

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FORUM DE CIÊNCIA E CULTURA



II CURSO DE ESTUDO DE PROBLEMAS BRASILEIROS

CURSO DE ATUALIZAÇÃO

TEMA:
NOSSO MAR

PROFESSOR ESTAGIÁRIO
SULIM FAINZILIBER

RIO
1972

120

120

Trabalho
antes de grande
particularmente
mentário, sobre
interesse atual,
Rio, 24.10.72
F. H. de S. F.

Estagiário: Sulim Fainzilber

Nosso Mar

Embora ocupem 71% da superfície da Terra, os mares só produzem 1,1% dos alimentos da humanidade. Uma das explicações é esta: o homem não prepara o mar para suas colheitas, como faz em terra. Ele apenas caça no mar, como o homem caçava em terra há 100.000 anos. A terra é preparada e adubada por sabermos ser nossa, pois é cercada, enquanto que o mar é de todos.

O Projeto Cabo Frio é a primeira tentativa que se faz no Brasil para a utilização de todos os recursos do nosso imenso mar. Um dos seus objetivos é o de promover estudos que possam determinar novas técnicas para o melhor aproveitamento do mesmo. É a aquicultura. O Japão a introduziu, criando "fazendas submarinas".

O mar tem seu ciclo vital: há o fitoplancto (plancto vegetal), constituído por uma variedade imensa de algas microscópicas, que serve de alimento para o zooplancto / (plancto vegetal), constituído por componentes também micro e que alimenta zooplanctos maiores, que por sua vez alimentam peixes pequenos e estes alimentam peixes maiores. Assim se forma uma cadeia que chega até os peixes maiores. Peixes mortos e detritos acumulam-se no fundo do mar, transformando-se em nitratos e fosfatos, necessários à vida do fitoplancto.

O fitoplancto permanece na superfície, enquanto o adubo do mar, que são os nitratos e fosfatos, acumulam-se no fundo. É preciso que os ventos ou uma corrente marí-

tima, ou outro fenômeno qualquer, revolva as águas (ressurgência), para haver a combinação dos elementos.

O Projeto Cabo Frio prevê a instalação de uma usina VFVC (Vacuum Freezing Vapor Compression). Através de um processo de aspiração, essa usina traz as águas profundas para a superfície, produz gelo, sal e salmoura, elementos necessários para a industrialização do pescado. Além disso, a usina de Cabo Frio teria vantagens adicionais: poderia fornecer o sal e a água fria à Companhia Nacional de Alcalis, localizada ao lado, e que precisa de setenta mil toneladas de água fria, por dia, para refrigerar suas instalações.

Quando ocorrem as ressurgências em Cabo Frio, verifica-se uma grande produção de sardinhas, o que pode desestimular o investimento; não levando em conta esse prejuízo eventual, o Projeto compensa pela formação de uma equipe de técnicos e cientistas que se encarregará de fazer estudos e pesquisas, procurando determinar o que é possível cultivar no mar.

Sem uma infra-estrutura, baseada na pesquisa, não se alcança um desenvolvimento ideal, e não havendo nenhuma universidade que forme gente para as ciências do mar, o Projeto Cabo Frio é uma tentativa de oferecer, a todas as universidades brasileiras, cursos sobre as ciências do mar, com professores e técnicos contratados no exterior, e que darão cursos e organizarão pesquisas.

O professor J.M.Pêres, diretor do Station Marine

d'Endoume e Centre d'Océanographie, visitou-nos redentemente, como enviado da Cooperação Técnica Francesa, para estudar a viabilidade do Projeto Cabo Frio, chegando às seguintes conclusões:

1. o local é extremamente favorável;
2. o investimento é modesto em relação ao fim destinado;
3. o projeto é inteligente;
4. que dentro de seis meses, o estudo deverá fornecer uma primeira imagem tanto do ponto de vista da experiência, como do ponto de vista da ciência fundamental; e de doze a quinze meses, um conhecimento seguro do conjunto de condições ambientes, assim como da estrutura dos sistemas ecológicos da baía.

A aquicultura revela, entretanto, que a parte mais produtiva não é o mar propriamente: são os estuários, as lagoas próximas ao mar. Como exemplo, temos a Lagoa Rodrigo de Freitas, na Guanabara, que apesar de ser extremamente poluída e infecta, produz uma enorme quantidade de peixes, que crescem nos vinte centímetros de água limpa da superfície.

