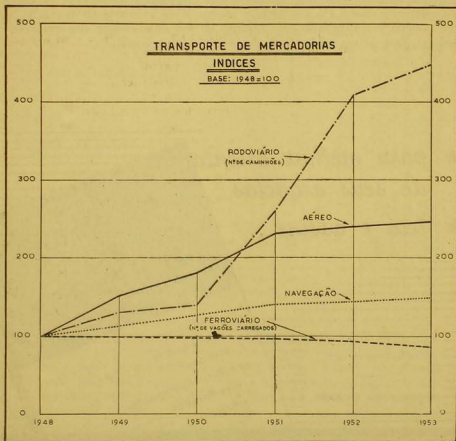




## TRANSPORTES E SERVIÇOS PÚBLICOS

### TRANSPORTE

Ainda em 1953, foi o transporte rodoviário o que mais acusou aumento no volume de carga transportada, dentro do quadro geral dos sistemas de



transporte do país. Seguiram-lhe o de navegação marítima e o aeroviário, continuando em declínio o ferroviário. O próprio transporte aéreo-comercial, que, em 1952, tivera diminuído o ritmo de crescimento em relação aos anos

anteriores, baixou novamente de ritmo em 1953, ficando, todavia, pouco acima do nível de 1952.

As duas características principais do ano de 1953, no campo dos transportes, foram as mutações tarifárias e a seqüência de investimentos maciços nos sistemas terrestres. Ambos os aspectos deverão permanecer e mesmo adquirir maior impeto no decorrer do ano que se inicia.

As tarifas, em 1953, foram reajustadas, de maneira mais sensível, na aeronáutica civil, a fim de permitir que os novos salários do pessoal, bem como os problemas decorrentes da modificação das fontes de receita das empresas, fôssem atendidos prontamente. Houve, assim, para as linhas domésticas, um reajuste provisório na base de 15 % de acréscimo sobre as tarifas aprovadas dois anos antes, isto é, em novembro de 1951. As linhas internacionais, entretanto, tiveram o dólar reajustado de Cr\$ 43,00 para Cr\$ 38,00, enquanto não forem aprovadas novas bases tarifárias para esses percursos. É provável que, em 1954, tanto as linhas domésticas, quanto as internacionais, sejam modificadas, em caráter mais duradouro, em vista dos estudos que se vêm realizando no Ministério da Aeronáutica, com a colaboração das empresas e atendidas as convenções internacionais vigentes.

O transporte marítimo foi, igualmente, onerado com acréscimos na parcela de custo correspondente a salários, fazendo crer que, em 1954, sejam esses acréscimos revistos, em muitos casos, para nova adaptação ao custo da vida e às condições, por sinal precárias, de operação de nossa marinha mercante.

Cogita-se, por outro lado, do reexame das tarifas das estradas de ferro, seja visando a uma unificação, de certa forma discutível, seja para um reajuste que melhor atenda às diferentes contingências locais e regionais do transporte ferroviário. Assim, as pequenas alterações tarifárias, efetuadas em 1953, deverão ampliar-se de modo a abranger, em 1954, possivelmente, u'a modificação, de nossa política de tarifas nas ferrovias.

O transporte rodoviário, de enorme importância atual para o escoamento da produção e distribuição de produtos vários, é, porém, aquele que mais fortemente sentiu, em fins de 1953 e daí por diante, os resultados da nova política de câmbio e da nova tributação sobre combustíveis líquidos e lubrificantes. A esse efeito, devem juntar-se os provenientes da criação, em muitos Estados, de taxas de melhoria e de pavimentação de estradas, tomando por base as características do veículo do usuário. Não seria, talvez, excessivo prever em 40 % o aumento dos fretes rodoviários, em 1954, relativamente aos que vigoravam no início do ano transato. Os efeitos desse aumento concorrerão, obviamente, para o encarecimento geral das utilidades no país.

Nas estradas de ferro existentes ou em construção, deverão ser invertidos em 1954 cerca de 2,5 bilhões de cruzeiros, distribuídos em: melhoria de traçado, 1,4 bilhão; eletrificação, 0,3 bilhão e material rodante, 0,3 bilhão; administração e diversos, 0,5 bilhão. Além desses recursos normais, deverão ser empregados, como parte de trabalhos financiados pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e pelo "International Bank of Reconstruction and Development", cerca de 2 bilhões de cruzeiros, em moeda

nacional, e 30 milhões de dólares, no reaparelhamento da via permanente, na melhoria de traçados e na renovação do material rodante ferroviário.

