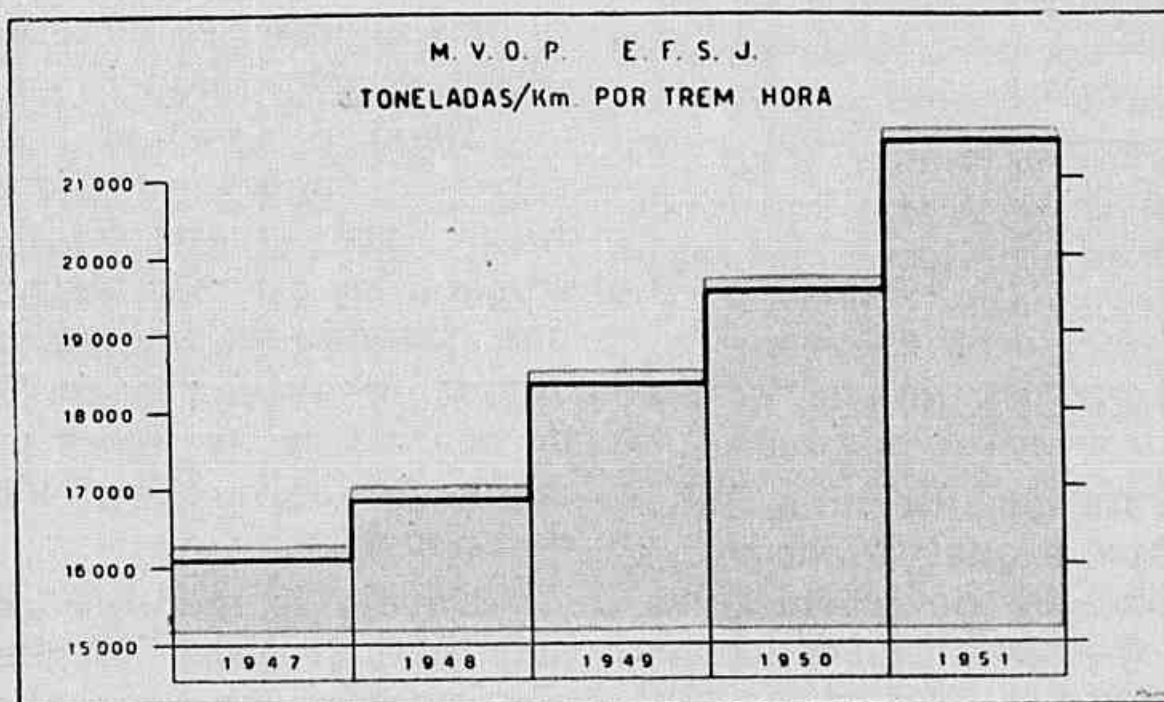
EFICIÊNCIA E LUCRO

A Administração da E. F. Santos a Jundiaí havia considerado a possibilidade da substituição das máquinas fixas, que realizam a operação dos transportes nos planos inclinados da Serra de Cubatão, por motores elétricos.

Nesse propósito, foram efetuados estudos de ordem técnica e financeira.

Todavia, em vista do aumento de transporte conseguido naquele importante trecho, permitindo elevar a 5 milhões de toneladas anuais, só no sentido da importação, o movimento de cargas, após o recebi-

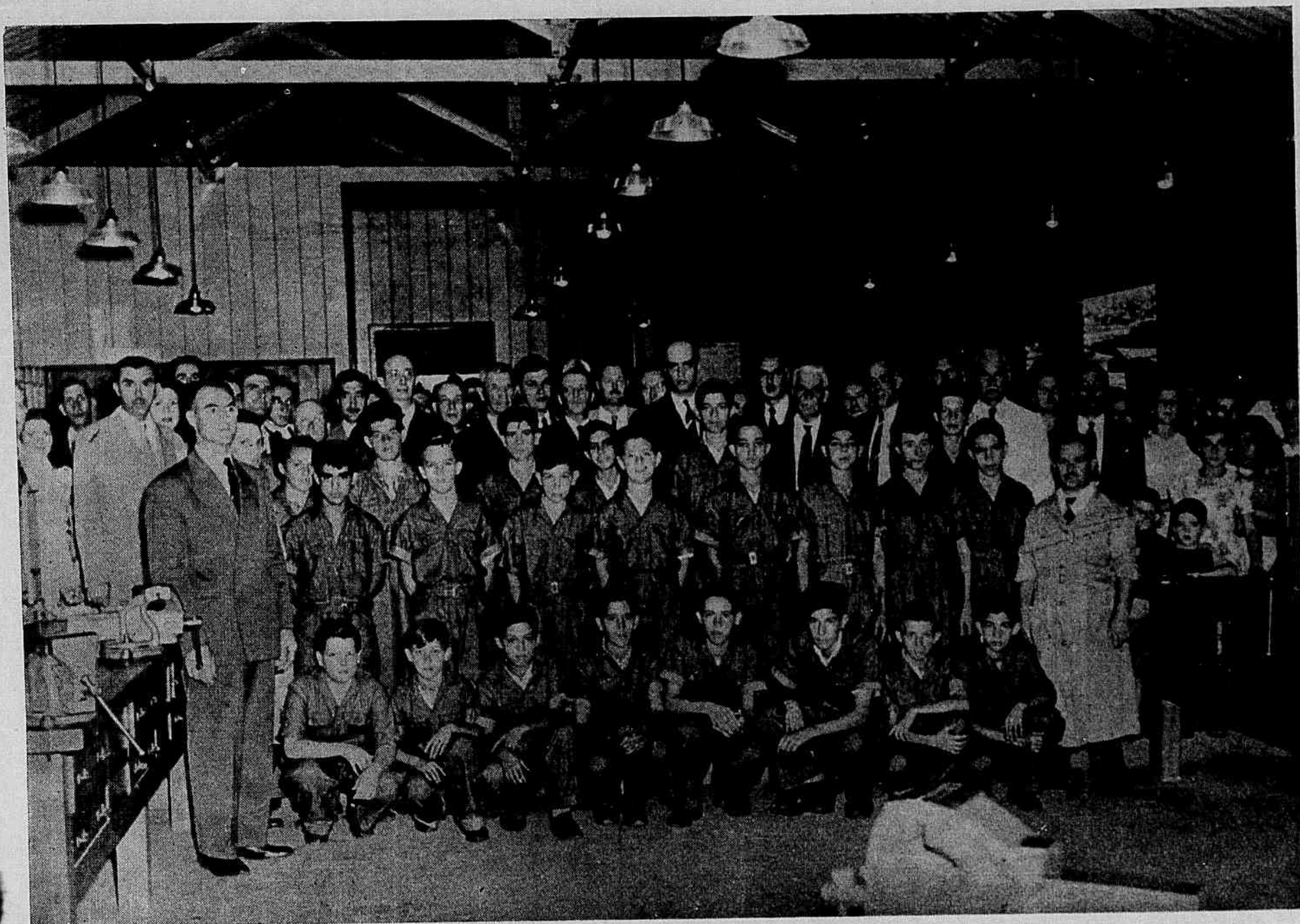
mento dos 1.100 novos vagões de grande capacidade, bem como a retirada dos planos inclinados de toda a movimentação de petróleo, que poderá atingir 4 milhões de toneladas anuais, dentro do limite de capacidade do Oleoduto Santos-São Paulo, foi considerado mais conveniente evitar grandes despesas na Serra, reservando todas as possibili-





TRANSPORTES REMUNERADOS — RECEITAS E SALDOS DOS EXERCÍCIOS FERROVIÁRIOS
(QUADRO N.º 4)

[illegible]



Assistência social — A formação de aprendizes em escolas orientadas pelo SENAI proporcionará ampla reserva de profissionais habilitados.

dades de obtenção de recursos para a construção da futura linha de simples aderência.

A capacidade hoje disponível permitirá atender às necessidades, nos próximos 15 anos, tempo mais que suficiente para a construção da referida linha, cujos estudos, tanto sobre a natureza geológica da faixa a ser percorrida, como em relação às possibilidades de financiamento, prosseguem com real interesse e afinco, pois é esta a grande, definitiva e natural solução para o problema, não se justificando, portanto, despesas com equipamentos que teriam de ser abandonados dentro de pouco tempo.

A seguir, fixamos alguns dados estatísticos relativos a todo o ano próximo findo.

Em 1952, o movimento de passageiros cresceu de 2.300.000, exigindo a formação de um total de 6.118 trens, dos quais 33.817 destinados ao serviço de subúrbios da cidade de São Paulo.

Do total acima, foram rebocados por locomotivas elétricas 35.362 trens; por locomotivas Diesel, 13.669; por automotriz Diesel, 1.654, e, assim, couberam à tração a vapor apenas cerca de 15% dos trens.

Em termos de toneladas-quilômetro brutas, num

BANCO BRASILEIRO DE DESCONTOS S/A.

SEDE: — RUA ÁLVARES PENTEADO N.º 180 — SÃO PAULO

CAPITAL E RESERVA Cr\$ 235.000.000,00

AGÊNCIAS NOS ESTADOS DO PARANÁ — RIO DE JANEIRO — MINAS
GERAIS E MATO GROSSO

total de 1.675 milhões, foi o seguinte o serviço realizado pelos três tipos de tração: a vapor, 13,3%; Diesel, 28,7% e elétrica, 58%.

Subiu a 37.968.121 o número total de passageiros, cabendo ao movimento de subúrbios 28.931.953 viajantes.

Durante o ano de 1952, correram 46.938 trens de carga, sendo 13.383 com tração elétrica e 17.128 com tração por locomotivas Diesel, contribuindo estas para a realização de 40 % dos trens formados, ao passo que cada um dos outros dois tipos concorreu para o reboque de 30 % dos trens.

Foi de 6.872.677 toneladas o peso total transportado pela Estrada, em 1952, sendo de assinalar que o transporte de combustíveis líquidos, apesar do funcionamento do Oleoduto, subiu a 1.857.502 toneladas, representando um acréscimo de 400 mil toneladas sobre o ano de 1951.

A frota do Serviço Rodoviário foi, em 1952, aumentada de 43 caminhões e assim pôde a Estrada oferecer ao público a capacidade instantânea de 1.277 toneladas.

No tráfego mútuo, elevou-se o movimento do Rodoviário a 128.740 toneladas de mercadorias e 648 toneladas de encomendas, ao passo que, no tráfego próprio, foi ele de 536.834 e 66 toneladas, respectivamente.

Foram entregues a domicílio 144.953 volumes, correspondentes a um peso total de 3.268 toneladas.

Verificou-se, em 1952, um acréscimo de quase o dobro de 1951 no movimento dos Armazéns Gerais, cuja renda bruta alcançou o valor de Cr\$ 3.587.372,00.

Elevou-se de 417 em 1951 para 736 em 1952 o número de vagões recebidos naqueles Armazéns, crescendo de 89.444 para 315.133 a quantidade de volume em depósito.

