

## Prossegue Tendência ao Reequilíbrio Intermodal

Com o prosseguimento maciço dos programas de investimentos na ampliação do sistema de transportes do país, em todas as regiões, e a crescente operação do movimento de granéis sólidos e líquidos nas ferrovias e portos, parece prosseguir a tendência ao reequilíbrio intermodal dos transportes no Brasil, tendência que já se delineava desde os três últimos anos da década recém-finda.

Assim é que o movimento geral de transporte de cargas terá crescido cerca de 11,2% em 1970 relativamente a 1969, contra 11,5% em 1969. Contribuíram, basicamente, para esse índice de crescimento de 1970 relativamente a 1969, o transporte rodoviário (11%), o marítimo (14%) e o ferroviário (9,1%). O transporte aéreo de carga se manteve em nível elevado (+ 15%), o que não ocorreu, todavia, com o de passageiros (+ 1,5% apenas).

No caso do transporte rodoviário, as regiões dominantes geradoras do acréscimo do movimento de carga foram a Sul (+ 15%) e a Sudeste (+ 11,3%), sendo mais modestos os acréscimos das regiões Nordeste (+ 4,8%) e Centro-Oeste (+ 4,1%). Quanto à Amazônia, é provável que as primeiras séries estatísticas de toda a área, e não apenas as da rodovia Belém—Brasília (cuja publicação regular vem sendo feita há algum tempo), sejam divulgadas já em 1972.

### Pavimentação Intensiva da Rede Rodoviária

Foi pavimentada, em todo o país, no ano findo, uma extensão aproximada de 4 mil km, em confronto com os 3 mil km de 1969 e os 2.150 km de 1968. Assinalam-se, dentre tais obras, as da Rodovia BR-101 (Litorânea do Brasil) do Sul do país, ligando Curitiba—Joinville (BR-468) a Itajaí (SC), Florianópolis (SC), Tubarão (SC), Criciúma (SC), Araranguá (SC) e Torres (RS), num percurso de magna importância econômica, geopolítica, social e turística. Trata-se, aliás, do prolongamento dos eixos Natal (RN) — Recife (PE) — Feira de Santana (BA) — Vitória (ES) — Rio de Janeiro (GB), Rio — Santos (em implantação básica e pavimentação a partir de Piaçaguera, pelo DER-SP, e, na Guanabara, pelo DER-GB), Santos (SP) — Antonina (PR) — Joinville (SC) — Itajaí (SC) e Torres (RS) — Osório (RS), passando o eixo da BR-101 pela Ponte Rio—Niterói, em construção.

Foi ainda concluída em 1970 a pavimentação dos trechos rodoviários federais: Alegrete—Rosário (BR-290/RS), Tabai—Canoas (BR-386/RS), Torres—Florianópolis—Curitiba (BR-101/468, RS/SC/PR), Curitiba—Rio do Sul—Blumenau (BR-470/SC), União da Vitória—São Mateus do Sul (BR-476/PR), Fortaleza—Natal (BR-116/

384, CE/RN), Recife—Salgueiro (BR-232/PE), Icó—Ibó (CE/PE/BA), Maceió—Div. SE/AL (BR-101, SE/AL), Jequié—Ubaitaba—Itabuna (BR-330/101, BA), BR-116 — Ibotirama (BR-242, BA), Ipatinga—Iapu (BR-458/MG), Belo Horizonte—Sete Lagoas (BR-040/MG), Colatina—João Neiva (BR-259/ES), João Neiva—Linhares (BR-101/ES), Perdões—São João Del Rei (BR-383/MG), Lins—Marília (BR-153/SP), Além Paraíba—Teresópolis (BR-393/RJ), Jaraguá—Ceres (BR-153/GO).

Destacaram-se, nos Estados, por parte dos respectivos DERs as obras de implantação básica e pavimentação no Pará, Maranhão, Piauí, Pernambuco, Bahia (BR-242), Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo (Rodovia dos Imigrantes, Campinas—Via Dutra, Anel Rodoviário, Piaçaguera—Guarujá, etc.), Paraná, Rio Grande do Sul, Mato Grosso (BR-262) e Goiás.

### Desenvolvimento Rodoviário na Amazônia e Nordeste

Em 1970 prosseguiu a implantação, em primeira abertura, dos segmentos Belém—São Luís (BR-316), Pôrto Velho—Rio Branco (BR-319/236) e Pôrto Velho—Manaus (BR-319), além de subtrechos da Rodovia Transamazônica (que ligará Recife a Pôrto Velho, constituindo-se no elo fundamental da futura Rodovia Trans-



continental Recife—Lima) e da Cuiabá—Santarém (BR-165).

Foram intensificados, também na Amazônia, os trabalhos de abertura pioneira da Rodovia Manaus—Caracará—Boa Vista (BR-174) e de conclusão e consolidação da Cuiabá—Pôrto Velho (BR-364) e da Pôrto Velho—Abunã—Guajará-Mirim (BR-319), a cargo do 5º BEC (5º Batalhão de Engenharia de Construção) da DVT (Diretoria de Vias de Transporte) do Ministério do Exército.

Concedeu o BNDE (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico) financiamento de Cr\$ 8,3 milhões (US\$ 1,8 milhões) ao DER-PA (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Pará), para a implantação de rodovias no Sul do Estado. Essas estradas, de marcante interesse regional, deverão atender aos princípios projetos agropecuários do Estado, beneficiando o Baixo Amazonas e abrangendo as rodovias PA-101 e PA-70. Interligarão os municípios de Óbidos, Oriximiná, Alenquer e Prainha, além de estabelecer a ligação dos vales dos rios Tocantins, Moju, Acará e Capim. A rodovia PA-70 cruzará a Belém—Brasília e a Transamazônica, em Marabá, como primeira etapa da integração rodoviária com o Norte de Mato Grosso.

Tiveram prosseguimento, de maneira intensiva, as obras de implantação, melhoramentos e pavimentação de vários trechos rodoviários na região Nordeste, valendo assinalar, entre elas, as de Fortaleza—Natal (BR-304/116), Natal—Feira de Santana (BR-116), Jequié—Ubaitaba—Itabuna (BR-330/101), BR-232 (segmento inicial da Transamazônica, em Pernambuco) e BR-242 (Argoim—Barreiras—Brasília).

No Ceará foi concluída a chamada Rodovia do Algodão, ligando Fortaleza ao Cariri pela área central e cujo trecho Iguatu—Apocirara (40 km) fôra terminado em 1969.

Na Bahia, além de um conjunto extenso e integrado de rodovias estaduais, o DER-BA concluiu o grande estirão da BR-242, até Barreiras, que ligará em breve, direta-

mente, Salvador a capital federal, enquanto o Consórcio Rodoviário Intermunicipal do Estado da Bahia S. A., com financiamento inclusive do BNDE, vem implantando rede de rodovias vicinais.

#### **Sudeste: Obras Viário-Urbanísticas e de Grande Porte**

Destacaram-se, no conjunto de obras rodoviárias da Região Sudeste, no semestre findo, as de natureza viário-urbanística e de grande porte, como as do sistema Lagoa—Barra da Tijuca e do Anel Rodoviário da Guanabara.

