



## ENGENHOS-FOGUETES E SATÉLITES

### 1. O "EQUILÍBRIO DO TERROR"

Condensado pelo Major ADYR FIUZA DE CASTRO

Em entrevista coletiva, o Presidente Eisenhower foi instado a comentar a afirmação do seu Secretário de Defesa — de que a União Soviética disporia de uma dúzia de foguetes intercontinentais.

Respondeu Eisenhower que os Estados Unidos dispõem de meios de defesa tão bons quanto possível para um equilíbrio de forças. E salientou que, levando-se em conta que os cientistas americanos iniciaram suas pesquisas de projetis balísticos de longo alcance somente em 1954, e os russos em 1945, êle estava muito satisfeito com o avanço técnico dos americanos, lembrando ainda que, no dia anterior, seu país havia disparado um foguete *Atlas*, com tôdas as características de PBIC operacional, com pleno sucesso.

A propósito dessa análise de forças entre as duas nações, das quais depende tanto o êxito das conferências internacionais, é oportuno para uma melhor visão de conjunto apresentar um balanço do poderio militar dos dois blocos, tomando por base informações de imprensa especializada.

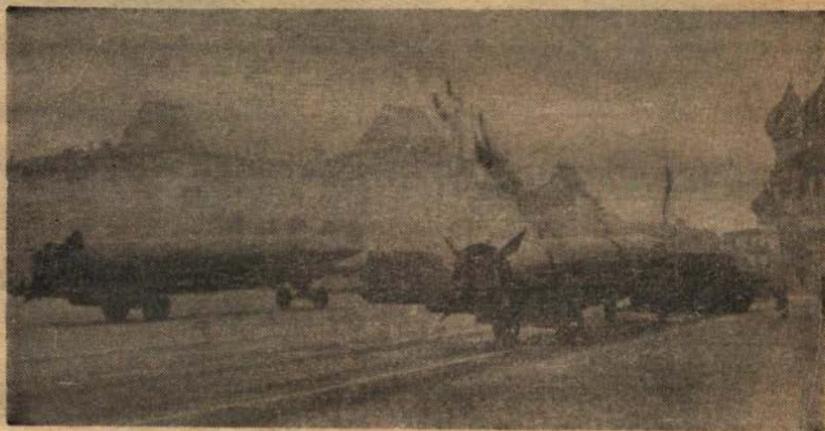
#### OS PBIC DE KRUSCHEV

O poderio aéreo dos soviéticos neste ano de 1959 se baseia na expansão do seu programa de projetis e aviões pilotados. O aumento mais significativo do poderio ofensivo soviético em 1959 será representado pelas possibilidades de seus PBIC T-3, que vêm sendo construídos em série, à razão de 15 por mês. Kruschev declarou, recentemente, ao Senador Humphrey, dos EUA, que o PBIC russo tinha um alcance máximo de 14.000 km, com uma ogiva de 5 megatons; na verdade, os foguetes utilizados pelos russos para lançar os *Sputniks* e o satélite cósmico indicam

que os russos realmente têm a possibilidade de lançar uma ogiva pesando duas vezes mais do que as dos PBIC americanos e a uma distância de 14.000 km.

Ao mesmo tempo que desenvolvem seus PBIC, os soviéticos concentram um arsenal importante de Projetis Balísticos de Médio Alcance (PBMA) na Rússia e em países satélites, tendo por objetivo as bases aéreas estratégicas e as bases de lançamento de PBMA da OTAN, situadas na Europa e nas costas da África, num raio de 1.600 km.

Trens equipados para o lançamento de PBMA têm sido espalhados nas ferrovias da zona do Mar Báltico, e projetis de menor alcance, de combustível sólido ou líquido, estão instalados sobre bases móveis de lançamento, como o T-1, de raio de ação de 600 km, derivado do V-2 alemão, e os foguetes táticos, com raio de ação de 30 a 80 km.



