



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DO SERVIÇO PÚBLICO

O PLANO SALTE

MENSAGEM N.º 196, DE 10 DE MAIO DE 1948,
E ANEXO — LEI N.º 1.102, DE 18 DE MAIO DE
1950, QUE O APROVA — E DECRETO N.º 28.255,
DE 12 DE JUNHO DE 1950, QUE O REGULAMENTA

BD/DASP
338.26
P712
ex. 2

1950

Departamento de Imprensa Nacional
Rio de Janeiro — Brasil

Ac: 3425

ex: 29502

PLANNO SALTE

MENSAGEM N.º 196, DE 10 DE MAIO DE 1948, DO SENHOR
PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Senhores Membros do Congresso Nacional:

O Plano que ora tenho a honra de submeter à esclarecida deliberação de Vossas Excelências representa o resultado dos estudos correspondentes à determinação, de que se acha possuído o meu Governo, de tomar diversas e inadiáveis iniciativas para resolver importantes problemas do mais alto interesse nacional.

O Planejamento das atividades administrativas, decorrentes das próprias atribuições dos diferentes órgãos do Executivo, com o propósito de intensificar o ritmo dos seus trabalhos fundamentais, não constitui uma inovação, nem sequer procedimento original em nosso País. Outras tentativas de programação sistemática e coordenada dessas atividades já foram levadas a efeito, embora vinculadas à realização parcial de determinados empreendimentos, como a do Plano de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional, instituído a partir de 1939.

A rigor, as unidades administrativas devem funcionar de acórdio com os objetivos que justificaram a sua criação. Isto importa admitir que, implicitamente, elas obedecem a programas previamente estabelecidos. Mas, nem sempre a articulação de suas atividades parciais se processa em termos de eficiência e de resultados benéficos e proporcionais aos serviços que a coletividade reclama do Poder Público.

O enorme e rápido desenvolvimento do aparelho estatal; a multiplicação das relações entre o Estado e o indivíduo; as novas contingências criadas pelas transformações políticas e sociais, que tantas contradições, perplexidades e incertezas têm trazido à existência livre dos povos, na civilização contemporânea, modificaram, sensivelmente, as antigas concepções que, até bem pouco tempo, orientavam o papel dos Governos. Hoje, não se pode mais admitir que o Estado tenha a sua ação cerceada ou limitada pelo pequeno conjunto de funções ou finalidades convencionalmente consideradas essenciais nos tratados clássicos de direito público.

O revigoramento da própria democracia repousa na adoção de novos métodos de Governo. A ação do Estado deve-se fazer sentir em todos os domínios das atividades humanas onde haja uma parcela de interesse público. Não bastam as velhas fórmulas de manter a ordem pública, preservar a segurança nacional e garantir a vida e a propriedade do cidadão. Cumpre, preponderantemente, ao Estado de nossos dias, além dessas obrigações elementares, estimular e suprir a iniciativa privada, a fim de proporcionar ao povo um nível cada vez mais alto de bem-estar e prosperidade. Se, na esfera de ação reservada à livre iniciativa individual, não lhe é fácil mobilizar todos os recursos disponíveis e conduzi-los sob orientação disciplinada, de forma que, resguardados os interesses particulares, possam proporcionar, ao mesmo tempo, benefícios à coletividade, menores dificuldades encontrará, entretanto, se restringir, inicialmente, a sua ação coordenadora às atividades dos próprios órgãos constitutivos da administração, que se acham sob sua direta influência e integral responsabilidade.

Ora, depois de auscultar as necessidades nacionais e encontrar o modo mais prático e eficiente de atendê-las, eliminá-las ou minorá-las, o Estado tem o dever de formular a programação sistemática das realizações que

lhes são impostas, em proporção à sua capacidade financeira. Para isto, é indispensável que os órgãos do Governo, mais de perto relacionados com os fundamentais problemas do momento, sem prejuízo dos seus trabalhos normais e de rotina, recebam os encargos e as responsabilidades de executar as providências devidamente planejadas com o intuito de solucioná-las. Onde, em virtude da natureza dos empreendimentos, a ação direta do Estado se tornar impraticável ou inconveniente, a cooperação particular será chamada a trazer o seu concurso e todos os meios, privilégios e facilidades do serviço público lhes serão facultados.

Das colunas da imprensa às tribunas parlamentares; dos comícios de rua às conversações em família; das sugestões dos órgãos técnicos do Governo às representações das entidades de classe; por toda parte e por todos os meios que a liberdade de opinião e de crítica assegura ao cidadão, em nosso País, no ambiente de irrestritas franquias democráticas em que vivemos, um denominador comum, ou um truísmo que todos repetem, parece apontar o caminho para onde convergirão todas as soluções parciais dos problemas relacionados com as legítimas aspirações da Nação, de progredir e fortificar-se: o *aumento da produção*.

A simplicidade dessa fórmula: — *aumento da produção* — não significa, porém, que os métodos destinados a concretizá-la sejam, igualmente, simples.

Tempo houve em que os efeitos das crises cíclicas, principalmente durante as fases de depressão, eram, também, expostos, em linguagem popular, com o mesmo desembaraço; mas atribuídos a causa diametralmente oposta ou seja à *superprodução*. Não faltam, hoje, teorias cerebrinas que pretendam popularizar-se, pelo menos entre determinadas classes, ao responsabilizarem, unilateralmente, um suposto *superconsumo*, criado em consequência de uma não menos duvidosa acumulação de poder aquisitivo, acima da necessária, nas mãos das massas trabalhadoras, como causa única e essencial do aumento constante dos preços. Mesmo que, para argumentar, essa hipótese seja verdadeira, não haverá razão para que os diletantes que a adotam se recusem a admitir, como remédio elementar para o restabelecimento do equilíbrio da situação econômica, a intensificação das atividades produtoras, a fim de que a abundância de mercadorias possa corresponder às solicitações desse alegado *superconsumo*. Preferem, entretanto, alguns, sustentar o mito de um *hiperemprego* e recomendar providências drásticas e incompatíveis com a estrutura econômica e social do País, as quais consistiriam no congelamento de salários, acompanhado de toda a sorte de medidas violentamente deflacionárias.

Mas, não é só o Brasil que enfrenta os problemas angustiosos criados pela inflação. Esta é um fenômeno comum a todos os povos que atravessaram as vicissitudes e contingências da última guerra. Grandes esforços tem o Governo efetuado no sentido de conter o processo inflacionário. O fluxo contínuo das emissões de papel-moeda foi, a seu tempo, paralisado. O equilíbrio orçamentário também já foi alcançado. O sentido eminentemente seletivo da atual política de crédito tem exercido o seu papel saneador. A expansão das iniciativas parasitárias, que proporcionaram a acumulação perniciosa do poder aquisitivo nas mãos de poucos privilegiados em detrimento da formação da riqueza nacional, já não se verifica. Se o estímulo dos créditos fáceis, no período de ascensão inflacionária, não concorreu para a realização de empreendimentos básicos, que fortalecessem a economia nacional, as medidas antiinflacionárias vieram impedir as especulações nocivas que tanto agravaram o custo de vida.

A criação, exploração ou desenvolvimento de indústrias fictícias, com equipamentos obsoletos, para atender às solicitações emergenciais do mercado interno ou externo; a multiplicação de empreendimentos de ocasião; a miragem dos preços altos e dos lucros fáceis; o deslocamento e supervalorização da mão-de-obra; o congestionamento e o desgaste dos meios de transporte, perturbaram as condições de vida nos campos e nas cidades. A desarticulação operada nas antigas relações de produção se refletiram até no comportamento moral e social dos cidadãos. Entretanto, não se pode negar que importantes iniciativas foram tomadas, no período inflacionário, com finalidades altamente benéficas à coletividade. A valorização do trabalho humano e a aquisição de um padrão de vida mais

elevado e condigno são fatores de civilização que uma vez conquistados devem ser preservados.

Todavia, se, em magna parte, nossa capacidade de trabalho e organização não se mostrou suficientemente habilitada a aproveitar-se das circunstâncias favoráveis da inflação para fomentar, substancialmente, a riqueza nacional, isto não quer dizer que o Estado se mantenha indiferente e apático, na expectativa de que o restabelecimento do equilíbrio econômico se processe espontaneamente. Tal atitude em nossos tempos seria incompreensível e indefensável. O processo deflacionário, em lugar, então, de corrigir os males da inflação, arrastaria inevitavelmente o País a uma catástrofe sem precedentes. A depressão vertiginosa determinaria a paralisação de muitas iniciativas úteis que o Estado tem o dever de amparar.

Os mais autorizados economistas contemporâneos, quando analisam as perturbações resultantes da inflação, procuram explicar as suas verdadeiras causas. Mas, ao indicarem as medidas para eliminá-las, não deixam de expressar as suas reservas. Embora as justifiquem como teoricamente verdadeiras, mostram os inconvenientes de caráter político que se opõem a sua aplicação, dentre os quais ressaltam as convulsões que poderiam ocasionar, capazes de abalar, em seus alicerces, toda a estrutura econômica e social das Nações. Em geral, qualquer que seja o regime de inflação, aberta ou reprimida, seu combate eficaz só pode ser conduzido com a máxima prudência e moderação.

Há, nos movimentos cíclicos das crises, uma pausa entre as faces de prosperidade e depressão. E' justamente ao pressentir essa pausa que ao Estado compete intervir. Se a sua intervenção no campo econômico fór desordenada, empírica e inconsistente, ela, evidentemente, estará cheia de perigos. Mas, desde que seus investimentos sejam, após meticolosos estudos, devidamente planejados, a recuperação do ritmo dos negócios não se efetuará jamais num sentido anárquico e antieconômico e sim com evidentes probabilidades de proporcionar reais benefícios à coletividade.

Os dois primeiros anos do meu Governo decorreram, virtualmente, dedicados à reconstitucionalização do País, de acôrdo com os princípios constitucionais. Mas, conforme amplamente manifestei em Mensagem ao Congresso, os problemas de ordem econômica e social não foram descurados, além das diversas providências que, parcialmente, nos limites dos recursos orçamentários, em cada setor governamental foram tomadas, determinei que se procedesse a investigações profundas e análises minuciosas no sentido de estabelecer-se uma ordem de prioridade para os mais urgentes e um plano de ação intensiva, contínua e coordenada para solucioná-los. Passada a fase, eminentemente política, da reestruturação dos órgãos legislativos e executivos da União, dos Estados e dos Municípios, inaugura-se, praticamente, o período em que o Governo Federal passa a desempenhar, com maior liberdade de ação, as atribuições, que lhe são peculiares, de superintender a administração do País.

Enfrento essa oportunidade com a convicção — fortalecida pelas conclusões documentadas dos alentados estudos técnicos, que foram procedidos e que ora transmito ao exame do Congresso, anexos a esta Mensagem — de que os problemas fundamentais que desafiam a capacidade dos brasileiros de conquistarem os benefícios da civilização atual, podem ser resumidos em quatro grandes grupos, a saber: Saúde (S), Alimentos (AL), Transporte (T) e Energia (E), cujas iniciais, SALTE, foram utilizadas para formar a denominação abreviada deste Plano de Governo, que espero ver aprovado e executado, exatamente conforme se acha cuidadosamente elaborado. Para isso, tenho a certeza de que não me faltarão o apoio, a confiança, a boa vontade e o patriotismo dos Senhores Representantes da Nação.

E' imprescindível que os Poderes Públicos exerçam, efetivamente, uma vigorosa e perseverante política de valorização do homem, começando, simultaneamente, por auxiliá-lo a curar as moléstias que o afligem ou o ameaçam; por facilitar-lhe os recursos e os instrumentos de trabalho, que o habilitem a produzir maior quantidade e melhor qualidade de gêneros alimentícios, para o seu consumo e o seu comércio; por conceder-lhe os meios de transporte que reclama, desde os tempos coloniais, para o inte-

gral povoamento e compensatória exploração do solo, e, finalmente, por colocar ao seu alcance a energia e os combustíveis de que necessita, para o maior rendimento do seu trabalho, sem o que não lhe será, jamais, possível desfrutar os benefícios da civilização que o progresso tecnológico incorporou ao patrimônio da humanidade.

Passarei a expor, em resumo, as iniciativas correspondentes a cada um dos quatro setores do Plano SALTE, com as estimativas das despesas, e, afinal, o processo do seu financiamento. A descrição, a análise e a documentação estatística dos fatos, que fundamentam as considerações e conclusões gerais desta Mensagem, constam dos Relatórios técnicos que a acompanham.

SAÚDE

Não poderá haver produção eficiente, do ponto de vista qualitativo ou quantitativo, e, portanto, enriquecimento geral, bem-estar coletivo, progresso social, com o elemento humano arruinado fisicamente, debilitado em sua vontade e em suas forças, pelas doenças. Qualquer ação, conseqüentemente, que vise àquele supremo objetivo do engrandecimento do País, terá, preliminarmente, que considerar o problema da assistência médica.

Não se poderá deixar de apontar o baixo nível econômico-social, hoje observado em muitas Nações, inclusive no Brasil, como o principal responsável pela fome crônica, pela decadência cultural e de saúde. Mas, a experiência tem demonstrado que esses males são suscetíveis de correção pela prática de uma assistência direta, específica e bem orientada e esta se impõe sempre, não só por um indeclinável dever de solidariedade social, como por um imperativo de ordem econômica. Para que uma campanha alcance, no entanto, todos os resultados desejados, deverá ser simples na sua forma de execução e imediata em seus objetivos. Ao lado das tarefas propriamente ditas de saúde pública, ela deverá desenvolver um harmônico programa de assistência médico-hospitalar, em obediência ao princípio de que a amplitude dos benefícios a serem prestados em cada região variará de acôrdo com o respectivo valor econômico e as maiores necessidades dela. Um breve exame dos coeficientes de mortalidade e das moléstias que mais concorrem para determiná-los, em nosso País, faz ressaltar a necessidade inadiável em que se encontra o Poder Público de mobilizar todos os recursos para atender a tão angustiosa situação.

E' de todos conhecido o nosso elevado índice de mortalidade infantil. A solução do problema da mortalidade infantil está, entretanto, indissolúvelmente ligada à melhoria das condições sociais e econômicas do País. Estatísticas norte-americanas e européias mostram, por exemplo, a estreita relação que guarda a mortalidade infantil com o número de membros da família da criança; com o número de aposentos por essa família ocupados; com a área usada pela criança em sua residência; com o montante do salário dos pais; com as condições de limpeza doméstica, assim como com o grau de ventilação da residência da criança. Essa mortalidade sobe, rapidamente, à proporção que se eleva o número dos aludidos membros da família; que se reduz o número dos referidos aposentos, a área usada pela criança em sua residência e o salário de seus pais. Quanto mais descuidada é a higiene doméstica e menor é o grau de ventilação domiciliária, mais sobe, ainda, o índice de mortalidade infantil.

Mas, não é só no primeiro ano de vida que a mortalidade é, em nosso País, exageradamente elevada. A probabilidade de morrer dos homens de 30 anos de idade, em algumas das cidades mais importantes do Brasil, é mais de seis vezes superior à que se verifica nos países de alto nível sanitário, conforme tive ocasião de assinalar na Mensagem que enviei ao Congresso, na abertura da Sessão Legislativa de 1947.

De acôrdo com os dados estatísticos estrangeiros disponíveis, de antes da guerra, enquanto de 100.000 homens de uma geração, nos E. U. da América, Canadá, Alemanha, Suécia, Austrália, Inglaterra e na Nova Zelândia restam ao fim de 60 anos mais de 60.000, em São Paulo (cap.) só restam 43.735, e no Distrito Federal, 32.478. Enquanto na Suécia, Holanda, França, Inglaterra, Nova Zelândia, Austrália, Alemanha, E. U. da América e Canadá, mais de 50% dos indivíduos que morrem têm mais de 60

anos de idade, no Distrito Federal só 18,62% têm a referida idade, e em Belém e Manaus, 15,04% e 12,13%, respectivamente.

As moléstias que disputam os cinco primeiros lugares no obituário nacional são: 1) Diarréia e enterite em menores de 2 anos; 2) Doenças do aparelho circulatório; 3) Tuberculose (tôdas as formas); 4) Doenças do aparelho respiratório; 5) Malária; 6) Disenterias; 7) Câncer e outros tumores malignos; 8) Sífilis; 9) Doenças ligadas à gravidez, parto e estado puerperal.

O primeiro desses fatores determina a elevada taxa de mortalidade infantil e deve ser combatido, sobretudo, em ligação com o problema geral de proteção à maternidade e à infância, ao qual também diz respeito o último fator. Dentre os restantes, destacam-se, em virtude da existência de recursos mais eficientes de diagnóstico e de prevenção *em massa*: (1.º) tuberculose; (2.º) malária e (3.º) sífilis.

A tuberculose lidera as causas de morte em 7 capitais: Belém, Salvador, Vitória, Niterói, Distrito Federal, Porto Alegre e Belo Horizonte. Ocupa o 2.º lugar em 8: São Luís, Florianópolis, Cuiabá, Teresina, Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife. Fica em 3.º lugar em 3 capitais: Manaus, Maceió e Aracaju. Está em 4.º lugar em São Paulo e Curitiba. Foi estimado em 44.500 o número de obitos por tuberculose no País para 1947.

A malária, principal causa de morte em Manaus, figura no 3.º lugar em Belém, no 4.º em João Pessoa e Maceió, no 5.º em 3 outras capitais: São Luís, Teresina e Salvador. As estimativas conhecidas orçam em 8.000.000 a população de impaludados, distribuídos por vastas áreas do território nacional. A incidência da doença se faz sentir, sobretudo, na faixa litorânea e nos vales dos nossos rios. Torna-se bem alarmante a extensão dessa incidência, quando se verifica que ela se manifesta em caráter endêmico, em 1.048 dos 1.669 municípios em que se divide administrativamente o País.

Quanto às doenças parasitárias, embora sem relêvo no obituário, devem ser focadas a equistossomose e ancilostomose, porque, muito difundidas como se acham, elas dominam e exaurem o nosso homem rural, representam um verdadeiro flagelo para a nossa economia e constituem, por sua patogenia e por sua distribuição geográfica, um dos mais graves problemas sanitários de nosso País. Em virtude do número de pessoas infetadas e da extensão da área contaminada, o Brasil é, hoje, considerado o maior foco mundial dessa endemia, possuindo, segundo estimativas conhecidas, cerca de 8 milhões de doentes.

Embora não se conheça bem a distribuição da esquistossomose, os dados que possuímos indicam como regiões mais infestadas o nordeste e o leste. No nordeste, os principais focos se encontram em Pernambuco e Alagoas. Na região leste se escalonam, por ordem de incidência: Sergipe, Bahia, Minas Gerais e Espírito Santo. Quanto às regiões norte, sul e centro-oeste, a doença existe em todos os Estados, com exceção apenas do Rio Grande do Sul, onde ainda não foram encontrados casos autóctones.

Sobre a distribuição geográfica da ancilostomose, podemos dizer que ela cobre toda a imensa área do território nacional.

Relativamente ao tracoma, à sífilis, à lepra, à peste, à febre amarela, não se ignora que, por vários motivos, as respectivas taxas de mortalidade, baseadas em dados oficiais, não dão idéia da magnitude e complexidade dos problemas relacionados com o seu combate e tratamento. Mas os quadros constantes dos relatórios e estudos organizados pelos Serviços competentes, e que fazem parte integrante deste Plano, mostram a importância que elas assumem e o grau de necessidade em que se encontra o Poder Público de exterminá-las ou restringir a sua expansão.

Situação que paralelamente merece a mesma preocupação governamental é a dos nossos recursos disponíveis em pessoal médico e paramédico, assim como em leitos hospitalares.

A assistência médica nasceu, no Brasil, ao sabor de contingências puramente ocasionais e se desenvolveu desordenada e arbitrariamente, sem qualquer diretriz ou plano. O mesmo ocorreu relativamente aos nossos serviços de medicina preventiva, não obstante o grande esforço que, sem favor, desenvolvem. Cerca de 4.600.000 habitantes vivem em municí-

pios sem médico residente e cerca de 16.000.000 distribuem-se em municípios com um médico para mais de 7.500 indivíduos; um maior exame da proporção entre o número de médicos e o de habitantes, pela qual se verifica a imperfeita distribuição dos mesmos profissionais no País, acusa, ainda, a existência de milhares de quilômetros quadrados de território habitado sem um só clínico e, pelo menos aparentemente, a presença em certos centros de um número de clínicos superior às necessidades locais, situação essa de excepcional gravidade. Também é muito precária a situação em que se encontra o País relativamente aos seus estabelecimentos de assistência médico-hospitalar, mesmo sob o ponto de vista puramente quantitativo. Possuimos cerca de 1.407 desses estabelecimentos, dos quais 1.020 são hospitais gerais.

Em resumo, os hospitais gerais do Brasil podem ser classificados, quanto ao número de leitos, nos seguintes tipos:

Muito grandes (mais de 500 leitos)	15
Grandes (150 a 500 leitos)	75
Médios (50 a 149 leitos)	300
Pequenos (25 a 49 leitos)	315
Muito pequenos (menos de 25 leitos)	243

(E' desconhecido o número de leitos de 72 hospitais.)

As capitais, de um modo geral, oferecem razoáveis condições de hospitalização aos seus habitantes, uma vez que nelas quase nunca o número de habitantes por leito passa de 300. Índices extremamente desfavoráveis são encontrados, entretanto, no interior dos Estados.

Sobre este assunto, na referida Mensagem, que apresentei ao Congresso por ocasião da abertura da Sessão Legislativa de 1947, manifestei que,

“Em face da gravidade da presente situação de saúde e considerando as dificuldades de ampliação dos recursos médicos, impõem-se providências tendentes à criação de um sistema racional de assistência médico-sanitária, por meio do qual toda a população possa obter de forma digna serviços médicos e paramédicos de caráter preventivo e curativo. Em virtude das circunstâncias já expostas sobre a carência dos recursos e a necessidade de melhor distribuí-los de acordo com o interesse do povo, faz-se mister subordinar o planejamento, a estruturação e o funcionamento dos serviços de natureza médico-sanitária, em todo o País, a uma política de ordem nacional, estabelecida com base na análise científica dos fatos biométricos, sociais e econômicos, na experiência administrativa e tendo em conta os acordos internacionais firmados pelo Brasil. O Governo está tomando providências no sentido de atender a esse imperativo da solução dos problemas de saúde e, neste propósito, submeterá ao Congresso o Código Nacional de Saúde (*um Plano*), que, já tendo sido elaborado pelo órgão competente, está sofrendo revisão, em face dos preceitos constitucionais sobre a matéria”.

A melhoria rápida e substancial do nível de saúde da nossa população poderá ser alcançada mediante a intensificação das atividades de assistência médica preventiva e curativa no País, sob a forma de uma campanha em que serão utilizados os necessários recursos financeiros e que será realizada, em princípio:

- 1) diretamente pelo Governo Federal, por intermédio de seus órgãos próprios, devidamente aparelhados de pessoal e material;
- 2) pelos Governos estaduais, municipalidades, instituições parastatais e de caráter privado, estimulados e auxiliados técnica e financeiramente pelo Governo Federal.

São deveres da União, de conformidade com o texto constitucional, “legislar sobre normas gerais de defesa e proteção da saúde”, assim como “organizar a defesa permanente contra os efeitos das endemias rurais”. Tais disposições consagram critério que, muito acertadamente, já vinha sendo seguido pela nossa legislação sobre a matéria, ao orientar-se para

atribuir ao Governo Federal, no domínio das atividades ligadas à proteção da saúde, ação primordialmente normativa, e aos Governos estaduais e municipais a responsabilidade pela execução das competentes medidas específicas.

Mas, por isso mesmo, se a União mantém hoje serviços executivos de combate a alguns males de grande repercussão em nossa vida econômica (as chamadas endemias rurais), os quais pela sua extensão e importância estão a exigir atuação uniforme e centralizada, assim como a utilização de amplos recursos financeiros, como a malária, a febre amarela, a peste e outras doenças: se, anualmente, presta vultoso auxílio aos Estados, aos Municípios e às instituições particulares, seja diretamente em dinheiro, seja fornecendo pessoal, planos, materiais diversos, inclusive medicamentos, ou construindo e aparelhando organizações de caráter médico e sanitário; se, finalmente, na campanha a que se refere o presente Plano, pretende levar ao máximo a atividade de seus atuais serviços executivos, assim como os auxílios aos Estados, Municípios e instituições privadas — não pretenderá ela se substituir às unidades federativas nas tarefas que precipuamente lhes cabe realizar, bem às organizações particulares nas atividades que, fundadas nos mais altos princípios de solidariedade social, se propuseram a desenvolver.

Ultimada a campanha ora projetada, não deverá a União ficar sobrecarregada com novos encargos de ordem financeira, senão em parcela muito pequena, ligada, principalmente, à ampliação ou ao aperfeiçoamento dos seus próprios serviços. Nessas condições, não se orientará no sentido de assumir a responsabilidade da manutenção dos hospitais, organizações para-hospitalares, médico-sociais, sanitárias e outras, que venham a construir e instalar na execução do presente Plano, porque não se relacionam com as tarefas que lhe cumpre realizar no setor da defesa e da proteção da saúde, de acordo com a Constituição.

Qualquer ulterior ação federal nesse campo só deverá, em princípio, ter caráter estritamente supletivo, e se desenvolver com o objetivo principal de despertar a atenção dos Governos estaduais, dos Municípios e dos particulares, de incentivar-lhes o interesse pela solução dos seus problemas estritamente locais. E' sobre essas bases que se deverá processar a campanha ora planejada.

Para maior amplitude, ainda, dos resultados a serem obtidos por intermédio da aludida campanha, assim como para maior segurança da consolidação dos mesmos, é também aconselhável a reforma das atuais leis que regulam a prestação de assistência médica por parte das instituições de previdência social. Não só os serviços correspondentes deverão ser uniformizados como ampliados, de modo a garantirem uma eficiente proteção à massa segurada e respectivos dependentes. Tais instituições não podem continuar a se manter alheias aos esforços gerais que vêm sendo desenvolvidos no sentido da elevação do nível de saúde do nosso povo. O fortalecimento e a ampliação dessa assistência serão tanto mais proveitosos quanto sabemos que ela englobará cerca de sete milhões de pessoas já defendidas por uma série de outros benefícios, como os referentes ao auxílio-doença e à aposentadoria por invalidez. O vulto das atribuições que, nessa campanha, as instituições privadas serão chamadas a desempenhar, principalmente no setor da assistência médico-hospitalar, pode ser avaliado pela simples apreciação do número de leitos que elas hoje mantêm. De 68.004 leitos de clínica médica e cirúrgica existentes hoje, no País, cerca de 53.936 são mantidos por entidades particulares, enquanto que o restante, 14.068, está a cargo do Poder Público. Dentre as referidas entidades, merecem especial referência as de cunho religioso (principalmente as Santas Casas), que totalizam 28.324. A assistência que prestam, apesar de diversos erros, ainda deve ser considerada a de melhor padrão no País, para os desvalidos em geral.

Especialmente para apoiar a execução das atividades mais ligadas à saúde pública, aqui indicadas, fica prevista a complementação da atual rede de postos de higiene e de centros de saúde do País, na medida das necessidades e possibilidades de manutenção de cada região.

