

RECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Introduccão e Estatística

— DO —

RELATORIO DE 1920

Apresentado ao

Exmo. Snr. Dr. José Pires do Rio

(Ministro da Viação)

EMPRESA INDUSTRIAL EDITORA "O NORTE"
Avenida Mem de Sá, 67 e 78
RIO DE JANEIRO
1920

10981
R382

RECEBIDO AO CARTEIRO
ACERVO
1920

S E

no

A T

1916

32.01

54.44

19.63

44.12

150.20

99.06

114.88

27.44

84.07

325.46

10.00

9.7

55.4

56.9

357.4

1.8

4.6

2.0

7.4

6.7

8.4

Introdução ao Relatório de 1920

Rio de Janeiro, 31 de Agosto de 1921.

Exmo. Snr.

Tenho a honra de enviar a V. Ex.^a o relatório dos serviços realizados pela Inspectoria de Portos, Rio e Canaes no anno de 1920.

O atraso da apresentação desse trabalho justifica-se com a dificuldade que houve em reunir alguns dados estatísticos, que pudessem dar uma impressão retrospectiva da Repartição, sua acção e seus effeitos; embóra deficientes e falhos, os quadros óra annexados ao relatório preenchem parte desse fim, sem constituirem, entretanto, a estatística propria de portos, no ponto de vista tecnico, como a do Rio de Janeiro, que só no corrente anno poude ser applicada aos demais portos organisados.

Assim, póde ser que, no proximo anno, appareça um trabalho menos incompleto nesse genero, facilitando a orientação do Governo em materia de viação marítima e fluvial, assumpto esse de emprehendimento relativamente recente e ainda, com excepção de Manãos, adstricto aos portos marítimos do commercio exterior.

De facto, até 1903, apenas os portos de Santos e Manãos haviam sido dotados de installações aperfeiçoadas, mediante concessões federaes nos termos da antiga lei de 1869, ainda hoje em vigor e applicação; os demais portos, com diversas iniciativas mal succedidas, permaneciam até então no estado rudimentar, sem organização adequada e sem aparelhamento efficiente, entregues ás Alfandegas apenas na parte referente ás mercadorias estrangeiras, para os effeitos de cobrança de direitos aduaneiros, sendo os demais serviços, de cabotagem e exportação, que constituem a maioria, distribuidos por installações parcelladas e particulares, em regimen de plena liberdade, constituída por uma série irregular de armazens, cada qual servido por sua pequena ponte de madeira, sem fundo e sem capacidade.

No anno de 1904 a iniciativa do Governo com a construcção do Porto do Rio de Janeiro, repercutiu em outros portos, seguindo-se pouco depois a Bahia, em 1905, Pará em 1907, Recife em 1909 e, finalmente, o Rio Grande do Sul em 1910, este como complemento immediato da abertura da barra, emprehendida em 1907 e concluida em 1914, após 20 annos de continua expectativa.

S E

no

A I

1916

32.01
54.44
19.69
44.12

150.20

99.00
114.88
27.4
84.0

325.4

10.0
9.7
55.4
56.9
357.4

1.8

4.6
2.0

7.4
6.7
8.4

De tal modo, os capitães empregados em melhoramentos de portos organizados tiveram o seguinte desenvolvimento:

1903	91.429:535\$230	papel
1911	389.559:227\$244	»
1913	493.508:089\$800	»
1920	681.197:964\$053	»

ao mesmo tempo que as explorações dessas instalações produziam, fóra a taxa de 2 %, ouro, as seguintes rendas brutas pelas taxas de serviço:

1911	30.279:831\$330	papel
1913	46.081:899\$086	»
1915	31.918:659\$804	»
1918	37.153:134\$416	»
1920	53.475:366\$980	»

que mostram o crescimento animador dessas rendas até 1913, com depressão a partir de 1914, devida á guerra européa, e nova ascensão em 1918, com a terminação daquella, excedendo já á situação de alta anterior.

Da taxa de 2 %, ouro, e sua applicação, nas garantias de juros ás companhias concessionarias, os resultados obtidos constam dos quadros estatísticos pelos quaes se verifica a situação de cada porto nesse balanço.

Tal situação ainda poderia ser mais segura si não fosse o declínio em que cahiu o extremo Norte, em consequencia da depreciação da borracha, que deixou em más condições os portos de Manãos e Pará, aquelle reduzido a uma remuneração insignificante para seu capital, que não goza de garantia de juros, e este em situação muito onerosa para o governo, como consequencia da interpretação do seu contracto, que tem augmentado assustadoramente o encargo da garantia de renda, absorvendo os resultados vantajosos dos demais portos.

E' essa uma das questões de mais vulto a resolver e que, depois que assumiu maiores proporções, de 1913 para cá, tem preocupado todos os Governos succedentes, inclusive o actual, no sentido de apurar-lhe as causas; encontra-se, porém, o assumpto, após longos debates, resolvido até o Tribunal de Contas, que, como suprema autoridade na materia, tornou impraticavel qualquer remedio por via administrativa.

Aliás, são iguaes todos os contractos de concessão de portos com garantias de juros, sendo que só no Pará produz elle funestos resultados, pelo modo applicado, visto ser este, dentre aquelles portos, o unico cuja previsão economica fracassou ante a desvalorização occorrente do principal producto que mantinha e fazia prosperar a região; d'ahi, a gradativa diminuição das rendas daquelle cáes, inclusive o imposto de 2 %, ouro, do mesmo porto, sobre o qual versa exclusivamente a duvida, quanto a ser ou não a garantia unica concedida pelo Governo, não havendo, nem podendo haver, discussão alguma sobre o modo de calcular a importancia dessa garantia, porque o contracto o dispõe taxativamente desde o seu inicio, sem qualquer margem para divergencia.

Tomada, porém, como se torna urgente, uma providencia sobre esse porto que, positivamente, não comportará tão cedo o onus do capital alli empregado e os encargos do actual contracto, a situação geral dos portos apresentará um aspecto de franca prosperidade, que póde e deve servir de incentivo a novos empreendimentos do Governo, como principal interessado no desenvolvimento das vias de communicações nacionaes, das quaes constituem elles factor altamente preponderante.

O quadro referente ás taxas de exploração nos portos organizados indica as van-
1911. concessões concedidas pelo Governo nos do Rio e de Recife, em favor das mercadorias nacionaes,
que nesses portos gozam da regalia de taxas muito reduzidas, algumas em demasia, o que
não se verifica nos portos de concessão; mesmo assim, os respectivos resultados financei-
ros, constantes dos mappas, estão equilibrados, devido talvez ao caso especial do porto do
Rio com o seu grande movimento, mas em todo caso, demonstrando a conveniencia do
regimen ahi adoptado, de construcção directa pelo Governo e exploração por arrendamen-
to; tal regimen seria ainda applicavel aos portos de concessão, si o Governo os adquiris-
se mediante indemnisação dos capitaes reconhecidos, arrendando-lhes as explorações por pra-
zos curtos a empresas sufficientemente idoneas, inclusive ás proprias concessionarias actuaes.
Quanto aos quadros propriamente technicos, o de movimento de mercadorias mostra, co-
mo nos financeiros, que no decennio de 1911 a 1920, o augmento progressivo da tonela-
gem servida pelos cáes nos tres primeiros annos decahiu no 4.º anno, em consequencia da
guerra européa, mas, em seguida, nos tres ultimos annos de 1918 a 1920, com a termina-
ção da guerra, o movimento dobrou para mercadorias estrangeiras, não sendo possivel sa-
bel-o para mercadorias nacionaes por falta de dados relativos á cabotagem e que não pu-
deram ficar promptos para o presente relatorio; mesmo com esse rapido recrudescimento,
o movimento geral de 1920 ainda não attingiu ao que havia tido o anno de 1913 em impor-
tação estrangeira e provavelmente tambem na cabotagem, o que mostra que a tendencia
actual será no sentido de elevação, que aliás comportam as installações existentes, com ex-
cepção do Rio de Janeiro.

Este ultimo reclama immediata providencia de ampliação, aliás, em vias de execu-
ção, com o novo cáes de carvão e minerio na Ponta do Cajú, ao qual se seguirá provavel-
mente, sem demora, o novo cáes projectado para a «Zona franca» da ilha do Governador,
empreendimento de que muito se poderá esperar em beneficio do commercio com o exte-
rior; com essas duas novas installações, o porto do Rio ficará com aparelhamento digno
de sua grandeza, sendo que a necessidade inadiavel dessas ampliações é patente, em vista
da média de rendimento a que já attingiu o cáes actual, na proporção de 524 toneladas de
mercadorias por metro corrente de cáes e por anno, coefficiente esse muito approximado
do de 600 toneladas que fôra admittido no plano de 1903, de accôrdo com as capacidades
admittidas como razoaveis na maioria dos portos estrangeiros.

Tendo praticamente attingido em 1920 a 3.000.000 de toneladas de mercadorias em
trafego, o porto do Rio de Janeiro não só se destaca notavelmente dos demais portos na-
cionaes, como fica já figurando entre os grandes portos existentes no mundo e dos quaes
a maioria lhe é inferior quanto ás installações e capacidades, demonstrada esta pelo coef-
ficiente de 524 toneladas por metro-anno, na razão de 1.726.732 toneladas de mercadorias
em 3.300 metros de cáes; dos portos nacionaes, vem-lhe a seguir o porto de Santos,
com 1.715.000 toneladas para 4.700 metros de cáes ou 363 toneladas por metro-anno, que
é folgado, ficando os outros portos muito abaixo desses dois e com installações sufficientes
para os seus movimentos actuaes, conforme o quadro analytico correspondente e annexo.

Esse mesmo quadro analytico indica a utilização que a navegação tem nos diffe-
rentes portos em relação á tonelagem offerecida e de que tem primasia o porto do Rio
Grande do Sul, com 48 % de utilizações contra 18 % e 25 % de minimos, observados nos
portos da Bahia e Recife, provavelmente devido ao transito dos grandes transatlanticos de
alta tonelagem, cujas escalas nesses dois portos se destinam principalmente a passageiros,
com reduzido serviço de mercadorias.

Quanto, finalmente, aos recursos orçamentarios concedidos pelo Congresso aos ser-
viços de portos, verifica-se, pelo quadro, que a partir de 1911, época em que começaram

S E

no

A T

1916

32.012

54.44

19.63

44.12

150.20

99.00

114.88

27.44

84.07

325.40

10.00

9.7

83.4

56.9

357.40

1.8

4.6

2.0

7.4

6.7

8.4

a ter vulto aquelles recursos, os creditos têm augmentado progressivamente, sem caracter, porém, de execução de obras de conjuncto, mas apenas de fiscalisações, estudos e trabalhos parciaes; para aquellas execuções, poder-se-ia iniciar com os portos o systema já adoptado para estradas de ferro, construidas por operações de credito internas, constituídas por emissões de apolices ou emprestimos, custeados então por verbas orçamentarias, suppridas pelas proprias rendas dos portos, constituindo uma caixa especial, como já foi creada e suspensa e que será tratada em capitulo separado.

As considerações que ficam feitas sobre as condições geraes dos portos podem ser melhor examinadas em detalhes nos quadros estatisticos respectivos e sobre os quaes foram ellas calcadas, sendo que, como ficou dito, esses quadros estão ainda muito imperfeitos e incompletos para deducções de maior segurança; no corrente anno, porém, serão tomadas melhores notas a respeito, devendo contar-se, portanto, com melhores mappas no proximo relatorio.

ESTUDOS E PROJECTOS

Obedecendo ás instrucções recebidas, mereceu especial attenção da Inspectoria o aproveitamento da capacidade technica de seus funcionarios, no estudo e projecto de trabalhos novos, para serem executados á proporção dos recursos obtidos.