A cargo do DER-RJ, ficaram concluídos em 1970 os trechos: Natividade—Itaperuna (RJ-100), de 22 km; Rio Bonito—Araruama (RJ-51), de 44 km; Itaocara—Pádua (RJ-27), de 12 km, com isso completando um “anel rodoviário” de cerca de 700 km conhecido como “Circuito das Fazendas”, integrando o complexo industrial do Vale do Paraíba, os centros de produção agropecuária e os mercados consumidores do Grande Rio; Teresópolis—Nova Friburgo e Muri—Lumiar—Casemiro de Abreu e Rio Dourado—Rio das Ostras.

Vinculados à rodovia Rio—Santos, assinalam-se os trabalhos de implantação e pavimentação do trecho Piaçaguera—Guarujá, a cargo do DER-SP, que vem sendo denominada “estrada flutuante”, tais as características técnicas de sua construção extremamente difícil. Construída em grande parte de sua extensão total de 22,4 km sobre mangue, na Baixada Santista, obrigou à abertura de um canal com 3,5 m de profundidade e 32 m de largura, trabalho esse executado por dragas, sendo o enchimento posterior desse canal feito com areia e água e, após a sedimentação, construído atérro com 2,5 m de altura e plataforma de 14 m, sobre a qual está sendo executada pavimentação asfáltica, além das numerosas e extensas obras de arte.

Destacaram-se ainda no ano findo, a cargo da DERSA, as obras de implantação e pavimentação da Rodovia dos Imigrantes (nova rodo-

via São Paulo—Santos), e, pelo DER-SP, a estrada Campinas—Via Dutra (SP-65), a Rodovia Castelo Branco (SP-280, prosseguimento), o Anel Rodoviário de São Paulo, a estrada Bragança—Socorro (SP-8), a Estrada da Banana (SP-55/165), a Estrada da Laranja (SP-322), a Estrada da Integração (trechos Presidente Venceslau—Tupi Paulista e Tupi Paulista—Andradina), todas de envergadura e relevância regional.

O DER-SP, contratou, além disso, uma série de estudos de viabilidade técnico-econômico de novas importantes rodovias, como a Via Norte (São Paulo—Jundiaí—Americana—Norte do Estado), Campinas—Mogi-Mirim, Via Expressa do ABC, nova ligação São Paulo—Litoral Norte, Peruibe—Una—Iguape, São Luís do Paraíba—Ubatuba e São Paulo—Mogi das Cruzes (via expressa).

#### **Desenvolvimento Rodoviário no Sul e Centro-Oeste**

Marcou o ano findo a conclusão de numerosas obras rodoviárias, de significativa expressão regional, nacional e internacional, como a BR-471 (que se prolonga pela Rodovia nº 9 do Uruguai), entre Quinta e Chuí, e trechos de rodovias multinacionais no Rio Grande do Sul.

Nos Estados de Santa Catarina e do Paraná, prosseguiram os trabalhos de implantação e pavimentação da BR-101 (Rodovia Litorânea do Brasil), tendo sido ainda inaugurados os trechos Três Pinheiros—Pato Branco (138 km) e Ponta Grossa—Itararé (168 km).

Finalmente, na região Centro-Oeste, vale destacar a inauguração, logo ao início do ano, dos trechos pavimentados Pôrto XV—Rio Brilhante (BR-267) e Rio Brilhante—Campo Grande (BR-165), ligando, em excelentes condições técnicas, o Sul de Mato Grosso a São Paulo e ao restante da rede rodoviária brasileira, e, ao findar o mês de julho, a de 87 km da Rodovia Belém—Brasília, trecho Anápolis—Jaraguá, em Goiás. Estima-se, aliás, que até 1975 esteja pavimentada



tôda a Rodovia Belém—Brasília, a qual atualmente, de seus 2.143 km, possui pavimentados 380 km.

O DERMAT (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Mato Grosso) deverá, a seu turno, além de outras obras, concluir até 1971 a implantação básica do segmento final da BR-262, Aquidauana—Corumbá, dando uma saída

rodoviária para Corumbá e tornando realidade efetiva o travessão Vitória—Belo Horizonte—Uberaba—Campo Grande—Corumbá, direção a Bolívia, elo da futura Transcontinental Vitória—Belo Horizonte—Arica (no Chile).

Em Goiás, a cargo do DER-GO, destacou-se em 1970 o início da implantação da GO-4, trecho Goiás

— São Miguel do Araguaia, de grande importância para o desenvolvimento da pecuária do Brasil Central, na região da Ilha de Bananal—Vale do Araguaia. Foram ainda concluídos 150 km de trechos pavimentados, salientando-se dentre eles os de ligação de Itumbiara à BR-153, Ruibarbo-Anicuns (GO-20) e Buriti Bravo à BR-153.

Tabela I—a) — Tráfego Rodoviário (Veículos de Carga) — Nordeste — Média Diária — 1966/1970

Rodovia		Ano				
BR		Nome — Trecho	Km	Pôsto de Coleta	Unid. Fed.	
N.º atual	N.º ant.					
						1966 1967 1968 1969 1970*
135	21	São Luís-Peritoró	26	Estiva	MA	224 187 220 235 ...
135	21	São Luís-Peritoró	89	São Francisco	MA	162 124 150 264 ...
135	21	São Luís-Peritoró	207	Caxuxa	MA	83 73 90 147 151
135	21	São Luís-Peritoró	230	Peritoró	MA	... ..
316	22	Peritoró-Teresina	193	Peritoró	MA	204 163 195 417 384
316	22	Peritoró-Teresina	148	Salvaterra	MA	188 143 170 289 ...
316	22	Peritoró-Teresina	79	Riachão	MA	110 114 135 140 ...
316	22	Peritoró-Teresina	615=0	Timon	MA	198 158 185 352 515
316	22	Peritoró-Teresina	10	Teresina	PI	... ..
316	52	Peritoró-Picos	557	Altos	PI	... ..
316	—	Maceió-Petrolândia	37	Boca da Mata	AL	... 638 710 735 ...
316	26	Maceió-Petrolândia	154	Palmeira dos Índios	AL	... ..
230	24	Florianópolis-Carolina	584=0	Barão de Grajaú	MA	58 81 100 98 97
230	24	Florianópolis-Carolina	143	Pastos Bons	MA	43 119 140 155 147
20	44	Fortaleza-Canindé	5	Siqueira	CE	438 426 495 447 ...
222	22	Fortaleza-Sobral	13	Caucaia	CE	567 498 575 452 ...
222	22	Fortaleza-Sobral	231	Sobral	CE	242 241 260 272 ...
116	13	Fortaleza-Ruças	14	Mecejana	CE	688 272 309 718 ...
101	11	Natal-João Pessoa	20	Mata Redonda	PB	408 484 579 645 ...
226	12	Natal-Currais Novos	17	Macaíba	RN	... ..
226	12	Natal-Currais Novos	130	Currais Novos	RN	... ..
230	23	João Pessoa-Patos	40	Café do Vento	PB	746 842 935 883 864
230	23	João Pessoa-Patos	130	São José da Mata	PB	357 392 440 615 ...
230	23	João Pessoa-Patos	260	Campina Grande	PB	... ..
104	12	João Pessoa-Recife	8	Ligeiro	PB	240 367 306 267 ...
110	12	Riacho São-Ibimirim	292	Riacho São	PE	268 ... ..
110	12	Petrolândia-Jeremoabo	774	Paulo Afonso	PE/BA	117 ... ..
232	25	Recife-Parnamirim	150	São Caetano	PE	254 504 575 590 611
232	25	Recife-Parnamirim	180	Caruaru	PE	... ..
232	25	Recife-Parnamirim	269	Riacho São	PE	32 227 260 272 ...
232	25	Recife-Parnamirim	528	Salgueiro	PE	120 129 145 177 ...
101	11	Recife-Maceió	8	Maceió	AL	2143 2254 2608 2770 ...
101	11	Aracaju-Salvador	6	Aracaju-Entroncamento BR-235	SE	982 1031 1210 1316 ...
324	28	Salvador-Feira de Santana	104	Feira de Santana	BA	1632 1703 1920 2105 ...
324	28	Salvador-Feira de Santana	20	Simões Filho	BA	2225 3839 4300 4850 ...
116	13	Salgueiro-Feira de Santana	5	Feira de Santana	BA	782 889 982 1080 ...
116	4	Rio-Bahia	1472	Feira de Santana	BA	980 1159 1300 1405 ...
116	4	Rio-Bahia	1070	Vitória da Conquista	BA	799 874 969 1090 ...
116	4	Rio-Bahia	1432	Jequié	BA	... ..