Embora o aperfeiçoamento das armas balísticas seja a parte mais espetacular das crescentes possibilidades ofensivas dos soviéticos, foi intensificado igualmente o aperfeiçoamento de uma grande variedade de aviões pilotados. Aparentemente, tem merecido a maior prioridade o aperfeiçoamento de um avião de raio de ação intercontinental, destinado a substituir o bombardeiro quadri-reator *Bison*, de raio de ação relativamente limitado. Este aparelho recebeu da OTAN o nome de *Bounder*, e sua primeira apresentação a observadores não soviéticos se verificou em princípios de 1958 no famoso centro de ensaios e de experiências de Ramenskoye, nas imediações de Moscou.

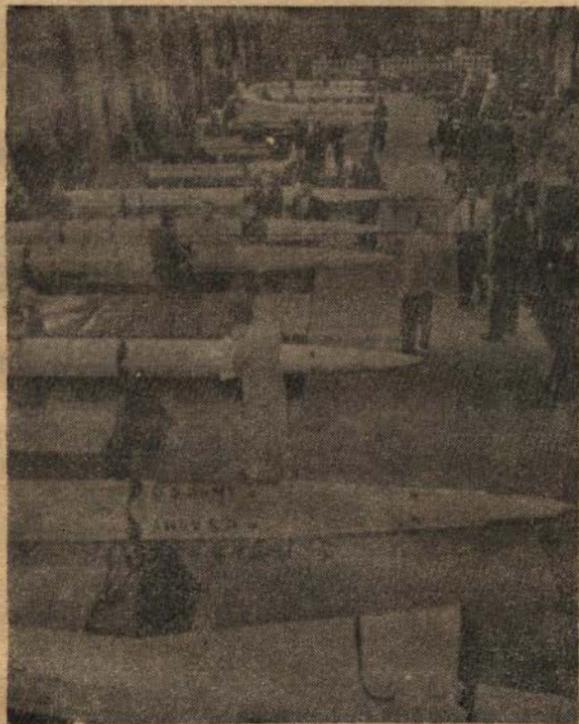
Além do *Bounder*, sabe-se que os soviéticos trabalham em um aparelho orbital pilotado, do tipo *Dyna-Soar* americano. Pouco se conhece deste projeto, a não ser que o foguete de lançamento forneceria um empuxo de 500 toneladas e já estaria no estágio de provas.

Para as operações ofensivas nas fronteiras européias e no Oriente Médio, a Força Aérea soviética depende de uma combinação de PBIC e bombardeiros médios, como o *Badger* (1,5 mach de velocidade), apoiados por numerosas esquadrilhas de caças-bombardeiros supersônicos. Para operações táticas, contam os soviéticos com os foguetes de pequeno raio de ação.

## SISTEMA DEFENSIVO RUSSO

Quanto à defesa aérea, a URSS conseguiu importante aperfeiçoamento ao introduzir seus caças supersônicos com 2 *mach* de velocidade, e projetis de defesa, com ogiva nuclear, bem como a extensão, por todo o território soviético de uma rede aperfeiçoada de radar.

Como interceptador diurno, contam com o Mig 19 *Farmer*, que desenvolve velocidades supersônicas em vôo horizontal, e que agora é equipado com foguetes de avião-contra-avião, dirigidos por raios infravermelhos, como o equivalente americano *Sidewinder*. O sucessor dêsse aparelho é o Mig 21 *Faceplate*, com 2 *mach* de velocidade — por enquanto — em serviço operacional limitado, e o caça Sukhoi 15 *Fishpot*, de asa em delta. Esse avião de 2 *mach* de velocidade é equipado com radar e foguetes avião-contra-avião, dirigidos por raios infravermelhos, o que lhe permite operar tanto de dia como à noite.



Essa combinação foguetes e caças para a defesa aérea permitiu à União Soviética reduzir a produção de aviões de caça, que em 1950-55 havia atingido 15 mil Mig 15, e 6 mil Mig 19. Nem o Mig 21 nem o Sukhoi parecem ter sido produzidos em números tão altos.