Por outro lado, deverão ser investidos pelos governos federal, estadual e municipais, cerca de 8,0 bilhões de cruzeiros em estradas de rodagem, basicamente em construção e melhoramentos (3,8 bilhões), conservação (1,7 bilhão), pavimentação (1,1 bilhão) e equipamentos (0,5 bilhão), ficando 0,9 bilhão para administração e diversos.

### TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Sensível queda, em 1953, sofreu o número de vagões carregados, nas ferrovias analisadas, conforme se observa no QUADRO I. A causa principal desse desequilíbrio reside na baixa do número de vagões que a Cia. Paulista de Estradas de Ferro fez circular, lotados, no ano findo. Cabe salientar que essa quantidade é afetada pela variação do tipo de vagão utilizado, em face da capacidade própria do veículo. Assim, as estradas de ferro, como a Paulista, que vêm substituindo seus vagões por outros de maior lotação, naturalmente têm de ver diminuído o número total de vagões carregados.

I - TRÁFEGO FERROVIÁRIO - NÚMERO DE VAGÕES CARREGADOS - MÉDIA MENS/M

A N O	ESTRADAS DE FERRO					TOTAL (5 estradas)
	Paulista	Santos Jundiaí	Sorocabana	Mogiana	Rêde Ferro- viária do Nordeste	
1 9 4 4	49 370	58 782	19 606	15 230	19 155	162 143
1 9 4 5	47 720	54 205	19 640	15 342	18 480	155 387
1 9 4 6	46 043	56 521	19 263	15 442	19 085	156 354
1 9 4 7	48 593	55 509	19 958	15 112	16 783	155 955
1 9 4 8	50 875	55 092	20 777	13 218	17 743	157 705
1 9 4 9	51 958	55 653	21 672	12 055	15 966	157 304
1 9 5 0	49 555	56 309	22 413	7 871	16 333	152 481
1 9 5 1	50 697	45 849	22 685	5 769	18 277	143 335
1 9 5 2	51 183	42 110	24 289	5 799	17 968	141 346
1 9 5 3*	46 055	37 539	21 416	5 968	17 617	131 276

(\*) Estimativa baseada nos três primeiros trimestres. Fonte: Citadas ferrovias

Entretanto, o declínio notado, de 1952 para 1953, é mais do que suficiente para compensar os efeitos dessa substituição, levando a crer, destarte, numa perda crescente, embora moderada, de volume transportado por aquela estrada.

Dentre as ferrovias estudadas, só a Mogiana acusou aumento da quantidade de vagões carregados. Esse fato pode ser levado à conta de que, estando aquela estrada com grande parte da extensão de sua linha em melhores condições técnicas, a lotação média dos trens cresceu com a adição de maior número de carros, a fim de atender aos constantes reclamos da vasta região, dependente, em grande parte, da Mogiana para o seu transporte de carga.

No após-guerra, a política de expansão continua da nossa rêde rodoviária, ainda incipiente, mas já algo satisfatória, parece concorrer, em primeira linha, para êsse decréscimo no volume transportado pelas nossas estradas de ferro.

É, porém, problemático que as nossas ferrovias consigam, dentro dos próximos cinco anos, refazer-se dessa concorrência. Já agora, a política rodoviária se dirige à aplicação maciça de recursos em pavimentação, o que tornará os fretes mais compensadores para os caminhões, não obstante a contra-marcha nesses fretes, a que atrás nos referimos. Além disso, o triângulo Rio-São Paulo-Belo Horizonte e os troncos rodoviários que interessam ao Nordeste Oriental, a Minas Gerais, a São Paulo, ao Paraná e ao Rio Grande do Sul, uma vez pavimentados, carrearão, em maior intensidade, as mercadorias de mais alto custo para os caminhões e *trailers*. Ficarão cada vez mais com as ferrovias os produtos e mercadorias de baixo custo e que, dificilmente, suportam elevações tarifárias, acaso compensatórias às estradas de ferro.

## TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Não cresceu, com o ritmo anterior, o parque automobilístico nacional, em 1953. Motivaram essa quebra de ritmo, principalmente, a maior restrição às importações e os altos ágios resultantes das licitações para que fossem

### II - TRANSPORTE RODOVIÁRIO EM ESTRADAS FEDERAIS (Número de caminhões - Média diária)

ESTRADA	PÓTO DE COLETA	UNID. FED.	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953*
Rio - Bahia .....	Jequié .....	BA	...	...	...	87	59	97	98	...
Rio - Bahia .....	Muriae .....	MG	111	88	91	211	196	176	242	507
Rio - Petrópolis .....	Quitandinha ..	RJ	...	...	673	607	695	2000	4192	...
Petrópolis-Juiz de Fora	Itaipava .....	RJ	...	...	255	477	521	485	1098	1550
Rio - São Paulo .....	Resende .....	RJ	192	...	189	318	243	726	...	...
Rio - São Paulo .....	Eng. Passos ..	RJ	-	-	-	-	-	1028	719	1060
Rio - São Paulo .....	Queluz .....	SP	...	...	216	235	198	591	...	1108
Rio - São Paulo .....	Cachoeira Paulista .....	SP	-	-	-	-	-	817	...	1052
São Paulo - Curitiba ..	Atuba .....	PR	...	111	141	149	166	219	228	266
Lajes - Porto Alegre ..	S. Leopoldo ...	RS	...	182	390	407	368	458	753	1727

(\*) Estimativa baseada nos 10 primeiros meses. Fonte: D.N.E.R.

importados outros veículos, bem como a restrição à plena capacidade produtora das fábricas nacionais dedicadas à respectiva montagem, em virtude da crise de energia elétrica. Ainda assim, atingiu 650 000 o número de veículos em uso no Brasil, em 1953. Foi, porém, um crescimento incapaz de atender à procura que se fez sentir, seja quanto à renovação de frotas, seja quanto às exigências crescentes de transporte de mercadorias.

O QUADRO II apresenta médias diárias de caminhões em algumas estradas federais, a cargo do D.N.E.R., e pelas quais se verifica o crescente aumento da utilização desses veículos em nosso sistema de transportes, no período em estudo.

## TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Manteve-se quase estacionário o movimento de nossa aviação comercial, durante o ano de 1953, em contraste com o animador crescimento que

se observou até 1951, inclusive. É o que nos mostra o QUADRO III, para o decênio 1944/1953.

É também a concorrência do transporte rodoviário uma das explicações para esse fato. Com efeito, desde que a rodovia Rio-São Paulo, em meados de 1951, começou a ser trafegada pelos possantes ônibus de transporte coletivo de passageiros, a linha aérea Rio-São Paulo começou a se ressentir daquela competição, reduzindo o número de viagens diárias, ou contentando-se com lotações muito abaixo da média.

O fenômeno adquiriu aspectos tais que chegou a repercutir, fundamente, na economia geral das empresas, pois a Rio-São Paulo era uma das mais remuneradoras. A superveniência de greves e o aumento constante do custo da vida contribuíram para reforçar aquele quadro, motivando um reajustamento tarifário provisório, enquanto se estudam as bases de nova pauta a vigorar para esses transportes.

III - BRASIL - TRÁFEGO AÉREO COMERCIAL

ESPÉCIE	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Percursos realizados (milhões de km)	20,8	23,5	40,0	54,6	69,7	72,0	82,2	96,1	96,6	95,8
Passageiros (milhões) .....	0,2	0,3	0,5	0,8	1,1	1,3	1,7	2,2	2,2	2,3
Carga (milhares de toneladas) ...	3,5	4,8	7,2	12,3	23,4	33,5	39,5	51,0	49,1	51,6

(\*) Estimativa baseada no primeiro trimestre de 1953. Fonte: D.A.C.

Em 1953, aliás, houve três importantes concentrações de empresas nacionais, visando u'a melhor defesa de sua situação econômico-financeira.

Não obstante esse quadro pouco animador, as finanças das empresas não justificam situação de emergência, sendo o fenômeno talvez até útil para reorganização das bases econômicas em que assenta a indústria do transporte aéreo em nosso país. Todavia, uma política de crédito, racional, às empresas, parece o caminho mais recomendável nessa etapa do desenvolvimento de tal ramo de transportes no Brasil.

O Ministério da Aeronáutica subvencionará, em 1954, as linhas internas, pioneiras, e as linhas internacionais, mantidas por empresas brasileiras. Esses montantes atingirão, respectivamente, 31,2 e 68,2 milhões de cruzeiros. Além disso, os aeroclubes receberão subvenções de cerca de 23,2 milhões.