Fonte: DNER. (\*) Estimativa baseada nos dois primeiros trimestres.



Tabela I — b) — Brasil — Tráfego Rodoviário (Veículos de Carga) — Sudeste — Média Diária — 1966/1970

Rodovia					Ano					
BR		Nome — Trecho	Km	Pôsto de Coleta	Unid. Fed.					
N.º atual	N.º ant.					1966	1967	1968	1969	1970*
116	4	Rio-Bahia	685	Teófilo Otoni	MG	966	989	1077	1088	1360
116	4	Rio-Bahia	544	Governador Valadares	MG	1204	915	1106	1278	1249
116	4	Rio-Bahia	375	Realeza-Entroncamento BR-262	MG	1485	1266	1432	1658	...
116	4	Rio-Bahia	195	Leopoldina	MG	1073	751	890	1713	...
116	83	Rio-Bahia	19	Bemposta	RJ	1204	1620	1875	1900	...
116	83	Rio-Bahia	70	Pôrto Novo do Cunha	RJ	1344	1582	1815	1860	...
116	57	Barra Mansa-Três Rios	114	Limoeiro	RJ	1280	1118	1306	1345	...
135	3	Rio-Belo Horizonte	445	Olhos D'água (B. Hor.)	MG	1726	2043	2205	2240	...
135	3	Rio-Belo Horizonte	287	Barbacena	MG	1269	1186	1305	1385	108
135	3	Rio-Belo Horizonte	148	Paraibuna	RJ	801	834	910	945	...
135	3	Rio-Belo Horizonte	70	Itaipava	RJ	1145	2110	2285	2340	...
135	3	Rio-Belo Horizonte	35	Belvedere	RJ	1501	1577	1810	1950	...
135	3	Rio-Belo Horizonte	3	Mangueira	RJ	3057	4857	5910	6342	...
40	7	Brasília-Belo Horizonte	213	Paracatu	MG	215	332	371	370	...
40	7	Brasília-Belo Horizonte	613	Paraopeba	MG	...	...	...	...	...
40	7	Brasília-Belo Horizonte	656	Prudente de Moraes	MG	904	852	943	1120	...
40	7	Belo Horizonte-Campos	197	Muriae	MG	...	305	370	395	...
50	106	Brasília-Santos	400	Trevo Regis Bittencourt	MG	305	475	542	559	891
50	106	Brasília-Santos	402	Trevo Monteiro Lobato	MG	738	650	725	745	690
50	106	Brasília-Santos	404	Matinha	MG	...	...	...	...	...
50	106	Brasília-Santos	515	Uberaba	MG	...	890	983	1120	...
153	14	Goiânia-Itumbiara	80	Pôrto Duquesa	MG	466	608	690	763	...
153	14	Goiânia-Itumbiara	194	Trevo Entroc. BR-365	MG	769	857	980	1040	...
262	31	Vitória-Belo Horizonte	44	Rocas Novas	MG	604	741	840	1030	...
262	31	Vitória-Belo Horizonte	232	Realeza	MG	...	231	265	544	...
262	31	Belo Horizonte-Uberaba	16	Betim Entronc. BR-381	MG	...	...	...	...	...
364	56	Araraquara-Frutal	0	Ponte Gumercindo	MG/SP	451	515	565	670	...
365	71	Uberlândia-Ituiutaba	2	Uberlândia	MG	...	...	...	...	...
354	58	Eng.º Passos-Caxambu	55	Capivari	MG	261	337	425	390	...
354	58	Eng.º Passos-Caxambu	26	Alto da Serra	RJ	...	...	...	...	...
381	55	Belo Horizonte-São Paulo	16	Betim	MG	1564	1437	1610	1940	...
381	55	Belo Horizonte-São Paulo	199	Perdões	MG	734	702	800	1068	...
381	55	Belo Horizonte-São Paulo	381	Pouso Alegre	MG	710	716	815	851	...
101	5	Linhares-Vitória	64	Entronc. BR-259	ES	...	991	1136	1319	...
101	5	Vitória-Campos	14	Entronc. BR-262	ES	723	863	948	1297	...
101	5	Vitória-Campos	127	Safra	ES	1398	1891	2105	1910	1937
393	5	Rio-Teresópolis	21	Santa Guilhermina-Entr. BR-464	RJ	...	...	...	...	...
—	—	Itaipava-Teresópolis	0	Itaipava	RJ	259	349	385	410	...
462	2	Rio-São Paulo	3	Pavuna	RJ	6492	6011	7830	9440	...
462	2	Rio-São Paulo	47	Belvedere (Viúva Graça)	RJ	4145	6609	8510	8205	...
116	2	Rio-São Paulo	168	Eng.º Passos	RJ	4079	3768	4690	4810	...
116	2	Rio-São Paulo	252	Roseira	SP	3057	3142	4185	3576	...
116	2	Rio-São Paulo	329	São José dos Campos	SP	4687	5055	6230	5464	...
116	2	Rio-São Paulo	397	Guarulhos	SP	7116	8630	10435	9673	...
116	2	São Paulo-Curitiba	32	Itapeçerica da Serra	SP	2013	2240	2580	2442	3673
116	2	São Paulo-Curitiba	188	Registro	SP	1898	2323	2615	2654	...

Fonte: DNER. (\*) Estimativa baseada nos dois primeiros trimestres.

**NÓVO EQUIPAMENTO PARA A BETUMAT**

Já está sendo montado pela BETUMAT, em sua fábrica em Aratu, o nóvo moinho para fabricação de emulsões asfálticas recebido da Alemanha, considerando o mais moderno da América do Sul, funcionando à base de ultra-sons. Breve-

mente o nóvo equipamento deverá entrar em funcionamento, com uma capacidade de produção de 15 toneladas horárias, praticamente o dobro da capacidade dos demais moinhos existentes no país. Graças à excelente qualidade de sua produção, a BETUMAT está vendendo não somente na Bahia mas também nos demais Es-

tados nordestinos, alcançando inclusive o mercado de Minas Gerais, onde venceu recentemente uma concorrência. A fábrica da BETUMAT no Centro Industrial de Aratu, representa um investimento inicial de 1 milhão, 650 mil cruzeiros.



