



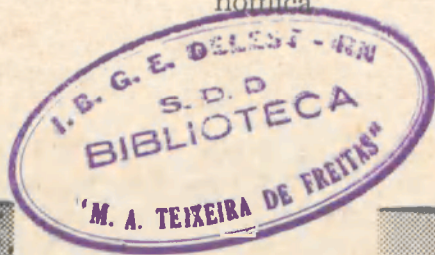
econômico

— revista quinzenal —

Estradas, caminhos do desenvolvimento

Antes, era um sonho. Hoje, já se vai a Recife em menos de quatro horas por uma estrada totalmente asfaltada e em excelentes condições. Atualmente, ainda é um sonho ir até Fortaleza em estrada toda asfaltada encurtando distancia, concedendo maior segurança e proporcionando a diminuição do tempo de viagem. O Batalhão de Engenharia e Construção que construiu a Natal-Recife pretende entregar o trecho da Natal-Fortaleza, concluído até Açu, antes do último dia do ano. Presentemente, os trabalhos já vão mais de 20 quilômetros além da cidade de Lages.

O Departamento Estadual de Estradas de Rodagem também participa da construção e pavimentação de estradas. Concluiu, no ano passado a "rodovia do sal" no trecho compreendido entre Ceará Mirim e João Câmara. Também constrói a obra considerada como a de maior vulto na administração Walfredo Gurgel, a ponte rodo-ferroviária sobre o rio Potengi tida como obra do século para o Rio Grande do Norte, pelo alto investimento que está sendo feito e pela sua importância econômica.



Estendendo a mão à caridade alheia, eles se espalham por todos os pontos da cidade. Famintos, maltrapilhos, doentes. Caso a seca perdure, vão aumentar. São mendigos. Estão na página sete.



Sudene discute o plano de eletrificação rural

O Departamento de Energia da Sudene promove uma reunião iniciada segunda-feira, a fim de discutir o Plano Trienal de Eletrificação Rural no Nordeste, a partir do corrente ano.

O encontro tem como finalidade definir as diretrizes e termos em que o programa será cumprido. Comparecem a reunião, representantes das empresas que atuam no campo da eletrificação rural do Nordeste, entre elas as Companhias Hi-

drelétricas do São Francisco e a da Boa Esperança, além da companhia de Eletrificação Rural do Nordeste.

OS DEBATES

Os debates serão coordenados pelo Departamento de Energia, através de sua Divisão de Eletrificação Rural e o Plano Trienal aprovado será apresentado no I Seminário Nacional de Eletrificação Rural que se realizará em Maceió, entre 1º e 6 de março próxi-

mo. Na oportunidade, os participantes do conclave analisarão as experiências no campo da eletrificação e debaterão a execução de um plano trienal que venha a atender às necessidades de cada Estado.

Para execução do plano serão carreados recursos nacionais e estrangeiros e os técnicos da Sudene e da Companhia de Eletrificação de Alagoas — que promoverá o seminário — estão colhendo subsídios de cada empresa

estadual que atua em eletrificação rural a fim de que no Plano sejam incluídos os projetos considerados prioritários, assim também a realização de estudos de viabilidade econômica para a implantação de novos projetos. Todos os trabalhos aprovados no I Seminário Nacional serão encaminhados aos órgãos governamentais, para entrar em fase de execução. Espera-se, entretanto, maior participação das cooperativas de eletricidade existentes na Região.

Deficit da União menor em 1969

A contenção do deficit no nível de NCr\$ 755 milhões, abaixo da previsão inicial de 820 milhões, foi o resultado mais expressivo da Execução Orçamentária de 1969 de acordo com os dados divulgados pela Assessoria da Delegacia da Receita Federal, com informes obtidos do gabinete do ministro Delfim Neto, da Fazenda.

Segundo a Assessoria, o exito dessa contenção é atribuído a uma série de providências tomadas pelas autoridades fazendárias no sentido da racionalização de todos os serviços, conduzindo ao aperfeiçoamento da arrecadação e ao controle adequado das despesas.

SECRETÁRIO GERAL

o sr. Flávio Pécora, secre

tário da Fazenda, falando sobre a execução orçamentária, chamou a atenção igualmente para um "detalhe importante do ponto de vista da política econômica, no crescimento maior da arrecadação do Imposto de Rendas em relação ao Imposto sobre Produtos Industrializados. A prevalência do crescimento do imposto direto (renda) sobre o indireto (consumo) demonstra que o Governo caminha realmente em busca de maior justiça fiscal, tema básico de algumas campanhas lançadas pelo ministro, onde se destacava igualmente a necessidade de todos pagarem os impostos sem as odiosas exceções de antigamente".

Nos dados divulgados consta que o Imposto de

Renda cresceu 65% em relação à 1968. O IPI teve uma expansão de 65%, o que foi considerado excelente, tendo em vista deduções, isenções e dilatações de prazos — medidas adotadas como estímulos concedidos à exportação de manufaturados e para ativar a economia em certos setores ou em momentos dados.

O Imposto de Importação teve uma arrecadação superior a 34% sobre o ano anterior e os demais impostos federais atingiram 13 bilhões 953 milhões de cruzeiros novos, crescendo 28%. Para 1970 a previsão é de 17 bilhões e 651 milhões. Em 1969 os "resíduos passivos" de 1 bilhão e duzentos milhões novos foram reduzidos para apenas 625 milhões em 1969.

RN-ECONÔMICO

Revista Quinzenal - N. 8 - 16 a 28 de fevereiro

Senhor Empresário

O Governo do Estado, como o da Nação deu ênfase especial ao setor estradas no Rio Grande do Norte. Natal já se liga com Recife em menos de quatro horas, em automóvel. Breve estará, igualmente, ligada com Fortaleza. A ponte roco-ferroviária sôbre o Potengi, é considerada como a obra do século para o Estado. De importância quase igual, a RN-4, rodovia do sal que liga Natal a João Câmara. Estradas, é o tema central do numero 8 de RN-Econômico. Sobre o assunto recomendamos matérias nas páginas 4 e 11.

Na edição passada abordamos o assunto sêca inverno. Nela estão os planos que os Executivos Nacional e Estadual devem executar ante a eminência de uma situação de emergência. E a cada dia fica mais caracterizada a falta de chuvas como sendo uma sêca que ainda não está reconhecida pelos poderes públicos. Mas, os primeiros saques já começaram a ocorrer. Ordas de camponeses famintos invadem armazéns de cidades no interior, para matar a fome. Os sinais de chuvas não são muito concretos, segundo os "entendidos". Mas, a esperança continua até o 19 de março, dia de São José quando, se não vier a chuva, a esperança dará lugar ao desespero. Matéria na última página.

Desassistidos, eles estão em todos os lugares. São mendigos, não possuem documentos e não têm direito a assistência. Aumentam a cada dia e não existe nenhum órgão público para solucionar o problema. O reporter Djair Dantas trabalhou no assunto e escreveu reportagem especial que vai publicada na página sete.

Antônio Melo
Editor Geral

Diretores

Marcelo Fernandes
Marcos Aurélio de Sá

Editor Geral

Antônio Melo

Redatores

Alcimar de Almeida
Djair Dantas
João Gualberto Aguiar

Colaboradores

Ademar de Medeiros Netto
Benivaldo Azevedo
Eider Furtado
Francisco Canindé Queiroz
Geraldo José de Melo
Hênio Melo
Heyder Moura
João Batista Cascudo Rodrigues
João Wilson Mendes Melo
Jomar Alecrim
Leonardo Bezerra
Mário Moacyr Pôrto
Moacyr Duarte
Ney Lopes de Souza
Otto de Brito Guerra
Reginaldo Teófilo
Severino de Brito

Departamento Comercial

Francisco Elias
Rossini Ferraz

Arte

Antônio Lopes

RN-Econômico, revista especializada em assuntos econômicos, financeiros e políticos, é de propriedade da Editora RN-Econômico Ltda. — Rua Seridó, 426, 1º andar, Natal (RN) — e impressa na Gráfica Manimbú — Rua Açú, 666, Natal, RN. — Preço do exemplar: NCr\$ 1,00. Números atrasados: NCr\$ 1,50. Preço da Assinatura Semestral: NCr\$ 15,00.

Estradas, caminhos do desenvolvimento

A partir de 1965, o Rio Grande do Norte ganhou uma meta até certo ponto prioritária: as estradas devem permitir não só o melhor aproveitamento do espaço geográfico, mas uma concreta estrutura que facilite o escoamento da produção.

Hoje, cinco anos depois, 106 quilômetros de estradas pavimentadas servem para mostrar que os planos também funcionam.

