

atitude de penetração no âmago de nossas insuficiências e contradições, de par com a decisão de superá-las pelo esforço racionalizado.

O término dos trabalhos da Comissão Mista, de que participaram luzidas delegações de téc-

nicos brasileiros e norte-americanos, vem coincidir com a fase de debate parlamentar do Plano Salte, que lhes serviu como um honesto compêndio de nossas angústias e também como definição, equilibrada e sincera, de nossas reivindicações mínimas.

### Roteiro do petróleo

Passo decisivo no caminho do progresso foi a atitude do Govêrno, ao empreender, nos termos

em que o fêz, o encaminhamento adequado das soluções preliminares para garantia e atendimento dos nossos interesses e necessidades que giram na órbita do petróleo, mereceu o aplauso da opinião pública e justifica a alegria dos cidadãos, tanto mais quanto se considere não serem esperanças vãas as medidas preconizadas nos projetos já divulgados.

Com efeito, quando verificamos não ultrapassar o nosso consumo atual de petróleo e derivados o nível de 50.000 barris diários, ou, em média, 50 quilos de consumo anual per capita, explicam-se quaisquer conjecturas melancólicas se compararmos essa média com a observada em outras nações: na Argentina, por exemplo, tal consumo é da ordem de 400 quilos por habitante, na Venezuela de 500, no Canadá de 700, nos Estados Unidos de 1.200.

Tão grande desproporção constitui um sintoma do baixo grau de industrialização do Brasil, e um sinal da precariedade de sua economia, quando não, do insatisfatório padrão de vida de seu povo.

Foi por isso e por tôdas as razões — estratégicas, políticas, sociais, econômicas e financeiras — que conferem ao petróleo tão incisiva influência no mundo moderno, que o Chefe do Executivo, após cuidadosa ponderação de fins e recursos, dirigiu-se ao Legislativo propondo-lhe as providências específicas julgadas necessárias a proporcionar ao Brasil regular e conveniente abastecimento do precioso óleo e seus derivados, além daquelas já incorporadas no programa anual de trabalho consubstanciado no Orçamento da União.

À base da utilização de nossas disponibilidades cambiais, acumuladas durante a II Guerra Mundial em países de moeda bloqueada, e com os recursos orçamentários que forem anualmente atribuídos para êsse fim, através de dotações a ser normalmente consignadas no Plano SALTE, obter-se-á o financiamento suficiente para levar a têrmo a fecunda iniciativa do Govêrno.

Assim, está planejada a aquisição de uma refinaria com a capacidade de produção diária de 45.000 barris, com cracking e estoque para 45 dias. Orçada em 215 milhões de cruzeiros, será paga com as nossas divisas em francos e instalada em Belém do Pará.

A pequena refinaria do Conselho Nacional do Petróleo, já em funcionamento na Bahia, terá

sua capacidade ampliada para 5.000 barris diários e será adaptada à produção de lubrificantes — objetivos que demandarão 56 milhões de cruzeiros, pagos em dólares. Trabalhará com petróleo brasileiro extraído dos poços do Recôncavo.

Ao mesmo tempo, para as nossas estradas de ferro, reconhecidamente deficitárias em material de tração, o projeto do Executivo em curso nas Câmaras inclui a compra de 90 locomotivas, no valor de 196 milhões de cruzeiros e a serem adquiridas na França.

A serem pagos em diversas moedas, correspondentes a países em que possuímos saldos cambiais, serão encomendados a estaleiros europeus vários petroleiros, estimados em 775 milhões de cruzeiros e totalizando a capacidade de 180.000 toneladas.

A fim de atender ao pagamento de projetos elaborados nos Estados Unidos para a construção e instalação de refinarias, foi atribuída a quantia de 34 milhões de cruzeiros, que, com as anteriores, atinge a soma de 1.276 milhões.

Prevendo-se para 1952 a entrada provável em funcionamento integral das refinarias em aprêço e a entrega de tôda a frota de petroleiros, estimou-se que, considerando a taxa atual de crescimento, alcance o consumo nacional mais ou menos 4 milhões de toneladas por ano.

Para cobrir parte do deficit de abastecimento previsto, atendida a insuficiência da produção das projetadas refinarias oficiais relativamente ao consumo estimado para 1952, o Govêrno estimulará a iniciativa privada nacional por intermédio, desde já, o apoio às duas concessões ora em vigor, para instalação de refinarias particulares no Rio e em S. Paulo. A refinaria autorizada a funcionar no Rio terá a capacidade para 10.000 barris diários e a de São Paulo a de 20.000 barris.

Por outro lado, com o propósito de facilitar o transporte e reduzir o seu custo, serão próximamente iniciadas as obras do oleoduto de Santos a Jundiá, avaliado em 113 milhões de cruzeiros, e para cuja etapa inicial já dispõe o Plano SALTE a dotação de 40 milhões.