Tabela I—c) — Brasil — Tráfego Rodoviário (Veículos de Carga) — Sul — Média Diária — 1966/1970

Rodovia					Ano					
BR		Nome — Trecho	Km	Pôsto de Coleta	Unid. Fed.	1966	1967	1968	1969	1970*
N.º atual	N.º ant.									
116	2	São Paulo-Curitiba	40	Entronc. Paranaguá	PR	1916	2225	2210	2305	
116	2	Curitiba-Lajes	22	Fazenda Rio Grande	PR	1357	1504	1700	1690	2174
116	2	Curitiba-Lajes	351	Lajes	SC	1023	1208	1375	1470	1581
116	2	Lajes-Pôrto Alegre	234	Vacaria	RS	1126	967	1100	1477	
116	2	Lajes-Pôrto Alegre	121	Caxias do Sul	RS	1282	1540	1880	1943	
116	2	Lajes-Pôrto Alegre	27	Bairro Scharlau	RS	2703	2961	3255	4428	
116	2	Pôrto Alegre-Jaguarão	3	Ponte sobre o Guaíba						
116	2	Pôrto Alegre-Jaguarão		(Vão Móvel)	RS	1620	1539	1805	2631	
116	2	Pôrto Alegre-Jaguarão	7	Capão do Leão	RS	253	312	375	420	
116	2	Pôrto Alegre-Jaguarão	224	Retiro	RS	651	584	660	736	
116	2	Pôrto Alegre-Jaguarão	403	Sítio	RS					
468	59	Curitiba-Joinville	48	Rincão	PR					
101	59	Itajaí-Florianópolis	76	Itapocu	SC	351	483	492	584	553
101	59	Florianópolis-Tórres	202	Barreiros	SC	454	549	610	680	
101	59	Florianópolis-Tórres	24	Morro Alto	RS	301	975	1120	1084	
153	14	Ourinhos-Pôrto União	21	Santo Antônio da Platina	PR	165				
153	14	Iraí-Santa Maria	0	Cruz Alta	RS	71	93	115	204	
153	14	Iraí-Santa Maria	126	Entronc. p/Camobi	RS	260	255	290	302	
153	14	Bagé-Erechim	9	Banhado dos Carneiros	RS	57	127	145	152	
158	14	Cruz Alta-Livramento	65	Saldanha Marinho	RS					
290	37	Pôrto Alegre-Uruguaiana	105	Pântano Grande	RS	473	529	605	749	
285	43	Vacaria-São Borja	65	Barretos	RS					
293	38	Pelotas-Uruguaiana	7	Capão do Leão	RS	155	167	190	205	
377	14	Carazinho-Quaraí	65	Saldanha Marinho	RS	168	348	400	425	
471	92	Pelotas-Chuí	35	Quinta	RS	800	760	780	786	
471	92	Pelotas-Chuí	93	Taim	RS					

Fonte: DNER. (\*) Estimativa baseada nos dois primeiros trimestres.

Tabela I—d) — Brasil — Tráfego Rodoviário (Veículos de Carga) — Centro-Oeste — Média Diária — 1966/1970

Rodovia					Ano					
BR		Nome — Trecho	Km	Pôsto de Coleta	Unid. Fed.	1966	1967	1968	1969	1970*
N.º atual	N.º ant.									
267	—	Campo Grande-Dourados	165	Rio Brilhante-Entr. BR-163	MT	...	280	320	345	...
40	7	Brasília-Belo Horizonte	115	Cristalina	GO	185	222	260	265	225
153	14	Goiânia-Itumbiara	12	Aparecida	GO	719	974	1100	1185	999
153	14	Goiânia-Itumbiara	18	Hinterlândia	GO	259	307	360	410	613
153	14	Goiânia-Itumbiara	22	Bar do Japonês	GO	681	727	818	840	1068
153	14	Goiânia-Itumbiara	206	Ponte Afonso Pena	GO	721	782	965	1030	1098
60	18	Brasília-Goiânia	148	Anápolis	GO	508	569	640	665	625
60	18	Goiânia-Jataí	35	Guapó	GO	224	241	282	290	311
364	31	Jataí-Canal de São Simão	10	Jataí	GO	140	150	175	190	...
364	31	Jataí-Canal de São Simão	196	Canal de São Simão	GO	...	128	145	162	...
414	18	Anápolis-Niquelândia	35	Planalmira	GO	152	112	150	165	...

\* Estimativa baseada nos dois primeiros trimestres.

Fonte: DNER (dados sujeitos a retificação).

#### TUPERBA VAI AUMENTAR PRODUÇÃO

Produzindo atualmente, em sua fábrica no CIA, mil toneladas de tubos redondos por mês, a TUPERBA — Tubos Perfilados da Bahia S. A. pretende aumentar essa produção para 1 500 ou

1 800 toneladas mensais, até o mês de junho próximo. A TUPERBA já teve aprovada pela SUDENE carta-consulta sobre viabilidade de ampliação, estando agora em fase de elaboração o projeto respectivo. Com a execução desse pro-

jeto, sua produção elevar-se-á para 2 500 toneladas mensais de tubos e perfilados. A TUPERBA representa atualmente um investimento de 4 milhões e 861 mil cruzeiros, tendo criado 200 novos empregos diretos.



## Recuperação Ferroviária Prossegue

Interligando as províncias ferríferas dos vales dos rio Doce e Paraopeba, foi concluído, no primeiro semestre do ano, o ramal ferroviário Costa Lacerda—Fábrica, que a CVRD (Companhia Vale do Rio Doce) construiu em tempo recorde, em região de topografia acidentada.

A RFFSA (Rêde Ferroviária Federal S. A.) prosseguiu em sua política de assegurar crescentemente o transporte de granéis pelas suas diversas divisões, valendo assinalar o grande movimento de trigo e soja escoado pela Divisão VF Rio Grande do Sul, a partir do fim de 1969, e o movimento recorde do Terminal de Embiraçu junto à Refinaria Gabriel Passos (Betim, próximo a Belo Horizonte), no embarque de produtos petrolíferos (granéis líquidos) destinados às regiões Sudeste e Centro-Oeste, através da Divisão Centro-Oeste da RFFSA.

A Rêde Ferroviária assinou, dentre outros, contratos para transporte maciço de minérios com a COSIPA (Cia. Siderúrgica Paulista) e com a Minerações Brasileiras Reunidas S. A., o que leva a crer em acréscimo substancial de transporte de granéis sólidos nos próximos semestres.

Concluiu a RFFSA, no ano findo, o trecho Avandava—Penápolis, da variante ferroviária Lins—Araçatuba, na Divisão Noroeste do Brasil, em São Paulo, trecho esse de interesse comum às ligações ferroviárias com a Bolívia (via Corumbá) e o Paraguai (Via Campo Grande).

