

# POLÍTICA INTERNACIONAL

Ten-Cel HUGO ANDRADE ABREU

## 1 — INVESTIMENTOS AMERICANOS NA AMÉRICA LATINA

O Departamento de Comércio dos Estados Unidos divulgou que os investimentos de capital norte-americano nas vinte repúblicas da América Latina atingiam um total de 12 bilhões e 832 milhões de dólares ao findar o ano de 1958. A cifra correspondente, no fim de 1957, era de 11 bilhões e 772 milhões de dólares.

Por outro lado, os investimentos de capital norte-americano no mundo inteiro se calculam em 40 bilhões e 800 milhões de dólares, registrando-se um aumento de 4 bilhões sobre os do ano anterior.

As cifras citadas incluem investimentos privados, tanto a longo prazo como de caráter transitório, assim como créditos abertos pelo governo dos Estados Unidos.

### CAPITAL PRIVADO

Quanto aos investimentos propriamente de capital privado na América Latina, no fim de 1958, tinham um valor de contabilidade de 8 bilhões e 730 milhões de dólares, em comparação com 8 bilhões e 325 milhões de dólares, no fim de 1957.

No decorrer de 1958, os investimentos de capital privado norte-americano na América Latina aumentaram somente de 405 milhões de dólares, enquanto que o aumento no ano anterior havia sido de aproximadamente 1 bilhão e 300 milhões, cifra sem precedentes.

### REDUÇÃO NA VENEZUELA

O Departamento de Comércio atribui a diminuição registrada em 1958 em novos investimentos à notável redução que ocorreu nos investimentos petrolíferos, sobretudo na Venezuela.

Quanto aos investimentos de capital em indústrias manufatureiras, estes se mantiveram em bom nível no Brasil e na Venezuela, mas baixaram em vários países da América Latina.

Os investimentos de capital privado norte-americano na América Latina, por países, correspondentes a 1958, em comparação com 1957, são os seguintes:

PAISES	Investimentos	Investimentos
	1958	1957
	US\$	US\$
Argentina .....	517.000.000	501.000.000
BRASIL .....	1.345.000.000	1.301.000.000
Chile .....	736.000.000	702.000.000
Cuba .....	861.000.000	840.000.000
Colômbia .....	289.000.000	207.000.000
México .....	781.000.000	765.000.000
Peru .....	429.000.000	400.000.000
Venezuela .....	2.863.000.000	2.683.000.000

Quanto à Venezuela, o total dos investimentos, ao findar o ano, se distribuía assim: petróleo, US\$ 2.320.000.000; indústrias manufatureiras, US\$ 114.000.000; utilidades públicas, US\$ 80.000.000; empresas comerciais, US\$ 90.000.000.

O Brasil figura em primeiro lugar na estatística acima reproduzida, se não se levar em conta os investimentos na indústria petrolífera.

\*  
\* / \*

Em outubro de 1960, por ocasião do 47º aniversário de A DEFESA NACIONAL, serão entregues os prêmios do nosso Concurso Literário.

## 2 — BOMBA-A NO SAARA

A França está preparando uma, ou talvez várias explosões atômicas no deserto do Saara. Sabia-se que o governo francês há muito tempo pensava nesse projeto. Hoje, ele já está bastante avançado, restando apenas, ao que se afirma, pequenos pormenores para a sua realização, e uma data exata para a primeira explosão.

No Saara, as instalações e os sistemas de segurança já foram planejados e preparados. O lugar escolhido chama-se Reggane, a meio caminho entre Colomb-Béchar e Tamanrasset. Trata-se de uma base ultra-secreta, isolada no deserto de Tanezrouft, completamente desabitado, não tendo nenhuma aglomeração humana dentro de um raio de centenas de quilômetros. Todo o tráfego aéreo e terrestre será interdito para evitar qualquer perigo de contaminação radiativa. Declara o governo francês que o aumento de radiatividade geral será praticamente nulo, em comparação àquele provocado pelas 200 explosões nucleares de origem americana, soviética ou britânica, afirmando que a cidade australiana de Watson se encontra a 100 quilômetros do ponto zero do local das explosões britânicas, e a cidade soviética de Semipalatinsk, a 180 quilômetros do local das explosões soviéticas, ao passo que Reggane se encontra a centenas de quilômetros do lugar mais próximo habitado.