Quanto à ampliação e melhoramentos da infra-estrutura do sistema aeroviário brasileiro, as dotações federais montarão, em 1954, a 463,7 milhões dos quais 36,6 milhões para atender à valorização econômica da Amazônia. Futuramente, esses serviços deverão obedecer a planos quinquenais, o primeiro deles, aliás, já em trâmites de aprovação, como Plano 1/53.

### TRANSPORTE MARÍTIMO FLUVIAL

De estacionária a ligeiramente crescente, continua a ser a evolução do movimento de carga nos principais portos brasileiros, conforme se pode verificar no QUADRO IV, que abrange 35 portos, sendo assinalados os 10 mais importantes no movimento de cargas, no decênio 1944/53.

**BIBLIOTECA**

Fundação Getúlio Vargas

Ressalta para os portos de Vitória, Rio, Santos e Paranaguá, a importância da navegação de longo curso sobre a de cabotagem. Aliás, o primeiro desses portos tem bem nítida a tendência ao crescimento da tonelagem movimentada, reflexo da exportação de minérios pelo cais próprio. O porto do Rio de Janeiro, em 1953, sofreu a influência das restrições à importação, o que se traduziu na pequena perda de volume movimentado relativamente a 1952. Já os portos de Santos e Paranaguá não tiveram modificada sua tendência crescente.

Nos portos de Belém, Porto Alegre e Imbituba, continuou a predominância evidente da navegação de cabotagem sobre a de longo curso, enquanto em Recife e Salvador há sensível equilíbrio entre as tonelagens movimentadas pelos dois tipos de navegação.

IV - BRASIL - MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS PORTOS  
(Em toneladas)

PORTOS	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953*
Rio de Janeiro	4 817	5 269	5 286	5 911	6 560	6 381	6 893	7 498	7 671	7 267
Santos .....	4 102	4 053	4 803	5 126	4 974	5 199	5 709	7 143	6 986	7 154
Porto Alegre.	1 618	1 764	2 149	2 189	2 274	2 304	2 454	3 038	3 068	3 077
Vitória ....	275	272	246	397	671	738	954	1 598	1 808	1 864
Recife ...	1 088	1 112	1 205	1 313	1 580	1 452	1 592	1 938	1 696	1 738
Rio Grande	886	755	1 016	930	819	980	1 230	1 558	1 602	1 610
Belém .....	697	539	515	613	613	614	647	712	807	768
Salvador ....	569	546	549	421	620	709	750	752	713	658
Imbituba ...	405	370	342	403	431	386	385	540	630	488
Paranaguá	262	266	306	328	327	386	466	628	611	642
TOTAL(35 portos)	17 377	18 428	19 983	20 799	22 451	22 903	25 178	29 088	28 678	29 348

(\*) Estimativa baseada nos três primeiros trimestres. Fonte: D.N.P.R.C.

Para o ano de 1954, a Comissão de Marinha Mercante deverá distribuir subvenções, no montante de 72,3 milhões de cruzeiros, a empresas e armadores diversos, bem como auxílios de, respectivamente, 74,0 e 4,4 milhões, ao Lóide e ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata.

Por conta do Plano de Valorização da Amazônia, caberá, por sua vez, ao Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAPP) a importância de 403,7 milhões de cruzeiros, destinados a saldar compromissos no estrangeiro, para renovação de sua frota e equipamento.

Serão gastos também 410 milhões de cruzeiros por conta de recursos federais, pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em estudos, obras novas e melhoramentos portuários e de cursos d'água, visando à navegação. Somar-se-á a essa importância o montante de 37 milhões de cruzeiros, por conta de obras e melhoramentos para a valorização da Amazônia.

Finalmente, há ainda os investimentos a serem custeados, em moeda nacional e estrangeira, pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico. Para este ano, prevê-se a inversão de 1,5 milhão de dólares e 200 milhões de cruzeiros em obras portuárias e equipamentos de dragagem.