Para o diretor do DER, engenheiro Fernando Bezerra, até o final da administração do governador Walfredo Gurgel o Rio Grande do Norte atingirá 200 quilômetros de estradas pavimentadas 3,8 vezes mais do que as construções realizadas pelos governos anteriores a 1965.

Antes desse ano, o Estado possuía apenas 65 quilômetros de estradas pavimentadas. Para os adversários políticos do monsenhor Walfredo Gurgel, ele já poderia ter feito muito mais se soubesse aproveitar os grandes incentivos do Governo Federal.

Mais o governador tem respondido principalmente com duas monumentais obras: com a "rodovia do sal" ligando Macau a Natal e com a nova ponte de Igapó — que estará concluída em agosto deste ano, com o custo de onze milhões e quinhentos mil cruzeiros novos.

Setor Dinâmico — Um Plano Rodoviário Estadual foi definido a partir de 1966, com todos que servem de ligeira radiografia das condições econômico-sociais do Estado.

Segundo esses dados mais de 70% da população do Rio Grande do Norte se concentra na zona rural, dependendo de uma agricultura primitiva; sua renda individual, de 80 dólares por ano, é considerada uma das mais baixas do mundo.

Por levar em conta essas condições, a política de trabalho do DER foi estabelecida com o sentido de contribuir de maneira mais eficiente para o fortalecimento da economia do Rio Grande do Norte.

Além do mais, o Plano foi orientado no sentido de: 1) complementar indiretamente as obras do Plano Nacional de Viação, em execução ou projetadas; 2) proporcionar a integração de áreas de pontencialidade econômica ao sistema de escoamento; 3) eliminação de rodovias competitivas, transformando as vias de responsabilidade do Estado em auxílio das estradas federais; 4) anulação da competição entre as ferrovias e as rodovias, como maneira de dar maior rendimento aos recursos disponíveis; e 5) manter uma mínima Rede Básica de estradas transitáveis durante o ano.

Para o engenheiro Fernando Bezerra, um plano menos teórico será elaborado ainda este ano. Algumas faltas existentes no plano atual seriam corrigidas — e o Estado poderia dispor de um Plano Rodoviário mais prático.

Com planos novos ou velhos, no entanto, o DER gasta atualmente, só no

setor de conservação de rodovias, sete milhões de cruzeiros novos por ano.

E as novas rodovias vão surgindo, diminuindo as distâncias, possibilitando o escoamento da produção, dando condições efetivas para a arrancada do desenvolvimento.

A "Obra do Século" — O otimismo do Governo do Estado tem suas razões. Só a RN-4, por exemplo, possibilitou desmanchar um velho entrave da economia estadual: por ela, o escoamento de produção do sisal de João Câmara, da lagosta de Barra de Maxaranguape e do sal de Macau é uma realidade indestrutível.

Já a ponte de Igapó, considerada por muitos como a "obra do século", além de ser um forte trunfo político para o monsenhor Walfredo Gurgel é realmente uma obra monumental, com seus 50 mil metros de tábuas e trilhos e com suas duas toneladas de pregos utilizados na construção.

Há rodovias, tanto de âmbito federal como da responsabilidade do DER somente projetadas, emperradas — como a BR-226, que ligaria o Seridó ao Alto Oeste, mas que foi criada e permece somente por Lei.

São exemplos sem importância, se comparados ao que já foi feito no setor de estradas no Rio Grande do Norte — a BR-227 ainda este ano será totalmente concluída. O trecho Currais Novos

— Acari, de 21 quilômetros, será pavimentado nas próximas semanas, até o fim do ano, segundo o engenheiro Fernando Bezerra, "há 90% de possibilidade de estar concluído o trecho Caico — Serra Negra do Norte".

Jogando com as oscilações no preço das rodovias (pavimentadas cada quilômetro da RN-4 custou 120 milhões de cruzeiros novos; da BR-227 custou 400 milhões de cruzeiros novos), o DER tem procurado construir sem timidez, partindo para um jogo mais agressivo na luta pelo encurtamento das distâncias regionais.

Por essas coisas é que o otimismo ainda continua prevalecendo entre os homens do DER. Para o engenheiro Fernando Bezerra, só a ponte de Igapó proporcionará uma sensível melhora na nossa economia, dando condições ao escoamento da produção de tijolos e pedras de São Gonçalo do Amarante (base da Indústria de Construção Civil de Natal), de frutas e legumes.

E ele tem cálculos pitorescos para demonstrar a importância monumental da ponte: além das toneladas de pregos, dos metros de tábuas e trilhos, os setenta mil sacos de cimentos usados na sua construção representam 14 mil metros de altura, se empilhados uns sobre os outros — o que é uma altura pequena para os vãos que o Rio Grande do Norte tem dado no setor de estradas.

Diário Oficial em síntese

Diário Oficial de 03.02.70 — **ral ordinária de Oliveira Pinto Indústria e Comércio de Óleos S/A** da reunião em que foi apreciado o Relatório da Diretoria, Parecer do Conselho Fiscal, Balanço Geral, Demonstração da Conta "Lucros e Perdas" e outros assuntos de interesse da sociedade. **Assembléia geral ordinária do Banco Comércio e Indústria Northeriograndense S/A** a realizar-se no próximo dia 3.

Diário Oficial de 04.02.70 — Convocação para assembléia geral ordinária da **Distribuidora de Auto-**

móveis Seridó S/A para o dia 5 de março ocasião em que serão analisados os seguintes assuntos: Balanço Geral e Conta de Lucros e Perdas referentes ao exercício social de 1969; parecer do Conselho Fiscal, Eleição dos membros do Conselho Fiscal; fixação de honorários da Diretoria e outros assuntos de interesse da sociedade. Convocação para assembléia geral da **Mineração Acauan Indústria e Comércio S/A** que se realizará no dia 16 de fevereiro às 15 horas, quando serão tratados assuntos inerentes a reforma do

estatuto social e outros problemas de interesse da sociedade

Diário Oficial de 05.02.70 — Sanção do governador a projeto do deputado Roberto Furtado, aprovando a prestação de assistência gratuita, no setor médico e dentário, como também hospitalar, pelo Instituto de Previdência do Estado aos seus contribuintes. **Balanço da Rionorte — Companhia Northeriograndense de Crédito Financiamento e Investimento e da Cofern — Companhia de Fomento Econômico do**

Rio Grande do Norte. Balanço Geral da Weston S/A Edital da Reitoria da **Universidade Federal do Rio Grande do Norte** sobre concurso de provas de seleção.

Diário Oficial de 06.02.70 — Portaria do Secretário de Finanças constituindo dez comissões especiais de fiscalização, para efeito de fiscalização de tributos e das obrigações acessórias e dando normas de trabalho destas mesmas comissões. **Emenda a Constituição do Estado**, com sua nova redação.



induplan

COMUNICADO

A INDUPLAN — Consultoria Industrial e Planejamento, com escritórios à rua João Pessoa, 219, conj. 204/5, empresa especializada em serviços técnico-econômicos, tem a honra de comunicar aos empresários em geral que o projeto elaborado por sua equipe técnica de ampliação de **INDÚSTRIAS JOSSAN S/A**, desta Capital, e contemplando inversões no valor de NCr\$ 5.810.000,00, (Cinco milhões, oitocentos e dez mil cruzeiros novos), aprovado pela SUDENE em julho do ano passado, depois de submetido a uma rigorosa análise foi selecionado pela firma internacional **PRICE, WATERHOUSE PEAT & CO.** e pelo **BANCO DE INVESTIMENTO DO BRASIL — INVESTBANC** (Grupo do Prof. Roberto de Oliveira Campos), para efeito de patrocínio da captação de recursos do mecanismo dos Arts. 34/18.

A INDUPLAN sente-se envaidecida com o fato, uma vez que se trata do primeiro projeto do Rio Grande do Norte e um dos poucos do Nordeste a submeter-se com êxito à análise técnica das referidas empresas de padrão internacional.