Nas zonas de valor estratégico, os projetis soviéticos de defesa anti-aérea estão em posição de tiro há pelo menos três anos. São semelhantes aos Nike *Ajax* americanos, mas têm raio de ação maior e uma ogiva atômica mais poderosa, utilizando um *booster* de combustível sólido.

Por outro lado, testes atômicos realizados a grande altitude na Sibéria indicam que os russos já aperfeiçoaram pequenas armas atômicas para os projetis de defesa.

### OS ANOS DIFICEIS

Durante os três próximos anos, pelos menos, a União Soviética terá uma superioridade de três para um, no setor dos PBIC.

Conforme declarações do Secretário de Estado, os EUA não contam eliminar este desnível antes de 1962, quando começarão a entrar em serviço os PBIC *Minuteman*.

Portanto, até 1963, a principal arma americana de retaliação será constituída pelo Comando Aéreo Estratégico, com seus B-47 e seus B-52, aos quais se ajuntarão a partir de 1960 um certo número de PBIC *Atlas* e de PBMA *Polaris*, da Marinha.

Mesmo que outros elementos possam servir como armas de apoio, em última análise é a quantidade, o aproveitamento operacional e o bom funcionamento dos PBIC que constituem o fator essencial no balanço das forças militares entre a União Soviética e os Estados Unidos. Nos próximos três anos, o programa da Força Aérea dos EUA não prevê mais do que 9 grupos de PBIC *Atlas* e 11 grupos de *Titans*, que deverão estar de prontidão. Assim, os americanos disporão, neste caso, apenas de 200 engenhos, ao passo que os soviéticos contarão com cerca de 500 ao fim de 1962.

Quanto aos PBIC americanos em si, talvez possam agora ser considerados como operacionais e com um raio de ação de mais de 12.000 km. Por outro lado, sua precisão parece ser excelente, sobretudo com os novos sistemas de direção inercial de que serão dotados os próximos projetis desse tipo. Assim, o Comando Aéreo Estratégico pediu que sua produção fosse dobrada sem retardamento; medida que estaria sendo estudada pelo Pentágono.

No que concerne aos engenhos PBMA, seu número é insuficiente, sendo estimado em 80 *Thors* e 45 *Jupiters*. Não estão previstas substituições nem para os projetis avariados nem para os que serão lançados a título experimental. Três grupos de *Jupiters* serão estacionados na Itália: um está operando desde julho, os outros dois começarão no fim do ano. Os *Thors* deverão ser instalados na Grã-Bretanha. Outros grupos serão instalados na Grécia, na Itália e no Alasca.

### COMANDO AÉREO ESTRATÉGICO

É o elemento chave da aviação americana, e sobre ele se apóia a política de defesa dos EUA e do mundo livre. Compreende atualmente cerca de 2 mil bombardeiros capazes de transportar armas nucleares de um ou vários megatons. Dêstes, 1.500 são B-47 e os outros 500, B-52.

Se considerarmos que dos 2.000 aviões do SAC, 1.000 estejam em condições de alçar o vôo permanentemente, que dêstes 1.000, 90% sejam destruídos em terra ou no ar no decorrer de um ataque inesperado, ainda restariam 100, dos quais 10, pelo menos, chegariam a sobrevoar o território soviético e ali lançar 10 bombas atômicas "H". Essas, não sendo "limpas", mas ao contrário, bem "salgadas", isto é, aliando os efeitos da radioatividade aos de sôpro e do calor, causarão grandes destruições.

A URSS, mesmo efetuando um ataque inesperado, não tem possibilidade para destruir, em um só golpe, os meios de represália americanos. De forma alguma poderia escapar a perdas muito graves e inesperáveis de destruição.

Já estão os B-47 a ponto de serem substituídos. O fato de que uma boa proporção dêles voa ininterruptamente dia e noite, para prevenir qualquer ataque de surpresa, desgastou muito depressa os aparelhos. Suas estruturas fatigadas tiveram de ser recentemente reforçadas, o que diminuiu a sua capacidade de carga útil. Seu raio de ação é pequeno,

o que torna necessário estacioná-los em bases avançadas — ao alcance dos PBMA russos, portanto.