O Projeto Cabo Frio prevê a utilização das lagoas de Araruama e Saquarema, ^{que} de devido às condições adversas que apresentam, impedem o crescimento do camarão, abundante mas tão pequeno que serve apenas de comida para as galinhas. O prof. Pérès sugeriu colocar esse camarão em gaiolas e levá-lo às águas férteis, para verificar se ele cresce mais, sugerindo outrossim a criação de ostras, próprias para águas salgadas, robalo e cavaquinho.

À base dos estudos que forem feitos, é que se decidirá o que pode ser criado, numa racionalização do uso do mar em grande escala, no Brasil.

SUDEPE

Para corrigir as distorções que poderiam surgir com o avanço registrado na atividade pesqueira, logo após a criação dos incentivos fiscais previstos pelo Decreto-Lei 221, de 1967, a Sudepe - Superintendência do Desenvolvimento da Pesca - está empenhada, como órgão normativo e fiscalizador, em um programa cujo objetivo principal é a pesquisa e a programação industrial.

Os planos incluem pesquisas de exploração pesqueira, estudos sobre a necessidade de barcos apropriados, levantamento econômico das necessidades portuárias, assim como os problemas de comercialização e distribuição, em cuja área específica conta com a assistência técnica do Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas.

Em consequência do resultado dessas pesquisas, está sendo criada, no setor, uma infra-estrutura capaz de atender o aumento previsto na produção de pescado, que, em futuro próximo, será bem maior que o atual. O peixe congelado, ultrapassará as 30.000 toneladas atuais para atingir 100.000 toneladas.

O Programa de Pesquisa e Desenvolvimento Pesqueiro do Brasil, tem seus custos orçados em US\$5,5 milhões, dos quais US\$2,2 milhões originários da colaboração da FAO com a qual a Sudepe estabeleceu convênio para a execução

do seu plano de estudos, que dotará o país de projetos adequados à realidade da pesca brasileira em termos industriais.

Acreditam os técnicos que, com a extensão da costa brasileira e ~~o conhecimento~~ o conhecimento dos recursos existentes, já em exploração, apenas uma parte do potencial dos recursos a serem descobertos colocará o Brasil no limiar de um considerável crescimento de sua indústria pesqueira.

Os estudos do Programa são feitos por seus órgãos especializados, por universidades e setores competentes do Governo Federal e alguns estaduais, compreendendo, também, investigações fundamentais à nacionalização da atividade pesqueira, tais como a biologia da pesca, prospecção e pesca exploratória e tecnologia de pesca. Estes são pontos de que se ressentem a pesca no Brasil, até bem pouco feita exclusivamente através de métodos quase que intuitivos.

Esses esforços visam, dirigir e encorajar os investimentos para canais realmente lucrativos, baseados única e exclusivamente nos resultados de estudos.

A indústria pesqueira no Brasil, cujos problemas se originaram na falta de tradição e know-how, é relativamente nova. Avançou após os incentivos fiscais estabelecidos em 1967, quinze anos após a criação da Sudepe. De imediato, o Decreto-Lei 221 fez com que antigas indústrias tratassem de se expandir e modernizar-se para suportarem a concorrência das empresas novas.

Desde então, e até 1970, o total de recursos liberados pela Sudepe apresentaram o seguinte quadro:

1967.....	Cr\$ 12 milhões;
1968.....	Cr\$ 41 milhões;
1969.....	Cr\$130 milhões;
1970.....	Cr\$240 milhões
1971.....	Cr\$410 milhões.

A Sudepe estudou 134 projetos que, aprovados, gozaram dos benefícios concedidos pelo Decreto-Lei 221, além da isenção do Impôsto de Importação e do Impôsto de Renda.

A atuação da Sudepe é exercida, fundamentalmente, através da aplicação dos incentivos fiscais, da orientação e destaque que dá aos projetos, conforme as áreas do país, as espécies de pescado capturado e as finalidades das emprêsas beneficiadas.

A Sudepe mantém, com o Sindicato da Indústria da Construção Naval, protocolo que prevê a compra de dois barcos nacionais para cada um importado. Com isto, tem por objetivo propiciar melhores condições competitivas com os concorrentes do exterior.