Coroando todo o feliz êxito das atividades da E. F. Santos a Jundiaí, é de assinalar, neste fecho da presente reportagem, o regime de constantes *superavits* até agora verificados, numa firme e deliberada orientação de economia e melhoramento dos transportes :

em 1948, saldo de ...	Cr\$ 2.984.000,00
em 1949, saldo de ...	Cr\$ 8.754.000,00
em 1950, saldo de ...	Cr\$ 22.738.000,00
em 1951, saldo de ...	Cr\$ 115.729.000,00

e, em 1952, o saldo de gestão estimado, compreendendo os resultados líquidos da operação ferroviária, do Oleoduto Santos-São Paulo, dos Armazéns Gerais, do Serviço Rodoviário e das operações bancárias, é da ordem de Cr\$ 125.000.000,00 — mantendo-se, portanto, no mesmo nível do que foi alcançado em 1951.

Pelo visto, a grande ferrovia federal está em pleno sucesso com o binômio: eficiência e lucro.

Militando na linha vanguardista das importantes organizações que prosperam em São Paulo, a E. F. Santos a Jundiaí, com o seu poderio econômico, reflete o notável fenômeno do vertiginoso engrandecimento paulista, que se define, de modo empolgante, no resultado da arrecadação do imposto de renda naquele Estado, em 1951, confrontado com o resultado de todo o país: São Paulo contribuiu com 44 %, o Distrito Federal com 26 %, e os demais Estados juntos, com 30 %.

INDUSTRIALIZANDO

as fontes de produção do Brasil



Na produção de carnes e de seus derivados, pelos mais modernos métodos industriais; na extração de óleos comestíveis de alta qualidade — a Cia. Swift do Brasil S.A. tem sempre orientado as suas atividades no sentido de prestar uma eficiente colaboração ao desenvolvimento das fontes básicas da produção nacional.

Swift

CIA. SWIFT DO BRASIL S. A.

RUA FORMOSA, 367 • 9.º AND. • SÃO PAULO

Vias de Comunicação



Trilhos e Alcatrão Nacionais

A NUNCIANDO que sua produção no ano passado constituiu um novo recorde, superando em 5% a do ano anterior, num total de 360.088 toneladas de produtos laminados, com o que manteve a sua linha ascendente a usina de Volta Redonda destacou um aspecto desta produção que merece, na realidade, citação louvável.

É que o nosso principal parque siderúrgico, no momento empenhado em trabalhos de expansão que incluem um novo alto-forno e mais dois fornos de aço, produziu em 1952 quantidades excepcionais de trilhos e de alcatrão para as estradas de ferro e de rodagem do país.

A produção de trilhos da usina em 1951 não foi das maiores. Carecentes as estradas de ferro dos recursos necessários à compra das linhas e às custosas obras de sua conveniente aplicação, as encomendas que chegaram a Volta Redonda foram reduzidíssimas. Não podia a usina fabricar trilhos para estoque, sabido que este produto varia nas suas características, e só em função de planos preestabelecidos pode ser laminado.

No ano que passou a situação apresentou-se radicalmente diversa. Não só o reaparelhamento da Central do Brasil como vários outros planos, especialmente o da Sorocabana, originaram vultosas encomendas, de modo que Volta Redonda passou a trabalhar afanosamente na produção de trilhos, chegando mesmo a suspender qualquer outro trabalho na sua linha de trilhos e perfis. Ao encerrar-se o ano, haviam sido produzidas quase oitenta mil toneladas de trilhos, exatamente 77.890 toneladas, o que representa um aumento de 84,4% sobre a produção do ano anterior. Estes trilhos, que constituem a maior produção da nossa história, foram totalmente entregues às ferrovias nacionais, e estão sendo empregados de norte a sul do país.

Por outro lado, concorreu Volta Redonda para a pavimentação das estradas de rodagem com uma produção de alcatrão bruto da ordem de 12.693.800 litros, superior em perto de um milhão de litros à do ano anterior, e de alcatrão RT-2 e RT-12, que são qualidades específicas para pavimentação, 12.019.195 litros, quando em 1951 foi de 10.657.715.

Sendo a única usina siderúrgica a reduzir o minério de ferro pelo coque, Volta Redonda dispõe de usinas especiais para a obtenção de subprodutos do carvão, entre os quais se encontra o alcatrão. Uma grande parte da rodovia Presidente Dutra é pavimentada com o alcatrão de Volta Redonda, e muitas estradas do país ostentam agora uma pavimentação inteiramente nacional, quanto ao concreto e quanto ao revestimento externo.

É evidente que constitui para a economia nacional motivo animador esta produção de trilhos e alcatrão, pois com os nossos próprios meios melhoramos o sistema de transportes de que tanto carece o país.

AUMENTA A PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS

NA ÚLTIMA semana de janeiro, a produção de automóveis nos Estados Unidos ascendeu ao mais alto nível registrado em 12 semanas consecutivas. Na última semana, 118.005 automóveis foram montados no país, isto é, 4% acima do total de 113.795 autos montados na semana precedente e 64% acima da cifra de 71.687 carros montados na semana correspondente do ano passado, conforme informa a publicação *Ward's Automotive Reports*. Durante o mês de janeiro, as fábricas americanas produziram 465.732 automóveis e 111.610 caminhões, contra 284.927 automóveis e 104.348 caminhões fabricados em janeiro de 1951.

MAIS ÓLEO ESTRANGEIRO

Segundo dados fornecidos pela Cia. Docas de Santos, a importação do óleo Diesel, entre os derivados de petróleo, foi o que registrou aumento nos primeiros onze meses do ano passado em confronto com igual período de 1951.

Esse aumento foi de 50 por cento, o que certamente se deve, pelo menos em grande parte, à crise da energia elétrica, que está levando número cada vez maior de indústrias a montar geradores próprios. A escassez de eletricidade atua, assim, duplamente como fator de consumo de divisas; na importação de combustível e na compra de geradores.

Quanto aos demais produtos, a importação de gasolina aumentou em

21,7% e a de óleo combustível em 16,7%. O próprio querosene teve um aumento considerável, confirmando-se a tendência de grande expansão do consumo de combustíveis.

CRISE NO MERCADO AUTOMOBILÍSTICO

A política de severas restrições às importações de automóveis tem ocasionado reflexos que se estendem desde a alta no mercado de veículos usados até a diminuição — e em alguns casos paralisação — do trabalho nas usinas de montagem das fábricas americanas em São Paulo.

Apesar disto, milhares de veículos chegaram ao Brasil no ano passado. São conhecidos os números de importação de janeiro a setembro de 1952, pelos quais se vê que cerca de oitenta mil veículos foram importados, com notória predominância dos ônibus e caminhões.

A participação dos Estados Unidos nas remessas de automóveis para passageiros ao Brasil no período referido foi da ordem de 2 para 1 em relação ao continente europeu, elevando-se a 4 para 1 no que diz respeito aos caminhões e ônibus. 20.156 carros para passageiros foram embarcados com destino ao Brasil nos portos americanos de janeiro a setembro do ano passado, enquanto o continente europeu nos remeteu apenas 10.098. Desses, 6.023 de procedência inglesa, 2.145 alemã, 1.150 francesa e outros menores.

Com referência aos ônibus e caminhões, as remessas dos Estados Unidos se elevaram a 43.121 toneladas e as do continente europeu 11.500. Dentro o grupo europeu, a Alemanha remeteu ao Brasil 5.344 unidades, o Reino Unido 2.364, a Itália 1.887 e a Suécia 1.307, sendo pequena a participação de outros países.

DÉBITO DO LÓIDE

Severas críticas vêm sendo feitas no Congresso ao Lóide Brasileiro, cuja situação é deveras lamentável, em que pesem os esforços dos seus dirigentes para amenizá-la.

A propósito informa-se que o débito do Lóide só com o Instituto dos Marítimos eleva-se a 200 milhões de cruzeiros. Esta empresa recolhe diariamente 10 mil cruzeiros, mas isto é insuficiente e o atraso está crescendo na razão de 15 milhões por ano.

REGISTRO INTERESSANTE

Dois governadores, o do Estado do Rio e o de Minas Gerais, comemoraram no último dia do mês o segundo aniversário de seus governos. Ambos timbraram, nos discursos e nas solenidades inauguratórias, no assunto — estradas. Milhares de quilômetros de novas estradas de rodagem, algumas centenas com boa pavimentação, foram entregues ao tráfego público.

Banco da Prefeitura do Distrito Federal S.A.

CAPITAL E RESERVAS Cr\$ 143.795.947,70

Matriz: AVENIDA RIO BRANCO Ns. 39/41

AGÊNCIAS:

- Méier — RUA CAROLINA MEYER N.º 22
- Madureira — TRAVESSA ALMERINDA FREITAS, 43-A
- Penha — RUA CUSTÓDIO DE MELLO, 81-A e B
- Campo Grande — AVENIDA CESÁRIO DE MELLO, 1188-B
- Castelo — AVENIDA NILO PEÇANHA N.º 12
- Jacarepaguá — AVENIDA GEREMÁRIO DANTAS, 56
- São Cristóvão — RUA SÃO CRISTÓVÃO, 1047-B
- Copacabana — AVENIDA NOSSA SENHORA DE COPACABANA
— Esquina de Rainha Elizabete (a inaugurar-se)
- Avenida — AVENIDA RIO BRANCO — Edifício Marquês de Herval

DESCONTOS — CAUÇÕES — COBRANÇAS — GUARDA DE
VALORES — FINANCIAMENTO AGRÍCOLA

DEPÓSITOS A VISTA E A PRAZO

Produtos e Mercados



Parque Industrial Fluminense

RECENTES declarações do diretor do Departamento de Estatística do Estado do Rio vieram pôr em relêvo as excepcionais condições que ali se congregam, para o desenvolvimento de um parque industrial de vulto.

Na verdade, o progresso industrial fluminense já é acentuado, o que lhe dá um curioso aspecto do ponto-de-vista histórico, uma vez que a velha riqueza agrícola que sustentou a primeira aristocracia é substituída por uma moderna riqueza fabril, animando uma elite financeira e sustentando um nível de vida inteiramente diverso nos modos e pensamento dos antepassados.

Funda aquela autoridade as suas declarações nos dados referentes aos censos de 40 e 50, pelos quais se evidencia o progresso industrial fluminense, e nos estímulos do potencial elétrico e da presença da indústria básica de Volta Redonda.

A potência instalada das usinas geradoras em ordem de importância, positiva a capacidade do Estado do Rio, em que se pese a exportação de energia para a capital do país. Para uma superfície de 246.233 km² São Paulo dispõe de 855.065 kW., enquanto o Estado do Rio dispõe de 425.139 kW para uma superfície de 42.588 km². Minas, que vem em terceiro lugar, possui apenas 581.975 km². É de notar-se, ainda, que algumas das obras de ampliação das 246.609 kW., sendo o seu território o maior dos três, atingindo potência instalada de maior vulto se encontram no Estado do Rio, como as de Pirai, que devem resultar na formidável usina de Forçacava.

