

O cenário econômico

CAPÍTULO I

SURTO RECENTE DA RENDA E DO PRODUTO E SEUS DETERMINANTES A LONGO TERMO

A finalidade dos trabalhos da Comissão Mista era elaborar um programa de investimentos conducentes a eliminar os obstáculos mais graves ao desenvolvimento econômico do Brasil. A análise apresentada na 1ª Parte deste relatório, focaliza os fatores que condicionaram o desenvolvimento do programa.¹

Expansão recente do produto e da renda

Com base nas melhores estimativas disponíveis o produto nacional bruto, que é a medida mais compreensiva da produção de bens e serviços, foi avaliado no Brasil, em números redondos, em 287 bilhões de cruzeiros em 1951, comparativamente a 41 bilhões em 1939.²

Uma parte substancial desse incremento de sete vezes, reflete, sem dúvida, o efeito da aguda alta que se verificou no correr desses anos, no nível geral dos preços. Com auxílio de estatísticas sobre o crescimento físico do produto dos

¹ A descrição e análise apresentada na I Parte deste relatório baseiam-se, principalmente, em estudos especiais realizados em conjunto pelos economistas da Comissão Mista e da Fundação Getúlio Vargas, assim como num amplo cabedal de investigações técnicas e estudos de campo de que se encarregaram vários especialistas, com particular atenção aos problemas de energia e transporte, sobre os quais primordialmente incidiu o trabalho da Comissão.

² No presente relatório, salvo observação em contrário, foi adotada a taxa de conversão de Cr\$ 20,25 por dólar, valor oficial, aplicado à maioria das importações quando da elaboração dos projetos. Neste capítulo essa taxa foi de Cr\$ 30,00 por US\$, por melhor refletir o nível relativo dos preços em 1951, no Brasil e no exterior, do que a taxa oficial.

vários setores componentes da economia brasileira, fez-se uma tentativa de mensuração do crescimento da produção em termos reais, tendo em vista eliminar, tanto quanto possível, a influência das variações de preços. Nessa base, o produto nacional bruto parece ter crescido de cerca de 2/3, entre 1939 e 1951.

No Brasil, nos últimos anos, a renda real superou por margem considerável, o incremento do produto real. Em verdade, a renda real aumentou de cerca de 92% entre 1939 e 1951. A razão dessa discrepância está em que, em repetidas ocasiões durante o período 1939 e 1951, e mais particularmente entre 1949 e 1951, as relações de troca do Brasil melhoraram substancialmente, em outras palavras, os preços dos principais produtos exportados pelo país se altearam em proporção maior que os das importações, possibilitando destarte ao Brasil importar maior volume de mercadorias e serviços em troca de dado volume de exportações.³

Durante o mesmo período, a população do Brasil cresceu de cerca de 32%, donde inferir-se que o produto per capita se acresceu de 26%, e a renda real *per capita* de 45%.

As taxas médias de crescimento anual são pois notavelmente elevadas tanto em seu vulto total como *per capita*. O produto real parece ter-se incrementado na média anual de 4,3% e o produto per capita de 1,9%. Conforme claramente se depreende do Quadro I, o crescimento na renda e do produto tem sido particularmente rápido desde o fim da guerra; efetivamente, a taxa média anual de crescimento de quase 6% na produção total e o incremento anual médio de 3,2% no produto per capita, taxas essas que se verificaram nos anos de após guerra, são das mais elevadas, jamais atingidas na América Latina.

PROCESSO DE CAPITALIZAÇÃO

O rápido incremento do produto real no período de 1946/1951 espelha em parte os efeitos de uma escala relativamente elevada de investimentos públicos e privados. Com base nas melhores estimativas disponíveis transcritas no Quadro a seguir, o investimento bruto parece se ter mantido num nível correspondente a 15% do produto nacional bruto nos anos 1947/1950, alteando-se para cerca de 18% durante 1951, nível provavelmente mantido em 1952. Conquanto se passa inferir que em 1939, único ano de pré-guerra para o qual existem estimativas

³ Em alguns anos tais como 1948 e 1949, sobretudo em 1951 e 1952, as disponibilidades de bens e serviços excederam temporariamente a produção nacional bruta, como resultado da liquidação de reservas cambiais e do financiamento proporcionado pelos atrasados comerciais.

comparáveis, a proporção dos investimentos para a produção total não tenha sido flagrantemente inferior à que se verificou no período 1947/1950, não é menos verdade que os investimentos absolutos em termos reais atingiram níveis muito mais elevados que em qualquer época passada.

**CRESCIMENTO DA RENDA E DO PRODUTO REAL (1940/1951)
(1939 = 100)**

QUADRO I

ANOS	PRODUTO REAL TOTAL	RENDA REAL TOTAL	PRODUTO REAL PER CAPITA	RENDA REAL PER CAPITA
1940	103	102	101	100
1941	109	110	105	106
1942	106	109	100	102
1943	113	116	104	107
1944	117	121	105	108
1945	118	122	104	106
1946	130	134	111	114
1947	133	139	111	116
1948	141	146	114	119
1949	152	161	120	128
1950	160	184	124	142
1951	166	192	126	145

FONTE : Anexo Estatístico à Parte I.

Algumas das características da recente alta taxa de investimentos merecem especial menção. Os investimentos privados parecem ter constituído mais de três quartos do investimento total, exceto em 1950. Em realidade, em 1947/1951 e, provavelmente em 1952, constituíram eles mais de 80% do total, relação semelhante à que prevaleceu em 1939. Os investimentos do setor privado em bens de equipamento vêm representando, desde 1947, entre 42 a 50% do investimento bruto total.

**PRODUTO NACIONAL BRUTO, CAPITALIZAÇÃO BRUTA E LÍQUIDA EM ANOS SELECIONADOS
(EM BILHÕES DE CRUZEIROS)**

	1939	1947	1948	1949	1950	1951
1. Investimentos públicos brutos	1,1	3,8	5,4	7,6	10,0	9,6
2. Investimentos privados brutos	5,0	20,0	19,1	23,9	28,2	42,2
Bens diversos e de produção	2,7	11,8	12,0	13,6	15,9	21,9
Novas construções	1,0	9,4	8,8	9,3	10,0	13,6
Inversão em estoques	1,3	-1,2	-1,7	1,0	2,3	6,7
3. Total do investimento nacional bruto (1 + 2)	6,1	23,8	24,5	31,5	38,2	51,8
4. Menos depreciação	-2,3	-9,4	-10,5	-12,4	-13,4	-14,9
5. Investimento nacional líquido	3,8	14,4	14,0	19,1	24,8	36,9
6. Investimento líquido ou (-) desenvolvimento no exterior	0,6	-2,8	-0,8	-2,1	-2,2	-6,9
7. Produto nacional bruto	41,2	160,1	181,7	208,4	244,7	287,3
8. Percentagem do investimento nacional bruto em relação ao produto nacional bruto	14,8	14,9	13,5	15,1	16,6	18,0

Fonte: Anexo Estatístico à Parte I.

São abundantes os testemunhos visuais dessa alta taxa de investimento privado em equipamentos nos grandes centros industriais de São Paulo, no Distrito Federal, no Estado do Rio de Janeiro e, em escala menor, no Rio Grande do Sul, em Minas Gerais e Pernambuco. Digno de nota é também o fato de haver o número de caminhões e outros veículos comerciais quadruplicado desde o fim da guerra. Segundo parece, no período de dois anos, 1951 e 1952, o Brasil importou nada menos de 122.000 caminhões, que representam um investimento estimativo em torno de 250 milhões de dólares. A recente estrutura dos investimentos confirma um fato que se tornou, pela primeira vez, patente durante a última guerra, a saber, a proporção surpreendente e crescente em que o Brasil está habilitado a produzir, em seu próprio território, bens duráveis de produção. Assim, por exemplo, o valor dos bens de equipamento produzidos no país foi avaliado em 1950 em 5,3 bilhões de cruzeiros, a preços de fábrica, sendo que, desse total, provavelmente menos de um terço representaria o valor das semi-manufaturas importadas. O valor CIF das importações de bens duráveis de produção orçava em 5,8 bilhões de cruzeiros, durante o mesmo ano. Se bem que a sobrevalorização da taxa oficial de câmbio do cruzeiro, sobrevalorização que já se havia tornado

aparente em 1950, faça com que a importância comparativa dos equipamentos importados seja subestimada, não deixa de ser surpreendente a escala da produção doméstica de bens de equipamento.

É notório que a atividade na indústria privada de construções se vem mantendo em alto nível, em todo o período de após-guerra. Em 1947 respondeu ela por nada menos de 40% do investimento bruto total e 47% do investimento bruto privado, um aumento extremamente significativo se comparado com 1939, quando tal tipo de investimento respondeu por apenas 16% do investimento bruto total e 20% das inversões brutas do setor privado. A atividade de construção declinou desde 1947 e nos últimos dois anos parece ter representado cerca de 1/4 das inversões brutas totais e cerca de 1/3 das inversões privadas. A característica mais inquietante da construção imobiliária privada, no presente, não é tanto o seu vulto absoluto como a sua tremenda concentração no Distrito Federal e na cidade de São Paulo, que em conjunto absorvem mais de 60% do total das construções privadas, assim como o fato de que uma parcela elevada consiste de investimentos especulativos em apartamentos para classes de rendimentos elevados.

No setor da agricultura, a lucratividade recentemente readquirida de cultura cafeeira provocou ampla expansão e investimentos em novas plantações, bem como substituição das velhas. Avalia-se que tais investimentos se façam atualmente em escala que ultrapassa 700 milhões de cruzeiros por ano, enquanto que, em 1947, não atingiam 100 milhões. Ao mesmo tempo, a aquisição de equipamento agrícola pelos lavradores alcançou nível jamais atingido. O número de tratores que era de 9.000 em 1949, cresceu para 29.000 em fins de 1951. Mais 10.000 foram importados em 1952.

O alto nível da formação de capital em períodos recentes tem sido financiado, em parte, pela liquidação de poupanças anteriores mantidas em forma de reservas cambiais e, também, mediante a acumulação de atrasados comerciais. A proporção em que o investimento tem sido financiado por fontes outras que a poupança corrente dos rendimentos domésticos pode ser medida, grosso modo, pelo excedente de bens e serviços importados sobre a venda de bens e serviços a países estrangeiros. Em 1947, 1948 e 1949, o déficit corrente no balanço de pagamento atingiu 2,8, 0,8 e 2,1 bilhões, respectivamente, totalizando 5,7 bilhões ou cerca de 7% do total das inversões brutas domésticas nesses três anos. Em 1950 registrou-se um superávit de 2,2 bilhões de cruzeiros nas transações correntes, porém em 1951 e 1952 os déficits atingiram a 6,9 e 12 bilhões de cruzeiros. As inversões brutas domésticas que alcançaram 52 bilhões em 1951, e,

provavelmente o mesmo nível, se não mais alto, em 1952, foram assim financiadas direta ou indiretamente, em proporção desusada, pelo endividamento no exterior.

FATORES BÁSICOS QUE AFETAM O RITMO DO CRESCIMENTO

A taxa relativamente satisfatória do incremento do produto real da economia brasileira, assim como as dificuldades e tensões que acompanharam tal crescimento, se traduzem em várias características estruturais. Algumas destas são conducentes a um grau maior de produtividade e de renda, enquanto que outras tendem a restringir o progresso econômico.

Entre as características positivas vale citar a existência de um grupo crescente de vigorosos empresários industriais, a emergência de nova mentalidade na agricultura e uma consciência, cada vez maior por parte de determinados setores do Governo e do Público, das necessidades e problemas do desenvolvimento econômico.

A EVOLUÇÃO DO ESPÍRITO DE EMPRESA

A emergência de um grupo, em constante expansão de homens de empresa, é um dos aspectos dominantes da vida nas principais cidades do país, particularmente, em São Paulo, centro de Minas Gerais, Pernambuco, Distrito Federal e Rio Grande do Sul (Porto Alegre). Distinguem-se de um modo geral, três grupos de homens de empresa, representando três períodos de industrialização particularmente ativa. Primeiramente, os proprietários ou operadores das indústrias mais antigas, de tecidos e produtos alimentícios, muitas das quais se iniciaram antes ou durante a primeira guerra mundial. Segundo, um grupo que foi atraído para a indústria depois do colapso do café, nos primeiros anos da grande depressão. Terceiro, um grupo que se aproveitou do ensejo criado pelo clima desusadamente favorável à industrialização, que prevaleceu desde o início da segunda guerra mundial. É particularmente notável como muitos empresários que iniciaram suas atividades na década dos anos trinta conseguiram, agressiva e vigorosamente, dilatar as fronteiras dos seus negócios e ramificar suas atividades durante e após a última guerra.

As relações entre esses grupos de empresários e o Governo têm sido complexas. De um lado, em anos recentes, a proteção por vezes extrema que receberam sob a forma de restrições quantitativas de importações – em conjugação com o subvencionamento das importações de equipamento e matérias-primas, implícito na taxa cambial sobrevalorizada do cruzeiro, e associada ainda a um

clima geral inflacionário e a um suprimento por vezes generoso de crédito semi-público – tornou-se um fator muito importante para habilitar a indústria a atingir a taxa relativamente alta de lucratividade que tem sido uma das suas alavancas de expansão. Com efeito, é difícil imaginar como se poderia ter rompido a atração extraordinária que as colheitas típicas de exportação, como o café, por tão longo tempo exerceram: sobre os recursos financeiros e o talento empreendedor da reação, exceto pelo surgimento de circunstâncias em que essas atividades de exportação se mostram comparativamente menos lucrativas, por um período prolongado, tal como ocorreu de 1930 até o fim da guerra, ao passo que, simultaneamente algo que se assemelhava a um clima de estufa foi criado para a industrialização.

De outro lado, a proliferação de controles diretos sobre o câmbio e a importação, e em alguns casos sobre outros setores da economia, as falhas no sistema da administração pública, a inadequação e ineficiência de serviços básicos de propriedade ou sob o controle do Estado, como energia, ferrovias, cabotagem, transporte urbano, águas e esgotos – todos esses fatores constituíram sérios obstáculos para o homem de empresa. Num ambiente dessa ordem que oferece oportunidades invulgares mas exige também grande flexibilidade para responder a condições cambiantes de oferta e de mercado, está surgindo um tipo imaginativo e adaptável de homem de empresa. O novo empresário se interessa agudamente pela adoção dos padrões industriais uniformes, está alerta a novos desenvolvimentos tecnológicos e novas oportunidades de mercado. Dispõe-se a estimular pesquisas, como exemplifica o apoio recebido pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo, e recentemente parece atender com mais cuidado para o melhoramento de métodos administrativos, inclusive a adoção de processos modernos de contabilidade de custo. Ultimamente, têm-se estabelecido no país algumas firmas consultoras de engenharia e uma certa consciência de custos está emergindo, a despeito do ambiente inflacionário. Esta consciência dos custos de produção industrial contrasta vivamente com a tradicional nebulosidade em relação à contabilidade de custos, típica da agricultura e das formas especulativas de comércio e indústria.

Note-se que o surto de um novo tipo de empresário foi aqui ressaltado vivamente, para sublinhar o contraste com o tipo de liderança de negócios que por tanto tempo predominou no Brasil e de grande importância ainda, em várias regiões. Essa mentalidade mais antiga é caracterizada por uma tendência de abstenção em relação a empreendimentos a longo prazo e pelo interesse na

obtenção de altos lucros por unidade e benefícios a curto prazo. Não menos significativas são as ocorrências no campo da organização de negócios e do financiamento. Predomina ainda, sem dúvida, a organização industrial do tipo patriarcal, encerrada em unidades familiares fechadas. Mas começam a surgir gradualmente às sociedades comerciais impessoais que recorrem para financiamento a numerosos investidores individuais, assim como ao nascente mercado de títulos. O declínio da firma patriarcal abre terreno para a emergência de uma classe de gerentes profissionais.