Derivada dos projetos aprovados a demanda de barcos pesqueiros atingia, em dezembro de 1970, cerca de mil unidades, com recursos exigidos de Cr\$ 600 milhões. Por Estado, o quadro era o seguinte:

SÃO PAULO.....	329 barcos, sendo 251 camaroneiros;
SANTA CATARINA.....	244 barcos, sendo 159 camaroneiros;
GNANABARA.....	154 barcos, sendo 93 camaroneiros;

RIO GRANDE DO SUL.....72 barcos, sendo 66 camaron;
 RIO DE JANEIRO.....35 barcos, sendo 19 camaron;
 PARANÁ.....61 barcos, sendo 61 camaron;
 CEARÁ.....22 barcos, sendo 15 lagostei
 ros.

Considerando ser pequeno o consumo do pescado no Brasil, principalmente por ser oferecido ao consumidor "in natura" e muitas vezes em estado sanitário duvidoso, consi
dera a Sudepe a importância de se educar o consumidor, cri
 ando-se o hábito, de forma a alterar a escala de sua prefe
 rência.

A elevação do consumo de peixe é essencial, tendo em vista o atual índice (4 a 6kg/ano per capita), que pode ser aumentado até 20 kg.

Segundo pesquisa recente realizada na Europa, a Sudepe confirma ser bastante promissor o mercado externo para a indústria pesqueira do Brasil. A merlusa e a sardinha vêm despertando interêsse crescente dos importadores noruegueses, alemães, franceses e italianos.

As exportações brasileiras, no setor, deixaram de se resumir ao camarão e à lagosta, que continuam aumentando. A sardinha congelada tem sido exportada; a piramuta ba (espécie de bagre) tem tido ótima aceitação no Sul dos Estados Unidos; a sardinha enlatada está entrando na pauta de exportações.

Na verdade o Brasil ocupa um destacado lugar entre os maiores países pesqueiros do mundo. Acima estão Co-

réia do Sul, Filipinas, Coréia do Norte, França, Islandia, República Federal da Alemanha, China Continental e Portugal, com 500 mil a 1 milhão de toneladas anuais. Em outro nível, com produção de cêrca de 5 a 10 milhões de toneladas, aparecem o Peru, o Japão e a URSS.

Com a política que vem sendo realizada pela Sudepe, seus técnicos mostram-se otimistas quanto às possibilidades futuras do Brasil no mercado externo, onde já vem marcando sua presença.

PORTOS DE PESCA

A elaboração de um programa de desenvolvimento da pesca deve estudar, minunciosamente, o grau de tolerância decorrente da intervenção do Estado na economia e, ao mesmo tempo, a preparação e os recursos do setor privado, para assumir integralmente, ou a maior parcela das responsabilidades da política de desenvolvimento. Do perfeito enfoque desses parâmetros resultará o êxito final do programa. Considerando o processo de ampliação econômica do País, necessário se torna adotar esquemas setoriais, provisórios e evolutivos, que possam, aos poucos, se metamorfosear e adaptar-se às tendências de orientação da estrutura administrativa geral.

Tratando-se da estrutura institucional para a indústria pesqueira, deve ser levado em conta que ela precisa abranger, os seguintes campos de ação:

1. pesquisa;

2. política econômica e de planejamento;
3. proteção dos recursos aquáticos;
4. estatística;
5. assistência técnica e formação de pessoal;
6. controle legal, sanitário, de segurança industrial, de embarcações e outras.

As principais funções do pôrto da pesca - base de uma política de ampliação da industrialização pesqueira - são:

1. abrigo de embarcações;
2. suprimento de embarcações (manutenção, combustíveis, gelo, etc.);
3. descarga e distribuição do pescado.

As áreas de pesca constituem uma necessidade que se traduz em conveniência para as embarcações que atuam em águas vizinhas do pôrto. Isso significa que poderão dedicar-se mais tempo à pesca e melhorar a qualidade do pescado, mormente em se tratando de embarcações de menor porte. Dado o desenvolvimento das frotas pesqueiras de profundidade e dos progressos tecnológicos, com o aproveitamento inclusive do sensoriamento remoto, torna-se possível, por exemplo, a pesca dos grandes arrastadeiros que operam desde Grimsby ou Bremeraven até 2.000 milhas ou mais desses portos; no caso dos pescadores de atum, baseados em Tóquio, equipados com recursos para congelamento rápido e que pescam desde o Pacífico Sul até o Oceano Índico.