Comenta-se que a bomba francesa será muito volumosa e, não podendo ser colocada na ogiva de um foguete, será transportada por bombardeiros, possivelmente pelo *Mirage IV*, cujo modelo, foi apresentado em junho último. Porém, apesar da insuficiência da bomba, do ponto de vista bélico, sua significação política não diminuiu.

Recorda-se que, no dia 31 de outubro do ano passado, os Estados Unidos e a Grã-Bretanha suspenderam por um ano suas provas nucleares e convidaram a URSS a fazer o mesmo. Os soviéticos fizeram algumas provas apenas poucos dias depois deste convite, mas desde então não realizaram nada que pudesse ter sido descoberto pelo Ocidente. Daí o temor que assolou Paris de que as atuais potências atômicas chegassem a um acordo em Genebra antes que ela pudesse fazer suas experiências e entrar assim para o "clube atômico", condição que ela acha indispensável para continuar a ser respeitada como nação de primeira linha. De Gaulle e muitos outros políticos franceses consi-

deram que uma potência não pode ter importância política se não pertencer ao "clube atômico".

\* \* \*

Enquanto isto, nove Estados livres da África, reunidos em Monróvia, Capital da Libéria, denunciaram a decisão do governo francês de realizar experiências nucleares no continente africano e ameaçaram levar o caso à ONU, visando obter o apoio das Nações Unidas para afastar a ameaça que pesa sobre o Saara em particular, e sobre o povo africano em geral. Mohamed Warzazi, encarregado de Negócios da Delegação do Marrocos na ONU, pediu inscrição, na ordem do dia da próxima assembléia geral daquele organismo, para tratar da questão das provas nucleares francesas no Saara.

Enquanto Moscou afirma que a experiência francesa não passa de um desafio lançado a toda a opinião pública e um ato tendente a agravar a situação internacional justamente no momento em que gestões concretas são tentadas para pôr fim à guerra fria, jornais de Londres afirmam que o Governo de Bonn está participando de uma maneira ou de outra na fabricação da bomba francesa, inclusive pela ajuda prestada por cientistas alemães.

\*  
\* \*

### COLEGA

Mande-nos assinaturas correspondentes a dez companheiros e será nosso assinante gratuito.

Envie-nos um vale postal ou declaração do tesoureiro da Unidade sobre os descontos autorizados.

# A MERCEDES-BENZ DO BRASIL FABRICARÁ MOTORES DIESEL PARA TRATORES

## A PRODUÇÃO TERÁ INÍCIO EM MEADOS DE 1960 — NOVO MOTOR DIESEL, DE 4 CILINDROS, 100% NACIONALIZADO

Em recente reunião do GEIA, convocada para ouvir as decisões dos industriais interessados na fabricação de tratores agrícolas no Brasil, a Mercedes-Benz comunicou àquele Grupo Executivo que fornecerá dois tipos de motores Diesel: o OM-321, de 6 cilindros e potência de 120 HP, e o motor OM-324, de 4 cilindros, com potência de 55 ou 65 HP. O primeiro, que é o motor idêntico aos utilizados nos caminhões médios, de 6 toneladas, e nos ônibus monobloco, já vem sendo fabricado normalmente, e deverá alcançar, em meados de 1960, praticamente 100% de nacionalização. O segundo, motor OM-324, será de construção idêntica à do OM-321, porém com a diferença de possuir 4 cilindros em vez de 6. Sua potência será de 55 ou 65 HP, com 2.200 ou 2.400 rotações por minuto, respectivamente.

Adiantou ainda a Mercedes-Benz do Brasil que a produção desse motor será iniciada definitivamente em meados de 1960, uma vez que entre junho e julho já deverão estar aqui as poucas máquinas que virão completar e reforçar a linha do OM-321, a fim de possibilitar a produção de ambos os motores. Também a essa altura, estarão no Brasil os moldes de fabricação e as matrizes para forjamento do virabrequim.

O motor OM-324, de construção recente e moderna, já foi devidamente testado e aprovado na Alemanha, inclusive para algumas marcas de tratores. Do ponto de vista técnico, o motor está perfeitamente liberado e é de qualidade excepcional.

Declara a Mercedes-Benz do Brasil estar aparelhada para produzir 600, 800 ou até mais motores por mês, conforme demanda do mercado.