O B-52 é um aparelho mais moderno. Pode transportar cargas maiores, e é maior seu raio de ação. Os novos tipos "G", encomendados pelo CAE em número de 120, têm raio de ação cerca de 35% maior que o dos B-52 em serviço, e, quando forem entregues, o CAE se desfará de 620 B-52 atualmente em ação.

Mas tanto um como outro desses aviões são subsônicos, e os americanos pensam que suas possibilidades como arma de ataque serão cada vez menores.

Outros aviões que estão sendo aperfeiçoados são os Convairs B-58 *Mustler*, de 2 *mach* de velocidade. Cento e seis desses aparelhos serão entregues ainda este ano, e 94 no ano que vem. O North American B-70 *Walkyrie*, de 3 *mach* de velocidade, cujos motores utilizarão combustível químico, e que terá um raio de ação intercontinental, deverá tornar-se operacional em 1962-63. Por fim, dois projetos bem mais complexos são um bombardeiro atômico e o Dyna-Soar — o bombardeiro orbital — que se espera possa prolongar seus vôos nas camadas elevadas da atmosfera.

Mas a defesa contra aviões fez progressos consideráveis, e dentro em breve não será possível sobrevoar território inimigo. Dêsse modo, tanto os EUA com a URSS estão acelerando seus estudos de projetis avião-ao-solo, que os aviões poderão empregar para bombardear seus objetivos sem sobrevoá-los.

Sabe-se que os EUA estão protegidos por um sistema de detecção e proteção muito aperfeiçoado, e parcialmente automático — o SAGE (*Semi-Automatic Ground Environment*). Além do mais, continuam a construir os caças da série 100, dentre os quais alguns como o F-104 e o F-106 — em serviço — ultrapassam a velocidade de 2 *mach*. O maior esforço, porém, desenvolve-se com o F-108, de motores a combustível químico, e que deverá ultrapassar 3 *mach* de velocidade.

Quanto ao equipamento de projetis de defesa, a Força Aérea dos EUA e o Exército continuam a trabalhar separadamente. A primeira, com os *Bomarc*, de 3,5 *mach* de velocidade e raio de ação de 650 km, enquanto que o Exército se encarrega da proteção das zonas próximas, com os seus *Nike Ajax*, com 40 km de alcance, e o *Nike Hercules*, com 120 km de alcance. Todos podem ser equipados com ogivas nucleares.

### BALANÇO DAS FORÇAS

Tendo ficado demonstrado que os projetis merecerão os maiores esforços dos russos, visando constituir uma poderosa arma de ataque, e que estes engenhos não podem ser interceptados, pode-se concluir que, diante desta ameaça, a América está praticamente indefesa.

Do lado americano, os aperfeiçoamentos dos novos aviões bem como o emprêgo dos foguetes avião-ao-solo poderão, sem dúvida, prolongar a eficácia do CAE até 1963-64. Mas esta eficácia dependerá sempre dos progressos da defesa antiáerea russa.

Assim, é na busca do equilíbrio de poderio dos projetis que a luta se concentra agora. É por isso que o comandante do CAE pede insistentemente seja duplicada a produção dos projetis *Atlas*, que ele julga perfeitos.

É provável que até 1964 o balanço dos foguetes continue a pender em favor dos russos, e que até lá as chances de paz se apóiem principalmente no fato de que a URSS também sofreria uma destruição terrível, caso desencadeasse uma guerra. A partir de então, o "equilíbrio do terror" terá sido plenamente atingido, e a possibilidade de as duas superpotências se destruírem mutuamente talvez se transforme num fator de paz.