Prosseguiram as obras de implantação do anel ferroviário de S. Paulo, cujo primeiro trecho (de 29 km) deverá estar concluído em 1971, ligando as Divisões Santos—Jundiaí e Central do Brasil, na estação de Suzano (próxima a Mogi das Cruzes), SP. O anel ferroviário do Grande São Paulo terá uma extensão de 144 km, descentralizando os pátios urbanos das EEFF Santos—Jundiaí, Sorocabana e Central do Brasil, além de servir de interligação para os termi-

Tabela II — Brasil — Transporte Ferroviário Remunerado de Mercadorias — 1966/1970 — (Milhões de Toneladas-Quilômetros, Carga Útil)

Discriminação	1966	1967	1968	1969	1970*
A) Rêde Ferroviária Federal S.A.	9 232,7	9 034,1	10 463,4	11 569,7	12 904,0
Regional Nordeste:	633,9	594,0	678,2	691,9	768,0
1.ª Div.: São Luís-Teresina	11,5	11,0	12,3	16,4	18,0
2.ª Div.: Viação Cearense	133,6	123,0	138,9	142,3	155,0
3.ª Div.: Ferrov. do Nordeste	300,0	304,7	323,5	284,8	320,0
4.ª Div.: Leste Brasileiro	188,8	155,3	203,5	254,4	275,0
Regional Centro:	5 386,8	5 231,3	5 862,4	6 625,6	7 660,0
5.ª Div.: Centro-Oeste	475,9	426,1	724,4	810,5	905,0
6.ª Div. (1): Central do Brasil	4 617,3	4 538,7	4 848,3	5 537,4	6 470,0
7.ª Div.: Leopoldina	293,6	266,5	289,7	277,7	285,0
Regional Centro-Sul:	961,1	999,7	1 287,8	1 280,8	1 315,0
9.ª Div.: Santos a Jundiaí	451,7	473,3	557,9	551,7	560,0
10.ª Div.: Nordeste do Brasil	509,4	526,4	729,9	729,1	755,0
Regional Sul:	2 250,9	2 209,1	2 635,0	2 965,4	3 161,0
11.ª Div.: Paraná-Sta. Catarina	1 129,3	1 167,4	1 438,5	1 498,6	1 530,0
12.ª Div.: D.ª Teresa Cristina	141,9	144,7	143,6	146,3	161,0
13.ª Div.: Santa Catarina	2,5	2,1	1,6	9,2	...
14.ª Div.: Viação Férrea R. G. Sul	977,2	894,9	1 051,3	1 311,3	1 470,0
B) Gov. Estado São Paulo	2 840,3	2 692,9	3 562,7	3 378,2	3 540,0
Mogiana	433,4	397,1	572,8	558,8	560,0
Paulista	683,9	552,3	832,0	773,3	780,0
Araraquara	90,3	79,7	129,5	113,9	115,0
Campos de Jordão	0,2	0,2	0,2	0,3	...
Sorocabana	1 614,7	1 637,2	1 969,7	1 928,4	2 045,0
São Paulo e Minas	17,8	26,4	58,5	35,0	40,0
C) Adm. Diversas	6 382,1	7 760,4	7 985,6	10 258,6	11 293,0
Madeira-Mamoré	0,0	8,3	9,0	6,7	...
Amapá	146,4	134,0	190,4	234,6	245,0
Tocantins	0,3	0,3	0,3	0,3	...
Vitória a Minas	6 674,5	7 605,9	7 768,3	9 999,3	11 030,0
Perus-Pirapora	7,1	7,3	6,8	6,8	7,0
Votorantim	3,8	4,6	10,8	10,9	11,0
Total Geral	18 905,1	19 487,4	22 011,7	25 266,5	27 737,0

\* Estimativa baseada nos dois primeiros trimestres.

(1) A 8.ª Divisão (da Regional Centro) corresponde aos Subúrbios da Central do Brasil. Fontes: DNEF, RFFSA e outras EEFF.

nais das linhas radiais do "Metrô" de São Paulo ora em construção acelerada.

Na região Nordeste, pela sua Divisão, a RFFSA acusou acréscimo sensível no movimento de cimento, sal, calcários e gipsita (matéria-prima para a produção do cimento), além de inaugurada a Oficina de São Francisco, uma das maiores e mais modernas do país, servindo para apoio inclusive de manutenção e reparação das modernas locomotivas que a Rêde opera em toda a região.

Dentro de seu programa de reequipamento do material rodante,

a RFFSA distribuiu 400 vagões-tanques, entre a 13ª Divisão (VF Rio Grande do Sul) e a 5ª Divisão (Centro-Oeste), para atender, respectivamente, às Refinarias Alberto Pasqualini e Gabriel Passos, da PETROBRÁS. Para escoamento das grandes e crescentes safras de cereais, a Rêde Ferroviária Federal, com o apoio financeiro do BNDE, já encomendou, em primeira etapa, a fabricação de 450 novos vagões graneleiros, que deverão atuar basicamente nas ferrovias sulinas.

Finalmente, no domínio do transporte especial de passageiros, a Central do Brasil passou a circular



recentemente seus trens de luxo entre Rio e São Paulo, com a redução do tempo de percurso para sete horas e meia, como fase inicial de um programa que poderá chegar a uma demora máxima de 3 horas de viagem, entre as duas cidades, desde que investimentos maciços sejam realizados até 1973, ou mesmo, até 1975.

#### Marinha Mercante: Racionalização e Reequipamento

Prosseguiu, em 1970, o desdobramento do processo de racionalização e reequipamento da marinha mercante brasileira, cuja tonelage total superou o nível dos 2 milhões de tpb (toneladas peso bruto), dos quais 800 mil tpb em petroleiros de longo curso e cabotagem, persistindo a tendência de renovação das frotas de modo a que cerca de dois-terços das embarcações tenham hoje idade inferior a 10 anos.

O movimento de racionalização dos embarques de grãos, continuou evoluindo positivamente, com a ampliação dos "pools" de exportação abrangendo o milho, os minérios e a soja, e, no comércio de cabotagem, além dos derivados de petróleo, os minérios, o carvão mineral e trigo.

Dada a sensível melhoria das condições operacionais, o Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), quase ao findar o 1º semestre, resolveu baixar até 30% o nível dos prêmios dos seguros para as cargas transportadas no comércio de cabotagem, em virtude da redução sensível de perdas, falhas e avarias com as cargas movimentadas.

No setor de formação e aperfeiçoamento do pessoal marítimo, destacou-se, no ano findo, a preocupação da Diretoria de Portos e Costas (DPC) do Ministério da Marinha, realizando um Censo Nacional dos Marítimos, sua avaliação e o necessário planejamento através de um programa integrado. Por esse programa, de alta relevância para um país marítimo — continental como o Brasil, ficarão atendidos não só os diversos aspectos de aproveitamento do pessoal

Tabela III — Brasil — Movimento de Mercadorias nos Principais Portos Organizados — 1966/1970 — (Milhares de Toneladas)