## SERVIÇOS PÚBLICOS

O insuficiente e inadequado suprimento de energia em 1953 continuou a ser ponto de estrangulamento (*bottle neck*) da produção interna. As restrições ao consumo de energia elétrica e as dificuldades de novas ligações

## I - EVOLUÇÃO DO CONSUMO DOS PRINCIPAIS TIPOS DE COMBUSTÍVEIS E ENERGIA ELÉTRICA (1)

DISCRIMINAÇÃO	1 9 4 9	1 9 5 0	1 9 5 1	1 9 5 2	1 9 5 3 (2)
Gasolina comum .....	100,00	122,34	146,99	176,04	196,71
Óleo Diesel .....	100,00	142,32	144,71	183,48	218,36
Óleo combustível ....	100,00	127,42	142,83	161,27	167,07
Carvão importado ....	100,00	141,88	131,49	117,24	117,24
Carvão nacional .....	100,00	88,50	90,43	99,04	101,53
Energia elétrica ....	100,00	107,90	115,09	124,81	135,45

(1) Índices baseados em dados de volume físico. (2) Estimativa.

Fonte: Serviço de Estatística Econômica e Financeira (SEEF), Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica, Serviço de Estatística da Produção (SEP), Conselho Nacional do Petróleo (CNP), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE).

de carga, em particular para a indústria, contribuíram, junto a outros fatores, para entorpecer o ritmo de desenvolvimento econômico do país.

*Conjuntura Econômica* abordou esse problema em estudos anteriores, bem como nas análises mensais da Evolução dos Negócios, durante o ano de 1953.

## II - BRASIL - INDÚSTRIA DE ELETRICIDADE

A N O S	BRAZILIAN TRACTION	BOND & SHARE	OUTRAS EMPRESAS	TOTAL
a) - PRODUÇÃO DE ELETRICIDADE - (Em milhões de kWh)				
1 9 4 9	4 654	1 200	1 756	7 610
1 9 5 0	5 035	1 278	1 895	8 208
1 9 5 1	5 433	1 369	1 956	8 758
1 9 5 2	5 624	1 521	2 353	9 498
1 9 5 3 *	5 773	1 566	2 969	10 308
b) - CAPACIDADE INSTALADA EM 31 DE DEZEMBRO - (Em mil kW)				
1 9 4 9	867	250	618	1 735
1 9 5 0	958	252	672	1 882
1 9 5 1	958	256	707	1 921
1 9 5 2	958	267	754	1 979
1 9 5 3 *	1 028	271	938	2 237

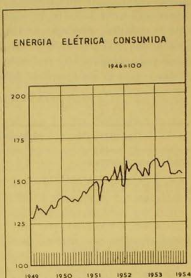
(\*) Estimativa.

Fonte: Conselho Nacional de Águas e Energia (CNAEE), Departamento da Produção Mineira (D.N.P.M.), Companhia Organizadora de Serviços Técnicos (COBAST), Companhia Auxiliadora das Empresas Elétricas Brasileiras (CAEEB) e Centro de Análise da Conjuntura Econômica (CACE).

Reunimos no QUADRO I a evolução, nos últimos cinco anos, do consumo dos principais combustíveis e de energia elétrica verificado no país. Destacam-se os derivados de petróleo, na sua quase totalidade ainda importados. A intensidade do tráfego rodoviário, decorrente de melhores condi-



ções técnicas de pavimentação e acesso das estradas de rodagem, assim como o crescimento do tráfego urbano explicam a duplicação do consumo, de 1949 para 1953, de derivados de petróleo (1,97 vezes para gasolina comum, 2,18 vezes para o óleo diesel e 1,7 para óleos combustíveis). A dieselização de nossas ferrovias efetua-se em ritmo mais intenso a partir de 1951, com os projetos de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e de entidades internacionais. Assim, o incremento de óleo diesel consumido em 1953 reflete em boa medida aquela alteração no material rodante das ferrovias. Em futuro próximo, com a execução dos projetos em estudo e discussão no Banco Internacional, o óleo diesel constituirá apreciável parcela de nossas importações. Por outro lado, também influíu no maior consumo deste último e de óleo combustível a utilização crescente de energia de origem térmica, particularmente os geradores instalados pela indústria nacional, para fazer frente ao racionamento e aos cortes periódicos de energia elétrica.