## 2. BOLETIM INTERNACIONAL

Cel A. LINHARES DE PAIVA

### 1 — NOVO AVIÃO RUSSO QUE RETIRA SEU COMBUSTÍVEL DA ATMOSFERA

Os russos submeterão às primeiras provas, dentro em breve, um novo tipo de avião que retira o seu combustível da própria atmosfera durante o vôo, segundo um despacho da agência Nova China, transmitido pela Rádio de Pequim. A referida agência cita um artigo do engenheiro soviético A. Shibanov ("O Conhecimento é a Força"), publicado na revista "Znânia-Zilá". Segundo a notícia, o desenho teórico do aparelho já está terminado e não tardará a ser fabricado um avião protótipo. O artigo assinala que a atmosfera decomposta na ionosfera serviria como combustível para esse novo tipo de avião, que não precisará, assim, conduzir grandes quantidades de combustível de reserva para vôos longos, bastando o suficiente para o aparelho alcançar a velocidade de cruzeiro. Segundo o mesmo artigo, será possível utilizar-se a enorme quantidade de energia acumulada na atmosfera superior para os serviços de iluminação das zonas urbanas, a baixo preço.

### 2 — NOVA ARMA ATÔMICA PORTÁTIL

O "Washington Post" anuncia que o Exército americano vai próximamente experimentar uma nova arma atômica portátil, que poderia ser disparada por uma "bazooka". Essa arma, com a potência de 100 toneladas de TNT, seria experimentada próximamente no deserto de Nevada.

### 3 — PROPULSÃO ELÉTRICA PARA AS ASTRONAVES QUE IRÃO A MARTE

O Dr. Ernst Stuhlinger, diretor da seção de projetos e pesquisas da Agência Balística do Exército, em Huntsville, no Alabama, predisse há pouco tempo, em Washington, que o primeiro navio espacial a emprender a viagem a Marte será acionado pela eletricidade e não por foguetes químicos.

O cientista referido verificou que uma nave espacial dotada de impulsão elétrica será muito mais leve do que as propelidas pela energia química. Esse engenho iniciaria a viagem a partir de uma plataforma suspensa em uma órbita que circundaria a Terra.

Em um artigo publicado no "Scientific Monthly", o Dr. Stuhlinger afirmou que a fonte inicial de energia do veículo seria um reator nuclear dotado de doze toneladas de urânio. A fim de proteger a tripulação das mortais radiações, o reator distará aproximadamente oitenta metros das acomodações dos viajantes. Sua função seria a de acionar um tubo gerador.

O desenho apresentado pelo Dr. Stuhlinger mostra uma roda gigantesca presa à extremidade de uma longa haste. Na roda estão os alojamentos dos tripulantes. À medida que a turbina e o gerador começam a funcionar a nave espacial principia, lentamente, a revolver em direção oposta à do movimento, fornecendo à tripulação uma certa dose de gravidade — simulada pela força centrífuga.

A trajetória do vôo entre a Terra e Marte, será, nos engenhos a eletricidade, diferente das naves a foguetes, segundo esclareceu o cientista do Exército.

A viagem a Marte será feita em seis estágios: um levará a tripulação da Terra até uma estação ou plataforma, da qual, então o navio interplanetário será lançado. Daí então será feita a longa viagem até uma órbita em torno de Marte. A descida em Marte será efetuada em um engenho dotado de asas. A volta, naturalmente, repetirá os três estágios descritos.

Os tripulantes estarão ausentes da Terra aproximadamente dois anos e meio a três anos, segundo os cálculos feitos. Eles alcançarão a estação espacial, que estará a mais ou menos mil e seiscentos quilômetros da superfície da Terra, em grandes foguetes de três estágios. A ogiva desses projéteis, dotada de asas, será, na realidade, um quarto estágio, e terá emprêgo na volta para a Terra.

O navio espacial deixará a plataforma celeste a marcha muito lenta, pois sua aceleração será pequena. Duas horas após a partida sua marcha não será superior a trinta e dois quilômetros por hora, afirma o Dr. Stuhlinger.

O sistema elétrico de propulsão funcionará durante toda a viagem, que será da ordem dos quarenta e dois dias, acelerando o engenho a marcha durante a metade do tempo e reduzindo-a na metade restante.