INDUPLAN — Consultoria Industrial e Planejamento
Rua João Pessoa, 219 — Salas 204/5 — Fones 13-35 e 16-26

Homens & Empresas

3º BEC não sai agora — “O batalhão tem serviços delegados no Rio Grande do Norte, com previsão de entrega para 1972”, foi a primeira informação que nos deu o coronel Eliano Moreira, comandante do 3º Batalhão de Engenharia e Construção. E observou adiante: “Nós estamos trabalhando agora nas rodovias BR-304 e BR-226 Na primeira que liga o Estado do Rio Grande do Norte ao do Ceará, estamos concluindo o trecho compreendido entre os municípios de Lages e Açú. Na segunda, que passa pelo Rio Grande do Norte e vai até o Estado de Goiás estamos trabalhando no trecho compreendido entre os municípios de Santa Cruz e Currais Novos”. Pelas informações do coronel Eliano Moreira o 3º BEC não deverá sair do Estado antes do término dessas duas missões, isto é, antes de 1972, desde que as obras em execução não sejam atingidas pelos cortes orçamentários. Obviamente, uma vez concluídos os mencionados serviços e se outros não forem delegados, não se justifica a permanência do 3º BEC neste Estado. Entretanto, sobre o seu aquartelamento por mais tempo nesta cidade, a palavra final será dada pelos altos escalões militares. É bem verdade que ao longo de quinze anos de atividades no Rio Grande do Norte, o 3º Batalhão de Engenharia e Construção vem contribuindo decisivamente na construção de nossa infra-estrutura rodoviária e, ao mesmo tempo, tem sido das mais pro-

veitosas suas atuações em programas de ação comunitária, abrindo oportunidades de trabalho, educando, assistindo, melhorando enfim as condições de bem-estar da comunidade. É por tudo isso que as elites dirigentes, órgãos de classe e clubes de serviços vêm reivindicando a permanência do 3º BEC em nosso Estado. Atualmente, o 3º Batalhão emprega a força de trabalho de aproximadamente 2.000 pessoas, com a seguinte distribuição: serviços internos, nas duas frentes rodoviárias e nos serviços de construção do terceiro conjunto residencial do IPASE. Se todas as vozes fortes das lideranças interessadas se fizerem ouvir pelas autoridades, é possível que nos próximos dois anos outros serviços sejam delegados ao 3º Batalhão de Engenharia e Construção no território do Rio Grande do Norte.

Ametista em Baixa Verde — No município de João Câmara (antes Baixa Verde) há uma mina de ametista, pedra semi-preciosa. As jazidas que estão sendo identificadas numa extensão de mais de dois quilômetros, acham-se localizadas nas terras de propriedade de José Brandão, funcionário da Secretaria de Finanças do Estado. As primeiras amostras de ametista do Rio Grande do Norte já foram analisadas pelo Departamento de Produção Mineral, no Rio de Janeiro. Hoje, um quilo lapidado de ametista custa, em média 30 mil cruzeiros novos, sen-

do que a sua comercialização é altamente especulativa. O proprietário da mina está tentando a importação de máquinas para instalar aqui no Estado um lapidário, como suporte operacional para exploração econômica de um produto que tem mercados interessados como a Venezuela, Estados Unidos, Japão e outros países.

CBV Agropecuária — É possível que o Conselho Deliberativo da SUDENE aprove na reunião do próximo dia 25 o projeto da Cia. Baixa Verde Agropecuária. O projeto da CBV é dos maiores do Rio Grande do Norte, pois o montante do investimento é de ordem de . . . NCr\$ 8.000.000,00. Segundo informações de Anderson Abreu Junior, diretor-comercial da empresa, o projeto será implantado numa propriedade na Chapada do Apodí, com 6.717 hectares. O grupo tem um recorde de 12.000 cabeças de gado bovino para criar e recriar, na linha dos mestiços de Zebu. Depois de aprovado o projeto e autorizada a captação dos recursos do mecanismo 34/18, os diretores da CBV começarão os serviços de suporte para execução do projeto, partindo da perfuração de poços, obras de alvenaria, currais de “pau-a-pique”, 130 silos trincheira e plantio de 5 mil hectares de capineiros. Na próxima semana Edmundo Mafra Cabral, diretor-presidente da CBV Agropecuária, vai a Recife para acompanhar o andamento da pauta da reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE.



Eliano Moreira



Anderson Abreu Junior

Uma esmola, pelo amor de Deus

reportagem de Djair Dantas

Eles estão em toda a parte: nas ruas, lojas, mercados, filas de ônibus e de cinemas e de casa em casa, estendendo as mãos à bolsa e à pena da população, formando a estranha e miserável confraria dos mendigos natalenses, um grupo que as estatísticas não apontam, mas que atinge, seguramente, um número superior a dois mil.

Para o Estado e a Prefeitura, eles não existem. Não há um só órgão encarregado de assisti-los, de abrigar-lhes a miséria ou de alimentar-lhes os estômagos e mentes ressequidos pela fome. A pobreza é livre e desfila, em vários matizes pelas ruas natalenses.

Proliferação — Pedro Felismino da Silva dobrou a esquina e caminhou rápido para o seu ponto. O sol ainda não havia nascido, mas cada dia tinha que chegar mais cedo ao local escolhido, que garantia uma fêria segura — NCr\$ 1 a 2 diários — e, por isto, estava sendo disputado por companheiros mais afoitos.

O ponto de Pedro é a esquina do INPS, na Ribeira roteiro diário e seguro dos assistidos da Previdência Social — uns sofrendores mais privilegiados que ele — e dos estudantes da Faculdade de Direito. Quando consegue acordar antes de cinco horas da manhã — o que não é difícil, pois o tráfego de ônibus na Rio Branco junto à porta do banco em que ele dorme, começa cedo — o local é seu.

Se o sono ganha a luta por alguns minutos, po-

rém, certamente o velho estará ocupando o seu ponto. Pedro é aleijado e sua única vaidade é um fino bigode que conserva bem tratado. Arrasta-se com dificuldade pela lajeira da Rio Branco e sente muita raiva quando encontra o concorrente já a postos, de mãos estendidas e olhar suplicante, uma visão azulada pelo frio da manhã e pela fumaça do cachimbo barato, que ele pita continuamente.

Pedro aparenta cerca de 40 anos e nasceu no município de Canguaretama “há muito tempo, não sei quando”. Está em Natal há uns cinco anos e não possui qualquer documento que o identifique junto à sociedade, nem mesmo a certidão de nascimento. Portanto, oficialmente Pedro não existe e está impedido de solicitar qualquer dos favores do Estado, embora isso de pouco lhe adiantasse. A sociedade que lhe ignora a existência, porém, tomará conhecimento dela após a sua morte. Pedro não sabe, mas seu corpo poderá ser um dos que servirão aos estudantes de Medicina, nas aulas de Anatomia. Morto, será mais útil do que vivo.

Abandono — O Estado não dispõe de qualquer entidade com finalidade específica no que se refere ao problema da mendicância, como as que existem na Guanabara e em São Paulo, por exemplo. Naqueles dois Estados, os mendigos são recolhidos periodicamente e há uma tentativa de recuperação por parte das autoridades, através do ensino de ofícios ma-

nuais, de tratamentos de saúde e até de internamento, para os mais velhos. Nos últimos anos, o Governo da Guanabara preocupou-se muito com o assunto, talvez em consequência do escândalo da matança de mendigos no rio da Guarda, em 1963. Será preciso matar alguns no rio Potengi, para que se faça alguma coisa aqui também?

Existe o Departamento de Serviço Social do Estado, mas suas atividades estão dirigidas a outros setores, como doação de passagens para o interior e encaminhamento de doentes para hospitais. Contando com uma dotação anual insignificante — NCr\$ 20 mil, ano passado — a ajuda que presta é muito limitada.

“Isto não resolve o problema, eu sei que é um paliativo. Mas, é o único jeito, pois Natal não oferece muitas alternativas: ou se é funcionário público e se ganha uma ninharia ou se arranja um emprego de balconista de loja, na mesma situação” — quem afirma é a diretora do Departamento, dona Maria de Lourdes Ferreira Luz.

Deturpação — Existe, no orçamento estadual, a cada ano, verbas destinadas a aplicação em entidades reconhecidas como de utilidade pública. Estas verbas — NCr\$ 600 mil ano passado — são distribuídas pelos deputados, numa média de ... NCr\$ 15 mil para cada parlamentar. Se é certo muitas aplicações são desatinadas a entidades filantrópicas e a associações de caridade, o reverso da

medalha também existe.

Algumas das verbas liberadas por alguns ilustres deputados foram beneficiar alguns dos maiores clubes sociais da cidade, entidades privadas pertencentes a sócios de elevado poder aquisitivo, enquanto uma entidade como o Hospital do Câncer ficou anos e anos marginalizada. Na Bahia onde cada deputado dispõe apenas de NCr\$ 2 mil, a situação é bem diferente.

O Departamento de Serviço Social do Estado, desaparelhado, não vai às fontes do problema, limitando-se a ajudar, de forma precária aos que o procuram. A situação poderá melhorar no futuro, através de um convênio, já assinado com a Sudene, para um programa de promoção humana, agressiva e sem o paternalismo da assistência social.

Agravamento — Se os mendigos são muitos, poderão ser incontáveis nos próximos meses, se a estiagem que assola o Estado persistir. Dias atrás na cidade de Almino Afonso, na zona Oeste, mais de 150 lavradores famintos invadiram a cidade, ameaçando saqueá-la, se não lhes dessem alimentos.