A relativa estagnação do índice do consumo de carvão nacional modificar-se-á provavelmente em 1954, haja visto a execução do Plano Nacional de Carvão e a expansão da indústria siderúrgica. O QUADRO 1 indica para 1953, ao lado de um incremento no consumo de energia de tôdas as fontes, novas substituições de processos de energia inadequados e anti-econômicos, liderados pela lenha, que ainda representa mais de 70% do suprimento nacional de energia, em termos de calorias. No consumo domiciliar de energia ocorre também um processo de substituição de combustível. Nos centros urbanos em particular, verifica-se crescimento dos consumidores de gás de carvão e de petróleo (*Conjuntura Econômica*, novembro de 1953, pág. 41, e novembro de 1951, pág. 11).

Os outros serviços públicos, além das empresas ligadas à produção e distribuição de energia, são comentados em capítulos posteriores. Apesar das inversões efetuadas em tais setores — telefones, água e esgotos, correios e telégrafos —, permanece de modo geral insuficiente a disponibilidade desses serviços em relação às crescentes necessidades dos centros urbanos.

## ENERGIA ELÉTRICA

Embora mais aliviado no 2.º semestre de 1953, o racionamento de energia elétrica no sistema Rio-São Paulo continua em vigor. Nas demais áreas do país, informações esparsas indicam situação semelhante, que não causa maior repercussão devido ao fraco ou nulo desenvolvimento econômico dessas áreas. São pequenas empresas espalhadas pelo país em número superior a 1 500, mantidas por Prefeituras locais, sem grandes re-



curso para se expandirem, com produção destinada quase exclusivamente à iluminação pública e domiciliar.

Com dados dos dois grandes grupos de empresas e outros, estimamos no QUADRO II a produção de energia elétrica e a respectiva capacidade instalada no último quinquênio. Observa-se que a participação das "outras empresas" tem sido mais significativa desde 1949. Assim, em termos de kW instalados, representavam elas em relação ao total: 35,6% em 1949, 38,1% em 1952 e 41,9% em 1953. Já comparando a produção em kWh, estas percentagens se reduzem respectivamente a 23,1%, 24,8% e 28,8%. A discrepância na distribuição percentual do kW e do kWh evidencia a bai-

III - PRINCIPAIS CONSUMIDORES DE ENERGIA ELÉTRICA - 1949/1953  
(Em milhões de kWh)

ESPECIFICAÇÃO	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INDUSTRIAL	OUTROS	TOTAL
BRAZILIAN TRACTION:					
1 9 4 9 .....	704	83	2 460	779	4 026
1 9 5 0 .....	701	337	1 963	1 187	4 188
1 9 5 1 .....	731	354	2 112	1 298	4 495
1 9 5 2 .....	771	407	2 165	1 433	4 776
1 9 5 3 * .....	784	523	2 073	1 442	4 822
EMPRESAS ELÉTRICAS BRASILEIRAS (BOND & SHARE):					
1 9 4 9 .....	247	141	297	283	968
1 9 5 0 .....	269	155	310	332	1 066
1 9 5 1 .....	302	176	326	294	1 098
1 9 5 2 .....	342	202	356	315	1 215
1 9 5 3 * .....	369	220	358	288	1 235
S O M A:					
1 9 4 9 .....	951	224	2 757	1 062	4 994
1 9 5 0 .....	970	492	2 273	1 519	5 254
1 9 5 1 .....	1 033	530	2 438	1 592	5 593
1 9 5 2 .....	1 113	609	2 521	1 748	5 991
1 9 5 3 * .....	1 153	743	2 431	1 730	6 057

(\*) Estimativa. Fonte: Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (CNAEE).

xa utilização da potência instalada. Esta afirmativa é justificada se atentarmos para as áreas servidas por aquelas empresas, onde o estágio de desenvolvimento econômico, comparado com o da área servida pela Brazilian Traction e Bond & Share, é bem precário. Tal situação reflete-se também na baixa rentabilidade das "outras empresas", confrontada com a dos dois grandes grupos referidos.

Acresce ainda que nos itens de kW instalados, no QUADRO II (b) constam as usinas hidrelétricas construídas pelos governos de Minas Gerais e do Rio Grande do Sul operando inicialmente, como seria de esperar, com baixo fator de carga.

Para melhor julgar a evolução do consumo de energia elétrica, o QUADRO III mostra o comportamento da procura atendida segundo os tipos de consumidores: residencial, comercial, industrial e outros. Essa estatística computa somente as duas maiores empresas. Cabe ressaltar que no conjunto o consumo industrial ainda não recuperou o nível de 1949, enquanto

a procura domiciliar e a comercial, onde o racionamento foi menos severo, cresceram em maior proporção. O grupo de "outros consumidores" reúne energia utilizada para iluminação pública, consumo em ferrovias, etc.