De conformidade com o exposto, a Campanha Nacional de Saúde, que o Plano abrange, representará, em síntese, quanto a cada um dos seus principais problemas:

- 1) *Malária*: Intensificação do combate à malária pelos mais modernos e eficientes processos — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 203.120.100,00.
- 2) *Tuberculose*: Adoção de um conjunto de providências que assegurem o controle da doença no País, inclusive o isolamento dos doentes contagiantes e que ofereçam evidente perigo de disseminação da doença — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 425.000.000,00.
- 3) *Vermínose*: Ataque efetivo ao mal em extensão e profundidade — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 110.000.000,00.
- 4) *Doenças venéreas e bouba*: Intensificação da luta contra essas doenças, de tão desastrosos efeitos — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 120.000.000,00.
- 5) *Peste*: Complementação das medidas necessárias à continuidade da ação atual de controle da endemia — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 3.600.000,00.
- 6) *Lepra*: Completo controle do mal, com o isolamento de todos os doentes contagiantes, primeira etapa para a erradicação da moléstia do País — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 153.600.000,00.
- 7) *Febre amarela*: Erradicação do "Aedes (Stegomyia) Aegypti" (transmissor urbano da endemia) do território nacional — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 100.000.000,00.
- 8) *Tracoma*: Controle completo da moléstia, possibilitando a sua erradicação do País — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 16.500.000,00.
- 9) *Câncer*: Extensão do combate sistemático e em bases modernas e eficazes contra a doença — Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 39.000.000,00.
- 10) *Assistência Psiquiátrica*: Alcance da taxa de 1 leito especializado por 1.000 habitantes, mínimo necessário a uma assistência específica sofrível — Despesa prevista no quinquênio — Cr\$ 200.000.000,00.
- 11) *Engenharia Sanitária*: Lançamento de base estável e segura para a solução dos problemas de água e esgoto, de importância fundamental para o País — Despesa prevista no quinquênio — Cr\$ 100.000.000,00.
- 12) *Assistência médico-hospitalar*: (Clínica médica e cirúrgica): Alcance da taxa, em cada Estado da Federação, de 2 leitos por 1.000 habitantes, pelo menos, mínimo compatível com uma assistência que mereça realmente este nome, e elevação do padrão de funcionamento dos atuais estabelecimentos hospitalares, provendo todos das instalações básicas indispensáveis — Despesa prevista no quinquênio — Cr\$ 460.000.000,00.
- 13) *Assistência à maternidade e à infância*:
 - a) Elevação de três vezes o número atual de leitos em maternidade, cobrindo, provavelmente, as nossas necessidades no momento, em face da deficiente difusão do uso de hospitais para tal fim, principalmente no interior do País.
 - b) Duplicação do número dos atuais postos de puericultura do País. Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 305.072.000,00.
- 14) *Assistência alimentar*: Duplicar o número de restaurantes populares, mantidos sem fins lucrativos, da rede nacional, e desenvolver ampla educação alimentar. Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 115.000.000,00.
- 15) *Higiene e segurança do trabalho*: Estender a proteção ao trabalhador, em serviço, a toda a comunidade nacional. Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 60.000.000,00.
- 16) *Educação sanitária*: Ampliação das atividades de educação sanitária e sua difusão no meio rural, visto como, até hoje, ela se tem restringido às populações das cidades, e não tem abrangido, portanto, senão uma parcela insignificante dos habitantes do País. Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 40.000.000,00.
- 17) *Formação de pessoal*: Preparo de todo o pessoal médico e paramédico necessário à colimação de todos os objetivos do Plano. Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 77.714.750,00.
- 18) *Assistência medicamentar*: Execução das medidas preliminares exigidas para a solução do problema do medicamento, que, atualmente, raro,

mau e inacessível à bolsa da maior parte da população, está em geral submetido ao domínio de condenável especulação. Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 40.000.000,00.

19) *Departamento Nacional de Saúde*: Reparelhamento do Serviço de Saúde dos Portos e do Serviço Federal de Bioestatística, a fim de que possam desempenhar, cabalmente, as tarefas que lhes são cometidas. Despesa prevista no quinquênio: Cr\$ 49.449.560,00.

As despesas do Setor Saúde atingem em números redondos a 2.620 milhões de cruzeiros no quinquênio de execução do Plano Salte. Esse total será atendido da forma seguinte:

- a) 2.120 milhões de cruzeiros à conta das dotações orçamentárias comuns;
- b) 120 milhões de cruzeiros (Educação Sanitária e Formação de Pessoal) à conta de dotações com destinação constitucional;
- c) 280 milhões de cruzeiros à conta do empréstimo interno em divisas; e
- d) 100 milhões de cruzeiros à conta do empréstimo interno em cruzeiros.

ALIMENTOS

Os diversos problemas que integram o Setor denominado "Alimentos" do Plano Salte somente poderão ser resolvidos em conjunto e em coordenação com os compreendidos nos demais Setores do mesmo Plano. Seria impraticável qualquer solução unilateral, porque o aspecto agrônomo deve ser encarado em relação às atividades de ordem econômica, financeira, política, social e administrativa. As fórmulas parciais são inoperantes e comprometedoras do esforço governamental. Produzir não é apenas preparar as safras. É necessário, também, dispor de uma rede de transportes capaz de colocá-la no mercado consumidor a preços aceitáveis; assistir social e profissionalmente os trabalhadores; proporcionar crédito aos produtores com juros e prazos tecnicamente fixados; estabelecer uma política de preços que impossibilite a exploração do intermediário sobre o produtor; manter uma organização de silos e armazéns para lutar contra a deterioração; evitar, tanto quanto possível, a flutuação de preços, as manobras dos mercados externos e, ainda, orientar uma política inteligente junto aos organismos internacionais, distribuidores de cotas de importação e exportação, porque, sem máquinas e matérias-primas essenciais, nada se pode realizar na agricultura e nas indústrias. Problemas nacionais requerem soluções de amplitude nacional. Desconhecer esta verdade é acariciar uma ilusão que só malefícios trará ao País.

Várias empresas surgem, freqüentemente, sem possibilidades de êxito, em face do antagonismo dos mercados, obcecados pela ânsia de lucro com pouco trabalho, quando as condições atuais do mundo já não comportam a concepção do alto lucro unitário dentro da produção pequena. Só a produção em massa vitalizará o mercado de trabalho e reduzirá o custo das utilidades, com a satisfação do escopo econômico-social: equilíbrio entre o valor dos salários e o nível do custo de vida.

Se o Brasil agir com acerto comercial — localizando bem os mercados estrangeiros que pode suprir, elegendo um critério preferencial para determinadas zonas consumidoras do mundo e salvaguardando seus interesses em convênios comerciais — se o Brasil assim proceder, a capacidade de exportação há de gerar o aperfeiçoamento da produção, porque as iniciativas particulares tudo farão para atender às encomendas.

A posição do comércio exterior do País é muito grave. As importações crescem a par de visível diminuição das exportações — e, dentro em breve, positivar-se-á um desequilíbrio na balança comercial, desequilíbrio desastroso sob todos os pontos de vista e que urge combater com todos os meios de que dispusermos.

O Brasil não pode ausentar-se dos organismos internacionais que, neste após-guerra, se incumbem de fixar normas para o reerguimento econômico dos povos. As condições atuais do mundo anulam, sumariamente, qualquer veleidade de isolamento, porque, hoje, os problemas econômicos repelem fronteiras e avultam soberanos, diante dos Governos realmente empenhados em vencer as crises de produção e de comércio.

Qualquer país por si só muito pouco conseguirá do mundo moderno. O século é das grandes alianças, porque o isolacionismo pereceu sob os escombros de duas guerras catastróficas — e ao Novo Mundo, com maior rigor, se aplica este postulado, porque o pan-americanismo oferece bases econômicas seguras e sólidos fundamentos políticos para a solidariedade e a cooperação entre os povos continentais.

As possibilidades proporcionadas à nossa exportação serão grandes. O Plano Salte, embora procure, precipuamente, atender aos nossos problemas internos, visa, igualmente, ao ajustamento de nossa produção às solicitações externas, a fim de melhorar a nossa balança de pagamentos.

PRODUÇÃO VEGETAL

Arroz

Importante produto agrícola de exportação, e de alta significação como alimento nacional, a cultura do arroz é de tal ordem que o seu valor atingiu a Cr\$ 3.117.015.000,00 em 1946, podendo ainda ser fácil e grandemente ampliada.

O cultivo econômico e o fomento da produção do arroz só podem ser considerados prática e efetivamente no regime de mecanização intensiva da lavoura e as despesas correspondentes ao seu desenvolvimento estão previstas para o quinquênio, no Plano Salte, em Cr\$ 98.000.000,00.

Feijão

A cultura do feijão constitui, com a da mandioca, a base da alimentação das nossas populações rurais de norte a sul do País e, talvez, graças a esta feliz combinação é que o nosso homem de campo ainda tem a sua alimentação mais ou menos equilibrada.

O programa de fomento à produção e desenvolvimento do comércio de feijão está calculado no Plano Salte, para o quinquênio, em Cr\$ 25.000.000,00.

Milho

As dotações previstas no Plano Salte, para o fomento da produção do milho atingirão, no quinquênio, a Cr\$ 85.000.000,00.

Trigo

O trigo é, incontestavelmente, um dos problemas básicos de todos os países desejosos de manter a sua soberania e independência econômica.

O Plano Salte, relativamente ao programa de fomento da produção do trigo, prevê uma despesa no quinquênio de Cr\$ 658.000.000,00.

Açúcar

Relativamente às iniciativas concernentes à produção e ao comércio do açúcar, o Plano Salte prevê:

- 1.^a — fomentar o consumo interno do açúcar pelo barateamento da produção e pelo estímulo, por todos os meios e modos, da indústria de doces, compotas, marmeladas, geléias, etc., com o que não só se elevará o padrão alimentar da população, como também se fará o fomento da fruticultura;
- 2.^a — eliminar os excessos atuais da produção de açúcar promovendo a exportação ou a permuta com utilidades essenciais à agricultura e à indústria canavieira, como máquinas agrícolas, adubos, etc.;
- 3.^a — extinguir o Instituto do Açúcar e do Alcool, transferindo as suas atribuições a um órgão a ser criado no Ministério da Agricultura e ao Banco Rural, como está previsto no anteprojeto de reforma do Sistema Bancário Nacional, em seu art. 23;
- 4.^a — financiar as culturas e os empreendimentos que visam ao aperfeiçoamento da técnica agrícola canavieira, e as usinas e engenhos para que melhor se aparelhem para a produção econômica de açúcar de superior qualidade;
- 5.^a — estabelecer uma relação entre a produção de açúcar e a de álcool, especialmente da de álcool motor, visando evitar a superprodução do primeiro e promovendo o aumento da produção de combustível de que o País necessita;

6.^a — executar, imediatamente, o arrancamento e queima dos canaviais da zona de Assis e municípios circunvizinhos para evitar a propagação da terrível moléstia conhecida pelo nome de “Carvão de cana de açúcar”, proibindo o plantio de novos canaviais pelo prazo de cinco anos. Os lavradores deverão ser indenizados de parte aos seus prejuízos. Esta importância poderá ser obtida dos recursos do Instituto do Açúcar e do Alcool, ou por meio de uma taxa especial sobre a produção do açúcar e do álcool, perfeitamente justificável diante da gravidade da ameaça que o “Carvão” constitui para a economia canavieira.

7.^a — concessão de recursos para intensificação dos trabalhos de seleção e criação de variedades de cana resistentes às moléstias, especialmente na região de infestação do “Carvão”, podendo parte dêsse crédito ser destinado à montagem de Estações Experimentais.

As despesas dêsse programa no quinquênio atingirão a Cr\$ 25.000.000,00.

Mandioca

As despesas com o desenvolvimento da produção e do comércio de mandioca estão previstas no Plano Salte, para o quinquênio, em Cr\$ 15.000.000,00.

A batata está dia a dia tomando vulto entre os elementos básicos da nossa alimentação. A sua cultura tem-se desenvolvido mais nos Estados de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Paraíba, e, em menor escala, com algumas exceções, nos demais Estados da União. Um dos problemas fundamentais que ainda depende de solução é o que diz respeito à obtenção de sementes para o plantio.

As despesas com o desenvolvimento da cultura e do comércio da batata estão estimadas no Plano Salte, para o quinquênio, em Cr\$ 39.000.000,00.

Café

As observações feitas sobre a situação do café brasileiro nos últimos 50 anos já nos permitem conclusões sobre as causas determinantes da maior parte dos vários fenômenos ocorridos e, conseqüentemente, nos habilitam à apresentação de um programa contendo as medidas a serem adotadas para que esse esteio básico da economia nacional readquirir as posições perdidas, de modo que a cultura cafeeira se converta em atividade perene, a salvo do esgotamento progressivo das terras próprias e da decorrente diminuição da produção, com perda de mercados em proveito dos países concorrentes.

As despesas com as providências indicadas, no Plano Salte, estão estimadas para o quinquênio em Cr\$ 130.000.000,00.

Cacau

A economia cacaueira atravessa, presentemente, grave crise, de conseqüências imprevisíveis, a despeito dos altos preços obtidos pelo produto no mercado universal.

As despesas com a intensificação da produção e do comércio do cacau estão previstas no Plano Salte, para o quinquênio, em Cr\$ 53.700.000,00.

Mate

O Plano Salte, relativamente ao programa de intensificação da produção e comércio do mate, prevê despesas, no quinquênio, no total de Cr\$ 5.000.000,00.

Chá

A cultura do chá, se bem que introduzida ao tempo colonial, somente assumiu certa importância econômica a partir de 1939, época em que as condições de guerra possibilitaram a colocação do chá brasileiro em muitos mercados, principalmente sul-americanos.

As despesas com a intensificação da produção e do comércio do chá estão estimadas no Plano Salte, para o quinquênio, em Cr\$ 3.000.000,00.

Vitivinicultura

A parreira, elemento colonizador por excelência, fixa, como nenhum outro, o homem à gleba. E fixa exatamente aqueles indivíduos de maior

interesse para nós, seja pela sua tradição agrícola, seja pela sua capacidade de produção. O Plano Salte, para execução do programa de Viticultura, prevê as medidas necessárias, as quais não determinarão despesas por parte do Tesouro Nacional

Horticultura e Fruticultura

A Fruticultura nacional, em virtude de causas bióticas, como pragas e doenças, e por força da crise gerada por subconsumo durante a guerra e presentemente, desorganizou-se por tal forma que centros que eram produtores há seis anos, não dispõem, hoje, de produção para o consumo interno local.

Disso é exemplo incontestável a citricultura, cuja exportação caiu da casa de seis milhões de caixas para a de um milhão.

As providências estabelecidas no Plano Salte para o desenvolvimento da Horticultura e Fruticultura atingirão no quinquênio a Cr\$ 132.166.000,00.

PRODUÇÃO ANIMAL

Pesca e Pescado

A longa extensão do nosso litoral, com 8.000 quilômetros de costa, a quase nenhuma assistência técnico-social prestada ao pescador afastado dos grandes centros civilizados, as dificuldades dos meios de transporte adequados à condução do pescado aos centros consumidores, a ausência de uma rede de entrepostos para receber e distribuir a matéria-prima, o mau aparelhamento dos armadores de pesca, que não possuem barcos com câmaras frigoríficas para a pesca em longo raio de ação, e, final e principalmente, a falta de uma assistência financeira para o socorro do pescador e armador na aquisição do aparelhamento necessário às suas atividades, tudo faz com que a pesca em nosso País seja considerada um problema quase insolúvel pelo complexo e multiplicidade de seus aspectos a enfrentar. No entanto, a indústria da pesca poderá representar um papel destacado na economia nacional, sobretudo nas atuais circunstâncias, em que o aumento de produtos alimentícios está nas cogitações dos Poderes Públicos.

Carnes e derivados

O problema do abastecimento de carnes e derivados aos mercados consumidores do País deve ser encarado sob os seguintes aspectos principais:

- I) aumento da produção das diferentes espécies;
- II) construção de matadouros industriais nos centros de produção;
- III) instalação de uma rede de armazéns e transportes frigoríficos, que atenda aos mercados consumidores, aos pontos intermediários e às zonas coletoras;
- IV) crédito e financiamento.

Leite e Laticínios

Os problemas da produção e do abastecimento de leite e derivados aos centros consumidores do País foram estudados sob os seguintes aspectos fundamentais;

- I) Aumento da produção de leite;
- II) Abastecimento de leite em espécie aos centros consumidores;
- III) Industrialização;
- IV) Medidas de ordem geral; e
- V) Previsão das necessidades imediatas.

Apicultura

O Brasil tem poucas regiões em que não seja economicamente recomendável a apicultura. É uma das atividades rurais que se amoldam perfeitamente ao sistema cooperativista. Para o desenvolvimento da apicultura nacional, seria conveniente a criação de 5 estações experimentais, que seriam superintendidas pelo Instituto de Zootecnia do D. N. P. A. e localizadas uma em cada um dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Minas Gerais, São Paulo e Ceará.

Avicultura

Atualmente, o movimento avícola já vai enveredando pelo caminho da especialização, que caracteriza a exploração industrial.

Grande tem sido o trabalho realizado pela iniciativa particular. Cabe ao poder público, porém, amparar, devidamente, a produção avícola, aperfeiçoando-a nos centros ainda atrasados de criação, que, na realidade, são os que contribuem com maior volume para o abastecimento das grandes cidades.

Far-se-ia aos criadores, nos municípios de maior índice demográfico, farta distribuição de reprodutores oriundos dos mais conceituados aviários, por preços módicos, ou mesmo gratuitamente. Esses municípios seriam, periodicamente, visitados por um corpo de profissionais especializados, com o objetivo de orientar o criador quanto aos métodos a serem adotados na exploração avícola.

Lã para a manufatura de tecidos e outros fins

Da nossa produção total de 26.000 toneladas, 20.500 provêm do Rio Grande do Sul. Dois terços dessa produção cabem a 17 municípios fronteiriços, que reúnem as duas condições primordiais para a exploração desse produto: clima temperado ou frio e campos revestidos de um tapete de forrageiras ricas e de baixo porte. Dadas as possibilidades da região fronteira, são ali produzidos todos os tipos industriais.

Torna-se indispensável dar expansão ao programa que vem sendo executado pelo Ministério da Agricultura e pela Secretaria de Agricultura do Rio Grande do Sul. O primeiro vem praticando com excelentes resultados a inseminação artificial. A Secretaria de Agricultura vem prestando assistência técnica em escala reduzida aos produtores, por intermédio de um corpo de profissionais especializados, que fazem a seleção zootécnica dos rebanhos e outros trabalhos correlatos. O fruto da conjugação dessas duas modalidades de empreendimentos já se evidencia pelo aumento de rendimentos de certos rebanhos, que se aproxima de 4 quilos de lã, só comparável ao obtido nas grandes regiões produtoras.

Sericicultura

É bastante conhecido o fenômeno econômico que abalou profundamente os alicerces, pouco estáveis, em que se assentava a indústria nacional de tecelagem. Terminada a guerra e restabelecido o intercâmbio comercial com os centros produtores estrangeiros, começaram a afluir ao mercado nacional tecidos de seda, por preço muito inferior aos confeccionados dentro de nossas fronteiras, devido a mão-de-obra mais barata. Houve, pois, desinteresse pela produção de casulos, com o conseqüente abandono das sargarias e diminuição das atividades industriais.

Durante anos consecutivos, o Ministério da Agricultura desenvolveu uma propaganda em prol da criação do bicho da seda, por intermédio da repartição especializada de Barbacena. Mercê dessa ação de fomento animal, a produção cresceu lentamente de ano para ano, até atingir o volume de um milhão de quilos, que se verificou no período de pré-guerra.

Privadas dos principais mercados produtores, que se encontravam do lado adverso, as nações democráticas experimentaram prementes dificuldades para se suprirem de fios e tecidos de seda, inclusive para a confecção de pára-quadras, cujo emprego se dilatava paralelamente ao desenvolvimento da aviação de guerra. Solicitada a contribuição do Brasil, no sentido de aumentar a produção de tão valiosa matéria-prima, esforços não foram poupados para contrabalançar a perda dos dois mais importantes países produtores — a Itália e o Japão, que habitualmente supriam o grande centro consumidor, que é a América do Norte. A produção nacional elevou-se assim em 1942 e 1943 a 5.000.000 de quilos. O preço do casulo verde, que era de Cr\$ 6,00, ascendeu no biênio citado a Cr\$ 50,00 o quilo, para mais tarde cair bruscamente a Cr\$ 20,00, que ainda vigora no mercado, sem maior interesse por parte dos compradores.

Desajustada tão profundamente a produção sérica e a indústria de tecelagem, não se pode seriamente pensar em repô-las nos níveis dominantes

da ao Estado o uso e o amparo das cooperativas em seus esforços para a organização e a defesa da produção nacional, diversas providências foram programadas para um quinquênio.

SEGURO AGRÁRIO

Entre as dificuldades maiores que entram o desenvolvimento agropecuário do País se situa o problema do seguro rural. A missão do seguro na agricultura é, obviamente, importante e dúplice: exerce ação benéfica sobre a economia privada, evitando às empresas agrárias danos irremediáveis nas safras e nos rebanhos, e racionaliza, por assim dizer, o crédito agrícola, dando-lhe estabilidade e mais amplas possibilidades de generalização. Essas duas funções justificam de sobejo a inclusão obrigatória do seguro em qualquer planejamento, para que um dos setores vitais da economia não fique a descoberto. O Plano Salte previu, para a execução das providências relacionadas com a instituição do Seguro Rural, as medidas necessárias.

IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO

Tendo em vista a diferença entre as condições econômicas vigentes na agricultura brasileira e a dos países europeus capazes de nos fornecer correntes imigratórias, e considerando mais a diferença de níveis de vida entre o agricultor europeu e o brasileiro, a localização de imigrantes daquela procedência no Brasil obrigará a mudança prévia das condições econômicas e do nível de vida dos nossos agricultores.

Parece fora de dúvida que imigrantes europeus de qualquer procedência, mesmo agricultores, não se submeterão por muito tempo às nossas atuais condições de vida no campo, existindo como já existem, núcleos de concentração operária nos nossos centros industriais, ao contrário do que ocorreria ao tempo das grandes imigrações, desde o fim do século passado até a 1.ª Guerra Mundial. A recente experiência de colocação de deslocados europeus na zona rural de São Paulo, se bem que realizada em pequena escala, parece confirmar inteiramente esta premissa.

RESUMO DAS DESPESAS DO SETOR ALIMENTOS

	<i>Unidade</i> Cr\$ 1.000
Arroz	98.000
Feijão	25.000
Milho	85.000
Trigo	658.000
Açúcar	25.000
Mandioca	15.000
Batata	39.000
Café	130.000
Cacau	53.700
Mate	5.000
Chá	3.000
Horticultura e Fruticultura	132.166
Pesca e pescado, carnes e derivados, apicultura, avicultura, leite e laticínios, lã e sericicultura	705.982
Forragens	30.000
Óleos, ceras e resinas	40.000
Algodão e outras fibras	22.450
Fumo	30.000
Conservação do solo	558.202
Fertilizantes e corretivos	100.000
Defesa Sanitária Vegetal	450.000
Mecanização Agrícola	355.000
Pesquisas	37.500
Vale do Paraíba	102.000
	3.700.000

Encontram-se nessa relação as despesas referentes a todos os capítulos do Setor Alimentos do Plano Salte.

Só não constam dessa relação os capítulos que dispõem sobre medidas que não determinam despesa.

As importâncias a serem, posteriormente, recuperadas não foram incluídas nesse relacionamento porque serão atendidas, parceladamente, pelo Fundo Rotativo, a que reverterão.

A importância líquida total a ser aplicada, no Setor Alimentos, é de 3.700 milhões de cruzeiros, dos quais 387 milhões correrão à conta do empréstimo interno em divisas, e 3.313 milhões à conta do empréstimo interno em cruzeiros.

TRANSPORTE

Diversas e complexas são as circunstâncias que contribuíram, em maior ou menor grau, para a deficiência, por assim dizer, crônica dos nossos meios de transporte.

Em relação às estradas de ferro, causas remotas, como os traçados de condições técnicas deficientes e condições precárias de implantação de sua via permanente, e recentes, como a falta de substituição de material rodante e de tração, durante o longo período da guerra, têm concorrido para que o transporte ferroviário, no Brasil, seja ainda, de modo geral, incerto, moroso e caro.

Quanto às estradas de rodagem, pode-se afirmar que só recentemente, após o Decreto-lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que instituiu o Fundo Rodoviário Nacional se deu início a uma política rodoviária que possibilitará ao País a construção de um sistema de rodovias capaz de atender, efetivamente, às suas grandes e urgentes necessidades nesse setor dos transportes terrestres.

Os transportes fluviais são deficientíssimos e há muito tempo reclamam o aproveitamento de nossa imensa rede hidrográfica. A execução de algumas obras indispensáveis permitiria, desde logo, integrar no conjunto dos nossos meios de transporte considerável extensão de rios navegáveis, que seriam outros tantos caminhos propiciatórios da exploração de grandes parcelas do território nacional, ainda improdutivas.

Finalmente, sobre o transporte marítimo, que abrange a navegação de pequeno e longo curso e as instalações portuárias, faz-se, também, mister renovar a frota existente, com a aquisição de novas unidades de características racionalmente selecionadas para atender a condições peculiares do nosso meio; cuidar do reaparelhamento dos portos nacionais, que carecem de equipamento mecânico adequado e apresentam insuficiência de cais acostável.

A adoção de um plano que contemple obras de utilidade indiscutível e a que corresponderão, imediatamente, vantagens reais para a eficiência dos transportes, com repercussão favorável na recuperação econômica e na própria segurança do País, constitui necessidade imperativa, de manifesto e inadiável interesse.

PROGRAMA FERROVIÁRIO

O problema ferroviário brasileiro, concordam hoje os seus técnicos mais experimentados, é, sobretudo, um problema de aperfeiçoamento da rede existente, de interligação dos sistemas regionais e de reequipamento de material. Foi esta a orientação adotada na elaboração do programa ferroviário integrante do Plano Salte. Qualquer síntese ou mesmo simples enumeração dos empreendimentos com ele relacionados seria inexpressivo. No relatório sobre o assunto estão devidamente descritas e justificadas as iniciativas que deveriam ser tomadas, as quais, no quinquênio, alcançarão a despesa assim estimada:

I — Construções ferroviárias de acordo com o Plano Nacional de Viação num total de Cr\$ 2.936.000.000,00 dos quais Cr\$

735.000.000,00 à conta de dotações orçamentárias com destinação constitucional;

II — Melhoramentos da via permanente das estradas de ferro em tráfego num total de Cr\$ 2.246.000.000,00; e

III — Aparelhamento de material rodante de tração e de transporte e oficinas num total de Cr\$ 1.380.000.000,00, dos quais Cr\$ 730.000.000,00 à conta do empréstimo interno em divisas e os restantes Cr\$ 650.000.000,00 à conta do empréstimo interno em moeda nacional.

PROGRAMA RODOVIÁRIO

O programa rodoviário compreende três partes distintas, a saber :

I — Realizações a serem custeadas à conta do Fundo Rodoviário Nacional, na parte que é destinada ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, num total de Cr\$ 1.875.000.000,00;

II — Realizações a serem custeadas à conta de recursos extraordinários. Para este caso torna-se necessária a regulamentação da Taxa de Melhoria prevista na Constituição. Essa parte do programa está orçada em Cr\$ 940.000.000,00; e

III — Realizações a serem custeadas por dotações com destinação constitucional e atingem a Cr\$ 65.000.000,00.

As estradas de rodagem incluídas na primeira parte constam do programa de primeira urgência fixado no Decreto-lei n.º 8.463, de 7 de dezembro de 1945, e cujos serviços já se acham em andamento. As rodovias enumeradas na segunda parte compreendem três grupos: o primeiro, correspondente ao restante do mencionado programa de primeira urgência e que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem não pode atacar com intensidade por falta de financiamento; o segundo, abrangendo rodovias do Plano Rodoviário Nacional cuja construção imediata se justifica por imperativos de ordem econômica e política; o terceiro, bem menor e de pequeno vulto, inclui as estradas cujas construções já se acham iniciadas e cujas despesas vêm sendo custeadas com os recursos do Orçamento da União. Foi esta a orientação que presidiu à elaboração do programa rodoviário do Plano Salte, do qual, conforme acontece com o Plano Ferroviário, não é possível apresentar uma síntese expressiva. As estradas, entretanto, e as respectivas obras que se tornam necessárias acham-se descritas e justificadas no relatório sobre esse assunto, que faz parte integrante do Plano Salte.