Assim, com o auxilio de um credito concedido pelo Congresso e que V. Ex.^a, em boa hora, mandou applicar na importancia de 300:000\$, foram organisadas, com engenheiros effectivos e addidos da propria Repartição, algumas commissões que tiveram a seu cargo estudos de portos e rios, em Parahyba, Santa Catharina, Rio Grande do Norte, Bahia, Estado do Rio e Districto Federal.

Esses estudos forneceram contingente precioso para projectos novos, que foram elaborados para os portos de Parahyba (Capital), Ceará, Rio de Janeiro (Ponta do Cajú), Natal, São Luiz do Maranhão e Baixada Fluminense, ficando em andamento, para conclusão no corrente anno, os de Rio de Janeiro (porto franco), Ilhéos, Laguna, Itajahy e São Francisco, aos quaes serão accrescentados outros, ainda em estudos e que constarão do proximo relatorio, como Nictheroy, Cananéa e Amarração.

Esse auspicioso resultado confirma que não faltam elementos technicos á Inspectoria para o desempenho de um proveitoso programma de acção, cuja difficuldade consiste apenas na falta de disposições regulamentares e de recursos, embóra pequenos, que permitam facil deslocamento dos engenheiros ou auxiliares technicos, em regiões inhospitas, admissão de algum pessoal operario e gastos de pequena monta com os trabalhos de campo.

Mantidos que sejam, cada anno, recursos como o concedido em 1920 e corrigidas as deficiencias do actual regulamento, que peia, em absoluto, a movimentação dos funcionarios, poderá o Governo ampliar pouco a pouco a esphera de acção da Inspectoria, passando-a dos portos maritimos para a inesgotavel rêde de vias fluviaes existentes e mal conhecidas, onde tudo que está feito desaparece ante o muito que está por fazer, em beneficio da viação interna do paiz pelos seus proprios recursos naturaes.

Como primeira tentativa nesse sentido, cogita a Inspectoria de collectar os elementos conhecidos sobre os rios nacionaes, cujo resumo nominativo já dá uma idéa da sua vastidão; esse trabalho, a cargo de tres engenheiros escolhidos, não pôde figurar no presente relatorio, mas sel-o-á no immediato, como fonte informativa e indicadora da orientação necessaria.

Dos projectos elaborados, ficaram resolvidos para execução no corrente anno, as obras dos portos do Ceará, Natal e Parahyba, ora em franco andamento, como complementares

são do grande plano de melhoramento do Nordeste, a construção do novo cães do porto do Rio de Janeiro, na Ponta do Cajú, cuja concurrencia para empreitada está terminada e pendente de contracto e a realização do plano de saneamento da Baixada Fluminense, cujo projecto e contracto ficaram ultimados, na dependencia, apenas, de formalidades legais.

Entre aquelles, destacam-se, no ponto de vista tecnico, os projectos de Fortaleza e Parahyba, o primeiro pela sua difficuldade hydrographica e o segundo pelas discussões a que deu logar sua preferencia sobre o porto de Cabedello, até então considerado o porto economico do Estado da Parahyba.

Sobre essas duas questões, figuram, em annexo, os pareceres e relatorios que as esclarecem sufficientemente.

Merece, porém, especial menção o plano de melhoramento da Baixada Fluminense, pela sua fórma de concessão, original e economica, com realização de grandes melhoramentos publicos, sem despeza para o Governo.

Iniciados, que haviam sido, em 1910 taes melhoramentos, mediante contracto de empreitada, foram os respectivos trabalhos suspensos em 1916 por terminação do prazo estabelecido, havendo então uma despeza feita de cerca de 16.000 contos em apolices e apenas executada uma parte dos serviços, sem resultado apreciavel por falta de conjuncto.

Allegando e justificando sua não responsabilidade na falta de conclusão dos trabalhos, reclamou a Contractante contra a paralysação das obras e aguardou que lhe fosse dada uma solução a respeito, conservando em deposito as suas installações e aparelhagens, que em virtude de disposição contractual, poderiam ser adquiridas pelo Governo, no fim dos trabalhos, com abatimento de 50 % sobre os custos facturados e registrados.

Em Janeiro de 1918, porém, a Contractante apresentou ao Governo uma proposta de venda desse material, não pela fórma de contracto, que ella julgava inapplicavel, uma vez que não considerava os trabalhos como terminados, mas sim por um accôrdo pagando o Governo pelo material o preço integral do respectivo custo, na importancia de 107.100 libras, sem applicação das condições contractuaes e com a conversão a cambio de 12, o que representava a somma de 2.143:000\$000, papel.

Essa proposta, depois de favoravelmente informada, conforme officio n. 126, de 22 de Fevereiro de 1918, do meu illustrado antecessor, foi impugnada em Maio de 1919, quando o Governo, por iniciativa do Estado do Rio, resolveu retomar os trabalhos da Baixada, firmando então com esse Estado um accôrdo em que se comprometteu a concluil-os em curto prazo; daquella impugnação, constam as informações publicadas no relatorio do Ministerio da Viação, referentes ao anno atrazado e pelas quaes, tendo sido verificado que nem a proposta respeitava o estatuido pelo contracto de 10 de Novembro, nem era ao Governo possivel adiar uma providencia de caracter imperioso, que a salva-guarda dos interesses nacionaes impunha, o Governo, pelas razões que se encontram expostas no trecho do decreto n. 13.515, de 22 de Março de 1919, resolveu fazer o sequestro de todo o material que a sociedade anonyma conservava em seu poder.

Executada essa diligencia em Abril do mesmo anno, foi o referido material inventariado e avaliado, por preços de occasião, em 1.229:768\$940, conforme laudo apresentado em 30 de Junho de 1919.

Pouco antes da apresentação desse laudo, em 3 de Junho do mesmo anno, a antiga Contractante apresentára uma segunda proposta, declarando que, embora considerasse infundados os motivos do sequestro, concordava então em liquidar o contracto de 1910, cedendo ao Governo todo o seu material existente, pelo fórma estabelecida nesse contracto.

Essa segunda proposta, que mais tarde foi applicada, estava ainda pendente de solução quando, em meados de 1920, foi apresentado ao Governo um plano para execução

S E

no

A I

1916

32.01²⁵

54.44

19.03²⁰

44.12

150.20

99.00²⁵

114.88

27.44

84.07

325.40

10.00

9.74

83.47

56.94

357.40

1.88

4.04

2.04

7.48

6.72

8.46

dos melhoramentos da Baixada, segundo um projecto original e um regimen de concessão tendendo a exonerar o Governo das despesas de sua execução.

Bem impressionado com as feições de semelhante plano, resolveu V. Ex.^a, Sr. Ministro, mandar estudal-o nesta Inspectoria e, no cumprimento dessa ordem, após um primeiro exame geral, pude verificar que o projecto representava intelligente concepção technica, fóra dos moldes até então adoptados e que o plano financeiro, embora demasiadamente complexo, poderia ser vantajosamente aproveitado nas bases expostas.

Corrigindo, desde então, os detalhes da combinação, sob a immediata assistencia de V. Ex.^a e de accôrdo com o autor do plano e proponente, que então tomára a si o antigo contracto de 1910, chegou-se finalmente a uma formula definitiva, que foi consubstanciada no contracto approvedo, o qual satisfaz plenamente aos interesses do Governo, que pôde assim promover, sem despeza alguma, a execução de grandes obras publicas, de real utilidade e no valor de muitos milhares de contos.

Não cabe aqui a descripção integral desse plano, que melhor poderá ser julgado pelas clausulas do proprio contracto; a sua essencia, porém, corresponde a um emprestimo de 45.000 apolices, feito pelo Governo com todas as garantias e com todos os juros por conta da concessão, consistindo esta na aquisição de terrenos incultos e posterior construcção de estradas de rodagem, canaes de drenagem, vias de navegação e aterrados, colonisação, lavoura e industria, cujo conjuncto, representado pelos respectivos terrenos valorizados com taes obras e bemfeitorias, responderá tambem pela restituição integral do emprestimo em determinado prazo, além da garantia bancaria e responsabilidade nominal da firma concessionaria.

Restava então a questão do material proveniente do contracto de 1910 e que, desde Abril de 1919, data do sequestro, havia ficado em poder do Governo; a aquisição desse material era um direito regulado no contracto, com preço definido, não cabendo ao Governo discutil-o, mas tão sómente verificar se lhe convinha a aquisição em taes condições, variaveis em papel com o cambio, por ser em ouro o preço fixado.

Das duas propostas de cessão desse material, já referidas, a segunda não especificava preço em algarismo, mas subordinava-se áquellas condições do contracto, isto é, 50 % de abatimento sobre o preço ouro (que era de 107.100 libras) referido á terminação das obras (30 de Junho de 1916, data da suspensão).

Calculando dahi 5 % de juros e 4 % de conservação até o sequestro e fazendo a conversão do preço ouro ao cambio de 9 27/32 da época do novo contracto, aquella proposta importava nessa occasião em réis 1.628:000\$00, dinheiro papel.

Verificado, por outro lado, que na mesma occasião o material, avaliando anteriormente por 1.229 contos, valia então quantia seguramente superior a réis 2.000:000\$000, conforme os dados seguintes, ficou resolvida a sua aquisição, naquella importancia de réis 1.628:000\$000, de accôrdo com o contracto de 1910 e que, por conveniencia de pagamento, foi convertida em 2.004 apolices, pela cotação da praça, como consta da clausula III do contracto approvedo.

O referido preço dessa aquisição, nos termos do contracto compunha-se de:

Metade do valor de 107.100 libras de custo registrado	53.550 lb.
Juros de 5 % ao anno, desde 30 de Junho de 1916, data da paralysação das obras, até 9 de Abril de 1919, data do sequestro	7.363 lb.
Quota de 4 % ao anno de despesas de conservação no mesmo prazo acima	5.890 lb.
Somma	66.803 lb.
Conversão dessa somma de libras em papel com o cambio de 9 27/32 .	1.628:000\$000

Quanto ao valor do respectivo material, pelo inventario official de 30 de Junho de 1919, fôra avaliado em 1.229:768\$940, entrando, porém, nessa somma quatro dragas com o preço global de 635:000\$000; essas quatro dragas, entretanto, pelas cotações officiaes de taes apparatus na época do contracto, confirmadas pelo officio da firma C. H. Walker & Comp., n. 12/P, de 7 de Março de 1921 e seus annexos, incluidos no corpo deste relatório, representavam o valor real de:

Dragas «Mauá» e «Camorim», valor comparado 36.000 libras ou, ao cambio de 10 e descontando reparações	580:000\$000
Dragas «Guarahy» e «Inhomirim», valor comparado 51.000 libras ou, ao cambio de 10 e descontando reparações	830:000\$000
Somma	<u>1.410:000\$000</u>

ou sejam 775:000\$000 de differença só nas dragas, a augmentar naquella avaliação, que apenas com isso se elevaria então a 2:004:000\$000, para valor do material.

Nessas condições, além da liquidação definitiva das questões pendentes do contracto de 1910 no montante de 4.800:000\$000 e além das vantagens decorrentes da melhor fórma de proseguimento das obras, o novo contracto deu ao Governo oportunidade de applicar um direito que lhe facultou vantajosa aquisição de materiaes e aparelhamentos de dragagem, cujas cotações subiram desmedidamente após a terminação da guerra, devido á escassez desses apparatus e seus multiplos empregos em toda a parte.

Esse material já está incorporado á aparelhagem da Inspectoria, prestando serviços no canal de Macahé a Campos (draga Camorim), no rio Guandú (draga Mauá), na Praia de Botafogo (draga Inhomirim), e no porto do Rio de Janeiro (navio officina), tendo seguido para o porto da Parahyba o batelão de fundo falso «N. 107» e o rebocador «Pires do Rio» e para a Prefeitura Municipal a draga «Guarahy», que vae trabalhar na Lagôa Rodrigo de Freitas.