ORGANIZAÇÃO DE MÉTODOS AGRÍCOLAS

Em vista de que o vigor do crescimento industrial e urbano, assim como a suavização das transformações estruturais dele resultantes, dependem grandemente do desempenho do setor agrícola, como supridor de alimentos, matérias-primas e mão-de-obra para cidades e indústrias e principal fornecedor de divisas, parece de importância ressaltar que também na agricultura se registra, gradualmente, a emergência de nova mentalidade. Essa nova mentalidade conjuga a consciência de preços e custos que, já de há muito, caracterizava os grandes empresários agrícolas engajados na cultura de produtos exportáveis, com uma sensibilidade maior para a adoção de métodos progressistas de cultivo. É verdade, entretanto, que esse novo espírito é por agora restrito a certas regiões e culturas, como café, algodão, açúcar, arroz, produtos hortícolas e amendoim no Estado de São Paulo, cana-de-açúcar e produtos hortícolas no Estado do Rio de Janeiro e em algumas regiões de Pernambuco, trigo e arroz no Rio Grande do Sul, assim como certas zonas de Minas Gerais e do Estado do Rio, onde se desenvolve moderna indústria de laticínios. Registre-se, outrossim, que em algumas zonas do sul do Brasil, tais como o Rio Grande do Sul e as regiões de Blumenau e Imbituba, em Santa Catarina, de há muito existe uma agricultura intensiva de tipo europeu, contrastando com a maioria de outras regiões brasileiras, onde predominou uma agricultura nômade e destrutiva.

A nova atitude dos agricultores está começando a se revelar sob a forma de mais ampla adubação e irrigação em algumas das mais antigas zonas de café em São Paulo e em várias das plantações de cana no Nordeste, de utilização em maior escala de sementes selecionadas de algodão e de métodos modernos de controle de pragas em várias partes de São Paulo, de plantio crescente de milho híbrido e de melhores sementes de trigo, assim, como de mecanização do cultivo do arroz em São Paulo e do arroz e trigo no Rio Grande do Sul. Não menos relevante é a

tendência incipiente, porém crescente, para adoção de terraceamento e aração em curvas de níveis, assim como para a adoção de outros métodos de conservação do solo, nas zonas oriental e central de São Paulo, assim como em certas zonas do Rio Grande do Sul.

O reflorestamento também promete tornar-se em fator de suma importância no sentido de impedir que a erosão acumule sua ação ano a ano. Constituem marcantes exemplos os trabalhos de reflorestamento, que vêm sendo executados em São Paulo, há quarenta anos, pelas ferrovias e algumas grandes empresas agrícolas, trabalhos esses cujos resultados positivos se evidenciam presentemente. Outro exemplo é dado pela indústria do papel do Paraná, que vem realizando extenso programa de reflorestamento na região central do Estado, num esforço dinâmico e inteligente de semear hoje para as necessidades de amanhã.

MELHORAMENTOS EM TECNOLOGIA, EDUCAÇÃO E SAÚDE

A taxa rápida do crescimento do produto real em períodos recentes reflete, naturalmente, não apenas os altos níveis absolutos de investimento físico, mas, também o nascimento de uma nova mentalidade produtora, que se preocupa com o incremento de produto por homem-hora, e por cruzeiro investido em instalações e equipamento. Particularmente depois da última guerra, tem-se verificado ativo intercâmbio de informações técnicas com países estrangeiros, por via de licenciamento de patentes e métodos de produção, mediante os quais modernas técnicas produtivas vêm sendo empregadas pela indústria brasileira. Considerável progresso vem sendo também feito no que tange ao treinamento de operários e capatazes, através de organizações tais como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI).

Se bem que mais de 57% da população acima de 5 anos de idade continuasse analfabeta em 1950, é sensível a redução sobre a percentagem de 62% registrada em 1940. Igualmente, o número de diplomados universitários tem aumentado continuamente. Ainda que se não tenha registrado nesses 20 anos nenhuma onda maciça de imigração estrangeira, as tremendas convulsões políticas da Europa fizeram com que grande número de europeus capacitados, revelando apreciável iniciativa, se transferissem para o Brasil. Ao mesmo tempo, muitas das subsidiárias de companhias americanas e canadenses, e mais recentemente, de firmas francesas, italianas, inglesas e alemães, têm importado para o Brasil técnicos estrangeiros, às vezes por prolongados períodos. Esses técnicos pela sua habilidade administrativa, adestramento técnico e energia contribuíram, sem

dúvida, de forma não desprezível, para a consecução da recente taxa de crescimento da renda e do produto. Faça-se, entretanto, a ressalva de que o suprimento de engenheiros e gerentes experimentados é insuficiente, não somente para as necessidades presentes, mas, sobretudo, para as exigências futuras de uma economia em franca expansão.

O avanço verificado nos padrões nacionais de educação e saúde, se bem que sob vários aspectos muito mais lento do que seria de desejar, não foram, entretanto, desprezíveis. Estima-se que a espectância de vida nos grandes centros urbanos do país aumentou de 12 anos na última década. A mortalidade infantil no Distrito Federal declinou de 160 para 105 por 1.000 na década 1942/1952, ao passo que a taxa de mortalidade por tuberculose decresceu em mais de 50% entre 1946 e 1952. No combate à malária registrou-se grande êxito, pois deixou praticamente de existir em certas regiões do país que oferecem promissoras perspectivas para o desenvolvimento econômico.

A AMPLITUDE E EXPANSÃO DO MERCADO INTERNO

O vigor da expansão industrial nos últimos anos, e a razão precípua pela qual a sua continuação e vitalidade parecem asseguradas a longo termo, assentam-se nas dimensões do mercado interno – mercado que já era apreciável quando se deflagrou o processo de industrialização e que ganhou extensão e profundidade com o próprio movimento manufatureiro. O mercado que existia quando a industrialização ganhou real impulso era quase exclusivamente urbano, resultante da concentração de renda e riqueza criada pela produção tradicional de exportação e atividades correlatas comerciais, financeiras e governamentais. No Nordeste do Brasil, se concentravam em torno de cidades como Fortaleza, Recife e Salvador, empórios de algodão, açúcar e cacau. No Centro e Sul do Brasil, o núcleo governamental e comercial do Rio de Janeiro, as cidades do Centro e Sul de Minas Gerais, a cidade de São Paulo, ponto de concentração da riqueza cafeeira e da rede de transportes de todo o *hinterland*, de São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Norte do Paraná, os centros de exportação e comércio do Rio Grande do Sul – constituíam o mercado urbano mais importante, representando, em conjunto, uma proporção assoberbante da renda e do consumo nacionais.

O processo de industrialização e, sobretudo, a rápida e concentrada urbanização que o acompanhou, alargaram grandemente os mercados citadinos. Ao mesmo tempo o restabelecimento da lucratividade da cafeicultura e sua resultante expansão para abarcar novas zonas, assim como o incremento da produção

comercial de alimentos, foram responsáveis pelo surto e crescimento de um número considerável de cidades médias no interior. Estas se estão vinculando aos principais centros industriais por um sistema de transportes que cada vez mais se orienta no sentido da integração do mercado interno antes que no sentido de carreamento do comércio para o exterior. A construção de um sistema rodoviário relativamente bom através do sertão do Nordeste e no interior dos Estados de São Paulo, Norte do Paraná e Rio Grande do Sul, a terminação do elo ferroviário Norte-Sul e as conexões de rodovias-tronco, tais como a Rio-Bahia e a Transnordestina, ora possibilitam um grau de facilidade de intercâmbio, inter e intra-regional, consideravelmente maior que há 20 anos atrás. A construção de uma boa rodovia entre Rio e São Paulo está por si só revolucionando as praxes comerciais dos importadores e negociantes, em grau surpreendente, e a terminação de rodovias, assim como o reaparelhamento de ferrovias vinculando o centro de Minas Gerais a Rio e São Paulo exercerá, sem dúvida, efeitos semelhantes.

Uma indicação aproximada das dimensões do mercado interno, já existente, é fornecida por dados recentemente computados sobre a renda nacional por região e tipo de atividade econômica. Segundo parece, a renda das atividades não-agrícolas nos Estados que formam o núcleo central do Brasil, juntamente com o Rio Grande do Sul e as partes mais ricas do Nordeste, totalizou, aproximadamente, em 1951, 134 bilhões de cruzeiros, equivalentes a cerca de 4,5 bilhões de dólares e a renda total nessas mesmas regiões do Brasil montou a cerca de 200 bilhões de cruzeiros, equivalentes a 6,7 bilhões de dólares. Em outras palavras, as regiões economicamente mais significativas no Brasil auferiam em 1951 uma renda equivalente a cerca de 40% da do Canadá.⁴

Num mercado dessas dimensões já se torna possível a produção, em escala adequada, da maioria de bens duráveis e não duráveis de consumo, assim como de vários bens de equipamento. Em verdade, não raro várias unidades de produção de tamanho ótimo são necessárias para satisfazer o mercado.

⁴ É verdade que os níveis de renda per capita, ainda que nesta área de rendimentos altos, apenas representam um quinto daqueles do Canadá, e as desigualdades entre classes sociais e econômicas, assim como entre a população rural e urbana, são muito mais amplas que naquele país.

SENSIBILIDADE E ADAPTABILIDADE DA ECONOMIA E VARIAÇÕES DE PREÇOS E DE MERCADO

Os setores dominantes da lavoura brasileira sempre foram altamente sensíveis ao incentivo de preços. É este um elemento de força para uma economia que se industrializa rapidamente, porque a indústria origina crescente porém cambiante demanda de matérias-primas e alimentos internamente produzidos, ao passo que a capacidade de adquirir equipamentos e matérias primas no exterior depende da facilidade com que a produção de exportação pode adaptar às oscilações de preços e de demandas nos mercados mundiais.

É assim de bom augúrio para o futuro que essa sensibilidade tenha sido preservada e até mesmo aumentada nos últimos 20 anos. Citemos exemplos. A produção de algodão no Estado de São Paulo cresceu de 97 para 460 mil toneladas entre 1935 e 1944, à medida que milhares de lavradores abandonaram o café em favor do algodão, porquanto o último se tinha tornado relativamente mais lucrativo; depois de 1944, uma série de fatores entre os quais pragas e moléstias, condições atmosféricas e exaustão do solo em algumas das velhas zonas algodoeiras, resultavam em diminuição de rendimento de fibras por hectare. Tornou assim menos lucrativo que antes o cultivo do algodão, a produção declinou para nível de 200 mil toneladas, durante vários anos; a alta aguda do preço do algodão durante o boom da guerra coreana em 1951 e 1952 resultou imediatamente em tal incremento de plantio que a colheita de São Paulo em 1951 e 1952 atingiu mais de 350 mil toneladas, o mais alto nível desde 1944; finalmente, em 1952, quando os preços caíram rapidamente no mercado mundial e o Banco do Brasil adquiriu o grosso da colheita, que se tornou invendável no exterior por causa da sobrevalorização da taxa cambial oficial, os lavradores de São Paulo prontamente diminuíram de 25% a superfície plantada com essa malvacea.

Esta receptividade ao estímulo dos preços não se confina a poucas culturas ou apenas a uma ou duas regiões do país; a produção do sisal no Nordeste, praticamente inexistente em 1943, aumentou para mais de 50 mil toneladas, em 1952; a produção de juta na Amazônia cresceu em poucos anos a ponto de o país se tornar praticamente auto-suficiente. Digno de nota é também o aumento da produção de trigo no Rio Grande do Sul, estimulado por uma política interna de amparo de preços; elevou-se de 73 mil toneladas em 1940 para mais de 450 mil em 1952; registre-se, outrossim, o aumento de 40% na produção de cana-de-açúcar no período de 1945-1952, particularmente nos Estados do Rio e de São Paulo, assim como o aumento de 50% na produção de arroz no Sul e Centro do Brasil durante o mesmo período. Vale

ainda mencionar que, a despeito do excessivo abate durante a guerra, o rebanho bovino do país cresceu de mais de 50% entre 1940 e 1952. Não menos encorajadora que a contínua sensibilidade e adaptabilidade de grandes setores da lavoura brasileira, é a adaptabilidade da indústria. Isto foi demonstrado durante a última guerra quando uma expansão anual de mais de 30% na produção industrial foi realizada entre 1939 e 1944, ao mesmo tempo em que, por motivo das condições geradas pelo conflito, o volume de importação de matérias-primas, combustível e bens de equipamento declinava drasticamente para níveis inferiores aos de pré-guerra.

MOBILIDADE DO CAPITAL E MÃO-DE-OBRA

Uma das razões mais importantes para a flexibilidade e adaptabilidade da economia brasileira é o alto grau de mobilidade da mão-de-obra, principalmente em resposta a incentivos monetários e a perspectiva de oportunidades mais amplas. A migração de dezenas de milhares de baianos, mineiros, nordestinos e fluminenses para as grandes cidades industriais, na década 1940-1950, tem sido freqüentemente acentuada, mas não menos significativo é o fato de muitos milhares de paulistas, gaúchos e mineiros, assim como um contingente importante de nordestinos, estarem encabeçando a grande ofensiva cafeeira rumo ao norte do Paraná e sul de Mato Grosso, assim como a contínua expansão agrícola no oeste de São Paulo e no Estado de Goiás. Com efeito, em cada ano do biênio passado, entre 200 e 300 mil pessoas de outros Estados ingressaram no Estado do Paraná.

Migrações internas de grande alcance sempre foram conspícuas na história brasileira. Com efeito, o estabelecimento e preservação por uma população relativamente pequena da soberania política sobre o vasto território do país é uma história de ousadia e mobilidade. Mão-de-obra agrícola sazonal sempre constituiu um elemento importante nas zonas do Nordeste, onde, ao tempo de safra, muitos dos cortadores de cana se deslocam da “zona do agreste” ou mesmo da zona do “sertão” para a “zona da mata”. Mão-de-obra sazonal é também largamente utilizada nas fazendas de café de São Paulo. É de interesse notar, a respeito, que o Estado de São Paulo vem mantendo há mais de 25 anos uma ampla hospedaria de imigrantes, pela qual transitaram milhares de trabalhadores agrícolas de Minas Gerais, Bahia e do Nordeste. São enviados a expensas públicas, para fazendas disseminadas no Estado, e alguns deles retornam aos seus lares, finda a safra.

Em anos recentes o surto da indústria em São Paulo e em outras partes do Sul e Centro do país, assim como o desenvolvimento agrícola no Oeste de São Paulo e no Norte do Paraná, no sul de Mato Grosso e em Goiás, tem sido particularmente

intenso, ao passo que grandes zonas do Nordeste têm proporcionado restritas oportunidades à crescente população agrícola. Além disso, o Nordeste tem sido sujeito a secas particularmente severas nos últimos anos. Resultou, desses fatores combinados, um movimento migratório consideravelmente mais denso para o Sul. Durante 1951 e 1952, mais de 200 mil pessoas – muitas das quais em grupos de famílias – transitaram pela hospedaria de São Paulo, a caminho das prósperas zonas agrícolas do Oeste, e uma percentagem anormalmente alta desses emigrantes tem fixado residência permanente no Centro e Sul do país. A terminação de elos rodoviários e ferroviários entre o Nordeste e Centro do Brasil tem sido fator de monta no facilitar esse maciço movimento interno de mão-de-obra, que se realiza em resposta a maiores oportunidades econômicas, sob a forma de salários mais altos, ante a esperança de lavrar solos menos sáfaros, em condições climáticas melhores e, em alguns casos, sob a proteção de contratos de trabalho e meação mais favoráveis. A grande mobilidade entre regiões e entre setores de economia, a que acima se fez referência, não encontra entretanto paralelo entre indústrias e firmas. A razão principal dessa discrepância são os dispositivos sobre estabilidade de emprego da legislação trabalhista brasileira, que exercem função correspondente aos esquemas mais flexíveis de seguro e compensação de desemprego, vigorantes em países altamente industrializados, mas que não raro premiam a antigüidade a expensas da eficiência, e tendem a criar um certo grau de inflexibilidade financeira na operação industrial.