Portos Segundo as Zonas	1966	1967	1968	1969	1970*
<b>Norte</b>	1 434,0	1 453,1	1 657,0	1 873,5	1 965,5
1 Manaus	571,7	546,2	663,6	807,0	985,0
2 Belém	862,3	906,9	993,4	1 066,5	980,5
<b>Nordeste</b>	4 740,7	5 339,2	6 156,0	7 039,2	7 193,2
3 São Luís	451,5	382,4	316,6	242,4	240,0
4 Tutóia	102,5	141,8	55,9	32,0	5,0
5 Luiz Corrêa	1,4	1,9	2,3	1,6	2,5
6 Parnaíba	2,4	1,4	2,2	0,7	1,5
7 Camocim	23,0	23,2	25,7	40,6	50,0
8 Fortaleza	693,9	891,8	985,6	926,1	930,5
9 Aracati	27,8	27,4	30,2	26,3	55,0
10 Natal	145,4	150,8	166,7	146,6	160,5
11 Cabedelo	208,2	181,2	253,2	274,8	280,0
12 João Pessoa	1,7	0,0	0,0	0,4	0,0
13 Recife	1 605,8	1 729,2	1 906,7	2 285,7	2 250,5
14 Maceió	394,3	451,5	589,2	653,8	750,0
15 Aracaju	145,9	647,0	1 104,4	1 508,6	1 655,0
16 Salvador	809,0	587,0	536,9	659,3	552,2
17 Ilhéus	127,9	122,6	180,4	240,3	260,5
<b>Sudeste</b>	14 873,0	44 371,1	53 522,6	53 232,4	62 693,4
18 Vitória	8 311,8	4 247,1	2 602,0	3 452,2	3 495,0
19 Tubarão	2 933,5	8 768,8	11 561,0	15 923,3	22 168,0
20 Cabo Frio					
21 Rio de Janeiro	16 171,1	16 409,9	19 613,6	20 744,4	22 875,0
22 Niterói	108,1	109,4	2 987,7	117,9	2 050,0
23 Angra dos Reis	372,9	265,1	179,5	222,3	549,0
24 São Sebastião	3,4	6,2	16,6	16,3	10,0
25 Santos	13 972,2	14 564,6	16 562,2	756,0	11 546,4
<b>Sul</b>	9 171,2	9 319,3	10 318,4	10 324,8	10 770,5
26 Paranaguá	1 318,7	1 608,2	2 100,0	2 149,3	2 655,7
27 Antonina	175,2	245,4	293,7	246,0	241,0
28 São Francisco do Sul	209,7	226,4	189,5	125,5	135,5
29 Itajaí	397,3	354,5	493,8	494,0	565,0
30 Florianópolis	59,3	54,5	52,5	57,5	30,0
31 Imbituba	780,7	758,4	847,4	938,0	905,1
32 Laguna	30,2	66,2	23,9	12,8	1,6
33 Porto Alegre	3 147,2	3 246,6	3 620,8	3 346,1	3 380,0
34 Pelotas	45,0	65,6	69,5	306,4	328,1
35 Rio Grande	2 981,0	2 669,1	2 599,5	2 638,1	2 525,0
36 São Borja	26,9	24,4	27,8	11,1	3,5
<b>Centro-Oeste</b>	21,4	20,7	31,3	112,8	131,5
37 Corumbá	21,4	20,7	31,3	112,8	131,5
<b>Total Geral</b>	57 240,3	60 503,4	71 685,3	72 582,7	82 754,1

\* Estimativa baseada nos três primeiros trimestres.  
Fonte: DNPVN.

existente, como a formação de novos técnicos devidamente capacitados para o exercício das diversas categorias das profissões marítimas.

No setor de construção e reparos navais, prosseguiu o programa intensivo de reequipamento da marinha mercante brasileira. Assim, por exemplo, a PETROBRÁS recebeu o segundo rebocador de alto

mar, o "Orion" ("Apolo", o primeiro), construído pelo Estaleiro EMAQ, para os trabalhos no Terminal Marítimo Almirante Barroso, em São Sebastião (SP), auxiliando a atracação e a desatracação dos superpetroleiros de 115 mil toneladas (inicialmente os navios-tanques "Hamilton Lopes" e "Horta Barbosa", construídos na Dinamarca).



Fato marcante e pioneiro na América latina foi a ampliação de navios-tanque da PETROBRÁS, pela Empresa de Reparos Navais Costeira S. A., na chamada "operação-jumbo", pela qual os petroleiros "Candeias", "Aratu", "Taquipe" e "Itaparica" passam a ter sua capacidade de carga aumentada de 10.262 para 12.100 tpb, cada um. Assinou também a PETROBRÁS contrato com a VEROLME Estaleiros Reunidos, para a construção, dentro de 22, 25, 32 e 38 meses, de quatro navios petroleiros de . . . . 26.400 tpb cada para a Frota Nacional de Petroleiros (FRONAPE).

A frota de graneleiros da Companhia Vale do Rio Doce (DOCE-NAVE) foi ampliada com a incorporação dos navios "Doceriver", "Docemar" e "Docevale", de 132, 105 e 105 mil t, respectivamente, destinados a transportar minério de ferro exportados pela empresa e a trazer petróleo cru para a PETROBRÁS; integram uma série de quatro graneleiros construídos no Japão.

Foi incorporado à frota de Navegação Mercantil (segundo de uma série de quatro encomendas à Companhia Comércio e Navegação — Estaleiro Mauá) o "Navem Olin-da", de 12 mil t, para ser utilizado em transporte geral de carga, em "containers" frigoríficos, tanto na cabotagem como em longo curso. À Empresa de Navegação Aliança foi entregue o navio "Flamenco" (12 mil tpb), também construído pelo Estaleiro Mauá (CCN).

Foi igualmente entregue, no semestre findo, pela "Ishikawajima do Brasil" (Estaleiros Inhaúma) o primeiro "liner" semi-automatizado da frota do Lóide Brasileiro, o "Itaquicé", terceiro de uma série de 14 encomendados aos estaleiros nacionais ("Itanagé" e "Itaité", os dois primeiros). Na ocasião, foi lançado ao mar o quarto da série, o "Itaimbé", todos de 12 mil tpb, destinados à cabotagem e longo curso.

Funcionou, no ano findo, um grupo interministerial de trabalho, criado para estudar o problema da indústria de construção naval no Brasil e propor uma programação para os próximos quatro anos. Es-

pecial ênfase vem merecendo igualmente das autoridades o estudo da indústria de reparos navais, cujos elevados níveis qualitativos, especialmente demonstrados na chamada "operação jumbo", deverão ter o necessário desdobramento e projeção na estruturação locacional e quantitativo-operacional do setor.

Igualmente em estudos encontra-se a instalação dos primeiros parques de carga unificada da América latina, em portos brasileiros, para operação de "containers" mediante instalações especiais de movimentação.

A navegação fluvial ganhou maior importância com os projetos e trabalhos em curso no rio Tietê, a cargo da CENAT (Comissão Executiva de Navegação do Sistema Tietê — Paraná), do DEPREC-RS (Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais, do Rio Grande do Sul), do GEIPOT (Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes) e do DNPVN (Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis).

O Ministério da Agricultura inaugurou, em 1970, em Pirapora (MG) o primeiro mercado flutuante da COBAL no rio São Francisco, cobrindo um percurso de 1.550 km. Esse barco-mercado deverá atender a mais de duas dezenas de municípios, de Pirapora a Juazeiro (BA) — Petrolina (PE), servindo a uma população atual da ordem de 550 mil habitantes.

#### Desenvolvimento Portuário

No ano findo, foram ultimadas as obras de conclusão da primeira etapa do porto de Itaqui, próximo a São Luís (MA), que se constitui, com a Usina Hidrelétrica de Boa Esperança (de operação firme iniciada no 1º semestre de 1970) e com o programa rodoviário, na tríade fundamental de desenvolvimento do Meio-Norte e Nordeste Ocidental.

Entraram igualmente em fase de ultimate o terminal de minérios de Campinho e Porto de Malhado (em Ilhéus), na Bahia, e bem assim está-se efetivando o grande programa de remanejamento e instalação de novos guindastes, respec-

tivas rêdes e instalações complementares, nos principais portos brasileiros, bem como a ampliação da maioria desses portos.