Com a nova organização do serviço de dragagem, autorizada por lei e que V. Ex.^a, Sr. Ministro, resolveu pôr desde logo em pratica com o primeiro credito de 1.200:000\$, em 1920 e o seguinte, tambem de 1.200:000\$000, no corrente anno, esse e todo demais aparelhamento maritimo da Inspectoria está sendo applicado, formando um conjuncto de grande valor e utilidade, com o qual a Repartição poderá emprehender economicamente serviços de relevancia na desobstrucção de barras dos pequenos portos de cabotagem, bem como na execução de novas installações de cáes e conservação dos actuaes, a cargo do Governo, como no Rio, em Recife e nos portos do Nordéste, em construcção.

Para consolidar tal organização, resta apenas estabelecer os dois postos centraes de aparelhagem, a que se refere o projecto de reforma da Inspectoria.

CAIXA ESPECIAL DE PORTOS

A lei n. 4.242, de 5 de Janeiro de 1921, no seu artigo 83, al. I., autoriza o Governo a restabelecer a Caixa Especial de Portos, excluindo os portos cujas rendas já tenham destino especial, consequente de contractos feitos pela União.

Essa Caixa já está regulamentada pelo decreto n. 10.267, de 12 de Junho de 1913, tendo vigorado desde 1911 até 1916, quando foi, não extincta, mas suspensa, como medida de occasião.

Pela condição estabelecida na lei, ficarão fóra de tal regimen os portos de Manáos e Santos, que são explorados por concessão e que por não terem garantia de juros não co-

S E
no
AI
1916
32.01 ²⁵
54.44
19.63 ⁹⁸
44.12
150.20
99.06 ²
114.88
27.44
84.07
325.40
10.00
9.7
53.4
56.9
357.4
1.8
—
—
4.62
2.02
—
—
7.48
6.77
8.46
—

bram impostos de 2 % ouro e os portos de Rio Grande, Recife, Maranhão, Corumbá e Paranaguá, que estão dados em concessão aos Estados, aos quaes o Governo Federal obrigou-se a entregar as rendas respectivas de taxas e de imposto ouro arrecadado. Ficarão, assim, por agora constituída a Caixa com os portos de Rio de Janeiro, Bahia e Pará, que estão em exploração, os de Ceará, Natal, Parahyba, Victoria e Santa Catharina, que estão em construcção e os de Maceió e Amarração, que estão projectados.

Conforme a exposição detalhada e apresentada em 25 de Abril ultimo, o balanço provavel da Caixa, organisada com esses ultimos portos e mediante prévia providencia tomada para o porto do Pará, poderia representar um saldo annual de cêrca de 6.000 contos, dos quaes 3.000 seriam sufficientes para as despezas ordinarias da Inspectoria, incluindo todo pessoal das Fiscalisações, os serviços de estudos e alguns trabalhos de conservaçoão ou pequenos melhoramentos.

Restariam, assim, 3.000 contos annuaes disponiveis, os quaes, uma vez restabelecida a unidade da Caixa de Portos, comportariam uma operaçoão de credito no valor de cêrca de 30 mil contos, inclusive amortisaçoão; esta somma reunida ao valor vendavel de terrenos e bemfeitorias pertencentes á Caixa e ainda remanescentes da construcção de portos, em valor nunca inferior a 30.000 contos, forneceriam ao Governo recursos sufficientes para execuçoão immediata das Obras Novas do Porto do Rio de Janeiro, construcção da Zona Franca, na Ilha do Governador e pagamento das obras de melhoramentos dos portos do Nordêste, sem outro onus para o paiz, além da contribuiçoão que lhes é propria, pelo imposto de 2 % ouro, actualmente incorporado aos orçamentos geraes de Receita e Despeza.

Aliás, é esse o regimen effectivamente estabelecido para cada porto de concessão, quer a emprezas particulares, quer aos Estados; entre estes, consta ultimamente o de Recife que foi transferido para o Estado de Pernambuco, mediante a cessão das rendas de exploração e do imposto de 2 % ouro, para execuçoão de um grande plano de obras necessarias.

Sendo de cêrca de 4.000 contos, papel, por anno, o producto liquido daquelles recursos, com probabilidades de augmento gradativo, fica o referido Estado desde logo provido de meios para realizar, sem onus seu, obras immediatas no valor de 37.000 contos, papel, a quanto corresponde a annuidade de 4.000 contos, durante os 14 annos de prazo da concessão e juros de 7 % ao anno.

Esse regimen, adoptado por intermedio do Estado, daria o mesmo resultado, si o fosse directamente pelo Governo Federal, por intermedio da Caixa Especial; não estando esta, porém, em funcionamento, o que dificultaria a concessão de credito orçamentario naquelle montante e sendo inadiaveis as obras de conclusão definitiva do referido porto, a soluçoão adoptada se impunha, aliás, de accôrdo com autorizaçoão taxativa do Congresso.

Aliás, não ha duvida que, dada a capacidade do Estado de Pernambuco e a importancia do seu porto, os resultados dessa transferencia serão certamente vantajosos, tanto quanto o seriam por acção directa da União; outro tanto, porém, não se dará com portos cujas rendas são deficientes para custeio immediato de suas installaçoões e cujo desenvolvimento, entretanto, depende exactamente de taes obras.

Nesses portos, o meio pratico de melhoramentos consistirá no restabelecimento da Caixa, com character geral, de modo que as sobras dos portos ricos possam ser aproveitadas em beneficio dos portos pobres, o que só ao Governo Federal é dado realizar em conjuncto; os concessionarios isolados, inclusive os Estados, não poderão fazer as compensaçoões desse conjuncto uma vez que se limitarão a cada porto de per si e nessas condiçoões só pretenderão, como de facto se dá, os portos rendosos, deixando á União aquelles que não dispõem de recursos proprios e que ou ficarão impossibilitados de desenvolvimento ou en-

trarão como onus nos orçamentos federaes, sem proveito dos saldos possiveis da exploração dos bons portos que tenham sido dados em concessão.

Ainda é possível, entretanto, organizar a alludida Caixa Geral, porque ainda restam portos capazes de sustentá-la, sobresahindo o do Rio de Janeiro, cujas condições economicas deixam saldo bastante para garantir o seu proprio prolongamento, sem difficuldades de verbas orçamentarias e ainda com capacidade para permittir o fomento de alguns portos baldos de recursos propios.

Quasi todos, senão todos, os relatorios desta Inspectoria têm tratado de tal assumpto com a confiança que inspira o seu aspecto administrativo; entretanto, apesar de não constituir resolução nova, mas apenas o restabelecimento de um regimen já instituido e iniciado, sem motivo capital para a suspensão que lhe foi imposta, faltava até agora um dispositivo de lei que permittisse ao Governo resolver o assumpto, o que, este anno, consta da authorização legislativa acima citada, cuja applicação constituirá um grande passo em favor do desenvolvimento dos portos em geral.

FUNCCIONAMENTO DA INSPECTORIA

A organização dos quadros de pessoal titulado e suas funcções constituiram objecto de longa exposição no ultimo relatorio; parece que ficou ali justificada a necessidade de uma remodelação das bases regulamentares actuaes, no sentido de tornar efficiente a fiscalisação dos portos, o desenvolvimento das funcções preventivas da repartição, quanto ao estudo e reconhecimento das necessidades de melhoramentos novos e, finalmente, a regularização das attribuições da Inspectoria, em face dos demais departamentos officiaes de serviço publico.

Não eram simples allegações, mas, argumentos explicitos que demonstravam a procedencia das necessidades apontadas, o que parece ter merecido o apoio de V. Ex.^a, Sr. Ministro, cujo alto prestigio influu para que o Congresso Nacional, na lei orçamentaria vigente, concedesse as autorizações legislativas, consubstanciadas no n. XXI do art. 83, facultando ao Governo a reforma da Inspectoria e a Regulamentação Geral dos Portos Organizados.

Essas duas providencias não representam augmento de despeza e, entretanto, podem produzir relevantes beneficios á Administração Publica, em materia de portos, coordenando melhor os elementos de acção e dispondo sobre meios de efficiencia das suas funcções.

A primeira corrigirá defeitos naturaes de um regulamento elaborado para uma repartição principiante, que ainda não chegou a ter a unidade de acção que lhe compete; desenvolverá a funcção technica dos seus engenheiros, pelas medidas que facultará á sua expansão, recompensará os seus funcionarios quando exilados em localidades sem conforto, distribuirá com mais uniformidade a acção de suas secções, organizará com a aparelhagem elementos de trabalho productivo e, finalmente, estabelecerá uma assistencia mais effectiva na fiscalização dos interesses publicos, representados pelas grandes sommas já applicadas nos portos e nos seus serviços, como dão idéa os algarismos dos quadros estatisticos.

A segunda providencia, da regulamentação de portos, instituirá a ordem e o methodo nas attribuições que o Governo, pelos seus differentes orgãos administrativos, exerce nas novas estações maritimas, organizadas com installações aperfeiçoadas mas ainda sujeitas a disposições obsoletas de regulamentos provenientes dos tempos em que os grandes portos nacionaes de hoje se limitavam a uma simples ponte ou dóca em que a Alfandega recebia alguns saveiros, conduzindo mercadorias estrangeiras, sujeitas á conferencia nos armazens aduaneiros e, como tal, exercia funcções que, para uma repartição puramente ar-

S E

no

A I

1916

32.01²⁵

54.44

19.63²⁵

44.12

150.20

99.00²⁵

114.88

27.44

84.07

325.40

10.00

9.70

33.40

56.90

357.40

1.88

4.00

2.00

7.48

6.70

8.40

recadadora de impostos, são actualmente incompatíveis com as grandes obras e aparelhagem de um cães moderno.

Nesses, a função fiscal dos impostos aduaneiros, que, aliás, affecta, apenas, a menor parte do movimento geral, deve distinguir-se em absoluto da função mecânica das grandes operações de transbordo e movimentação de mercadorias, cada uma a ser exercida por elementos adestrados no genero das respectivas attribuições cujas naturezas nenhuma paridade têm entre si.

São essas duas medidas de character administrativo que V. Ex.^a, Sr. Ministro, terá iniciado e realizado com proveito geral, augmentando o patrimonio de vossa proficua acção ministerial; ambas estão em vias de organização effectiva, a primeira na propria Inspectoria e a segunda com uma commissão composta de representantes das repartições interessadas, uma e outra pendentes da necessaria approvação.

Dos trabalhos executados pela Inspectoria, seguem-se as respectivas notas em separado para cada porto e precedidas de pareceres technicos, que se referem a algumas questões de maior interesse.

Saúde e Fraternidade.

ILLMO. E EXMO. SR. DR. JOSE' PIRES DO RIO

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas

(a) *Lucas Bicalho*

Inspector Federal de Portos

VISTO.

(a) Toledo Lisboa

Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro

ESTATISTICA

FISCALISAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

CONTADORIA

Discriminação da ocupação do Cães em relação ao calado das embarcações durante o anno de 1920

Mezes	OCCUPAÇÃO DO CÃES			DESOCUPAÇÃO
	Com calado inferior a 15 pés	Com calado de 15 a 20 pés	Com calado superior a 20 pés	
Janeiro	24 °1º	11 °1º	7 °1º	58 °1º
Fevereiro	26 °1º	9 °1º	6 °1º	59 °1º
Março	24 °1º	14 °1º	8 °1º	54 °1º
Abril	28 °1º	11 °1º	7 °1º	54 °1º
Maió	28 °1º	15 °1º	13 °1º	44 °1º
Junho	29 °1º	14 °1º	10 °1º	47 °1º
Julho	27 °1º	11 °1º	12 °1º	50 °1º
Agosto	30 °1º	10 °1º	18 °1º	42 °1º
Setembro	29 °1º	15 °1º	12 °1º	44 °1º
Outubro	35 °1º	12 °1º	15 °1º	38 °1º
Novembro	35 °1º	8 °1º	15 °1º	42 °1º
Dezembro	35 °1º	11 °1º	14 °1º	40 °1º
Media annual	29 °1º	12 °1º	11 °1º	48 °1º

Contadoria, 31 de Dezembro de 1920.