Não menos digna de registro que a mobilidade da mão-de-obra agrícola, é a disposição, e mesmo a propensão de brasileiros abastados para investir seus capitais, em qualquer região do país que lhes pareça promissora, mesmo distanciada do ambiente a que estão acostumados. Essa mobilidade de capital é convenientemente exemplificada pelo fato de que as iniciativas comerciais, industriais e imobiliárias em Belo Horizonte e outras cidades do centro de Minas Gerais parecem atrair poupanças das pequenas cidades de todo o Estado, que grande parte dos lucros da produção do café no Paraná se escoam para investimentos na indústria paulista, e que os lucros da cana-de-açúcar, do cacau e do comércio do Nordeste se canalizam para participação na propriedade industrial, comercial e no surto imobiliário do Rio e São Paulo. A inflação fortaleceu a tradicional propensão a investir no desbastamento de terrenos e em loteamentos ao longo da fronteira agrícola em expansão, assim como em torno das grandes cidades. É impressionante verificar-se que as profissões liberais e as classes médias em geral participam na especulação de terrenos, freqüentemente em zonas que lhes são inteiramente desconhecidas.

Não menos interessante é a maneira pela qual as indústrias de processamento de produtos agrícolas se deslocam para o interior, na réstea da fronteira agrícola que avança. Com efeito, em certas zonas do Oeste de São Paulo, norte do Paraná, Mato Grosso e Goiás sói acontecer que usinas modernas de beneficiamento de algodão, amendoim e cereais, precedem e estimulam a expansão da produção agrícola. Similarmente, os recentes e substanciais investimentos em usinas de beneficiamento de algodão, sisal e caroá no sertão Nordestino, e principalmente no centro algodoeiro de Campina Grande evidenciam a maneira pela qual capitais industriais se dispõem a lançar mão de oportunidades remunerativas que conduzem ao fortalecimento da base de matérias-primas do país.

FATORES QUE RETARDAM O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Em contra-quadro aos fatores acima, que propiciam crescimento relativamente rápido da produtividade, renda e bem-estar, cumpre destacar um certo número de fatores negativos. As circunstâncias de geografia e clima, que tendem a prejudicar e entorpecer o crescimento econômico do Brasil, têm sido longamente discutidas em outros estudos, o que torna dispensável repasse minucioso. Registrem-se, apenas, as seguintes: o clima tropical exaustivo de muitas das áreas litorâneas do Brasil; o insucesso em descobrir e desenvolver, até agora, reservas de petróleo em larga escala, ou carvão de primeira qualidade; a formidável barreira geográfica da Serra do Mar; a maneira porque os maiores rios do Centro do Brasil fluem na direção “errada”; a natureza extremamente montanhosa de centenas de quilômetros quadrados do *hinterland* mais próximo da costa; o fato de que amplas áreas do país consistem de florestas tropicais, cujos solos estão sujeitos a rápida erosão e lixiviação quando se abate a floresta. Tais fatores são, naturalmente, contrabalançados até certo ponto pelas vultosas e, em grande parte, inexploradas riquezas minerais que, sem dúvida, existem no país e pela existência de determinadas áreas de solo fértil e húmus profundo, principalmente em certos trechos da costa e em algumas zonas do Sul e Centro do Brasil – fatores que, tomados em conjunto, proporcionam ao país uma base mais rica e variada de recursos para a industrialização, e oportunidades mais amplas para culturas tropicais, do que é o caso em qualquer outro país da América Latina.

Os empecilhos a um rápido e persistente desenvolvimento não correm à conta somente de fatores geográficos e climáticos, mas também promanam de atitudes e instituições culturais e sociais, por sua vez influenciadas pelos fatores econômicos e, a seu turno, exercendo efeito profundo na vida econômica da nação. Entre tais

atitudes e instituições, destacam-se as tradições herdadas de uma agricultura devastante e feudal, os hábitos especulativos do comércio e um sistema de governo paternalístico. O fenecimento da classe alta, rural e feudal, da era monárquica – que produziu, sem dúvida, notáveis estadistas e servidores públicos – e a emergência de novos grupos de poder político e econômico, não foram acompanhados por um rápido desenvolvimento de novas atitudes em relação à educação, tecnologia e governo. A educação continuou a orientar-se no sentido de assegurar posição social, ao invés de dar ênfase ao treinamento técnico para tarefas agrícolas e industriais. O Governo permaneceu pessoal e paternalístico em alto grau, revelando-se todos os grupos ansiosos por auxílio e proteção governamental.

O fato de que somente agora parece apontar à vista o limite das terras de primeira classe relativamente acessíveis, conjugado ao desinteresse tecnológico que por tanto tempo caracterizou os produtores agrícolas – explica a permanência de métodos agrícolas extraordinariamente primitivos e exaustores do solo. A agricultura nômade varreu grandes áreas do Leste do Brasil, com o resultado de que o desflorestamento e a erosão transformaram grande parte de Minas Gerais e Bahia em dorsos nus de montanhas, e que muitas das mais antigas zonas agrícolas de São Paulo e Rio, zonas de cultura de café extremamente ricas há apenas 30 anos, agora são pastagens. O desflorestamento e a erosão do solo não foram o único preço econômico e social pago por esse tipo nômade e exaustor de agricultura. Outra consequência foi a sub-utilização e abandono parcial de todos os tipos de capital básico, tais como transporte, habitação e saneamento, um vultoso investimento inicial, o qual tem agora de ser duplicado no processo de abertura de novas regiões agrícolas. Uma razão importante que explica a persistência, em algumas zonas, de métodos primitivos de exploração agrícola, e a baixa produtividade de grande parte da população rural, reside nas praxes semifeudais de domínio da terra, e na natureza insatisfatória dos contratos de arrendamento, meação e salário que ainda prevalecem em muitas partes do Brasil. É encorajador registrar-se que esses assuntos estão merecendo percuciente e sincera consideração, no presente momento, por parte de uma comissão agrária especial.

Um aspecto particularmente tradicional da atividade econômica é a relutância em admitir participação externa na exploração dos recursos naturais do país, combinada com tentativas esporádicas, descontínuas e de pequena monta para vitalizar a riqueza mineral do país. O crescimento de uma economia robusta se torna desnecessariamente difícil, a menos que se alcance rápido progresso em tornar disponíveis e produtivos os recursos naturais do país.

O persistente caráter personalista dos métodos de governo e a relutância em adotar e perseverar numa firme política econômica baseada na avaliação do que, a longo prazo, mais convém ao país – são outros fatores, ainda mais profundos, do retardamento do desenvolvimento nacional. Não raramente esquecem-se as considerações de natureza técnica e econômica em face do interesse político pessoal ou partidário. As deficiências da administração pública, não há negar, não somente são responsáveis pela asfixia do crescimento de alguns setores da economia, tais como transportes ferroviários e de cabotagem, portos e abastecimento d'água, como também constituem sério obstáculo ao desenvolvimento econômico equilibrado do Brasil.

CAPÍTULO II

AVANÇOS E RETARDOS NA ECONOMIA BRASILEIRA

As várias regiões do Brasil, da mesma maneira que os diferentes setores de sua economia, cresceram desigualmente nos últimos 14 anos. O produto real per capita, por exemplo, aparentemente subiu duas vezes mais depressa nas regiões adiantadas, como São Paulo e o Distrito Federal, do que no Brasil como um todo, enquanto que em muitas partes do Nordeste esse produto pouco ou nada variou. A produção industrial, que aumentou muitas vezes mais depressa do que a mineira ou a agrícola, destaca-se entre as grandes variações dos setores de evolução, conforme se vê na tabela abaixo:

ÍNDICES DO PRODUTO REAL POR SETORES ECONÔMICOS (1939 = 100)

ESPECIFICAÇÃO	1943	1945	1947	1951
Agricultura	103	101	112	125
Mineração	125	126	116	135
Indústria	125	137	167	240
Comércio	116	124	145	197
Transporte	103	112	136	212
Administração pública	112	116	118	147
Serviços	122	133	144	170
Aluguéis	118	126	135	152
Média ponderada	113	118	143	166

FONTE: Anexo Estatístico à I Parte.

O Brasil, no período abarcado pelas estatísticas precedentes, dá exemplo claro das interrelações dos setores de uma economia e de como o crescimento acelerado em um deles, muitas vezes é pré-condição de desenvolvimento mais rápido de outros. Assim, o surto experimentado pela indústria química e pela indústria de plásticos, ainda que temporariamente causando exigências novas de importação, propiciou pela primeira vez num mercado interno de certo porte relativamente estável para determinadas matérias-primas e produtos semi-acabados; por sua vez, esse mercado determinou o surgimento de empresas de mineração e agrícolas produtoras ou beneficiadoras de matéria-prima para essas indústrias. Analogamente, o extraordinário surto de construções civis criou um mercado insaciável para o cimento, cuja produção crescente refletiu-se pela maior atividade na lavra de calcário e gipsita. Ao mesmo tempo, desenvolveu-se a indústria de vidro, que depende, quase exclusivamente, de matérias-primas nacionais.

Observaram-se muitos exemplos concretos de interrelação entre agricultura e indústria, mas a Comissão Mista notou, com particular interesse, em que pesem reflexos desfavoráveis de curta duração sobre a agricultura, que o rápido desenvolvimento industrial e a urbanização constituíram forças atuantes das mais poderosas, no sentido da adoção de métodos agrícolas modernos. Em particular, a mecanização, economizadora de trabalho braçal, em grande parte respondeu à dificuldade com que lutavam os fazendeiros para assegurarem-se mão-de-obra abundante e barata. Da mesma maneira, as grandes indústrias, como a têxtil, bem como a de artigos de alimentação, constituíram-se em crescente mercado interno para a agricultura. A indústria brasileira está virtualmente absorvendo a totalidade da produção de juta da Amazônia, a maior parcela da produção de fibras como sisal e o caroá, uma substancial percentagem de couros e peles, assim como de ceras e óleos vegetais.

Ao mesmo tempo que esse progresso industrial acelerado afeta profundamente a agricultura e a mineração, também provoca, juntamente com a urbanização e o deslocamento para oeste da produção agrícola de exportação, procura sempre crescente de meios de transporte e de energia. Parece óbvio, à Comissão Mista, que esse ritmo de industrialização não se manterá a não ser que se vençam os pontos de estrangulamento existentes nesses setores. Desequilíbrios no processo de crescimento, conquanto naturais e inevitáveis, podem tornar-se cumulativos e retardar o ritmo da evolução econômica, porque os estímulos dinâmicos dos setores da economia de mais rápido desenvolvimento talvez não sejam suficientemente fortes por si mesmos para superar os obstáculos materiais,

financeiros, institucionais e ideológicos que estorvam o progresso dos setores que menos rapidamente se desenvolvem, ou mesmo, que se encontram estagnados.

DESEQUILÍBRIOS REGIONAIS: DISPARIDADE DAS TAXAS DE CRESCIMENTO

A disparidade das taxas de desenvolvimento regional tem sido uma das feições mais salientes da evolução brasileira entre 1939 e 1952. Estimativas indicam que o crescimento do produto real per capita no centro econômico do Brasil, que compreende os Estados do Rio, Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo, Paraná e o Distrito Federal, foi de 50% entre 1939 e 1959, duas vezes maior que a taxa nacional correspondente. Isto deve ser comparado com um acréscimo de cerca de 15% na região pioneira de Mato Grosso e Goiás, de 8 a 10% nos Estados meridionais, e de 4% nos Estados nordestinos (incluindo Bahia e Sergipe). O produto real *per capita* pouco ou nada subiu na região amazônica.

Essas estimativas não levam em conta os efeitos das alterações nas relações de troca e, tampouco, as características do comércio entre as regiões. O centro econômico do Brasil produz a maior parte dos artigos de exportação originários da agricultura e da mineração, nela praticamente compreendida todo o café. Como a melhoria dos preços do café foi particularmente notável, é provável que os incrementos da renda *per capita* se concentrassem nos Estados do centro e sul mais pesadamente do que os incrementos de produto real *per capita*. E de fato assim parece ser, porquanto os preços dos artigos de exportação provenientes de outras regiões, notavelmente do Nordeste, subiram menos rapidamente do que os preços das manufaturas e, especialmente, dos gêneros alimentícios, originários do centro econômico ou dos Estados do Sul e importados pelo Nordeste. Em suma, as relações de trocas interregionais cada vez mais se tornaram desfavoráveis para o Nordeste. Além disso, o volume de artigos de exportação dessa região foi profundamente diminuído durante os últimos anos, em face da política de manutenção de uma taxa cambial super valorizada, que conduziu à perda de mercado externo para muitos produtos nordestinos. O produto real per capita do Nordeste, como um todo, provavelmente se manteve inalterado ou talvez tenha declinado entre 1939 e 1951. Nos Estados meridionais e no Brasil Central esse produto parece ter subido muito menos do que no *heartland* brasileiro.

Esse desequilíbrio cada vez maior é de certa maneira inevitável no estágio atual do desenvolvimento econômico do Brasil, porque a industrialização

naturalmente tende a fazer-se mais depressa nas regiões que oferecem pré-condições mais favoráveis, em termos de recursos humanos e materiais de mercados consumidores, de renda elevada. Essa característica de crescimento da indústria, de tender a tornar-se mais rapidamente cumulativa, precisamente nos lugares onde o adiantamento da indústria é mais acusado, evidencia-se no fato da produção industrial do Estado de São Paulo ter subido de 118% entre 1939 e 1949 (comparado com um incremento nacional de 97%), ao mesmo tempo em que a participação do Estado no valor bruto da produção industrial passava de 33% em 1919 para quase 50% em 1949.

A inflexão das diferenças regionais projeta-se, também, na estrutura de emprego da mão-de-obra. De acordo com o censo de 1950 a atividade agrícola ainda ocupa quase 58% da mão-de-obra brasileira. Cumpre dizer que o declínio da participação da mão-de-obra na agricultura, que era de 65% em 1940, prende-se mais profundamente ao abandono da lavoura nos Estados de São Paulo e do Rio. De fato, a ocupação agrícola em São Paulo, como percentagem do total de empregos, caiu de 55 a 45% e, no Estado do Rio, de 54 a 41%. Tendências similares sabidamente ocorreram em várias zonas de Minas Gerais e do Espírito Santo e mesmo em certas regiões do Nordeste (caso de Pernambuco) ou do Rio Grande do Sul, onde a urbanização e a industrialização foram mais sentidas. Nos Estados do Ceará, Maranhão e Piauí, de outro lado, aumentou a participação da população empregada na agricultura, fenômeno também mencionado nas frentes agrícolas em expansão dos Estados de Mato Grosso e Goiás. O caso do Ceará parece prender-se à ausência de alternativa de emprego e à necessidade manifestada pela população, em crescimento rápido, de manter o seu trem de vida mediante ampliação da área cultivada com gêneros alimentícios. No Maranhão e em certas zonas do Piauí uma expansão apreciável da agricultura acha-se em marcha.

DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DA RENDA EM 1950

Em 1950 notavam-se desníveis da renda *per capita* nas várias regiões do Brasil. Uma maneira de evidenciar o fato é agrupar os Estados em regiões de renda alta, média e baixa, conforme a renda per capita exceder Cr\$ 4.500,00, Cr\$ 2.500,00 ou for inferior a Cr\$ 2.500,00.⁵ A região de maior renda tem uma população de

⁵ Dividindo-se as cifras acima por 30 ter-se-á idéia da equivalência em dólares no ano de 1952. Cumpre observar, todavia, que a tradução da renda nacional de um país em moeda de outro, acarreta problemas técnicos de tal magnitude que pode seriamente afetar o mérito das comparações.

17,8 milhões de habitantes com uma renda anual per capita entre Cr\$ 4.600,00 no Rio Grande do Sul, a Cr\$ 7.500,00 em São Paulo, atingindo Cr\$ 13.600,00, no Distrito Federal. A região de renda elevada compreende:

1) Uma zona de agricultura estável e variada, além de importantes indústrias de tamanho médio – caso do Rio Grande do Sul.

2) O oeste de São Paulo e o norte do Paraná onde se processa uma rápida expansão agrícola, traduzindo-se por nova investida para plantio de café.

3) As zonas industriais de São Paulo, que representam o centro industrial latino-americano mais importante e de mais rápido progresso.

4) O Distrito Federal, que atrai capitais e capacidades de toda a nação para o comércio, atividades bancárias e governamentais e outras ocupações próprias de sede do Governo Federal. A renda per capita nesta zona ultrapassa a de certas partes da Europa Central, ainda que o desnível urbano-rural seja maior no Brasil do que nessas partes da Europa.

A região de renda média, com uma população de cerca de 13 milhões de habitantes em 1950, tem uma renda per capita de cerca de Cr\$ 3.200,00, semelhante àquela do sudeste da Europa. Essa região abrange:

1) O Estado do Rio de Janeiro, cuja renda per capita acha-se talvez subestimada, porque uma percentagem substancial dos lucros dessa zona, em processo rápido de industrialização, está sendo contabilizada no Distrito Federal.

2) O Estado do Espírito Santo, com a sua atividade agrícola exercendo-se em propriedades de tamanho médio.

3) As zonas de minérios e indústrias de Minas Gerais.

4) O extremo sul do Estado de Mato Grosso, para onde transborda o surto cafeeiro e agrícola do norte do Paraná e do oeste de São Paulo.

5) As zonas de economia agrícola diversificada do tipo europeu, assim como as de lavra de carvão de Santa Catarina.

O restante do território brasileiro ao norte do paralelo de Corumbá – Ilhéus, constitui uma região de renda baixa com cerca de 21 milhões de habitantes (40% da população nacional) com uma renda anual per capita variável de Cr\$ 1.200,00 no Piauí, a cerca de Cr\$ 2.400,00 em Pernambuco, ou cerca de Cr\$ 2.000,00 em média. Compara-se essa renda com a de algumas partes do Oriente Médio.

A região de baixa renda compreende:

1) As zonas açucareiras da Bahia, Alagoas, Sergipe e Pernambuco.

2) Os Estados semi-áridos da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará.

3) A região de imensa floresta equatorial e extensos rios que se estendem do

Maranhão até as fronteiras boliviana, peruana, colombiana e venezuelana.

4) O sertão de Pernambuco, Bahia e Goiás.

5) A região de imensa floresta equatorial e extensos rios que se estendem do Maranhão até as fronteiras bolivianas, peruana, colombiana e venezuelana.

Como todas as estimativas globais, esse esquema pode induzir a erros e não merece ser considerado uma medida exata do bem-estar relativo. Em todas as regiões brasileiras coexistem amplas diferenças de renda que não somente refletem grau diverso de industrialização e urbanização como, também, a presença ou ausência de solo fértil e de condições climáticas favoráveis. Exceção de limitadas zonas do oeste de São Paulo, norte do Paraná, nordeste de Santa Catarina e do centro do Rio Grande do Sul, por toda parte persiste marcante desigualdade entre os níveis de renda e os padrões de vida da cidade e do campo. Uma noção dessa desigualdade ressalta do contraste da produção *per capita* da mão-de-obra nas diversas regiões do país, conforme empenhada em atividades agrícolas e não agrícolas. Em Pernambuco, por exemplo, o mais adiantado Estado do Nordeste, a mão-de-obra agrícola, que representa 66% da força de trabalho, tinha uma produção per capita de Cr\$ 4.000,00 em 1950, enquanto que os restantes 34% da força de trabalho apresentavam uma produção *per capita* de Cr\$ 13.200,00. Da mesma maneira, em Minas Gerais, da força de trabalho, cerca de 67% empregavam-se na agricultura com uma produção per capita de Cr\$ 7.790,00, ao passo que os restantes 33% produziam Cr\$ 14.300,00. Em São Paulo, o mais industrializado Estado do país e grande participante no novo surto cafeeiro, 45% da força de trabalho aplicados na agricultura apresentavam a produção *per capita* de Cr\$ 15.800,00, enquanto que os restantes 55% produziam, em média, Cr\$ 23.000,00.

DESIGUALDADE ENTRE OS SETORES DA ECONOMIA E DISPARIDADES NO ÂMBITO DE CADA UM – O CRESCIMENTO DA INDÚSTRIA

Os índices disponíveis de produção industrial referem-se não somente à indústria manufatureira propriamente dita, como ainda à indústria de construção e à de produção de energia. Em 1950, a produção da indústria manufatureira subira de 118% relativamente a 1939, a de construção, de 53% e a de produção de energia, de 150%. A produção manufatureira nesse sentido lato, atingira, em 1951, duas vezes e meio o nível de pré-guerra.

A diversificação configurou o desenvolvimento industrial brasileiro no período. As duas principais indústrias, alimentos e tecidos, por motivos fáceis de compreender, acusaram menor crescimento (os níveis de 1951 achavam-se,

respectivamente, 49% e 75% acima dos níveis de 1939). Isto contrasta com as indústrias de transformação de ferro e aço, cuja produção aumentou de quase 500%; a de cimento, que cresceu além do dobro; a de artigos de borracha que se expandiu de nove vezes; a indústria químico-farmacêutica e a de beneficiamento de óleos vegetais, que duplicou no período em tela. Além disso, toda uma categoria industrial: material rodante, material elétrico e artigos de eletricidade, assim como a de fabricação de máquinas de todos os tipos, atingiu um nível de produção muitas vezes superior ao de pré-guerra.

Essa tendência à diversificação evidencia-se mais claramente ainda quando se verifica que a produção conjunta de conservas, bebidas, fumo, têxteis e calçados representava 77% do valor bruto da produção industrial em 1919 e apenas 61% em 1949. Ao contrário, o valor da produção de metais, máquinas, equipamento elétrico e de transporte passou de 6% em 1919 para 14% em 1949, enquanto que a de produtos químicos, artigos farmacêuticos e de borracha subiu de 6 para 11%.

CAUSAS DO CRESCIMENTO INDUSTRIAL

O processo de industrialização acelerado começou nos primeiros anos da década de 1930, quando, por um extenso período, a produção cafeeira demonstrou-se pouco lucrativa. Repetidas e violentas desvalorizações da taxa cambial, a instituição de controle cambial, ao lado de um certo grau de inflação interna, tornaram, a industrialização muito atraente, dada a alta de preços dos produtos de importação. Desse modo, o espírito de iniciativa e a capacidade dos homens de empresa, que não mais encontravam objetivo na produção do café, foram solicitados pelos empreendimentos industriais. A II Guerra Mundial, com seus reflexos na situação de abastecimento interno, constituiu um novo e forte estímulo para o desenvolvimento da indústria, principalmente em vista de que um mínimo essencial de matérias-primas e de produtos semi-acabados de natureza crítica foi acessível ao Brasil durante todo o período da guerra. Esses fatores, ajudados pela existência de disponibilidades de energia, propiciaram a constante ampliação da indústria, que naturalmente mostrou a tendência de se expandir naqueles setores onde as restrições de importação mostraram-se mais severas, dessa maneira criando oportunidades incomuns de investimento lucrativo ou de incremento da produção pelo emprego intensivo do equipamento existente. Por algum tempo, a indústria têxtil do Brasil tornou-se fornecedora de muitos mercados latino-americanos e até da África do Sul, ao mesmo tempo que se processava em São Paulo importante expansão de empresas fabricantes de máquinas-ferramentas e de trabalho de

metais. A instalação da usina siderúrgica de Volta Redonda, sob o patrocínio estatal, foi seguido de um aumento importante de produção da siderurgia particular, particularmente a de São Paulo e Minas Gerais.

Outro elemento importante em favor da industrialização na década de 1930 e no período da II Guerra Mundial foi o reforço do apoio governamental, apoio esse em parte originário da crescente influência político-econômica dos industriais. O auxílio governamental revelou-se de decisiva importância no período de pós-guerra, quando a proteção da indústria revestiu-se da forma de controles diretos de importação que em vários casos se traduziam pela exclusiva reserva do mercado interno para a indústria nacional.⁶ Apesar da Comissão Mista manter dúvidas sobre a sabedoria a longo prazo dessa orientação, foi ela fator poderoso, juntamente com a manutenção de uma taxa cambial progressivamente super-valorizada, (constituindo de fato um subsídio aos bens de importação necessários à indústria) para assegurar aos industriais brasileiros a proteção da expansão conseguida durante a guerra, assim como a crescente diversificação da produção industrial.

A Comissão Mista é de opinião que o crescimento se processou razoavelmente equilibrado entre a indústria básica e a indústria de bens de consumo; que houve considerável melhoria de qualidade nos últimos anos; e que a generalizada crença de que os produtos industriais brasileiros são caros, em parte provém de impressão errônea decorrente das vantagens advindas do preço artificial que até recentemente se usufruía ao adquirir-se produtos importados, em face da supervalorização da taxa cambial.

O progresso industrial brasileiro ainda não atingiu o estágio no qual é importante o subcontrato de produção. Desse modo há uma tendência, visível em qualquer indústria, de dotá-la de instalações de reparos e oficinas surpreendentemente grandes, nas quais as diferentes partes do equipamento e as peças sobressalentes não só são consertadas como até mesmo fabricadas, freqüentemente a um preço muito elevado. Acusa-se essa tendência principalmente no nordeste e no interior do país, estimulada como é pela deficiência do sistema de transportes. Todavia, esboça-se em São Paulo um aumento de produtividade mediante o emprego das vantagens de especialização decorrentes da diversificação da produção.

⁶ Não tomou esse auxílio a forma de tarifas aduaneiras altamente protecionistas. Em realidade, a rápida transformação interna conjugada com a estabilidade da taxa cambial fez com que os direitos aduaneiros específicos de muito se reduzissem quando vistos sob o critério **ad valorem**.

DISPARIDADES DE TENDÊNCIAS NA AGRICULTURA

Uma média ponderada do produto real no setor da agricultura brasileira acusa um acréscimo de 29% entre 1939 e 1950, enquanto que, no mesmo período a população cresceu pouco mais de 27%.⁷

Desse modo, a produção agrícola mal acompanhou o crescimento da população, resultado esse interessante apesar do seu mérito muito limitado uma vez que uma estimativa global deixa de acuradamente refletir as diferentes tendências na produção de artigos agrícolas de consumo interno e a de exportação, tanto de categoria alimentar como não alimentar. Observa-se, por exemplo, disparidades na taxa de crescimento entre a produção alimentar para consumo interno e a agrícola de exportação, caso do café, algodão e cacau. Verifica-se, adiante, como esses setores da agricultura diferentemente se desenvolveram em relação aos primeiros anos de 1930.

Tendências da Produção Agrícola de Subsistência e de Exportação em Volume (1931/1935 = 100)

Ano	Subsistência		Exportação (*)	
	Volume	Índice	Volume	Índice
1937	104	-	145	-
1939	114	100	140	100
1940	109	-	142	-
1945	146	-	121	-
1948	173	-	140	-
1950	194	170	151	107
1951	191	-	147	-
1952	198	174	167	119

(*) Avaliado de acordo com o valor da exportação nos períodos 1937/1938 e 1942/1943.

Fonte: Anexo Estatístico à Parte I.

A produção de subsistência lentamente aumentou anteriormente à II Guerra Mundial, mas, em 1945, a produção dos seis principais gêneros alimentícios acusou o incremento de 46%, relativamente ao período 1931-1935, ao passo que

⁷ Essa cifra inclui a produção agrícola que aumentou de 30%, a de carnes que subiu de 24% e a extrativa vegetal que cresceu de 32%. A intensificação das duas primeiras atividades ocorreu principalmente desde a guerra.

a produção de 1952 foi quase dupla da registrada nos primeiros anos da década de 1930. Os três principais artigos agrícolas de exportação, de outro lado, expandiram-se na década de 1930 até atingir nível 40% mais alto no findar dela, para, a seguir, cair abaixo desse nível durante a guerra e mais ainda no pós-guerra. Nos últimos anos a produção desses artigos apenas ligeiramente excedeu os níveis de pré-guerra. Os números índices para esses artigos tornam-se mais claros quando se leva em conta as disparidades de andamento da produção de café, algodão e cacau.

O declínio da produção de café, desde o máximo de 29,6 milhões de sacas em 1933 e 1934 até níveis entre 15 e 18 milhões de sacas, traduz o virtual desinteresse pelo plantio entre 1930 e o fim da segunda guerra. A partir desta época e, principalmente, de 1949, surgiu um considerável movimento de plantio de café no norte do Paraná, sul de Mato Grosso, extremo oeste de São Paulo e em certas zonas do sul de Goiás e do norte do Espírito Santo. Ainda que a Comissão Mista não disponha de dados precisos sobre as derradeiras plantações, observadores fidedignos acreditam que não exceda de 100 milhões de cafeeiros por ano. De outro lado, o número de pés de café no Brasil reduziu-se de quase 400 milhões entre 1940 e 1950, seguindo-se ao propósito de redução que se manifestou mais acusadamente na década anterior. Por causa do hiato no plantio de 1930 e 1945, os cafezais conterão em breve com exagerada proporção de pés velhos de mais de 30 anos, de rendimento progressivamente decrescente. Todavia, pode essa situação desfavorável ser compensada uma vez que o solo nas novas plantações é propício à produtividade elevada, ao mesmo tempo em que os níveis de preço agem como incentivo à reabilitação dessas velhas plantações. Não há motivo de ordem técnica que, na próxima década, impeça a manutenção do atual nível de produção cafeeira para o mercado mundial e até sua sensível expansão, a não ser interferência de causas fortuitas, como geadas anormais e pragas da lavoura. Naturalmente, o vulto da expansão dependerá da subsistência da atual rentabilidade satisfatória, a qual, a seu turno, é, em grande parte, função da política cambial e da evolução dos custos e preços internos.

Os altos e baixos da produção de algodão, em particular a notável recuperação em face dos preços favoráveis no ano imediato ao rompimento das hostilidades na Coreia, foram anteriormente discutidos. No que concerne ao cacau, os preços manifestaram-se altamente favoráveis desde o fim da II Grande Guerra, embora as últimas safras se tenham violentamente reduzido em virtude de doenças da planta.

Em relação a esses três artigos da agricultura de exportação, como também em relação a outros da mesma classe, de importância menor, tem havido a deplorável tendência de negligenciar-se qualidade, principalmente porque, em sua maioria, esses artigos se aproveitaram durante muito tempo de um “mercado do vendedor”.