Isto tem permitido ao Estado do Rio um desenvolvimento incomum, sendo ainda evidente o valor das possibilidades por ele oferecidas às indústrias, que ali proliferam ainda sob a influência benéfica dos favores fiscais e benefícios vários proporcionados pelo governo do Estado.

Entre 40 e 50 instalaram-se no território fluminense 1.451 indústrias novas, sendo o seu total atual de 3.856 estabelecimentos, sem considerar a chamada pequena indústria. Segundo o registro industrial de 1951, o total de estabelecimentos no Estado era de 7.942, compreendendo grandes e pequenas indústrias. Deste total, 1.587 pertenciam ao grupo das indústrias com mais de cinco operários, e 6.355 ao grupo de menos de cinco. Nesse total não se acham relacionados as oficinas de consertos, tinturarias e alfaiatarias.

O valor da produção dos 1.587 estabelecimentos de maior vulto alcançou em 1950 um total de Cr\$ 6.468.577.000,00.

A indústria de maior vulto é a de alimentos (produtos de leite, sardinhas, etc.) com um total de Cr\$ 2.137.894.000,00 daquela cifra, vindo em segundo lugar a metalúrgica, que tem em Volta Redonda sua expressão maior e que se desenvolve à sombra da grande usina. Esta indústria metalúrgica teve sua produção, em 1950, na ordem de Cr\$1.408.696.000,00. Hoje, com o desenvolvimento de Volta Redonda, este valor elevou-se muito, pois só a C.S.N. tem produção superior a um bilhão e meio. Em terceiro lugar vem a indústria têxtil, somando a sua produção Cr\$ 1.166.072.000,00.

O número de operários nos principais estabelecimentos industriais era, em 1950, de 6.797, notando-se que justamente na indústria têxtil o seu número era maior, sendo menor na indústria metalúrgica. Os municípios que mais se destacam, segundo o número de estabelecimentos, são os seguintes: Petrópolis, Campos, Barra Mansa (do qual Volta Redonda é um distrito), Niterói, São Gonçalo, Nova Friburgo e Barra do Pirai.

NOVA CRISE ENTRE OS MADEIREIROS

Um novo apêlo aos titulares do "Trabalho e da Fazenda acaba de ser feito pelo Instituto Nacional do Pinho em favor das classes madeireiras do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina, que se sentem ameaçadas de grave prejuízo.

Informa aquela autoridade que os referidos madeireiros, depois de obterem a autorização do Presidente da República para a exportação de 106 milhões de pés quadrados de madeira de pinho serrado para os Estados Unidos e a Europa, na forma do ajustamento

te consertado com a CEXIM, conseguiram remeter apenas 54 milhões de pés, ficando retidos, aguardando autorização outros 52 milhões de pés, representando 120 milhões de cruzeiros, cujo crédito está aberto em nosso país para essa operação.

Segundo o presidente do Instituto, o saldo, cuja liberação pede, está coberto com cartas de crédito irrevogáveis, com prazos pequenos para vencimento, havendo alguns créditos vencidos e não prorrogados, cujos embarques não puderam ser efetuados por não terem obtido oportuna veiculação.

OITO MILHÕES E MEIO DE CACHOS

Enquanto se desenrolam as negociações entre o Brasil e a Argentina para um acordo econômico geral, no qual o trigo vai ocupar, naturalmente, a posição predominante, um convênio foi elaborado para a exportação pelo Brasil para aquele país de oito e meio milhões de cachos de bananas.

Esta quantidade será embarcada durante quatro anos, e o convênio contém uma cláusula de revisão anual relativa a preços e tonelagem, desde que causas ou motivos ponderáveis aconselhem ou exijam essa medida. As quotas de tonelagem foram aumentadas, com um adicional de vinte por cento, e a fruta embarcada será paga na base de 18 pesos o cacho para a banana nua, e de 19,60 para a banana empalhada.

A taxa de câmbio combinada para os giros de pagamento é a de 40,50 sendo o pês, assim, para esse giro, correspondente a 2.44. A exportação de oito e meio milhões de cachos representa mais de dois bilhões de cruzeiros.

INDÚSTRIA DE SERRAS E FACAS

O Brasil pode vir a tornar-se auto-suficiente no que diz respeito à indústria de serras e facas dentro de muito pouco tempo. Isto é o que salienta o Sindicato da Indústria de Artefatos de Ferro e Metais em Geral, em ofício dirigido à CEXIM, no qual pede que diante das atuais condições da produção brasileira sejam revistos os critérios de importação.

Até há pouco tempo o país tinha de importar quase totalmente o que consumia em serras e facas, mas só uma fábrica transferida da Tcheco-Eslováquia em 1950 está agora abastecendo 60 % do consumo. Uma instalação que se está ultimando em Jundiaí, capaz de produzir serras e serrotes dos mais variados tipos, manuais e mecânicos, com capacidade inicial de 72.000 unidades anuais, completará o abastecimento do mercado nacional e é possível que se pense em exportação.

A produção brasileira no gênero é de serras circulares, braçais, horizontais, verticais, para arcos, lenha, açougues, serrotes-de-mão, traçadores de dentes, facas para máquinas e para artes gráficas, produção do mais alto interesse para inúmeros setores da nossa atividade.

OS COMBUSTÍVEIS EM SANTOS

Segundo quadro organizado pela "Folha da Manhã" de São Paulo, abrangendo o período de janeiro a outubro do ano passado, verifica-se constante aumento da importação de produtos petrolíferos por Santos.

O jornal arrola vários motivos para a justificativa deste aumento, entre os quais a crise de energia elétrica, a expansão da frota automática e dos serviços de mecanização agrícola.

Em confronto com os primeiros 10 meses de 1951, o período de janeiro a outubro apresenta uma particulari-

dade digna de nota: o aumento da importação de gasolina foi muito mais sensível do que o das compras de óleo combustível, mas bastante menor do que o acréscimo verificado na importação de óleo diesel. Note-se, ainda, que o carvão continua a registrar declínio nas importações, situação que se observa em consequência da expansão da indústria carbonífera nacional, e tivemos também grande acréscimo na importação de gás butano, empregado principalmente para uso doméstico, nas maiores cidades paulistas.

Quanto à procedência dos produtos importados, recebemos 55,7 por cento do óleo combustível, 46,4 por cento da gasolina, 74 por cento do que-rozene e 98,2 por cento do gás propana das Antilhas Holandesas, que que assim aparecem como nosso principal fornecedor. Dos Estados Unidos recebemos todo o gás butano importado, 94,2 por cento do óleo lubrificante e 87,7 por cento do carvão. A Venezuela, por sua vez, nos enviou 35,8 por cento do óleo combustível, 48,1 por cento da gasolina e 68,4 por cento do óleo diesel recebidos pelo porto de Santos.

O CAFÉ SOLÚVEL E O FUTURO DO CAFÉ BRASILEIRO

Regressando de Boca Raton, o chefe da delegação da FARESP à convenção anual da National Coffee Association disse palavras tranquilas a respeito do mercado americano, que reputa normal e com capacidade crescente de absorção do café.

Não escondeu, contudo, o progresso do café solúvel nos Estados Unidos, afirmando que esta modalidade de preparo do café, pela sua prática e fácil aplicação, é considerada como vencedora. De fato, diante das dificuldades de servidores notada não somente nos Estados Unidos como em toda a parte, encontra-se no café solúvel a solução para o problema. Acresce ainda que o rendimento é bem mais elevado, o que, permitindo um maior aproveitamento, oferece ainda maior resultado econômico. O paladar da infusão está longe de ser o da bebida confeccionada com o café como ora se faz; contudo, como o paladar se educa, em breve será o gosto do solúvel o ideal. No momento, não existe ainda sua aplicação nos bares "drugstores", sendo vendido nas mercearias e "super-markets". Conquanto seja muito prático e, segundo parece, tenha mesmo assegurado o seu sucesso futuro, a transformação por que passar a indústria de torrefação, permite-nos prognosticar um longo espaço de tempo para a sua total substituição.

Sobre a situação do café brasileiro no mundo o Sr. Silvio de Almeida Prado disse que embora haja tendência para o aumento de produção nas diversas regiões produtoras do mundo, mais alardeada na África, onde já foram realizados por brasileiros cuidadosos estudos, não apresentam elas, à exceção do Brasil, a possibilidade de uma rápida elevação, em seus atuais níveis. No Brasil, temos o enigma paranaense, as novas lavras do Espírito Santo e os espera-

dos resultados da recuperação paulista, que, dentro em breve, deverão fazer-se presentes. Contudo, os seus efeitos, não comprometerão a boa posição estatística que ora desfruta o café, se soubermos prevenir-nos e expandir o atual nível de consumo. A superprodução se atinge por um aumento substancial e repentino da produção ou pela retração e consequente perda de consumo.

E finalmente:

— A chave da solução do problema mundial da produção do café está de posse do Brasil, assim como as consequências de uma política má e imediatista o afligirão em primeiro lugar. Adotada uma criteriosa e real política cafeeira em nosso país, jamais o café será envolvido por uma nova crise.

A EXPORTAÇÃO DE CAFÉ

A exportação de café durante os 9 primeiros meses do ano findo manteve-se em bases estáveis chegando a acusar aumento de 310.920 sacas e Cr\$ 551.0266.703,00 em relação ao mesmo período do biênio 1951/52.

Prova esse fato que a atual crise de dólares (Cr\$ 337.529.446, segundo informa a carta semanal de 7 de dezembro último da National Coffee Association) não se relaciona com indício de qualquer enfraquecimento da exportação do nosso maior produto.

As exportações de café em 1952, no período aludido, renderam divisas num total de 476.654.398 dólares que se distribuíram, principalmente, pelos portos, de Santos — 282.686.232, Paranaguá — 119.796.166 e Rio de Janeiro 60.580.441 dólares.

O AÇÚCAR PAULISTA

As usinas de açúcar paulistas aumentaram bastante o volume de produção na safra 1952/53. Ao se findar o terceiro mês dessa safra, em 31 de agosto p.p., já haviam saído das usinas paulistas 4.325.361 sacas de açúcar, representando um aumento de 10,7 % sobre a produção em igual período de 1951/52 (3.907.649 sacas), e, de 50,3 % sobre o volume registrado no primeiro trimestre da safra de 1948/49.

Vale observar, porém, que as saídas não obedeceram ao mesmo ritmo de aumento registrado pela produção.

Em 1951 havia saído, no terceiro mês da safra, 2.745.606 sacas, enquanto que, no mesmo período do ano passado, as saídas atingiram apenas 2.296.319 sacas. Atribui-se essa queda de 449 mil sacas, ao fato de os comerciantes terem hesitado em pagar o preço estabelecido pelo Instituto do Açúcar e do Alcool.

As perspectivas para a safra 1952/1953 são excepcionais, permitindo estimativas sem precedentes quanto ao ano açucareiro em curso, na área canavieira paulista.

PRODUÇÃO DO DENDÊ

Há pouco tempo lemos na imprensa diária um título interessante e muito verdadeiro. Dizia ele, referindo-se às importações crescentes de

azeite de dendê para a nossa indústria siderúrgica, que "enquanto o mundo negocia, a Bahia cozinha."