(a) A. Lamberti — Contador.

S E

no

A T

1916

32.01²⁵

54.44

19.63⁹⁰

44.12

150.20

99.06⁰⁰

114.88

27.44

84.07

325.40

10.00

9.74

56.9

357.40

1.8

4.6

2.0

7.48

6.7

8.40

VISTO.

(a) Toledo Lisboa

Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro

ESTATISTICA**FISCALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO****CONTADORIA**

Resumo do aproveitamento e da ocupação do Cães por navios, vapores e outras embarcações durante o anno de 1920

NUMEROS	TRECHOS			UTIL			INUTIL			DESOCCUPAÇÃO M. H.	APROVEITAMENTO DO CÃES		
	POSTES	EXTENSÃO METROS	VALOR TOTAL POR ANNO M. H.	NAVIOS M. H.	EMBARCAÇÕES MIUDAS M. H.	TOTAL M. H.	NAVIOS M. H.	EMBARCAÇÕES MIUDAS M. H.	TOTAL M. H.		UTIL	INUTIL	NÃO OCCUPADO
1	0 a 23	623	2.052.162	539.127	152.675	691.802	187.979	129.203	317.182	1.043.178	34 °1°	15 °1°	51 °1°
2	23 a 35	300	988.200	288.610	106.173	394.783	129.779	86.175	215.954	377.463	40 °1°	22 °1°	38 °1°
3	35 a 48	325	1.070.550	126.034	257.519	383.553	46.087	114.039	160.126	526.871	36 °1°	15 °1°	49 °1°
4	48 a 65	425	1.399.950	307.808	206.365	514.173	131.494	141.954	273.448	612.329	37 °1°	19 °1°	44 °1°
5	65 a 81	450	1.482.300	581.156	56.129	637.285	247.954	44.306	292.260	552.755	43 °1°	20 °1°	37 °1°
6	81 a 95	350	1.152.900	163.787	210.072	373.859	71.499	142.995	214.494	564.547	32 °1°	19 °1°	49 °1°
7	95 a 111	400	1.317.600	452.802	209.579	662.381	114.085	94.647	208.732	446.487	50 °1°	16 °1°	34 °1°
8	111 a 127	425	1.399.950	239.285	37.674	276.959	57.177	17.685	74.862	1.048.129	20 °1°	5 °1°	75 °1°
	Somma	3.298	10.863.612	2.698.609	1.236.186	3.934.795	986.054	771.004	1.757.058	5.171.759			
	Medias Geraes		1.357.951	337.326	154.523	491.849	123.257	96.375	219.632	646.470	36 °1°	16 °1°	48 °1°

OBSERVAÇÃO

A unidade metro hora corresponde ao valor de um metro de cães durante uma hora, sendo as horas tomadas entre 7 e 16 que é o dia de serviço ordinario da Compagnie du Port de Rio de Janeiro.

Contadoria, 31 de Dezembro de 1920.

(a) A. Lamberti — Contador.

VISTO.

(a) Toledo Lisboa

Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro

ESTATISTICA
FISCALISAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO
CONTADORIA

Movimento de mercadorias no Cães durante o anno de 1920

MEZES	DESEMBARQUE														TOTAL GERAL Pezo Kilogrammas		
	LONGO CURSO									CABOTAGEM							
	PARA ARMAZEM		PARA WAGONS		EM TRANSITO					PARA ARMAZENS		PARA WAGONS					
	DIVERSOS		DIVERSOS		CARVÃO	DIVERSOS		TRIGO	OLEO COMBUSTIVEL			DIVERSOS		DIVERSOS			
	VOLUMES	PEZO KG.	VOLUMES	PEZO KG.	PEZO KG.	VOLUMES	PEZO KG.	PEZO KG.	A. MEXICAN Pateo 10 PEZO KG.	CALORIC COMPANY		VOLUMES	PEZO KG.	VOLUMES		PEZO KG.	
									Pateo 1 PEZO KG.	Pateo 11 PEZO KG.							
Janeiro	252.197	18.202.746	45.441	2.875.857	40.000	672	127.770	16.032.906	2.399.224	—	—	196.065	10.941.436	31.502	8.269.436	58.889.375	
Fevereiro	217.666	18.824.451	24.999	2.913.098	—	1.497	112.644	11.126.248	—	—	8.516.454	228.056	11.442.504	12.625	4.484.040	57.419.489	
Março	314.335	21.497.546	26.050	6.021.608	6.913.800	2.724	242.247	8.917.353	800.000	—	—	201.698	12.834.368	17.615	6.659.809	63.886.731	
Abril	309.567	22.126.932	25.252	3.226.174	7.309.200	1.392	67.408	14.002.452	—	—	16.278.604	256.551	14.859.369	14.047	6.767.028	84.637.163	
Mai	311.064	24.521.626	38.785	1.828.623	11.209.700	924	54.712	27.831.057	—	—	6.515.584	272.001	15.796.717	13.345	7.215.462	94.973.481	
Junho	303.750	22.677.906	48.489	3.116.097	10.838.600	591	57.024	17.972.286	3.747.633	—	—	225.109	12.318.742	7.461	8.057.771	78.786.059	
Julho	380.267	23.853.936	13.954	837.512	3.653.700	2.946	350.803	10.957.236	3.523.219	—	8.617.000	178.354	10.414.037	10.367	9.558.785	71.766.256	
Agosto	406.309	32.547.788	41.988	3.116.474	13.383.400	5.630	295.555	1.134.000	2.425.569	—	—	149.645	9.623.753	6.411	8.494.978	71.021.517	
Setembro	381.988	26.691.646	49.709	2.543.284	32.627.900	2.133	259.970	14.427.948	1.730.000	—	—	107.594	6.539.750	1.362	8.011.678	92.832.176	
Outubro	439.331	29.849.465	65.029	3.742.840	19.285.000	7.432	840.981	7.896.668	3.259.932	—	8.434.955	137.053	7.211.661	15.155	9.211.952	89.733.454	
Novembro	429.726	30.474.979	20.276	1.648.995	9.101.500	490	26.498	9.834.230	408.000	—	2.052.000	166.750	10.578.502	6.858	10.651.080	74.775.784	
Dezembro	464.717	37.167.482	28.466	1.709.758	10.834.800	3.908	246.174	14.322.452	3.763.517	—	—	245.687	14.604.248	18.998	7.619.375	90.267.806	
	4.210.917	308.436.503	428.438	33.580.320	125.197.600	30.339	2.681.786	154.454.864	22.057.094	—	50.414.593	2.364.563	137.165.087	155.746	95.001.394	928.989.241	

Contadoria, 31 de Dezembro de 1920.

(a) A. Lamberti — Contador.

VISTO.
(a) Toledo Lisboa
engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro

ESTATISTICA
FISCALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO
CONTADORIA

Movimento de mercadorias no Cães durante o anno de 1920

Mezes	EMBARQUES														TOTAL GERAL Pezo Kilogrammas	
	LONGO CURSO								CABOTAGEM							
	DE ARMAZENS		DE WAGONS				EM TRANSITO				DE ARMAZENS		DE WAGONS			
	DIVERSOS		DIVERSOS		MANGANEZ	Farinha de Trigo	DIVERSOS		CAFÉ	OLEO COMBUSTIVEL		DIVERSOS		DIVERSOS		
Volumes	Pezo Kg.	Volumes	Pezo Kg.	Pezo Kg.	Pezo Kg.	Volumes	Pezo Kg.	Pezo Kg.	Para mar	Para Wagons	Volumes	Pezo Kg.	Volumes	Pezo Kg.		
Janeiro	9.650	825.250	125.439	7.231.624	4.507.980	2.976.106	10.489	594.910	12.905.520	3.497.000	545.110	208.856	10.912.126	17.483	4.023.353	48.018.979
Fevereiro	7.325	654.718	55.141	1.468.641	10.974.700	2.207.494	9.393	595.561	7.971.000	4.187.000	590.205	208.649	11.872.244	4.456	2.762.081	48.283.644
Março	7.875	906.190	68.393	3.443.159	11.735.320	2.552.709	68.382	4.139.743	13.439.178	3.752.000	150.385	240.398	12.469.441	1.319	4.909.397	57.497.522
Abril	6.799	486.655	42.051	2.822.456	24.385.480	3.946.960	35.069	2.088.528	8.435.640	2.622.500	308.354	216.758	12.460.601	1.343	3.591.187	61.448.361
Maió	5.590	595.749	6.909	440.629	49.295.950	5.477.212	79.006	4.342.900	10.932.780	4.366.000	387.071	202.495	10.735.690	43.486	3.969.892	90.543.873
Junho	26.045	1.760.862	19.624	651.678	46.627.900	5.753.745	27.540	2.198.139	12.973.380	4.138.700	620.650	239.734	12.865.984	30.821	4.409.826	92.000.864
Julho	8.494	893.272	27.582	1.285.221	37.013.715	1.847.798	118	29.477	14.281.260	2.115.500	1.010.285	198.384	11.394.743	1.393	3.315.996	73.187.267
Agosto	11.870	1.115.492	38.650	1.618.113	41.008.200	1.229.424	6.709	691.329	11.500.380	3.209.500	640.815	215.412	9.820.259	4.176	3.888.343	74.221.855
Setembro	15.058	1.101.742	63.975	2.813.979	11.883.225	1.553.295	76.002	4.618.842	11.156.700	—	354.985	155.328	8.128.456	24.886	4.520.876	46.132.100
Outubro	17.523	1.673.604	126.740	7.170.285	28.254.250	1.623.479	45.974	2.804.357	12.024.540	3.363.000	185.705	157.178	7.415.626	24.340	4.633.111	69.147.957
Novembro	9.287	1.124.305	84.310	3.932.946	29.811.500	1.713.773	32.015	2.026.871	10.075.260	3.108.000	289.785	121.498	9.400.108	756	3.700.567	65.183.115
Dezembro	11.920	1.030.200	86.427	4.872.281	37.581.200	1.711.773	137.137	8.132.987	11.231.820	1.911.000	332.365	128.570	6.942.926	7.108	3.331.527	77.078.079
	137.406	12.168.039	745.241	37.751.012	333.179.420	32.593.768	527.774	32.263.644	136.927.458	36.270.200	5.415.715	2.286.260	124.418.204	161.567	46.856.156	797.743.616

Contadoria, 31 de Dezembro de 1920.

OBSERVAÇÕES

Pelo pateo 14 passaram 265.755 volumes com 15.945.300 kgs.

(a) A. Lambertini — Contador.