Essa operação continua permitirá, conforme demonstraram os estudos de Stuhlinger, dirigir a nave no espaço com bastante facilidade. Durante a partida do engenho, que deixará a plataforma espacial em movimento espiralado, bem como por ocasião da chegada à órbita em torno de Marte, os motores poderão ser desligados, caso a tripulação necessite adiar o momento da descida. Por outro lado, se o navio sideral estiver atrasado, a tripulação pode economizar o tempo na fase do vôo em espiral aumentando ligeiramente a velocidade do motor.

A posição da nave será registrada automaticamente por observação estelar, de modo que as correções poderão ser feitas imediatamente.

O Dr. Stuhlinger acredita que as probabilidades de que a tripulação seja atingida por um meteoro são muito pequenas, quase que as mesmas das pessoas vitimadas por acidentes na Terra.

Os elementos da tripulação terão mais conforto e mais espaço para se locomoverem no interior do engenho do que os marinheiros dos submarinos atuais. Mas, a fim de evitar insucessos e acidentes sem remédio, no espaço, o cientista recomenda que dez navios siderais empreendam a viagem ao mesmo tempo.

Como é natural, o Dr. Stuhlinger desconhece o preço de uma tentativa dessa natureza, mas esclarece, desde já, que a viagem da Terra à plataforma suspensa na órbita será a fase mais dispendiosa. Para cada quilograma de carga a ser elevada à plataforma, será necessário acrescentar aos foguetes lançadores mais oitenta quilogramas de peças e combustível.

Os projetos originais do cientista esclarecem que o peso inicial dos engenhos seria da ordem de setecentas e trinta toneladas.

#### 4 — BATERIAS ATÔMICAS PARA OS SATÉLITES

As baterias nucleares parecem ser a fonte mais promissora de energia para os sistemas elétricos e eletrônicos dentro dos satélites e veículos do espaço. Foi isto o que revelou em Washington o Dr. Harold Zahl, do Laboratório de Engenharia do Corpo de Transmissão do Exército dos EUA, num simpósio organizado para discutir as Possíveis Aplicações de Satélites da Terra para Experiências Científicas. As baterias nucleares que estão sendo aperfeiçoadas funcionam como conversores termelétricos, explicou o Dr. Zahl. A energia de radiação de um isótopo é usada para produzir calor e depois para converter o calor com termoacoplamente em energia elétrica. As baterias revelaram duas grandes verdades a seu favor: produzem uma alta corrente e têm uma descarga de corrente muito baixa. Acrescentou o Dr. Zahl que, em futuro muito próximo, talvez já estejam em ação modelos operacionais de suficiente produção de energia. Algumas das baterias experimentais produzem em média entre 500 e 2.000 "watts-hora" por libra, de acordo com o isótopo usado.

O Césio-114, quando usado como fonte de energia, por exemplo, produziu a cifra mais baixa, ao passo que o Polônio-210 produziu a mais alta.

As baterias nucleares, explicou o Dr. Zahl, oferecem ainda outra vantagem para o uso em satélite. Proporcionam uma fonte de energia de longa duração, ao contrário das baterias empregadas nos satélites até agora lançados. O Césio-144 pode funcionar durante 290 dias, o Polônio-210 por 136 dias.

#### 5 — OGIVAS ROMBUDAS PARA OS FOGUETES INTERCONTINENTAIS

O Dr. Julian recebeu a Medalha dos Serviços Distintos, conferida pela Comissão Assessora de Aeronáutica, por ter idealizado uma ogiva menos pontiaguda para os foguetes balísticos intercontinentais e de alcance médio.

As ogivas rombudas permitem resistir melhor ao excesso de calor gerado pelo projétil supersônico ao reentrar de volta da atmosfera.

Esse desenho foi feito, na realidade, há cinco anos, mas, por motivo de segurança, foi mantido em segredo até o presente. O Dr. Allen é chefe da divisão de pesquisas sobre a alta velocidade da CAA e trabalha no Laboratório Aeronáutico de Ames, em Moffett, na Califórnia.