Realmente, embora seja a Boa-Terra tradicionalmente produtora de dendê, largamente empregado em sua cozinha característica, não é capaz de fornecer ao país e pensar em exportar o óleo refinado tão consumido em todo o mundo.

Sumatra e Congo Belga suprem as indústrias mundiais de aço e de sabonetes do "palm oil", como é internacionalmente conhecido o dendê, e até Volta Redonda o importa para um dos processos finais da fabricação de fôlhas-de-Flandres.

Tendo em vista a possibilidade da produção nacional, capaz não só de aliviá-la de pesadas divisas como de libertá-la da dependência do estrangeiro neste particular, a Companhia Siderúrgica Nacional vem estudando a possibilidade de produzir o dendê em escala racional, industrializando-o convenientemente. Para isto, o General Sylvio Raulino de Oliveira, presidente C.S.N., entendeu-se com o Ministério da Agricultura e com o governo bahiano, designando o Eng.º Paulo Martins, vice-presidente da Siderúrgica e responsável pelo setor das matérias-primas, de levar a efeito os planos por ele traçados para a obtenção do dendê bahiano, tanto mais porque, com a ampliação, da usina de Volta Redonda, o consumo vai ser superior a mil toneladas anuais de óleo.

Os entendimentos da C.S.N., com o governo bahiano e Instituto Agrônomo do Leste vão adiantados, devendo ser aproveitadas áreas litorâneas do sul bahiano para o plantio do dendê e instalada uma usina de refinação na Bahia.

A PRODUÇÃO DE SAL

Repete-se este ano o que tem ocorrido há decênios no mercado do sal — há abundância do produto no norte, mas os principais centros consumidores não dispõem das quantidades desejadas por falta de transporte. E assim se mantém, com graves prejuízos gerais, um preço artificial.

A estatística referente ao ano salinero de 1952-53 distribui a produção de sal por onze unidades federadas, a começar pelo Pará, ao norte, e a terminar pelo Rio de Janeiro, ao sul, estando a produção calculada em um milhão de toneladas.

O maior produtor é o Rio Grande do Norte, com 611.800 toneladas, seguindo-se o Rio de Janeiro, com 145.000 toneladas. O Ceará detém o terceiro posto, com 117.000 toneladas, distribuindo-se o restante por oito Estados menores produtores.

A fim de facilitar a distribuição da produção, e tentando quebrar um sistema tradicional que tem conferido a determinados grupos o controle do mercado, o governo vem de tomar medidas especiais no sentido de se ampliarem os meios de transporte para o sal.

FALTA DE MERCADO PARA OS REFRATÁRIOS

Em vista da crescente importação de material refratário, a Federação e o Centro das Indústrias de São Paulo dirigiram-se ao governo afirmando existir no país suficiente produção, prejudicando-se a indústria com as compras no estrangeiro.

Segundo afirmaram, existem no país três grandes e numerosas indústrias pequenas de refratários, e o problema que as aflige não é o de incapacidade de produção, mas de falta de mercado. A produção anual de tijolos e peças refratárias, consideradas apenas as principais categorias, é de 136.500 toneladas.

Em 1951, importou o Brasil, segundo os dados oficiais, cerca de 44 milhões de cruzeiros de artigos refratários, sob diversas denominações, no total de 14 mil toneladas. É de acreditar, porém, que essa importação tenha sido muito superior, pois os produtos refratários podem ser importados também sob a denominação de areias ou silicas, argilas, instalações completas (caldeiras, formas de vidro, fábrica de cimentos, etc.), acessórios ou equipamentos industriais. Entretanto, são poucos os tipos de refra-

tários que, em virtude de não comportar o mercado produção em escala industrial, ainda não se fabricam no Brasil e, portanto, devem ser importados. São os seguintes: refratários de grafite e de carbono; refratários isolantes para emprego em temperaturas acima de 1.300° C (tipo americano); refratários de carbureto de silício (carborundum); refratários aluminosos com 7 % ou mais Al₂O₃; refratários de óxidos puros e fundidos (Coridon, óxido de zircônio, alumina ou magnésia fundida, etc.); e peças fundidas de composições refratárias (Cohrart, etc.).

O memorial declara ser da maior necessidade estabelecer-se ampla cooperação entre a CEXIM, as alfândegas e as entidades industriais, para evitar a entrada no país de material refratário cuja importação não se justifique.

E faia na possibilidade de vendermos refratários ao estrangeiro.

O Brasil já exportou para a Argentina, em quantidade substancial, refratários dos mais diferentes tipos. Entretanto, grandes dificuldades estão impossibilitando novas exportações, com enormes prejuízos para as empresas nacionais.

Estamos aptos a exportar mais de

20 mil toneladas anuais de produtos refratários, no valor de cerca de 40 milhões de cruzeiros, sem computar 800 mil dólares de magnésia sintetizada, no total de cerca de 56 milhões de cruzeiros, anualmente. É devido apenas às condições reinantes na Estrada de Ferro Leste Brasileiro, que não se está fazendo a exportação de magnésita.

PRODUÇÃO ANIMAL BRASILEIRA

O Serviço de Estatística do Ministério da Agricultura, a propósito da 2.ª Reunião Interamericana de Produção Animal, que se realizou há pouco em Bauru, divulgou números relativos à produção animal brasileira que constituem as últimas indicações a respeito.

Em 31 de dezembro de 1951 a estimativa do gado existente (gado maior) era de 53.512.780 cabeças de bovinos, 6.994.120 de equinos, 1.592.560 de asininos e 3.180.590 de muare. Em cruzeiros os valores correspondentes eram os seguintes: bovinos, 49.350.663.000; equinos, 6.328.946.000; asininos, 682.726.000; muare, 4.918.087.000.

No referido ano o maior número de bovinos pertencia ao Estado de Minas Gerais (11.989.000 cabeças) seguindo-se-lhe o Rio Grande do Sul (8.544.900 cabeças). Em relação aos equinos êsses Estados apresentavam igualmente os maiores índices (1.264.400 e 1.082.990 cabeças). Quanto aos asininos o primeiro lugar cabia ao Estado da Bahia (479.080 cabeças) e o segundo ao Ceará (297.430 cabeças). Em relação aos muare o Estado de Minas ainda se apresentava com maior contingente (632.280 cabeças), seguido do Estado de São Paulo com o total de 608.630 cabeças.

Ao findar o ano de 1951 o total existente no país era o seguinte: suínos, 27.800.800 cabeças, no valor de Cr\$ 10.765.880.000,00; ovinos, 15.891.430 cabeças, no valor de Cr\$ 1.990.704.000,00; caprinos, 8.839.610 cabeças, no valor de Cr\$ 670.447.000,00.

Por Estados, os principais produtores eram os que seguem: Suínos — Minas Gerais, 5.076.000 cabeças; São Paulo, 3.683.940; Rio Grande do Sul, 3.440.160 cabeças. Ovinos — Rio Grande do Sul, 9.693.060 cabeças, Bahia, 1.634.380; Ceará, 1.002.860 cabeças. Caprinos, Bahia 2.130.680 cabeças; Pernambuco, 1.507.070; Ceará 1.210.350; Piauí, 1.094.210.

Nos matadouros, frigoríficos, charqueados, fábricas eventuais de charque, o total de bovinos abatidos (1951) foi de 6.452.305 cabeças (compreendendo bois, vacas e vitelos).

Acentua o S.E.P. que em 1950 o abate atingiu o total de 5.964.718 cabeças e em 1949 o total de 6.022.521 cabeças.

A matança de suínos verificada nos citados estabelecimentos alcançou o total de 5.986.273 cabeças, em 1951, contra 5.408.106 no ano anterior. Ovinos, 1.228.626 cabeças, e caprinos 1.298.759 cabeças.

Companhia Auxiliar de Serviços de Administração

DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM

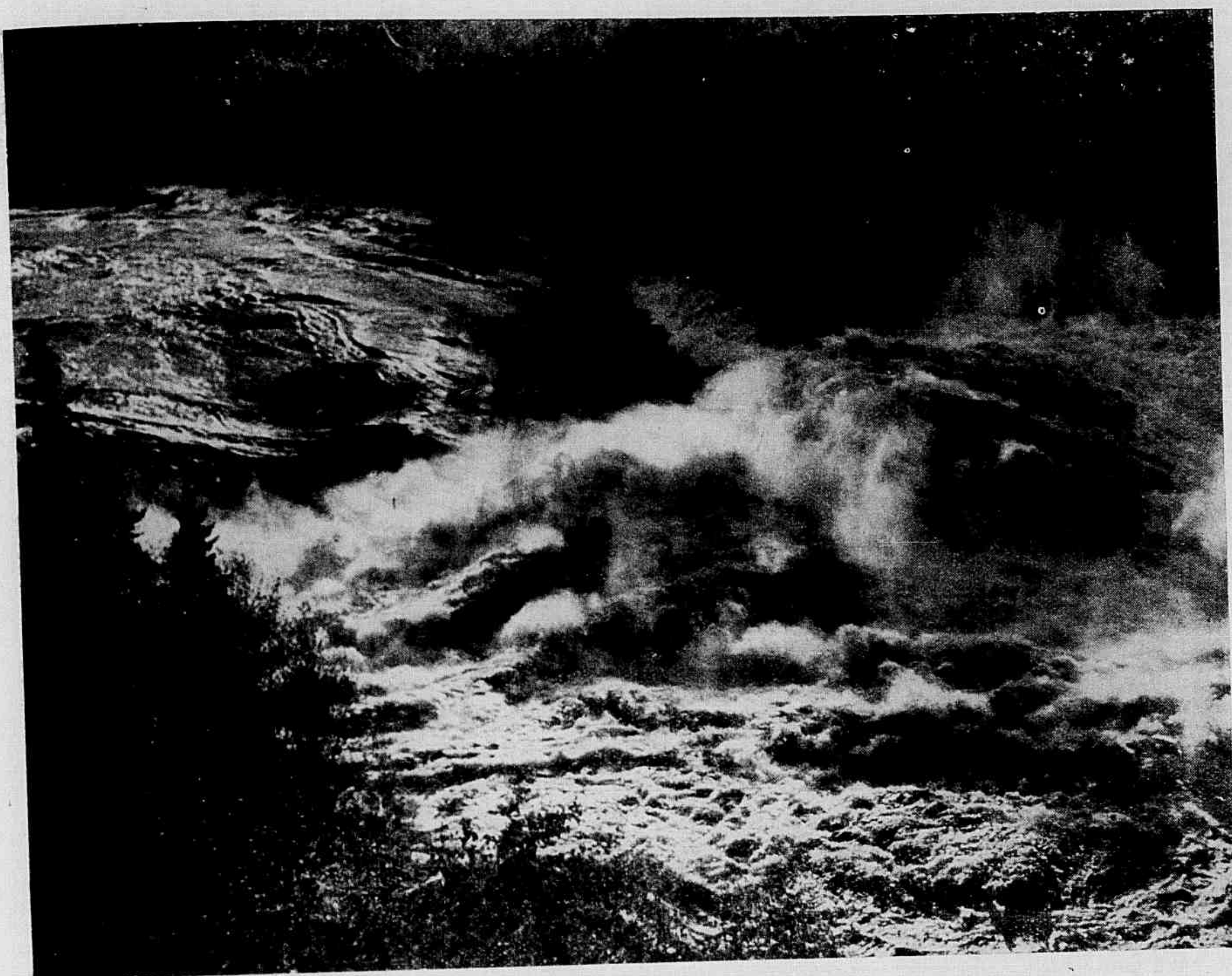
UMA NOVA ARTE QUE A TÉCNICA MODERNA PÓS A SERVIÇO DA SEGURANÇA DO PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE;

UM NOVO MÉTODO DE ARQUIVAMENTO DE DOCUMENTOS, COM ECONOMIA DE TEMPO, ESPAÇO E DINHEIRO;

UM NOVO PROCESSO DE CÓPIA FIDELÍSSIMA DE QUAISQUER DOCUMENTOS, PÁGINAS DE LIVROS, JORNAIS E REVISTAS, FOTOGRAFIAS, ETC.