VISTO.
 (a) *Toledo Lisboa*.
 Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro

ESTATISTICA
FISCALISAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO
CONTADORIA

Movimento de mercadorias nos armazens do Cães durante o anno de 1920

ARMAZENS	ENTRADAS										SAHIDAS			
	AREA			MERCADORIAS		UTILISAÇÃO MEDIA Kg. por m2. de area		MERCADORIAS		UTILISAÇÃO MEDIA Kg. por m2. de area				
	TOTAL	Media occupada		Volumes	PEZO KG.	TOTAL	Occupado	Volumes	PEZO KG.	TOTAL	Occupado			
1	3.500	0.38	1.330	163.234	9.340.897	2.060	7.023	121.849	6.889.277	1.968	5.180			
2	3.500	0.70	2.450	229.218	17.280.907	4.937	7.053	195.980	15.802.691	4.515	6.450			
3	3.500	0.81	2.835	267.331	21.648.277	6.185	7.036	220.721	18.145.441	5.184	6.401			
4	3.500	0.84	2.940	441.758	21.522.875	6.149	7.321	433.835	21.465.615	6.133	7.301			
5	3.500	0.75	2.625	291.712	22.504.997	6.430	8.573	217.356	17.895.588	5.113	6.817			
6	3.500	0.84	2.940	251.186	21.565.288	6.162	7.335	194.733	17.745.107	5.070	6.036			
7	3.446	0.73	2.516	236.738	20.328.400	5.899	8.080	201.761	17.062.906	4.952	6.782			
8	3.446	0.91	3.136	414.350	22.247.847	6.456	7.094	395.561	20.430.502	5.929	6.515			
9	3.500	0.77	2.695	229.324	22.049.593	6.300	8.182	201.115	18.487.918	5.282	6.800			
10	3.500	0.82	2.870	250.287	18.071.184	5.163	6.297	207.073	14.883.235	4.252	5.186			
11	3.446	0.59	2.033	7.112	747.149	217	368	626	4.737.504	1.375	2.330			
12	3.500	1.00	3.500	176.536	12.904.192	3.687	3.687	150.690	9.292.220	2.655	2.655			
13	3.500	1.00	3.500	1.127.317	72.123.301	20.607	20.607	911.107	54.178.980	15.480	15.480			
14	3.500	1.00	3.500	1.060.710	52.137.594	14.896	14.896	938.196	42.557.577	12.159	12.159			
15	3.446	0.82	2.826	279.579	25.873.641	7.508	9.156	215.822	20.784.285	6.031	7.355			
16	3.446	0.81	2.791	301.621	23.027.681	6.682	8.251	251.054	19.967.784	5.794	7.154			
17	3.446	0.77	2.653	285.891	22.550.140	6.544	8.500	263.598	20.142.572	5.845	7.592			
18	3.446	0.85	2.929	131.224	13.086.038	3.797	4.468	124.180	11.560.015	3.355	3.947			
Armazem n.º 10				430.852	26.501.589	—	—	367.387	20.438.348	—	—			
Entrepoto do Xarque				110.266	9.388.978	—	—	113.613	10.084.161	—	—			
Armazem Externo C				11.431	383.724	—	—	441	19.540	—	—			
Sommas e medias				6.097.177	455.374.292	6.691	8.369	5.726.698	382.571.216	5.021	7.031			

OBSERVAÇÕES

A área média occupada é correspondente á porcentagem média da occupação diaria, exceptuando o Entrepoto de Xarque, em relação ao qual só figuram os volumes e respectivos pesos; actualmente o serviço de conferencias sobre agua é feito em parte do Armazem n.º 10 e o de bagagem pelo Armazem n.º 18; o de cabotagem pelos Armazens ns. 12, 13 e 14, em cujo total de saídas estão incluídos os seguintes volumes sem pezo, para os quaes foi tomada a média de 60 kilos, sendo: — no 12 — 51.224 e no 13 — 384.277; o Entrepoto de Xarque, com a denominação de Armazem Externo C, passou desde 23 de Dezembro, a receber generos da tabella II.

Contadoria, 31 de Dezembro de 1920.

(a) A. Lamberti — Contador.



VISTO.

(a) Toledo Lisboa

Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro

ESTATISTICA

FISCALISAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

CONTADORIA

Synopse demonstrativa do trafego dos trens e wagons que transportaram mercadorias pelas linhas ferreas do Cães do Porto do Rio de Janeiro, durante o anno de 1920

MEZES	BITOLA										LOTAÇÃO TONELADAS			TOTAL
	LARGA				ESTREITA						ESTRADA DE FERRO C. BRASIL	CIE DU PORT	LEOPOL-DINA RAILWAY	
	E. F. C. BRASIL		CIE DU PORT		E. F. C. BRASIL		CIE DU PORT		LEOP. RAILWAY					
	TRENS	WAGONS	TRENS	WAGONS	TRENS	WAGONS	TRENS	WAGONS	TRENS	WAGONS				
Janeiro	92	227	125	265	—	—	206	528	21	45	7.275	18.600	645	26.520
Fevereiro	99	380	92	188	—	—	150	370	17	38	11.737	13.070	583	25.390
Março	187	640	168	383	—	—	217	543	19	40	20.314	22.180	581	43.075
Abril	175	683	205	403	—	—	184	426	22	37	25.861	20.620	529	47.010
Maió	217	931	172	478	—	—	173	478	21	45	35.385	24.080	650	60.115
Junho	275	1.125	187	455	—	—	182	466	25	39	41.895	24.335	507	66.797
Julho	191	942	154	352	—	—	168	439	20	28	34.470	19.512	483	54.465
Agosto	145	723	179	537	—	—	192	509	10	18	26.515	26.780	282	53.577
Setembro	252	1.102	145	341	1	5	192	512	24	76	38.952	19.707	1.102	59.761
Outubro	314	1.626	168	372	—	—	205	901	23	61	53.527	21.160	982	75.669
Novembro	277	1.028	174	367	—	—	189	506	25	95	49.465	20.450	1.521	71.436
Dezembro	322	1.559	175	326	3	18	203	496	17	47	54.588	19.200	646	74.434
	2.546	10.966	1.944	4.467	4	23	2.261	6.174	244	569	399.984	249.694	8.571	658.249

Contadoria, 31 de Dezembro de 1920.

(a) A. Lamberti — Contador.



VISTO.
 (a) Toledo Lisboa
 Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro

ESTATISTICA
FISCALISAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO.
CONTADORIA

Mappa demonstrativo, por classe e nacionalidade, das embarcações que atracaram ao Cães no anno de 1920

MEZES	VAPORES															NAVIOS A VELA						PONTÕES, BATÊLÕES E GABREAS	E. Mudas		TOTAL	
	Nacionais	Ingleses	Americanos	Franceses	Noruegueses	Italianos	Hollandezes	Belgas	Argentinos	Int. Aliados	Peruanos	Japonezes	Suecos	Hespanhoes	Allemaes	Dinamarquezes	Somma	BARCAS			HIATES			SAVEIROS, CATRAIAS, GHATAS, FALUAS E LANGHAS		
																		Nacionais	Noruegueses	Somma	Nacionais	Portuguezes	Somma			Nacionais
																								Nacionais		
Janeiro	55	12	8	5	3	0	3	2	—	—	—	1	—	—	—	—	89	4	—	4	23	—	23	7	727	850
Fevereiro	49	12	8	5	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	2	—	2	12	—	12	7	786	885
Março	44	23	10	9	3	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	1	96	2	—	2	13	—	13	9	747	867
Abril	52	16	7	7	5	3	1	1	—	2	—	—	—	—	—	—	94	2	1	3	15	—	15	8	700	910
Mai	59	24	13	5	7	4	4	1	1	—	2	1	—	—	—	—	121	1	1	2	11	—	11	8	883	1.025
Junho	40	24	10	7	7	3	5	—	—	1	4	—	1	—	1	—	112	2	—	2	15	—	15	8	803	940
Julho	49	26	9	8	2	3	3	—	1	1	—	—	—	—	—	2	105	1	—	1	18	—	18	11	847	982
Agosto	52	33	15	8	4	2	5	1	1	1	—	1	—	—	—	—	123	1	1	2	20	—	20	17	901	1.063
Setembro	45	23	19	10	1	3	3	1	—	1	2	3	—	—	—	—	111	2	1	3	16	—	16	14	800	944
Outubro	50	20	14	10	2	3	3	3	—	1	1	1	—	—	—	—	108	1	1	2	13	1	14	13	916	1.053
Novembro	48	22	15	8	—	5	4	—	—	2	—	—	—	—	—	—	104	—	—	—	22	—	22	10	977	1.113
Dezembro	44	17	15	14	1	2	3	—	—	—	—	—	1	1	—	—	98	1	—	1	13	—	13	13	1.034	1.150
Somma annual.	596	252	143	96	38	30	36	10	4	2	9	10	6	2	1	4	1.230	10	5	24	101	1	192	125	10.211	11.791

Contadoria, 31 de Dezembro de 1920.

(a) A. Lamberti — Contador.



VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3.ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Capitães empregados nas construções dos portos organizados

ANNOS		CAPITAES RECONHECIDOS A CONCESSIONARIOS						CAPITAES EMPREGADOS PELO GOVERNO			TOTAL
		EM OURO			EM PAPEL			EM OURO	EM PAPEL		
		Com garantia de juros			Com garantia de juros	Sem garantia de juros			Parte ouro convertida aos cambios das occasiões e variaveis entre 12 e 15		
		Belem	Bahia	Rio Grande	Victoria	Manáos	Santos	Barra Rio Grande	Rio de Janeiro	Recife	
1911	Ouro	46.550:276\$806	9.602:104\$506	7.287:855\$110	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	89.859:404\$236	18.532:061\$607	14.065:500\$362	277:578\$098	16.787:941\$403	116.748:306\$895	—	127.151:448\$800	6.136:835\$753	389.559:227\$244
1912	Ouro	54.794:717\$014	13.277:926\$609	9.990:857\$539	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	105.753:803\$837	25.626:398\$355	19.282:355\$050	1.305:212\$688	17.594:393\$791	116.748:306\$895	—	132.793:453\$770	14.256:266\$811	433.360:281\$107
1913	Ouro	59.137:247\$630	17.644:556\$352	19.492:011\$438	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	114.134:887\$926	34.053:993\$759	37.619:582\$075	4.099:913\$002	18.136:307\$151	116.748:306\$895	—	143.277:450\$000	25.437:559\$000	493.508:089\$808
1914	Ouro	60.623:692\$206	19.998:719\$663	23.952:002\$593	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	117.003:725\$958	38.597:528\$950	46.227:365\$004	5.290:104\$968	18.395:725\$564	116.748:306\$895	—	149.410:610\$883	33.807:501\$224	525.480:959\$446
1915	Ouro	60.623:692\$206	20.499:128\$011	25.952:670\$212	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	117.003:725\$958	39.563:317\$061	50.088:653\$509	5.290:104\$968	18.395:725\$564	116.629:927\$512	—	151.162:541\$883	35.801:437\$802	549.935:434\$257
1916	Ouro	60.623:692\$206	21.324:099\$935	26.861:421\$742	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	117.003:725\$958	41.155:512\$875	51.842:543\$962	5.290:104\$968	18.408:316\$333	133.353:514\$867	—	167.376:361\$883	67.472:272\$800	601.902:353\$646
1917	Ouro	60.623:692\$206	21.525:757\$056	21.040:515\$053	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	117.003:725\$958	41.544:711\$118	52.188:194\$052	5.290:104\$968	18.408:316\$333	135.101:155\$008	—	168.026:361\$883	75.170:063\$500	612.732:632\$820
1918	Ouro	60.644:845\$876	21.661:075\$655	27.467:466\$601	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	117.044:552\$541	41.805:876\$014	53.012:210\$540	5.290:104\$968	18.408:316\$333	135.101:155\$008	—	168.776:361\$883	83.907:807\$500	623.346:384\$787
1919	Ouro	60.644:845\$876	21.723:053\$187	27.528:778\$564	—	—	—	—	—	—	—
	Papel	117.044:552\$541	41.925:492\$651	53.130:542\$629	5.290:104\$968	18.408:316\$333	135.101:155\$008	—	169.526:361\$883	88.762:147\$500	629.188:673\$513
1920	Ouro	60.651:102\$273	22.314:491\$329	27.528:778\$564	—	—	—	140.000.000 frs.	—	—	—
	Papel	117.056:627\$387	43.066:968\$265	53.130:542\$629	5.290:104\$968	18.408:316\$333	135.101:155\$008	49.000:000\$000	170.276:361\$883	89.867:887\$500	681.197:964\$059