As perspectivas para 1954 são favoráveis. Além dos projetos de financiamento em curso no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, existem outros planos estaduais em franca execução (Espírito Santo, São Paulo, Minas Gerais, R. G. do Sul, Paraná, Bahia, Estado do Rio, etc.).

Os planos da Brazilian Traction, em execução, prevêem um acréscimo de 460 mil kW durante 1954, assim discriminados: 4 Unidades de Forçacava, com 65 mil kW cada uma, para janeiro, março, abril e maio; mais 100 mil kW em agosto/setembro, referentes à 1.<sup>a</sup> Unidade da Usina Termelétrica de Piratininga; e finalmente 100 mil kW referentes à 2.<sup>a</sup> Unidade da mesma Usina. A prazo mais longo, 1955/1956, a Usina Subterrânea de Cubatão adicionará 390 mil kW na etapa final, totalizando 850 mil kW o acréscimo nos próximos dois ou três anos, somente no sistema Rio-São Paulo.

Também a Bond & Share prevê a instalação de mais 45 mil kW em 1954, assim distribuídos: para janeiro, 3.<sup>a</sup> Unidade de Jaguari (5 000 kW) e 3.<sup>a</sup> Unidade de Americana (10 000 kW); e para março, a Usina Térmica de Carioba (30 000 kW). Todas essas Usinas estão ligadas ao sistema da Cia. Paulista de Força e Luz.

Concluindo, as instalações em projeto, financiadas com empréstimos obtidos no Banco Internacional, constituem significativa parcela adicional de capacidade de geração, que certamente aliviará o racionamento de eletricidade no sistema Rio-São Paulo e parte do interior paulista, permitindo a expansão da indústria nacional.

Ainda para o segundo semestre de 1954, as obras governamentais na Usina de Paulo Afonso, através da Cia. Hidrelétrica do São Francisco, fornecerão um acréscimo de 120 000 kW, limite fixado para a primeira etapa da Usina.

## COMUNICAÇÕES

A inclusão de estatísticas de comunicações na presente análise resulta da grande sensibilidade revelada por seus índices às flutuações da conjuntura.

### IV - TRÁFEGO POSTAL - CORRESPONDÊNCIA RECEBIDA

ESPECIFICAÇÃO	1949	1950	1951	1952	1953 *
<b>VIA AÉREA:</b>					
Tráfego em toneladas .....	477 053	533 799	620 734	596 144	655 800
Nº de cartas (em milhares) ..	67 714	76 235	101 770	92 860	-
<b>OUTRAS VIAS:</b>					
<b>Número (em milhões):</b>					
Correspondência ordinária ..	1 697	1 858	1 886	2 123	2 390
Correspondência registrada ..	111	90	100	98	-
Correspondência expressa ...	21	21	52	18	-
Correspondência com valor declarado (em milhões de Cr\$).	4 404	4 873	5 099	4 985	-

(\*) Estimativa. Fonte: Departamento dos Correios e Telégrafos (D.C.T.).

V — TRÁFEGO TELEGRÁFICO DO DEPARTAMENTO DE  
CORREIOS E TELÉGRAFOS

(movimento de transmissões)

ANOS	NÚMERO	MILHARES DE PALAVRAS
1949	26 577	509 379
1950	27 411	577 583
1951	29 382	611 338
1952	29 482	582 150
1953 *	30 600	610 100

\* estimativa

Fonte: Departamento de Correios e Telégrafos.

Embora fragmentária para uma apreciação daquele tipo, apresentamos estimativas preliminares do tráfego postal e telegráfico referente ao Departamento de Correios e Telégrafos, que abrange 90% do tráfego telegráfico interno e o total do tráfego postal. Excluimos, por falta de dados disponíveis, o tráfego telegráfico internacional e ainda o tráfego telefônico.

*Tráfego postal* — O QUADRO IV reúne a estatística da correspondência recebida nos últimos cinco anos, segundo as vias de transporte utilizadas. A estimativa para 1953 assinala um incremento de tráfego semelhante ao observado em 1952.