APARELHAMENTO DOS PORTOS

O programa geral para o reaparelhamento dos vários portos do País, no sentido de dotá-los das necessárias facilidades, para atender às exigências decorrentes da expansão do movimento comercial, teve em vista tirar o máximo proveito das instalações portuárias existentes, pela sua reparação conveniente e aquisição de novo aparelhamento, cuidando-se somente do aumento de extensão de cais acostável, quando a tonelagem de mercadorias previstas para ser movimentada pelo porto assim o justificasse. A execução desse programa, que discrimina para cada porto as obras e o aparelhamento a adquirir, está prevista minuciosamente no Plano Salte.

O reaparelhamento dos portos compreende as seguintes atividades:

a) — Um programa de obras e aparelhamento para 19 portos concedidos, num total de Cr\$ 1.330.120.489,10. Esse programa deverá ser executado em 3 anos à conta de recursos de que dispõem os concessionários; e,

b) — Um programa de construções, ampliações e aparelhamento de outros portos por conta da União, num total de Cr\$

564.000.000,00, dos quais Cr\$ 173.000.000,00 à conta do empréstimo interno em divisas e os restantes Cr\$ 391.000.000,00 à conta do empréstimo interno em moeda nacional.

MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE DOS RIOS

Paralelamente ao programa do melhoramento geral dos meios de transportes terrestres foi organizado um programa para o aproveitamento da rede fluvial, especialmente nas regiões do País onde as vias terrestres são reconhecidamente deficientes ou onde não há outros meios de comunicações.

Com referência às bacias do Amazonas e do São Francisco, as Comissões incumbidas da aplicação dos recursos destinados pela Constituição Federal à valorização desses vales programarão a execução das obras indispensáveis, cabendo esclarecer que, em relação ao São Francisco já está em execução um plano de obras, que compreende a melhoria de suas condições de navegabilidade, no sentido de garantir um canal de 1,50m de tirante d'água mínimo, e a construção de obras portuárias.

As despesas com a execução das obras de melhoramento das condições de navegabilidade dos rios, prevista no Plano Salte, atingirão no quinquênio a Cr\$ 166.000.000,00, à conta do empréstimo interno em moeda nacional.

APARELHAMENTO DA FROTA MARÍTIMA

A necessidade de renovação da frota do Lóide Brasileiro tornou-se mais imperiosa após a última guerra, que acarretou para esta empresa de navegação a perda de 33 unidades, das quais 20 torpedeadas por ação inimiga. Com os remanescentes da frota não era possível dar amplo desenvolvimento aos transportes marítimos, não só por decréscimo do número de unidades disponíveis mas, ainda, por se tratar, em sua maioria, de navios obsoletos, com dezenas de anos de atividades ininterruptas, exigindo obras constantes a que são submetidos em virtude de suas precárias condições, o que prejudica a continuidade dos transportes, devido às longas estadias nos estaleiros. Com referência às unidades exclusivamente para cargas, foi efetuada a aquisição de 30 unidades, que tornarão o Lóide Brasileiro perfeitamente aparelhado para esse gênero de transporte.

A inclusão de novos navios de passageiros, para a cabotagem, e mistos, para linhas internacionais, na frota da Empresa, é fator que se impõe não só pelas vantagens que advirão para o Lóide, mas, sobretudo, pelos benefícios que decorrerão para o próprio País, que, devendo expandir suas atividades econômicas, não pode prescindir de navios de passageiros convenientemente aparelhados, que o representem dignamente e possam assegurar o prestígio do Brasil entre as demais nações, numa propaganda direta e de efeitos mais positivos. Assim, essas unidades, em que pese o ônus da sua aquisição, apresentarão, sem dúvida, relevantes serviços ao próprio Governo, de vez que, com elas, colaborará o Lóide no programa de expansão do intercâmbio comercial e econômico elaborado pela alta administração do País.

As despesas com a execução deste programa de reaparelhamento da marinha mercante nacional estão estimadas no Plano Salte, para o quinquênio em Cr\$ 560.000.000,00, à conta do empréstimo interno tornado em divisas.

OLEODUTO

Foi prevista neste setor a construção de um oleoduto de Santos a Jundiá, estimada em Cr\$ 113.000.000,00, a serem atendidos à conta de dotação orçamentária própria.

RESUMO GERAL DAS DESPESAS DO SETOR TRANSPORTE
(MILHÕES DE CRUZEIROS)

	Orçamento comum	Dotações Constitucionais	Empréstimo		Fundo Rodoviário	Taxa de Melhoria
			Em Cr\$	Em divisa		
Construções ferroviárias	2.201	735	—	—	—	—
Melhoramentos ferroviários	2.246	—	650	730	—	—
Equipamentos ferroviários	—	65	391	173	1.875	940
Construções rodoviárias	—	—	166	560	—	—
Reaparelhamento de Portos (*) ..	—	—	—	—	—	—
Melhoria dos rios e canais	—	—	—	—	—	—
Frota Marítima	113	—	—	—	—	—
oleoduto	—	—	—	—	—	—
	4.560	800	1.207	1.463	1.875	940

(*) Não foi computada a importância aplicada pelos próprios concessionários.

ENERGIA ELÉTRICA

Desde longa data, o Brasil vem importando um grupo de mercadorias que constituem fonte de energia: carvão de pedra, briquetes, coque, gasolina e óleos combustíveis. Semelhante grupo montava, antes da guerra, a 2,5 a 2,6 milhões de toneladas anuais, ou sejam, aproximadamente, 80 % do total das matérias-primas importadas. A necessidade de adquirir essas mercadorias no exterior em tal volume constitui, evidentemente, ponto fraco da economia nacional, capaz de prejudicar a produção e os transportes em tempos anormais.

Urge, portanto, promover a utilização dos recursos energéticos naturais, dos existentes em mais abundância no território brasileiro. Qualquer programa de recuperação nacional só poderá ser encarado com a devida objetividade, mediante a adição de energia fóssil (sobretudo do petróleo) e hidráulica (para produção de eletricidade) à energia muscular do habitante a ser reabilitado, que requer, por seu turno, um programa de assistência alimentar e sanitária, de forma a retemperar-lhe as forças. Cabe, aqui, também, uma referência à energia atômica, que poderá tornar-se um elemento precioso na balança energética nacional e para a qual conta o País com a necessária matéria-prima.

Com o objetivo de ressaltar os reflexos que a situação do mercado mundial de combustível poderá exercer, no presente e no futuro, sobre a balança nacional de energia, convém assinalar que a "Conferência Econômica de Combustíveis", reunida em Haia no mês de setembro de 1947, constatou que as presentes necessidades mundiais em combustíveis são estimadas em 2.500 milhões de toneladas, ao passo que a produção não ultrapassa de 2.300 milhões de toneladas, havendo assim o *deficit* de 200 milhões de toneladas.

Essa redução é registrada, sobretudo, no volume de carvão de pedra extraído, principalmente, no após-guerra (quanto ao petróleo houve aumento permanente).

Será conveniente insistir em acentuar que a situação mundial de combustíveis não apresenta tendências para se normalizar nos anos próximos; ao contrário tudo indica que o *deficit* de produção permanecerá ainda durante algum tempo.

Com essas considerações, chega-se à conclusão de que é necessário corrigir-se a balança energética nacional, tanto qualitativa como quantitativamente, com o objetivo básico de utilizar melhor e mais racionalmente as fontes nacionais de energia, para tornar a economia e a defesa do país menos dependente do exterior; e aliviar nossa balança de pagamentos.

As providências fundamentais a adotar para atingir esse objetivo consistem em promover: a) pesquisa, lavra e industrialização do petróleo e do gás natural; b) investigação das reservas de lenhito, turfa, esquistos pirobetuminosos e areias betuminosas; c) intensificação e barateamento da produção do carvão de pedra nacional; d) racionalização e redução progressiva do consumo de lenha e seu derivado, o carvão vegetal, assim como execução obrigatória do reflorestamento e estímulo à silvicultura; e) exploração intensiva dos recursos hidráulicos; f) aplicação da eletricidade, sempre que possível, no aquecimento, bem como na tração ferroviária e urbana; g) criação de instituições técnico-experimentais, incumbidas de estudar a melhor utilização das fontes energéticas nacionais, em particular, a substituição da eletricidade pelas outras modalidades de energia, sobretudo das que dependem de importação.

INVESTIMENTOS

Os investimentos para a execução das providências estabelecidas no Plano Salte, relativamente à energia elétrica, deverão ser representados, sobretudo, pelo capital particular. Com a necessária assistência do Governo, em ambiente de confiança e de estímulo à iniciativa privada, secundado por uma política de crédito a longo prazo, com juros módicos, é certo que aquele afluxo de capital particular se verificará.

As sociedades de capitalização e seguros os institutos e caixas de previdência e assistência social, a exemplo do que ocorre em outros países,

encontrarão nos serviços de eletricidade aplicação absolutamente segura para seus fundos, uma vez que a legislação sobre tarifas de energia elétrica assegura remuneração aos capitais empregados nessa indústria. Suplementando a iniciativa privada, as inversões em serviços de eletricidade — pelos Estados, Territórios e Municípios, segundo planos já conhecidos — são estimadas, na vigência do Plano Salte, em Cr\$ 600.000.000,00.

Em harmonia com as diretrizes traçadas para a execução do Plano Salte, só poderão ser previstos no momento, como encargos diretos do Governo Federal, agora as verbas consignadas no Orçamento Geral da União, as seguintes importâncias:

	Cr\$
Companhia Hidrelétrica do São Francisco (ações ordinárias)	200.000.000,00
Plano Nacional de Eletrificação	200.000.000,00
Eletrificação rural	100.000.000,00
Indústria pesada de material elétrico (parte do Governo)	250.000.000,00
	<hr/>
	750.000.000,00

Verifica-se, assim, que os recursos a serem invertidos pela iniciativa privada, custando com a ação de estímulo e de amparo do governo, alcançam a importância de Cr\$ 6.821.660.000,00, num total de Cr\$ 8.171.660.000,00, previsto para o subsetor de energia elétrica.

A maior parte das iniciativas relacionadas com exploração da energia elétrica é financiada pelo capital privado, inclusive estrangeiro. Reserva-se o Governo uma posição reflexa de amparo e de estímulo às empresas concessionárias, na medida da conveniência do interesse público.

Embora se haja verificado que, nas inversões dessa natureza, cerca de 35 % se destinam às aquisições e prestações de serviços fora do País, seria temerário que o Estado garantisse de maneira geral todos os empréstimos desta ordem feitos no exterior.

A execução dessa parte do Plano exigirá, no exterior, uma despesa média anual de cerca de 25 milhões de dólares, importância essa que, em sendo necessária sua remessa para o estrangeiro, em cada exercício, perturbaria de forma apreciável a balança de pagamentos. E', portanto, inevitável que esses recursos provenham, pelo menos em grande parte, do estrangeiro, propiciando, assim, reembolso mais lento e suave.

A colaboração da União deverá corresponder às características de cada caso; em todos eles, porém, sua contribuição consistirá principalmente em facilitar ou proporcionar a obtenção de meios, em bases compatíveis com a natureza e finalidade das inversões, atendendo a que se trata de atividade cuja remuneração máxima a lei estabelece em 10 %.

Para pagamento de serviços prestados e compra de materiais no estrangeiro, o Governo poderá garantir a transferência dos meios necessários ao serviço dos investimentos aplicados com tais finalidades.

Tudo indica que uma parte substancial das inversões previstas em moeda nacional poderá ser obtida com novos recursos alienígenas, sendo o restante coberto com o capital nacional. No tocante à obtenção de moeda nacional, o Governo poderá, ainda, sobretudo para as empresas que operem com capital predominantemente brasileiro, propiciar empréstimos internos.

Dessa maneira, será conseguido um fluxo de crédito, a longo prazo e juros módicos, dirigido no sentido do financiamento das necessidades crescentes das empresas de eletricidade de forma que possam acompanhar, em ritmo acelerado, o desenvolvimento dos demais setores da produção, intimamente dependentes da energia elétrica.

Como o ciclo iniciado pelo Plano Salte será eminentemente caracterizado pela expansão econômica, não parece difícil a absorção de títulos das empresas pelo mercado interno. No entanto, como segurança aos negócios de tais empresas, o Tesouro da União poderá, ainda, em determinados casos, obrigar-se à subscrição de ações ou obrigações não absorvidas pelo mercado nacional.

Elettricidade

Todos os Governos têm a preocupação de colocar a energia natural, existente nos cursos d'água e em subsolos, à disposição da Nação, isto é, de utiliza-la em benefício da coletividade, obrigando nesse particular, como um dever precípua do Poder Público, que todos os interesses individuais se ajustem às necessidades gerais. A nossa legislação considera serviço público: a produção, transmissão, transformação, distribuição e fornecimento de energia elétrica. Prevê, contudo, a delegação dessas atividades a empresas particulares, sob a forma de autorizações e concessões.

O serviço concedido não perde o caráter fundamental de serviço público, isto é, de função precípua do Estado. O concessionário executa o serviço pelo Estado, para o Estado, com prerrogativas semelhantes às que o Poder Público teria se o explorasse diretamente. Ao concessionário é assegurada a integridade, a recuperação e a remuneração do capital empregado no serviço público.

As normas de regulamentação dos serviços de eletricidade têm em vista o triplice objetivo de: assegurar serviço adequado, fixar tarifas razoáveis e garantir a estabilidade financeira de tais empresas. Com essa finalidade, e nos termos da lei, o Governo exerce a fiscalização técnica, administrativa e financeira das empresas.

O grande problema no setor da energia elétrica é o de abundância e segurança no suprimento. O desenvolvimento econômico do País e, muito particularmente, a sua industrialização precisam ser acompanhados, passo a passo, pela eletrificação, isto é, pela ampliação das atuais e a construção de novas usinas geradoras de energia elétrica, que deve ser conduzida, em escala crescente, aos consumidores industriais, comerciais, rurais e domésticos. A fonte primária de energia, realmente abundante no território nacional, é de natureza hidráulica, impondo-se o seu aproveitamento progressivo. O recurso às usinas termelétricas será utilizado apenas nos casos em que elas se justifiquem, em virtude de condições especiais. Essa situação poderá alterar-se sensivelmente, tão logo esteja industrializado o petróleo nacional.

O Plano Salte adotou para a execução do Plano Nacional de Eletrificação as conclusões e recomendações gerais formuladas a respeito dessa matéria pela Comissão Especial, instituída em 1944 e que se reuniu no Conselho Federal do Comércio Exterior, com o fim de estudar a ampliação dos recursos geradores e a racionalização progressiva da indústria de eletricidade, para atender às necessidades criadas com o desenvolvimento econômico do País.

Eletificação rural

A eletrificação rural constitui um dos meios mais poderosos para aumentar, melhorar e tornar mais racional a produção agrícola e pastoril, pelo emprêgo de métodos eficientes e higiênicos na pequena indústria respectiva. Ao mesmo tempo, melhora consideravelmente as condições de vida no campo e nas pequenas aglomerações do interior. A eletrificação rural poderá atenuar, em parte o êxodo do homem do campo para a cidade. A eletrificação distribuída nas zonas rurais permitirá sua aplicação nos mais variados e modernos processos de mecanização do trabalho, bem como na iluminação e nas utilizações domésticas de fazendas, granjas e habitações.

A eletrificação rural, para ser estimulada, exige o apoio decisivo do Governo, seja pela subvenção direta, seja pela concessão de crédito a longo prazo às cooperativas que se organizarem para realizar tão útil quanto necessária tarefa, nas regiões onde a iniciativa apresenta índices favoráveis.

O Plano Salte prevê a inclusão de Cr\$ 100.000.000,00 no quinquênio para atender a cerca de 4.000 quilômetros de linhas rurais de distribuição, com os equipamentos de transformação e controle respectivos.

Indústria de Material Elétrico

A implantação da indústria pesada de material elétrico e, mais ainda, de turbinas hidráulicas, foi amplamente estudada pelo Governo, através da Comissão de Indústria de Material Elétrico, que realizou os respectivos entendimentos preliminares, inclusive no estrangeiro.

A indústria de material elétrico existente no País tem podido atender apenas em parte às necessidades do consumo, e, assim mesmo, nos equipamentos de classe leve, tais como: transformadores de distribuição, condutores elétricos, alguns tipos de isoladores, motores de pequena potência e baixa tensão, pequena aparelhagem de controle e comando, lâmpadas elétricas, aparelhos de iluminação, pilhas e acumuladores, alguns tipos de aparelhos domésticos e material miúdo de instalação elétrica.

Verifica-se, portanto, que, além de já existir o mercado indispensável para justificar a instalação de uma sólida indústria desse gênero no País, poderia ser efetuada ainda uma grande economia em divisas no comércio com o estrangeiro.

Essa atividade exige, porém, alta técnica e inversões substanciais de capital, a qual, por isso mesmo, ainda não pôde ser iniciada no Brasil. Os entendimentos realizados nos Estados Unidos da América do Norte, em 1945 e 1946, evidenciaram a possibilidade de ser obtida naquele País a desejável participação financeira para pagamento de serviços, materiais, máquinas, equipamentos e ferramentas, prestados ou adquiridos no estrangeiro.

Urge, portanto, incentivar os estudos tendentes a implantar no Brasil a fabricação de material elétrico em larga escala, para produzir, tanto quanto possível, a linha completa de fabricação, conjugando-se para esse fim os capitais particulares, nacionais e estrangeiros, complementados, se necessário, com recursos oficiais e utilizando-se, para atingir o objetivo em vista, a experiência e a técnica alienígenas. A indústria existente de materiais elétricos leves deve ter sua atuação encorajada, a fim de que possa produzir progressivamente, expandindo-se com o aumento de solicitação do mercado nacional.

As despesas com o programa de energia elétrica, na parte que cabe à União, atingem a 750 milhões de cruzeiros, dos quais 200 milhões correrão à conta de dotações com destinação constitucional e os restantes 550 milhões à conta do orçamento comum.

PETRÓLEO

Não é mais possível desenvolver a produção, os transportes e o comércio, em condições eficientes, sem o emprego do petróleo em larga escala. A solidez econômica e a defesa militar de uma Nação dependem, em grande parte, desse combustível.

O consumo de petróleo, *per capita*, no Brasil é de cerca de 50 kg., por ano; na Argentina é de 400, na Venezuela é de 500, no Canadá é de 700 e nos Estados Unidos da América do Norte é de 1.200.

O consumo atual de petróleo, no País, é de 50.000 barris por dia.

O Plano Salte programou uma série de trabalhos, que serão executados em quatro anos, e que virão assegurar o atendimento das necessidades atuais com petróleo nacional.

Dentro de quatro anos, ou seja por ocasião da conclusão desses trabalhos, as nossas necessidades diárias de petróleo, segundo a lei de crescimento que vem sendo seguida, terão atingido a 80.000 barris por dia.

Assim, nessa ocasião, além dos 50.000 barris diários, atendidos pelo Plano Salte, haverá necessidade, ou seja mercado certo, para mais 30.000 barris por dia. Esses 30.000 barris deverão ser supridos pelas organizações já autorizadas a funcionar no País e cujas instalações certamente não ficarão concluídas antes desse prazo.

As atividades programadas para o petróleo são as seguintes:

1.º Pesquisa intensiva, em parte, de algumas áreas das diferentes bacias sedimentárias, que atingem a 300 milhões de hectares, aquisição de todo o material especializado necessário à perfuração de poços e execução dos trabalhos complementares.

Orçamento: 1.150 milhões de cruzeiros.

2.º Aquisição e montagem de refinarias para produção diária de 45.000 barris e ampliação da refinaria da Bahia para produção de 5.000 barris diários.

Orçamento: 650 milhões de cruzeiros.
 3.º Aquisição de 15 petroleiros de 15.000 toneladas cada um, ou tonelage total equivalente.
 Orçamento: 700 milhões de cruzeiros.

A despesa com esse programa atinge a 2.500 milhões de cruzeiros, dos quais 400 milhões correrão à conta de dotações com destinação constitucional, 750 milhões à conta do orçamento comum e 1.350 milhões à conta do empréstimo em divisa.

O oleoduto de Santos a Jundiá consta do Setor Transportes. Todos os trabalhos foram minuciosamente programados e os orçamentos elaborados com a maior cautela.

Para esses estudos, assim como para execução dos trabalhos, o Governo, além dos órgãos próprios, conta com a colaboração de uma organização técnica especializada norte-americana, que há três anos presta a sua assistência.

FINANCIAMENTO DO PLANO SALTE

As medidas previstas para o financiamento do Plano Salte foram elaboradas com duplo objetivo: evitar tanto quanto possível novos encargos para os contribuintes e para a economia nacional em seu conjunto; e, por outro lado, prevenir uma inflação monetária, que poderia pôr em perigo a execução do próprio Plano ou anular os efeitos salutares da expansão e intensificação das atividades econômicas.

Despesas

As Despesas da União com o Plano, para o quinquênio de sua execução, são as seguintes:

Despesas — (milhões de cruzeiros):	
Saúde	2.620
Alimentos	3.700
Transportes	8.030
Energia	3.250
Juros	700
Total	18.300

As despesas que cabem à União no Setor Energia correspondem a 2.500 milhões de cruzeiros para o Subsetor Petróleo e a 750 milhões de cruzeiros para o Subsetor de Energia Elétrica.

O Plano determinará, portanto — sem o serviço de juros — uma inversão de 17 bilhões e 600 milhões de cruzeiros sob a responsabilidade direta da União, a ser realizada no curso de cinco anos, ou seja de cerca de 3,5 bilhões de cruzeiros em média por ano.

Torna-se necessário, porém, deduzir desse montante as dotações orçamentárias comuns, já existentes, para finalidades análogas, e que representam no Orçamento da União, para o exercício de 1948, um total de cerca de 800 milhões de cruzeiros, o que equivaleria a 4 bilhões de cruzeiros para o quinquênio do Plano.

Outra parte substancial das obras previstas no Plano poderá ser custeada à conta das dotações com destinação constitucional — valorização econômica da Amazônia e do Vale de São Francisco obras, serviço de assistência econômica e social de defesa contra os efeitos da seca do Nordeste. Tais dotações de aplicação compulsória representam no quinquênio da execução do Plano um total de 1.520 milhões de cruzeiros.

A despesa efetiva com as inversões do Plano Salte reduz-se assim a cerca de 12 bilhões de cruzeiros (17,6 bilhões menos 5.520 milhões de cruzeiros), ou seja 2,4 bilhões de cruzeiros ao ano.

Tal montante não ultrapassa, tanto do ponto de vista econômico como financeiro, a capacidade do País. A Renda nacional deve manter-se, atualmente, de acordo com os dados oficiais e a avaliação feita pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, entre 120 e 130 bilhões de cru-

zeiros. Uma inversão de 2,4 bilhões anuais corresponde, portanto, a 2% da Renda Nacional, sem levar em consideração que ela se beneficiará, sem dúvida, com a execução do Plano.

As inversões de capital feitas no País ultrapassavam já em 1946, segundo estimativa da Comissão de Investimentos, 10 bilhões de cruzeiros, de modo que, ainda sob esse aspecto, o Plano não envolverá gastos incompatíveis com as nossas possibilidades. Assim, durante a execução do Plano Salte mais de três quartos do capital ordinariamente disponível poderão ser aplicados em atividades da economia privada.

Por outro lado, as despesas a serem realizadas com o Plano Salte representam virtualmente, na sua totalidade, uma inversão em bens de produção altamente reprodutivos, inclusive no que se refere às tarefas ligadas à saúde.

Recursos

O financiamento de bens reprodutivos foi feito, no passado, em nosso País, por meio de empréstimos a longo prazo. A experiência, no entanto, mostra os bem conhecidos inconvenientes de tal prática. Além disso, seria impossível, nas condições atuais, promover o financiamento das atividades previstas no Plano Salte, na sua totalidade ou mesmo em sua maior parte, por meio de empréstimos. Os recursos estrangeiros estão, no momento, absorvidos principalmente pela necessidade de reconstrução da Europa, e o mercado de empréstimos internos, para títulos governamentais, apresenta-se bastante limitado. Nestas condições, parece razoável utilizar, como prevê o Plano, para a sua execução, os recursos seguintes:

Recursos

Em milhões de cruzeiros

1.º Dotações que comumente têm sido incluídas no orçamento até 1948 para atividades análogas às que passam doravante, coordenadamente, a figurar no Plano (montante previsto para cinco anos)	4.000
2.º Produto do reajustamento das tarifas aduaneiras (em cinco anos)	3.000
3.º Arrecadação tributária resultante do próprio Plano — cerca de 10 % de Despesa — (em cinco anos)	1.680
4.º Dotações orçamentárias com destinação constitucional	1.520
5.º Empréstimo na base de 5 % do valor das exportações, em cinco anos	4.800
6.º Utilização, sob forma de empréstimo, das divisas existentes no Banco do Brasil até o máximo de	1.800
7.º Empréstimo sobre o produto da liquidação do estoque de café do D. N. C.	1.500
Total	<hr/> 18.300 <hr/>

Convém assinalar que o aumento da arrecadação orçamentária da União, durante o período de 1940 a 1947, se verifica numa progressão média de 15,2%, a qual, no último quinquênio (1943-1947) se elevou a 26,15% sobre a arrecadação do ano anterior. No próximo quinquênio, correspondente à execução do Plano, o acréscimo provável que se verificar na arrecadação da Receita ficará, na sua quase totalidade, reservado ao custeio das despesas não relacionadas com o Plano. Apenas uma parcela desse aumento, estimada em 1.680 milhões de cruzeiros, ou seja em 336 milhões anuais, a qual derivará, naturalmente, das rendas proporcionadas em virtude das próprias inversões do Plano, será aplicada à execução de suas iniciativas.

Do produto do empréstimo baseado no valor da exportação foi excluída a importância de 1.400 milhões de cruzeiros, que se destina à liquidação

da dívida do Tesouro Nacional para com os exportadores, resultante da retenção de 20 % sobre o valor da exportação atualmente em vigor. Esta retenção será abolida antes da inauguração do Plano Salte.

As divisas previstas no esquema financeiro do Plano constituirão, principalmente, em moedas compensadas, de aplicação limitada e que não produzem juros senão em proporções insignificantes.

A liquidação do estoque do café no D. N. C. far-se-á com toda prudência para não determinar uma pressão sobre os preços dessa mercadoria. A aplicação do produto da referida liquidação no financiamento do Plano efetuar-se-á de pleno acôrdo com as estipulações do Convênio do Café. Do montante de 1.500 milhões de cruzeiros, que se espera alcançar na liquidação total do estoque, será excluída a importância de 300 milhões de cruzeiros, oriunda de vendas que se realizarem antes da inauguração do Plano, a qual será destinada ao "Fundo Rotativo".

A amortização dos três empréstimos — sobre o volume das exportações, as divisas no Banco do Brasil e o produto das vendas de café — será feita nos quatro anos que se seguirem ao quinquênio do Plano, e à conta das dotações orçamentárias, que, em virtude da sua conclusão, se tornarem disponíveis, ou as desde já comprometidas, em princípio, com esse encargo.

FUNDO ROTATIVO

Está, igualmente, prevista a constituição de um "Fundo Rotativo" destinado não só às aquisições e vendas dos diferentes artigos, instrumentos e máquinas para o aparelhamento racional do trabalho ou dos meios de transporte indispensáveis à execução do Plano, como também a auxiliar o financiamento da produção.

O Fundo Rotativo será constituído:

- a) Pelo produto da venda da parte do estoque de café, que se realizar no segundo semestre do exercício de 1948;
- b) Pelo produto das rendas oriundas do reajustamento da tarifa aduaneira, no segundo semestre do exercício de 1948;
- c) Pelo produto de operações de financiamento do algodão ou de outros artigos pelo Governo Federal.

E' de esperar-se que estas três fontes de recursos proporcionem pelo menos um montante de 800 milhões de cruzeiros.

O quadro a seguir mostra a composição dos recursos e a distribuição das despesas, ano por ano, inclusive a parte destinada ao resgate do débito anterior do Tesouro Nacional para com os exportadores.