Com a seca, a situação será agravada. Na verdade, as levadas de retirantes começam a chegar a Natal. Numa das ruas centrais, próxima à Igreja do Galo, já existe uma família inteira vivendo sob uma mangueira, pai, mãe, e filhos invocando em uníssono a caridade alheia. Se vier a seca, Pedro terá mais concorrentes no seu ponto.

Contra Fatos Não Existem A

DER-

estes fatos — números e dados — mostram a ação do DER (Departamento de Estradas de Rodagem) para promover, dentro da área, o desenvolvimento do Estado, oferecendo comunicação rápida e eficiente com todos os pontos do Rio Grande do Norte. Tudo dentro de um rigoroso critério de prioridades que permite, no exame do que foi realizado, o cumprimento das metas da política rodoviária do Governor do Monsenhor Walfrêdo Gurgel.

6
o

ESPECIFICAÇÃO	RODOVIAS
OBRAS D' ARTE	
Ponte s/ o Riacho do Saco	RN-2
Ponte s/ o Rio Amargoso	RN-14
Ponte s/ o Riacho Salgado	RN-2
Ponte s/ o Rio Ceará Mirim	RN-4
Ponte s/ o Rio das Cobras	BR-227
Ponte s/ o Riacho Salgado	RN-2
Ponte s/ o Rio Amargoso	RN-14
Ponte s/ o Rio Ceará Mirim	RN-3
Ponte s/ o Rio Seridó	BR-227
Ponte s/ o Rio Trairi	LIGAÇÃO
Ponte s/ o Rio Barbosa	RN-14
Ponte s/ o Rio Potengi	RN-4
Ponte s/ o Rio Oiticica	RN-14
Ponte s/ o Rio Espinharas	BR-227
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS	
	RN-13 RAMAL DEFIC.
PAVIMENTAÇÃO D/ RODOVIAS	
	RN-4 RN-1 BR-277
CONSTRUÇÃO D/ EDIFÍCIOS PÚBLICOS	
EDIFÍCIO SEDE (NATAL) OFICINA CENTRAL (NATAL)	
CONSERVAÇÃO E MELHORAMENTOS DE RODOVIAS	
TOTAL	

Argumentos

Rn - Quatro anos de realizações

TRECHO	PERÍODO 1966/68 (A)		PERÍODO DE 1969 (B)		A + B	
	EXTENSAO	VALOR (NCr\$)	EXTENSAO	VALOR (NCr\$)	EXTENSAO	VALOR (NCr\$)
	410 m	771.566,26	878 m	6.280.562,95	1.228	7.052.129,21
arias — São Pedro	20 m	21.652,02	—	—	20 m	21.652,02
acau — Pendências	30 m	61.386,95	—	—	30 m	61.386,95
Pedro — S. Tomé	30 m	63.681,81	—	—	30 m	63.681,81
Alpú — João Câmara	100 m	167.192,05	—	—	100 m	167.192,05
do Seridó — Caicó	38 m	72.687,79	—	—	38 m	72.687,79
Pedro — S. Tomé	35 m	89.449,70	—	—	35 m	89.449,70
acau — Pendências	30 m	61.386,94	—	—	30 m	61.386,94
eará Mirim — Touros	37 m	99.837,21	—	—	37 m	99.837,21
do Seridó — Caicó	100 m	134.291,79	—	—	100 m	134.291,79
R-226 — Campo Redondo	—	—	35 m	90.995,41	35 m	90.995,41
Caicó — S. João Sabugi	—	—	60 m	33.426,88	60 m	33.426,88
atal — Ceará Mirim	—	—	600 m	6.156.140,66	600 m	6.156.140,66
Caicó — S. João Sabugi	—	—	33 m	—	33 m	—
Caicó — Serra Negra	—	—	150 m	—	150 m	—
	62 Km	292.256,80	39 Km	2.255.934,40	101 Km	2.548.191,20
Caicó — Apodi	62 Km	292.256,80	—	—	62 Km	292.256,80
Angicos — São Rafael	—	—	39 Km	2.255.934,40	39 Km	2.255.934,40
	82 Km	6.313.592,99	22 Km	1.014.007,62	104 Km	7.327.600,61
eará Mirim — J. Câmara	48 Km	4.616.222,05	—	31.932,06	48 Km	4.648.154,71
Monta Negra — Pirangi	14 Km	994.370,34	—	—	14 Km	994.370,34
do Seridó — Caicó	20 Km	703.000,00	22 Km	982.075,58	42 Km	1.685.075,56
		835.440,93				835.440,93
	—	249.319,58	—	—	—	249.319,58
	—	586.121,35	—	—	—	586.121,35
	16.521 Km	3.600.000,90	4.200 Km	2.450.000,00	20.721 Km	6.050.000,90
	—	11.812.856,98	—	12.000.504,97	—	23.813.361,95

Construindo estradas e obras d'arte, o Govêrno do Estado, através o seu Departamento de Estradas de Rodagem abre novos caminhos para o progresso que está chegando através uma nova mentalidade surgida com a execução do programa estadual de desenvolvimento integrado.

Contra Fatos Não Existem Argumentos

DER-Rn - Quatro anos de realizações

estes fatos — números e dados — mostram a ação do DER (Departamento de Estradas de Rodagem) para promover, dentro da área, o desenvolvimento do Estado, oferecendo comunicação rápida e eficiente com todos os pontos do Rio Grande do Norte. Tudo dentro de um rigoroso critério de prioridades que permite, no exame do que foi realizado, o cumprimento das metas da política rodoviária do Governo do Monsenhor Walfrêdo Gurgel.

ESPECIFICAÇÃO	RODOVIAS	TRECHO	PERÍODO 1966/68 (A)		PERÍODO DE 1969 (B)		A + B	
			EXTENSÃO	VALOR (NCR\$)	EXTENSÃO	VALOR (NCR\$)	EXTENSÃO	VALOR (NCR\$)
OBRAS D' ARTE			410 m	771.566,26	878 m	6.280.562,95	1.228	7.052.129,21
Ponte s/ o Riacho do Saco	RN-2	Marias — São Pedro	20 m	21.652,02	—	—	20 m	21.652,02
Ponte s/ o Rio Amargoso	RN-14	Macau — Pendências	30 m	61.386,95	—	—	30 m	61.386,95
Ponte s/ o Riacho Salgado	RN-2	S. Pedro — S. Tomé	30 m	63.681,81	—	—	30 m	63.681,81
Ponte s/ o Rio Ceará Mirim	RN-4	Taipú — João Câmara	100 m	167.192,05	—	—	100 m	167.192,05
Ponte s/ o Rio das Cobras	BR-227	J. do Seridó — Caicó	38 m	72.687,79	—	—	38 m	72.687,79
Ponte s/ o Riacho Salgado	RN-2	S. Pedro — S. Tomé	35 m	89.449,70	—	—	35 m	89.449,70
Ponte s/ o Rio Amargoso	RN-14	Macau — Pendências	30 m	61.386,94	—	—	30 m	61.386,94
Ponte s/ o Rio Ceará Mirim	RN-3	Ceará Mirim — Touros	37 m	99.837,21	—	—	37 m	99.837,21
Ponte s/ o Rio Seridó	BR-227	J. do Seridó — Caicó	100 m	134.291,79	—	—	100 m	134.291,79
Ponte s/ o Rio Trairi	LIGAÇÃO	BR-226 — Campo Redondo	—	—	35 m	90.995,41	35 m	90.995,41
Ponte s/ o Rio Barbosa	RN-14	Caicó — S. João Sabugi	—	—	60 m	33.426,88	60 m	33.426,88
Ponte s/ o Rio Potengi	RN-4	Natal — Ceará Mirim	—	—	600 m	6.156.140,66	600 m	6.156.140,66
Ponte s/ o Rio Oiticica	RN-14	Caicó — S. João Sabugi	—	—	33 m	—	33 m	—
Ponte s/ o Rio Espinharas	BR-227	Caicó — Serra Negra	—	—	150 m	—	150 m	—
CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS			62 Km	292.256,80	39 Km	2.255.934,40	101 Km	2.548.191,20
	RN-13	Jucuri — Apodi	62 Km	292.256,80	—	—	62 Km	292.256,80
	RAMAL DEFIC.	Angicos — São Rafael	—	—	39 Km	2.255.934,40	39 Km	2.255.934,40
PAVIMENTAÇÃO D/ RODOVIAS			82 Km	6.313.592,99	22 Km	1.014.007,62	104 Km	7.327.600,61
	RN-4	Ceará Mirim — J. Câmara	48 Km	4.616.222,05	—	31.932,06	48 Km	4.648.154,71
	RN-1	Ponta Negra — Pirangi	14 Km	994.370,34	—	—	14 Km	994.370,34
	BR-277	J. do Seridó — Caicó	20 Km	703.000,00	22 Km	982.075,55	42 Km	1.685.075,56
CONSTRUÇÃO D/ EDIFÍCIOS PÚBLICOS				835.440,93				835.440,93
				249.319,58				249.319,58
				586.121,35				586.121,35
CONSERVAÇÃO E MELHORAMENTOS DE RODOVIAS			16.521 Km	3.600.000,00	4.200 Km	2.450.000,00	20.721 Km	6.050.000,00
TOTAL				11.812.856,98		12.000.504,97		23.813.361,95

Construindo estradas e obras d'arte, o Governo do Estado, através o seu Departamento de Estradas de Rodagem abre novos caminhos para o progresso que está chegando através uma nova mentalidade surgida com a execução do programa estadual de desenvolvimento integrado.