AVENIDA PRESIDENTE VARGAS, 509 — 17.º AND.

FONES: 43-4811 e 23-0 38



Daqui vem o Alumínio

Sabe você que a eletricidade necessária para produzir uma tonelada de alumínio daria para iluminar sua casa durante 15 anos?

1.500.000 cavalos de força! Para obtê-los a Usina de Shipshaw precisou domar a impetuosa torrente do Rio Saguenay! E toda esta tremenda força é fornecida para a maior fábrica de alumínio do mundo - Arvida - da Aluminum Company

of Canada, Limited (Alcan), uma das componentes do grupo Aluminium Limited.

Energia elétrica abundante e maquinaria moderna vêm permitindo ao nosso grupo fornecer alumínio, cada vez mais alumínio - milhares de toneladas - para melhorar os meios de transporte, para fins essenciais, para a defesa militar e para uma infinidade de outras aplicações!



Norton 3601

ALUMINUM IMPORT CORPORATION

Distribuidora, para o Hemisfério Ocidental, dos produtos das companhias ligadas ao Grupo Aluminium Limited
Rua da Quitanda, 96 - 7.º andar - São Paulo - Telefones 32-0851 e 32-1244
Caixa Postal, 7199 - Endereço Telegráfico "ALIMPORT"

Observações Financeiras



Justiça Tributária

AVIVA-SE a necessidade de uma definição que conduza à hierarquia tributária, com base na verdadeira justiça social, isto é, sem premissões e sem excessos. A verdade é que os legisladores ainda não se animaram ao lançamento das normas de direito financeiro a que se refere a Constituição. Essas normas seriam capazes de conter o descomedimento dos poderes regionais e locais responsáveis pelo encarecimento da vida, pois o encarecimento se funda, principalmente, na periódica elevação dos impostos, o que torna impeditivo o congelamento dos preços.

O exemplo do Distrito Federal é típico. A variedade dos tributos (licença, localização, indústria e profissões, vendas e consignações), com a flutuação das incidências a que se sujeita o comércio, nesta ou naquela zona, estabelece o disparate com que é visível a modalidade de custo de uma mesma mercadoria, neste ou naquele bairro, nesta ou naquela rua de um bairro. As normas financeiras que a Constituição preconiza seriam, como é óbvio, o ponto de partida natural para o advento de uma política de equilíbrio dos preços, no compasso da tributação.

Neutralizariam, as normas em aprêço, os excessos dos movimentos com que se elevam as receitas públicas sem consideração pelas reais possibilidades dos contribuintes. Sem essas normas, o congelamento, de que tanto se fala ultimamente, será promessa enganadora, assim uma espécie de nota romântica tirada a uma velha canção.

Por outro lado, não há quem ignore o estranho paradoxo da Constituição: atribui à União a direção da política do consumo e defere aos Estados-membros o direito de tributar as vendas. Sem embargo do caráter pessoal que os impostos devem ter, sempre que possível, conforme o texto da Carta Magna, que manda graduá-los de acordo com a capacidade econômica do contribuinte, os tributos continuam a ter caráter geral. Recaem mais sobre o consumo e sobre as vendas, desmerecendo as classes do trabalho, sem afetar a sorte dos mais favorecidos, porque tais ônus são proporcionais.

Não sendo progressivos, não suporta igualmente a imposição real do tributo quem possui cem e paga cinco, em confronto com quem tem dez mil e só paga quinhentos. O simples registro dessas considerações, deixa claro o muito que se tem a fazer, no campo dos impostos, no sentido do estabelecimento de uma justiça tributária que represente justiça social.

EXAME DE CONTAS

EM SEU RELATÓRIO correspondente às atividades do Tribunal de Contas em 1952, o Ministro Bittencourt Sampaio faz uma afirmativa das mais contrastadoras — a de que apenas 13,47% da despesa pública estão sujeitos ao exame daquele órgão e de que em 1951 foram realizadas despesas sem crédito num total de 2.880 milhões de cruzeiros. E declara, a seguir, não poder “considerar bom um sistema a que não se está permitindo controlar a maior parcela da arrecadação da receita pública — aquela que é feita pelas coletorias, a um só tempo lançadoras e cobradoras, e, isso, sem cadastro fiscal”.

O relatório do Ministro Bittencourt Sampaio vale, sem dúvida, como um diagnóstico das mazelas que afligem nosso aparelho de fiscalização e exação e como testemunho eloquente do descontrôle e da burocracia que cercam a movimentação das contas públicas. Ao que tudo indica, a maior responsabilidade por esse estado de coisas cabe a certa resistência encon-

trada em alguns setores da administração diante das exigências de prestação de contas e aos processos complicados que informam o Código de Contabilidade Pública.

Neste particular, atente-se a que um dos objetivos da reforma administrativa preconizada pelo governo seria o de encurtar-se o prazo de julgamento das contas. Ocorre, contudo, que, a acreditar no relatório Bittencourt Sampaio, os prazos de julgamento, pelo Tribunal de Contas, não excedem a limites razoáveis. E tanto é assim que, no mês-índice, isto é, em novembro último, o tempo médio dispendido para os julgados foi de 10,7 dias para os contratos, 8,5 dias para abertura de crédito, 7,6 dias para distribuição de crédito, 9 dias para o registro prévio de ordens de pagamento, e 8 dias para ordens de pagamento.

Acontece que, assim procedendo, o Tribunal de Contas não o faz por superfetação. Cumpre, apenas, dispositivos do Código de Contabilidade Pública, contra os quais avulta generalizada animosidade. Nestas condições,

qualquer plano de reforma deve envolver a simplificação do Código e não a redução do campo de competência do Tribunal de Contas. Aliás, o aprimoramento dos trabalhos do Tribunal poderia já se ter procedido, visando a atenuar as dificuldades estruturais das tomadas de contas, com a instalação de nova Diretoria de Fiscalização Financeira. A propósito, lembra o Ministro Bittencourt Sampaio: “Infelizmente, porém, os nossos serviços não puderam ser assim aprimorados porque, não obstante o Congresso Nacional nos ter proporcionado os recursos para tal fim, pela Lei n.º 1.591, de 17 de abril de 1952, até este momento o Ministério da Fazenda não entregou a área que nos cabe por lei, embora tenhamos promovido todas as demarches para tal fim”.

EVOLUÇÃO DA DESPESA

É impressionante que os gastos federais orçados para 1953 totalizem importância superior a 34 bilhões de cruzeiros, denotando aumento de grave significação, no cotejo com a lei de meios do ano passado. Para que se tenha melhor idéia da situação, basta acompanhar-se a progressão das cifras correspondentes aos gastos federais nos últimos anos, em milhões de cruzeiros.

Despesa federal realizada

(em milhões de cruzeiros)

1944	8.399
1945	10.839
1946	14.203
1947	13.393
1948	15.696
1949	20.727
1950	23.670
1951	23.548
1952 (orçada)	25.431
1953 (proposta) ...	30.482
(orçada)	34.005

Limitamo-nos à reprodução das cifras retrospectivas ao ano que precedeu à conclusão da guerra, seguido pelo período de transição que precedeu o retorno do regime constitucional. Fixamos também os algarismos do orçamento proposto, para confronto com os níveis que o Congresso votou, acentuando, desde logo, sem hesitação, que não há economia suficientemente sólida ao ponto de resistir a tal ímpeto dos gastos públicos de um a outro exercício.

Urge, assim, já não diremos estabilizar o nível das despesas, mas recuar vigorosamente, de modo a restabelecer o bom senso. A verdade é que, de 1952 para 1953, os níveis dos gastos federais se agravaram enormemente, denotando o aumento superior a 8 e meio bilhões de cruzeiros. Para se dar uma idéia do que significa isso, basta ver que toda a despesa da União, realizada no exercício de 1944, ano da guerra, atingiu a 8.399 milhões de cruzeiros, enquanto a diferença a mais, resultando do cotejo da despesa orçamentária de 1952 e

1953 equivale a 8.574 milhões de cruzeiros.

IMPÔSTO DE RENDA

Como é sabido, o orçamento geral da República manteve, com maior destaque, o imposto de renda na liderança dos tributos da União. Isto vem significar não apenas uma vitória financeira para o erário público, senão também uma conquista social importante. É o imposto de renda a única fonte de receita, na base da capacidade contributiva de cada um, que, de modo justo, isenta os que ganham pouco como pouco cobra das classes médias, para gravar, até 50%, os rendimentos dos mais abastados.

Assim, pode-se afirmar que o imposto de renda é um instrumento de regularização social e de desenvolvimento econômico, acompanhando a crise e a prosperidade das fontes de receita com equilíbrio e justiça fiscais. Este ano, o orçamento da República prevê, como renda tributária, uma arrecadação total de 27 bilhões de cruzeiros, para a qual somente o imposto de renda contribuirá com 11 bilhões, ou sejam 42% do global.

A participação em aprêço é o atestado mais eloquente da ascensão do referido tributo, sem majoração de taxas, o que evidencia ser possível aumentar a receita por meio do aperfeiçoamento fiscal, tal como se vem verificando nos serviços da Divisão do Imposto de Renda. Convém ainda ressaltar que o imposto de renda também contribuirá com mais um bilhão e 600 milhões de cruzeiros, em 1953, para a formação dos fundos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. Esses fundos se destinam, como é sabido, de modo específico, ao reaparelhamento das ferrovias e das instalações portuárias, bem assim ao fomento da produção de energia elétrica e outros projetos de alto interesse nacional.

ORÇAMENTO DOS EE.UU.

A última proposta orçamentária apresentada por Truman ao Congresso norte-americano, correspondente ao ano financeiro que começa a 1.º de julho próximo e vai até 30 de junho de 1954, prevê uma movimentação de dólares inferior à do exercício precedente, que termina a 30 de junho do ano em curso. As despesas previstas vão a 78.600 milhões de dólares, e as receitas são estimadas em 68.700 milhões, de onde um *deficit* previsto de 9.900 milhões de dólares.