AUTONOMIA ADMINISTRATIVA E CONTÁBIL DO PLANO SALTE

As iniciativas previstas no Plano Salte serão executadas, segundo a sua finalidade, por diferentes órgãos administrativos existentes nos Ministérios.

O êxito dessas iniciativas dependerá, entretanto, de uma direção uniforme, exercida por uma autoridade capaz de coordená-las e orientá-las. Seria uma injustificável contradição admitir que o Plano Salte, ao constituir, por sua própria natureza, uma conjugação de esforços e recursos, no sentido de atingir um objetivo comum do Governo, deixasse êsses esforços e recursos à mercê de interpretações e providências multilaterais. Sua inexequibilidade seria, neste caso, manifesta. Só a unificação poderá conduzir, uniformemente, à execução das providências programadas num ritmo de trabalho capaz de evitar prejudiciais conflitos ou fricções de ordem jurisdiccional. Impõe-se, portanto, a adoção de um sistema administrativo, de caráter transitório, como o próprio Plano, mas de amplitude tipicamente interministerial.

A única autoridade naturalmente credenciada para exercer tais atribuições seria o próprio Presidente da República. Diante, porém, da notória impossibilidade material de sobrecarregar o Chefe do Executivo com a di-

reção das múltiplas e complexas operações que o requer, a solução que se oferece a esse problema de ordem administrativa consistirá em investir um delegado de imediata confiança da indispensável autoridade, para superintender a execução do Plano. Este delegado do Presidente da República poderá ser de sua livre designação, incumbido da missão especial de exercer a indispensável coordenação das medidas que, em perfeita harmonia interministerial, devam ser tomadas.

As dotações orçamentárias destinadas a ocorrer às despesas previstas no Plano não poderão, por outro lado, estar sujeitas às prescrições estabelecidas no Código de Contabilidade para as atividades normais da administração. É necessário aplicar-lhes, expressamente, o regime especial previsto no mesmo Código, para as despesas extraordinárias e urgentes, que é o de adiantamentos, com um prazo mais dilatado para as prestações de contas, uma vez que, em grande parte, as compras de equipamentos serão efetuadas no exterior. Esse regime especial poderá ser estabelecido na lei institucional do Plano Salte, à semelhança do que foi praticado relativamente ao antigo Plano de Obras e Aparelhamento da Defesa Nacional. As transações comerciais, atualmente, requerem medidas práticas e expeditas, muito diferentes das que ocorriam no regime normal de comércio, para o qual foram, antigamente, prescritas as regras gerais da Contabilidade Pública, que ainda se acham em vigor.

CONCLUSÃO

A vista das razões expostas e da documentação que acompanha esta Mensagem, somente por intermédio de um Plano, como o que ora tenho a honra de enviar ao Congresso, poderão ser conjugados esforços e recursos para que os problemas nacionais de maior relêvo obtenham as soluções que estão a exigir.

A enumeração desses problemas, com a indicação do vulto das despesas programadas para enfrentá-los, foi a mais breve e expressiva síntese que se pôde fazer para oferecer uma idéia geral de sua magnitude. O sentido da verdadeira extensão, da importância e da oportunidade de que eles se revestem, é encontrado nos Relatórios correspondentes a cada especialidade, onde figuram os elementos informativos, as tabelas estatísticas e a justificação das providências sugeridas.

Não resultou, portanto, este Plano de uma improvisação superficial e sim de prolongadas pesquisas e sistemáticos levantamentos de dados, que foram por minha especial determinação coligidos, coordenados e expostos sob a orientação do Diretor-Geral do Departamento Administrativo do Serviço Público, Sr. Mário de Bittencourt Sampaio, que nessa tarefa teve a colaboração dos Srs. Joel Rutênio de Paiva, Júlio César Covelo, José Pedro Escobar, Carlos Berenhauer Júnior, Milton de Lima Araújo e Richard Lewinshon, incumbidos respectivamente de cada um dos setores que integram o Plano, além de uma equipe de técnicos do Governo Federal e do Estado de São Paulo. O Departamento Administrativo do Serviço Público, eficiente órgão diretamente subordinado ao Presidente da República, com a sua larga experiência, adquirida no preparo da proposta do Orçamento e acumulada, ano após ano, pelo exame de todos os programas de trabalho das unidades administrativas que compõem a estrutura do Governo Federal, pôde, rapidamente, desempenhar a missão que lhe foi confiada, graças ao concurso dos técnicos que possui e de outros especialistas que, igualmente, trouxeram a este Plano a contribuição desinteressada da sua inteligência e do seu patriotismo.

Mas, para que este trabalho não refletisse apenas os propósitos do Executivo, teve êle o privilégio de ser assistido e supervisionado pelos eminentes homens públicos, que tão relevantes serviços têm prestado ao País como Ministros de Estado e no Parlamento, os Srs. Artur de Sousa Costa, Odilon Braga e Mário Brant, representantes credenciados dos maiores Partidos Nacionais na Comissão Interpartidária, que, em virtude dos recentes acordos políticos, foi constituída para proporcionar ao Governo o apoio de que necessita para exercer as suas atribuições com o maior proveito para a Nação.

RESUMO GERAL DAS DESPESAS DO SETOR ENERGIA

(Em milhões de cruzeiros)

Discriminação	Orçamento comum	Dotações constitucionais	Empréstimo em Divisas	Total
Energia Elétrica	550	200	—	750
(Despesas da União):				
Petróleo	750	400	1.350	2.500
(Exceto o Oleoduto):				
Totais	1.300	600	1.350	3.250

FINANCIAMENTO DO PLANO (EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

A. Recursos Orçamentários

I. Orçamento comum

Período	Saúde	Transp.	Energia		Juros	Subtotal I	Saúde	Transp.	Energia		Subtotal II	Total A I e II
			Petróleo	Eletr.					Petróleo	Eletr.		
1949	170	800	60	10	60	1.100	10	120	80	30	240	1.340
1950	320	850	160	70	100	1.500	30	165	80	40	315	1.815
1951	520	850	320	120	140	1.850	35	185	80	40	340	2.190
1952	560	960	210	150	180	2.100	30	162	80	40	310	2.410
1953	550	1.160	—	200	220	2.130	15	170	80	50	315	2.445
Total do quinquênio	2.120	4.560	750	550	700	8.680	120	800	400	200	1.520	10.200

II. Dotações constitucionais

B. Recursos extraorçamentários

III. Empréstimos s/ Exportação

IV. Divisas (B.B. e D.N.C.)

Período	Saúde	Aliment.	Transp.	Amortiza- ção do dé- bito ant.	Subtotal III	Saúde	Alimen.	Transp.	Petróleo	Subtotal IV	Total B (III e IV)	Total Geral (I a IV)
1949	60	405	115	740	1.320	20	50	730	700	1.500	2.820	4.160
1950	60	720	370	—	1.150	20	80	350	450	900	2.050	3.865
1951	80	750	320	—	1.150	20	80	100	100	300	1.450	3.640
1952	40	720	200	—	960	20	80	100	100	300	1.260	3.670
1953	40	718	202	—	960	20	97	188	—	300	1.260	3.705
Total do quinquênio	280	3.313	1.207	1.400	6.200	100	387	1.463	1.350	3.300	9.500	19.700

Essa Comissão, após prolongados estudos, apresentou o Relatório dos seus trabalhos, o que se encontra em anexo.

Ao apresentar a Vossas Excelências, Senhores Membros do Congresso, o presente Plano de Governo, tenho a satisfação de oferecer o mais completo trabalho que, nas circunstâncias atuais, foi possível executar. As falhas que, inevitavelmente, pelas suas proporções e pelo seu alcance, não pode deixar de conter, serão, naturalmente, supridas durante a discussão e a votação inspiradas pelo mesmo espírito de civismo, compreensão política e ilustração intelectual com que Vossas Excelências têm ajudado o Governo e servido ao Brasil.

Em 10 de maio de 1948.

EURICO G. DUTRA.

PARECER DA COMISSÃO INTERPARTIDÁRIA

A Comissão instituída pelos Partidos que, sob a inspiração do Presidente da República, deliberaram unir os seus esforços com o declarado objetivo de facilitar e acelerar a solução dos problemas nacionais de maior importância e urgência, deu início aos seus trabalhos examinando o Plano Salte, para esse fim já elaborado no Departamento Administrativo do Serviço Público.

Tem dessarte, início, no país, uma experiência política de largo alcance e cuja novidade merece ser posta na devida evidência.

O GOVERNO E OS PARTIDOS

2. Partindo do reconhecimento da conveniência de uma lúcida e imediata coordenação de suas próprias atividades quer diretas quer supletivas ou de estímulo, o Governo enceta a prática do prévio levantamento das necessidades públicas de maior premência, resultantes da acumulação de efeitos negativos não atalhados no devido tempo, a fim de provê-las, quanto antes, por via de uma ação única, simultânea e contínua, o que importa dizer — planejada. E porque a Constituição tenha consagrado o regime dos partidos de âmbito nacional, garantido e aperfeiçoado pelo sistema da representação proporcional, estendido à composição das comissões permanentes da Câmara e do Senado (art. 40, parágrafo único e art. 56), não quis remeter ao Congresso o plano elaborado, sem que os referidos Partidos fôsse previamente consultados, sobre as suas bases, objetivos e soluções e fôssem atendidos nas críticas e emendas que formulassem.

3. Se ainda vigorasse no país o sistema dos partidos estaduais e a Constituição ainda facultasse, embora tácitamente, a elaboração de leis sistemáticas ou de providências de caráter orgânico, por via de "autorizações legislativas", outra poderia ser a conduta do Presidente da República, conforme se registrou no passado. Apoiando-se nos Governadores que, mandando à Câmara e ao Senado representações por bem dizer unânimes, e, mercê do irresistível amparo de pesadas maiorias parlamentares, submissas à direção de líderes de sua escôlha pessoal, fácil lhe seria obter do Congresso, fraudado nas suas prerrogativas e omisso no cumprimento de seus deveres, a delegações de poder que desejasse. Mas, adotada na República, por força da nova Constituição, a representação proporcional em regime de partidos garantidos e disciplinados pelo Poder Judiciário (arts. 94, IV, e 119), e impedidas, por dispositivo expresso, as autorizações legislativas (art. 36, parágrafo 2.º), não é de esperar-se que o Governo possa dispor, no Congresso, dos efetivos numéricos suficientes para fazer passar, nas Comissões e nos plenários da Câmara e do Senado, sem maiores demoras e dificuldades, os projetos de lei de sua iniciativa, sobretudo os de natureza orgânica e de indispensável sistematização e apuro técnico.

Separar, quanto possível, a política, *stricto sensu*, da administração; enobrecer a primeira pela elevação de seus intuitos e pelo aprimoramento dos processos de ação partidária; delimitar o campo neutro dos entendimentos impostos pelo civismo e pelo apêgo aos interesses permanentes da

comunidade nacional; situar, em suma, na esfera de uma ação interpartidária ostensiva, franca, clareada pelo debate público, os contatos cada vez mais indispensáveis entre a administração e o Parlamento, — eis como dar vida sã à Constituição jurada, e abrir novas perspectivas à transformação do Estado democrático, imposta pelo império da revolução econômica.

4. Uma das críticas mais severas dirigidas ao regime democrático, sobretudo de estrutura presidencialista, é a que acentua e condena a falta de entrosamento entre os órgãos do Poder Executivo e os do Poder Legislativo. Ausência de contatos mútuos e contínuos, desconexão de propósitos quando não choques ou hostilidades passivas, perda de tempo, desperdício de energias de toda a espécie e de recursos financeiros — tais, em grandes linhas, os vícios pelo comum atribuídos ao princípio constitucional da divisão e harmonia dos Poderes, muito mais de divisão do que de harmonia (W. Wilson — *Congressional Government*, 1913, págs. 251, 266, 270, 271, 274, 275, 277, 278; Emile Boutmy, *Element d'une Psych. Pol. du Peuple Americain*, 1906, págs. 160, 167, 168); James Garner, *Idées et Inst. Polit. Americaines*, 1921, p. 107; J. M. Mathews and C. A. Berdahl, *Does, and Readings in American Government*, N. Y. 1928, pág. 237; James T. Young, *The New American Govern. and its Work*, N. Y. 1931, págs. 94 a 95; Philip Dorf, *Visualised American Government*, N. Y., 1936, pág. 192).

Os publicistas europeus insistem muito na condenação dos contatos, não formalizados, por bem dizer furtivos, que se processam nos gabinetes ministeriais e nos corredores das duas Casas do Congresso dos Estados Unidos, entre ministros e chefes de serviços e deputados e senadore, não obstante seja certo que, nos derradeiros tempos, as Comissões permanentes da Câmara e do Senado insistam em ouvir em audiências regimentais e públicas, Ministros e funcionários de alta categoria, quando tenham de deliberar sobre assuntos relacionados com os seus departamentos.

5. A tentativa, feita pelo Governo, de submeter, previamente ao exame dos Partidos participantes do acôrdo, o plano de ação administrativa que deseja enviar ao Congresso, coloca-se na linha de evolução da política mais moderna, da política orientada pelas imposições da nova economia, resultante das duas últimas guerras mundiais e das revoluções, de várias naturezas, que elas produziram. De um ponto de vista mais imediato e prático, o Governo, por meio dela, possibilita a sua intervenção na fase mais oportuna e útil, ou seja — naquela em que ainda se não fixou a deliberação final, de envolta com o público engajamento de sua responsabilidade e do prestígio inerente à sua suprema autoridade. Sempre que tem procedido de modo diverso, isto é, que tem assumido de público a iniciativa de propor ao Congresso determinada medida, sente a sua autoridade de tal modo comprometida no êxito parlamentar da conduta adotada que difficilmente concorda em abandoná-la, mesmo em face de cabais demonstrações do seu desacôrto.

Ora, se os Partidos, já agora considerados órgãos constitucionais de ação política, de uma ação colateral de governo — se compenetrarem da importância da experiência tentada e prestarem ao Poder Executivo uma colaboração leal e eficaz, no consentido terreno de uma justificada conjunção de esforços — que não exclui nem deve excluir a livre crítica nos demais terrenos, — e se fizerem assistir de comissões e conselhos especiais, a que tenham acesso os técnicos e os líderes dos agrupamentos econômicos e populares de maior expressão, possível lhes será assegurar aos seus representantes no Congresso e nos órgãos interpartidários uma assistência de informação e de consulta de enorme valor. Por intermédio dela, poderão articular e coordenar as funções administrativas e legislativas e facilitar o seu entrosamento com as daquelas "autoridades" que LE PLAY denominava "sociais", por se instaurarem mercê da espontânea escolha dos respectivos grupos sociais — universitários, eclesiásticos e profissionais de todas as naturezas.

6. Em uma: a Constituição vigente, ao estabelecer a representação proporcional em regime de partidos sujeitos ao supremo contrôle do Poder Judiciário, e ao impedir, de maneira expressa, a delegação de atribuições legislativas, dificulta a existência, na Câmara, daquelas maiorias maciças, que, no passado, sob a direção de porta-vozes presidenciais, aprovavam, até por antecipação as medidas de governo que dependessem do voto do

Congresso. Isto pôsto, ou se recorre ao emprêgo de novos métodos políticos que assegurem aquêlê voto, num claro e arejado regime de ação inter-partidária, ou teremos de correr um dos dois graves riscos: o de demonstrar a inexequiribilidade da Constituição, dessart elevando fundadas dúbidas sôbre a eficácia da própria democracia; ou o de violá-la, na sua letra e no seu espírito, preparando, pelo subórno ou pela violência, a vitória, a qual-quer preço, de um forte partido oficial, disposto a ser partido único, o que por certo reabriria, entre nós, o ciclo das conspirações e dos movimentos revolucionários.

Parece, pois, indubitável, que o processo preferido é o mais consentâneo com a letra e com o espírito da Constituição, e que cabe aos Partidos o dever de se reorganizarem para o exercício das relevantes funções que a Constituição lhes reserva, inclusive para o de uma permanente cooperação com os órgãos administrativos, aos quais poderão levar o valioso concurso de seus técnicos, de seus homens experimentados, quer de dentro quer de fora do Parlamento, sempre que haja a resolver assunto que, por sua natureza, transcenda dos horizontes de definição de seus princípios diferenciativos.

7. Reconhecendo, dessarte, a importância da experiência que se ia tentar, a Comissão Interpartidária passou a examinar com o mais vivo interesse o Plano Salte, mandado organizar pelo Presidente da República, predisposta a modificá-lo o menos que lhe fôsse possível e resolvida a fazê-lo com o leal propósito de facilitar a sua aprovação pelos Partidos e conseqüentemente pelo Congresso.

Funcionou a Comissão em dependência do Edifício do Ministério da Fazenda, especialmente posta à sua disposição pelo Diretor Geral do Departamento Administrativo do Serviço Público, iniciando os seus trabalhos, sempre efetuados em conjunto, no dia 17 de fevereiro.

Realizou cerca de 14 sessões (2 por semana), em tôdas tomando parte o mencionado Diretor — Sr. Mário Bittencourt Sampaio — sob a orientação de quem foi elaborado o Plano em aprêço, e de quem a Comissão recebeu sempre tôda a necessária colaboração e assistência, inclusive de ordem técnica. Também foram ouvidos pela Comissão, em diversas oportunidades, os relatores das diferentes partes de que êle se compõe.

NATUREZA E ALCANCE DO PLANO SALTE

8. O plano cujo nome, tomado em sigla, das iniciais das palavras SAÚDE, ALIMENTAÇÃO, TRANSPORTE, ENERGIA, sugere a ordem imperativa de um impulso para frente por sôbre dificuldades e obstáculos, tem dado ensejo a suposições pouco fundadas.

Desde o primeiro momento, a Comissão teve o prazer de verificar que não se trata de um plano de estilo e inspiração totalitária, concebido com o ousado escôpo de oficializar, de modo mais ou menos imediato, tôdas as atividades econômicas da República.

Embora seja também "quinqüenal", seus objetivos são bem mais modestos e resultam da observação de fatos inequívocos, em particular da urgente necessidade de resguardar a saúde periclitante de centenas de milhares, senão mesmo de milhões de brasileiros; de aumentar a produção de gêneros alimentícios exigidos pelo abastecimento da Nação, assim de consumo interno como de exportação, para compra no estrangeiro de máquinas e mercadorias de forçada importação; e, com êsse objetivo, da modernização e do reaparelhamento dos sistemas nacionais de transporte ferroviário, marítimo e fluvial, bem como do indispensável aumento das fontes de energia.

Limita-se, tal qual se vê, às atividades dos serviços atinentes à esfera federal, inclusive as de assistência sanitária e as de estímulo do plantio, em larga escala, de produtos alimentícios de primeira necessidade, máxime dos que dependam de um intenso e sistemático esforço de mecanização, — conforme sucede com o trigo, com o arroz e com o milho.

9. Sabe-se, de um modo geral, que a guerra suspendeu, por largo espaço de tempo, a possibilidade de reequipamento das nossas ferrovias e dos nossos portos, tornando impraticável a modernização dos seus traçados e instalações. Todos experimentamos os efeitos da alta geral de fretes,

quer terrestres quer marítimos, sem que, com êsse sacrifício, se tenha conseguido conter o *deficit* das estradas de ferro, e das emprêsas de navegação. As centrais geradoras de energia elétrica estão com a sua capacidade de produção já esgotada, trabalhando com os máximos tolerados de sobrecarga, quando rápido e contínuo é o crescimento da procura de electricidade. O petróleo descoberto nada representa diante do consumo nacional e isso no momento em que as importações de gasolina e do óleo Diesel se reduzem e encarecem, sendo que o preço do óleo Diesel pesa não pouco no custo de produção do cimento e de outros produtos de idéntica importância.

Mas não é só o balanço da energia mecânica que se encontra em *deficit*: é, também, o da energia humana. Há subnutrição. Há moléstias depauperantes. Há redução violenta de braços pela mortalidade prematura de adultos, particularmente nas camadas de população que se destinam ao trabalho rural. A renovação dos braços perdidos em consequência da malária, da tuberculose e da sífilis, não se efetua com o ritmo de outros países, porque se agravam dia a dia as devastações da mortalidade infantil.

Se, em síntese, esta é a posição dos problemas que desafiam a ação oficial, e se os recursos técnicos e financeiros de que dispomos são escassos, — manda o senso do “bom pai de família” que se predetermine o quadro das necessidades mais urgentes, tendo-se em vista os meios de provê-las.

E, uma vez que as soluções, por força de sua natureza são interdependentes, manifesto é que devem ser encaminhadas de maneira concertada e simultânea. Ora, para que isso se possa conseguir, com um mínimo de erros de previsão e o máximo de rendimento útil dos esforços conjugados, mister se faz um prévio levantamento dos dados da realidade observada, um demorado exame dos seus efeitos recíprocos e a prefixação refletida das providências possíveis, a fim de que entre elas se escolham as de maior conveniência e oportunidade.

E está dêsse feito justificada, em grandes linhas, a iniciativa do Governo, ao elaborar o Plano Salte.

ORIGENS E APLICAÇÕES DA IDÉIA DE PLANEJAMENTO

10. Antes da primeira guerra mundial, os governos, sobretudo os de índole democrática, cogitavam pouco do planejamento da ação que lhes cabia desenvolver. Preferiam elaborar “programas”, que, pelo comum, tomavam forma de execução nas propostas orçamentárias.

Com efeito, o orçamento contém em si o programa anual das arrecadações e das verbas que o Governo e o Congresso destinam à execução direta ou indireta de obras e serviços públicos e ao custeio da ação oficial de estímulo a certas atividades de interesse coletivo. Presume-se que os representantes da Nação conheçam de perto as necessidades das regiões que os elegem e que o plenário delibere, levando em conta as informações assim trazidas ao seu conhecimento.

Nem sempre, contudo, essa suposição ajusta-se à realidade. As informações originam-se, por vezes, de uma errônea ou interessada observação dos fatos. A preocupação do êxito pessoal do representante do povo leva-o não raro a exageros e a intransigências, que perturbam a visão dos verdadeiros interesses públicos. Outras vezes, motivos ligados à psicologia da ação partidária costumam determinar o sacrifício de relevantes e permanentes exigências coletivas. A proposta orçamentária, oriunda dos órgãos que se dedicam à satisfação das necessidades coletivas de maior vulto, e que em si contém o programa do Governo, sofre, então, modificações profundas, que costumam comprometer o rendimento da máquina administrativa, quando não dos órgãos que respondem pela segurança nacional, conforme sucedeu na França, e até na Grã Bretanha, nações que, por isso, tiveram de enfrentar, desprevenidas, sacrifícios muito mais dolorosos depois que sobre elas desabou a tormenta bélica.

11. Que diferença haverá entre “programa” e “plano”? Salvo melhor juízo, — a registrada entre “esboço” e “projeto”. O “programa” parte do conhecimento geral de determinados assuntos e interesses, das convicções que sem maior exame vamos formando sobre certos problemas. Contém muito de aspiração e pouco de pesagem e medida de fatos e possibilidades. Indica rumos e assinala tendências. Vale por um apêlo

aos que por dever de ofício ou de solidariedade atuam nos órgãos prepostos a executá-lo. Precisamente por isso nem sempre, ou quase nunca, os programas logram execução. Os tropeços não previstos, surgidos dos fatos e circunstâncias pouco examinados, pelo comum os modificam ou deturpam.

O “plano” começa a existir quando a realidade é cingida mais de perto. Faz-se proceder de uma vasta coleta de dados e informes, friamente tomados nas fontes mais seguras. Padroniza resultados para repetidos confrontos e decomposições analíticas. Reduz-os a estatísticas e gráficos. Fixa, por tentativa, objetivos parciais pertinentes a cada setor de estudo. Classifica e ordena os que sejam interdependentes e conduzam a efeitos comuns, com maior ou menor força de intensificação e acumulação. Esboça soluções seguidamente mais aproximadas do objetivo complexo e primordial. E conclui pela fixação no papel, — depois de um sustentado esforço de síntese e de abstração — dos índices dos símbolos, das linhas, que proporcionam a percepção visual dos objetivos e das soluções finalmente julgadas mais compatíveis com os fins predeterminados.

Na idéia de “plano” o que era aspiração se fez propósito lúcido e firme.

12. A guerra, transportando das salas de Estado-Maior para as dos órgãos ministeriais a prática do prévio e metuculoso estudo dos dados de realidade e da rigorosa predeterminação da ação a desenvolver, forçou os Governos, inclusive os de cunho democrático, a substituir a improvisação da “ação espontânea” pelo planejamento da “ação refletida”.

E porque os regimes ditos autoritários, eram, por índole, destinados à preparação para a guerra, neles se caracterizou e acentuou o propósito de planejamento, já então ampliado a todas as atividades nacionais, totalizadas no empenho de mobilização de todos os recursos capazes de assegurar a vitória.

Concomitantemente com essa evolução, de manifesto sentido militar, desdobrou-se a da revolução tecnocrática, destinada a preparar as Repúblicas soviéticas para um titânico esforço de industrialização intensiva, que as pusesse em pé de militante resistência à pressão do industrialismo ocidental.

No fundo, tanto nos setores militares, quanto nos da organização científica da indústria, inclusive da rurícola, o que especialmente se tinha em vista era substituir a “improvisação” e o “amadorismo”, que conduziam a “desperdícios”, “entrechoques” e “desordens”, da ação espontânea e empírica dos governos, sobretudo democráticos, pela “reflexão científica” e pela “especialização técnica” que asseguram o máximo de acerto nas decisões a tomar nas horas graves e nos críticos momentos da concorrência econômica.

Se é certo que nas nações democráticas, passada a emergência da guerra, cessou o supremo controle das autoridades militares, não o é menos que, no pertinente à ação governamental, propriamente dita, não mais se quis regressir à improvisação e ao empirismo. Muito ao contrário, disso, ainda nos países mais ciosos de seus ideais democráticos, insistiu-se em reservar ao técnico, ao especialista, o lugar que lhes cabe na ação oficial e a preparar os efetivos da Administração para as novas missões que as circunstâncias impunham ao Estado.

A idéia de planejamento da ação oficial não é, pois, de inspiração totalitária. Antecipou-se a ela. Surgiu dos debates dos modernos Estados Maiores Militares e dos laboratórios de pesquisa e estudo da “grande empresa”, em contínuo processo de integração e racionalização. Adquiriu nitidez e clareza, após as severas lições da guerra, que teriam de influir poderosamente sobre a conduta de todos os povos, ainda sobre a dos mais apegados aos princípios democráticos. É o que persuasivamente demonstram Paul de Vinat (*Scientific Management in Europe*, Genebre, 1927, págs. 18-22) e Charles Roy (*La Formule Allemande de Production Rationnelle dans l'Industrie*, pag. 3) e G. Barnish (*Essai de Politique Positive*, Bruxelas, 1919, pag. 11).

TENDÊNCIA DA POLÍTICA MODERNA

13. Ninguém, com experiência adquirida no exercício de funções legislativas e executivas, poderá negar que as novas atribuições e responsabilidades de que se reveste o Estado, particularmente depois da Primeira Guerra Mundial, estão exigindo reformas, cada dia mais profundas, na sua estrutura tradicional. Esclarecidos pelas experiências peculiares à "organização científica da produção" que, segundo as indicações de Taylor e Fayol deveriam assegurar à "grande empresa industrial" contemporânea o máximo rendimento com a mínima perda de energias, quer mecânicas quer humanas e pelas duras advertências da guerra, de igual modo, conducentes à necessidade de preparo geral da Nação para os supremos esforços bélicos, em regime de disciplina individual, de coordenação de unidades coletivas e de comandos hierarquizados, os homens de governo, com a tácita aquiescência dos governados, se vão inclinando à evidência da necessidade de estender, também, ao Estado, os benefícios da organização racional, caracterizada por uma coordenação seguidamente mais profícua das diferentes funções que lhes são peculiares e cedendo à imperativa conveniência de as articular com os órgãos de planificação e defesa dos interesses técnicos e econômicos dos diferentes grupos profissionais que dão estrutura à vida econômica de cada povo.