É importante frisar, segundo faz saber a grande empresa de veículos Diesel, que esse novo motor, o OM-324, será fabricado, desde o início, com 100% de nacionalização, uma vez que a Bosch deverá estar em condições de fornecer, em meados do ano vindouro, a bomba injetora fabricada em Campinas. A árvore de manivela, atualmente importada em bruto, será forjada, dentro de semanas, pela Krupp.

Assim, mais uma vez pioneiramente, virá a Mercedes-Benz ao encontro dos planos recém-traçados pelo Governo no sentido de uma rápida e eficiente mecanização da nossa agricultura.

### DIESELIZAÇÃO AGRÍCOLA

Os estudos que ora se estão processando sobre a fabricação de tratores agrícolas em nosso país estimam em 10 a 12.000 unidades anuais o mercado potencial de tratores no Brasil, considerando-se a hipótese da duplicação, dentro de alguns anos.

O Brasil possui, no momento, aproximadamente 50.000 tratores. Com a implantação da produção local desse tipo de autoveículo, aumentaremos rapidamente a frota de tais máquinas agrícolas. E é evidente que,

quanto maior fôr o número de veículos de motor Diesel, em serviço no país, tanto mais fácil será a assistência técnica, a reposição, a regulação, a conservação e a operação de carros dotados de motores desse tipo.

Assim, o caminhão Diesel e o trator Diesel complementar-se-ão e criarão, em conjunto, condições muito melhores para a utilização mais extensa do Diesel em nossos transportes. Como se sabe, a frota de caminhões médios e pesados, em nossa terra, segundo dados de 1954 a 1958, já revela uma tendência positiva para a dieselização. Com a produção nacional de tratores, essa tendência será ainda mais positiva, tudo indicando que a participação do Diesel crescerá consideravelmente.

### DIESEL — PONTA DE LANÇA

É interessante e oportuno assinalar que o considerável aumento da frota de caminhões dotados de motor Diesel constitui uma verdadeira "ponta de lança" a preparar a penetração do trator Diesel nos trabalhos rurais em nosso país. Ao mesmo tempo, a adoção, pelos lavradores, de caminhões e tratores dotados de motor Diesel, consumindo o mesmo tipo de combustível, requerendo de maneria geral os mesmos cuidados de operação e manutenção, constituirá inegável vantagem para os próprios usuários e facilitará muito a tarefa de assistência técnica, de distribuição, etc.

### MENTALIDADE — DIESEL

Os debates que acabam de realizar-se no recente Simpósio sobre a Fabricação de Tratores e Implementos Agrícolas no Brasil, em São Paulo, de 16 a 19 de novembro, para promover a fabricação nacional de tratores, devem ter contribuído para a formação da "mentalidade Diesel", que, de há muito, se instalou entre nós e precisa ser ampliada ao máximo, a fim de que a utilização de motores de explosão interna, de alto rendimento e de baixo custo de operação, possa baratear, cada vez mais, o transporte sobre pneumáticos, tanto a curtas como a longas distâncias.

Como se sabe, em nossa terra, 42% do total do transporte estão a cargo dos veículos motorizados rodando sobre pneumáticos. Assim, desde que a maior responsabilidade do transporte cabe ao caminhão, é indispensável que se procure, neste tipo de veículo, aquele que pode fornecer maior durabilidade, mais baixo custo de manutenção e máximo aproveitamento do combustível. Tudo isso aliado à menor exigência normal de peças de reposição. E sob todos esses aspectos cabe ao Diesel, sem dúvida alguma, conforme vem demonstrando a experiência universal, a tarefa de atender a todos os requisitos e oferecer o máximo de rendimento e de economia na movimentação de cargas médias e pesadas, a médias e longas distâncias.

O caminhão Diesel, portanto, terá papel primordial na composição da futura frota brasileira de carros de carga. Quanto ao trator, evidentemente, em sua enorme maioria, senão em sua totalidade, também provido de um motor Diesel, fará paralelo ao caminhão, concorrendo com sua importante parcela para aumentar os índices de dieselização da frota automobilística nacional.

Vamos, assim, por imposição de fatores econômicos imperativos, ingressando na "era do Diesel", que está surgindo no país exatamente com o advento real da "era do automóvel", a cujos primórdios ora assistimos com a implantação da indústria automobilística brasileira.

## EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO

Quando se discute o acôrdo de troca de petróleo, entre a Petrobrás e outras firmas, deve-se analisar o problema baseado em informações que permitam formar um juízo sôbre o assunto.

Cinco pontos fundamentais devem ser examinados antes de um pronunciamento categorizado e êstes pontos são os seguintes:

- 1º) Há conveniência em exportar petróleo?;
- 2º) Em caso afirmativo, é fácil vender petróleo?;
- 3º) Se não é fácil, como é que nós conseguimos exportar petróleo?;
- 4º) Na transação realizada os preços:
  - a) do nosso petróleo;
  - b) do petróleo importado são desvantajosos para nós?;
- 5º) Aceitamos condições ou imposições desvantajosas para nós?.

Passemos a responder:

### 1º — Conveniência da exportação de petróleo

Nossas refinarias ainda não estão em condições de utilizar economicamente senão pequena parte do petróleo que podemos produzir.

Enquanto isto, ou exportamos ou deixamos de produzir petróleo.

Esta última hipótese parece a pior, porque:

- a) a PETROBRÁS vive de suas rendas e, para realizá-las, precisa vender seus produtos;
- b) a venda, no corrente ano, de 10 milhões de barris de petróleo produzirá uma receita de mais de 3 bilhões de cruzeiros;
- c) sem êstes recursos teríamos de diminuir fortemente o ritmo de nossas atividades, portanto atrasar o programa nacional;
- d) a quantidade de 10 milhões de barris é diminuta em relação aos resultados de nossos trabalhos de pesquisa que já garantiram, só em

1959, um aumento de reservas recuperáveis de 170 milhões de barris, com perspectivas de atingir, até o fim deste ano, 200 milhões de barris de NOVAS reservas.

Achamos preferível exportar.

### 2º — É fácil vender petróleo?

Não. Pelo contrário, é difícilimo porque:

- a) existe enorme superprodução no mundo e conseqüente disputa no mercado internacional;
- b) todos os grandes refinadores são também produtores de petróleo e, assim, dispõem de sobras, dada a superprodução existente;
- c) os pequenos refinadores têm contratos com os grandes produtores, que os impedem de comprar de um novo concorrente e, somente a preço irrisório, talvez se dispusessem a perder outras vantagens de seus contratos tradicionais.

### 3º — Como conseguimos exportar petróleo?

Usamos nossa capacidade de criar condições que obriguem a outra parte a comprar, se desejar ter qualquer participação no nosso mercado.

O instrumento de troca disponível é a nossa importação de petróleo. Já que ainda, por algum tempo, teremos de importar produtos de petróleo, resolvemos CONDICIONAR essa importação, QUE VINHA SENDO FEITA LIVREMENTE, SEM QUE NADA NOS COMPRASSEM, à aquisição de nosso petróleo excedente.

Se não estivéssemos importando produtos petrolíferos, não conseguiríamos vender nossa matéria-prima: óleo cru.

### 4º — Na transação, os preços são desvantajosos para nós?

Evidentemente não aceitaríamos preços desvantajosos.

Tem-se argumentado que, em ocasiões anteriores, a PETROBRAS vendeu por 3,20 dólares o barril e agora o está vendendo a 2,90 dólares.

É preciso que se diga que, quando vendia por 3,20 dólares, estava comprando petróleo importado por 3,13 dólares o barril, portanto, com diferença a nosso favor de 7 centavos. Agora, contratamos a importação por um preço (média ponderada das compras) de 2,81 dólares o barril, obtendo uma diferença a nosso favor de 9 centavos (2,90 — 2,81).

Entre uma época e outra houve baixa geral nos preços de petróleo. Quem conhece alguma coisa de questões petrolíferas há de estar lem-

brado dos entendimentos entre representantes da Venezuela e exportadores do Oriente-Médio, no sentido de sustar a baixa.

Não era possível que, no mercado internacional, enquanto baixavam os preços de todos os tipos de petróleo, permanecesse imutável o preço do petróleo brasileiro.

Assim mesmo, acompanhando a baixa geral, ainda estamos obtendo uma diferença de preço (9 centavos) a favor do nosso petróleo, maior do que a anteriormente obtida (7 centavos). Isto se deve ainda à nossa capacidade de comprar em maiores quantidades.