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

(a) Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3.ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Taxas de serviços de portos organizados

NATUREZA DA TAXA	MANÁOS	BELEM	RECIFE	BAHIA	RIO DE JANEIRO	SANTOS	RIO GRANDE
CONSERVAÇÃO DO PORTO — por tonelada de mercadoria estrangeira descarregada no porto	—	—	1\$000	—	1\$000	—	—
ATRACAÇÃO — por dia e por metro linear de cáes ocupado:							
navio a vapor	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
navio á vela	\$650	\$650	—	\$500	—	\$500	\$500
UTILIZAÇÃO DO CAES — por tonelada de mercadoria:							
importação estrangeira	3\$000	3\$000	1\$500	2\$500	1\$500	2\$500	2\$500
exportação estrangeira e cabotagem (importação e exportação)	3\$000	3\$000	1\$000	2\$500	1\$000	2\$500	2\$500
CAPATAZIAS:							
a) — Para os generos de importação estrangeira nos armazens internos:							
Por tonelada de mercadoria em volumes de peso de 50 kilogrammas	4\$000	4\$000	5\$000	4\$000	5\$000	4\$000	4\$000
Idem em volumes de peso de 50 a 80 kilogrammas (media)	5\$125	5\$125	5\$000	5\$125	5\$000	5\$125	5\$125
Idem em volumes de peso de 80 a 200 kilogrammas (media)	7\$375	7\$375	5\$000	7\$375	5\$000	7\$375	7\$375
Idem em volumes de peso de 200 a 500 kilogrammas (media)	8\$950	8\$950	5\$000	8\$950	5\$000	8\$950	8\$950
b) — Para os generos de importação estrangeira de despacho sobre agua:							
Por tonelada de mercadoria em volumes de peso até 50 kilogrammas	4\$000	4\$000	3\$000	4\$000	3\$000	4\$000	4\$000
Idem em volumes de peso de 50 a 80 kilogrammas (media)	5\$125	5\$125	3\$000	5\$125	3\$000	5\$125	5\$125
Idem em volumes de peso de 80 a 200 kilogrammas (media)	7\$375	7\$375	3\$000	7\$375	3\$000	7\$375	7\$375
Idem em volumes de peso de 200 a 500 kilogrammas (media)	8\$950	8\$950	3\$000	8\$950	3\$000	8\$950	8\$950
c) — Para os generos de exportação para o estrangeiro e por cabotagem (importação e exportação):							
Por tonelada de mercadoria em volumes de peso até 50 kilogrammas	4\$000	4\$000	1\$500	4\$000	1\$500	4\$000	4\$000
Idem em volumes de peso de 50 a 80 kilogrammas (media)	5\$125	5\$125	1\$500	5\$125	1\$500	5\$125	5\$125
Idem em volumes de peso de 80 a 200 kilogrammas (media)	7\$375	7\$375	1\$500	7\$375	1\$500	7\$375	7\$375
Idem em volumes de peso de 200 a 500 kilogrammas (media)	8\$950	8\$950	1\$500	8\$950	1\$500	8\$950	8\$950
d) — Para mercadorias especiaes:							
Carvão de pedra importado do extrangeiro, a tonelada	4\$000	4\$000	1\$500	4\$000	1\$500	4\$000	4\$000
Sal nacional por cabotagem, a tonelada	4\$000	4\$000	\$500	4\$000	\$500	4\$000	4\$000
Assucar nacional por cabotagem, sacca de 60 kilogrammas	\$300	\$300	\$030	\$300	\$030	\$300	\$300
Minerios de manganez e ferro, areias monaziticas exportadas para o estrangeiro, a tonelada	4\$000	4\$000	1\$000	4\$000	1\$000	4\$000	4\$000
Café exportado para o estrangeiro e por cabotagem, sacca de 60 kilogrammas	\$300	\$300	\$090	\$300	\$090	\$300	\$300
ARMAZENAGEM EM COMMUM:							
Em armazens internos, taxas iguaes ás das Alfandegas	1.º	1.º	1.º	1.º	1.º	1.º	1.º
Em armazens externos ao cáes, com taxas reduzidas	não	não	sim	não	sim	sim	não
IMPOSTO DE 2.º OURO:							
Para importação estrangeira	—	2.º	2.º	2.º	2.º	—	2.º

VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3.ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Quadro comparativo dos resultados das taxas dos serviços nos portos organizados

NATUREZA DA TAXA	MANÁOS	BELEM	RECIFE	BAHIA	RIO DE JANEIRO	SANTOS	RIO GRANDE
Importação estrangeira de conferência interna, por navio a vapor, em volumes médios de 80 a 200 kilogrammas e entrados no prazo normal incluído o imposto de 2.º ouro:							
Parte cobrada por metro linear e por dia de navio atracado	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
Parte cobrada por tonelada de peso bruto	10\$375	10\$375	7\$500	9\$875	7\$500	9\$875	9\$875
Parte cobrada sobre o valor official	1.º	3.º	3.º	3.º	3.º	1.º	3.º
Importação estrangeira de despacho sobre agua, por navio a vapor, em volumes médios de 80 a 200 kilogrammas e retirados dentro do prazo de 6 dias, incluindo o imposto de 2.º ouro:							
Parte cobrada por metro linear e por dia de navio atracado	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
Parte cobrada por tonelada de peso bruto	10\$375	10\$375	5\$500	9\$875	5\$500	9\$875	9\$875
Parte cobrada sobre o valor official	—	2.º	2.º	2.º	2.º	—	2.º
Exportação estrangeira e cabotagem (exportação e importação) por navio a vapor, em volumes de pesos médios de 50 a 80 kilogrammas, sem occupar os armazens do cães:							
Parte cobrada por metro linear e por dia de navio atracado	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
Parte cobrada por tonelada de peso bruto	8\$125	8\$125	2\$500	7\$625	2\$500	7\$625	7\$625
Assucar nacional por cabotagem (exportação e importação):							
Parte cobrada por metro linear e por dia de navio atracado	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
Parte cobrada por tonelada de peso bruto	8\$000	8\$000	1\$500	7\$500	1\$500	7\$500	7\$500
Sal nacional por cabotagem (exportação e importação):							
Parte cobrada por metro linear e por dia de navio atracado	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
Parte cobrada por tonelada de peso bruto	7\$000	7\$000	1\$500	6\$500	1\$500	6\$500	6\$500
Carvão de pedra importado do estrangeiro:							
Parte cobrada por metro linear e por dia de navio atracado	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
Parte cobrada por tonelada de peso bruto	7\$000	7\$000	3\$000	6\$500	1\$400	6\$500	6\$500
Parte cobrada sobre o valor official	—	2.º	2.º	2.º	2.º	—	2.º
Café exportado para o estrangeiro e por cabotagem (exportação e importação):							
Parte cobrada por metro linear e por dia de navio atracado	\$850	\$850	—	\$700	—	\$700	\$700
Parte cobrada por tonelada de peso bruto	8\$000	8\$000	2\$500	7\$500	2\$000	7\$500	7\$500

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

(a) Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

VISTO.

(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Quadro analytico dos portos organizados

Anno de 1920

ESPECIFICAÇÕES	Manãos	Belém	Recife	Bahia	Rio de Janeiro	Santos	Rio Grande
1—Taxas do serviço do porto arrecadadas, em papel moeda	1.858:603\$570	3.755:796\$570	3.284:361\$270	4.094:655\$770	12.612:968\$448 (1)	23.554:218\$720	3.736:589\$440
2—Imposto de 2 ºº ouro arrecadado, convertido em papel ao cambio médio do anno	—	544:198\$528	1.909:005\$218	507:101\$200	4.921:274\$966 (2)	—	?
3—Peso total em toneladas de mercadorias embarcadas ou desembarcadas no cáes	95.541 Ts.	299.533 Ts.	534.512 Ts.	411.450 Ts.	1.726.732 Ts.	1.715.899 Ts.	394.998 Ts.
4—Extensão do cáes em trafego para calado superior a seis metros	5.560 m1	1.260 m1	1.795 m1	1.088 m1	3.298 m1	4.726 m1	1.700 m1
5—Quantidade de navios em transito pelo porto, de diferentes dimensões	720	570	1.269	1.127	3.421	1.793	462
6—Tonelagem total de registro dos navios em transito pelo porto	240.158 Ts.	730.053 Ts.	2.102.703 Ts.	2.285.078 Ts.	8.174.644 Ts.	4.076.377 Ts.	819.465 Ts.
7—Proporção média de mercadorias embarcadas e desembarcadas por metro corrente de cáes e por anno . .	61 Ts.	230 Ts.	299 Ts.	378 Ts.	524 Ts.	363 Ts.	232 Ts.
8—Taxação média do porto por tonelada de mercadoria embarcada ou desembarcada, incluindo o imposto de 2 ºº ouro	19\$450	14\$350	9\$740	11\$180	9\$030	13\$720	?
9—Tonelagem média de mercadoria embarcada ou desembarcada em cada navio	132 Ts.	516 Ts.	422 Ts.	366 Ts.	854 Ts.	956 Ts.	852 Ts.
10—Proporção média da tonelagem de mercadoria embarcada ou desembarcada em relação á tonelagem dos navios em transito	39 ºº	41 ºº	25 ºº	18 ºº	36 ºº	48 ºº	48 ºº

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

(a) Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

(1) descontada na taxa de conservação a parte correspondente ás mercadorias que não passaram pelo cáes.
(2) parte correspondente ás mercadorias que passaram pelo cáes.

VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Rendas brutas annuaes das taxas dos portos organizados

ANNOS		PORTOS DE CONCESSÃO					PORTOS EXECUTADOS POR CONTA DA UNIÃO		TOTAL GERAL DA RENDA BRUTA
		COM GARANTIA DE JUROS			SEM GARANTIA DE JUROS		ARRENDADOS		
		Belem	Bahia	Rio Grande	Manãos	Santos	Rio de Janeiro	Recife	
1911	Ouro	2.773:573\$809	--	--	--	--	--	--	--
	Papel	4.638:749\$240	--	--	3.387:505\$776	18.097:752\$737	4.155:823\$583	--	30.279:831\$330
1912	Ouro	3.370:405\$428	--	--	--	--	--	--	--
	Papel	5.616:266\$602	--	--	3.375:150\$237	23.227:120\$201	5.677:700\$649	--	37.896:297\$779
1913	Ouro	2.798:951\$451	707:640\$139	--	--	--	--	--	--
	Papel	4.716:827\$097	2.204:484\$359	--	2.674:619\$630	27.785:592\$707	8.700:375\$233	--	46.081:809\$086
1914	Ouro	1.905:974\$540	770:067\$046	--	--	--	--	--	--
	Papel	3.468:982\$876	1.398:074\$940	--	2.193:689\$799	17.997:447\$083	7.012:590\$535	--	32.070:725\$233
1915	Ouro	1.608:424\$500	1.340:108\$272	88:777\$269	--	--	--	--	--
	Papel	3.436:654\$151	2.962:254\$140	199:823\$400	1.899:844\$615	16.895:280\$615	6.524:803\$124	--	31.918:659\$804
1916	Ouro	1.994:635\$808	1.361:183\$963	705:726\$741	--	--	--	--	--
	Papel	4.500:066\$089	3.110:440\$550	1.600:111\$471	2.128:303\$257	17.370:027\$145	6.248:232\$713	--	34.957:100\$225
1917	Ouro	2.498:585\$862	1.484:153\$118	775:602\$471	--	--	--	--	--
	Papel	5.216:703\$671	3.161:615\$990	1.642:091\$725	2.175:929\$986	15.205:628\$980	7.171:472\$837	--	34.573:441\$389
1918	Ouro	2.450:207\$723	1.707:545\$021	1.342:686\$779	--	--	--	--	--
	Papel	5.126:662\$948	3.615:327\$200	2.817:386\$158	1.610:511\$790	15.437:210\$601	7.952:031\$460	593:995\$190	37.158:134\$416
1919	Ouro	2.591:900\$604	1.983:418\$121	1.606:832\$512	--	--	--	--	--
	Papel	4.906:075\$465	3.749:308\$157	3.457:055\$250	2.405:618\$249	22.533:815\$878	12.203:904\$388	3.336:307\$260	52.592:144\$647
1920	Ouro	2.042:233\$904	2.110:896\$868	--	--	--	--	--	--
	Papel	3.755:796\$570	4.094:855\$770	3.786:589\$444	1.858:603\$642	23.554:218\$728	13.191:141\$553	3.284:361\$273	53.475:366\$980
Somma	Ouro	24.034:893\$629	11.465:012\$548	4.519:625\$772	--	--	--	--	--
	Papel	45.382:784\$709	24.296:170\$106	13.453:057\$448	23.709:775\$849	198.104:102\$985	78.838:076\$075	7.214:723\$723	390.998:690\$895