Do ponto de vista da economia brasileira como um todo, a Comissão Mista julga que o mais notável aspecto da produção de artigos agrícolas de exportação foi o de não ter diminuído em termos absolutos, malgrado o processo de industrialização e urbanização acelerados, o sistema de câmbio e as desfavoráveis diretrizes trabalhistas e de crédito. Pelo contrário, recentemente, o volume de produção desses artigos tem aumentado, ainda que não na medida necessária para adequadamente fazer face à procura de divisas sem cessar crescente, resultante do desenvolvimento acelerado da economia.

FATORES DO AUMENTO DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA

Os dois principais fatores responsáveis pelo substancial incremento da produção de gêneros alimentícios, assim como pela recuperação da agricultura de exportação, foram a ampliação da área plantada e a melhoria da produtividade.

Ocorreu um aumento de 43% na extensão da área cultivada na década finda em 1950. Ainda que geral a expansão, exceção de zonas limitadas dos Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, foi ela mais acusada em certos Estados nordestinos⁸ e regiões agrícolas pioneiras, se bem que no Rio Grande do Sul tenha se verificado o incremento de 50%, como decorrência da conversão, à atividade tríticola, de terras anteriormente aproveitadas como pastagens. A mão-de-obra, como fator correlato, também cresceu no período 1940 a 1950. Difícil é dizer exatamente desse aumento, estimado entre 5 e 18%, parecendo mais provável a última cifra.⁹

⁸ Maranhão, Piauí e particularmente Ceará.

⁹ O censo indica um aumento de apenas 5%, mas houve mudança de critério sobre distribuição ocupacional no censo de 1950 decorrente do alistamento da mão-de-obra agrícola feminina na categoria “donas de casa”, o que se não verifica em 1940. Por isso, é possível que o aumento de 18% na população rural brasileira na década, reflita mais precisamente o aumento da mão-de-obra empenhada na agricultura que mesmo os dados censitários.

A melhoria de produtividade pode ser atribuída a três fatores principais: solos mais férteis, mecanização e melhor técnica agrícola. O desbravamento de terras férteis agricultáveis no oeste de São Paulo, norte do Paraná, sul de Mato Grosso e de Goiás, revelaram zonas produtoras de rendimento muito mais elevado do que o de muitas das “zonas velhas”, dessa maneira contribuindo para o aumento da produção cerealífera e algodoeira, auspiciando, ao mesmo tempo, a manutenção e até a expansão da atual produção de café, logo que as novas plantações de rubiáceas comecem a frutificar.

Ainda que o mais importante dos fatores conducentes à melhoria de produtividade tenha sido certamente a fertilidade maior das zonas novas, não padece dúvida que o segundo lugar em importância, entre tais fatores, deva ser atribuído aos novos métodos agrícolas, inclusive a mecanização. Os aumentos de produtividade revelaram-se, principalmente, na produção de arroz, trigo, cana-de-açúcar e certos tipos de atividade hortícola. Tanto o arroz como o trigo são particularmente adaptáveis à lavoura mecanizada, já que são produzidos, na sua quase totalidade, em grandes fazendas, no que diferem de cultura como a do milho, mandioca e feijão, para as quais o aumento de produção predominantemente decorre da extensão da área cultivada do que mesmo do aumento de rendimento por hectare.¹⁰ O emprego de métodos modernos se não limitou, todavia, ao uso de implementos agrícolas. Foi igualmente significativo o notável aumento no emprego de fertilizantes pelos plantadores de cana; a seleção de sementes e aplicação de métodos de defesa contra pragas em São Paulo; a melhor seleção de sementes de trigo no Rio Grande do Sul, como também o emprego de métodos modernos de irrigação na atividade rizícola de São Paulo e do Rio Grande; e finalmente, a conservação do solo em muitas das chamadas “zonas velhas”.

No Brasil a mecanização agrícola é decididamente um fenômeno posterior à II Guerra Mundial. Avaliou-se, em 1948, que os dois milhões de propriedades agrícolas existentes no Brasil apenas contavam com menos de 100 mil arados e 6 mil tratores. Depois disso, foram importados 30 mil tratores com os seus implementos: arados, discos e grades. Além disso, muitos milhares de máquinas agrícolas a tração animal, como semeadeiras, cultivadeiras e arados foram

¹⁰ Um índice ponderado da produção de artigos agrícolas básicos, especialmente calculado, demonstrou que, entre esses, os cultivados a mão (batata, feijão, milho e mandioca), tiveram a produção aumentada em 45%, enquanto que o arroz, trigo e a cana-de-açúcar (nos quais é mais generalizada a aplicação dos métodos modernos de mecanização) cresceram, no mesmo intervalos de 112%.

adquiridos no exterior ou fabricados internamente. O movimento a favor da mecanização originou-se de um complexo de fatores, no qual se podem lobrigar as conseqüências do êxodo rural apressado, traduzindo-se, de tempos em tempos, por uma aguda falta de braços para lavoura; a alteração dos custos relativos do trabalho do homem e das máquinas conseqüente à inflexível manutenção de uma taxa cambial supervalorizada em relação à acelerada inflação interna dos preços; as atividades de fomento de Ministério da Agricultura e de representantes de equipamento agrícola ou de máquinas de beneficiamento de produtos do campo; e finalmente, o poder aquisitivo decorrente da política governamental de subsídio aos preços do açúcar, além da melhoria dos preços do café, depois de 1948.

Apesar de estimulantes como são essas evidências de melhoria, permanece muito baixa a produtividade da generalidade dos produtores agrícolas. A observação se aplica até mesmo a certas culturas que amplamente se utilizam dos melhores métodos modernos. De fato, o rendimento médio de arroz por hectare plantado é aqui avaliado em 1,7 toneladas métricas, ao passo que o é em 2,8 nos Estados Unidos, enquanto que o rendimento em milho regula 1,3 toneladas por hectare, em confronto com 2,3 nos Estados Unidos e 1,6 na Argentina. Entre as razões mais prováveis dessa baixa produtividade cumpre salientar o generalizado analfabetismo (70 a 80% entre os trabalhadores rurais de muitas regiões), as más condições sanitárias das zonas agrícolas, a inexistência de assistência técnica efetiva ao homem do campo, além da forma de domínio da propriedade, aliada à dos contratos de salário e de locação, desestimulantes de produtividade.

DEFICIÊNCIAS NO ABASTECIMENTO DAS CIDADES

A situação relativamente tranqüilizadora da produção de gêneros alimentícios básicos, traduzida pelo aumento de 70% na última década, três vezes a taxa de crescimento da população, aparentemente se contradiz com as dificuldades de suprimento de alimentos de que padecem as cidades brasileiras e com o fato de que em qualquer parte do Brasil, os preços dos gêneros alimentícios essenciais tenderam a aumentar muito mais rapidamente do que maioria dos outros preços.

Esse paradoxo se explica, principalmente, na medida em que incrementos de produção são anulados pelo grave desperdício e pela perda total de alimentos que não atingem os mercados quase sempre por causa da inexistência de instalações de armazenamento e de distribuição. O fator mais influente reside, contudo, na expansão da renda monetária no período de 1939-1951, por isso

que dois terços do aumento da renda nacional referem-se à população não agrícola. Em suma, o aumento da procura monetária de gêneros alimentícios não foi compensado pelo incremento equivalente da produção, principalmente porque os estímulos dos preços resultantes não se fizeram sentir efetivamente nas zonas produtoras, na quase generalidade. Muitos fatores contribuíam para essa situação, sendo que os mais importantes se relacionam com a deficiência dos sistemas de crédito e de distribuição e o caráter ancilar da produção de gêneros alimentícios. De fato, a produção de cereais em muitas regiões do Brasil tem que competir, desvantajosamente muitas vezes, com os principais artigos agrícolas de exportação – café e algodão – ou com outras atividades de boa rentabilidade, como a cultura do sisal no Nordeste e a pecuária no Sul. No caso do milho e feijão, não ocorreu ainda a expansão adequada da produção em grande escala, como atividade independente da agricultura de exportação. Excetuam-se, do que acaba de ser dito, os casos do arroz, amendoim e hortaliças, ainda que esses artigos, da mesma maneira do que os restantes gêneros alimentícios, sofram as sérias limitações impostas pelos sistemas de crédito e distribuição inadequados aos grandes mercados urbanos.

Os atacadistas gozam de posição chave no que se refere à distribuição e financiamento da quase totalidade da agricultura de subsistência. Tanto a inflação como as dificuldades de transporte, antes fortificaram que enfraqueceram sua posição, pois reforçaram os mecanismos de distribuição e de crédito espoliativo por eles dominados. Um estímulo adicional à especulação comercial prende-se a falta de padronização da qualidade e principalmente ao domínio pelos atacadistas das instalações de armazenamento, no interior, enquanto que as instalações de armazenamento no local de produção e nos principais centros de distribuição são inadequadas ou inexistem.

Finalmente, a taxa de inflação de preços imoderadamente acelerada e a facilidade com que o comércio, contrariamente ao que ocorre com a maioria dos fazendeiros pequenos e médios, pode obter crédito bancário, completam a explicação da incapacidade dos altos preços de consumo se traduzirem em incentivos para a produção nas fazendas.

TENDÊNCIAS NA PECUÁRIA

Muitos dos fatores que tenderam a limitar o incremento da produção agrícola de subsistência também afetaram a pecuária, atividade existente por toda a parte no Brasil, mas principalmente no Rio Grande do Sul, Minas, Mato Grosso e

Goiás. Merecem referência ainda certas zonas dos Estados nordestinos e a ilha de Marajó, no estuário amazônico. O rebanho bovino do Brasil foi avaliado em mais de 50 milhões de cabeças em 1951, ano em que o abate foi de cerca de 6 milhões, cifra que traduz um aumento de 50% em relação a 1939. Analogamente, a produção de carne cresceu de peso, no período, de quase 60% .

Anteriormente à II Guerra Mundial o Brasil exportava apreciável quantidade de carne e de couros (mais de 150 mil toneladas de carne em 1939) mas, em face do aumento interno da procura de carne, tornaram-se desprezíveis as quantidades exportadas desde então. A exportação de couros, de outro lado, conservou-se no nível de pré-guerra.

De modo geral, a qualidade do gado brasileiro é inferior à do gado dos países vizinhos, Uruguai e Argentina. Exceção do Rio Grande do Sul e de certas zonas de São Paulo e Minas Gerais, pouco se fez para melhorar as raças. A ausência de métodos científicos de cruzamento seletivo, juntamente com ausência de suprimento adequado de forragens de substituição, durante as estações invernosas ou secas, dão lugar a um baixo rendimento em bezerros e a um crescimento lento deles. Da mesma maneira, a completa ausência de cuidados, dá lugar à produção de couro de qualidade inferior.

A indústria frigorífica centraliza-se no Rio Grande do Sul, São Paulo e Minas que abatem mais de 50% do total. Somente nesses Estados existem grandes frigoríficos modernos, mas por todo o país se encontram inúmeros matadouros municipais responsáveis pelo abate do restante. São igualmente muito importantes as Charqueadas e os saladeiros que salgam e secam carne para consumo, constituindo o charque um prato popular em grande parte do Brasil. Exceção das grandes Charqueadas gaúchas, esse processo de produção de carnes não é econômico, pela impossibilidade de bem utilizar os subprodutos.

A engorda de gado e a produção de laticínios restringem-se às zonas que dispõem de relativamente boas facilidades de transporte para os centros de consumo. A produção de laticínios aumentou mais de 30% no último quinquênio. Centraliza-se no Estado de Minas, responsável por 90% do queijo e 60% da manteiga do país.

É paradoxal que o país, com um dos maiores rebanhos do mundo, padeça de falta crônica de carne fresca. Prende-se isso a numerosos fatores, principalmente à insuficiência de transporte adequado, dada a falta de vagões-gaiola e frigoríficos, bem como à escassez de espaço para armazenamento. Esses fatores, juntamente com os controles de preço e a existência de limites de abate, desencorajaram a produção, até mesmo em regiões tradicionalmente pecuárias como o Rio Grande do Sul, onde

preços mais atraentes oferecidos ao trigo fizeram com que os homens do campo passassem a cultivar extensas zonas anteriormente aproveitadas como pastagens. Também a inflação fez preferir uma lavoura de base ânua aos investimentos a prazos relativamente longos, como os que são necessários à criação de gado.

Geralmente o gado transporta-se a pé das zonas de criação para os terminais ferroviários mais próximos, onde freqüentemente não existem pastos e ocorrem demorados atrasos. Outros atrasos surgem em viagem. Deles resultam importantes perdas de peso e numerosas baixas no gado transportado, contribuindo assim para a crônica falta de carne. Nas zonas de criar, em Mato Grosso e Goiás, por exemplo, com excelentes pastagens, a produção é muito limitada pela falta de transporte. Até mesmo a construção de frigoríficos modernos não melhorou a situação, pois faltaram-lhe carros frigoríficos. O atual rebanho desses Estados pode ser aumentado e melhorado desde que haja transporte adequado. No Nordeste poder-se-ia abater o gado antes de iniciada a estação seca (para prevenir a perda de peso), se se dispusesse de instalações de armazenamento.

A ausência básica de meios de transporte e de instalações de armazenamento é bem evidenciada em um dos maiores frigoríficos do Rio Grande do Sul, que despacha toda sua produção por via férrea até Montevideu, de onde retorna em navios frigoríficos para o Rio de Janeiro e São Paulo, disso resultando desnecessário dispêndio de moeda estrangeira e aumento de custo para o consumidor. A solução imediata do problema brasileiro da carne prende-se mais à melhoria da distribuição do que mesmo ao aumento da produção.

Um sistema integrado de matadouros, combinados com transporte adequado e espaço para armazenamento, resolveria o problema, sendo que a concentração de esforços, somente num desses aspectos da questão pouco contribuirá, para o êxito do conjunto.

TENDÊNCIAS NA PRODUÇÃO FLORESTAL E MADEIREIRA

No último vintênio ocorreu grande aumento de procura dos produtos da indústria madeireira do país. Deve-se isso principalmente ao espetacular surto urbano, que requer enormes quantidades de madeira de construção. Além disso, aumentou a procura da lenha, ao mesmo tempo em que a florescente indústria do papel passou a consumir apreciáveis quantidades de madeira como matéria-prima. Também, o mercado externo agiu como um fator importante nesse aumento. A exportação de madeira passou de 240 mil toneladas em 1939 para 650 mil em 1951, embora essas cifras caíssem verticalmente em 1952, dados os altos

preços derivados da supervalorização da taxa cambial. Essa queda da procura externa atingiu profundamente a lucratividade da indústria madeireira do Sul, refletindo-se na redução de fornecimentos ao mercado interno.

A indústria madeireira desenvolveu-se sob o estímulo de todas essas necessidades, fazendo com que as reservas florestais das regiões centro-meridionais do Brasil se vissem severamente atingidas. Outro fator que tem contribuído para a derrubada das matas tem sido a abertura de novas zonas agrícolas, nas quais a madeira é cortada e abandonada por falta de transporte.

A derrubada das matas provocou a elevação do preço da lenha e favoreceu a tendência para sua substituição por outros tipos de combustível, principalmente o petróleo. Apesar de tudo, a lenha ainda é o combustível mais importante no Brasil, pois supre mais de 70% de todas as formas de energia.

Somente nas regiões meridionais do país tem se dado atenção ao reflorestamento. Se a atividade da indústria madeireira prosseguir como agora, dentro de pouco tempo as reservas florestais mais acessíveis estarão esgotadas. Imensas reservas de excelente madeira branca jazem na bacia amazônica, ora aproveitadas em diminuta escala, principalmente por causa da variedade de espécies e das dificuldades de acesso.