No 1º semestre, foi firmado um convênio de assistência técnica entre o Instituto de Pesquisas Hidroviárias (do DNPVN) e o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) de Lisboa, prevendo inclusive a realização de estudos de modelos reduzidos e a cooperação para a evolução da tecnologia portuária brasileira.

#### Concentração Empresarial na Aviação Comercial

Com a saída do mercado de transporte aéreo brasileiro da PARAENSE, ocorreu, em 1970, nova etapa da concentração empresarial na aviação comercial, restando agora a VARIG, a CRUZEIRO, a VASP e a SADIA.

Entraram em operação, no 2º semestre, 4 aeronaves "Boeing-727" da VARIG (linhas domésticas, do Prata e Costa do Pacífico), "Boeing-727" da CRUZEIRO (linhas domésticas e do Prata) e 2 "Boeing-272" da SADIA (linhas domésticas).

Essa entrada maciça de aeronaves a jato, de porte médio, em tão curto prazo na aviação comercial brasileira deverá ensejar profundo remanejamento das frotas de cada empresa. Observe-se, por exemplo, que há cerca de 33 turbo-hélices Birreatores em operação no Brasil, nas linhas comerciais: 6 "Dart-Herald" da SADIA, 9 "Avros" da VARIG, 8 "YS-11" da CRUZEIRO, 6 "Samurai" (equivalente ao "YS-11") da VASP e 5 "Hirondelles" que eram da PARAENSE e, talvez, se destinem à "Ponte Aérea Rio—São Paulo".

Em vista do que tudo indica um excesso provável de equipamento de voo nos próximos meses, inclusive porque persiste estacionária a evolução da procura de passageiros, esse remanejamento deverá atingir também os DC-3 da VARIG, VASP e CRUZEIRO (linhas domésticas interioranas e pioneiras), os quais poderão ser, em breve, deslocados pelos "Bandeirantes" produzidos pela EMBRAER (Empresa Brasileira de Aeronáutica).



Destacou-se a VARIG no ano findo pelo êxito crescente da operação de seus dois "Eletra-II" no transporte de carga "paletizada", o que se refletiu na evolução auspiciosa do transporte aéreo de carga, no país, em confronto com igual período de 1969. Tudo indica que até 1972 a VARIG esteja operando seus primeiros "jatos-jumbo", de grande capacidade de transporte de passageiros nas linhas internacionais.

Outro destaque parece caber à EMBRAER pelo ritmo acentuado de criatividade tecnológica, com o apoio do ITA — Instituto

Tecnológico de Aeronáutica, de São José dos Campos, no projeto de fabricação de aviões como o "Bandeirante" (12 lugares e com flexibilidade operativa ideal para a maioria dos campos de pouso do Brasil) e o "Ipanema" (avião agrícola, também ideal para nossas condições e necessidades), o "Ui-rapuru", o "Regente" e o "Universal".

### Conclusão

Pela evolução recorde de carga movimentada, em conjunto e espe-

cificamente pelas diversas modalidades viárias e pelo desenvolvimento acentuado dos programas de racionalização e reequipamento dos meios de transporte, no Brasil, o ano de 1970 parece ter sido um período de marcante inflexão positiva na história econômica recente da evolução do setor.

Mantidas essas tendências e perspectivas, parecem criadas internacionalmente condições ainda mais firmes de evolução setorial e regional, função básica da integração sensível dos transportes de que, crescentemente, o Brasil passa a dispor.

### EQUIPAMENTOS VÃO CHEGAR PARA AÇOS DO BRASIL

Ao longo desta semana deverão chegar a Salvador, procedentes dos Estados Unidos, as máquinas de trefilação de arame e rebobinadeiras,

destinadas à Aços do Brasil S. A., empresa em implantação no Centro Industrial de Aratu. Com suas obras de construção civil já concluídas e a chegada dos equipamentos, a Aços do Brasil, que tem o "know-how" da Wheeling Pittsburgh Co., uma das maiores empresas norte-americanas do

ramo metalúrgico, dará início imediato à montagem da maquinária. Com um investimento de 46 milhões de cruzeiros e criando 190 novos empregos diretos, a Aços do Brasil produzirá laminados e trefilados de aço para abastecer o mercado nacional e para exportações.



$$0 \leq \alpha_1 \leq \alpha_2 \leq \alpha_3 \leq \alpha_4 \leq 1 \text{ and } \alpha_1 + \alpha_2 + \alpha_3 + \alpha_4 = 1$$

(ii) Henrique Lindenberg Filho      (iii) José Carlos Moraes Aires      (iv) Paula Nogueira Neto





# CREDIBRÁS FINANCEIRA DO BRASIL S.A.

## CRÉDITO, FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

Rio de Janeiro: Rua do Carmo 8 — 4.º, 6.º e 9.º ands. — Fone 231-0020

São Paulo: Rua Direita 250 — 11.º andar — Fone 32-6620

Carta Patente n.º 86 — C.G.C. Inscrição n.º 33.058.660

Capital e Reservas Cr\$ 15.553.838,74

### CONSELHO CONSULTIVO

HENRIQUE DE BOTTON — Presidente  
JOSÉ DE ALMEIDA BARBOSA MELLO — Vice-Presidente  
ALBERTO ALVES FILHO  
HOMERO SOUZA E SILVA  
ITALO JÚLIO ROMANO BARBERO

JOEL DE PAIVA CÔRTEZ  
PAMPHILO PEDREIRA FREIRE DE CARVALHO  
RUY GOMES DE ALMEIDA  
SÉRGIO AUGUSTO RIBEIRO  
SÉRGIO PINHO MELLÃO

### EXTRATO DO BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1970

ATIVO:				PASSIVO:			
		Cr\$				Cr\$	
DISPONÍVEL		2.784.868,05		NÃO EXIGÍVEL			
REALIZÁVEL				Capital e Reservas		15.553.838,74	
Devedores p/Responsabilidades Cambiais	226.006.010,66			EXIGÍVEL			
Devedores p/Refinanciamento — FINAME	9.036.472,97			Aceites Cambiais e Correção Monetária	233.793.640,84		
Depósitos p/Investimentos	1.188.900,00			Obrigações p/Refinanciamento — FINAME —	8.582.707,64		
Títulos e Valores Mobiliários	19.517.577,15			Provisão p/Imposto de Renda	2.127.680,00		
Outros Créditos	11.772.986,89	267.521.947,67		Outros Créditos	8.334.582,50	232.838.610,98	
IMOBILIZADO				CONTAS DE RESULTADOS PENDENTES			
Propriedade de uso próprio, instalações, móveis e utensílios (incl. Correção Monetária)		1.876.497,73		Receitas do exercício seguinte	277.328,38		
CONTAS DE RESULTADOS PENDENTES				SALDO À DISPOSIÇÃO DA ASSEMBLÉIA GERAL		3.513.535,35	3.790.863,73
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		437.031.073,01		CONTAS DE COMPENSAÇÃO		437.031.073,01	
TOTAL		709.214.386,46		TOTAL		709.214.386,46	

Milton Pizzini-Técnico em Contabilidade — C.R.G. n.º 14.284

### DIRETORIA:

WALTHER MOREIRA SALLES — Diretor Presidente. PEDRO DI PERNA — Diretor Vice-Presidente. JOSÉ BRAZ VENTURA — Diretor Superintendente. HÉLIO JOSÉ PIRES OLIVEIRA DIAS — Diretor. BELLINI CUNHA — Diretor Executivo. BERNARDINO MADUREIRA DE PINHO NETO — Diretor Executivo. FILINTO ALCINO CAMPELLO CAVALCANTI — Diretor Executivo. GREGÓRIO ROSEN — Diretor Executivo. SÍLIO PEDREIRA FILHO — Diretor Executivo.