Entre as obras, adquiridas no país, que preconizam a reorganização do Estado sobre novas bases de inspiração científica, destacaremos as de G. Barnich (*Essai de Politique Positive, basé sur l'énergétique sociale de Solvay*, Bruxelas, 1919), de A. S. Klein (*La Synthèse Politique*, Paris, 1922), de P. Dubois Richard (*L'Organisation Technique de l'Etat*, Paris, 1930), de René Johannet (*Politique Experimentale*, Paris, 1933), de William Beard (*Government and Technology*, N. Y., 1934) e de Albert Brill (*Ascendent Government*, N. Y., 1939).

Merece estudo atento a de Dubois Richard. Servindo junto ao Secretário Geral da Presidência do Conselho, durante a primeira guerra mundial, Dubois Richard convenceu-se da premente necessidade de reforma do Estado, no seu país, reforma que, depois, formulou com profundos conhecimentos de todos os aspectos do problema, inclusive dos jurídicos e políticos.

No regime parlamentar, os vícios são opostos aos do regime presidencial. A instabilidade da conduta de um Parlamento multipartidário, sempre absorvido pelos assuntos propriamente políticos, contamina e paralisa a Administração que lhe é subordinada. Copiosa literatura evidencia os graves males decorrentes do predomínio do Parlamento sobre a Administração. Um homem de larga experiência de governo, André Tardieu, os resumiu e aclarou em pequeno tomo de grande repercussão: "*L'Heure de la Décision*" (Paris, 1934).

No que respeita à segunda das duas tendências primordiais acima indicadas, os trabalhos por nós consultados que mais impressionam são os de A. N. Holcombe, da Universidade de Harvard, (*Government in a Planned Democracy*, New York, 1935), de H. A. Overstreet, diretor do Department of Philosophy and Psychology College of the City of New York (*A Declaration of Interdependence*, New York, 1937), e James Burnham (*The Managerial Revolution*, New York, 1945).

ESTUDO DO PLANO SALTE

RESERVAS E RESSALVAS

14. O que atrás deixamos dito sobre a prévia consulta dos Partidos e sobre a indiscutível conveniência da aprovação que devem dar ao Plano Salte, não importa em reconhecer que a sua elaboração tenha sido precedida das pesquisas e reflexões específicas da verdadeira técnica de planejamento e menos ainda que aos Partidos tenha sido possível examiná-lo de modo atento e pormenorizado para o fim de o emendar como poderia convir. Comparado, porém, com o Plano de Obras Públicas e Aparelhamento de Defesa Nacional, adotado em 1938, evidente é que ele

assinala considerável avanço. O anterior foi antes um programa de inversões, sem prévia planificação das obras a que se destinavam. Cada Ministro ficou de mãos livres para consumir as verbas postas à sua disposição como melhor lhe parecesse.

O Plano Salte é bem mais “plano” do que “programa”, especialmente nos setores da Saúde e dos Transportes.

SAÚDE

15. Bem andaram os organizadores do Plano focalizando, em primeiro lugar, e com a maior intensidade, os problemas da proteção da saúde.

Temos um extenso território a povoar, inúmeras atividades rurais a atender, uma indústria que mal poderia sobreviver sem o mercado interno. Permanecemos, por ora, no estágio do emprêgo habitual da energia muscular. A maior porção das nossas tarefas de produção básica, recai ainda sobre o braço do homem.

Por dois modos havemos de promover o aumento natural da população do país:

- fazendo baixar os índices da mortalidade infantil; e
- elevando os índices de hígidez das camadas adultas.

Quando sabemos que em 1.000 crianças nascidas vivas, o Brasil perdeu, no ano de 1946, em Manaus 152, em Belém 159, em João Pessoa 211, em Recife 235, em Maceió 314, e em Fortaleza 379, e que na Nova Zelândia a perda foi, apenas, de 31, na Austrália de 38, na União Sul Africana de 49, no Japão de 114 e na U.R.S.S. de 118, logo nos apercebemos da inadiável necessidade de salvar para o Brasil o maior número possível dessas vidas frustradas, de dobrado valor em país de tão imenso e ermo território.

O mesmo se poderá dizer da mortalidade em geral, e por conseguinte do índice de hígidez de toda a população. De cada 100.000 habitantes de uma geração, 60.000 nos Estados Unidos da América, no Canadá, na Suécia, na Inglaterra, na Austrália e na Nova Zelândia, chegam aos 60 anos, ao passo que no Brasil a média extraída das maiores cidades, Rio e São Paulo, não vai além de 38.000.

Se “a probabilidade de morrer dos homens de 30 anos de idade, em algumas das mais importantes vidades do Brasil, é mais de seis vezes superior à que se verifica nos países de alto nível sanitário”, — estaremos aumentando a nossa força humana e a nossa capacidade de produção e de consumo, corrigindo, quanto possível, por todos os meios e modos, a tremenda desproporção, acima indicada, existente entre a vida média dos brasileiros e a dos naturais de outros países.

Sub-alimentado, atingido por enfermidades que o aniquilam e arruinam, o brasileiro considerado em geral, particularmente o das zonas rurais, que são predominantes, nem mesmo pode utilizar aquelas 2.000 calorias, de registro médio individual, que nos povos primitivos se atribuem à energia humana. Ao lado dêle, o cidadão americano que além das calorias próprias, dispõe, por dia, de uma quantidade equivalente a 150.000 calorias dinâmicas, é um egigante de poderes quase sobrenaturais.

Isso quanto aos brasileiros considerados são. Mas estimam-se em cerca de oito milhões os dominados pela malária. Outros tantos são acometidos pela ancilostomiase e pela esquistossomose. Esta última nos assegura um triste primeiro lugar, visto que o Brasil é apontado como o seu maior foco mundial.

Por outro lado, a tuberculose e a sífilis elevam tremendamente os índices demográficos referentes aos óbitos por enfermidades respiratórias e circulatórias. São efetivamente impressionantes os quadros estatísticos e os gráficos que registam os índices de mortalidade produzida pelos dois tremendos males, que só se erradicam dos indivíduos e das comunidades mediante tratamento oportuno, enérgico e completo. Sem êste, quase nulos serão os resultados do emprêgo inadequado e descontinuo de meios técnicos e financeiros aplicados no seu combate.

Acresce que cada doente não é apenas inútil escravo a caminho da morte prematura; é, por igual, um perigoso elemento de contágio. Logo, um duplo e vital interesse nos deve levar a combatê-las. A menos que o nosso empenho na redução da procura, para corrigir a alta dos preços,

não nos leve a desejar que o consumo decline, — *faute de consommateurs...*

16. A saúde é o primeiro de todos os bens. Se o é para o indivíduo sê-lo-á igualmente para a Nação, constituída pela integração dos seus componentes. O Brasil é um "grão ser" formado pelos que habitam o seu território. O estado biofísico dêsse "grão ser" é mau se comparado com o de outros povos. Uma vez que a livre iniciativa não lhe tem assegurado razoável índice de higidez, cumpre à Nação fazê-lo intensificando a sua ação direta e correndo em auxílio dos Estados, dos Municípios e das organizações privadas de assistência médica e hospitalar.

Informam os organizadores do Plano que 4.600.000 brasileiros se localizam em 312 municípios privados de médicos residentes e que cerca de 16.600.000 se distribuem por municípios que só dispõem de um médico para 7.500 indivíduos. Ora, o mínimo recomendável para uma assistência médica sofrível é de 1 médico para 1.500 indivíduos.

Mas é ainda de exigir-se que cada médico seja secundado por duas enfermeiras diplomadas. Nesse particular, a nossa situação faz-se aflitiva. Aos 18.000 médicos possivelmente em ação no Brasil, que, como vimos, são insuficientes, deveriam corresponder 36.000 enfermeiras diplomadas. Acham-se em serviço, como tais, 8.457. Parteiras, apenas 547. Se Deus não fôsse brasileiro, já teríamos desaparecido...

Dado o balanço de nossos recursos hospitalares, o que se apura é desalentador. Dispomos tão somente de 1.407 hospitais. Dêstes, 1.020 são gerais, 15, de mais de 500 leitos; 75, de 150 a 500 leitos; 300, de 50 a 149 leitos; 315, de 25 a 49 leitos; 245, de menos de 25 leitos. Número total de leitos: 70.658; de aparelhos de Raio X, 415; de laboratórios, 503; de salas de operações cirúrgicas, 2.097. Os hospitais especializados reduzem-se a 387 que mantêm 51.549 leitos e possuem 147 aparelhos de Raios X, 165 laboratórios e 460 salas de operações. Não se pense que os números indicados sejam de hospitais mantidos pela União ou pelos Estados. Abrangem igualmente os hospitais e santas-casas, aquêles mantidos por autarquias e associações privadas e estas por irmandades religiosas.

Se fôsem do dôbro, ainda assim os índices de habitantes, por médico (553/1) por cento estariam aquém da média tida como boa (200/1). Nas capitais é êle de 165/1; mas no interior é de 848/1.

Não admira que os habitantes do interior cada vez mais transmigrem para as grandes cidades. Sômente nestas encontram êles os hospitais, os médicos, os colégios, o ambiente de conforto de que necessitam. E porque os salários urbanos e os julgados da justiça trabalhista são, também, muito atraentes, despovoam-se os campos, declina a produção de alimentos, desequilibra-se a relação "produção-consumo", o que influi na alta de preços, sobretudo dos produtos agrícolas. Os de produção industrial decorrem provavelmente da firme política altista sustentada pela Federação das Indústrias, política favorecida pelo crédito fácil e pela dificuldade da importação de maquinaria por parte de novas empresas.

17. Preconizando soluções que se hão de executar não só diretamente pela União mas também pelos Estados, pelos Municípios e pelas entidades particulares, o Plano nesta parte revela um louvável intuito de "desconcentração" e de descentralizaçã. levada esta a espriar-se pela ação privada.

O dispêndio previsto para a execução do Plano no Setor Saúde — no quinquênio, eleva-se a dois bilhões e seiscentos e vinte milhões de cruzeiros (Cr\$ 2.620.000.000,00), dos quais dois bilhões cento e vinte milhões de cruzeiros (Cr\$ 2.120.000.000,00) sairão do orçamento comum, cento e vinte milhões de cruzeiros (Cr\$ 120.000.000,00) das dotações constitucionais (despesas com educação, formação profissional e educação sanitária). Trezentos e oitenta milhões (Cr\$ 380.000.000,00), dos empréstimos previstos.

Se ao cabo do quinquênio, com êsse gasto, tivermos salvo da morte prematura 1 milhão de brasileiros, de 0 a 45 anos e a cada um atribuirmos um módico valor índice de Cr\$ 5.000,00, o lucro bruto da operação, em termos estritamente econômica, será de 5 bilhões de cruzeiros. Mas, os novos serviços fcarão montados e os lucros indiretos nem mesmo poderão ser estimados.

ALIMENTAÇÃO

18. No setor da Alimentação, o Plano Salte não apresentava de início a mesma riqueza de elementos informativos e a mesma segurança de soluções que se encontravam nos setores da Saúde e dos Transportes. Sua linguagem era mais de "programa" do que "plano". Não se apoiava em dados estatísticos e gráficos que pudessem esclarecer as posições relativas à economia de cada produto e sugerir a visão imediata de suas correlações e possibilidades. Dispersava-se no afã de abranger todos os produtos e de tratá-los em ordem alfabética. — Carência de unidade.

Era de esperar-se que isso acontecesse, porque sob a singeleza do título — "Alimentos", desdobra-se, no Plano, todo o vasto cenário de nossa economia básica, que ainda é, conforme se sabe, de fundo agro-pecuário. Forçados somos ainda a reconhecer que o tempo concedido aos incumbidos de sua organização foi por demais escasso o que lhes impediu de promover pesquisas e investigações de maior alcance e profundidade. Estas deveriam exigir o intenso trabalho concluído depois de nosso primeiro exame. Nem por isso regateamos louvores à capacidade revelada e aos esforços feitos por seus organizadores, mas, do mesmo passo, não deixando de acentuar as reservas com que acolhíamos algumas das opiniões emitidas e das soluções propostas. Atendidas foram, porém, muitas das observações feitas pela Comissão. Sua última forma parece-nos bem mais satisfatória, embora nesse setor muito houvesse a dizer se quisessemos opinar sobre cada um dos aspectos considerados.

19. Os organizadores do Plano depositam ao nosso ver esperanças demasiadas na criação de novos Departamentos e estações experimentais, quando já há, nos Estados, inúmeros Órgãos de atividades afins, que deveriam ser aproveitados, como fizeram os autores do setor Saúde. Além disso, se elevado for o grau de eficiência dos que se acham em funcionamento, poderá ser dispensada a criação de novos. Estariam com a sua capacidade de investigação esgotada as estações experimentais já existentes? Haverá no país, técnicos habilitados para as investigações específicas de cada estação e possuídos daquele gosto de pesquisa que os faça trocar pela vida do interior as comodidades e vantagens dos cargos centrais? Há sem dúvida, no país, departamentos e centros experimentais que estão preenchendo os fins para que foram criados. Mas um novo balanço de eficiência, idêntico ao realizado em 1936, por certo causaria não pequenas surpresas.

Em 1936, outras iniciativas foram tomadas que poderiam estar produzindo os frutos esperados. Registra-as os volumes relativos à Conferência dos Secretários de Agricultura e ao Relatório do Ministro, publicados em 1936. Infelizmente foram abandonadas, chegando o erro ao ponto de se extinguir o Serviço Técnico do Café e o do Algodão e Plantas Têxteis, que vinham produzindo inequívocos resultados. Ainda bem que o Ministro Daniel de Carvalho acaba de reatar a ação interrompida e que o Plano Salte propõe o restabelecimento daqueles serviços.

20. Muito confiamos igualmente os organizadores do Plano Salte na mecanização da agricultura. A Comissão é menos otimista, nesse particular. Sem dúvida urge promover a mecanização do trabalho rural, máxime quando se cogita de submetê-lo a um novo desfalque de braços, ou seja, ao que fatalmente há de resultar da execução simultânea das grandes obras públicas previstas no Setor dos Transportes. Convém mesmo estimular a motomecanização da cultura do arroz, do trigo e do milho, facilitando o agrupamento de áreas a ela propícias, em regime de "consórcios de vizinhança" até mesmo obrigatórios quando não o sejam de livre acordo. É pouco provável que, sem esse reagrupamento, a motomecanização alcance, no país, os resultados que lhe atribuem os órgãos técnicos estadunidenses. É menos provável ainda que, entre nós, seja passível de cultura motomecanizada metade da área cultivada, como foi dito, salvo talvez nas planícies do extremo sul. Há, ainda, a considerar que a mecanização, e principalmente a motomecanização, reclama o concurso de numeroso pessoal habilitado para o manejo e conservação de seus "combinados".

Sendo assim, não basta importar máquinas. Temos também que importar mecânicos e multiplicar os centros de preparação intensiva de aradores e tratoristas, o primeiro dos quais foi criado, com êsse objetivo, em 1936.

Aliás, no momento, não será difícil receber da Europa o pessoal de que

carecemos para esse e outros misteres técnicos próprios das atividades confiadas à orientação e estímulo do Ministério da Agricultura.

21. Mas, no setor Alimentação, cogita-se da imediata criação do Banco Rural, já pedida ao Congresso pelo Ministro Corrêa e Castro da multiplicação dos armazéns e de veículos frigoríficos; do estímulo da produção do leite e derivados; do fomento da pesca; da intensificação do plantio do trigo, do arroz e do milho; o do restabelecimento do Serviço Técnico do Algodão e Plantas Têxteis; e da fabricação de farinhas panificáveis, principalmente da extraída da mandioca. Ora, bastaria isso para torná-lo digno de aprovação com aplausos.

Haja crédito agrícola digno desse nome, isto é, crédito que reforce e estimule a ação dos produtores e não a de intermediários parasitas; mas crédito oportuno e abundante, crédito de distribuição local, aplicado por homens que se mantenham em contato pessoal com os seus tomadores, e o próprio jôgo da oferta e da procura regulará, excitando ou contendo, a produção da carne e derivados, da lã, da sêda, da batata, do feijão, do mate, do cacau. Manejando, com inteligência, o crédito de custeio e de financiamento, o Governo poderá orientar, indiretamente, os movimentos da nossa agricultura e da nossa pecuária.

Reconhecido, como foi, que as usinas de descaroçamento e prensagem do algodão são perigosos instrumentos de contróle mercantil do produto, máxime porque se situam n'os pontos mais estratégicos de sua circulação forçada, — o que é verdade inegável — os organizadores do Plano teriam agido com mais segura intuição das necessidades a satisfazer se tivessem previsto a desapropriação das referidas usinas, para que fossem exploradas em regime de concessão, isto é — mediante tarifa e fiscalização do Governo. Financiar o produtor não basta. Se o seu produto somente circula depois de beneficiado, classificado e enfardado, muito importa que o contróle dos seus interesses não se efetive pelas empresas que operem aquêles serviços de beneficiamento e prensagem.

22. Não somos dos que julgam fácil intensificar a cultura do trigo no país. O problema da semente é bem mais grave do que faz supor o Plano. Se o programa traçado pelo Professor Azzi, consultor técnico da Liga das Nações, contratado pelo Governo em 1936, não tivesse sido pôsto à margem, hoje teríamos, aclimadas, selecionadas, e abundantes as sementes de trigo de que precisamos. Mas, a falta de continuidade, específica de nossa administração, que até se registrou sob um mesmo Chefe de Governo, — interrompeu tôdas as iniciativas tomadas no setor da Agricultura, inclusive as que vinham da administração do Ministro Juarez Távora, prosseguida com leal espírito por seu sucessor.

Siga-se com o programa adotado, merecedor de encômios; mas convém dar maior ênfase ao da restauração da nossa indústria de amido, em hora infeliz sacrificada pelo Tratado com a Argentina.

Relativamente ao açúcar e ao café, propõe o Plano que se extinga o Instituto do Açúcar e do Alcool e que se restabeleça o primitivo Instituto Nacional do Café, soluções de conveniência muito discutível. Melhor seria reorganizar o I.A.A. e restabelecer o Serviço Técnico do Café.

No que tange à política econômica, não só do café, como dos demais produtos de maior cultura, mais acertado seria talvez atribuí-la a um novo órgão, composto dos Ministros da Fazenda e da Agricultura e dos Presidentes do Banco do Brasil e do Banco Rural, que atuasse sob a presidência do primeiro.

Resta assinalar que a imigração seria, sob todos os aspectos, um poderoso adjutório para a execução do Plano, nesse setor de Alimentação. Contudo, verba alguma foi separada para custeá-la. Por último, a silvicultura, tanto ou mais importante do que a "land conservation". Ao invés de uma escola de silvicultura, incluída no Plano, deveriam ser criados cursos intensivos dessa matéria em todos os estabelecimentos de ensino agrícola do país. Cada municipalidade deveria criar e manter os seus viveiros com emprego parcial das novas rendas que a União lhes deverá distribuir, na forma do mandamento constitucional. Eis um relevantíssimo problema, digno, somente êle, de um novo esforço de planejamento.

Está previsto para custeio do Plano Salte nesse setor da Alimentação, um dispêndio total de três bilhões e setecentos milhões de cruzeiros (Cr\$ 3.700.000.000,00) que deverão resultar dos empréstimos de divisas e de cotas de exportação.

TRANSPORTE

23. Outro setor do Plano Salte que desperta excepcional interesse pelos problemas que postula, pela segurança da exposição, apoiada em numerosos e excelentes gráficos e quadros estatísticos — é o dos Transportes.

O tomo que lhe diz respeito é dos menos voluminosos porque os estudos prévios já se achavam feitos pelos órgãos técnicos do Ministério da Viação e Obras Públicas e acompanham os Planos Nacionais de Viação Ferroviária, Rodoviária e Fluvial.

Quem quer que alguma vez se tenha detido a examinar a situação técnica e econômica das nossas estradas de ferro, reconhece, ao primeiro lance de vista, que ela se acha perfeitamente sintetizada no seguinte período:

“Em relação às estradas de ferro causas, remotas umas, tais como traçados de condições técnicas deficientes e condições precárias de implantação de sua via permanente; recentes outras, como a falta de substituição de material rodante e de tração, durante o longo período de guerra; a pernicioso orientação, comumente adotada de entregar ao tráfego estradas inacabadas por falta de aparelhamento suficiente e pelo número relativamente considerável de obras provisórias que apresentavam, desprovidas de lastro, com trilhos de perfis leves, sem as instalações indispensáveis de oficinas e depósitos; todas se constituíram em fatores precipuos, que concorrem para que o transporte ferroviário, no Brasil, seja ainda, de modo geral, incerto, moroso e caro”.

De 1934 a 1946, as linhas de tráfego não sofreram maior ampliação. Passaram de 33.106 quilômetros a 35.280. Houve o acréscimo de 2.174 quilômetros. Mas o total anual de passagens por quilômetro elevou-se de 4.122.466.000 a 9.034.998.000. O aumento foi de 4.912.533.000. O total das bagagens e encomendas transportadas subiu de 119.805.000 de toneladas por quilômetro a 277.980.000 acusando o acréscimo de 158.185.000. O total das mercadorias de 3.696.661.000 toneladas por quilômetro elevou-se a 7.416.298.000, ou seja cresceu em 3.719.637.000. E contudo o aumento de locomotivas no mesmo período foi somente de 294; o de carros de 347; o de vagões, 10.312. Feitos os confrontos habituais, e deduzidas as percentagens próprias chega-se aos seguintes resultados:

Passageiros km	+	122%
Carros	+	10%
Toneladas km. de bagagens, encomendas e mercadorias	+	102%
Vagões	+	23%
Toneladas km. de passageiros, bagagens e encomendas e mercadorias	+	106%
Locomotivas	+	8%

As receitas totais das nossas ferrovias elevaram-se de 305%, percentagem esta que comparada com a da movimentação de passageiros e cargas, acusa um formidável aumento de fretes. Aí temos uma nova causa da elevação do custo de vida. E sem embargo disso, considerada em conjunto, a situação das nossas ferrovias é deficitária; por conseguinte, concluimos com os organizadores do Plano Salte:

“Isso bem focaliza o problema crucial da rede ferroviária brasileira, seja qual for a natureza de sua propriedade, pública ou privada — necessidade premente de baixar o custo de produção da tonelada-quilômetro pela intensificação da densidade de tráfego, pelo emprego de material rodante e de tração poderoso e eficiente, pela retificação dos traçados reduzindo-lhes as resistências acidentais”.

Se não enfrentarmos, com firmeza a necessidade da reconstrução e do reequipamento planejado das nossas vias férreas, continuaremos a perder substância ao longo dos seus traçados inadequados e de seus ramais anti-econômicos e por força de utilização de seu material desgastado e obsoleto.

Temos um apreciável mercado interno a abastecer e já estamos reagindo contra a noção colonial de que devemos viver da simples exportação de matérias primas. Urge parar, se não mesmo inverter, o impulso que conduz os brasileiros para os grandes centros urbanos. E isso nós somente conseguiremos, se também equilibrarmos, a um só tempo, o tráfego e as finanças das nossas vias férreas, remodelando os seus traçados de tal modo que também facilitem o transporte do litoral para o interior.

O Plano, que depois se descobre, como convém, em objetivos precisos, a atingir em períodos certos, está resumido nos seguintes termos:

"Tendo em consideração esses dados fundamentais e a circunstância de que os encargos financeiros com a execução do plano ferroviário serão atendidos, unicamente, com os recursos da receita ordinária, foi ele organizado, compreendendo, assim: a conclusão das ligações ferroviárias do Norte com o Centro, que representam cerca de 2.000 km de novas linhas, ora em adiantado estado de construção, e que permitirão dar continuidade ao sistema ferroviário brasileiro, com a interligação dos sistemas regionais isolados, propiciando, ao lado dos benefícios de ordem econômica e político-social, vantagens de ordem técnico-administrativas evidentes; a conclusão de novo tronco ferroviário, com a extensão de 1.050 km destinado a estabelecer uma ligação, em boas condições técnicas, do Centro com o Sul do País, visando corrigir grave lacuna dos nossos sistemas de transporte; a conclusão dos grandes melhoramentos em execução na Estrada de Ferro Central do Brasil — no ramal de S. Paulo e na linha do Centro e que se constituirão em poderoso estímulo ao recente surto industrial do Vale do Paraíba; a execução de um grande programa de variantes, compreendendo aproximadamente 900 km tendo por finalidade melhorar as precárias condições de traçado e da via permanente de grande extensão de nossas estradas de ferro, e que se refletem na exploração anti-econômica de seus serviços; a substituição de trilhos em cerca de 4.500 km de linha, corrigindo assim, em grande parte, falta de conservação que vinha sendo postergada por motivos diversos; o lastramento de 5.700 km de linha, serviço que deverá representar melhoramento considerável para a conservação do material e aumento da velocidade média dos trens; finalmente, um programa de reaparelhamento, que inclui a aquisição de 220 locomotivas, 300 carros de passageiros, e 5.000 vagões e maquinaria para oficinas".

24. A parte que, no Setor Transporte, foi recebida com algumas reservas pela Comissão foi a relativa ao número e à natureza das obras a executar no sistema rodoviário do país. Todas são de evidente conveniência e algumas de indiscutível necessidade. Mas, ainda que disponhamos de fartos recursos financeiros e de poderosos equipamentos mecânicos para atacá-las, haverá no País braços em número suficiente para a reconstrução simultânea da maioria de nossas estradas de ferro, para acudir às exigências de um trabalho rural intensificado e ainda para a abertura e remodelação de tantas estradas de rodagem? Será prudente fazê-lo quando não se ignora que há escassez de divisas para outras necessidades e que as boas estradas estimulam a importação de veículos de luxo e o consumo de combustível? Antes de se descobrirem nossas jazidas de petróleo e de se acharem funcionando as destilarias que nos deverão prover de gasolina e diesel de produção nacional, paga em moeda nacional, será acertado abrir todas as estradas que desejamos, e revestir às principais de uma pavimentação de alto custo? Verificado que o cimento que fabricamos mal chega para o desenvolvimento normal das construções privadas para a execução das obras de arte dos novos traçados ferroviários, será de bom conselho iniciar, desde já, a concretagem de algumas das grandes estradas para isso apontadas? Aumentada a vasão de tráfego de certos troncos ferroviários, será oportuno impor-lhes a concorrência de amplas e atraentes "highways", que lhes sejam paralelas?

Tais foram as indagações que levaram a Comissão a sugerir a revisão do Plano nessa parte. Pareceu-lhe, ainda, que, além das "taxas" que hoje alimentam o Fundo Rodoviário, dever-se-ia adotar no país, a cobrança de pedágios, pelo menos como processo de amortização e custeio de chapas de rodagem de pavimentação de alta qualidade.

25. Por outro lado, quem se incline sobre um mapa do Brasil e observe como a Natureza dispôs as nossas bacias hidrográficas, cada qual formada por inúmeros rios de curso perene, não poderá deixar de animar-se ao ler:

“Com referência aos transportes fluviais, férreo é convir em que temos descuroado, quase completamente, o aproveitamento de nossa imensa rede hidrográfica e que a execução de algumas obras indispensáveis permitiria, desde logo, a integração, no conjunto dos nossos meios de transporte, de considerável extensão de rios navegáveis, que seriam outros tantos caminhos propiciando a exploração de grandes parcelas do território nacional, ainda improdutivas. Já é tempo de cuidar-se, com caráter sistemático, da constituição de um grande sistema de navegação fluvial, que ofereça ao comércio os característicos inconfundíveis do transporte fluvial, econômico, capaz da movimentação de grandes massas e que não exige consideráveis capitais de investimento”.

Também a rede fluvial poderá ser oportunamente articulada à rede ferro e rodoviária e completar-se por seções de estradas de rodagem que facilitem a interligação das seções navegáveis de seus diferentes rios, conforme se vê do grande plano de viação nacional já elaborado.

Os serviços para isso planejados compreendem grande número dos rios de navegação economicamente recomendável. Nêles serão dispendidos no quinquênio Cr\$ 166.700.000,00, cifra esta na qual não se acham incluídos recursos postos à disposição das Comissões do Amazonas e do S. Francisco.