VI — DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS PARA O DEPARTAMENTO  
DE CORREIOS E TELÉGRAFOS

(em milhões de cruzeiros)

ANOS	RECEITA ARRECADADA	DESPESA COM PESSOAL ORÇADA	DOTAÇÕES ORÇADAS PARA O PLANO POS- TAL-TELEGRÁFICO
1949	557,3	700,5	110,0
1950	584,3	776,1	110,0
1951	631,5	720,1	110,0
1952	674,4	1 053,0	110,0
1953	720,0 *	1 064,2	129,4
1954	760,0 *	1 585,8	110,0

\* estimativa

Fonte: Orçamentos Gerais da União.

As facilidades e a expansão do transporte aéreo continuam a favorecer o tráfego postal aéreo dentro do país. Contudo, representa pequena parcela do movimento total da correspondência expedida: aproximadamente 4%.

*Telégrafo* — O QUADRO V indica o movimento de transmissão do DCT, em igual período. Embora não se disponham de dados para o tráfego telegráfico internacional, espera-se uma redução do seu movimento em 1953. Duas razões corroboram essa previsão: o declínio do nível de nosso comércio exterior e a alteração da política cambial. O franco-ouro, padrão das tarifas telegráficas internacionais, cotado no início do ano em Cr\$ 6,60, alcançou Cr\$ 14,10 após a nova política cambial.

As dotações orçamentárias destinadas ao Departamento de Correios e Telégrafos (QUADRO VI) mostram a discreta evolução da receita arrecadada em relação à despesa com pessoal, e as dotações para o Plano Postal-telegráfico, em execução desde 1949.

*Telefones* — A expansão dos serviços telefônicos do país em 1953 continuou insuficiente em relação à demanda acumulada desde o período da

#### VII — TELEFONES INSTALADOS

ANOS	BRAZILIAN TRACTION	BOND & SHARE	SOMA
1949	398 396	22 155	420 551
1950	427 889	22 634	450 523
1951	467 237	23 235	290 472
1952	510 430	24 881	535 311
1953	456 165	25 518	571 683

guerra (*Conjuntura Econômica*, setembro de 1951, pág. 23). Alinhamos no QUADRO VII o número de telefones instalados pelas empresas da Brazilian Traction e Bond & Share, que, reunidas, controlam 82% dos aparelhos telefônicos instalados no país. O aumento observado em 1953 sobre 1952 foi menor que nos anos precedentes. Em setembro de 1953, a Brazilian Traction obteve do governo autorização para elevar suas tarifas telefônicas com o objetivo de reajustamento de salários dos seus empregados.

#### GÁS

O consumo de gás de carvão continuou a crescer em 1953, bem como o número de consumidores. No QUADRO VIII reunimos a estatística para todo o Brasil. Expansão mais acentuada teve lugar no consumo de gás engarrafa-

do — derivado de petróleo atualmente importado — que, por suas características, se apresenta como maior concorrente do gás canalizado (*Conjun-*

## VIII - CONSUMO DE GÁS DE CARVÃO NO BRASIL

A N O S	GÁS VENDIDO (Em milhões de m <sup>3</sup> )			NÚMERO DE CONSUMIDORES		
	Brazilian Traction	Bond & Share	Total	Brazilian Traction	Bond & Share	Total
1 9 4 9	209 460	7 540	217 000	220 089	6 329	226 418
1 9 5 0	221 524	7 860	229 384	239 565	6 601	246 166
1 9 5 1	243 647	8 080	251 727	257 829	6 784	264 613
1 9 5 2	252 345	8 390	260 735	277 953	7 048	285 001
1 9 5 3	266 045	8 574	274 619	290 085	7 200	297 285

tura Econômica, novembro de 1953, pág. 41), destinado ao consumo domiciliar.

## Companhia Ferro Brasileiro S. A.

Capital de Cr\$150.000.000,00

USINAS EM GORCEIX E CAETÉ

● ESTADO DE MINAS GERAIS ●

FABRICA: — Tubos de ferro fundido centrifugado, de ponta e bôlsa ou de flange para água, gás, petróleo, esgotos, ar comprimido, etc. de 50 a 600 milímetros de diâmetro.

### ESCRITÓRIOS:

BELO HORIZONTE

RIO DE JANEIRO

SÃO PAULO

R. Goitacazes, 15-5.º Av. Nilo Peçanha, 26-6.º

R. Bráulio Gomes, 139,

Tel. 2-5333

Tel. 32-8011

14.º andar — Tel. 34-7147

ENDERÊÇO TELEGRÁFICO: FERROBRASIL