Ao ser encontrada a solução do problema do superaquecimento das ogivas, ficou provado que era possível a construção dos projéteis intercontinentais. Não obstante, ainda restava solucionar o problema representado pelo peso necessário ao projétil para que atingisse a velocidade e alcance necessários.

Nesse sentido, o Dr. Allen iniciou seus estudos, analisando a velocidade da desaceleração dos projéteis que entravam de volta na atmosfera terrestre animados de extraordinárias velocidades supersônicas. Verificou o cientista que a força de gravidade era fator relati-

vamente desprezível, se comparada à freagem causada no engenho pela atmosfera, constatando, ao mesmo tempo, que o aquecimento intenso do foguete se verifica quando êle viaja em linha reta.

A perda máxima de velocidade dos projéteis, segundo constatou o Dr. Allen, independe de sua massa ou tamanho, variando, porém, na razão direta da velocidade de entrada na atmosfera e do ângulo da trajetória. Sua Comunicação, à qual deu o título de "Estudo do Movimento e do Aquecimento Aerodinâmico dos Projéteis Durante a Reentrada na Atmosfera Terrestre a Altas Velocidades Supersônicas", foi elaborada com a participação do Dr. A. J. Eggers, também pertencente ao laboratório de Ames.

Em 1952, quando pela primeira vez a idéia de uma ogiva rombuda foi sugerida pelo Dr. Allen, achou-se que ela era excessivamente revolucionária. E, embora atraindo imediatamente a atenção dos milhares, levou ainda um ano até ser aceita.

Desde essa época os desenhos de projéteis de alcance longo e intermediário apresentam ogivas rombudas.

Essa forma ajuda a dissipar na atmosfera cerca de 99 por cento do calor gerado, sob forma de ondas de choque, que constituem um escudo de ar que se move à frente do engenho.

As maiores velocidades, a que se deslocam os projéteis (nunca, aliás, desmentidas), são da ordem de 9.800 quilômetros por hora e representam apenas a metade daquelas que animam os balísticos intercontinentais em seu mergulho de retorno à atmosfera terrestre.

\*  
\* \*

### TENENTE

Desde cedo sua cultura deve ser sedimentada.  
A DEFESA NACIONAL custa menos que um maço de cigarros "de tenente".

Assine nossa revista ou peça-nos os números que julgar interessante que, prazerosamente, enviaremos.

SIM, SENHOR!...

A Ford  
está fazendo  
40 anos  
no Brasil!

" Quem é móço não pode se lembrar do Brasil de 40 anos atrás... Nas ruas das cidades só se viam carruagens e tilburis arrastados por cavalos. E quando um automóvel aparecia, espoucando, fazendo um barulho danado, todos davam passagem. Era até engraçado. Pensava-se que era coisa de gente maluca.

Mas, quando a Companhia Ford se instalou na Rua Florêncio de Abreu, em São Paulo, e aí começou a montar seus Ford "bigodes", o povo viu que grande invenção era o automóvel

Eu mesmo, em 1922, já rapazote, resolvi comprar um daqueles caminhõezinhos magros, barulhentos. Um modelo T. Trabalhei com ele uns 10 anos. Troquei-o por um novo Ford. Saí por esse interior fazendo transporte. Bati muito caminho, soquei muita estrada. Não quis mais saber de outra marca, depois. Afeiçoei-me ao Ford.

Os anos mudaram o Brasil, para melhor. A Companhia Ford cresceu que é uma beleza, e está fabricando caminhões brasileiros tão bons como os melhores do mundo. Isso dá um bruto orgulho na gente! Orgulho igual ao de quem viu um amigo nascer, crescer e fazer-se homem, sempre trabalhando e procurando ser útil à sua terra.

Assim é a Ford... seus 40 anos representam muito progresso para o nosso Brasil!"



FORD MOTOR DO BRASIL S. A.