28. No que respeita ao transporte marítimo, o Plano concretiza as conclusões sempre fixadas pelas Comissões técnicas que o estudaram.

Dá-se com os portos fenômeno semelhante aos das estradas de ferro. Ou são conservados em condições satisfatórias de acesso, e com os seus cais e armazéns devidamente aparelhados para atender, sem demora, as exigências do tráfego marítimo, e nesse caso este se efetua sem dispendios injustificados ou ruinosos, ou a Nação terá de suportar os pesados efeitos de um encarecimento de transporte que a ninguém aproveita.

Quando se sabe que os navios de maior calado, de nosa frota de cabotagem, somente podem atingir alguns portos da República com o sacrifício de cerca de 2/3 de sua capacidade de transporte, e que, em outros, nem mesmo podem nêles ter entrada, o que determina dispendiosos trabalhos de carregamento e descarga em alto mar, compreende-se logo que dragagem permanente de seus canais de acesso é serviço tão importante quanto o da remodelação dos perfis das nossas ferrovias. O Plano Salte providencia, de maneira satisfatória o reaparelhamento de nossos portos.

Nenhuma alusão vimos, no Plano, a um grave assunto, que de modo visceral, entende com a eficácia dos serviços dos nossos grandes portos — Rio e Santos. Referimo-nos à ação dos sindicatos que monopolizam o carregamento e a descarga dos navios e armazéns. Conservado o abusivo privilégio de que mansa e habilmente se investiram, de pouco adiantará a modernização de um aparelhamento, cujo ritmo de utilização depende do ânimo e do cálculo do pessoal que o movimenta e dos níveis de salários que êle entenda de impor.

27. No atinente à renovação da frota marítima, o Plano somente cogitou da que pertence ao Lóide Brasileiro quando a da Organização Lage se acha incorporada ao Patrimônio Nacional e representa poderoso fator no conjunto de nossa navegação de cabotagem. Se as duas grandes empresas de navegação — o Lóide e a Costeira, de propriedade da União, forem organizadas e dirigidas em forma inteligente e combinada, e poderão contar com os amplos recursos do Plano Salte, certamente hão de prestar relevantíssimos serviços à Nação.

As despesas previstas para a execução do Plano Salte, no setor dos Transportes, elevam-se a oito bilhões e trinta milhões de cruzeiros (Cr\$ 8.030.000.000,00), assim distribuídos: Orçamento comum: Quatro bilhões, quinhentos e sessenta milhões (Cr\$ 5.560.000.000,00). Dotações constitucionais: Oitocentos milhões de cruzeiros (Cr\$800.000.000,00). Empréstimos: Dois bilhões, seiscentos e setenta milhões de cruzeiros (Cr\$ 2.670.000.000,00).

ENERGIA

28. As “fontes de energia” constituídas pelas reservas de carvão mineral e de petróleo e pelas quedas d’água, representam a capitalização de um trabalho multi-secular da Natureza. Utilizadas por processos técnicos racionais, centuplicam inúmeras vezes, o “poder” do homem e, por

consequente, dos povos que as exploram. E porque os fenômenos próprios da vida de uma comunidade se traduzem em gastos de energia animal — metabólica ou muscular — e mecânica, tem-se pretendido deduzir tôdas as fórmulas e índices, característicos da vida coletiva, dos dados que figuram no balanço da energia. Assim procederam Howard Scott, o *spiritus rector* da "tecnocracia" e seus companheiros — Thorstein Veblen, Graham A. Laing, Lardiner and Angne, segundo se vê dos livros de Maurice Druesne — *Les Problemes Economiques et la Technocratie*. (Paris, 1933), Eduardo L. Lihorens, "*Que es la Tecnocracia?*" (Madrid, 1938 e Virgílio Dagnin *Tecnocracia* (Rio, 1936).

Quando se sabe que as turbinas modernas já podem produzir 300.000 cavalos vapor, isto é, 3.000.000 de vezes a capacidade de trabalho de um homem, e que, funcionando 24 horas, podem gerar força equivalente a 9.000.000 de homens passa-se a considerar que a concessão do aproveitamento de nossas quedas d'água a empresas estrangeiras talvez constitua ato de menor sabedoria do que a das nossas possíveis jazidas de petróleo. Porque o aproveitamento das quedas d'água exige quase sem risco, o emprêgo de "capitais de investimento" menores do que os reclamados pela pesquisa e lavra de jazidas de petróleo, e envolvem, necessariamente, o monopólio de consideráveis áreas de mercado interno, uma vez que pequena é a probabilidade de exportação de correntes elétricas.

Poderosas "holdings" reduzem à forma mais sublimada da energia — a do "lucro em dólares", formidáveis quantidades da força hidráulica de que dispomos e cobram dos brasileiros que vivemos e trabalhamos nos centros de vida mais intensa do país, um tributo tão forçado quanto o da conquistista imperial, embora menos percebido e até grato pelas vantagens que proporciona.

29. O Plano Salte, no setor da Energia, apresenta-se bem, isto é, em linguagem de "plano" secundada por informes e gráficos de "plano" e disposições executivas de "plano".

A interligação forçada das grandes rédes das "holdings" que imperam no eixo — Rio-São Paulo e das suas rédes e equivalentes das outras empresas, dispersas pelo Brasil, é o mínimo que se lhes pode exigir. Por isso mesmo nada justifica que se lhes forneçam garantias oficiais de crédito para executá-las e para o aumento de suas já poderosíssimas instalações, máxime, sem prévia revisão de seus contratos e sem que fique aclarado de uma vez, o modo por que se hão de ajustar ao regime de fiscalização e reversão, estabelecidos pelo Código de Águas. Sem essa cautela prévia os aumentos exigidos pelas necessidades do serviço, antes lhes devem ser "impostos", como contraparte das vantagens que auferem e sob pena de caducidade das concessões vigentes. Nada menos do que isso. Os recursos financeiros que lhes reserva o Plano também os de simples garantias, deverão ser transferidos para as empresas nacionais, a fim de que os portadores de suas ações de contróle se animem a recusar possíveis ofertas de capitalistas estrangeiros.

Mas a parte maior deveria caber à criação da indústria nacional de material de electricidade. E' realmente de lamentar-se que um dos primeiros atos do atual Governo tenha sido o da supressão das negociações já em fase conclusiva, entabuladas para aquêlê fim. Dispondo, como dispomos de inumeráveis quedas d'água de pequena potência e do formidável poder de recuperação vegetativa com que a Natureza nos dotou, fácil nos será, ainda, deter a expansão das "holdings", e resolver o problema da electrificação rural, de que tanto depende a fixação de nossas populações no Interior. Basta que, para isso, convertamos em energia os saltos dos nossos ribeirões e a lenha das nossas capoeiras, racionalmente renovadas de acôrdo com as indicações de uma silvicultura de alto rendimento.

Nesse particular, o Plano limita-se a repetir a condenação da queima da lenha, que, segundo se vê de certo quadro nêlê reproduzido, concorre com 84% do nêssô dispêndio total de energia. Estudos levados a efeito na Bahia, pelas "Empresas Elétricas Brasileiras", e de que nos dá notícia Américo L. Barbosa de Oliveira, no seu excelente estudo sôbre o "desenvolvimento planejado da economia brasileira (*Fundação Getúlio Vargas*, Monografia n.º 1, pág. 89), autorizam-nos a admitir, como fontes inexauríveis de electricidade, as perpétuas reservas das forças inerentes à nossa

natureza tropical, uma vez transformadas em espécies vegetais de rápido crescimento e convertidas em lenha ou carvão e, por último, em vapor.

Se fabricarmos no Brasil as máquinas para fazê-lo e aprendermos, com os suecos, o segredo da conservação dos seus bosques artificiais, de elevado valor econômico, fácil nos será operar aquele simples e prático milagre.

30. No atinente ao Petróleo, o Plano Salte mercede pleno apoio, sem embargo das dificuldades que a sua execução possivelmente encontrará. A melhor resposta que devemos dar a quantos suspeitam que o Governo pensa eximir-se da pesquisa, da lavra e da industrialização do nosso petróleo, há de ser a de execução do Plano Salte, neste setor. Ficará, conseqüente e irretorquivelmente privado que o anteprojeto do Estatuto do Petróleo, já enviado ao Congresso, não impede, antes possibilita e sugere, que o Governo desempenhe a parte que lhe toca na descoberta e na industrialização do petróleo nacional, parte esta que, na expectativa da não aceitação das condições estabelecidas, terá de ser preponderante.

Considerando, porém, que o aludido projeto admite a refinação do petróleo, no país, por empresas nacionais, e que para esse efeito duas concessões já foram outorgadas, é de aconselhar-se que o Plano seja modificado nesta parte, a fim de que as respectivas empresas concessionárias sejam nelas mantidas e, se possível amparadas pelo Governo, na consecução dos seus objetivos.

O Plano prevê, para o subsetor da eletricidade, um dispêndio de setecentos milhões de cruzeiros (Cr\$ 700.000.000,00) dos quais quinhentos e cinquenta milhões (Cr\$ 550.000.000,00) serão retirados do orçamento comum e duzentos milhões (Cr\$ 200.000.000,00), das dotações constitucionais. O subsetor do Petróleo figura com o dispêndio de dois bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros (Cr\$ 2.500.000.000,00), assim distribuídos: Orçamento comum, setecentos e cinquenta milhões (Cr\$ 750.000.000,00); dotações constitucionais, quatrocentos milhões (Cr\$ 400.000.000,00); empréstimos, um bilhão e trezentos e cinquenta milhões (Cr\$ 1.350.000.000,00).

FINANCIAMENTO

31. Parte alguma do Plano mereceu da Comissão estudos tão detidos quanto a relativa ao seu financiamento. Era de prever-se que isso acontecesse. Os representantes da Administração deveriam, efetivamente, como fizeram, dar preferência ao planejamento da despesa, ao passo que os dos Partidos, em cujo nome atuam as correntes parlamentares, estavam no imperioso dever de cuidar antes e acima de tudo do planejamento da receita, que, de ordinário, repercute sobre as arcas do povo de quem são mandatárias.

Muito nos satisfez verificar, desde logo que:

1.º) O Plano Salte não ultrapassa a capacidade econômica e financeira do país. A despesa que exigirá do Tesouro não representa senão 3% da renda nacional para 1947, estimada pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo em 120 bilhões de cruzeiros. As inversões no Brasil atingiram em 1946, segundo os cálculos da Comissão de Investimentos — mais de 10 bilhões de cruzeiros, ou seja, um total três vezes mais elevado do que a despesa atual do Plano.

2.º) O Plano não dependerá de emissões para fins governamentais. O seu financiamento está assegurado pelas receitas ordinárias e por empréstimos a prazo médio.

3.º) A sua execução não exige novos impostos senão uma revisão de reajustamento das tarifas aduaneiras, já anunciada na Mensagem Presidencial de 15 de março de 1947.

Com efeito, o seu financiamento durante todo o quinquênio advirá:

a) das verbas da despesa ordinária, destinadas aos serviços nêle enquadrados que, para o quinquênio, se elevam a oito bilhões, seiscentos e oitenta milhões de cruzeiros (Cr\$ 8.680.000.000,00);

b) de uma parte das dotações constitucionais, cuja aplicação coincida com os seus objetivos, orçada em Cr\$ 1.520.000.000,00 (um bilhão, quinhentos e vinte milhões de cruzeiros);

c) de um empréstimo subscrito pelos exportadores e proporcional ao valor das exportações, estimando em Cr\$ 6.200.000.000,00 (seis bilhões e duzentos milhões de cruzeiros) e realizado progressivamente;

d) finalmente, do empréstimo das divisas representadas principalmente pelas moedas à disposição do Banco do Brasil e das divisas que venham a resultar da venda, gradativa e prudente, nos próximos cinco anos, dos estoques de café recebidos do extinto D.N.C., aquelas e estas avaliadas em Cr\$ 3.300.000.000,00 (três bilhões e trezentos milhões de cruzeiros).

Se admitirmos, com os autores do Plano, que os serviços e obras nêlé previstos são inadiáveis não só pelo seu excepcional interesse para a Nação mas igualmente porque representam a acumulação de efeitos não compensados nos últimos vinte anos; — ou por outras palavras, se reconhecemos que se trata de um “plano de recuperação” que visa remover as taras que anulam ou sopitam os nossos impulsos de progresso, então, se torna legítimo e necessário que para coroá-lo de êxito, empenhemos todos os nossos valores em reservas e as nossas máximas energias. Ora, a receita ordinária, em contínuo crescimento, reforçada pela revisão das tarifas aduaneiras, consideradas antiquadas até mesmo em congressos internacionais, e pelas dotações constitucionais, poderá, sem maior otimismo, cobrir as despesas do Plano, de custeio orçamentário comum. As de caráter extraordinário serão cobertas pelos empréstimos internos já referidos, empréstimos *sui-generis*, tais como:

a) o das divisas, existentes no exterior, que poderão ser mobilizadas mediante importações de produtos reclamados pelo Plano;

b) o das divisas que provenham da venda dos estoques de café;

c) o da subscrição das obrigações Salte lançadas sobre pequena parcela do valor da exportação.

Não se pode negar que são engenhosos os expedientes financeiros de que lançaram mão os organizadores do Plano e que plenamente se justificam, dada a pouca probabilidade de conseguirmos, no exterior, empréstimos equivalentes.

Temos, pois, que contar com a prata de casa... E é bom que isso aconteça. Precisamos aprender a andar com as nossas próprias pernas, ainda que andemos mais devagar. E convenhamos em que os autores do Plano Salte descobriram, em casa, os meios de financiá-lo.

Os estudos nesse sentido efetuados, trazidos ao conhecimento de Comissão e por ela atentamente examinados e discutidos, constam de excelentes quadros ilustrativos que se anexam a este parecer. Diante dos esclarecimentos que, por mais de uma vez, provocou, e após oportunos entendimentos com o Ministro Correia e Castro, a Comissão assentou em aporvar as bases de financiamento propostas, limitando-se a aivitrar as reduções que poderiam facilitar a execução eficaz do Plano.

32. Assim entendendo, depois de rever detidamente o trabalho em causa, com a assistência de seu autor, o Sr. Mário de Bittencourt Sampaio, auxiliado por seus colaboradores mais imediatos, propôs as alterações, que foram aceitas, e, sem que lhe prejudicassem os objetivos, fazem baixar o total dos investimentos projetados de 20.642 milhões de cruzeiros para 16 bilhões, excluídas as despesas a serem, realizadas compulsoriamente à conta de rubricas estabelecidas no orçamento em virtude de disposições constitucionais.

No Setor Saúde, o montante das inversões foi reduzido de Cr\$ 3.306.783.810,00, para Cr\$ 2.500.000.000,00.

No Setor Alimentos, a redução aconselhada alcançou Cr\$ 2.572.976.000,00 sendo conseguida não só com a criação do chamado “Fundo Rotativo”, o qual promoverá a rápida recuperação de parte dos capitais invertidos, como para limitação das atividades programadas.

A situação precária do país em relação a seus meios de transporte não permitiu que se reduzisse o plano estabelecido sobre a matéria. Atenden-

do no entanto, a uma nova forma de classificação das correspondentes despesas sugerida pelo Diretor Geral do Dasp a parcela correspondente aos investimentos neste setor do Plano sofrerá uma redução de 2.852 milhões de cruzeiros, referente aos trabalhos de ampliação da rede rodoviária nacional que serão atendidos, em prazo mais longo, à conta de recursos próprios. Deste montante, 2 bilhões passarão, na parte que exceder os recursos do Fundo Rodoviário, a ser atendidos com o produto da taxa de melhoria, prevista na Constituição; 500 milhões, pelas verbas orçamentárias comuns destinadas ao Departamento Nacional de Obras de Saneamento que se elevam no corrente ano a 100 milhões de cruzeiros e, finalmente, 352 milhões, à conta das dotações com destinação constitucional.

Por via de consequência no primitivo esquema de financiamento do Plano Salte, foram introduzidas as seguintes alterações:

a) redução a 8.680 milhões de cruzeiros das despesas com a execução do Plano, a serem efetuadas por intermédio dos recursos orçamentários ordinários, durante o quinquênio, montante que será alcançado não só com a absorção das verbas comuns atinentes aos trabalhos relacionados, mas também com o produto do reajustamento das tarifas aduaneiras, e os recursos decorrentes do aumento da receita, que fatalmente advirá das inversões a serem realizadas, destinando-se, nessas condições, o produto do crescimento vegetativo normal da receita da União, ao aumento admissível das despesas correntes, assim como à elevação, que o Governo tem em vista realizar, dos vencimentos e salários dos servidores civis e militares;

b) atendimento das despesas com o aumento da produção agropecuária, por meio do produto do empréstimo planejado, sobre o valor das exportações, parte do qual será ainda aplicado no pagamento do atual débito do Tesouro Nacional para com os exportadores, débito que monta a 1.400 milhões de cruzeiros;

c) a aquisição dos necessários equipamentos, no estrangeiro, num valor de 3.300 milhões de cruzeiros, em divisas, à conta de 2 empréstimos internos, um a ser tomado ao Banco do Brasil, das divisas de que o mesmo dispõe no estrangeiro, e outro obtido por meio da venda dos remanescentes do estoque de café do extinto Departamento Nacional do Café, do qual 300 milhões de cruzeiros destinar-se-ão ao chamado Fundo Rotativo, a ser criação.

A parte relativa à dotação com destinação constitucional sendo de aplicação compulsória não sofreu redução.

Os três mencionados empréstimos serão pagos, a partir de 1954, pelo Tesouro Nacional, num período de 4 anos, com os recursos ordinários do Orçamento da União, desafogados, a partir do mesmo ano, com a terminação da execução do Plano Salte.

O Fundo Rotativo antes mencionado visa possibilitar o início imediato da execução do mesmo Plano Salte, e destina-se à realização das aquisições e vendas de artigos, e instrumentos e máquinas de trabalho ou meios de transporte que se tornem necessários, bem como a auxiliar o financiamento da competente produção.

O Fundo Rotativo será constituído:

a) pela primeira parte do produto do empréstimo a ser realizado com a venda dos estoques de café do extinto Departamento Nacional do Café, num total de Cr\$ 300.000.000,00;

b) pelo produto do ajustamento das taxas aduaneiras durante o exercício de 1948;

c) pelo produto de operações de financiamento do algodão ou outros artigos, por parte do Governo Federal.

CONCLUSÃO

33. O primeiro resultado útil, já recolhido, do Plano Salte, proveio dos esforços empenhados em sua elaboração, que determinou um estudo de conjunto das nossas necessidades primordiais. A soma de dados coligidos e analisados; a observação, sob forma concentrada, de inumeráveis

fenômenos econômicos e administrativos, dispersos e diluídos na extensão do nosso território e na tenuidade do campo de ação do Governo; o afluxo das idéias suscitadas pela comparação de seus problemas; as tentativas de sistematização das atividades oficiais e de sua articulação com as correspondentes das autarquias federais e com os órgãos análogos dos Estados e dos Municípios e com os de criação da iniciativa privada — eis, a largos traços, o sumário dos proveitos já obtidos da sua simples preparação.

Dois outros efeitos valiosíssimos são de esperar de sua execução: os da coordenação e da continuidade dos impulsos e realizações oficiais.

Se levantada fôsse a estimativa do custo, em trabalho e dinheiro, dos serviços e projetos iniciados e depois interrompidos ou postos à margem, apurariamos trezentos índices de incompreensão, de negligência e de desperdício.

Para conseguir-se a articulação dos serviços dos diferentes Ministérios, que se traduz na *coordenação no espaço*, e a continuidade de seus esforços, que nada mais é do que a *coordenação no tempo*, não havia meio tão profícuo quanto o da elaboração de um “plano” que não fôsse apenas o “plano de um Governo” mas um “plano de Governo”, de execução confirmada e garantida pelos Partidos, ou seja, pelas entidades permanentes das quais terão de sair, mediante eleição popular, os homens que compõem os Poderes Executivo e Legislativo da República.

34. Mas o Plano somente produzirá os admiráveis resultados previstos se os chefes dos departamentos, que terão de responder pela parte maior de sua execução, a começar pelos Ministros de Estado lhe derem a sua adesão cordial e assumirem perante o Presidente da República e o Congresso o compromisso de não pouparem energias a fim de que se corra de pleno êxito.

Seguro penhor de sua execução teríamos, se o Presidente da República, em pessoa, se incumbisse de dirigi-la e para isso restabelecesse no país a excelente prática das reuniões periódicas do Ministério desse modo absorvendo e retificando por ação de presença, as divergências, oriundas de temperamentos e de culturas, que costumam comprometer a unidade, o ritmo e o rendimento do Poder Executivo.

Se o fizesse o Presidente, assistido por um órgão que ele próprio ficasse autorizado a constituir e modificar, composto de elementos pessoais retirados de diferentes Ministérios e formado pelo menos de três seções — uma de expedição de ordens (Secretaria Geral), outra de elaboração de projetos e modificações, outra de controle, asseguradas estariam as condições mais propícias à eficaz execução do Plano Salte.

Indispensável parece-nos por igual que os governos estaduais sejam convidados a credenciar representantes com plenos poderes junto do aludido órgão, no qual deveriam manter contato de preferência com a Seção de Projetos e Modificações não apenas para lhe facilitar todos os informes de que ela carecesse, mas sobretudo para possibilitar o aproveitamento dos serviços estaduais correspondentes e, quanto possível, a conjugação do Plano Fdral com os Planos que ditos Governos já tenham elaborado ou entendam de fazê-lo.

E' bem possível que circunstâncias imprevisíveis venham a modificar se não as linhas gerais pelo menos alguns traços parciais do Plano, nas diferentes fases de sua aplicação. Há ainda a considerar as observações feitas pela Comissão. Sendo assim, não basta que a Seção de Projetos e Modificações seja facultado propor as alterações necessárias, sem prejuízo dos objetivos visados. Convém, ainda, que, dentro das dotações globais dos respectivos setores, aprovadas pelo Congresso, o Presidente da República fique autorizado a alterar as verbas das tabelas meramente explicativas e fazer recolher ao Fundo Rotativo os saldos que se forem apurando, a fim de que tenham melhor destino. Nisto reside a superioridade da “empresa privada” sobre a “empresa oficial” ou seja, na elasticidade dos recursos postos à sua disposição.

Finalmente, devemos prever, e até desejar, que a aplicação do Plano Salte sugira algumas reformas na estrutura do Governo e na máquina administrativa da União, determine a introdução de novos dispositivos no

Código de Contabilidade e apresse a promulgação de algumas leis especiais que possibilitem e garantam o máximo alcance dos seus propósitos.

E', pois, animada dos melhores sentimentos e esperanças que a Comissão Interpartidária, depois de ouvida a suprema direção dos Partidos que representa, considera merecedor de apoio o Plano Salte, com reserva, naturalmente, das modificações já sugerida se outras que, à luz do debate parlamentar, se tornarem de patente necessidade.

Rio de Janeiro, em 4 de maio de 1948. — *Sousa Costa*. — *Odilon Braga*, Relator. — *Mário Brant*.

LEI N.º 1.102, DE 18 DE MAIO DE 1950

Aprova o Plano SALTE e dispõe sobre sua execução

O Presidente da República, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º N.º o Presidente da República autorizado a realizar, durante os exercícios de 1950 a 1954, os empreendimentos relativos à saúde, alimentação, transporte e energia integrantes do plano previsto no texto e nos anexos da presente lei — Plano SALTE.

Parágrafo único. O Poder Executivo promoverá entendimentos e firmará acordos com os governos estaduais e municipais, as autarquias, as sociedades de economia mista, entidades parastatais existentes ou que venham a ser criadas em virtude de lei e entidades privadas, no sentido de coordenar atividades relacionadas com os programas de trabalho deste Plano.

Art. 2.º As despesas com a execução do Plano SALTE, na parte que constitui responsabilidade direta da União, serão classificadas e atendidas à conta dos seguintes recursos:

- I — Dotações orçamentárias e
- II — Produto de operações de crédito.

Art. 3.º O Orçamento Geral da União consignará ao Plano SALTE

Cr\$

para o exercício de 1950	— 1.900.000.000,00
para o exercício de 1951	— 2.200.000.000,00
para o exercício de 1952	— 2.400.000.000,00
para o exercício de 1953	— 2.550.000.000,00
para o exercício de 1954	— 2.600.000.000,00

Parágrafo único. Essa consignação será feita sem prejuízo das parcelas de trezentos e quarenta, trezentos e dez, trezentos e trinta e cinco e trezentos e sessenta e cinco milhões de cruzeiros, que deverão ser deduzidas, respectivamente, nos exercícios de 1951 a 1954, nas dotações com destinação constitucional.

Art. 4.º E' o Poder Executivo autorizado a realizar as seguintes operações de crédito:

- a) um empréstimo de dois bilhões de cruzeiros, em divisas existentes ou que venham a existir, ao Banco do Brasil S. A.;
- b) um empréstimo interno, sob forma de obrigações, nos termos dos arts. 5.º e seguintes.

Art. 5.º O Poder Executivo poderá emitir até a quantia de cinco bilhões de cruzeiros, em parcelas anuais de um bilhão, no máximo, constantes de obrigações ao portador ou nominativas, aos juros de 7% ao ano, pagáveis semestralmente.

Art. 6.º As obrigações, que terão o valor nominal de Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros), Cr\$ 1.000,00 (mil cruzeiros), Cr\$ 5.000,00 (cinco mil cruzeiros) e Cr\$ 10.000,00 (dez mil cruzeiros), deverão ser resgatadas em dez anos, por sorreio ou por compra em Bolsa, a partir do fim do prazo de execução do Plano SALTE, de acordo com tabela de amortização que será organizada pelo Ministério da Fazenda.

Art. 7.º As obrigações federais do Plano SALTE serão recebidas pelas repartições federais como caução e fiança, pelo seu valor nominal.

Art. 8.º O Ministério da Fazenda providenciará para que as obrigações sejam vendidas em público, por meio de pregão, nas Bolsas de Títulos do País, por preço mínimo calculado em cada mês pela média das cotações.

Art. 9.º Os cupons vencidos e as obrigações sorteadas serão pagos pelas repartições federais competentes e, por conta do Governo Federal, pelas Agências do Banco do Brasil S. A. e da Caixa Econômica Federal onde forem apresentados.

Art. 10. O produto da arrecadação do Fundo Rodoviário Nacional e da Contribuição de Melhoria (Cota pertencente à União) será aplicado na execução dos programas rodoviários estabelecidos no Plano SALTE.

Art. 11. E' o Poder Executivo autorizado a celebrar contratos para aquisição, nos mercados internos ou externos, dos materiais e equipamentos necessários à execução do Plano SALTE.

Parágrafo único. Essas aquisições, observados os programas de cada setor correrão à conta dos recursos referidos no art. 2.º ou dos provenientes da exportação de artigos cuja produção esteja prevista no Plano.

Art. 12. É instituído o Fundo Rotativo, até a importância de Cr\$ 800.000.000,00 (oitocentos milhões de cruzeiros), destinado à aquisição e revenda de artigos, equipamentos e outros materiais necessários à execução do Plano e a auxiliar o financiamento da produção por ele amparada.

Art. 13. E' o Poder Executivo autorizado a celebrar acordos com os concessionários de Estradas de Ferro beneficiadas com o Plano SALTE e dispor sobre a forma de reembolso das quantias que nas mesmas forem aplicadas pela União.

Art. 14. Na execução do Plano SALTE, o Poder Executivo, a fim de estimular a indústria nacional, dará preferência, em igualdade de condições técnicas, aos equipamentos produzidos no País, facilitando e fomentando, sempre que técnica e economicamente indicada, a criação de novos setores industriais para a fabricação deles.

Art. 15. A movimentação, aplicação e comprovação das dotações do Plano SALTE serão feitas na forma do que dispõe o Decreto-lei n.º 6.144, de 29 de dezembro de 1943, que é para esse fim revigorado.