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

(a) Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Fundos destinados ás obras de melhoramentos dos portos, renda arrecadada de 2 % ouro de 1911 - 1920

PORTOS		1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	TOTAL
PARA'	Ouro	—	—	51:695\$496	378:136\$664	289:786\$291	362:828\$745	262:608\$992	160:050\$417	203:793\$946	211:952\$000	1.950:912\$551
	Papel	—	—	136:921\$655	699:721\$275	622:750\$739	602:010\$731	552:655\$559	332:204\$666	378:640\$152	544:108\$528	4.059:172\$395
MARANHÃO	Ouro	168:841\$905	156:720\$313	126:972\$777	76:592\$995	52:165\$347	51:142\$003	51:406\$990	41:310\$110	45:603\$481	—	770:854\$021
	Papel	282:979\$033	261:879\$643	212:506\$374	139:703\$921	112:103\$331	114:455\$803	108:349\$667	11:404\$074	84:781\$269	—	1.328:413\$174
PIAUI	Ouro	—	—	14:581\$378	13:508\$767	7:954\$123	6:994\$220	8:030\$950	4:242\$102	7:167\$277	10:237\$544	72:696\$341
	Papel	—	—	24:456\$389	24:659\$991	15:653\$064	15:653\$064	16:897\$077	8:806\$604	13:516\$801	19:082\$782	139:885\$188
CEARA'	Ouro	246:117\$642	236:897\$406	281:087\$972	81:005\$080	39:485\$630	33:729\$378	32:843\$014	30:078\$026	50:043\$847	25:111\$092	1.056:399\$897
	Papel	412:493\$168	395:855\$365	471:103\$441	147:753\$256	84:854\$619	75:486\$348	69:101\$701	62:441\$982	92:981\$468	46:807\$075	1.858:878\$639
R. G. DO NORTE	Ouro	36:350\$206	32:901\$894	28:759\$406	32:939\$527	7:797\$206	6:471\$717	3:858\$017	927\$423	7:946\$464	4:484\$080	162:415\$934
	Papel	60:922\$945	54:979\$065	48:251\$044	60:081\$686	16:756\$196	14:483\$703	8:117\$268	1:925\$330	14:704\$530	8:265\$125	288:546\$892
PARAIBA	Ouro	90:772\$783	69:419\$165	86:059\$806	45:885\$514	19:692\$597	7:307\$193	20:668\$722	10:890\$830	22:315\$695	8:047\$000	281:059\$265
	Papel	152:135\$184	115:999\$425	144:286\$235	83:695\$177	42:319\$391	16:353\$431	43:486\$991	22:600\$363	41:462\$561	14:999\$608	677:297\$366
PERNAMBUCO	Ouro	1.031:623\$641	915:502\$950	968:458\$420	787:586\$215	404:268\$836	393:065\$700	415:584\$087	450:585\$275	622:642\$835	1.024:144\$430	6.963:362\$379
	Papel	1.729:001\$222	1.529:805\$429	1.623:136\$312	1.345:357\$256	868:773\$707	879:681\$037	874:388\$019	935:415\$030	1.156:684\$587	1.909:685\$218	12.851:248\$717
ALAGOAS	Ouro	119:611\$652	126:646\$222	163:366\$544	107:100\$088	77:330\$278	77:818\$540	66:661\$632	53:223\$107	45:056\$367	7:792\$726	844:675\$275
	Papel	200:469\$129	211:625\$887	273:802\$495	195:460\$000	166:199\$959	174:157\$913	140:256\$074	110:491\$170	70:197\$819	14:525\$641	1.557:186\$037
SERGIPE	Ouro	—	—	42:791\$177	24:378\$594	14:678\$696	11:623\$655	13:989\$698	2:830\$598	7:675\$403	12:516\$501	146:972\$725
	Papel	—	—	71:718\$013	77:462\$053	31:544\$513	26:134\$211	25:091\$538	6:725\$405	14:260\$699	23:330\$758	276:267\$399
BAHIA	Ouro	899:452\$061	938:626\$949	1.016:114\$038	479:471\$875	323:842\$289	361:477\$915	263:798\$758	278:040\$528	439:736\$809	272:050\$000	5.182:611\$195
	Papel	1.356:641\$621	1.568:445\$632	1.703:007\$116	874:556\$700	695:937\$079	808:987\$574	555:932\$587	577:212\$136	817:030\$991	507:101\$200	9.463:952\$636
ESPIRITO SANTO	Ouro	105:831\$660	126:769\$187	70:392\$067	29:948\$018	10:055\$237	8:358\$657	5:816\$222	2:685\$736	4:781\$601	11:516\$762	376:154\$147
	Papel	177:373\$862	211:831\$311	117:977\$104	54:625\$185	21:608\$704	18:700\$674	12:237\$331	3:576\$588	8:884\$215	21:465\$380	650:285\$354
RIO DE JANEIRO	Ouro	6.045:087\$145	7.108:300\$570	6.937:502\$852	3.881:175\$049	3.000:767\$210	4.231:413\$936	2.651:644\$174	3.129:990\$943	4.665:290\$776	7.078:201\$000	48.729:373\$655
	Papel	10.131:566\$055	11.877:970\$252	11.627:254\$780	7.079:263\$289	6.448:648\$734	9.469:904\$389	5.579:059\$342	6.497:861\$198	8.608:110\$262	13.193:763\$664	90.573:404\$965
PARANA'	Ouro	288:024\$171	361:961\$927	289:777\$528	138:668\$394	49:540\$011	52:128\$086	35:107\$518	6:517\$011	29:122\$068	—	1.250:856\$824
	Papel	482:728\$310	604:838\$380	485:667\$640	252:930\$966	106:480\$825	116:663\$656	73:886\$218	13:529\$315	54:110\$474	—	2.190:815\$240
S. CATHARINA	Ouro	121:695\$317	125:314\$391	152:438\$726	75:443\$645	35:101\$633	33:314\$848	12:902\$210	6:640\$175	16:137\$462	33:606\$750	612:555\$157
	Papel	203:961\$351	209:400\$347	255:487\$305	137:609\$208	75:433\$400	74:558\$630	27:140\$250	13:785\$003	25:142\$166	62:566\$422	1.085:092\$091
R. G. DO SUL	Ouro	1.393:534\$650	1.312:510\$019	1.770:616\$505	1.062:977\$970	604:185\$925	518:011\$537	179:333\$369	529:314\$715	699:072\$816	—	8.099:557\$706
	Papel	2.335:563\$066	2.193:204\$242	2.967:553\$765	1.938:871\$817	1.298:395\$553	1.159:300\$820	377:317\$408	1.098:857\$348	1.298:877\$292	—	14.667:951\$151
MATTO GROSSO	Ouro	145:159\$780	82:988\$013	92:616\$461	61:248\$830	35:941\$096	29:735\$016	29:383\$518	21:599\$054	28:201\$166	18:171\$086	545:244\$620
	Papel	243:287\$791	188:672\$970	155:057\$589	111:717\$866	77:237\$415	66:546\$906	61:822\$922	45:462\$436	52:397\$766	33:872\$023	986:076\$744
SOMMA	Ouro	10.601:102\$493	11.594:559\$006	12:123:161\$846	7.244:215\$866	4.972:587\$849	6.185:474\$393	4.051:723\$789	4.729:644\$050	6.894:488\$913	8.717:740\$571	77.115:700\$682
	Papel	17.769:123\$777	19.374:508\$098	20.318:419\$257	13.213:449\$736	16.688:092\$854	13.833:092\$950	6.524:826\$852	9.744:366\$048	12.791:802\$251	16.398:988\$424	142.654:472\$597

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

VISTO.

(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Despeza com a garantia de juros às companhias cessionarias de portos

ANNOS	PORTO DE BELEM	PORTO DA BAHIA	PORTO DO RIO GRANDE	PORTO DA VICTORIA	TOTAL
1907	Ouro . . . 95:031\$483	98:908\$970	—	—	—
	Papel . . . 167:540\$504	174:376\$514	—	—	341:917\$018
1908	Ouro . . . 506:789\$186	133:259\$968	—	—	—
	Papel . . . 902:591\$540	237:336\$003	—	—	1.139:927\$543
1909	Ouro . . . 614:435\$961	180:409\$490	63:378\$006	—	—
	Papel . . . 1.095:539\$318	321:670\$121	113:002\$985	—	1.530:212\$424
1910	Ouro . . . 676:092\$519	261:068\$852	188:738\$963	—	—
	Papel . . . 1.200\$064\$221	463:397\$212	335:011\$659	—	1.998:473\$092
1911	Ouro . . . 1.064:726\$565	595:800\$847	392:117\$091	—	—
	Papel . . . 1.784:481\$723	998:562\$220	657:188\$244	8:327\$342	3.448:559\$529
1912	Ouro . . . 1.327:804\$301	728:432\$179	555:427\$701	—	—
	Papel . . . 2.218:760\$987	1.208:855\$171	928:119\$688	53:705\$692	4.409:441\$538
1913	Ouro . . . 2.433:167\$598	834:052\$485	1.010:547\$522	—	—
	Papel . . . 4.077:988\$894	1.397:871\$965	1.693:677\$646	197:819\$608	7.367:358\$113
1914	Ouro . . . 4.102:924\$131	814:797\$015	1.409:087\$493	—	—
	Papel . . . 7.483:733\$614	1.486:189\$755	2.570:175\$587	315:280\$655	11.855:379\$611
1915	Ouro . . . 4.400:074\$172	749:207\$804	1.549:520\$323	—	—
	Papel . . . 9.455:759\$396	1.610:047\$571	3.329:919\$174	317:406\$298	14.713:132\$439
1916	Ouro . . . 4.049:507\$348	776:298\$057	1.818:669\$436	—	—
	Papel . . . 9.062:797\$445	1.737.462.079	4.070:182\$198	317:406\$298	13.964:076\$670
1917	Ouro . . . 3.545:608\$194	692:480\$262	1.815:130\$117	—	—
	Papel . . . 7.459:959\$640	1.456:978\$471	3.819:033\$766	317:406\$298	13.053:378\$175
1918	Ouro . . . 3.595:044\$017	696:425\$888	1.264:882\$206	—	—
	Papel . . . 7.463:311\$379	1.445:780\$143	2.625:895\$460	317:406\$298	11.852:393\$280
1919	Ouro . . . 3.463:722\$660	698:970\$518	545:036\$720	—	—
	Papel . . . 6.435:696\$702	1.298:687\$222	1.012:678\$226	317:406\$298	9.064:468\$448
1920	Ouro . . . 4.022:976\$324	687:202\$706	—	—	—
	Papel . . . 7.498:827\$868	1.280:945\$844	—	—	8.779:773\$712
SOMMA	OURO . . . 33.897:904\$459	7.395:548\$141	10.612:535\$578	—	—
	PAPEL . . . 66.307:053\$231	13.894:388\$941	21.154:884\$633	2.162:164\$787	103.518:491\$592

OBSERVAÇÕES: Nos portos de Belém, Bahia e Rio Grande a garantia é em ouro, no de Victoria, é em papel.