Notícias do Nordeste

BNB — assistência à agricultura — O saldo dos empréstimos concedidos ao setor rural pelo Banco do Nordeste atingiu . . . NCr\$ 337 milhões, no encerramento do balanço de 1969. Durante o ano passado o BNB firmou 18.173 financiamentos diretamente com os agricultores da região, além de 164 operações de crédito com cooperativas de produtores rurais. O grande destaque dos negócios do BNB com o setor primário é a pecuária, com NCr\$ 245 milhões em operações de custeio e de investimentos.

Paraíba mais 22% — A arrecadação do Estado da Paraíba em 1969 atingiu a cerca de NCr\$ 63 milhões, o que significa um aumento da ordem de 22% sobre o ano anterior, segundo relatório da Secretaria da Fazenda. O ICM ultrapassou as previsões, tendo atingido a mais de NCr\$ 58 milhões.

Equipamentos da URSS — O Banco do Nordeste está autorizado a prestar garantia às empresas nordestinas interessadas em adquirir equipamentos de fabricação soviética, conforme acordo recentemente firmado entre o Brasil e a Rússia. Os equipamentos importados serão financiados em prazos que se estendem até o máximo de 10 anos, com juros de 3,5 e 3,75%.

Estradas do Nordeste — O I Grupamento de Engenharia foi o órgão que mais recebeu recursos da Sudene no ano passado para realizar tra-

balhos no setor rodoviário do Nordeste. Com a mencionada unidade militar de engenharia foram assinados cinco convênios, destinando NCr\$ 7,2 milhões para obras em três rodovias importantes da região.

Usiba tem prioridade — O ministro do Planejamento comunicou ao ministro da Fazenda que reconhece como prioritário o projeto da Usiba (Bahia), de fabricação de ferro-esponja a partir do gás natural. Assim sendo o Tesouro Nacional poderá efetivar o aval já compromissado para a contratação dos créditos de 37,5 milhões de francos, abertos à Usiba por um consórcio de bancos privados franceses, de 12,5 milhões de francos e mais 8 milhões de dólares a serem obtidos junto ao BID.

Industrialização, êxito evidente — "Não está fracassando a política de industrialização do Nordeste. Ao contrário, seu êxito é evidente. O que ocorre é que a maioria dos projetos industriais apoiados nos incentivos fiscais está em fase de implantação ou início de produção", declarou o economista Rubens Costa, presidente do Banco do Nordeste, em recente análise sobre a contribuição setorial da economia da região.

Pôrto de Natal está fora — O Ministério dos Transportes investiu no ano de 1968, de acordo com dados recentemente divulgados, um total de NCr\$ 51 milhões nos Estados de Alagoas, (NCr\$

17 milhões), Pernambuco, (NCr\$ 26,2 milhões), e Bahia (NCr\$ 7,8 milhões). Objetivam esses investimentos — que serão aplicados na ampliação do cais de Maceió e na instalação de um quebra-mar de tranquilização em Recife, com 1.149 m de extensão — permitir a atracação de navios que se destinam aos terminais açucareiros do Instituto de Açúcar e do Alcool. No setor portuário da Bahia, o Ministério dos Transportes programou investimentos — a serem aplicados este ano — da ordem de . . . NCr\$ 26 milhões, sendo a maior parcela (NCr\$ 12,7 milhões) destinada ao pôrto de Salvador.

Conpel em Recife — A Companhia Nordestina de Papel (Conpel), que está sendo implantada em Recife, pretende conseguir um faturamento anual da ordem de NCr\$ 18 milhões, aos preços atuais. Os investimentos programados para instalação e aparelhamento da nova fábrica se elevam a . . . NCr\$ 28 milhões.

Satélite para educar — Até o ano de 1972 estará funcionando no Nordeste um projeto piloto de educação por satélite artificial, abrangendo, de imediato, a transmissão de aulas para 500 escolas. Seus resultados servirão de base para a implantação de um programa posterior que atingirá todo o país. O projeto é de autoria do professor Onofre Lopes, reitor da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, e os todos técnicos estão a cargo do cientista bra-

sileiro Fernando Mendonça.

Milhões para o Nordeste — Já foi aprovado pelo Conselho Deliberativo da Sudene o orçamento programa do órgão desenvolvimentista regional para 1970. A Superintendência terá recursos da ordem de 135 milhões de cruzeiros novos, que terão como fontes a União Federal (NCr\$ 132,5 milhões) e recursos próprios (NCr\$ 2.830 mil) para aplicar no Nordeste. O Setor de agricultura e abastecimento receberá a maior dotação, 27 milhões, 111 mil cruzeiros novos enquanto que o de energia será o menos atingido com, apenas, 5 milhões e 600 mil cruzeiros novos.

Assistência — O Banco do Nordeste do Brasil havia aplicado até o último dia de outubro passado, através do Programa de Assistência à Pequena e Média Indústria, recursos da ordem de 37 milhões de cruzeiros novos na contratação de 400 subempréstimos pelos seus agentes financeiros. Do total, os bancos e Companhias de Desenvolvimento concorreram com apenas 5 milhões novos. Pernambuco, com 128 empréstimos contratados pelo Bandede, no valor de 8 e meio milhões foi o líder em financiamentos recebidos. Depois vem o Ceará com uma participação envolvendo recursos que totalizam os 5,5 milhões para utilização através de 47 financiamentos. O Rio Grande do Norte deteve o terceiro lugar chegando aos 5,2 milhões novos.

Como vão as nossas BRs

Em princípio de 1963, em trechos compreendidos entre Natal e João Pessoa, os tratores, caçambas e uma média de quatrocentos homens davam início a um trabalho em ritmo mais acelerado para que a obra se completasse em fins de 1969, conforme estava previsto. Duas companhias atacavam os serviços de pavimentação. Era o Batalhão de Engenharia e Construção que se mostrava presente na construção da BR-101, rodovia Nacional, já denominada por alguns como a rodovia da integração e do turismo.

Saber o total dos recursos empregados nos cento e setenta quilômetros que ligam Natal-João Pessoa, ou mesmo nos setenta implantados no Rio Grande do Norte é de difícil previsão, segundo o Major Ari Ramalho, Relações Públicas do Batalhão de Engenharia. Isto porque a obra foi concluída em mais de cinco anos, faltando ainda ser aplicada a correção monetária.

Ligando à capital do nordeste — A inauguração oficial da BR-101 deverá ser realizada a três de março próximo, o que ainda está na dependência de confirmação da Presidência da República. Sua inspeção pelo Ministro dos Transportes já foi executada quando da última visita

do sr. Mário Andrezza. Sua implantação para o Rio Grande do Norte é da maior importância, principalmente porque ligará Natal à capital do Nordeste, Recife, onde estão sediados a SUDENE, o Comando do 4º Exército, etc.

É preciso que se leve ainda em consideração as perspectivas novas que se abrem para os municípios do Estado que são cortados por aquela obra, facilitando o escoamento de seus principais produtos. O sal de Canguaretama, até hoje produzido em pequena quantidade, poderá agora tomar um novo impulso. Goianinha e São José de Mipibú vêm agora maiores possibilidades para sua produção de açúcar.

Além de tudo isso a BR-101 abre uma nova motivação para a implantação definitiva da RN-7 rodovia estadual que vai ligar o município de Goianinha a Santo Antônio que, por sua vez terá comunicação com a BR-253 antiga via de acesso para o Recife e que facilitará a ligação do Agreste com a Capital do Estado. Dentro destas condições o Rio Grande do Norte se beneficiará ainda pela maior possibilidade de acesso à cidade de Brejo, na Paraíba, de onde poderá vir o abastecimento

de legumes e frutas para o Estado.

A BR-101, ou a rodovia de integração e do turismo, é totalmente litorânea. O seu quilômetro zero se localiza no trevo de acesso a Parnamirim, local onde está fixado o monumento marco da rodovia. Nascendo no Rio Grande do Norte, ela se estende até a cidade de Ozório, Rio Grande do Sul, percorrendo milhares de quilômetros.