TENDÊNCIAS NA MINERAÇÃO E O PROBLEMA DOS COMBUSTÍVEIS

A produção mineira cresceu cerca de 20% durante a II Guerra Mundial, depois regrediu, em 1947, a um nível apenas 16% acima do de 1939, para substancialmente expandir-se em 1951 sobre o nível da segunda guerra, quando as hostilidades na Coreia criaram uma forte procura externa para alguns dos bens minerais brasileiros de exportação.¹¹

Contudo, em termos de renda e de emprego, desde o século XVIII que a mineração não é atividade de grande importância no Brasil. As estimativas de renda nacional mostram que em época alguma nos últimos 13 anos, contribuiu a mineração com percentagem maior de 1% da renda nacional líquida. Calcula-se que a mão-de-obra assalariada, empregada nas atividades minerais, não ultrapassa de 30.000 pessoas, enquanto que a população garimpeira seminômade

¹¹ O índice ponderado do volume da produção mineira, que figura na tabela do início deste capítulo II, não é inteiramente satisfatório, tendo em vista as profundas alterações na importância relativa das diferentes atividades mineiras durante o período figurado. Mesmo assim, esse índice deixa perceber a expansão da atividade mineira durante a guerra.

que no sertão busca ouro, diamantes e outros minérios de alto preço é computada entre 30.000 e 40.000 pessoas.

Todavia, não deve ser subestimada a importância das atividades mineiras para o crescimento da indústria e da agricultura, nem o grande papel potencial que a produção mineral poderia desempenhar como fonte adicional de divisas mediante exportação e atração de capital estrangeiro para a exploração dos recursos do país. Em vista disso, parece justificada uma breve revista dos recursos minerais brasileiros, como conhecidos até recentemente, e a análise de algumas razões explicativas do grande atraso da produção mineral.

RECURSOS MINERAIS DO BRASIL E ATIVIDADES MINERAIS

Dos 300 minerais necessários a uma civilização altamente industrializada, o Brasil presentemente produz cerca de 55, tendo que importar o restante sob forma primária, semi-acabada ou acabada. A situação, quanto aos recursos minerais brasileiros, como conhecida, é a seguinte:

1) Quanto a minerais metálicos, o Brasil possui importantes depósitos de minério de ferro e de minérios para o fabrico de ferro-ligas, tais como manganês, tungstênio, níquel, cromo e titânio, ao mesmo tempo que metais raros, tais como colúmbio, tântalo, berilo, lítio e zircônio. Relativamente a metais não ferrosos existem apreciáveis depósitos de bauxita e magnesita. Contudo, dos restantes e mais importantes metais não ferrosos, apenas se conhecem depósitos modestos de estanho, zinco, chumbo e cobre. A produção interna de chumbo e zinco apenas satisfaz 20 e 10%, respectivamente, do consumo nacional. De acordo com o censo industrial de 1949 havia 90 empresas empenhadas na lavra de minerais metálicos dispendo de mão-de-obra de mais de 8 mil operários.

2) No que concerne a minerais não metálicos, existem apreciáveis depósitos de fertilizantes fosfatados, calcários, feldspato, fluorita, dolomita e outras matérias-primas indispensáveis à indústria química. Contudo, até agora se não descobriu depósito algum de enxofre; desenvolvem-se esforços para produzi-lo de rejeitos piritosos.

O Brasil é bem dotado de materiais de construção, tais como calcário, gipsita, areia, argila, caulim e pedras ornamentais. Quase 5.000 pessoas se empregam normalmente nesses ramos de mineração, a maioria das quais na produção de materiais de construção.

3) Avaliada em calorias, o Brasil produz mais da metade do carvão exigido pela indústria, pelo sistema de transporte e para uso doméstico. Como é sabido, o carvão

tem alto teor em cinzas e enxofre e, mesmo após dispendiosos processos de beneficiamento, compara-se desfavoravelmente com o carvão importado. Além do mais, as reservas conhecidas de carvão avaliam-se em 1,5 bilhões de toneladas apenas. Toda produção nacional de petróleo não ultrapassou 750 mil barris em 1952, o bastante para o consumo interno de uma semana. A única fonte importante de gás natural ora aproveitada, são os poços de Aratu na Bahia, onde também jazem os únicos campos de petróleo até agora revelados. É importante observar contudo, que existem indicações da existência de depósitos de carvão de melhor qualidade na zona limítrofe do Piauí e Maranhão bem como de carvão para vapor na região relativamente inacessível do Alto Xingu. Várias regiões do Brasil, além do Recôncavo, podem ser consideradas, ainda que com certa cautela, como promissoras para a pesquisa do petróleo, entre elas, o Território do Acre, junto aos campos petrolíferos da Montana Peruana, a ilha de Marajó e outras zonas do baixo Amazonas, a orla sedimentária que se estende do Espírito Santo ao Rio Grande do Norte perlongando a costa, a bacia sedimentária do Maranhão e Piauí, assim como as rochas sedimentárias subjacentes aos derrames de lava que se espriam de São Paulo até o Rio Grande do Sul, através do Paraná e Santa Catarina. Cerca de 10 mil pessoas atualmente trabalham na lavra do carvão e nos campos de petróleo ora aproveitados.

4) Ainda que o Brasil disponha de depósitos de salgema, sua lavra deveria ser empreendida a tais profundidades que se verificou ser mais econômico prosseguir com a produção de sal marinho. Ainda que esse modo de produção de sal não seja propriamente uma atividade mineira, aqui se o menciona pelo fato de também o fazerem as estatísticas brasileiras de produção mineral. O grosso da produção brasileira de sal origina-se no Nordeste, na costa do “saliente brasileiro”, nos Estados do Rio Grande do Norte e Ceará, ainda que haja uma indústria salineira importante no Cabo Frio, Estado do Rio. Mais de 15 mil pessoas empenham-se na produção de sal marinho.

O porte atual relativamente modesto da mineração pode ser bem avaliado ao observar-se que em 1951 o volume total lavrado atingia cerca de 6,5 milhões de toneladas, e que a produção de minérios de ferro de 2,4 milhões, a de carvão de 1,9 e a de manganês de pouco mais de 200 mil toneladas, respondem pela maior parcela do total. A produção de sal de 1,2 milhões de toneladas e a de calcário, cerca de 2 milhões de toneladas, não foram computadas nas cifras de 1951.

Grande parte das operações minerais se faz em pequena escala, o que parcialmente se explica por ser o Brasil supridor de certos minerais de grande valor específico e para os quais o mercado mundial é muito limitado. Assim é que toda

produção de tungstênio dos Estados do Rio Grande do Norte e Paraíba apenas atingiu 1.500 toneladas em 1951; a de mica, 1.700 toneladas; a de berilo, 1.700, enquanto que a de quartzo piezoelétrico mal ultrapassou 700 toneladas. Mesmo assim essas cifras de 1951 foram as máximas atingidas para a produção de determinados minerais. Esse é o caso, por exemplo, do minério de ferro, cuja produção cresceu de 594 mil toneladas em 1940 a quase 2,5 milhões de toneladas atualmente, ao mesmo tempo em que dobrou a produção de mármore e a de talco, a qual só recentemente passou a ter significado. De outro lado, para muitos minerais lavrados, tendo em vista essencialmente a exportação, a produção e venda atingiram seu ápice durante a II Grande Guerra. A observação particularmente se aplica ao caso do manganês, tungstênio, titânio, cromo, tântalo, zircônio, quartzo, diamantes e carbonados, como se pode ver no Quadro junto. O declínio de pós-guerra na exportação de minerais titaníferos, tais como o rutilo e a ilmenita, prende-se à descoberta de apreciáveis depósitos desse mineral no Canadá, ao passo que a redução no volume de exportação de quartzo traduz o aumento da produção de quartzo sintético nos Estados Unidos.

VOLUME DA EXPORTAÇÃO MINERAL (1939/1952)
(em toneladas métricas)

MINERAL	1939	VOLUME MÁXIMO EXPORTADO E RESPECTIVO ANO	1952
Ferro	400.000	1.754.000 (1952)	1.754.000
Manganês	190.000	437.000 (1941)	161.000
Tungstênio	2	2.038 (1945)	1.647
Titânio (rutilo)	488	4.556 (1943)	17
Titânio (ilmenita)	10	7.900 (1948)	-
Cromo	3.754	7.813 (1943)	-
Berilo	276	3.078 (1949)	2.479
Tântalo e colúmbio	59	201 (1944)	26
Zircônio	1.463	17.114 (1942)	2.200
Areias monazíticas	48	2.315 (1949)	-
Mica	435	-	1.350
Quartzo	677	2.411 (1943)	917
Diamantes	203.680 (quilates)	311.515 (1941) (quilates)	-
Carbonados	2.535 (quilates)	35.070 (1948) (quilates)	3.375 (quilates)

FONTE: Ministério da Agricultura.

Para sumariar, pode-se afirmar que a indústria mineira organizada do Brasil produz carvão, minérios de ferro, manganês, tungstênio e matéria-prima para a indústria de construção, tais como calcário e gipsita, enquanto que faiscaidores nômades e garimpeiros são responsáveis por quase toda a produção de quartzo, mica, diamantes, carbonados e minérios de metais raros.

POTENCIAL MINERAL E CAUSAS GERAIS DO ATRASO NA MINERAÇÃO

A descrição anterior do estado atual da indústria mineira naturalmente só se aplica ao que é conhecido. A potencialidade mineral latente em muitas zonas do vasto interior do Brasil é desconhecida. Mesmo na orla litorânea relativamente bem povoada fazem-se de tempos em tempos surpreendentes descobertas, reflexo da inexistência de prospecção sistemática no passado. Observa-se com frequência que o mapa onde figurem os principais depósitos minerais do Brasil quase exatamente coincide com o mapa demográfico. Quando se derruba a floresta tropical é comum se darem descobertas importantes de minerais, caso recente dos notáveis depósitos de manganês, minério de ferro e de cromo do Amapá. Talvez ainda mais estranho seja o fato de que importantes depósitos de fosforita tenham sido acidentalmente descobertos quando se perfurava para água, há cerca de dois anos, não longe de Olinda, antiga capital de Pernambuco, junto do Atlântico, cidade quatro vezes centenária e situada no centro de uma das zonas mais densamente povoadas do Brasil.

À primeira vista surpreende este quase abandono da mineração, quando se relembra que o ouro vem sendo lavrado no Brasil desde 1695, que o país foi o maior produtor mundial de ouro e diamantes, durante o século XVIII, que algumas companhias estrangeiras encontram-se em atividades em vários setores da indústria há mais de um século e que, desde a primeira Constituição Republicana, de 1891, até 1934, possuiu o Brasil uma legislação mineira do tipo mais liberal. De fato, em contraste com a maioria dos restantes países latino-americanos, no Brasil, da mesma maneira que ainda hoje nos Estados Unidos o superficiário foi também o proprietário das riquezas do subsolo.

A pobreza de atividade mineira, de modo geral traduz a secular concentração de capital e da capacidade do país na agricultura de exportação, caso do açúcar e do café. As atividades da indústria em grande escala, assim como da mineração, que exigem investimentos apreciáveis durante longos períodos, no qual não se haurem proventos econômicos e financeiros, não foram consideradas atraentes. A mineração, em particular, é atividade arriscada em alto grau e requer amplo

suprimento de capital aventureiro, que a história do Brasil mostra ter sido raramente para ela orientado. De fato, a maioria das operações minerais no Brasil mal ultrapassou o estágio de pesquisas.

As feições geográficas e geológicas de grande parte do interior do Brasil oferecem tais obstáculos e o povoamento em muitas partes do interior é tão esparso que investimentos extraordinariamente pesados se fazem muitas vezes necessários sob a forma de derrubadas e de construções de rodovias de acesso, preparatórios dos trabalhos de pesquisa.

Um exemplo dos altos custos, relacionados com a valorização de recursos no interior, é dado pelo aproveitamento do manganês presentemente levado a efeito no Território do Amapá. Inicialmente, mais de 60 milhões de cruzeiros foram necessários para determinar precisamente a extensão e a qualidade dos depósitos, ao passo que um investimento de mais de 1,3 bilhões de cruzeiros está previsto para atender às instalações ferroviárias e portuárias, assim como ao equipamento das minas, preliminares à produção de manganês. Da mesma maneira, o investimento total necessário para aproveitamento do minério de ferro de Itabira, compreendendo o equipamento mineiro e a reabilitação e reequipamento da E. F. Vitória-Minas, atingiu 1,5 bilhões de cruzeiros, para se poder cumprir o programa de exportação de 1,5 milhões de toneladas por ano. Calcula-se que serão necessários mais 400 milhões de cruzeiros para ampliar o programa de exportação para 3 milhões de toneladas.

Além dessas razões de ordem geral, o aproveitamento relativamente lento, tanto dos minerais principais como dos recursos em combustíveis, prende-se a certos fatores específicos. No caso da maioria dos metais raros, o mercado mundial era, e em muitos casos ainda é, pequeno demais e tão dependente de acontecimentos imprevisíveis como guerras ou mudanças tecnológicas que as flutuações de seus preços sempre têm sido extremas. Daí não ter o capital estrangeiro ou nacional sido atraído em volume suficiente ao aproveitamento sistemático desses minerais.

No caso da bauxita e da garnierita, a relativa falta de interesse por eles no passado, aparentemente reflete a dificuldade de transporte assim como o pequeno porte do mercado interno. Com o incessante crescer do consumo de alumínio, com o gradual estabelecimento de uma indústria nacional de alumínio e com a melhoria do sistema de transporte entre Minas Gerais e São Paulo, deverá ocorrer um substancial alento na lavra de bauxita. Progressos paralelos esperam-se no caso do níquel, assim como dos fertilizantes fosfatados.

LAVRA DE MINÉRIOS DE FERRO E DE MANGANÊS

A quantidade e a qualidade dos recursos em minérios de ferro do Brasil são amplamente conhecidos no estrangeiro desde 1910 e, nos anos que precederam a primeira guerra mundial, grupos financeiros europeus demonstraram desusado interesse em seu aproveitamento. Sempre constituiu um plano ousado explorar a possibilidade de conjugar a exportação maciça de minério de ferro brasileiro com a importação, em grande escala, de carvão do estrangeiro. A primeira guerra mundial tornou impossível aos grupos estrangeiros levar avante seus planos, mas, a partir de 1920, verificou-se decidido esforço de um grupo de homens de empresa americana e europeus para valorizar as jazidas ferríferas de Minas Gerais, mediante investimentos em grande escala em instalações ferroviárias e portuárias que para esse fim se faziam necessárias. Arrastaram-se por muitos anos essas negociações, que colimavam o estabelecimento de bases firmes para esse grande empreendimento, dada a relutância de parte de poderoso grupo mineiro que não estava decidido a permitir o aproveitamento em larga escala do minério de ferro por interesses estrangeiros a não ser com a contrapartida da fundação de uma indústria siderúrgica.

Parece ter havido a tendência de parte dos grupos políticos e econômicos do país de superestimar a medida em que os mercados estrangeiros realmente se interessavam pelo aproveitamento do minério de ferro brasileiro, enquanto que de outro lado, os interesses estrangeiros revelaram compreensão acanhada das aspirações brasileiras. De tudo resultaram delongas nas negociações, de modo que um acordo satisfatório só pôde ser conseguido em 1928; a crise econômica que repontou no ano imediato tornou impossível o levantamento dos necessários capitais.

A grande depressão econômica e os acontecimentos políticos a ela associados, a exemplo do que sucedeu em todo o mundo, fortaleceram as tendências nacionalistas brasileiras que se opunham à outorga liberal de concessões minerais a interesses estrangeiros. De fato, a Constituição de 1937 virtualmente excluiu a participação estrangeira do aproveitamento dos recursos minerais do país; este estado de coisas perdurou até a promulgação da Constituição de 1946, mais liberal. Assim, não tendo sido possível obter-se afluxo de capital privado estrangeiro para o aproveitamento de minério de ferro na década de 30 a tarefa finalmente foi empreendida em escala reduzida por uma companhia brasileira de capital predominantemente estatal, que adquiriu equipamentos para a mina de Itabira e para reabilitação da Estrada de Ferro Vitória a Minas, com auxílio de financiamento do Export-Import Bank.