Em sua mensagem, Truman salientou que 73% de todas as despesas orçamentárias para o exercício de 1953/54 serão consagradas aos programas ditos de segurança. Constituem elas os capítulos seguintes: exércitos de terra, de mar e ar; auxílio ao estrangeiro; produção de energia atômica; produção de defesa; estabilização econômica; defesa passiva e marinha mercante. As despesas previstas para esses programas elevam-se a 57.300 milhões de dólares, dos quais 46.300 milhões destinam-se

aos exércitos de terra, mar e ar, e 8.000 milhões para auxílio ao estrangeiro.

Contudo, esses números contêm saldos disponíveis de exercícios precedentes. Assim é que, em contraste com as despesas previstas, os novos créditos militares pedidos se elevam, de fato, a 41.500 milhões de dólares e os pedidos para o auxílio econômico a 7.800 milhões. As despesas previstas para o programa de energia atômica se elevam a 2.700 milhões de dólares, levando em conta os saldos dos créditos para os projetos atualmente em curso, e os créditos pedidos para fazer face às despesas previstas se elevam, para esse programa, a 1.997 milhões de dólares.

No que concerne às despesas militares, pode-se notar que as previstas para a construção de aviões montam, para o exercício de 1953/1954, a 8.100 milhões de dólares, em relação aos 7.400 milhões do exercício precedente. O quadro do conjunto do projeto de orçamento geral proposto por Truman se apresenta assim, para o exercício de 1953/1954:

Fôrças armadas, despesas previstas: 46.296.000.00 de dólares. Créditos novos: 41.353.000.00;

Auxílio ao estrangeiro: despesas previstas: 7.861.000.000; créditos novos: 8.011.000.000;

Finanças, Comércio e Indústria: despesas previstas: 275.000.000; créditos novos: 80.000.000;

Transportes e Comunicações: despesas previstas: 2.016.000.00; créditos novos: 2.068.000.000;

Recursos naturais: despesas previstas: 4.097.000.000; créditos novos: 3.459.000.000;

Agricultura: despesas previstas: 1.827.000.000; créditos novos: 1.455.000.000;

Trabalho: despesas previstas: 268.000.000; créditos novos: 278.000.000;

Moradias de baixo preço: despesas previstas: 509.000.000; créditos novos: 691.000.000;

Ensino e pesquisas científicas: despesas previstas: 288.000.000; créditos novos: 117.000.000;

Segurança e Higiene Sociais: despesas previstas: 2.579.000.000; créditos novos: 2.563.000.000;

Ex-Combatentes: despesas previstas: 4.564.000.000; créditos novos: 4.617.000.000;

Serviços administrativos governamentais: despesas previstas: 1.547.000.000; créditos novos: 1.478.000.000;

Juro sobre a dívida pública: 6.420.000.000;

Reserva: 40.000.000.

Este Número foi Microfilmado

pela

Companhia Auxiliar de Serviços de Administração

Avenida Presidente Vargas, 509 — 17.º andar.

Fones: 43-4811 e 23-0538

Departamento de Microfilmagem

O OBSERVADOR está habilitado à reprodução em microfilme positivo, de quaisquer dos artigos contidos no mesmo, bastando para isso que os interessados se dirijam à Administração da Revista:

Edifício VALENTIM F. BOUÇAS — Avenida Graça Aranha, 182 — 10.º andar

FONES: GERÊNCIA 42-5519 • REDAÇÃO 42-6995

Bancos e Moedas



Ainda a Reforma Bancária

CONTINUA ganhando novos adeptos a tese da transformação definitiva da Superintendência da Moeda e do Crédito em Banco Central, com a anexação, a esse órgão, de muitas atribuições e de alguns serviços até o momento desempenhados pelo Banco do Brasil. Acredita-se que, a contar com poderes para traçar a política de crédito e de câmbio do país e para indicar as providências e medidas que visem ao controle e estabilidade do mercado monetário interno e ao equilíbrio do balanço de pagamentos com o exterior, a SUMOC poderia desempenhar valioso papel na distribuição adequada do dinheiro necessário às atividades econômicas no interior.

Produziria a nova Superintendência da Moeda e do Crédito uma verdadeira revolução no meio brasileiro, especialmente se funcionasse como uma câmara central de compensações, articuladas com os bancos regionais de que o Brasil está precisando. Dois bancos dessa natureza, o Banco de Crédito da Amazônia e o Banco do Nordeste, já existem no país. O primeiro desses bancos funciona desde a última guerra e o segundo está prestes a ser instalado.

Advoga-se que, ambos, ligados à SUMOC, já se poderá partir para a composição de um sistema federal de reserva, à semelhança do existente nos Estados Unidos, o qual supre e controla as necessidades de crédito nas grandes zonas do país. Nos termos dessa tese, acredita-se possível, então, efetuar o planejamento regional, como ponto de partida para a descentralização administrativa do Governo Federal.

Em função do exposto, tornar-se-ia desaconselhável qualquer medida prática a ser tomada no momento objetivando a reestruturação da administração pública federal. É que essa reestruturação, nos moldes reclamados pelos novos tempos brasileiros, apenas seria atingida plenamente, com resultados satisfatórios, quando a União estivesse, de fato, e não só de direito, presente em toda a superfície do nosso império continental, que ainda é uma colônia dentro da República.

EMISSIONES DE CAPITAL

NÃO obstante a queda geral verificada no ritmo das atividades econômicas do país, a cadência das emissões de capital foi muito mais rápida em 1952 do que no ano anterior. Por falta de estatística referentes ao mês de dezembro último, não se pode ainda estabelecer um confronto completo entre os dois exercícios. Já se pode notar, contudo, que, durante os primeiros onze meses do ano findo, as emissões no Rio e São Paulo ultrapassaram a cifra de 12 bilhões de cruzeiros, contra o total, já considerado excepcional, de 11 bilhões em todo o ano de 1951.

Prevê-se, pois, que o movimento de capitais de 1952 se revele superior em cerca de dois bilhões de cruzeiros ao de 1951. Esse movimento, por outro lado, caracterizou-se por três aspectos essenciais: de um lado, sua intensidade; de outro, seu dinamismo, especialmente no Estado de São Paulo; e, finalmente, a crescente importância das emissões nas demais Unidades da Federação, no chamado "interior" do país.

Em 1951, segundo o boletim "A marcha dos negócios", editado pelo Consórcio Brasileiro de Investimen-

tos", 103 companhias, com um capital de 1.053 milhões de cruzeiros, foram constituídas nos Estados de Minas Gerais, Santa Catarina, Espírito Santo, Pernambuco e Bahia. No primeiro semestre de 1952, as emissões realizadas nesses mesmos Estados já representavam um capital superior a 1.300 milhões, o que indica um crescimento mais acelerado que o registrado, por exemplo, no mercado financeiro de São Paulo.

INVESTIMENTOS

Admite-se que o fluxo líquido de capital norte-americano para o Brasil, durante o primeiro semestre de 1952, foi de cerca de 176 milhões de dólares, cifra essa que deve ser cotada com o total de 187 milhões de dólares aqui investidos por capitalistas dos EE.UU. durante todo o ano de 1951.

As inversões diretas de capital dos EE.UU. no exterior, em 1952, deverão exceder, quando apuradas, o total de 603 milhões de dólares, que foi a cifra alcançada em 1951. Não obstante, acredita-se que o montante, de inversões correspondente ao ano findo será provavelmente inferior ao nível recorde de após-guerra,

de 786 milhões de dólares estabelecido em 1949.

Embora o movimento líquido de capital particular a longo prazo e as inversões de lucros das companhias norte-americanas com suas subsidiárias no exterior tivessem atingido níveis além dos recordes anteriores durante o primeiro semestre do ano findo, calcula-se que um declínio considerável deve de ter ocorrido no segundo semestre.

RESERVA DE OURO E DÓLAR

As reservas em ouro e dólar da Alemanha Ocidental saltaram da estaca zero em que praticamente se encontravam há dezoito meses para cerca de 550 milhões de dólares em fins de 1952. Enquanto isso, as reservas de ouro e dólares da Grã-Bretanha aumentaram novamente em novembro, pelo terceiro mês consecutivo; no último dia de novembro alcançavam 1.895 milhões de dólares.

Durante o terceiro trimestre do ano findo, segundo informou o Departamento de Comércio dos EE.UU., vários países estrangeiros conseguiram aumentar suas reservas de ouro e dólares em mais de 700 milhões de dólares, através da redução de suas compras no mercado norte-americano. Esses países conseguiram mais do que compensar a quantidade de dólares e ouro que perderam de meados de 1951 até março de 1952. O acréscimo, durante o período supra mencionado, foi de 1,1 bilhões de dólares.

No fim de setembro do ano passado, as reservas de ouro e dólares nos países estrangeiros eram superiores ao nível máximo registrado durante a expansão conseguida nos preços das matérias-primas importadas depois do início da guerra na Coreia. De acordo com o relatório do Departamento de Comércio dos EE.UU., o declínio nas exportações de bens e serviços pelos norte-americanos permitiu aos países estrangeiros melhorar sua balança de pagamentos. O declínio foi de 5,3 bilhões de dólares no segundo trimestre para 4,6 bilhões no terceiro trimestre de 1952.

A greve de aço foi um fator importante, que contribuiu para a redução das importações. Condições melhores de suprimentos em outros países, bem como as enérgicas restrições cambiais impostas por algumas nações, principalmente no caso do Brasil e da área do esterlino, reduziram a demanda de mercadorias produzidas nos Estados Unidos e, conseqüentemente, a procura de dólares.

As importações de bens e serviços no terceiro trimestre de 1952, que atingiram aproximadamente 3,9 bilhões de dólares, não demonstraram alteração alguma em relação ao trimestre anterior. Um declínio sazonal nas importações de mercadorias foi compensado por um aumento mais do que sazonal nas despesas dos turistas e nos gastos com o programa de armamento, inclusive as com-

(Continua na pág. 98)

BANCO DO ESTADO DE SÃO PAULO S. A.

(AUTORIZADO A FUNCIONAR POR FÔRÇA DO DEC. FEDERAL N.º 17.981, DE 12/11/1927)

EDIFÍCIO - SEDE: PRAÇA ANTÔNIO PRADO N.º 6 — SÃO PAULO

CAPITAL Cr\$ 100.000.000,00

RESERVAS Cr\$ 237.356.235,29

Balanco em 31 de Dezembro de 1952, compreendendo as operações da Matriz e Agências de Adamantina, Amparo, Anápolis (Goiás), Aradradina, Araçatuba, Araraquara, Araras, Atibaia, Avaré, Barretos, Batatais, Bauru, Bebedouro, Birigui, Botucatu, Bragança Paulista, Brazilândia, Caçapava, Campinas, Campo Grande (Mato Grosso), Campos do Jordão, Casa Branca, Catanduva, Franca, Gália, Goiânia (Goiás), (Capital), Guaratinguetá, Ibitinga, Itapetininga, Itapeva, Itu, Ituverava, Jaboticabal, Jaú, Jundiaí, Lençóis Paulista, Limeira, Lins, Lucélia, Marília, Mirassol, Mogi-Mirim, Novo Horizonte, Olímpia, Ourinhos, Palmital, Penápolis, Pinhal, Piracicaba, Pirajuí, Pirassununga, Pres. Prudente, Pres. Venceslau, Quatá, Registro, Ribeirão Preto, Rio Claro, Rio de Janeiro (D.F.), Santa Cruz do Rio Pardo, S. Anastácio, Santos, São Bernardo do Campo, S. Carlos, S. João da Boa Vista, S. Joaquim da Barra, S. José do Rio Pardo, S. José do Rio Preto, São Simão, Sorocaba, Tanabi, Taubaté, Tietê, Tupã e Uberlândia (Minas Gerais).