Muita coisa ainda resta para que a obra total seja concluída. Por enquanto, apenas áreas consideradas prioritárias estão sendo trabalhadas e dentre estas áreas se fixou o trecho Natal-João Pessoa para onde não existia ligação. Atualmente, para se chegar ao Sul do País, tem-se que trafegar por variantes como, por exemplo, a Rio-Bahia

Esta rodovia que ligará os polos políticos do País está dimensionada para cinco anos quando, então, deverão ser executados os primeiros reparos. Isto, entretanto, é o que se estabelece para a construção existindo, contudo, a possibilidade de se passarem vários anos sem que estes trabalhos sejam necessários.

Natal-Fortaleza — O Batalhão de Engenharia e Construção está executando outro trabalho de importância fundamental para o Rio Grande do Norte. Trata-se da rodo-

via BR-304, ligando Natal a Fortaleza, e da qual o BEC é o responsável por cento e oitenta quilômetros. Todo este trecho a ele entregue, partindo de Natal e terminando cerca de quinze quilômetros após a cidade de Açu, poderá estar concluído até dezembro deste ano, caso não venha faltar as verbas necessárias.

Partindo de Natal, atualmente a BR-304 já transpõe a cidade de Lages em cerca de vinte quilômetros. A partir de agora o ritmo de trabalho deverá ser dinamizado uma vez que foi aumentado o número de companhias. Enquanto a que se encontra no município de Lages trabalha em direção à Angicos, a nova companhia, que se encontrava prestando serviços em Mamanguape, na construção da BR-101 foi transferida agora para Açu onde se encontra realizando trabalhos em sentido contrário à que trabalha em Lages.

Nesta rodovia que liga a Capital do Estado com a sua principal região estão trabalhando, atualmente, cerca de quinhentos homens, todos civis. O Batalhão de Engenharia não sabe prevê a conclusão total da obra uma vez que os demais trechos, até atingir Fortaleza, foram distribuídos com empresas particulares.

A Volkswagen pôs a Variant na rua
e ela já chegou à nossa loja

DISTRIBUIDORA DE AUTOMÓVEIS SERIDÓ S/A

Av. Senador Salgado Filho, 1669 — fone 2190



Revendedor
autorizado

Como vão as nossas BRs

Em princípio de 1963, em trechos compreendidos entre Natal e João Pessoa, os tratores, caçambas e uma média de quatrocentos homens davam início a um trabalho em ritmo mais acelerado para que a obra se completasse em fins de 1969, conforme estava previsto. Duas companhias atacavam os serviços de pavimentação. Era o Batalhão de Engenharia e Construção que se mostrava presente na construção da BR-101, rodovia Nacional, já denominada por alguns como a rodovia da integração e do turismo.

Saber o total dos recursos empregados nos cento e setenta quilômetros que ligam Natal-João Pessoa, ou mesmo nos setenta implantados no Rio Grande do Norte é de difícil previsão, segundo o Major Ari Ramalho, Relações Públicas do Batalhão de Engenharia. Isto porque a obra foi concluída em mais de cinco anos, faltando ainda ser aplicada a correção monetária.

Ligando à capital do nordeste — A inauguração oficial da BR-101 deverá ser realizada a três de março próximo, o que ainda está na dependência de confirmação da Presidência da República. Sua inspeção pelo Ministro dos Transportes já foi executada quando da última visita

do sr. Mário Andreazza. Sua implantação para o Rio Grande do Norte é da maior importância, principalmente porque ligará Natal à capital do Nordeste, Recife, onde estão sediados a SUDENE, o Comando do 4º Exército, etc.

É preciso que se leve ainda em consideração as perspectivas novas que se abrem para os municípios do Estado que são cortados por aquela obra, facilitando o escoamento de seus principais produtos. O sal de Canguaretama, até hoje produzido em pequena quantidade, poderá agora tomar um novo impulso. Goianinha e São José de Mipibú vêem agora maiores possibilidades para sua produção de açúcar.

Além de tudo isso a BR-101 abre uma nova motivação para a implantação definitiva da RN-7 rodovia estadual que vai ligar o município de Goianinha a Santo Antônio que, por sua vez terá comunicação com a BR-253 antiga via de acesso para o Recife e que facilitará a ligação do Agreste com a Capital do Estado. Dentro destas condições o Rio Grande do Norte se beneficiará ainda pela maior possibilidade de acesso à cidade de Brejo, na Paraíba, de onde poderá vir o abastecimento

de legumes e frutas para o Estado.

A BR-101, ou a rodovia de integração e do turismo, é totalmente litorânea. O seu quilômetro zero se localiza no trevo de acesso a Parnamirim, local onde está fixado o monumento marco da rodovia. Nascendo no Rio Grande do Norte, ela se estende até a cidade de Ozório, Rio Grande do Sul, percorrendo milhares de quilômetros.

Muita coisa ainda resta para que a obra total seja concluída. Por enquanto, apenas áreas consideradas prioritárias estão sendo trabalhadas e dentre estas áreas se fixou o trecho Natal-João Pessoa para onde não existia ligação. Atualmente, para se chegar ao Sul do País, tem-se que trafegar por variantes como, por exemplo, a Rio-Bahia

Esta rodovia que ligará os polos políticos do País está dimensionada para cinco anos quando, então, deverão ser executados os primeiros reparos. Isto, entretanto, é o que se estabelece para a construção existindo, contudo, a possibilidade de se passarem vários anos sem que estes trabalhos sejam necessários.

Natal-Fortaleza — O Batalhão de Engenharia e Construção está executando outro trabalho de importância fundamental para o Rio Grande do Norte. Trata-se da rodo-

via BR-304, ligando Natal a Fortaleza, e da qual o BEC é o responsável por cento e oitenta quilômetros. Todo este trecho a ele entregue, partindo de Natal e terminando cerca de quinze quilômetros após a cidade de Açu, poderá estar concluído até dezembro deste ano, caso não venha faltar as verbas necessárias.

Partindo de Natal, atualmente a BR-304 já transpôs a cidade de Lages em cerca de vinte quilômetros. A partir de agora o ritmo de trabalho deverá ser dinamizado uma vez que foi aumentado o número de companhias. Enquanto a que se encontra no município de Lages trabalha em direção à Angicos, a nova companhia, que se encontrava prestando serviços em Mamanguape, na construção da BR-101 foi transferida agora para Açu onde se encontra realizando trabalhos em sentido contrário à que trabalha em Lages.

Nesta rodovia que liga a Capital do Estado com a sua principal região estão trabalhando, atualmente, cerca de quinhentos homens, todos civis. O Batalhão de Engenharia não sabe prevê a conclusão total da obra uma vez que os demais trechos, até atingir Fortaleza, foram distribuídos com empresas particulares.

A Volkswagen pôs a Variant na rua
e ela já chegou à nossa loja

DISTRIBUIDORA DE AUTOMÓVEIS SERIDÓ S/A

Av. Senador Salgado Filho, 1669 — fone 2190



Revendedor
autorizado

Crédito, Financiamento & Investimento

Projetos — Encontram-se em análise na **Sudene** dois projetos elaborados pela **Induplan** para o Rio Grande do Norte. O primeiro é o da **Samisa** — pesca em viveiros — cuja a inversão total é de 1 milhão, 165 mil cruzeiros novos. O outro é para modernização e ampliação das **Refinações de Milho Gosson** cujo investimento total vai atingir aos 3 milhões e 800 mil cruzeiros novos. Ambos os projetos já foram distribuídos na **Sudene** e, após análises, deverão ser submetidos a apreciação do Conselho Deliberativo da Superintendência para aprovação, o que deverá ocorrer

ainda no primeiro semestre do ano. A **Induplan** teve respondidas três das suas cartas consultas para projetos agropecuarios que estão sendo elaborados por ela para o Rio Grande, restando ainda respostas a mais duas que se encontram em tramitação na **Sudene**.

IPI — Os contribuintes do Imposto sobre Produtos Industrializados cuja produção não exceda, em valor ao salário mínimo mensal vigente, estão dispensados de escrituração dos livros fiscais, segundo determina

instrução normativa assinada recentemente por Amílcar de Oliveira Lima, Secretario da Receita Federal. As instruções estabelecem que: 1) sob pena de glosa (eliminação) do crédito do imposto, o contribuinte deverá conservar arquivadas em ordem cronológica, a disposição da fiscalização, as notas fiscais e demais documentos relativos à aquisição de matérias primas, produtos intermediários e material de embalagem, que deram origem à crédito de imposto; 2) O contribuinte deverá também adotar iguais providências em relação aos documentos compro-

batórios de crédito resultante de devolução de produtos de sua fabricação, exigidos no art. 32 do IPI — Dec. nº 61.314, de 12 de outubro de 1967. Tal crédito fica sujeito a anulação, em caso de não cumprimento dessa exigência; 3) Utilizar para recolhimento do IPI, guia cor de rosa; 4) A dispensa de escrituração não se aplica ao estabelecimento industrial ou equiparado a fabricante dos produtos classificados nos capítulos 22 e 24 da Portaria Ministerial GB—388, de 10-10-69, nas posições 43.02 e 43.04 da tabela anexa ao decreto nº 61514, de 12-10-67.