## NOVOS MERCADOS PARA O CAFÉ

O Presidente do Instituto Brasileiro do Café iniciou sua viagem ao exterior, com o objetivo de expandir as vendas de café não só aos países tradicionalmente consumidores, dentro das linhas fixadas no recente Acôrdo Internacional do Café, como aos que constituem novos mercados.

Ao embarcar fêz as seguintes declarações:

“O Brasil poderá exportar 50 milhões de sacas de café. Tenho esperanças na grande expansão das nossas vendas de café ao exterior e no êxito da campanha que estamos iniciando para renovação da cafeicultura brasileira, emprestando-lhe maior produtividade e portanto barateando o produto para que êle seja oferecido à todo o mundo em condições eminentemente populares. Nesse esforço, esperamos obter a cooperação dos países importadores para reduzir as tarifas que oneram o café. Além da expansão dos mercados tradicionais, com benefícios para todos os países que assinaram o Acôrdo Internacional do Café, vamos iniciar a conquista de importadores novos. Desde que acertadas as diretrizes do nosso comércio exterior, estamos certos de que o café brasileiro sairá dos nossos portos em quantidades cada vez maiores. Acredito no café e sou otimista.

O exame, mesmo rápido, do panorama que o norte da Europa oferece demonstra que ali encontramos os maiores consumidores de café no mundo: a Suécia, a Noruega, a Dinamarca e a Finlândia. Por que o café há de se deter na Finlândia? As condições de clima favorecem o consumo do nosso principal produto. Ora, o café é fonte de calor e de energia que supera com vantagem o álcool. Portanto, desde que sejam criadas condições que possibilitem o comércio, estarão abertas as portas para o nosso café, em quantidade que deverá aumentar de ano a ano, só limitada pela margem comercial que fôr estabelecida nos acordos.

Devemos considerar que não somos uma nação subdesenvolvida e sim uma comunidade em pleno desenvolvimento. E é precisamente nesta fase da vida de uma nação que as necessidades do seu povo mais crescem,

acompanhadas do aumento de sua capacidade aquisitiva pela criação de riquezas decorrentes do trabalho. Precisamos, portanto, de mais capitais, de mais matérias-primas, de mais produtos manufaturados."

### O MERCADO JAPONÊS

Antes de se reunir aos demais delegados brasileiros o presidente do IBC visitará o Japão. São conhecidos os propósitos do dirigente da autarquia cafeeira de instalar escritório do IBC naquele país. A respeito, informou:

"O Japão tem grande importância para o Brasil como mercado consumidor de nossas mercadorias e como fornecedor. Já temos comércio apreciável com esse país oriental e já lhe vendemos café. Entretanto, tudo vem sendo feito em termos moderados. O Japão é rico em mercadorias que interessam ao Brasil e igualmente dispomos de café e de outros produtos que interessam ao Japão. Convém lembrar, também, que os filhos do Japão que se transferiram para o Brasil são elementos de muita evidência na cafeicultura brasileira. De modo que existe naquele país ambiente de muita receptividade para o desenvolvimento do nosso comércio, com base no café. A criação de um escritório e de um entreposto em território japonês não só incrementará tal comércio naquele país como servirá de portão de entrada do nosso principal produto para todo o Oriente. Daí, minha visita ao Japão."

Concluindo, disse o presidente do IBC:

"Tudo indica que estamos no início de uma nova etapa econômica para o Brasil. O café é e será por muito tempo ainda o fundamento da nossa economia e a mola propulsora do nosso desenvolvimento. A reconquista de mercados parcialmente perdidos e a conquista de novos contribuirá não só para absorver os estoques que temos, como favorecerá a mais rápida execução do plano de renovação da lavoura cafeeira. Espero que, com o êxito que tentaremos obter nessa missão ao exterior, desapareçam os atuais entraves econômicos e financeiros e possam os nossos lavradores de café produzir com mais tranquilidade, certos do tratamento justo que terá o resultado do seu esforço."