Para a maioria dos mercados estudados, grande

parte do desembarque destina-se, como pescado fresco ou industrializado, a postos de consumo intermediários ou distantes, assim como a populações vizinhas. Os desembarques efetuados em Boston, Bremerhaven, Gdynia e Grimsby, distribuem produtos frescos ou congelados a todos os lugares dos seus países. Os realizados em Boulogne-sur-Mer, Goteborg, Ostende e Vancouver, são repartidos nos seus próprios países e destinados também a mercados de exportação.

Existem portos naturais e portos artificiais, porém o mais frequente é que sejam mistos. As pesquisas deverão abranger as necessidades atuais, prevendo-se possível expansão futura.

INDÚSTRIA NAVAL

A construção naval brasileira atravessa uma fase de rápida expansão. Partindo do Plano de Emergência, no Governo Castelo Branco, e da elaboração, pouco depois, do Plano de Refinanciamento do Fundo de Marinha Mercante, durante o Governo Costa e Silva, os estaleiros do país contam, presentemente, com perspectivas crescentes de produção, a ponto de encetar, como ocorre neste momento, negociações com armadores gregos para construção de petroleiros de 150 mil toneladas.

O Programa Plurianual, enunciado pelo Presidente Médici, em outubro de 1970, reconheceu a existência de capacidade dinâmica da nossa indústria naval. E o correspondente Plano Diretor, da Sunaman, organizou as perspectivas

de contratos no quinquênio, já sob um prisma em que as demonstrações internas de produtividade e as limitações para importação de navios, ocasionadas por fenômenos do mercado internacional, determinam um quadro de crescimento acelerado da produção interna, visando tornar o Brasil um dos grandes produtores de navios do mundo.

A debilidade da armação nacional durante décadas, evidenciou uma situação intolerável para a economia do país. O repasse de divisas ao estrangeiro, em forma de fretes marítimos, representou, durante anos seguidos, evasões superiores a US\$ 400 milhões.

A inexistência de uma frota mercante nacional, a reconhecida ociosidade dos estaleiros, a impossibilidade de suprir a armação para cabotagem e longo curso e sobretudo, os planos nacionais de ingresso no mercado mundial de exportações, vieram definir as obrigações governamentais no setor de incentivos à construção naval. Mais do que grande parte de outros bens da indústria pesada, a de navios vincula-se estreitamente a objetivos nacionais amplos - quer em termos de intercambio comercial externo, ou de segurança nacional -, a exemplo da demanda atual da Fronape e da Docenave aos estaleiros internos, uma vez que um dos ramos mais deficitários do setor de fretes marítimos é precisamente o de granéis, tornando vital a implementação das frotas daquelas duas companhias. O mesmo raciocínio pode ser feito em relação a toda a pauta do movimento marítimo de carga geral ou especializada, à conta dos ar-

madores privados.

Implica afirmar que o transporte brasileiro, como elemento preferencial de intercambio comercial, teria de ser considerado com prioridade absoluta. A estrutura de marinha mercante e construção naval, de que aquela depende, encontram as razões de sua expansão excepcional.

PESCA

Enquanto o Programa Plurianual de Construções Navais cria perspectivas dinâmicas no mercado de transportes marítimos e de produção de navios, outro ramo da construção naval se defronta com condições excepcionais. Trata-se do programa pesqueiro nacional, cuja frota armadora atinge 1.500 barcos.

Os estaleiros de menor porte, com carência de encomendas, revelam uma capacidade imediata de atendimento a grande parte do programa correspondente, aguardando que medidas saneadoras do mercado sejam tomadas; notadamente, uma proteção à importação de barcos pesqueiros, isentos de impostos, inclusive o ICM, deixa destorcida a comparação de preços entre o produto nacional e o estrangeiro. A importância do programa pesqueiro não pode ser minimizada, tendo-se em vista que uma das considerações da fixação do mar territorial de 200 milhas recaiu, precisamente, na defesa da pesca nacional, com o objetivo de tornar eficientes, do ponto-de-vista institucional, os critérios que determinaram a expedição do Decreto-Lei 221 de 1967.

PETRÓLEO

O Brasil ocupa hoje o 13º lugar entre os maiores consumidores de petróleo do mundo e o 21º entre os países produtores, numa desproporção que vem se agravando de ano para ano. Para tornar o Brasil auto-suficiente, empenha-se a Petrobrás na industrialização do xisto, na exploração no exterior e na exploração das reservas da plataforma continental. Atualmente, cerca de 24% da produção mundial de petróleo provém do mar; são mais de 10 milhões de barris por dia. No Brasil, já se sabe que em pelo menos 440.000 km² da plataforma continental existem possibilidades de ser encontrado petróleo.