ATIVO		Cr\$	PASSIVO		Cr\$
CARTEIRA COMERCIAL			CARTEIRA COMERCIAL		
A — DISPONÍVEL — CAIXA			F — NÃO EXIGÍVEL		
Em moeda corrente	531.849.780,00		Capital	100.000.000,00	
Em dep. no Banco do Brasil ..	152.038.064,50		Fundo de reserva legal	51.260.652,60	
Em depósito à ordem da Sup. da Moeda e do Crédito — Decreto-lei n.º 7.293	88.292.426,30		Fundo de previsão	58.853.840,80	
	1.624.484,40	773.804.755,20	Outras reservas	127.241.741,89	337.356.235,29
Em outras espécies			G — EXIGÍVEL		
B — REALIZÁVEL			Depósitos: — à vista e a curto prazo:		
Letras do Tesouro Nacional ..	294.000,00		de Poderes Públicos	2.025.884.079,20	
Empréstimos em C/Corrente ..	1.365.024.520,10		de Autarquias	199.011.230,20	
Empréstimos Hipotecários	533.788.094,00		em C/C sem limite	458.527.164,70	
Títulos descontados	2.822.791.589,10		em C/C limitadas	180.397.232,00	
Agências no País	380.929.311,90		em C/C populares	314.169.162,20	
Correspondentes no País	15.717.233,20		em C/C sem juros	231.281,70	
Correspondentes no Exterior ..	12.934.362,60		em C/C de aviso	4.670.413,40	
Outros créditos	454.793.908,50		Outros Depósitos	137.369.823,10	
Imóveis	42.489.297,10		a prazo:		
Tít. e valores mobiliários:			de Poderes Públicos	3.320.000,00	
Apólices e Obrig. Federais, inclusive as do valor nominal de Cr\$ 88.293.200,00 depositadas no Banco do Brasil S. A., à ordem da S.M.C. e Cr\$ 1.000.000,00 na Delegacia Fiscal, conforme Dec. lei 9.602.	61.917.899,40		de Autarquias	772.500.000,00	
Apólices Estaduais	450.837.985,70		de diversos:		
Apólices Municipais	331.766,90		a prazo fixo	243.240.162,30	
Ações e Debêntures	15.810.887,00		de aviso prévio	124.522.241,30	
Outros valores	1.595.899,30	6.159.256.744,80			
C — IMOBILIZADO			OUTRAS RESPONSABILIDADES		
Edifícios de uso do Banco	177.813.781,30		Obrigações diversas	1.109.084.705,50	
Móveis e utensílios	24.951.376,70		Agências no País	374.331.099,00	
Material de expediente	1.713.897,00	204.479.055,00	Correspondentes no País	47.557.800,30	
Instalações	—		Correspondentes no Exterior ..	2.153.184,60	
D — RESULT. PENDENTES			Ord. de pag. e outros créditos ..	686.791.937,82	
Juros e descontos	—		Dividendos a pagar	12.035.798,00	6.696.097.315,32
Impostos	—		H — RESULT. PENDENTES		
Desp. gerais e outras contas ..	—		Contas de resultados		104.087.004,39
E — C/DE COMPENSAÇÃO			I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Valores em garantia	2.879.378.529,40		Depositantes de valores em garantia e custódia	3.482.222.377,90	
Valores em custódia	602.843.848,50		Depos. de tít. em cobrança:		
Títulos a receber de c/alheia ..	423.945.180,20		do País	338.273.806,40	
Outras contas	1.354.209.380,30	5.260.376.918,40	do Exterior	85.671.353,80	
			Outras contas	1.354.209.380,30	5.260.376.918,40
		Cr\$ 12.397.917.473,40			Cr\$ 12.397.917.473,40
CARTEIRA HIPOTECÁRIA "OURO"			CARTEIRA HIPOTECÁRIA "OURO"		
Emissão de Letras Hipotecárias		37.154.500,00	Obrigações "Ouro" em circulação:		
Empréstimos Hipotecários "Ouro"			Série A	10.936.000,00	
Rurais:			Série B	12.796.000,00	
Série A	1.005.740,50		Série C	13.424.000,00	37.156.000,00
Série B	951.818,80	2.926.258,00			
Série C	968.698,70		Letras hipotecárias "Ouro" caucionadas:		
Disponibilidades junto à Carteira Comercial:			Série A	10.935.500,00	
a) Em Apólices do Reajustamento Econômico:			Série B	12.795.500,00	
Série A	590.000,00		Série C	13.423.500,00	37.154.500,00
Série B	890.000,00	4.480.000,00			
Série C	3.000.000,00		Garantias diversas		31.569.300,00
b) Em dinheiro:			Diversas contas		27.511.478,70
Série A	9.340.259,50				
Série B	10.954.181,20	29.749.742,00			
Série C	9.455.301,30				
Hipotecas "Ouro"					
Rurais		31.569.300,00			
Carteira comercial		17.631.705,20			
Diversas contas		9.879.773,50			
		Cr\$ 12.531.308.752,10			Cr\$ 12.531.308.752,10

São Paulo, 12 de Janeiro de 1953. — **João Pacheco Fernandes**, Presidente. — **Dr. Luiz Rodolpho Miranda**, Vice-Presidente. — **Mário Morandi**, Diretor-Superintendente. — **Dr. Manoel de Figueiredo Ferraz**, Diretor da Carteira Comercial e Industrial. — **João de Souza Dantas**, Diretor da Carteira Agrícola. — **Albano Camargo Junior**, Gerente. — **Francisco Pereira de Andrade**, Gerente. — **Dr. Paulo de Camargo**, Gerente. — **Nelson Lobo de Barros**, Contador — C. R. C. Sp. 15.458.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA "LUCROS E PERDAS" EM 31 DE DEZEMBRO DE 1952

DÉBITO		Cr\$	CRÉDITO		Cr\$
Despesas Gerais:			Saldo não distribuído do exercício anterior		29.743.240,90
Honorários da Diretoria e do Conselho Fiscal	639.000,00		Receita de Juros	172.113.939,88	
Ordenados e gratificações do Pessoal	71.399.387,40		Descontos:		
Contrib. para o Instituto de Aposntadoria e Pensões dos Bancários	1.342.356,70		Resultados neste semestre, deduzidos os juros pertencentes ao semestre seguinte ..	153.160.957,50	
Contribuição para a L. B. A.	83.891,60		Comissões Recebidas ou Debitadas	22.770.039,30	
Despesas Diversas	16.596.940,70		Rendas de Títulos e Valores Mobiliários	2.981.833,90	
	90.061.576,40		Lucros em Operações de Câmbio	1.112.445,60	
Gastos de Material	149.566,60	90.211.143,00	Rendas de Capitais não Empregados em Operações Sociais	4.538.341,50	
Impostos	5.304.621,80		Outras Rendas	1.213.011,31	
Despesas de juros	215.699.695,60		Recup. de Prejuízos Lancados em "Lucros e Perdas"	1.302.166,40	359.192.735,39
Amortizações do Ativo:					
Importância levada a crédito da C/Fundo de Amortizações de Móveis e Utensílios	1.057.069,20				
Perdas Diversas	12.085.251,00				
SUBTOTAL	324.357.780,60				
Fundo de Reserva Legal:					
5 % s/o lucro líquido deste semestre	1.741.747,70				
Outras Reservas:					
Importância levada a crédito da C/Reserva para Prejuízos Eventuais	9.000.000,00				
Dividendos aos Acionistas:					
53.º divid. de 12 % a.a., ou Cr\$ 12,00 por ação	6.000.000,00				
Reserva para eventual bonif. aos acionistas s/os divid. do 2.º semestre de 1952, sujeita a aprovação da próxima Assembléia Geral ...	3.000.000,00	9.000.000,00			
Gratific. a Pagar aos Funcionários:					
10 % s/o lucro líquido do semestre	3.483.495,50				
Dotação:					
Para melhoramentos na Chácara São João — Parada Petrópolis —, destinada ao uso dos funcionários do Banco	500.000,00				
Saldo que passa para o semestre seguinte	40.852.952,49				
TOTAL	Cr\$ 388.935.976,29		TOTAL	Cr\$ 388.935.976,29	

São Paulo, 12 de Janeiro de 1953. — **João Pacheco Fernandes**, Presidente. — **Dr. Luiz Rodolpho Miranda**, Vice-Presidente. — **Mario Morandi**, Diretor-Superintendente. — **Dr. Manoel de Figueiredo Ferraz**, Diretor da Carteira Comercial e Industrial. — **João de Souza Dantas**, Diretor da Carteira Agrícola. — **Albano Camargo Júnior**, Gerente. — **Francisco Pereira de Andrade**, Gerente. — **Dr. Paulo De Camargo**, Gerente. — **Nelson Lôbo de Barros**, Contador — C. R. C. — Sp. n.º 15.458.

BANCOS E MOEDAS

(Conclusão)

pras de materiais militares feitas em outros países e a contribuição do governo dos Estados Unidos à construção de instalações militares no estrangeiro.

DINHEIRO NOS EE.UU.

O dinheiro em circulação nos Estados Unidos, a 26 de novembro do ano passado, teve um acréscimo de 310 milhões de dólares, sobrepujando, pela primeira vez, o nível de 30 bilhões de dólares, segundo informou o Banco de Reserva Federal de Nova York. Revelou o mesmo estabelecimento que, simultaneamente, houve uma queda de 386 milhões de dólares nos depósitos do Tesouro, dos bancos ligados ao Sistema da Reserva Federal. O volume de cheques não resgatados do referido sistema declinou de 219 milhões de dólares, decréscimo mais que satisfatoriamente compensado pelo total de 129 milhões de dólares em descontos feitos, no

Banco de Reserva Federal, pelas instituições membros e por 190 milhões em compras de títulos do Tesouro norte-americano. As reservas de ouro tiveram o aumento nominal de um milhão de dólares.