GRANJA LAWAR S/A

Balanco Geral, realizado em 31 de dezembro de 1969

A T I V O

I—IMOBILIZADO			
Terrenos, Obras Prel. e Complementares	279.584,00		
Edificações Prin. e Secundárias	566.187,73		
Instalações	36.964,44		
Máquinas, Aparelhos e Equipamentos	69.691,55		
Veículos	4.500,00		
Móveis e Utensílios	3.242,00		
Despesas de Implantação			
Estudos, Projetos e Detalhamentos	270.119,28		
	145.402,32	1.375.691,32	
II—REALIZAVEL			
Estoques	50.269,97		
Almoxarifado	36.459,41		
Adiantamentos a Fornecedores	3.894,72		
Contas Correntes	3.513,32		
Ações a Emitir	132.037,00	226.174,42	
III—DISPONIVEL			
Caixa	60.758,99		
Banco do Nor. do Brasil S/A C/Mov.	30.562,32	91.321,31	
IV—VINCULADO			
Bancos c/Vinculada		227.503,00	
V—COMPENSAÇÃO			
Ações caucionadas	15,00		
Despesas Contratadas s/financiamento	18.195,81	18.210,81	1.938.900,83
P A S S I V O			
I—NAO EXIGIVEL			
Capital	1.117.963,00		
Capital a Realizar	132.037,00		
Crédito de Acon. p/Aum. Capital	14.000,00		
Reserva Legal	53,06		
Reserva p/Aumento de Capital	1.008,28	1.265.061,34	

II—EXIGIVEL A CURTO PRAZO

Contas Correntes	9.600,00		
Duplicatas a Pagar	25.193,88		
Imposto de Renda a Recolher	108,73		
Encargos Sociais e Trabalhistas	1,10		
Títulos a Pagar	60.000,00	94.903,71	

III—EXIGIVEL A LONGO PRAZO

Créditos Especiais — Art. 34/18	560.725,00		
---------------------------------------	------------	--	--

IV—COMPENSAÇÃO

Caução da Diretoria	15,00		
Despesas s/Contratação de Financiamento	18.195,81	18.210,81	1.938.900,83

Natal, 31 de Dezembro de 1969

(Assinatura ilegível) **Maria de Lourdes Dantas Ferreira**
Diretor CRC 1165 — Pe. "S" RN

Demonstração da conta "LUCROS E PERDAS" exercício de 1969

D É B I T O

Impostos e Taxas	99,00		
Despesas Gerais	345,56		
Juros e Dsecontos	112,49		
Resultado do Exercício Anterior	9.844,51		
Reserva Legal	53,06		
Reserva p/Aumento de Capital	1.008,28	11.462,90	

C R É D I T O

Resultado de Exploração	11.462,90		
-------------------------------	-----------	--	--

Natal, 31 de Dezembro de 1969

(Assinatura ilegível) **Maria de Lourdes Dantas Ferreira**
Diretor CRC 1165 — Pe. "S" RN

Universidade
brasileira,
um grande
Laboratório

Sem perder a sua posição de centro polarizador das atividades intelectuais, veículo da cultura, instituição mais alta do saber e das tarefas de aprender e ensinar, a Universidade terá de ser em nossos dias, a fornecedora de uma mão de obra qualificada. Para cada um dos encargos de fazer, a ciência que ela cultua tem uma técnica de encurtar as distâncias, de diminuir o esforço mental e muscular e, por fim, de proporcionar um maior rendimento, redundando em resultados mais concretos e positivos, com o menor dispêndio de toda espécie de energia.

Se o objetivo de uma economia orientada para o bem estar — a economia do desenvolvimento — é a utilização plena dos recursos e a obtenção de maiores resultados com o mínimo desses recursos, seu trabalho está na área tecnológica e a sua relação com a Universidade é, assim, cada vez mais estreita.

É bastante observar como nas sociedades mais desenvolvidas, a Universidade está numa perfeita sintonia com as atividades de ordem econômica, através os seus agentes — as empresas — para fornecer-lhes a técnica, receber um apoio financeiro e juntas pesquisarem novas e mais racionais maneiras de agir

e mais perfeitas formas de fabricar os utensílios que liberam o homem dos trabalhos julgados inferiores, em termos de comparação com atividades mais próprias do espírito.

Tendo bem presente um passado e uma ciência que dêle nos chegou e que ainda constitui valiosa lição, a instituição universitária, retomou hoje o caminho de criar sabedoria, aumentando o depósito recebido, ao invés de simplesmente transmiti-lo, repetindo para as gerações novas aquelas conquistas que engrandecem o mesmo passado.

Voltando-se para pesquisar, ao ponto de não permitir a dissociação entre ensino e pesquisa, como é o caso da moderna Universidade brasileira, representará um grande laboratório, deduzindo dos seus experimentos novas fórmulas de produzir, novos instrumentos para a vida. Seu entrosamento com a Empresa valerá por uma informação constante das solicitações da comunidade em relação a bens e serviços. E pelo seu conhecimento da história da ciência e da técnica, ela dirá como atender a grande demanda e fornecerá os homens para as respectivas tarefas.

A Universidade brasileira está caminhando, a toda força dos seus re-

ursos humanos e materiais, para uma posição assim, de serviço à comunidade, de presença na solução dos problemas de todas as ordens, da cidade e do campo.

Estando esses objetivos já claramente delineados nos inspiradores das últimas reformas da organização universitária e em razoável número dos seus condutores, as medidas de ordem administrativas, visando a implantação desse sistema de entrosamento, estão sendo reclamadas.

As empresas, por sua vez, já reunidas várias vezes para pensar e deliberar sobre o assunto, possuem algumas sugestões valiosas.

A realização dessa mútua colaboração tem o grande mérito de uma medida não imposta por um diploma legal, mas de um tema que chegou a figurar em artigos de lei por imposição de uma mentalidade que evoluiu e se convenceu de sua necessidade no exercício da respectiva missão social.

É magnífica para nosso tempo essa posição e essa disposição da Universidade / Empresa para o trabalho comum. O crescimento, o progresso e o desenvolvimento serão consequência irreversível e sucessiva, à medida que o procedimento se estenda e se institucionalize.

João Wilson Mendes Melo

T. BARRETO IND. & COM. S/A

Confecções ConTÊ colaborando com
o desenvolvimento do Nordeste

Confecções era com "C" — agora é ConTÊ

Financiamento, quem concede

O empresário nacional começa a utilizar agora os financiamentos oficiais postos à sua disposição para reequipamento de indústrias, para reforço do capital de giro ou para assessoramento técnico visando a aumentar a produção e/ou a produtividade da empresa. Mesmo assim, a maioria dos dirigentes de empresas médias e pequenas ainda não sabe das possibilidades de se obterem esses auxílios. Quando os procura, corre o risco de esbarrar com aquelas raras repartições públicas que constituem verdadeiro iceberg em matéria de informações. Por vezes, o auxílio pretendido é dispensado por outra carteira que não aquela procurada, mas esse fato não é transmitido ao interessado. Esfriado o entusiasmo, o pretendente continua com a impressão de que financiamento só é dado a quem dele não necessita.

Evidentemente, não se consegue dinheiro oficial sem oferecer as garantias normais. E, dado que os financiamentos se destinam a desenvolver determinados setores de atividade, há necessidade, em alguns casos, de planejar seu emprego. Além das garantias, o empresário também precisa ter em disponibilidade aproximadamente 20% do total pretendido.

Com as garantias e a parcela de disponibilida-

de exigidas, resta saber onde procurar os recursos.

Dois Campos — Afora entidades que financiam de terminadas atividades com o fito de desenvolvimento de áreas específicas ou de setores de atividades, como ocorre com a Sudene, Sudam e organismos estaduais, duas entidades de âmbito nacional coordenam os financiamentos às empresas, processando-os diretamente ou estabelecendo agentes que encaminham os pedidos: o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e o Banco do Brasil. O primeiro dispõe de vários fundos, cada um destinado a atender setor específico; o segundo trabalho através da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial e, em alguns casos de exportação, através da carteira do Comércio Exterior (Cacex).