Só recentemente tornaram-se possíveis embarques em escalas relativamente grande de minério de ferro pela Cia. Vale do Rio Doce. Somente a partir de 1947 se ultrapassou a cifra de 150 mil toneladas por ano e não antes de 1952 foi possível realizar o programa anual de 1,5 milhões de toneladas. Ainda que essa quantidade exportada, que ao país propicia cerca de 23 milhões de dólares de divisas, represente notável progresso, cumpre observar que os planos da empresa inglesa “Brazilian Hematite Syndicate”, de 1909, colimava exportação de 3 milhões de toneladas por ano, quantidade que só daqui a alguns anos será efetivamente exportada. É inegável que a incapacidade de tirar partido das possibilidades de atração do financiamento estrangeiro em grande escala para o aproveitamento do minério de ferro, nos anos de 1920, atrasou de quase três décadas a realização do objetivo de exportar um volume razoavelmente satisfatório, subtraindo ao país divisas e a oportunidade de estabelecer um comércio externo bivalente em grande escala, baseado em minério de ferro e carvão, o que também teria significado considerável poupança de despesas de fretes e outras, em moeda estrangeira.

Uma conseqüência particularmente grave do grande retardo do aproveitamento em escala ampla dos recursos brasileiros em minério de ferro foram as recentes descobertas de grandes depósitos desse minério na Venezuela e no Labrador e a conclusão, com êxito, de ajustes para o seu aproveitamento imediato, que acentuaram a posição marginal do Brasil no mercado mundial como supridor de minério de ferro. Cumpre lembrar que os planos em execução para o aproveitamento do Cerro Bolivar e El Pao, na Venezuela, prevêm uma produção anual conjunta de 15 milhões de toneladas e que o depósito de Ungava Bay, no Labrador, foi preparado para 20 milhões de toneladas por ano. É portanto duvidoso que o Brasil seja capaz de conquistar nos próximos anos uma parte substancial do mercado internacional de minério de ferro, a não ser para vendas limitadas às aciarias de hematita de alto teor ou para um possível fornecimento de minério para sinterização a preços excepcionalmente baixos, adequados como são para carga de torna viagem em navios que tragam carvão para o Brasil.

No que concerne ao minério de manganês, os problemas de transporte terrestre sempre limitaram os embarques oriundos da parte central de Minas Gerais, sendo que a maior parte das reservas da Bahia foi exaurida durante a I Grande Guerra. Ultimamente, tem se firmado o propósito de aproveitamento dos recursos manganíferos “periféricos” do Amapá, no extremo nordeste da bacia amazônica, e do Urucum, ao pé da fronteira boliviana, Estado de Mato Grosso. Arrastaram-se por muito tempo as negociações objetivando a participação e o

financiamento estrangeiro para essas jazidas, mas o aproveitamento do Amapá acaba de ser iniciado e as negociações relativas a Urucum concluíram-se satisfatoriamente. Essa situação torna possível reservar gradualmente os suprimentos de manganês de Minas Gerais para o mercado interno.

A URGÊNCIA DO APROVEITAMENTO DO PETRÓLEO

No caso dos combustíveis, a inexistência de qualquer progresso importante no aproveitamento do petróleo durante o período de 40 anos em que, no Brasil, o capital privado poderia ter obtido concessões em base favorável, indubitavelmente foi devida à pequenez do mercado interno e possibilidades mais promissoras de encontrar-se petróleo em outras regiões do mundo. Desde 1937, o capital estrangeiro particular foi praticamente excluído de todas as fases da indústria do petróleo, exceto a distribuição, e mesmo a iniciativa privada brasileira desempenhou papel marginal e subordinado. Desse modo as operações de pesquisa, lavra e refino, quase que totalmente se confinam ao Conselho Nacional de Petróleo, o qual, com auxílio de técnicos estrangeiros, desenvolve os campos de petróleo e gás natural da Bahia e empreende um programa limitado de pesquisa em outras partes do Brasil.¹²

Apesar do trabalho meritório do Conselho, as suas possibilidades são evidentemente limitadas, tendo em vista o caráter vertiginoso do crescimento das necessidades em petróleo. As importações brasileiras desse combustível, que eram de 782.000 toneladas em 1930, atingiram 1.308.000 em 1939. Vencidas as restrições de importação do tempo de guerra, prosseguiram crescendo até 1.650.000 toneladas em 1946. Daí por diante quase quadruplicaram em seis anos, para atingirem o montante de 6.196.000 toneladas em 1952.

Muitos motivos explicam o aumento extremamente rápido do consumo de petróleo nos últimos anos; o crescimento da população, a urbanização e industrialização, juntamente com o início de mecanização da agricultura, se conjugaram para o incessante crescer do consumo de energia. Por vários motivos esse incremento significou aumento do consumo de petróleo. O mais importante deles foi o fato do petróleo tender a tornar-se barato internamente, comparado a

¹² De acordo com a legislação promulgada pelo Congresso no último trimestre de 1953, uma boa parte das funções do Conselho serão transferidas à Petrobrás, companhia cujo capital é principalmente governamental. Os estrangeiros e os brasileiros naturalizados dela não poderão ser acionistas.

combustíveis de outras fontes, em virtude da combinação de um preço internacional estável com uma taxa cambial supervalorizada, também estável. Outros motivos prendem-se a avanços tecnológicos, como a implantação da tração Diesel nas vias férreas; o estabelecimento de instalações termelétricas para servir de reserva ou para suplementar sistemas hidrelétricos; e, finalmente, o extraordinário aumento do transporte rodoviário e aeroviário.

As últimas avaliações de estrutura da procura de petróleo mostram que 53% dela destinam-se a transporte, 36% à indústria, 6% ao consumo doméstico e 5% a outros fins. A participação dos transportes no consumo de petróleo é praticamente mais elevada do que em qualquer outro país deste hemisfério ou da Europa Ocidental.

As estimativas da contribuição das várias fontes de combustível no suprimento das necessidades nacionais de energia são por sua própria natureza, dados aproximados. Recentes estudos cuidadosos do Instituto Nacional de Tecnologia mostram que, em termos de calorías, o petróleo supriu 17% da energia consumida no Brasil em 1950, enquanto que a lenha, carvão, madeira, bagaço de cana e álcool etílico combinados responsabilizaram-se por 74%, o carvão nacional por 4%, o importado por 3%, e a eletricidade por 2%. Ainda mais expressivo é o rapidíssimo crescimento da participação dos derivados do petróleo no suprimento de energia a partir da guerra. Em 1940, os derivados de petróleo atendiam somente a 6% do suprimento energético total e a energia hidrelétrica a 1,2%, ao passo que os combustíveis de origem vegetal responsabilizavam-se, conjuntamente, por 84%, o que mostra que a substituição de combustíveis do país por petróleo importado foi fator muito importante no incremento da procura de combustível líquido.

Não padece dúvida de que a taxa de incremento do consumo de petróleo tem sido excepcional nos últimos anos; de outro lado, o aumento do preço da gasolina, em virtude de impostos mais altos e de contribuições sociais que incidiram no fim de 1952, aparentemente provocaram certa redução de procura de petróleo. Todavia, o incremento do consumo a longo prazo ruma decisivamente para a vertical, uma vez que o aumento do emprego de petróleo é companheiro inevitável do progresso dos sistemas de transporte e de energia, da industrialização, da vida cidadina e, em geral, de maiores padrões de renda e de consumo. Nessa ordem de idéias, cumpre observar que o consumo diário, *per capita*, de derivados de petróleo no Brasil é, no momento, apenas 1/7 do vigente na Austrália, país de características econômicas semelhantes, inclusive pelo fato de que ainda virtualmente importa a quase totalidade do petróleo que consome.

Depois da promulgação da Constituição de 1946, a qual contém dispositivos legais que poderiam tornar possível a participação estrangeira no aproveitamento do petróleo (dependendo de legislação do Congresso), surgiu, até a recente aprovação da lei da Petrobrás, uma infindável discussão pública sobre a melhor maneira de fazer face ao urgente problema de rapidamente progredir no campo da produção e do refino do petróleo nacional. Enquanto isso, a pesquisa e a lavra do petróleo permanece quase que exclusivamente nas mãos do Conselho Nacional do Petróleo, ainda que algumas refinarias que se encontram em construção, sejam financiadas pelo capital privado. Acresce que a aquisição por parte do Governo de uma regular frota de navios-tanques e a realização da política do refino no país, de petróleo bruto tenderão a amortecer o ritmo de crescimento da evasão de divisas para obtenção de derivados.

Parece evidente que uma tentativa de produção de petróleo em grande escala só pode ser bem sucedida se o porte e os riscos do empreendimento forem encarados de frente. Certas estimativas indicam que, para produzir-se petróleo nacional em quantidade bastante, de modo a fazer face à procura brasileira, torna-se necessário um investimento da ordem de 1 bilhão de dólares, dos quais 70 a 80% deverão ser conseguidos realmente em moeda estrangeira. Os aumentos do consumo atual exigirão pesados investimentos adicionais, desde que a produção deva emparelhar-se com a procura. De outro lado, essa tarefa não poderá se completar com êxito em período inferior a 10 anos, mesmo no caso de pesquisa particularmente bem sucedida, comparativamente a outras regiões em pesquisa no Globo.

Do ponto de vista do progresso econômico da Nação, os prolongados debates legislativos dos últimos seis anos criaram a pior das situações porque a ausência de decisão firme propiciou um clima de incerteza sobre a base energética do país. Desse modo, a ulterior evolução da indústria e do sistema de transportes foi posta em dúvida, enquanto limitações cada vez mais rígidas introduziam-se nas listas de importação, obscurecendo, por inteiro, o panorama da balança de pagamentos.

Não será exagero dizer-se que em decorrência dessa situação, planos racionais para o suprimento de energia ou para assegurar meios de transporte, se tornam cada vez de elaboração mais difícil. Por exemplo, não padece dúvida que alguns dos importantes sistemas de energia elétrica do país, necessitam unidades térmicas de reserva, desde que se pretenda evitar que a recorrência das secas reproduza reduções drásticas no suprimento de energia. De outro lado, ninguém

que tenha testemunhado o extraordinário surgimento de atividade em muitas partes do interior com a construção de boas estradas, particularmente bem adaptadas às necessidades de transporte de regiões de produção esparsa e de baixa densidade demográfica, e capazes de nelas e entre elas estimular o comércio, dispõe-se a aconselhar a redução do esforço de construção rodoviária que ora se processa em muitos pontos do país. Finalmente, depois de exame objetivo de fatos recentemente conhecidos, técnicos competentes muito relutam em recomendar novos planos de eletrificação de certas ferrovias brasileiras cuja densidade de tráfego é extremamente pequena, particularmente tendo em vista o caráter nacional da crise de energia elétrica e o progresso da tração Diesel que é econômica e flexível.

Contudo, se nenhuma decisão for tomada em futuro próximo, que permita empreender a pesquisa do petróleo nacional na escala adequada e com a conveniente persistência, talvez se torne necessário esmorecer o programa de construção rodoviária e empenhar-se o país, de outro lado, em investimentos antieconômicos para a eletrificação das ferrovias; para a ampliação em larga escala da produção de carvão nacional; para o aproveitamento de potencial hidráulico excessivamente distante dos centros de consumo; e para um programa de reflorestamento em escala inteiramente sem precedentes, ainda que isso venha a significar grande desvio de fundos públicos e privados para tais fins, fundos que poderiam, se outra fosse a política, ficar disponíveis para o desenvolvimento da indústria e da agricultura.

Naquilo que condiz com a balança de pagamentos, o incessante crescimento da participação das importações de petróleo, pela falta de produção interna significativa, com seu reflexo na situação cambial do país, necessariamente exigirá um esforço muito maior para expandir as exportações e substituir importações pela produção interna, ainda que os custos econômicos reais, conseqüentes a essa política, venham se mostrar muito mais elevados do que os envolvidos com o acréscimo na produção do petróleo nacional. De qualquer maneira, é evidente que o panorama da balança de pagamentos de um país em processo de industrialização, que não se esforça ao máximo para fortificar sua base interna de combustíveis, só pode ser encarado com preocupação. A influência do problema de petróleo na balança de pagamentos, constitui, sem dúvida, somente um outro aspecto da sua tendência mais ampla para refrear o crescimento de toda a economia, a menos que seja abordado pronta e vigorosamente e na escala adequada.

TRANSPORTES

O índice dos serviços prestados por todas as formas de transporte foi de 212 em 1951 (1939 = 100). Exceção da indústria manufatureira e da elétrica, esse índice é consideravelmente mais elevado do que o incremento percentual de produção dos restantes fatores da economia. Apesar disso, a falta da capacidade de transporte e a generalizada ineficiência do sistema existente constituem o maior obstáculo isolado ao crescimento contínuo, tanto da indústria como da agricultura.

A aparente contradição entre o notável acréscimo do índice dos serviços de transporte e a sua realidade atual, provém de duas causas principais. Em primeiro lugar, o índice baseia-se em toneladas-quilômetros e em passageiros-quilômetros, exceção do caso do transporte rodoviário onde se tomou o número de veículos. O período 1939/1951 caracterizou-se pela abertura de novas zonas agrícolas, de modo que os centros de produção agrícola, pecuária e madeireira deslocaram-se para o ocidente, em relação aos mercados consumidores e aos centros urbanos e industriais mais importantes. Assim, por causa do conseqüente aumento de percurso médio, o índice de transportes não significa aumento equivalente de tonelagem movimentada ou capacidade para servir outros setores da economia. Em segundo lugar, o índice dos serviços de transportes traduz o aumento rápido do transporte rodoviário e aéreo que, em 1939, era relativamente pouco importante. As estradas de ferro, a navegação de cabotagem e fluvial, os mais importantes meios de transporte de massas no Brasil, ao mesmo tempo que os trens de subúrbios e os bondes, que são os mais baratos meios de transporte de passageiros, não acompanharam o crescimento geométrico da procura decorrente da industrialização, urbanização e do deslocamento dos centros de produção agrícola para novas zonas do Oeste.

As várias taxas de crescimento nos diferentes meios de transporte traduzem-se nos dados abaixo:

ÍNDICE DO TRABALHO DE TRANSPORTE (1939 = 100)

	1939	1943	1945	1948	1951
Estradas de ferro	100	108	111	119	130
Bondes	100	123	123	125	115
Veículos automóveis	100	83	86	152	300
Cabotagem	100	116	151	136	220
Aerovias (1946=100) (*)	-	-	-	146	295
Média ponderada	100	103	112	136	212

(*) Para evitar distorção, o índice geral básico para serviço de transporte aéreo, que cresceu, à razão exponencial foi o de 1946. Na base de 1939 = 100, esse índice atingirá 320 em 1953 e 510 em 1945.

A incapacidade do sistema de transportes afetou os setores da economia nacional, agricultura, indústria, e mineração, bem como o comércio de exportação e importação. A precariedades dos sistemas de transportes em conjunto, juntamente com a falta de armazenamento e de ensilagem, acarretou crises periódicas de abundância e de escassez, que a seu turno contribuíram para uma larga flutuação dos preços e estimularam a especulação comercial. Ainda que os fretes de todos os tipos de transportes sejam, na maioria dos casos uma percentagem relativamente pequena dos preços finais pagos pelo consumidor, as oscilações no suprimento, ocasionadas pelo deficiente serviço de transportes, exerceram um efeito importante sobre o nível dos preços.