# CREDIBRÁS FINANCEIRA DO BRASIL S.A.

## CRÉDITO, FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

Rio de Janeiro: Rua do Carmo 8 — 4.º, 6.º e 9.º ands. — Fone 231-0020

São Paulo: Rua Direita 250 — 11.º andar — Fone 32-6620

Carta Patente n.º 86 — C.G.C. Inscrição n.º 33.058.660

Capital e Reservas Cr\$ 15.553.838,74

### CONSELHO CONSULTIVO

HENRIQUE DE BOTTON — Presidente  
 JOSÉ DE ALMEIDA BARBOSA MELLO — Vice-Presidente  
 ALBERTO ALVES FILHO  
 HOMERO SOUZA E SILVA  
 ÍTALO JÚLIO ROMANO BARBERO

JOEL DE PAIVA CÔRTEZ  
 PAMPHILO PEDREIRA FREIRE DE CARVALHO  
 RUY GOMES DE ALMEIDA  
 SÉRGIO AUGUSTO RIBEIRO  
 SÉRGIO PINHO MELLÃO

### DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE "LUCROS E PERDAS" PERÍODO DE 1.º DE JANEIRO A 31 DE DEZEMBRO DE 1970

DÉBITO			CRÉDITO		
Honorários, Percentagens, Ordenados, 13.º Salário, Encargos da Previdência Social, Aluguéis, Prêmios de Seguro, Material de Expediente, Propaganda e Publicidade e Outros Gastos		9.351.045,96	Lucros não Distribuídos de Exercícios Anteriores	1.904.537,71	
Impostos, Taxas e Licenças		924.162,96	Menos:		
Despesas de Juros e Outras Contas		1.666.082,09	Aumento de capital — A.G.E. de 11-5-70	1.904.537,71	
Sub-Total		11.941.291,01	Rendas de Investimentos, Títulos e Valores Mobiliários, Juros, Comissões e Outras Rendas		19.173.588,88
Fundo de Reserva Legal	376.885,80		Reversão do saldo do Fundo de Provisão		1.431.847,04
Dividendos e Lucros já Distribuídos	2.400.000,00				
Provisão p/Futuro Aumento Capital	246.043,76				
Provisão p/Imposto de Renda	2.127.680,00				
Saldo à disposição da A. G. Ordinária	3.513.535,35	8.664.144,91			
TOTAL		20.605.435,92	TOTAL		20.605.435,92

Milton Pizzini-Técnico em Contabilidade — C.R.G. n.º 14.284

### DIRETORIA

WALTHER MOREIRA SALLES — Diretor Presidente. PEDRO DI PERNA — Diretor Vice-Presidente. JOSÉ BRAZ VENTURA — Diretor Superintendente. HÉLIO JOSÉ PIRES OLIVEIRA DIAS — Diretor. BELLINI CUNHA — Diretor Executivo. BERNARDINO MADUREIRA DE PINHO NETO — Diretor Executivo. FILINTO ALCINO CAMPELLO CAVALCANTI — Diretor Executivo. GREGÓRIO ROSEN — Diretor Executivo. SÍLIO PEDREIRA FILHO — Diretor Executivo.



# BANCO PORTUGUÊS DO BRASIL S.A.

Matriz — São Paulo

EDIFÍCIO JOSÉ DA SILVA GORDO

Av. Paulista, 2421

BALANÇO GERAL EM: 31 de DEZEMBRO de 1970

Cadastro Geral de Contribuintes do M. de Fazenda N.º 33.345.760.

ATIVO		PASSIVO	
<b>DISPONÍVEL</b>		<b>NÃO EXIGÍVEL</b>	
Em caixa e no Banco do Brasil S/A	30.764.518,55	Capital	52.800.000,00
<b>REALIZÁVEL</b>		Reservas	15.573.683,78
Empréstimos	449.361.012,55		68.373.683,78
Outros Créditos		<b>EXIGÍVEL</b>	
Banco Central — Reco-		Depósitos	129.837.827,54
lhimentos	26.637.780,08	Outras Exigibilidades e	
Agências e Corresp	368.456.354,30	Obrigações	
Outras Contas	99.867.772,41	Redescontos	47.906.579,90
	494.961.906,79	Agências e Corresp.	339.576.227,39
Valores e Bens		Ordens de Pagamento e	
Títulos à Ordem do Ban-		Outros Créditos	193.111.573,66
co Central do Brasil	41.461.644,60		580.594.380,95
Outros Valores e Bens	10.633.746,03	<b>RESULTADO PENDENTE</b>	4.863.060,58
	52.095.390,63	<b>CONTAS DE COMPENSAÇÃO</b>	1.143.538.355,78
<b>IMOBILIZADO</b>	56.102.370,36		
<b>RESULTADO PENDENTE</b>	383.753,97		
<b>CONTAS DE COMPENSAÇÃO</b>	1.143.538.355,78		
<b>TOTAL</b>	<u>2.227.207.308,63</u>	<b>TOTAL</b>	<u>2.227.207.308,63</u>

## DEMONSTRAÇÃO DE LUCROS E PERDAS

DÉBITO		CRÉDITO	
Despesas Operacionais, Administrativas, Perdas Diversas e Amortização de Imóveis, Móveis e Utensílios	50.093.188,46	Saldo não Distribuído no Semestre Anterior	11.737,63
<b>DISTRIBUIÇÃO DO LUCRO LÍQUIDO</b>		Rendas Operacionais, Outras Rendas e Lucros Diversos	56.252.297,00
Fundo de Reserva Legal, Geral e de Seguro	647.955,43	Reversão do Fundo de Previsão	850.000,00
Fundo de Previsão e Reserva de Risco em Operações de Câmbio	2.313.182,17	Reversão do Fundo de Reserva de Risco em Operações de Câmbio	340.000,00
Dividendos aos Acionistas	2.868.000,00		
Gratificações e Porcentagens a Distr	1.527.682,28		
Saldo que se Transfere Para o Semestre Seguinte	4.026,35		
<b>TOTAL</b>	<u>57.454.034,69</u>	<b>TOTAL</b>	<u>57.454.034,69</u>

São Paulo, 12 de janeiro de 1971. JOSÉ ADOLPHO DA SILVA GORDO — Presidente; CONSELHO FISCAL: Vicente de Sampaio Lara, Augusto Escrañollo Taunay, Augusto da Silva Saraiva; Diretor Gerente — Ângelo Orestes Barb; Diretor Gerente — Antonio Rodrigues Alves Neto; Diretor Gerente — Irandy Ferreira Martins; Diretor Gerente — José Adolpho da Silva Gordo Filho; Diretor Gerente — José da Silva Gordo Neto; Diretor Gerente — José Barreto Dias Filho; Diretor Gerente — Roque Fachine; Diretor Executivo — Augusto Aparecido Mazza; Diretor Executivo — Gerry Lingfield; Diretor Executivo — José Pre-coppe; Diretor Executivo — Sebastião do Espírito Santo; Diretor Executivo — Wilson José de Assis. Paulo Ferreira T.C. — C.R.C. — 53.651 — S.P.