ABUNDÂNCIA E ESCASSEZ DE DINHEIRO

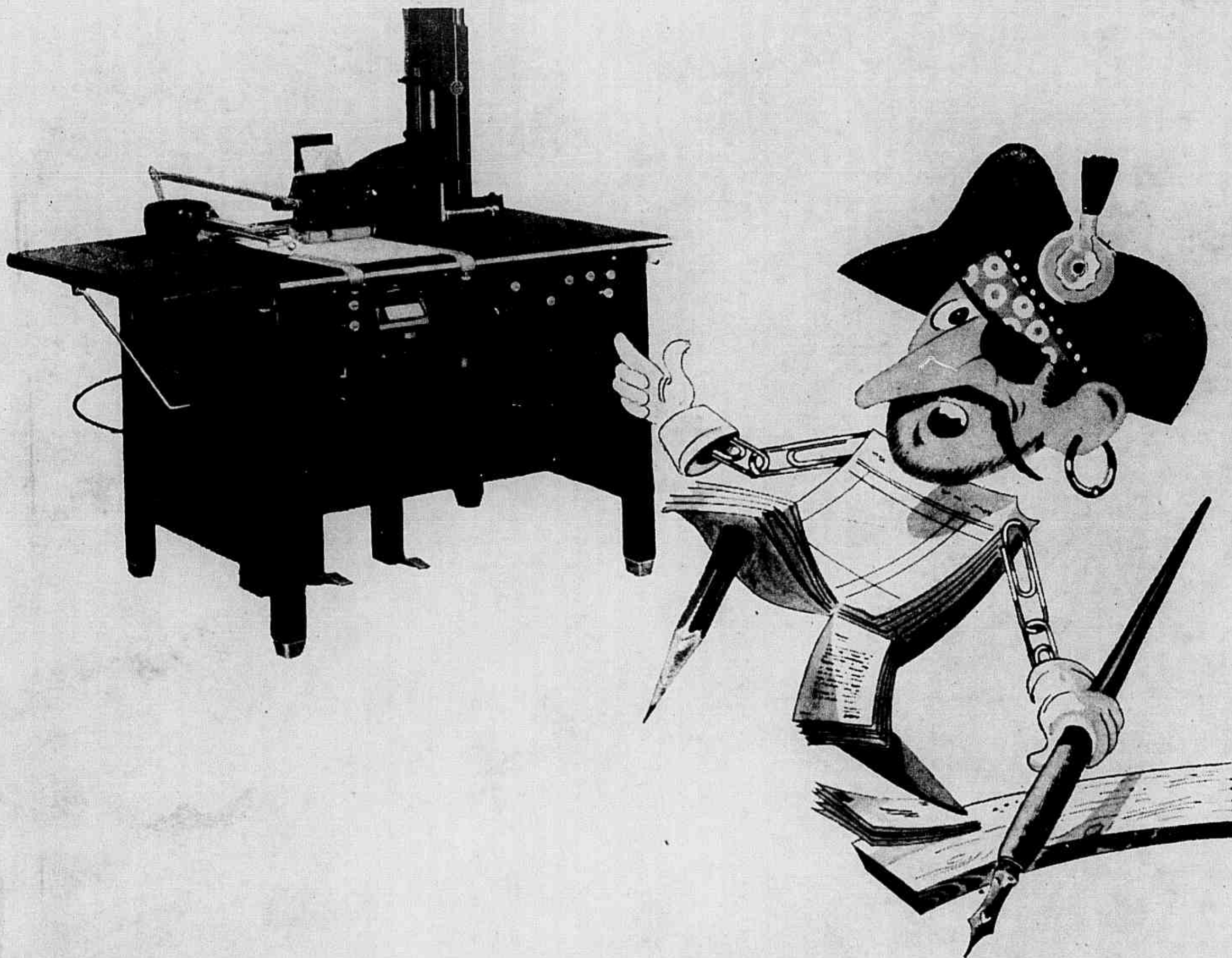
Nos termos de estudo divulgado pelo *Manchester Guardian*, na Suíça, presentemente, é onde existe abundância de capital, enquanto na França, na Alemanha e na Itália há "escassez aguda" de dinheiro. Por outro lado, na França e na Alemanha não há mercado, praticamente, para os empréstimos a longo termo ao tempo em que, na Holanda, este tipo de transação é completamente monopolizado por tomadores oficiais.

Na Alemanha, quase não se conhecem os investimentos diretos, do público, em empreendimentos privados: as necessidades de capital, das grandes empresas, são atendidas pelo reinvestimento de lucros. Acredita-se, porém, que a situação se modifi-

que, após o governo solucionar problemas resultantes da dívida interna pública e comercial de pré-guerra. Como as coisas estão no momento, para colocar debêntures em um grupo de bancos, a 8%, uma firma comercial deve apresentar "ficha" verdadeiramente fora do comum.

O *Manchester Guardian* observa, a respeito, que as operações desse tipo são raríssimas; um particular não obtém créditos hipotecários a menos de 9% ao ano. Na França, somente as grandes empresas, isto é, as ferrovias oficiais ou as companhias de eletricidade, podem recorrer a investimentos do público. Em vista da constante inflação, os inversores já exigem garantia contra a desvalorização da moeda.

Pelas taxas de juro sobre títulos comerciais a 90 dias verifica-se que a maior escassez de dinheiro ocorre na Alemanha. A taxa média é, ali, de 7 1/2 %. Na Suíça a taxa para empréstimos do mesmo tipo é de 2-2 1/2 %, na Holanda de 3 1/4 %, na Itália de 5 1/4 %, na França de 4 a 5 %, na Bélgica de 4 1/2 % a 5 1/2 %.



"EIS PORQUE ATIREI-ME NAGUA" diz o Pirata Consumidor de Papel

A escrituração repetida custa dinheiro. As horas de custoso trabalho de escritório influem muito na redução dos seus lucros. Há, todavia, um modo fácil de V.S. se livrar do Pirata Consumidor de Papel. Com os métodos Addressograph V.S. poderá obter maior produtividade do seu pessoal e, diminuindo os serviços extraordinários, ...menos custoso será o trabalho.

O método de escrituração Addressograph oferece três vantagens primordiais... velocidade, precisão e economia. A velocidade, tão essencial ao controle eficiente do escritório, é simplesmente fenomenal. É possível escri-

turar-se de 30 a 50 vezes mais rapidamente com a Addressograph do que utilizando-se métodos comuns. A precisão é uma garantia. Escreve-se repetidamente descrições, nomes e algarismos sem um erro sequer. Quanto à economia, este processo permite escrever 5.000 palavras por minuto reduzindo o custo a um mínimo absoluto.

Permita-nos demonstrar-lhe como o Pirata Consumidor de Papel pode ser atirado à água. Dirija-se à Addressograph - Multigraph do Brasil S. A., à Av. Graça Aranha 182-3º andar, Rio de Janeiro ou às suas agências nos Estados.

ADDRESSOGRAPH MULTIGRAPH DO BRASIL S. A.

Av. Graça Aranha 182-2º and.

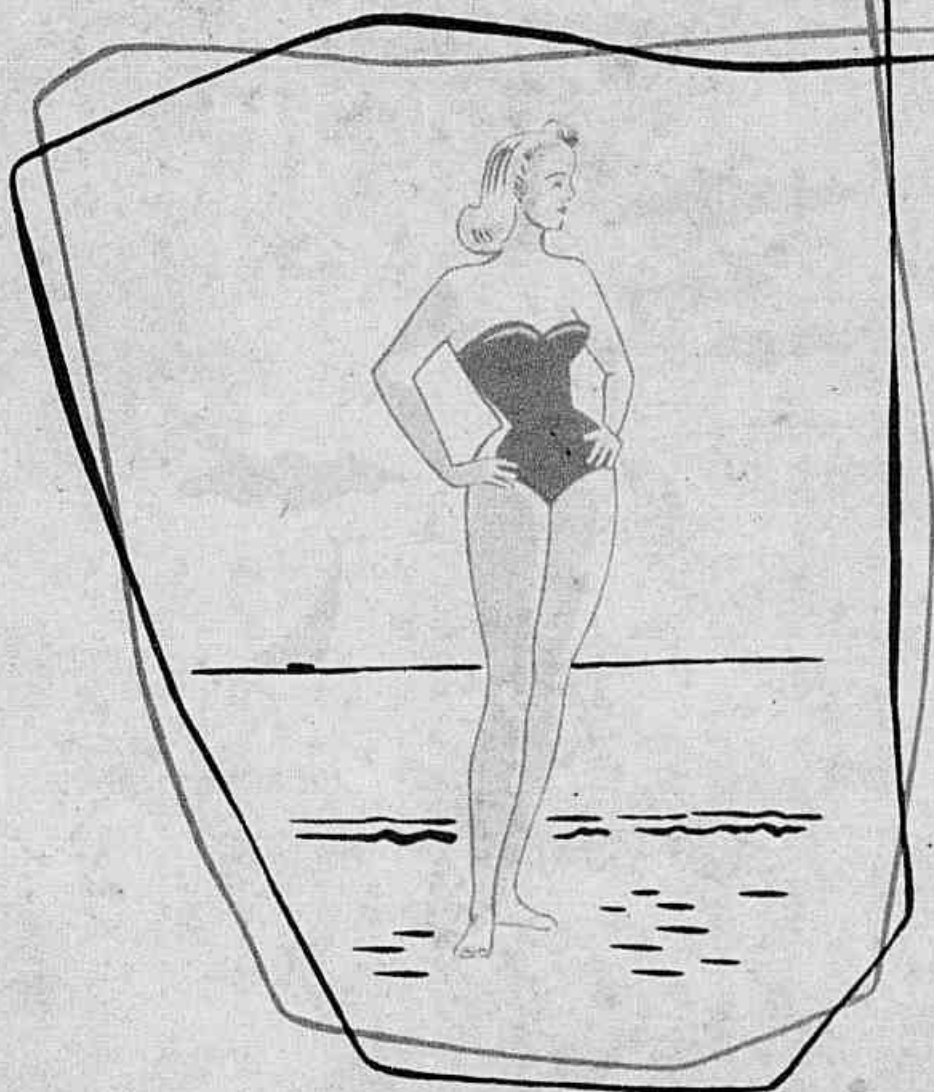
Rio de Janeiro



Representantes em:

S. PAULO-BELO HORIZONTE-CURITIBA-RECIFE-SALVADOR-P. ALEGRE-BELÉM

PORQUE



NÃO ACOMPANHAR
A MARCHA
DO PROGRESSO?

Para produzir as cartas mais primorosas da dactilografia moderna
a *Electri-conomy*!



A eletricidade a serviço da dactilografia! Isto tinha de acontecer! E, que perfeição esta força-atrás-do-teclado lhe proporciona! Impressão elegante... clareza notável... espaçamento gracioso... uniformidade sem par! Dactilografia digna do prestígio da sua firma! Digna também, do primeiro nome em máquinas de escrever: REMINGTON-RAND! Os testes revelam que a REMINGTON-ELECTRI-CONOMY aumenta o rendimento dactilográfico em cerca de 50%.

Remington Rand

O primeiro nome em máquinas de escrever

FILIAIS: São Paulo - Belo Horizonte - Porto Alegre
Curitiba - Bahia - Recife - Juiz de Fora

AGÊNCIAS: nas principais cidades do país

S. A. CASA PRATT

Rua da Quitanda 46/48 • 52-2033

Rio