Segundo a divisão elaborada pelo geólogo americano Lewis G. Weeks, são as seguintes as categorias que as plataformas continentais apresentam em nosso país:

categoria I : de áreas altamente favoráveis -
100.000 km² ;

categoria II : áreas favoráveis - 135.000 km² ;

categoria III: áreas possivelmente favoráveis -
205.000 km² ;

categoria IV : áreas pouco favoráveis -
360.000 km² .

Para a perfuração de poços submarinos, conta a Petrobrás com quinze unidades, incluindo plataformas móveis, navios-sonda e navios-tender. As plataformas móveis (Petrobrás I, Vinnegarron, Penrod 55, Penrod 59 e Neptune) podem perfurar poços de 4.000 a 5.000 metros de profundida

de em águas de 80 metros. Os navios-sonda (Discoverer I e Ciclone) podem operar em condições mais difíceis: chegam a 7.000 metros, em águas de até 200 metros. Os navios-tender são embarcações de apoio, utilizadas no transporte de pessoal e material. Com exceção da Petrobrás I, de construção nacional, todas as unidades de perfuração em atividade foram contratadas a firmas estrangeiras.

Desde julho de 1972, a Petrobrás vem extraíndo regularmente petróleo das plataformas de Sergipe, embora em caráter precário. Em dezembro, foram retirados do mar sergipano 56.350m^3 de petróleo, propiciando ao governo daquele Estado, com os royalties obtidos, a construção do Estádio Lourival Batista (o "Batistão") com capacidade para receber a metade da população da cidade de Aracaju, ou seja, 50.000 pessoas.

MINERAIS

Cada quilômetro cúbico de água do mar contém cerca de 40 milhões de toneladas de sólidos, cujo valor é incalculável. Um hectare do fundo do mar pode conter até 200 toneladas de nódulos de manganês, ou seja, 40 toneladas de manganês, 30 toneladas de ferro, 2 toneladas de níquel, 1 tonelada de cobre e 1 tonelada de cobalto.

MAR TERRITORIAL

O litoral brasileiro começou a constituir-se há 60 milhões de anos, quando o grande continente que reunia Antártica, África, Austrália e Índia, fragmentou-se e se se parou.

A partir de 1500, começamos a viver para a história, e a partir da 2ª metade deste século, considerando que nossa plataforma continental, com as imensas riquezas que contém e que chega a ter 180 milhas ao norte e 140 milhas, em média, ao sul, não poderia ser defendida enquanto o mar territorial fosse apenas de 12 milhas, e contrariando a tese mexicana, aprovada em 10 de junho de 1972, que, de acordo com a Declaração de São Domingos, subscrita pelos quinze países abaixo:

Barbados, Colômbia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guiana, Haiti, Honduras, Jamaica, México, Nicarágua, Panamá, República Dominicana, Trinidad e Tobago e Venezuela, do mar patrimonial de 200 milhas, e que determina em sua resolução "no mar patrimonial, os barcos ou aeronaves de todos os Estados, com litoral marítimo ou sem ele, têm direito de livre navegação e sobrevôo, sem outras restrições que as que possam resultar do exercício, por parte do Estado litoraneo, de seus direitos no mesmo mar, com estas únicas limitações, havendo liberdade para colocação de cabos submarinos", instituímos o mar territorial de 200 milhas, e que se considera, em matéria de política exterior, o fato de maior importância praticado pelo Brasil, desde a

obra do Barão do Rio Branco.

Três foram os fatores que contribuíram, que justificam e que tem amparo no Direito Internacional:

1. econômico - a posse de recursos econômicos e a preservação dos mesmos contra a superexploração por terceiras potências é o objetivo de todos os Estados. Nas costas do Amapá, a apreensão brutal de camarões, feita sem observância de qualquer regra científica para a preservação dos cardumes, com o emprêgo permanente de mais de 600 barcos, "cansavam os bancos"; quanto ao petróleo, encontrámo-lo no mar fronteiro - na plataforma continental -, e que segundo a Convenção de Genebra de 1958, constitui parte do território nacional do Estado ribeirinho; há ainda a possibilidade da exploração de outros recursos minerais, como nódulos de mangânês, a profundidades superiores a 1.000 metros e que, segundo a Declaração de Truman - (1945), ficaram anexadas ao território americano os leitos submersos nos oceanos Atlântico e Pacífico, até a fundura de 200 metros, com base no direito de competência dos próprios Estados, de fixação dos limites de mar territorial através de atos unilaterais;
2. militar - o estudo dos grandes estrategistas registram a importância das rotas atlânticas no caso de qualquer conflito mundial.