BNDE

Diversos fundos atendem desde o financiamento de máquinas e equipamentos até o custeio de estudos de viabilidade de projetos, assistência técnica e consultoria econômica. Estes fundos são os seguintes:

Finame — Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais. Opera por meio de agentes (banco ou financiadoras) e atende a comprador ou

vendedor. Financia até 50% do total do preço do equipamento nacional ou americano, cabendo ao agente financiar 30%.

Fipeme — Grupo Executivo de Programa à Pequena e Média Empresa. Financia aquisição de bens de ativo fixo (equipamentos nacionais ou importados e terreno e obras para execução do projeto) para instalação ou ampliação de empresas de pequeno e médio porte. Consideram-se dessa categoria as de investimento fixo de até 8 milhões de cruzeiros novos (em casos excepcionais, até 12 milhões). Os recursos desse fundo devem ser aplicados em indústrias: mecânica, metalúrgica, de material elétrico e comunicações, química, de celulose, papel e papelão, de alimentação (inclusive pesca industrial), de madeira, de mobiliário, têxtil (reequipamento), de vestuário, de couros e peles, de calçados,

de fibras vegetais, de artefatos de borracha e de plástico, de montagem e construção industrial de exploração e transformação de minerais e gráfica (em escala industrial). O financiamento pode ser concedido diretamente pelo BNDE ou por empresas regionais de crédito, sendo o limite de participação do banco de 50% sobre o total do investimento.

FDI — Fundo de Desenvolvimento Industrial. Financia instalação, ampliação ou reforma de instalações de empresas médias e pequenas que produzam máquinas e equipamentos, ou bens de consumo intermediário (matérias-primas), ou bens de consumo final destinados aos mercados de alimentação, vestuário ou habitação, classificadas como empresas médias as que têm até cem operários e faturamento anual de até 4 milhões de cruzeiros novos. O limite

Receba RN-Econômico

em seu próprio escritório, através de um sistema de distribuição eficiente.

Faça a sua assinatura semestral por apenas

NCr\$ 15,00 na Editora RN-Econômico Ltda.

Rua Seridó, 426 — 1.º andar

Comentário

Financiamento, quem...

de financiamento é de 60% do investimento total e o teto por empresa é de 550 milhões de cruzeiros novos.

Também financia compra de matérias-primas, até 60% das garantias oferecidas.

Fibep — Fundo para importação de Bens de Produção. Financia máquinas e equipamentos novos de origem americana, sem similar nacional, equipamentos de construção, pequenas aeronaves

e barcos de pesca. Limites: mínimo de US\$... 20.000. Podem pleitear financiamento neste fundo produtores industriais ou rurais, para instalar, reformar ou ampliar a empresa para aumentar de produção e/ou produtividade. Os recursos fornecidos podem cobrir até 90% dos custos do projeto.

CACEX

Finex — Fundo de Financiamento à Exportação. Financia a exportação de

bens de capital e de consumo durável a médio e longo prazo (iguais ou superiores a 180 dias) até 80% do valor faturado, incluindo frete e seguro. São também financiáveis vendas de estudos de projetos técnico-econômicos e de engenharia, estudos e análises de mercados, remessas de amostras, impressão, transporte e distribuição de material de propaganda e divulgação, participação em feiras, exportações e certames semelhantes (inclusive transporte de material e aluguel de estandes), abertura e instala-

ção de bens de capital de elevado valor unitário e de ciclo de produção efetiva superior a 180 dias, vendidos ao exterior. Esse financiamento é concedido às empresas produtoras, consórcios ou entidades similares. Os bancos particulares autorizados a operar em câmbio poderão também re-financiar as operações que se enquadrem no programa de financiamentos da Finex. As exportações com financiamento a prazo inferior a 180 dias são da alçada da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil S.A.



COMPANHIA DE FOMENTO ECONÔMICO DO RIO G. DO NORTE
rua mossoró, 359 — telefone 2562 — natal (rn)

INSTRUMENTO DO DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO E SOCIAL DO ESTADO

participação acionária
administração de incentivos fiscais
financiamento à elaboração de projetos
pesquisas de recursos naturais
processamento de dados

1970, Sêca ou inverno?

Um dia e um número — 19 de março — separam ainda o homem do campo do desespero e da esperança. A indagação de **RN-Econômico**, no seu número anterior, permanece no ar — quando os primeiros retirantes chegam às cidades, os sacos do mêdo e as mochilas da inquietação nos braços.

Sêca ou inverno? Para os homens do Governo Estadual, que pediu um observador da **Sudene** nos locais mais atingidos, pela longa estiagem, ainda é cedo para aceitar-se a catástrofe. Para os prefeitos de cidades do interior, as primeiras ameaças de saque mostram um ano cheio de imprevistos, a partir de que as chuvas vinham sendo regulares e, de um momento para outro, decretaram a estiagem.

Para o pobre agricultor do Estado, só o dia 19 de março dirá qual vai ser o destino de cada um. Para a ciência, realmente êsse dia é decisivo para qualquer previsão.

Enquanto os cálculos dos agricultores (alguns dizem que as chuvas vêm a caminho, pois elas já começaram no Piauí) e as previsões da ciência são feitas de acordo com o determinismo do dia 19 de março, a longa estiagem prossegue e o próprio Governo já pensa nos planos de emergência.

Os Planos de uma sêca — O engenheiro-chefe do **Dnocs**, Carlos Queiroz

Santos, definiu a sêca como sendo "um ano em que a precipitação pluviométrica atingisse um nível mínimo tal que seria impossível a acumulação d'água nos reservatórios". Até o momento a precipitação pluviométrica é mínima.

Mas o secretário da Agricultura, Cácio Medeiros, afirmou que a sua Secretaria programou suas atividades para 1970 pensando em inverno normal. E se o inverno, além de não ser normal, for inexistente?

A **Sudene**, então, como **RN-Econômico** divulgou na sua edição anterior, entraria em campo com o seu **Plano de Ação Para Emergência de Sêca Atualizado Para 1970**. Que é um retrato gráfico das misérrimas, do subdesenvolvimento das populações nordestinas.

O relacionamento de obras de emergência prevê o atendimento de 250 mil flagelados. No Rio Grande do Norte, 30.600 operários seriam ocupados em trabalhos de recuperação de rodovias e açudes públicos — com uma diária de dois cruzeiros novos.

Caso o Governo conclua que a estiagem prolongada já motivou mais um ano de sêca, o Estado será dividido em três zonas, duas de responsabilidades do **Batalhão de En-**

genharia e uma do Governo Estadual.

Nas três zonas, os operários desempregados poderão recuperar 17 rodovias (incluse no eixo que liga Natal a Mossoró) e 17 açudes públicos.

Por enquanto, o Plano ainda fica em disponibilidade. E os primeiros casos de inquietação começam a alastrar-se de região a região. Primeiro foi em Almino Afonso, mas a Prefeitura evitou que os agricultores sem emprego e com fome saqueassem armazéns, dando-lhes comida por alguns dias.

Depois foi em Patu, onde o mesmo episódio seriedades sobre a possibilidade de alertar as autoridades de problemas mais graves.

Em Afonso Bezerra, agricultores concentraram-se em frente à Prefeitura — queriam providências concretas para afastar a falta de trabalho. O prefeito, Gildenor Bezerra, veio a Natal, falou com o governador **Walfredo Gurgel** e soube que os Alimentos para a Paz, que serviriam para por em prática um plano de trabalho no município, só podem ser liberados no fim do mês.

Da conversa do prefeito com as autoridades estaduais, uma revelação

que serve de prova aos que ainda pensam ser a crise apenas uma criação: da imprensa: o maior agricultor do município deu um prazo de uma semana para a chuva cair. Se a estiagem continuasse, êle iria começar as dispensas nas suas terras.

Em alguns municípios os proprietários de terras têm sido até certo ponto benevolentes: mandam os empregados de volta à **queimada**, para reiniciar o trabalho já feito — até que a chuva volte a cair e dê condições a novos trabalhos.

Até a semana passada, a perspectiva de um caos se restringia à região do Alto Oeste. Mas os primeiros sinais de crise surgiram também no Seridó e na região Agreste, que já enviou para Natal as primeiras levas de retirantes, principalmente de João Câmara, ex-Baixa Verde.

E, do Seridó, o prefeito de Florânia veio apelar por ajudas iniciais, já que a estiagem também lá e prolongada. Veio a Natal e trouxe em sua companhia dona Santa Laurentina, ex-prefeita (1951) e atual diretora da Maternidade de Florânia — com muitas esperanças e exclamações deterministas sobre o próprio nome:

— Meu filho, com essa crise, santa que não obra milagres não serve para nada.