A incerteza na disponibilidade de transporte constitui um grave ônus em uma moderna civilização industrial, por isso que é essencial sejam os suprimentos de matérias-primas entregues dentro de prazos precisos, a fim de que sejam obtidas as máximas vantagens da produção em massa. Os longos atrasos e a redução do volume de suprimentos necessários aumentaram os custos unitários de produção da indústria pesada brasileira. Em muitos casos, indústrias básicas foram obrigadas a limitar sua produção a um nível de ineficiência, a fim de conservar seu pequeno estoque de matérias-primas; em outros, tiveram de manter estoques grandes e anti-econômicos.

Como se depreende do quadro anterior, o crescimento verificado nos transportes em conjunto, resultou predominantemente de substancial expansão de todas as formas de transporte rodoviário. De um modo geral, foi isso uma resultante natural e inevitável da sempre crescente importância e maior integração do mercado interno, do desenvolvimento das principais cidades e do aumento rápido da produção de muitas indústrias do país. Ademais, em muitas partes do interior, onde a densidade de população é muito baixa e a produção agrícola esparsa e limitada, o transporte rodoviário pode proporcionar serviço mais eficiente e econômico na movimentação de mercadorias e passageiros do que quaisquer outros meios. A flexibilidade e rapidez do transporte por caminhões é de particular importância para os pequenos produtores, por proporcionar pronto retorno do capital empregado. Entretanto, o crescimento dessa indústria se processou mais rapidamente, em consequência desses fatores estimuladores, por isso que tinha de preencher o vazio existente nos transportes do país, causado pela natureza inadequada e pela deterioração dos outros meios de transporte em massa.

O efeito desta situação na limitação do crescimento da produção e da renda nacionais tem sido muito forte, mas é provável que se torne ainda

progressivamente mais sério, devido aos fatores enumerados a seguir. A característica predominante do desenvolvimento industrial nos últimos 15 anos foi a expansão das indústrias pesadas, tais como a do ferro e do aço, do cimento, papel e polpa de madeira, as quais dependem do transporte de grandes massas de matérias-primas extrativas minerais e florestais, bem como de artigos pesados acabados e semi-acabados. Ao mesmo tempo, uma parte crescente dos principais produtos de exportação e da produção de artigos de alimentação passou a ser produzida nas recém-abertas regiões agrícolas do sudoeste e oeste do país, situadas a grande distância dos maiores centros consumidores. O transporte por caminhões de gêneros alimentícios de grande volume, tais como arroz, feijão, milho e trigo, ao longo de muitas centenas de quilômetros de rodovia, é bastante anti-econômico se comparado com o transporte ferroviário, fluvial ou de cabotagem. A inadequação do transporte pesado também causou sério prejuízo à grandemente necessária diversificação da produção brasileira de exportação, principalmente pela sua interferência com a expansão da mineração e produção madeireira. Finalmente, em que pese a construção de muitas rodovias-tronco e a ligação entre si de várias redes ferroviárias, o comércio efetivo interregional no Brasil ainda dependerá em larga escala da navegação costeira. É isso sem dúvida verdadeiro para o sal, açúcar e algodão produzidos no Nordeste, bem como para o milho, arroz e carvão oriundos do Rio Grande do Sul e Santa Catarina e consumidos nos principais centros urbanos e industriais.

O efeito asfixiante da precariedade dos transportes em massa pode ser ilustrado por alguns exemplos encontrados pela Comissão Mista durante a elaboração dos seus projetos.

O atraso médio verificado para embarque de madeiras pela E. F. Noroeste do Brasil, no oeste de São Paulo e sul de Mato Grosso, foi de oito meses e meio, a contar da data do pedido de praça. No período de 1949/52, enquanto os rebanhos de Mato Grosso, uma das maiores fontes de suprimento de carne para as cidades do Rio e São Paulo, aumentaram de mais de dois milhões de cabeças, a capacidade de transporte de gado da ferrovia decresceu efetivamente de 15%. Em 1951, a Noroeste recusou cerca de 390 pedidos de gaiolas por mês e o gado recebido para embarque permaneceu, em média, 25 dias nos embarcadouros da Estrada, para em seguida suportar uma viagem de 4 dias e 1.000 km até São Paulo. A mortalidade e a perda de peso conseqüentes a esta longa demora eram naturalmente excessivas. Em resultado, os pecuaristas preferem conduzir o gado por terra a grandes distâncias, até aos terminais da Sorocabana, Alta Paulista e

Araraquara, ainda que também à custa de grande perda de peso e elevada taxa de mortalidade.

A Usina Siderúrgica de Volta Redonda encontrou-se, por vezes, em situação de operação precária, em conseqüência da incapacidade da Central do Brasil em assegurar os transportes necessários para o minério de ferro e calcário provenientes de Minas Gerais e para o carvão e sucata vindos do porto do Rio de Janeiro. Em certa ocasião, a usina ficou reduzida a uma reserva de 10 dias de carvão, tornando-se necessário reduzir suas operações, com o conseqüente aumento dos custos de produção. Numa situação de emergência a usina foi obrigada a transportar matéria-prima por caminhão, apesar dos fretes muito mais elevados. Ainda mais chocante é o fato de que a grande usina da Cia. Siderúrgica Belgo-Mineira, com grandes usinas em Monlevade e Sabará, Minas Gerais, estima que poderia aumentar de 150.000 toneladas sua produção anual de ferro gusa, se lhe fosse assegurado o transporte ferroviário, bem como energia. Presentemente, não existe equipamento adequado para o transbordo entre a bitola larga e a métrica, das linhas da Central do Brasil, de que resulta ser transbordado à mão o minério de ferro vindo de Lafayette e destinado a Belo Horizonte, operação muito laboriosa, morosa e custosa, de reflexo certo no aumento dos custos de transporte e de produção. A Cia. Belgo-Mineira transporta atualmente quase todos os seus produtos acabados e recebe o calcário e carvão de madeira por caminhão, apesar de serem estes transportes basicamente inadequados ao transporte rodoviário.

Nas zonas cafeeiras, algodoeiras e cerealíferas em expansão crescente, no norte do Paraná, constitui o transporte um dos problemas mais sérios. O prolongamento da Viação Férrea Paraná-Santa Catarina até aos novos centros de produção (Londrina, Apucarana, Maringá etc.) vem sendo realizado com muita lentidão, pois que cerca de 20 anos foram necessários para a construção de 125 km de linha Londrina e Maringá. Além da falta de transporte ferroviário para essas novas regiões, os meios de que dispõe a V. F. Paraná-Santa Catarina são completamente falhos para atender às demandas. Se bem que a Paraná-Santa Catarina se ligue com a E. F. Sorocabana, em Ourinhos e Itararé (e, pois, diretamente com São Paulo e Santos), se bem que as rodovias sejam más e os caminhões tenham de ser transportados por balsas através do rio Paranapanema, o serviço ferroviário é de tal modo ineficiente que grande parte da nova produção é levada pela rodovia a estações da Sorocabana, tais como Presidente Prudente, Assis, Rancharia e Ourinhos. A falta de capacidade da ferrovia tem sido um sério

obstáculo à expansão da produção de madeira no Paraná, grande parte da qual poderia encontrar vantajosos mercados no estrangeiro. Talvez o exemplo mais destacado de como uma ferrovia se constitui em ponto de estrangulamento na limitação do desenvolvimento agrícola, seja a Estrada de Ferro de Goiás, que juntamente com a Estrada de Ferro Mogiana, serve a importantes regiões produtoras de arroz e de milho. Em Goiás, a deficiência de transporte ferroviário foi agravada pela falta de estradas de rodagem; e pelas más condições daquelas que existem. A falta de meio adequado e seguro de transporte para a produção de arroz estimulou a especulação pelos proprietários de armazéns e de usinas de beneficiamento.

O desenvolvimento desequilibrado dos vários meios de transporte deu causa, não somente a uma redução no ritmo de crescimento da produção, como também, a um menor nível de eficiência econômica em geral. Tendeu ele, outrossim, a favorecer a criação de pressões adicionais na balança de pagamentos, que poderiam ser atenuadas por oportunos investimentos na manutenção e melhoramento dos meios de transporte em massa. De fato, a expansão que se verificou no serviço de transportes ocorreu predominantemente nos transportes rodoviário e aeroviário, formas de transportes que, por enquanto, dependem largamente de equipamento, peças sobressalentes e combustível importados. Estima-se que, em 1952, 300 milhões de dólares ou cerca de 1/6 de todas as importações brasileiras, consistiam de produtos de petróleo, caminhões, ônibus, automóveis, veículos desmontados, aviões e peças sobressalentes.

Pelo fato das dificuldades de transporte serem consideradas grave fator limitativo do progresso da economia brasileira, a Comissão Mista orientou a maior parte do seu programa de investimentos para projetos de reabilitação e reequipamento de estradas de ferro, rodovias, portos e navegação de cabotagem.

A GRAVE CRISE DE ENERGIA

A crise de energia elétrica tornou-se um dos maiores empecilhos ao desenvolvimento econômico do Brasil.

Salientou-se, quando se discutiu o andamento do desenvolvimento industrial, que a estimativa do volume da produção da indústria manufatureira abrangia a produção de energia elétrica. Lá se mencionou que, em 1950, a produção de energia elétrica crescera de 150%, relativamente a 1939, enquanto que o índice de produção industrial demonstrara o incremento de 118% relativamente ao nível de pré-guerra. Esse incremento de produção de energia elétrica, superior ao que

ocorrera na indústria manufatureira, mineira e também agrícola parece paradoxal, uma vez que a crise de energia elétrica é geral em todo o Brasil, no instante atual.

Quatro fatores principais, na opinião da Comissão Mista, parecem ser os principais responsáveis pelo crescimento geométrico da procura da energia elétrica, crescimento a uma taxa tal que o impressionante incremento da produção de energia não conseguiu acompanhar. A primeira razão decorre da urbanização acelerada, espetacularmente caracterizada pelo crescimento da população de São Paulo, de 1,3 milhões em 1940 para mais de 2,6 milhões em 1953, dela fazendo a mais populosa cidade do Brasil.

Pouco menor foi o crescimento da população do Distrito Federal, de 1,6 a 2,4 milhões de habitantes na década de 1940/1950, assim como o aumento da população urbana do país, em relação à de povoações de mais de 5 mil habitantes, que passou de 12,9 a 19,2 milhões no período.

O processo de urbanização esposou várias formas. Houve um desenvolvimento imobiliário acelerado nas grandes cidades com o surgimento de novos bairros, alguns deles de arranha-céus. Na nova zona agrícola, dezenas de cidades que inexistiam há dez ou doze anos atrás, hoje apresentam populações de 10 a 50 mil habitantes. A procura de energia que acompanhou esse desenvolvimento urbano pode ser apreciada pelo crescimento do consumo doméstico de eletricidade em São Paulo e no Distrito Federal que, conjuntamente, atingiu 80% no período de seis anos, de 1946 a 1952, o que traduz uma taxa anual de mais de 10%. Esse índice cresceu mais depressa do que o número de licenças para edificação nas duas cidades, e ainda mais velozmente que o duplo da taxa de crescimento de suas populações. É indubitável que o extraordinário aumento de edifícios residenciais e comerciais, que exigem serviços de elevadores, assim como a preamar de vendas que ocorreu após a guerra, de utensílios elétricos, rádios, aparelhos de televisão, geladeiras, enceradeiras, ferros de engomar, aparelhos culinários, tudo isto contribuiu de modo evidente para alçar o consumo doméstico de eletricidade. Em suma, no Brasil como em qualquer parte do mundo, a vida urbana e o fato dos incrementos de renda concentrarem-se pesadamente em certos grupos citadinos determinaram o aumento do consumo de eletricidade. Esse acréscimo vem sendo contido em muitos lugares mediante racionamento, delongas e até recusas de novas instalações. No território abastecido pela Light de São Paulo, cerca de 30 mil casas, em 1952, aguardavam ligação elétrica, à espera de extensão das linhas de distribuição. Há uma lista de pedidos, não satisfeita, para 1.400 ligações de força para aquecimento de água e serviço elétrico em prédios residenciais, ao

passo que 123 arranha-céus, possuindo um total de 1.300 andares, aguardavam ligação de energia. Além dessa demanda doméstica, a urbanização acelerada conduziu a notáveis acréscimos de procura de energia elétrica para os serviços públicos, tendo em vista as necessidades de iluminação de novos bairros; a de elevação de água e operação dos sistemas de esgotos, assim como as do tráfego suburbano ferroviário eletrificado, e de bondes que constituem os mais importantes meios de transportes a baixo preço para as populações, particularmente em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Em segundo lugar, como já anteriormente evidenciado, o acelerado crescimento da indústria brasileira no último vintênio configurou-se em uma grande diversificação da produção. Esse acelerado crescimento particularizou-se em certos ramos da indústria, por si mesmos grandes consumidores específicos de energia, tais como a indústria química e farmacêutica, a indústria de metais e a de fabricação de máquinas, assim como as de borracha e cimento. O suprimento adicional de energia exigido pela expansão dessas indústrias não guarda, muitas vezes, proporção com o aumento de produção, ultrapassando-a. Simultaneamente ocorreu uma positiva ampliação das instalações de beneficiamento de matérias-primas no interior do país, particularmente nas zonas agrícolas novas. Dessa maneira, a procura de força elétrica para indústria nessas zonas superpôs-se, de imediato, sobre a demanda residencial e a dos serviços públicos, inseparáveis que são do crescimento das novas cidades. Além disso, a procura rural de energia pela primeira vez surgiu de modo significativo em certas zonas de São Paulo e Rio Grande do Sul.

Em terceiro lugar, desde os primeiros anos da década de 1930 que as tarifas de força e luz vêm sendo submetida a rigoroso controle por parte do Governo Federal. No processo de inflação rápido de todos os preços e custos, prevalecente desde 1939, figuram essas tarifas entre as poucas exceções ao aumento geral, porque sobre elas pode o Governo efetivamente agir, mediante ato administrativo. Desse modo, força e luz tornaram-se mercadoria relativamente barata, comparativamente a outras. Em suma, a procura de energia cresceu mais do que seria de esperar, uma vez que se tornou serviço de preço particularmente baixo. Essa procura adicional de energia se não limitou aos setores industriais e de transportes, mas com maior força se aplicou provavelmente ao consumo doméstico, porque as tarifas para esse consumo, na maior parte do Brasil, não foram prevista para desencorajá-lo de modo a facultar maiores sobras para a indústria. De outro lado tais tarifas não forçam os consumidores a bem distribuir a utilização de energia, de jeito a minorar as pontas de carga.

Finalmente, como se observou ao tratar-se da situação de combustível, houve mudança acentuada, abandonando-se a lenha e o carvão importado, pelos derivados de petróleo e pela energia elétrica. Ao mesmo tempo a experiência da II Grande Guerra demonstrou a precariedade de uma economia baseada em sistemas de transportes e indústrias quando se tornam cada vez mais dependentes de combustíveis importados, dada a dificuldade de progressos rápidos no aproveitamento do potencial petrolífero da Nação. Anteriormente ao advento da tração Diesel, a eletrificação das ferrovias era financeiramente interessante, mesmo no caso de fraca densidade de tráfego. Eis porque alguns importantes trechos ferroviários do país foram eletrificados e nas grandes cidades como São Paulo, Belo Horizonte e Niterói os ônibus elétricos tiveram aplicação e se tornaram fatores importantes na procura adicional de energia.

A Comissão Mista julgou a necessidade de incrementar a capacidade geradora do país de tal urgência que uma parte substancial do seu programa de investimentos voltou-se para projetos que colimam esse fim.