#### 5º — Aceitamos condições desvantajosas para nós?

Não. Duas cláusulas têm sido apontadas como prejudiciais e são, respectivamente, a que se refere à importação de derivados e a que libera a PETROBRÁS de importar petróleo em compensação ao que houver vendido, desde que sua produção ultrapasse determinado valor.

Quanto à cláusula de importação, de derivados, é preciso verificar que:

- a) não assumimos o compromisso de assegurar a importação por quem quer que seja; unicamente reconhecemos a situação existente e que não podíamos modificar, mas conseguimos retirar da Esso para a PETROBRÁS, através dessa cláusula, a importação de óleo combustível, que aquela companhia vinha realizando;
- b) não inovamos no assunto, a não ser a alteração de retirar para nós a importação de óleo combustível, uma vez que o restante da cláusula é simples repetição de obrigação idêntica, anterior a 1959 e obedecida nas transações entre a PETROBRÁS e a Esso desde fevereiro de 1958, de acordo com os compromissos então assumidos.

Não está no poder da PETROBRÁS regular quem deva importar os derivados ainda necessários para complementação de nosso consumo. Pleiteamos o monopólio dessas importações, com o objetivo de utilizarmos a fim de obter colocação para o óleo bruto excedente nacional. Não o conseguimos, mas, mesmo sem dispor desse reforço, obrigamos a compra do excedente de que dispúnhamos e ainda obrigamos a outra Companhia a reconhecer que passava para nosso controle a importação de óleo combustível.

Quanto à outra cláusula criticada, parece tratar-se simplesmente de falta de leitura cuidadosa, porque a mesma é totalmente vantajosa para

a PETROBRÁS e foi imposta por nós. Diz a cláusula que se, em março de 1964, a produção de petróleo da PETROBRÁS tiver alcançado 125.000 barris por dia, nós ficaremos dispensados de importar o restante do petróleo, que nos comprometemos a importar em troca do óleo baiano, na proporção em que nossa produção exceder aquela quantidade. Como já em dezembro de 1959 atingiremos 100.000 barris por dia, não temos dúvida de que nossa produção em 1964 será muito superior a 125.000 barris por dia e, portanto, seremos beneficiados pela cláusula com a diminuição proporcional de nossa obrigação de importar. E por que o contrato irá até 1964 e 1965? Porque, como pretendemos, a partir de 1961, ter capacidade para refinar no País todo o petróleo baiano produzido, sabemos que só dispostemos de petróleo para exportar até 1961. Interessa-nos, portanto, exportar agora em 1959, em 1960 e em parte de 1961, porque já temos outros contratos anteriores de compra e é ainda pequena, relativamente, nossa capacidade de refino. Essas condições conduzem a uma situação em que exportaremos através desse contrato, no primeiro período, mais do que importamos em valor. Para compensar, pois trata-se de contrato de troca, estendemos sua vigência até 1964 e 1965, introduzindo, porém, a condição de que tal compromisso de comprar petróleo só será totalmente válido se nossa produção fôr, na ocasião, inferior a 125.000 barris por dia.

Agora, podemos dar um balanço sintético dos principais índices do progresso realizado pela PETROBRÁS neste ano. Talvez encontremos a razão da campanha ora desencadeada contra a Empresa:

Quanto à produção, os resultados são:

- já em dezembro atingiremos a produção de 100 mil barris por dia (50% do nosso consumo);
- até agosto de 1960, deveremos atingir 150 mil barris por dia (75% do nosso consumo previsto);
- as reservas recuperáveis que, em dezembro de 1958, eram de 480 milhões de barris, após 20 anos de pesquisas, foram acrescidas, em um só ano, de 200 milhões de barris, ou seja, um acréscimo, neste único ano, de cerca de 40% do total obtido em 20 anos;
- com os trabalhos programados para 1960 temos o direito de esperar a incorporação de novas reservas, que nos habilitem a produzir 200.000 barris por dia em 1961 ou 90% do consumo estimado para aquele ano;
- até agosto de 1960, a capacidade de refinação no país deverá atingir 218.000 barris por dia, dos quais 162.000 da PETROBRÁS;
- em fins de 1960, teremos o início da operação da Refinaria Duque de Caxias, com capacidade para 90.000 barris por dia, e da fábrica de Borracha Sintética, com a capacidade de 40.000 toneladas/ano.