Art. 16. O Presidente da República é autorizado a tomar tôdas as providências e expedir os atos necessários à execução do Plano SALTE.

Art. 17. As quantias consignadas na discriminação da verba de ... Cr\$ 1.300.000.000,00 (um bilhão e trezentos milhões de cruzeiros), atribuída no Orçamento de 1949 à Presidência da República, serão deduzidas, respectivamente, das dotações dos Anexos desta lei.

Art. 18. Se o empréstimo interno, de que tratou o art. 5.º, não atingir a receita neste estimada para cada exercício, o Poder Executivo poderá, como reforço, realizar empréstimo externo até a metade da soma prevista.

Art. 19. As despesas autorizadas, as ordens de pagamento expedidas e as disponibilidades existentes no Banco do Brasil S. A. para execução dos programas serão, quando não utilizadas dentro do exercício consideradas despesas efetivas e levadas a "Restos a Pagar" em conta especial do Plano SALTE.

Art. 20. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 21. Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 18 de maio de 1950; 129.º da Independência e 62.º da República.

EURICO G. DUTRA.
Honório Monteiro.
Sylvio de Noronha.
Carobert P. da Costa.
Raul Fernandes.
Guilherme da Silveira.
João Valdetaro de Amorim e Mello.
A. de Novais Filho.
Eduardo Rios Filho.
Armando Trampowsky.

ANEXO N.º 1

SETOR SAÚDE

a) Campanha contra a malária:

	Cr\$
1. Trabalhos com DDT, computando-se nesse total 8 borrificações gerais em tôdas as áreas malarígenas do Brasil	706.949.100
2. Importância a ser invertida em trabalhos de reconhecimento e inquéritos epidemiológicos	10.000.000
3. Assistência medicamentosa as populações atingidas	80.000.000
4. Para as obras de hidrografia sanitária	40.161.400
	<hr/>
	337.110.500

Deduzam-se dotações orçamentárias comuns na base do exercício de 1948

633.990.400

Total

203.120.100

b) Campanha contra a tuberculose:

1. Construção e instalação de 11.000 leitos especializados à base de Cr\$ 35.000,00 por leito, inclusive para conclusão de dependências respectivas na Santa Casa de Misericórdia de Belo Horizonte, na importância de Cr\$ 3.000.000,00	385.000.000
2. Construção e instalação de 100 dispensários	40.000.000
	<hr/>
Total	425.000.000

c) Campanha contra a verminose:

1. Criação de unidades de combate, execução de obras de saneamento, aquisição de medicamentos, realização de inquéritos e recenseamento e educação sanitária	110.000.000
--	-------------

a) Campanha contra doenças venéreas e boubã:

1. Intensificação de assistência médico-hospitalar, instalação de unidades específicas, profilaxia e terapêutica	120.000.000
--	-------------

e) Campanha contra a peste:

1. Criação de um Distrito Sanitário destinado a atender o Estado de Minas Gerais	3.600.000
--	-----------

f) Campanha contra a lepra:

1. Construção de 300 leitos	75.000.000
2. Melhorias de aparelhamento dos leprosários existentes	10.000.000
3. Auxílios para manutenção dos leprosários e dispensários	50.000.000
4. Construção e instalação de um órgão de pesquisas	8.000.000
5. Aquisição de viaturas	8.000.000
6. Instalação de 90 dispensários.....	1.800.000
	<hr/>
Total	153.300.000

g) Campanha contra a febre amarela:

1. Serviços "anti-aegypty", vigilância sistemática das áreas já trabalhadas e limpas, consolidação dos índices estagômicos de zero firme, incentivo de serviço de vacinação anti-amarela e de visceratomia, pesquisas de campo e de laboratório	100.000.000
---	-------------

h) Campanha contra o tracoma:

1. Controle completo da moléstia possibilitando a sua erradicação no país ..	26.500.000
--	------------

	Cr\$
<i>i) Campanha contra o câncer:</i>	
1. Construção e instalação de 600 leitos especializados, construção e equipamento do Instituto Central do Câncer e melhoria de serviços anticancerosos existentes	39.000.000
<i>j) Assistência psiquiátrica:</i>	
1. Construção de 10.000 leitos, na base de Cr\$ 20.000,00 por leito, a fim de atingir a taxa de 1 leito por 1.000 habitantes	200.000.000
<i>l) Assistência médico-hospitalar:</i>	
1. Para complementar o programa de construção e equipamento de 26.168 leitos, na base de Cr\$ 35.000,00 por leito, a fim de se obter, em cada Estado da Federação, a taxa de 2 leitos por mil habitantes.....	460.000.000
<i>m) Engenharia sanitária:</i>	
1. Para, em regime de cooperação com os Estados, Municípios e Territórios, financiar a execução de serviços de água e esgoto.....	100.000.000
<i>n) Assistência à maternidade e à infância:</i>	
1. Construção, instalação e manutenção de 160 maternidades, englobando aproximadamente 5.000 leitos	188.032.000
2. Construção, instalação e manutenção de 200 postos de puericultura	117.040.000
Total	305.072.000
<i>o) Assistência alimentar:</i>	
1. Ampliação da rede nacional de restaurantes populares	100.000.000
2. Estudos e pesquisas dos hábitos alimentares regionais, seu aproveitamento adequado e educação alimentar	15.000.000
Total	115.000.000
<i>p) Higiene e segurança do trabalho:</i>	
1. Criação em cada Estado, junto à Delegacia Regional do Trabalho, de uma Seção de Higiene e Segurança do Trabalho;	
2. Realização do cadastro torácico do trabalhador, a fim de promover pesquisas ligadas à fisiologia do trabalho, à psicologia aplicada ao trabalho e à toxicologia industrial;	
3. Contrato de servidores necessários à execução desses serviços e de técnicos nacionais e estrangeiros para ministrarem cursos especializados;	
4. Publicação sistemática dos resultados das pesquisas;	
5. Realização de campanha permanente de prevenção contra acidentes no trabalho;	
6. Aquisição das instalações necessárias à execução do programa	60.000.000
<i>q) Educação sanitária:</i>	
1. Ajuda aos Estados com o fim especial de promoverem cursos de graduação para a formação de educadores sanitários nas escolas normais	5.000.000
2. Intensificação das atividades específicas do S N E S	25.000.000
3. Auxílios em geral aos Estados e entidades interessadas no problema	10.000.000
Total	40.000.000

	Cr\$
<i>r) Formação de pessoal:</i>	
1. Pessoal médico — Para 12.445 meses-médico ou meses-engenheiro, a Cr\$ 3.150,00 por mês	39.201.750
2. Pessoal para médico — Para 20.270 meses-auxiliar, a Cr\$ 1.900,00 por mês	38.513.000
Total	77.714.750
<i>s) Escola de Saúde Pública:</i>	
1. Para construção da Escola Nacional de Saúde Pública ..	12.000.000
<i>t) Reaparelhamento do Departamento Nacional de Saúde:</i>	
1. Construção de aeroportos sanitários	3.740.000
2. Reaparelhamento do material flutuante	7.210.000
3. Transportes terrestres	434.000
4. Melhoramento das instalações da sede de serviço	149.040
5. Mobiliário para a sede	52.520
6. Pessoal	17.064.000
7. Serviço Federal de Bioestatística	20.800.000
Total	49.449.560
<i>u) Assistência medicamentar:</i>	
1. Verba destinada a institutos e laboratórios oficiais, para a produção de medicamentos preventivos e curativos de ação específica no combate às doenças transmissíveis ..	40.000.000

QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO DO SETOR SAÚDE

TOTAL DO QUINQUÊNIO	
<i>Subsetores de ação</i>	
a) Malária	203.120.100
b) Tuberculose	425.000.000
c) Verminoses	110.000.000
d) Doenças venéreas e boubas	120.000.000
e) Peste	3.600.000
f) Lepra	153.600.000
g) Febre amarela	100.000.000
h) Tracoma	26.500.000
i) Câncer	39.000.000
j) Assistência psiquiátrica	200.000.000
l) Assistência médico-hospitalar	460.000.000
m) Engenharia sanitária	100.000.000
n) Assistência à maternidade e à infância	205.572.000
o) Assistência alimentar	115.000.000
p) Higiene e segurança do trabalho	60.000.000
q) Educação sanitária	40.000.000
r) Formação de pessoal	77.714.750
s) Escola de Saúde Pública	12.000.000
t) Reaparelhamento do D. N. S.	49.449.560
u) Assistência medicamentar	40.000.000
Total	2.640.056.410

ANEXO N° 2

SETOR ALIMENTOS

I - Plantas têxteis

	Cr\$
1. Melhoramento, multiplicação e distribuição de sementes de algodão, inclusive serviços de cooperação, construção e instalação de uma estação experimental em Guanambi, na Bahia	15.000.000
2. Melhoramento, multiplicação de sementes ou mudas de caroá, inclusive serviços de cooperação	5.000.000
3. Melhoramento, produção de sementes selecionadas e fomento da luta	10.000.000
4. Construção de armazéns e postos de classificação	10.000.000
5. Financiamento para instalação de uma fábrica de sisal (agave), no Estado da Paraíba	20.000.000
6. Financiamento à Cooperativa de Caroá do Nordeste, sediada em Recife, instalação de uma fábrica de caroá e outras fibras, no Estado de Pernambuco	50.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	110.000.000
Importância a ser recuperada	80.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	30.000.000

II - Arroz

1. Melhoramento, multiplicação e distribuição de sementes, inclusive serviços de cooperação	60.000.000
2. Trabalhos de irrigação nas zonas arrozeiras, inclusive no vale do Rio Guamá, no Estado do Pará	60.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	120.000.000
Importância a ser recuperada	60.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	60.000.000

III - Batata

1. Melhoramento, multiplicação e distribuição de sementes, inclusive serviços de cooperação	50.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	50.000.000
Importância a ser recuperada	13.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	37.000.000

IV - Cacau

1. Melhoramento, fomento e defesa sanitária	30.000.000
2. Financiamento da produção por intermédio da Carteira Agrícola do Banco do Brasil S. A.	40.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	70.000.000
Importância a ser recuperada	40.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	30.000.000

V - Cafe

1. Melhoramento, inclusive execução, em cooperação, dos trabalhos de sombreamento	50.000.000
---	------------

VI — *Chá*

	Cr\$
1. Melhoramento e desenvolvimento da cultura	5.000.000

VII — *Feijão*

1. Melhoramento múltiplo de sementes inclusive serviços de cooperação	15 000.000
---	------------

VIII — *Fumo*

1. Melhoramento da cultura e trabalho de cooperação, inclusive concessão de auxílios por intermédio do Instituto Baiano de Fumo às entidades que mantenham campos de cultura racional de fumos para capas de charutos bem assim a formação de pequenas propriedades	20 000.000
2. Criação ou auxílio para instalação de escolas rurais destinadas ao ensino da cultura do fumo, inclusive contratos de professores especializados, no país ou no exterior	10 000.000
Total	30 000.000

IX — *Fornagem*

1. Trabalhos experimentais de agronomia	5.000.000
2. Produção e distribuição de sementes, inclusive serviços de cooperação	10.000.000
3. Auxílios aos criadores, cooperativas e associações para construção e instalação de silos e galpões destinados ao armazenamento de forragens	15.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	30.000.000
Importância a ser recuperada	0 000 000
Despesa a ser definitivamente realizada	25 000.000

X — *Mandioca*

1. Conclusão das usinas de álcool de mandioca	12.000.000
2. Melhoramento e desenvolvimento da cultura	3 000 000
Total	15.000.000

XI — *Milho*

1. Melhoramento, multiplicação e distribuição de sementes, inclusive campos de cooperação	100.000.000
2. Postos de beneficiamento, expurgo e distribuição, inclusive cooperação com agricultores, cooperativas e associações	50 000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	150.000.000
Importância a ser recuperada	50.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	100 000.000

XII — *Mate*

1. Empréstimo de Cr\$ 10.000 0 000 às federações das cooperativas de produtores de mate para construção de 50 armazéns reguladores, com capacidade de 300 toneladas cada um, ao custo médio de Cr\$ 200.000,00, através da efetiva aplicação do Decreto e n.º 7.002, de 30 de outubro de 1944, e assim distribuído:

	Cr\$	
Paraná, 25 unidades	5.000.000	
Santa Catarina, 10 unidades	2.000.000	
Rio Grande do Sul, 10 unidades	2.000.000	
Mato Grosso, 5 unidades	1.000.000	10.000.000
2. Empréstimos de Cr\$ 25.000.000,00 às federações das cooperativas de produtores de mate, pela Caixa de Crédito Cooperativo, Banco do Brasil, S. A. ou quaisquer outros estabelecimentos de crédito, a longo prazo e juros baixos, sob a garantia do produto armazenado ou da safra pendente, para financiamento da produção e assim distribuídos:		
Paraná	10.000.000	
Santa Catarina	5.000.000	
Rio Grande do Sul	5.000.000	
Mato Grosso	5.000.000	25.000.000
3. Empréstimos para racionalização da produção e aparelhamento industrial das federações das cooperativas de produtores de mate, dentro do esquema seguinte: Cr\$ 70.000.000,00 a longo prazo e juros baixos, sob a garantia das próprias instalações ou das contribuições incidentes sobre o mate produzido no país e aplicadas pelas organizações cooperativas em benefício da economia erva-teira e no incremento do cooperativismo, as quais compreendidas no preço do produto desde sua criação e em consequência, pagas indiretamente, quer pelo produtor, quer pelo consumidor, continuarão a ser cobradas por intermédio do industrial e exportador:		
a) para construção de modernos barbaquás coletivos, nos principais centros produtores do Paraná, dotados de tôdas as instalações complementares, destinados à melhoria, racionalização e barateamento do custo do mate cancheado		18.000.000
b) para construção de idênticos barbaquás coletivos nos principais centros produtores de Santa Catarina		10.000.000
c) para construção de 7 pequenos engenhos regionais, no Rio Grande do Sul		4.500.000
d) para construção de 1 pequeno engenho regional em Ponta Porã, Mato Grosso		2.500.000
e) para montagem, no Rio de Janeiro, de moderna indústria de refrigerante à base do mate		25.000.000
f) para propaganda do mate no interior e exterior, pela federação das cooperativas de produtores de mate ..		10.000.000
4. Criação e aparelhamento de uma Estação Experimental do Mate, para estudos de métodos racionais de defesa e melhoria do produto, abrangendo plantio, colheita, elaboração e beneficiamento, inclusive pesquisas sobre o aproveitamento dos diversos subprodutos do mate, subordinada à Confederação das Cooperativas do Mate, que receberá ainda uma subvenção anual, em verba do Instituto Nacional do Mate, de Cr\$ 1.000.000,00 e outra igual do Ministerio da Agricultura para atender ao custeio de seu funcionamento		
		5.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	110.000.000	
Importância a ser recuperada	105.000.000	
Despesa a ser definitivamente realizada		5.000.000

Cr\$

5. Verba ao Instituto Nacional do Mate, para amparo à economia ervateira do consumo do mate, dentro e fora do país, não podendo, em qualquer hipótese, ser aplicada em nomeação ou admissão de pessoal	50.000.000
Importância a ser transitòriamente despendida	50.000.000
Importância a ser recuperada	25.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	25.000.000

XIII — *Horticultura e fruticultura*

1. Instalação, construção e manutenção de estações experimentais	45.000.000
2. Melhoramento, produção e distribuição de enxertos e semente, inclusive serviços de cooperação	30.000.000
3. Construção e financiamento de instalação de armazéns, dos produtos hortícolas e frutíferos	50.000.000
Importância a ser transitòriamente despendida	125.000.000
Importância a ser recuperada	15.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	110.000.000

XIV — *Trigo*

1. Aquisição de sementes para revenda inclusive transporte e tratamento	1.000.000.000
2. Experimentação, multiplicação e distribuição de sementes inclusive serviços de cooperação	40.000.000
3. Construção e financiamento de instalação de armazéns, depósitos e pequenas moíhas nas zonas da produção	120.000.000
4. Mecanização da lavoura tritícola, mediante aquisição de máquinas para revenda	60.000.000
Importância a ser transitòriamente despendida	1.220.000.000
Importância a ser recuperada	794.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	426.000.000

XV — *Armazéns e silos*

1. Para constituição do capital da sociedade de economia mista "Cia. Nacional de Armazéns Gerais"	50.000.000
---	------------

XVI — *Vale do Paraíba*

1. Auxílios aos serviços de experimentação agrícola	20.000.000
2. Construção e financiamento de instalação para fazendas-modelo e matadouros frigoríficos para pequenos animais	20.000.000
3. Desobstrução e retificação parcial do Rio Paraíba, em São Paulo, na região de Pindamonhangaba, e construção de barragens para recuperação das terras destinadas a cultura de cereais	10.000.000
Importância a ser transitòriamente despendida	50.000.000
Importância a ser recuperada	20.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	30.000.000

XVII — *Produção animal*

	Cr\$
1. Defesa sanitária animal	200.000.000
2. Fomento da produção animal	300.000.000
3. Indústria e inspeção sanitária	100.000.000
4. Construção, financiamento e prêmios de matadouros industriais	90.000.000
5. Constituição do capital e subscrição de debêntures da sociedade de economia mista: "Cia. Frigoríficos Nacionais Sociedade Anônima"	100.000.000
6. Laticínios:	
a) Assistência técnica e financeira aos produtores e industriais, inclusive cooperação	20.000.000
b) Conclusão do entreposto central do leite do Distrito Federal	30.000.000
7. Pesca:	
a) Assistência social e financeira aos pescadores e suas colônias	15.000.000
b) Construção, aparelhamento e financiamento de entrepostos	30.000.000
c) Frota pesqueira e estações de piscicultura	25.000.000
8. Desenvolvimento da avicultura, apicultura e cericicultura	50.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	960.000.000
Importância a ser recuperada	280.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	680.000.000

XVIII — *Imigração e colonização*

1. Aquisição e financiamento de núcleos coloniais na região dos grandes açúdes do Nordeste, co mexecução de trabalho de irrigação	50.000.000
2. Para ocorrer às despesas com a seleção, transporte e fixação de imigrantes e colonização, inclusive Cr\$ 30.000.000,00 para a colonização no Vale do Rio Guamá, no Estado do Pará	300.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	350.000.000
Importância a ser recuperada	200.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	150.000.000

XIX — *Conservação do solo*

1. Estudos e pesquisas relacionados com a conservação do solo	25.000.000
2. Trabalhos de conservação e recuperação do solo em cooperação com os Estados Municipios e particulares e conjugados com os serviços de fomento da produção vegetal e reflorestamento, inclusive no Vale do Paraíba	200.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	225.000.000
Importância a ser recuperada	60.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	165.000.000

Cr\$

XX — Fertilizantes e corretivos

1. Estudos, construção e auxílio as instalações necessarias à exploração das fazendas de apatita de Araxá, em Minas Gerais, Jacupiranga, em São Paulo, e Camisão, na Bahia, e de outros fertilizantes minerais	60.000.000
2. Aquisição e revenda de fertilizantes	50.000.000
3. Desenvolvimento da produção de leguminosas destinadas à adubação verde inclusive serviços de cooperação	40.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	150.000.000
Importância a ser recuperada	70.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	80.000.000

XXI — Defesa sanitária vegetal

1. Combate à broca do café	100.000.000
2. Combate à saúva, mediante assistência técnica, prêmios e serviços de cooperação	70.000.000
3. Combate as pragas e doenças dos canaviais, inclusive indenização aos canaviais que forem queimados	30.000.000
4. Combate a outras doenças e pragas da lavoura, inclusive o "serecocus paraibense"	100.000.000
5. Assistência fitossanitária aquisição de máquinas inseticidas	200.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida.....	500.000.000
Importância a ser recuperada	250.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	250.000.000

XXII — Açúcar

1. Melhoramento, multiplicação e distribuição de mudas de cana, inclusive serviços de cooperação	25.000.000
2. Assistência financeira, exclusivamente destinada a lavradores de cana de açúcar, em todo o país, através dos sindicatos ou associações de plantadores, onde existirem, e pelas Secretarias de Agricultura, nos Estados onde não houver as referidas organizações, assim discriminadas:	
Alagoas	7.500.000
Bahia	5.500.000
Ceará	300.000
Espirito Santo	1.000.000
Goiás	1.000.000
Mato Grosso	1.000.000
Minas Gerais	3.250.000
Pará	1.000.000
Paraíba	3.000.000
Paraná	1.550.000
Pernambuco	11.000.000
Piauí e Maranhão	1.000.000
Rio de Janeiro	9.000.000
Rio Grande do Norte	1.000.000
Santa Catarina	1.200.000
São Paulo	3.250.000
Sergipe	4.500.000
Importância a ser transitóriamente despendida.....	81.000.000
Importância a ser recuperada	62.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	13.000.000

XXIII — Pesquisas

Cr\$

1. Despesas de qualquer natureza com a locação de serviços técnicos de experimentação	37.500.000
---	------------

XXIV — Óleos, cêras e resinas

1. Pesquisas, instalação e equipamento de laboratório e de postos de expurgo	40.000.000
2. Fomento das indústrias de óleos e cêras, auxílios e trabalhos de cooperação	60.000.000
3. Financiamento à industrialização do <i>cocus nucífero</i> (côco da Bahia), nos Estados da Bahia, Paraíba, Alagoas e Sergipe, com o aproveitamento integral do mesmo, em tôdas as suas partes, como sejam: meocarpo ou casca fibrosa, endocarpo ou casca	12.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	112.000.000
Importância a ser recuperada	72.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	40.000.000

XXV — Mecanização agrícola

Cr\$

1. Compra de máquinas agrícolas para revenda	300.000.000
2. Instalação e manutenção de parques regionais para prestação de assistência mecânica	200.000.000
3. Manutenção de escolas de tratoristas e centros de treinamento	50.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	550.000.000
Importância a ser recuperada	300.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	250.000.000

XXVI — Enxadas e instrumentos agrícolas

1. Compra de enxadas e instrumentos agrícolas para revenda	100.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	100.000.000
Importância a ser recuperada	80.000.000
Despesa a ser definitivamente realizada	20.000.000

XXVII — Arame para cerca

1. Compra de arame para cerca para revenda	70.000.000
Importância a ser transitóriamente despendida	70.000.000
Importância a ser recuperada	70.000.000

XXVIII — Serviço de meteorologia

1. Material, instalação e manutenção de 50 estações meteorológicas para fins climatológicos e sinóticos	2.500.000
2. Material e instalação de 40 estações meteorológico-agrícolas	2.400.000
Total	4.900.000

QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO NO SETOR ALIMENTOS

TOTAL DO QUINQUÊNIO

Subsetores de ação

	Cr\$
I — Plantas têxteis	30.000.000
II — Arroz	60.000.000
III — Batata	27.000.000
IV — Cacau	30.000.000
V — Café	50.000.000
VI — Cha	5.000.000
VII — Feijão	15.000.000
VIII — Fumo	30.000.000
IX — Porrhagem	25.000.000
X — Mamiocaa	15.000.000
XI — Milho	100.000.000
XII — Mate	30.000.000
XIII — Horticultura e fruticultura	110.000.000
XIV — Trigo	426.000.000
XV — Armazéns e silos	50.000.000
XVI — Vale do Paraíba	30.000.000
XVII — Produção animal	680.000.000
XVIII — Imigração e colonização	150.000.000
XIX — Conservação do solo	165.000.000
XX — Fertilizantes e corretivos	80.000.000
XXI — Defesa sanitária vegetal	250.000.000
XXII — Açúcar	13.000.000
XXIII — Pesquisas	37.500.000
XXIV — Oleos, cêras e resinas	40.000.000
XXV — Mecanização agrícola	250.000.000
XXVI — Enxadas e instrumentos agrícolas	20.000.000
XXVII — Serviço de meteorologia	4.900.000
Total	<u>2 733.400.000</u>

ANEXO N.º 3

SETOR TRANSPORTE

A) Estradas de Ferro

a) Construção e conclusão de ferrovias pertencentes ao Plano de Viação Nacional:

1 — Teresina a Periperi	90.000.000
2 — Oiticica a Berlingas	75.000.000
3 — Mombaça a Sousa	25.000.000
4 — Campina Grande a Patos	200.000.000
5 — Ligação Contendas-Brumado-Monte Azul	80.000.000
6 — Santo Antônio de Jesus a Cruz das Almas	40.000.000
7 — Lima Duarte a Bom Jardim	120.000.000
8 — Leopoldo Bulhões-Goiânia-Alto Araguaia	100.000.000
9 — Corumbá a Pôrto Esperança	50.000.000
10 — Campo Grande a Ponta Porã	45.000.000
11 — Apucarana-Guaira-Pôrto Mendes	160.000.000
12 — Blumenau a Itajaí	20.000.000
13 — Itanguá a Engenheiro Blei	450.000.000
14 — Engenheiro Blei-Rio Negro-Barretos	750.000.000
15 — Passo Fundo-Guaporê-Barra do Jacaré	200.000.000
16 — Santiago-São Luis-Cêro Azul (antigo Cêro Largo)	20.000.000
17 — Riozinho-Guarapuava	22.000.000
18 — Joaquim Murtinho-Campo Mourão	40.000.000
19 — Angico-São Rafael e seu prolongamento	10.000.000
20 — Coatiara-Patos de Minas	160.000.000
21 — Jataizinho-Ventania e Joaquim Murtinho-Curitiba	70.000.000
22 — Apucarana-Ponta Grossa	100.000.000
Total	<u>2.827.000.000</u>

b) Estudo, projeto, construção e prosseguimento de ferrovias pertencentes ao Plano de Viação Nacional:

	Cr\$
1 — Prolongamento da Estrada de Ferro Central de Pernambuco até Salgueiro-TP-3	200.000.000
2 — Prolongamento da E. F. C. B. de Pirapora ao Rio Paracatu e Formosa (Goiás)-TM-3	60.000.000
3 — Barra do Trombudo-Trombudo Central e prosseguimento de L-14 até TM-8 do P. V. N.	100.000.000
4 — Pelotas-Canguçu-Barreto-TM-8	75.000.000
5 — Coroatá-Pedreira	50.000.000
6 — Prolongamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil até Cuiabá-TM-4	200.000.000
7 — Petrolina-Teresina	100.000.000
8 — Feira de Santana-Irará-Água Fria-Alagoinhas	106.000.000
Total	891.000.000

c) Pontes rodo-ferroviárias:

1. Ponte rodo-ferroviária entre Joazeiro e Petrolina	42.000.000
2. Ponte rodo-ferroviária entre Propriá e Colégio (estudos e construção)	60.000.000
Total	102.000.000

d) Melhoramento de vias permanentes das estradas de ferro em tráfego, abrangendo variantes, alargamento, mudança de sistema de tração e eletrificação, aquisição de trilhos e acessórios, empedramento e restauração de linhas, reforço e substituição de pontes e oficinas:

1. Estrada de Ferro Madeira-Mamore	20.000.000
2. Estrada de Ferro São Luis-Teresina	55.000.000
3. Rede de Viação Cearense	155.000.000
4. Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte — (Nata. — Nova Cruz)	56.000.000
5. The Great Western of Brasil Ry C. ^o	50.000.000
6. Viação Férrea Leste Brasileiro	200.000.000
7. Estrada de Ferro Bahia-Minas	36.000.000
8. Estrada de Ferro Central do Brasil, inclusive indenização de serviços executados e variante de Malheiros	500.000.000
9. E. F. C. B. — obras decorrentes do alargamento da linha do centro em virtude da construção da barragem do Fecho do Funil	96.000.000
10. Rede Mineira de Viação	120.000.000
11. Estrada de Ferro de Goiás	60.000.000
12. Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (Variantes do Rio das Velhas, próximo a Araguaia e outras)	120.000.000
13. Estrada de Ferro Sorocabana	30.000.000
14. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	200.000.000
15. The Leopoldina Railway Co.	200.000.000
16. Rede Viação Paraná-Santa Catarina	280.000.000
17. Estrada de Ferro D. Teresa Cristina	45.000.000
18. Estrada de Ferro Santa Catarina	20.000.000
19. Viação Férrea Rio Grande do Sul	260.000.000
20. Estrada de Ferro Itapemirim	15.000.000
21. Estrada de Ferro Tocantins	20.000.000
22. Estrada de Ferro Bragança	6.000.000
Total	2.544.000.000

e) Aparelhamento de material rodante e de tração para as estradas de ferro em tráfego:

	Cr\$
1. Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	6.000.000
2. Estrada de Ferro Bragança	9.600.000
3. Estrada de Ferro São Luís-Teresina	15.000.000
4. Rede de Viação Cearense	67.000.000
5. Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	22.800.000
6. Viação Férrea Leste Brasileiro	111.000.000
7. Estrada de Ferro Bahia-Minas	18.400.000
8. Estrada de Ferro Central do Brasil	150.000.000
9. Rede Mineira de Viação	114.000.000
10. Estrada de Ferro de Goiás	28.400.000
11. Cia. Mogiana de Estradas de Ferro	56.000.000
12. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	134.000.000
13. The Leopoldina Railway Co.	94.000.000
14. Rede Viação Paraná-Santa Catarina	154.000.000
15. Estrada de Ferro D. Teresa Cristina	42.400.000
16. Estrada de Ferro Santa Catarina	11.400.000
17. Viação Férrea Rio Grande do Sul	164.000.000
18. Estrada de Ferro Tocantins	10.300.000
19. Estrada de Ferro Itabapoana	5.000.000
20. Estrada de Ferro Central do Piauí	20.000.000
21. Estrada de Ferro Santos-Jundiá	50.000.000
22. Trechos novos e eventuais	30.000.000

Total 1.313.030.000

A deduzir quantia já consignada em lei especial para aquisição de locomotivas 196.000.000

Total 1.117.000.000

f) Encampação ou desapropriação e prolongamento:

1. Estrada de Ferro Itabapoana, inclusive sua encampação ou desapropriação e seu prolongamento até a cidade de São José do Calçado	20.000.000
--	------------

B) Estradas de Rodagem

a) Rodovias a serem executadas pelo Fundo Rodoviário Nacional (cota da União):

1. Rio-São Paulo-BE 2	510.000.000
2. Rio-Bania-BR 4	145.000.000
3. Curitiba-Santa Cecília-BR 2	70.000.000
4. Porto Alegre-Uruguaiana-BR 37	180.000.000
5. Porto Alegre-Jaguarão-BR 2	120.000.000
6. Rio-Petrópolis-Areal-BR 3	145.000.000
7. Porto Alegre-Passo do Socorro-BR 2	110.000.000
8. São Paulo-Curitiba-BR 2	180.000.000
9. Feira de Santana-Salvador-BR 26	110.000.000
10. Paranaguá-Curitiba-Prudentópolis-Foz do Iguaçu-BR 35	120.000.000
11. Belo Horizonte-São Paulo-BR 33	55.000.000
12. Fortaleza-Belém (Pernambuco)-BR 13	100.000.000
13. Santa Cecília-Lajes-BR 2	20.000.000

Total 1.865.000.000

b) Rodovias a serem executadas com recursos orçamentários ou extraordinários, operações de crédito e contribuições de melhoria:

	Cr\$
1. Juiz de Fora-Belo Horizonte-BR 3, inclusive asfaltamento do trecho Lafayette-Benfica-Barbacena	160.000.000
2. Teresina-Peritoró-São Luís-BR 13, inclusive ponte sobre o Rio Itapicurú e trecho Peritoró-Curados	60.000.000
3. Natal-João Pessoa-Recife-Maceió-Aracaju-Salvador, com pavimentação de tipo superior entre Natal e Maceió ..	165.000.000
4. Rio-Vitória-Salvador-BR 5	60.000.000
5. Belo Horizonte-Vitória-BR 31	100.000.000
6. Barra Mansa-Três Rios-BR 51	40.000.000
7. Rio-Niterói-BR 5	60.000.000
8. Belem-Miguel Pereira	15.000.000
9. Muriaé-Itaperuna-Campos	20.000.000
10. Curitiba-Florianópolis-Pôrto Alegre-BR 55	90.000.000
11. Rio Grande-Santa Vitória-Chui-BR 77	25.000.000
12. Uruguaiana-Barra de Quaraí	10.000.000
13. Transbrasiliana-BR 14-trechos Guamá-Imperatriz, no Estado do Pará, Anápolis-Niquelândia, Rio Prêto-Goiânia-Itumiara e prosseguimento dos trechos nerte Goiás-Paraná e Rio Grande do Sul	140.000.000
14. Vacaria-Lagoa Vermelha — Passo Fundo.....	10.000.000
15. São Paulo-Cuiabá	100.000.000
16. Melhoramento e obras novas de acesso à cachoeira de Paulo Afonso, inclusive construção de ponte à jusante da cachoeira	50.000.000
17. Aquidauana-Jardim-Pôrto Murtinho-Bela Vista	20.000.000
18. Cuiabá-Pôrto Velho	50.000.000
19. Bacabal-Belém do Pará	23.000.000
20. Pavimentação tipo superior-BR 25, entre Moreno e Caruaru	30.000.000
21. Russas-Natal	20.000.000
22. Barreiras-Arrais-Taguatinga, Natividade-Pôrto Nacional-Tocantins-Pedro Afonso	15.000.000
Total	1.263.000.000

C) Portos, Rios e Canais

a) Portos a construir por conta da União:

1. Maranhão (Pôrto de Itaqui)	40.000.000
2. Piauí (Pôrto de Amarração, inclusive obras complementares)	45.000.000
3. Ceará (Cais do Pôrto de Camocim)	1.000.000
4. Sergipe (Pôrto de Aracaju)	15.000.000
5. Espírito Santo (Pôrto de Conceição da Barra)	3.000.000
6. Rio de Janeiro (Pôrto do Forno)	15.000.000
7. Território do Amapá (Pôrto de Macapá)	5.000.000
8. Rio de Janeiro (Pôrto de Itacuruçá)	30.000.000
9. Rio Grande do Norte (Pôrto de Areia Branca)	65.000.000
10. Rio Grande do Norte (Pôrto de Macau)	15.000.000
11. Bahia (Pôrto de Valença)	4.000.000
12. Bahia (Pôrto de Itaperuá)	4.000.000
13. Bahia (Pôrto de Ituberá)	4.000.000
Total	246.000.000

b) Portos a completar, ampliar ou aparelhar:		Cr\$
1. Rio Grande do Norte (Natal)		10.000.000
2. Santa Catarina (Itajaí)		20.000.000
3. Santa Catarina (Laguna)		15.000.000
4. Rio Grande do Sul (Santa Vitória do Palmar)		8.000.000
Total		53.000.000
c) Portos fluviais a construir:		
1. Paraná (Foz do Iguaçu)		1.000.000
2. Mato Grosso (Corumbá)		10.000.000
3. Mato Grosso (Porto Murtinho)		3.000.000
Total		14.000.000
d) Instalações rudimentares:		
1. São Paulo (Presidente Epitácio) (Rio Paraná)		1.000.000
2. Paraná (Porto Amazonas) (rio Iguaçu)		500.000
3. Paraná (São Mateus) (rio Iguaçu)		500.000
4. Diversos — Instalações de outros portos		5.000.000
Total		7.000.000
e) Portos a concluir e aparelhar:		
1. Ceará (Fortaleza)		20.000.000
2. Pernambuco (Recife)		50.000.000
3. Alagoas (Maceió)		10.000.000
4. Parana (Paranaguá)		15.000.000
5. Rio Grande do Sul (Porto Alegre)		60.000.000
Total		155.000.000
f) Aparelhamento:		
1. Dragas de alto mar fluviais e de sucção e recalque, com as respectivas tubulações de recalque (flutuantes e terrestres), <i>drag-lines</i> , bate-estacas, sondas geológicas, aparelhos de escafandro, batelões autopropulsores e sem propulsão, conjunto bomba-motor e rebocador de alto mar		173.100.000
g) Fixação de dunas:		
1. Fixação de dunas		12.500.000
h) Aparelhamento e obras de portos concedidos, a serem executados à conta do recurso de que dispõem os concessionários:		
i) Portos marítimos e fluviais:		
1. Manaus		10.211.000
2. Belém		27.780.000
3. Natal		11.040.000
4. Cabedelo		6.020.000
5. Recife		81.620.940
6. Maceió		9.963.550
7. Salvador		21.860.116
8. Ihéus		22.000.000
9. Vitória		91.585.000
10. Niterói		11.320.000
11. Angra dos Reis		1.600.000
12. Rio de Janeiro		435.508.000
13. Santos		489.160.000
14. Santos (Programa suplementar)		327.100.000

	Cr\$
15. Paranaguá	47 740 000
16. Imbituba	16 898 893
17. Laguna	22 750 000
18. Porto Alegre	39.255.320
19. Peiotas	700 000
20. Rio Grande	83 550 000
Total	1.757 662.819

i) Melhoramento das condições de navegabilidade dos rios, lagos e canais nos seguintes Estados:

1. Maranhão (limpeza e desobstrução dos rios Itapecuru, Mearim, Pindaré, Munim e outros)	7.000.000
2. Piauí (Rio Parnaíba)	23 000 000
3. Rio Grande do Norte (rios Cunhaú, S. Alberto, Potengi, Piranhas, Ceará-Mirim, Traira e outros)	2.500.000
4. Paraíba (Melhoramento do acesso fluvial de Cabedelo, João Pessoa)	2 000 000
5. Pernambuco (Canal de Goiânia)	2.000.000
6. Alagoas (melhoramentos dos rios Camaragibe e Prategi e outros e lagoas Manguaba e Mundaú)	5.000.000
7. Sergipe (melhoramentos dos rios Japarutuba, Sergipe e outros, canais Pomonga e Santa Maria)	9.000.000
8. Bahia (melhoramento do rio Paraguaguá)	15.000.000
Idem dos rios Jaguaribe, Sergi, Subae, Contas, Jequitinhonha, Pardo, Salsa e outros	5.200.000
9. Espírito Santo — Melhoramentos dos rios São Mateus, Doce, Santa Maria, Itapemirim e outros	6.600.000
10. Rio de Janeiro — Melhoramentos da foz do rio Paraíba do Sul e porto de São João da Barra	15.000.000
Idem do canal Itajuru e lagoa Araruama	1.500 000
11. São Paulo — Melhoramento do rio Paraná	6.000.000
12. Paraná — Melhoramento do rio Iguaçu e outros	10.000.000
Abertura do canal Varadouro	10 000 000
13. Santa Catarina — Melhoramentos dos rios Itajaí — Açú — Itajaí do Oeste — Cachoeira — Tubarão — Araranguá e outros e lagoa Saguaguá	8.500.000
Prosseguimento do canal Laguna-Araranguá	5.000.000
14. Rio Grande do Sul — Melhoramentos do rio Jacuí	12.000.000
Idem dos rios Taquari e outros	4.000 000
Abertura do canal Sangradouro do Arroio Grande e rio Jaguarão	4 000 000
Melhoramentos do rio Uruguai	2.000.000
15. Mato Grosso — Melhoramentos dos rios Paraguai, Cuiabá, Taquari e outros	18.000.000
16. Mato Grosso e Goiás — Melhoramentos do rio Araguaia	12.000.000
17. Goiás, Pará e Maranhão — Melhoramentos do rio Tocantins	90.000.000
Total	275.400.000

D) Oleoduto:

1. Oleoduto Santos-São Paulo e estudos do ramal de Jundiaí	141 460 000
--	-------------

E) Aparelhamento da Frota Marítima:

a) — Lóide Brasileiro:

1. 3 navios mistos — (linhas internacionais), 3 navios de passageiros (cabotagem) e 3 rebocadores para serviços portuários	430.660.000
--	-------------

b) - Companhia Costeira:	
	Cr\$
1. 3 navios mistos	87.000.000

c) - S. N. A. A. P.:

1. Aquisição de unidades para o S. N. A. A. P.	50 000 000
Total	567.660.000

F) Subsetor aeroviário:

a) Estimativa do custo de instalações aeroportuárias

Capitais de Estados:

1. Manaus - pista e estação	20.000.000
2. Belem - estação	10.000.000
3. São Luis - estação	5.000.000
4. Fortaleza - estação	5.000.000
5. Natal - estação	5.000.000
6. João Pessoa - pista	15.000.000
7. Recife - estação	10.000.000
8. Maceió - pista e estação	20.000.000
9. Aracaju - pista e estação	20.000.000
10. Galeão - pista e estação	5.000.000
11. Santos Dumont - ampliação e pátio	10.000.000
12. Florianópolis - estação	5.000.000
13. Porto Alegre - pista e estação	20.000.000
14. Belo Horizonte - pista e estação	20.000.000
15. Cuiabá - pista e estação	20.000.000
16. Goiânia - pista e estação	20.000.000
17. Teresina - pista e estação	15.000.000

Capitais dos Territórios:

18. Boa Vista (Rio Branco) - pista e estação	15.500.000
19. Rio Branco (Acre) - pista e estação	15.500.000
20. Macapá (Amapá) - pista e estação	15.500.000
21. Porto Velho (Guaporé) - pista e estação	15.500.000

Cidades de grande movimento de aviação ou entroncamento de linhas aéreas:

22. Santarém - estação	500.000
23. Parnaíba - pista e estação	15.500.000
24. Ilhéus - pista e estação	15.500.000
25. Campo Grande - pista e estação	20.000.000
26. Corumbá - pista e estação	15.500.000
27. Uberlândia - pista e estação	20.000.000
28. Uberaba - pista e estação	15.000.000
29. Carolina - pista e estação	15.500.000
30. Anápolis - pista e estação	15.500.000
31. Londrina - pista e estação	15.500.000
32. Pelotas - pista e estação	15.500.000
33. Cabixi e outras localidades entre Cuiabá e Porto Velho	15.500.000
34. Rio Grande - pista e estação	15.500.000
35. Caxias do Sul - ampliação da pista	2.000.000
36. Bagé - pista e estação	15.500.000

Total	519.500.000
-------------	-------------

Cr\$

b) Aquisição de equipamentos e instalação de estações de radiocomunicação, radiofarol, torres de controle, aéreas de controle de tráfego, dispositivos luminosos e radioelétricos para balizamento de aeroportos e rotas, dispositivos especiais para pouso sem visibilidade e demais equipamentos necessários ao desenvolvimento da infraestrutura aeronáutica	400.000.000
c) Conselho Nacional de Geografia :	
1. Serviço de aerofotografia do país e controle terrestre, conforme plano elaborado pelo Conselho Nacional de Geografia, bem como trabalhos de restituição, desenho e impressão das respectivas cartas aeronáuticas	17.000.000
Total	936.500.000

QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO DO SETOR TRANSPORTE

TOTAL DO QUINQUÊNIO

Subsetores de ação

1. Estradas de Ferro — (construção)	3.820.000.000
2. Estradas de Ferro — (melhoramentos)	2.544.000.000
3. Estradas de Ferro — (material e encampação)	1.137.300.000
4. Estradas de rodagem	1.263.000.000
5. Portos	660.600.000
6. Melhoria de navegabilidade de rios	275.400.000
7. Oleodutos	141.460.000
8. Aparelhamento da frota	567.660.000
9. Subsetor aeroviário	936.500.000
Total do Setor Transporte	11.345.620.000

ANEXO N.º 4

SETOR ENERGIA

A) — *Subsetor Eletricidade*

1. Para aumento do capital do Governo Federal na Companhia Hidrelétrica do São Francisco, em quatro prestações a partir de janeiro de 1950, independentemente da integralização do capital primitivo da mesma companhia	400.000.000
2. Auxílios às instalações hidrelétricas para construção, por intermédio do Departamento Nacional de Obras de Saneamento, das açudagens de que dependem :	
a) no Estado do Rio Grande do Sul, serviços já iniciados	150.000.000
b) no Estado de Santa Catarina, mediante acordo a ser assinado, abrangendo as usinas do Garcia e de Lajes, bem como a linha de transmissão Tubarão-Florianópolis para aproveitar a energia termelétrica da Companhia Siderúrgica Nacional	35.000.000
c) no Estado do Paraná, ao Sistema Hidrelétrico do Litoral	50.000.000

Cr\$

d) no Estado do Rio de Janeiro, para terminação em dois anos (1950-1951) da barragem de Macabu e das obras de transposição que a completam	60.000.000
e) no Estado de Minas Gerais, para executar o sistema de açudagem do rio Paraibuna	35.000.000
f) no Estado do Espírito Santo, para as açudagens dos rios Jacu e Fruteiras	35.060.000
3. Subvenção às entidades que se constituírem para aproveitamento das obras seguintes:	
g) para que a usina hidrelétrica do Piauí eleve a sua potência a 27.000 cv e proceda, de acôrdo com a Divisão de Águas do Ministério da Agricultura, aos estudos preliminares do desenvolvimento hidrelétrico de Santa Bárbara do Tujúrio	35.000.000
h) para as usinas hidrelétricas do Rio Piracicaba, entre Monlevade e Cel. Fabriciano (Estado de Minas Gerais), tendo em vista a eletro-siderurgia e a eletrificação da E. F. Vale do Rio Doce e Central do Brasil	100.000.000
4. Construções por intermédio do Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas:	
i) barragem das Gargalheiras, no Rio Grande do Norte, terminação em quatro anos, tendo em vista a dotação do corrente exercício	20.000.000
f) para construção em cinco anos, da barragem de Orós, no Estado do Ceará	300.000.000
5. Auxílio aos Estados para melhoramentos, ampliações e regularização de serviços. em cinco anos - 1950-1954:	
l) no Estado do Mato Grosso, para instalação de usinas termo ou hidrelétricas, servindo a Campo Grande	10.000.000
m) no Estado de Goiás, para estudos e início das obras hidráulicas da Cachoeira Dourada	80.000.000
n) no Estado do Ceará, para o sistema termelétrico de Fortaleza	10.000.000
o) no Estado do Piauí, para montagem da usina termelétrica de Teresina e de sua rede distribuidora	5.000.000
p) no Estado do Maranhão, para ampliação da usina termelétrica de São Luís	5.060.000
q) no Estado do Pará, para remodelação do sistema termelétrico de Belém	10.000.000
r) no Estado do Amazonas, para remodelação do sistema termelétrico de Manaus	10.000.000
s) Funil (Minas Gerais)	300.000.000
Total	1.650.000.000

B) - Subsetor Petróleo

1. Para pesquisa intensiva em parte de algumas áreas de diferentes bacias sedimentares aquisição de todo o material especializado necessário à perfuração de poços e execução dos trabalhos complementares inclusive aquisição e montagem de refinarias de petróleo, transporte de material e equipamento para refinarias, aquisição de terrenos e tanques, construção	1.495.000.000
--	---------------

C) - Subsetor Carvão

1. Estudos e instalações de beneficiamento do carvão nacional e pesquisas de novas jazidas	45.000.000
--	------------

QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO DO SETOR ENERGIA

TOTAL DO QÜINQUÊNIO

Subsetores de ação

	Cr\$
Subsetor Eletricidade	1.650.000.000
Subsetor Petróleo	1.495.000.000
Subsetor Carvão	45.000.000
Total	3.190.000.000

ANEXO N.º 5

FUNDO ROTATIVO

Para constituição inicial do Fundo Rotativo (art. 12)	800.000.000
--	-------------

ANEXO N.º 6

RESERVAS

Reservas para diferenças de tipo, juros e outras despesas...	590.923.590
--	-------------

ANEXO N.º 7

RESUMO GERAL DAS DESPESAS DO QÜINQUÊNIO

1 — Setor Saúde	2.640.056.410
2 — Setor Alimentos	2.733.400.000
3 — Setor Transporte	11.345.620.000
4 — Setor Energia	3.190.000.000
5 — Fundo Rotativo	19.909.076.410
	800.000.000
	20.709.076.410
6 — Reservas para diferenças de tipo juros e outras des- pesas	590.923.590
Soma	21.300.000.000
Dedução a que se refere o art. 17	1.300.000.000
Total	20.000.000.000

ANEXO N.º 8

RECURSOS FINANCEIROS

Recursos orçamentários	13.000.000.000
Empréstimos em divisas	2.000.000.000
Empréstimos em obrigações	5.000.000.000
Total	20.000.000.000
Total já autorizado em 1949	1.300.000.000
Total geral	21.300.000.000

ANEXO N.º 9

RECURSOS DO PLANO SALTE

(em milhões de cruzeiros)

Anos	Dotações orçamentárias		Operações de crédito		Total
	Comuns	Constitucionais	Obrigações do Plano SALTE	Emprestimos do Banco do Brasil S. A.	
1950	1.900	—	1.000	500	3.400
1951	2.200	340	1.000	450	3.990
1952	2.400	319	1.000	400	4.110
1953	2.550	335	1.000	350	4.235
1954	2.600	365	1.000	300	4.265
Total do quinquênio	11.650	1.350	5.000	2.000	20.000
Total já autorizado para 1949 ...	1.300	—	—	—	1.300
Total Geral	12.950	1.350	5.000	2.000	21.300

DECRETO N.º 28.255 — DE 12 DE JUNHO DE 1950

Dispõe sobre a execução do Plano Salte e dá outras providências

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o art. 87, n.º I, da Constituição, e atendendo ao que dispõe o art. 16 da Lei n.º 1.102, de 18 de maio de 1950, decreta :

Art. 1.º O Presidente da República, na realização dos empreendimentos constantes do Plano Salte, a que se refere o art. 1.º da Lei n.º 1.102, de 18 de maio de 1950, será assistido por um delegado de sua confiança, com a denominação de Administrador Geral do Plano Salte.

Art. 2.º Além das atribuições que lhe forem especialmente conferidas, mediante instruções baixadas de conformidade com o art. 16 da Lei número 1.102, de 18 de maio de 1950, compete ao Administrador Geral do Plano Salte coordenar os diversos programas de trabalho, previstos no mesmo Plano, a fim de estabelecer a ordem de prioridade e a forma por que devam ser executados.

Art. 3.º O Administrador Geral do Plano Salte será auxiliado por 6 (seis) assessores, encarregados de cada um dos setores ou subsetores do referido Plano e das atribuições de ordem administrativa e financeira relacionadas com a sua execução, todos designados pelo Presidente da República, por proposta do mesmo Administrador Geral.

Parágrafo único. Os assessores de que trata este artigo, quando servidores públicos ou de autarquias passarão, automaticamente, à disposição do mesmo Administrador Geral, e serão desligados das repartições ou entidades a que pertencerem, sem prejuízo de quaisquer direitos ou vantagens.

Art. 4.º O Administrador Geral do Plano Salte, observadas as formalidades legais, requisitará os servidores públicos ou de entidades autárquicas necessários a auxiliá-lo no desempenho das suas atribuições.

Art. 5.º Os empreendimentos constantes dos programas de trabalho previstos nos diversos Setores do Plano Salte serão executados de forma harmônica e sistematizada, no sentido de preencherem, em conjunto, os fins especiais para que foi o mesmo Plano instituído.

Parágrafo único. Os recursos financeiros do Plano Salte não deverão ser utilizados como simples reforço ou suplementação das dotações relativas às atividades ordinárias dos diversos órgãos da administração pública.

Art. 6.º Ao ser estabelecida a ordem de prioridade para a execução dos diversos empreendimentos previstos no Plano Salte, deverá ser levada em consideração a natureza, o volume, a duração, o local e a oportunidade dos trabalhos, a fim de resguardar a harmonia do conjunto e a interdependência dos programas, e, principalmente, alcançar resultados proporcionais aos investimentos realizados.

Art. 7.º Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8.º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, em 12 de junho de 1950; 129.º da Independência e 62.º da República.

EURICO G. DUTRA.

Honório Monteiro.

Sylvio de Noronha.

Canrobert P. da Costa.

Raul Fernandes.

Guilherme da Silveira.

João Valdetaro de Amorim e Mello.

A. de Novais Filho.

Eduardo Rios Filho.

Armando Trompowsky.

ÍNDICE

	Págs.
PLANO SALTE	3
MENSAGEM N.º 196, DE 10 DE MAIO DE 1948, DO SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA	3
— SAÚDE	6
— ALIMENTOS	11
— PRODUÇÃO VEGETAL — Arroz, Feijão, Milho, Trigo, Açúcar	12
— Mandioca, Café, Cacau, Mate, Chá, Vitivinicultura Horticultura e Fruticultura	13
— PRODUÇÃO ANIMAL — Pesca e Pescado, Carnes e derivados, Leite e Laticínios, Apicultura	14
— Avicultura, Lã para a manufatura de tecidos e outros fins, Sericicultura	14
— Forragens, Algodão e outras fibras, Fumo, óleos, Cêras e Resinas, Conservação do solo, Fertilizações e Corretivos	15
— DEFESA SANITÁRIA VEGETAL — Combate às pragas e doenças da Lavoura, Inseticidas e Fungicidas Mecanização Agrícola, Pesquisas Econômicas e Sociais VALE PARAÍBA E BAIXADA FLUMINENSE, ARMAZÉNS E SILOS, FAZENDAS EDUCATIVAS, COOPERATIVISMO	17
— SEGURO AGRÁRIO, IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO, RESUMO DAS DESPESAS DO SETOR ALIMENTOS	18
— TRANSPORTE	19
— PROGRAMA FERROVIÁRIO	19
— PROGRAMA RODOVIÁRIO, APARELHAMENTO DOS PORTOS	20
— MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE DOS RIOS, APARELHAMENTO DA FROTA MARÍTIMA, OLEODUTO	21
— RESUMO GERAL DAS DESPESAS DO SETOR TRANSPORTE	22
— ENERGIA ELÉTRICA	23
— INVESTIMENTOS	23
— ELETRICIDADE, ELETRIFICAÇÃO RURAL, INDÚSTRIA DE MATERIAL ELÉTRICO	25
— PETRÓLEO	26
— FINANCIAMENTO DO PLANO SALTE, DESPESAS	27

	Págs.
— RECURSOS, RECURSOS EM MILHÕES DE CRUZEIROS, TOTAL	28
— FUNDO ROTATIVO, AUTONOMIA ADMINISTRATIVA E CONTÁBIL DO PLANO SALTE	29
— CONCLUSÃO	30
— RESUMO GERAL DAS DESPESAS DO SETOR ENERGIA	30-A
— FINANCIAMENTO DO PLANO SALTE (Quadro) ..	30-B
PARECER DA COMISSÃO INTERPARTIDÁRIA	31
— O GOVERNO E OS PARTIDOS	31
— NATUREZA E ALCANCE DO PLANO SALTE	33
— ORIGENS E APLICAÇÕES DA IDÉIA DE PLANEJAMENTO	34
— TÉCNICA DA POLÍTICA MODERNA	36
— ESTUDO DO PLANO SALTE — RESERVAS E RESALVAS	36
— SAÚDE	37
— ALIMENTAÇÃO	39
— TRANSPORTE	41
— ENERGIA	43
— FINANCIAMENTO	45
— CONCLUSÃO	47
LEI N.º 1.102, DE 18 DE MAIO DE 1950 — Que aprova o Plano Salte e dispõe sobre sua execução	51
— SAÚDE — Anexo n.º 1	54
— QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO DO SETOR SAÚDE	53
— ALIMENTOS — Anexo n.º 2	56
— QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO DO SETOR ALIMENTOS	63
— TRANSPORTE — Anexo n.º 3	63
— QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO DO SETOR TRANSPORTE	70
— ENERGIA — Anexo n.º 4	70
— QUADRO SINÓTICO DAS DESPESAS DE EXECUÇÃO DO SETOR ENERGIA	72
— FUNDO ROTATIVO — Anexo n.º 5	72
— RESERVAS — Anexo n.º 6	72
— RESUMO GERAL DAS DESPESAS DO QUINQUÊNIO — Anexo n.º 7	72
— RECURSOS FINANCEIROS — Anexo n.º 8	72
— RECURSOS DO PLANO SALTE — Anexo n.º 9	73
DECRETO N.º 23.255, DE 12 DE JUNHO DE 1950 — Que dispõe sobre a execução do Plano Salte e dá outras providências ..	75