Tôdas essas providências e diretrizes terão, é bem de ver, fortes repercussões na vida nacional, entre as quais cumpre citar a da economia em divisas. Basta referir que, no ano de 1947, importamos óleo bruto e refinados no valor de 1.500 milhões de cruzeiros, quantia essa fortemente gravada pelo ônus das despesas de transporte e de

namento e com a frota de petroleiros sob a bandeira brasileira, será possível reduzir apreciável parcela dos nossos gastos em dólares, aliviando, portanto, e de maneira significativa, nossa balança de pagamentos.

Por sua vez, a localização em Belém da refinaria de 45.000 barris acelerará o progresso de vasta região, condicionando favoravelmente o cumprimento dos programas, que resultam de imperativo constitucional de valorização da Amazônia, não convindo omitir que Belém já é um grande

centro intermediário de abastecimento do Norte e Nordeste e que a sua proximidade das fontes abastecedoras, principalmente da Venezuela, determinará ponderável economia de fretes do transporte do óleo bruto. Demais, ativam-se as pesquisas no subsolo amazônico, em faixas que já se revelaram propícias à existência de petróleo. O Orçamento para 1949, aliás, atribui a importância de 40 milhões de cruzeiros ao Conselho Nacional de Petróleo para as despesas com serviços de pesquisas, perfuração de poços e industrialização de petróleo na região amazônica de modo geral e na ilha de Marajó em particular.

### MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE

Dos 41 municípios em que se divide a Paraíba, Campina Grande, com 2.259 quilômetros quadrados e uma população que, em 1-9-40, era de 126.139 habitantes, ocupa o primeiro lugar, superando mesmo o da Capital estadual, quanto à situação econômica.

Apesar da sua importância industrial, não pode ser menosprezado o valor da produção agropecuária de Campina Grande, onde três quartos da população habita os campos, ficando reservado à cidade e às 8 vilas dos distritos apenas um quarto dos habitantes.

Município em que predomina por excelência o pequeno agricultor, pois nos 2.259 km<sup>2</sup> do município existem cerca de 4.770 propriedades agrícolas, distingue-se ainda Campina Grande pelo número de estabelecimentos industriais que possui (666), assim distribuídos:

fábricas de vinho .....	14
cortumes de couro e pele ....	2
fábricas de manteiga .....	6
fábricas de vinagre .....	9
torrefação e moagem de café ..	7
beneficiamento de algodão ....	8
beneficiamento de minérios ..	3
beneficiamento e moagem de milho .....	6
fábricas de colorau .....	2
desfibramento de agave .....	3
fábrica de aguardente .....	1
cordoaria .....	1
fábrica de artefatos de barro ..	1
fábricas de cal .....	9
engenhos de farinha .....	594

Para 1949, a receita municipal está orçada em Cr\$ 11.335.000,00. A remuneração mensal do Prefeito é de Cr\$ 8.000,00.

### ALGUNS ASPECTOS DE MUNICÍPIO PAULISTAS

Os dez municípios paulistas de menor população, em 1-1-1947

	habitantes
1. Cananéia .....	5.473
2. Pirambóia .....	5.414
3. Manduri .....	5.266
4. Monte Mor .....	5.246
5. Serra Azul .....	4.928
6. Caraguatatuba .....	4.872
7. Sarapuá .....	4.373
8. Elias Fausto .....	4.073
9. Jambuí .....	4.033
10. Analândia .....	3.505

Os dez municípios paulistas de maiores recursos financeiros

Receita arrecadada em 1947, em cruzeiros:

1. Santos .....	43.216.470
2. Campinas .....	17.001.419

4. Sorocaba .....	6.691.274
5. Marília .....	6.639.445
6. Ribeirão Preto .....	6.391.107
7. Piracicaba .....	4.678.403
8. São José do Rio Preto .....	4.595.660
9. Guarujá .....	4.552.612
10. São Vicente .....	4.543.979

Os cinco municípios paulistas de menores recursos financeiros

Receita arrecadada em 1947, em cruzeiros:

1. Lavrinhas .....	47.658
2. Jambuí .....	47.023
3. Cananéia .....	43.283
4. Ribeira .....	34.567
5. Iporanga .....	33.740

Os cinco municípios paulistas de mais elevado custo de vida

1. Itanhaém
2. Guarujá
3. Santos
4. São Vicente
5. Santo André

Os dez municípios paulistas em que os Prefeitos são mais bem pagos

	mensais
	Cr\$
1. São Vicente .....	15.000,00
2. Campinas .....	12.000,00
3. Santo André .....	12.000,00
4. Santos .....	12.000,00
5. São José do Rio Preto .....	12.000,00
6. Sorocaba .....	12.000,00
7. Votuporanga .....	12.000,00
8. Araraquara .....	10.000,00
9. Assis .....	9.000,00
10. Jundiá .....	9.000,00