Assim, com as 200 milhas, o Brasil ganhou o direito de implantar medidas de policiamento dessa área. Até pouco tempo, ela era alto-mar, e como tal, de livre uso por parte de qualquer Estado. Agora podemos policiá-la, pois ela passou a ser integrante do nosso território;

3. político - o Brasil assim, alinha-se ao lado das demais nações sul-americanas, constituindo-se tal fato em fator político de grande importância, pois reforça a solidariedade continental.

A plataforma submarina, que borda os continentes e ilhas e se prolonga sob o alto-mar, é um verdadeiro território submerso e constitui, com as terras a que é adjacente - uma só unidade geográfica. O interêsse da declaração da soberania, ou do domínio e jurisdição dos Estados, sobre a parte assim acrescida ao território nacional, tem avultado em consequência da possibilidade, cada vez maior, da exploração ou do aproveitamento das riquezas naturais. Em consequência, vários Estados da América, mediante declarações ou decretos de seus presidentes, têm afirmado os direitos que lhes cabem, de domínio e jurisdição, ou de soberania, sobre a parte da plataforma submarina, contígua e correspondente ao território nacional. Isto foi concretizado em:

1945 - 28 de setembro - Declaração do presidente dos Estados Unidos;

1945 - 29 de outubro - Declaração do presidente do México;

1946 - 11 de outubro - Decreto do presidente da Argentina;

1947 - 25 de junho - Declaração do presidente do Chile;

1947 - 1 de agosto - Decreto do presidente do Peru.

Em tais condições, cabe ao governo brasileiro, para salvaguarda dos direitos do Brasil sobre a plataforma submarina na parte correspondente ao seu território continental e às suas ilhas, formular idêntica declaração.

Ninguém ignora a fortuna que o Atlântico contém no litoral brasileiro, desde a lagosta até os peixes comuns - particularmente a tainha, a pescada e a sardinha. Se o Peru, à base de farinha de peixe, seu primeiro produto de exportação, desenvolveu sua economia, o que não acontecerá conosco quando pudermos explorar a contento essas costas? Os limites marítimos sempre foram fixados de forma mais ou menos arbitrária pelos Estados soberanos. Não temos sobre o Atlântico fronteiras oceânicas com outros países capazes de criar litígios internacionais. Somos 100 milhões e vivemos em um século no qual as afirmações de soberania têm todas conteúdo econômico. Não tendo o direito consagrado, até hoje, normas uniformes, é de nossa absoluta competência estabelecer fronteiras oceânicas.

É uma vitória do movimento de reafirmação de soberania e interesses nacionais, com o apoio do povo, no sentido de contribuir para nossa emancipação econômica.

Professor estagiário: SULIM FAINZILIBER - nº 18

Unidade: Faculdade de Economia e Administração da UFRJ

Curso: Estudo de Problemas Brasileiros

Ano: 1972

Ministrado : pelo Forum de Ciência e Cultura da Reitoria
da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Trabalho baseado em dados obtidos em:

observações pessoais;

palestra do Almirante Hilton Berutti, Diretor de Portos e
Costas;

palestra do Almirante Paulo de Castro Moreira da Silva,
Presidente da Fundação de Estudos do Mar (FEMAR) e do In-
stituto de Pesquisas da Marinha;

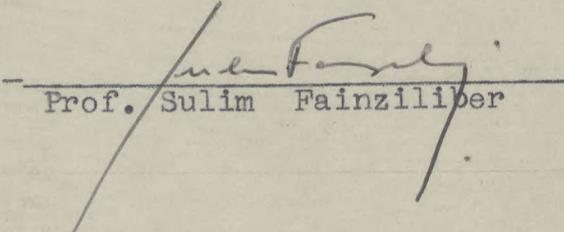
revistas: Manchete, Realidade e Veja;

Panorama Econômico - de O Globo - anos 71 e 72;

Revista Econômica - de Jornal do Brasil - anos 71 e 72;

outras publicações de jornais diários.

Rio de Janeiro, junho de 1972


Prof. Sulim Fainziliber