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

(a) Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

uação de p 18)

VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3.ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Verbas concedidas pelo Congresso nas leis orçamentarias

PORTOS	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921
PORTOS:											
quadro	—	—	—	—	—	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:464\$000	40:460\$000
ra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10:950\$000
diversos	20:000\$000	20:000\$000	30:000\$000	25:500\$000	40:000\$000	4:200\$000	4:200\$000	4:200\$000	4:200\$000	4:536\$000	8:000\$000
Somma	20:000\$000	20:000\$000	30:000\$000	25:500\$000	40:000\$000	44:460\$000	44:460\$000	44:460\$000	44:460\$000	45:000\$000	59:410\$000
FRANAGUA:											
adro	—	—	—	—	—	—	—	27:000\$000	27:000\$000	40:464\$000	66:760\$000
o quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15:000\$000	—
os	250:000\$000	50:000\$000	216:000\$000	216:000\$000	178:000\$000	60:000\$000	40:000\$000	23:000\$000	77:000\$000	24:536\$000	24:000\$000
	250:000\$000	50:000\$000	216:000\$000	216:000\$000	178:000\$000	60:000\$000	40:000\$000	50:000\$000	104:000\$000	80:000\$000	90:760\$000
NA:											
	—	—	—	—	—	—	—	71:400\$000	71:400\$000	71:400\$000	93:400\$000
	789:000\$000	789:000\$000	789:000\$000	789:000\$000	573:000\$000	220:000\$000	180:000\$000	183:600\$000	583:600\$000	1.018:600\$000	1.305:000\$000
	789:000\$000	789:000\$000	789:000\$000	789:000\$000	573:000\$000	220:000\$000	180:000\$000	255:000\$000	655:000\$000	1.090:000\$000	1.398:400\$000
DO SU:											
	—	—	—	—	—	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:464\$000	96:260\$000
	—	—	—	—	—	79:800\$000	79:800\$000	79:800\$000	79:800\$000	79:800\$000	10:950\$000
	—	—	271:322\$000	300:000\$000	274:000\$000	75:000\$000	100:000\$000	99:940\$000	98:840\$000	104:736\$000	92:000\$000
	—	—	271:322\$000	300:000\$000	274:000\$000	195:260\$000	220:260\$000	220:200\$000	219:100\$000	225:000\$000	199:210\$000
	—	—	—	—	—	843:920\$000	858:870\$000	1.784:630\$000	1.162:270\$000	1.107:168\$000	1.437:330\$000
	2.620:000\$000	2.222:000\$000	2.259:054\$911	4.176:708\$285	2.595:040\$000	3.06:900\$000	3.26:850\$000	3.31:650\$000	3.21:650\$000	3.36:500\$000	3.884:300\$000
	2.620:000\$000	2.222:000\$000	2.259:054\$911	4.176:708\$285	2.595:040\$000	3.433:880\$000	2.507:360\$000	2.734:044\$000	3.209:400\$000	3.814:576\$000	3.884:300\$000
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	300:000\$000	300:000\$000	100:000\$000
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.200:000\$000	1.200:000\$000
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	300:000\$000	1.500:000\$000	1.300:000\$000
	2.620:000\$000	2.222:000\$000	2.259:054\$911	4.176:708\$285	2.595:040\$000	4.584:700\$000	3.692:580\$000	4.850:324\$000	4.703:320\$000	6.758:184\$000	6.746:420\$000

zembro de 1920.

Oscar M. de Oliveira, E

VISTO.

(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Resumo geral do movimento de mercadorias em diversos portos no decennio de 1911 a 1920

PORTOS		TONELADAS									
		1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
MANAOS	Imp. Ext.	113.474	147.760	107.286	60.896	37.013	32.018	22.076	10.471	17.455	13.185
	" Cab.	33.641	26.547	47.687	29.606	44.143	54.440	58.973	45.104	53.467	37.012
	Exp. Ext.	19.913	25.105	18.486	22.802	17.546	19.630	22.245	8.761	29.702	18.728
	" Cab.	55.217	62.814	50.328	10.640	39.076	44.121	41.363	35.577	31.008	26.616
	Somma	222.245	262.234	223.787	223.944	137.778	150.209	144.597	99.913	131.632	95.541
BELEM	Imp. Ext.	259.634	282.783	205.151	122.203	83.631	99.001	93.418	52.520	71.678	48.587
	" Cab.	89.205	89.713	80.311	81.034	96.950	114.885	123.092	131.748	124.447	120.863
	Exp. Ext.	22.003	29.384	22.033	27.353	26.677	27.441	42.650	44.172	51.614	52.330
	" Cab.	99.070	100.417	77.507	58.504	67.671	84.078	73.236	97.428	83.418	77.753
	Somma	469.910	502.910	385.002	289.098	274.838	325.465	332.405	325.868	331.157	299.533
SAO LUIZ	Imp. Ext.	51.272	55.666	43.562	31.981	23.485	10.000	11.234	3.327	7.704	11.618
	" Cab.	—	—	9.365	5.831	14.270	9.100	11.804	15.190	11.050	15.639
	Exp. Ext.	3.554	2.998	3.572	3.370	3.340	—	14.736	6.400	12.569	11.731
	" Cab.	—	—	18.408	19.421	19.943	—	30.193	15.007	25.464	25.172
	Somma	—	—	74.907	60.603	61.038	—	67.967	39.824	56.787	64.160
FORTALEZA	Imp. Ext.	29.695	65.585	53.569	22.304	12.049	—	8.772	4.353	15.833	18.038
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	40.064	28.946
	Exp. Ext.	6.502	5.430	8.164	10.561	10.695	—	14.656	17.806	14.750	9.900
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	16.779	9.271
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	79.918	62.576
NATAL	Imp. Ext.	7.265	20.282	14.880	13.607	6.703	4.646	3.943	909	4.105	3.951
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	316
	Exp. Ext.	7.060	6.481	10.374	4.242	1.278	2.043	1.913	5	742	1.265
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	16.702	11.912
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.641
CABEDELO	Imp. Ext.	26.352	22.768	25.086	21.106	17.028	7.484	6.203	1.603	7.501	8.069
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.045
	Exp. Ext.	17.369	23.118	28.692	16.019	7.646	6.758	3.924	82	4.043	4.462
	" Cab.	—	—	—	10.858	10.595	8.460	13.257	12.057	11.209	18.770
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.546

(Contingia)

VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3.ª Secção

(Continuação do quadro 15)

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Resumo geral do movimento de mercadorias em diversos portos no decennio de 1911 a 1920

PORTOS		TONELADAS									
		1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
RECIFE	Imp. Ext.	254.657	282.658	335.337	246.562	203.339	160.274	149.633	88.123	204.594	223.460
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	178.306	110.421
	Exp. Ext.	59.505	29.179	45.654	56.149	58.614	48.910	103.851	90.150	61.680	87.497
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	188.990	113.134
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	633.570	534.512
ARACAJU'	Imp. Ext.	9.027	8.444	6.934	5.192	684	578	369	184	766	1.831
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.911
	Exp. Ext.	464	530	761	429	—	—	—	—	—	—
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	36.497	45.226	43.960
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50.702
BAHIA	Imp. Ext.	186.553	254.299	266.398	153.808	107.727	98.603	63.731	59.216	89.523	101.618
	" Cab.	—	—	—	80.219	118.195	118.318	110.229	129.803	123.685	149.487
	Exp. Ext.	74.581	75.435	69.455	77.719	92.703	87.474	127.131	156.814	137.749	121.054
	" Cab.	—	—	—	21.856	55.879	56.910	58.011	59.321	57.322	39.291
	Somma	—	—	—	233.502	374.414	357.401	359.102	405.154	408.279	411.450
VICTORIA	Imp. Ext.	26.990	34.188	24.565	11.230	3.675	1.881	1.787	637	1.888	2.460
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28.923
	Exp. Ext.	29.740	29.610	32.900	30.483	43.973	34.678	35.043	20.840	37.196	35.398
	" Cab.	—	—	—	—	—	—	—	46.498	20.001	11.614
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78.395
RIO DE JANEIRO	Imp. Ext.	1.947.634	2.310.955	2.598.700	1.617.955	1.368.307	1.377.376	956.159	875.264	1.463.650	1.863.642
	" Cab.	—	—	—	—	149.829	96.931	67.597	226.881	210.594	232.166
	Exp. Ext.	339.988	366.205	332.045	371.472	569.045	720.063	788.035	596.365	456.302	653.781
	" Cab.	—	—	—	—	113.025	180.620	183.461	240.310	240.137	171.274
	Somma	—	—	—	—	2.300.197	2.375.020	1.905.252	1.908.820	2.360.683	2.920.863
SANTOS	Imp. Ext.	861.831	1.122.590	1.272.547	751.536	534.527	538.576	386.542	346.866	610.197	681.397
	" Cab.	141.763	181.086	166.353	159.038	180.227	165.996	152.230	318.808	238.524	196.348
	Exp. Ext.	558.023	566.217	646.073	541.058	776.580	685.563	618.615	486.546	766.170	771.079
	" Cab.	15.273	19.996	22.794	18.842	41.500	52.879	45.247	58.253	74.178	66.675
	Somma	1.577.490	1.889.889	2.108.367	1.470.474	1.532.834	1.442.844	1.202.634	1.210.563	1.689.069	1.715.899

(Continua)

VISTO.

(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

(Continuação do quadro 15)

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Resumo geral do movimento de mercadorias em diversos portos no decennio de 1911 a 1920

PORTOS	TONELADAS										
	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	
PARANAGUA'	Imp. Ext.....	42.523	108.101	82.270	40.848	7.782	12.847	5.049	1.881	7.111	11.477
	" Cab.....	—	—	20.541	23.155	17.568	15.590	18.260	23.080	33.871	19.165
	Exp. Ext.....	24.041	28.816	33.579	31.356	53.046	85.301	55.883	98.729	89.282	104.075
	" Cab.....	—	—	29.480	19.323	108.432	44.744	31.694	29.691	15.156	24.887
	Somma	—	—	165.870	114.683	186.830	158.542	110.886	153.381	145.420	169.604
ITAJAHY'	Imp. Ext.....	592	716	1.728	1.061	13	10	15	—	103	469
	" Cab.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.750
	Exp. Ext.....	140	172	380	403	898	478	453	552	98	234
	" Cab.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23.686
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.145
FLORIANOPOLIS'	Imp. Ext.....	16.490	18.618	15.797	17.741	6.660	6.910	1.970	1.181	2.703	6.865
	" Cab.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.689
	Exp. Ext.....	9.717	7.891	7.123	6.847	6.645	2.879	4.379	3.866	374	2.391
	" Cab.....	—	—	—	—	—	—	—	12.614	11.066	16.195
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42.140
RIO GRANDE DO SUL'	Imp. Ext.....	189.056	146.775	214.655	172.031	123.167	30.438	35.500	41.957	55.127	62.642
	" Cab.....	—	—	—	—	—	180.529	34.001	151.019	133.001	155.562
	Exp. Ext.....	17.524	18.473	18.905	15.154	11.212	4.305	6.218	14.536	30.545	26.782
	" Cab.....	—	—	—	—	—	62.767	114.887	150.792	140.934	150.012
	Somma	—	—	—	—	—	227.099	211.506	358.304	359.607	394.998
CORUMBA'	Imp. Ext.....	14.112	17.646	15.096	10.983	7.669	6.932	5.728	5.661	6.328	4.097
	" Cab.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.621
	Exp. Ext.....	1.584	529	1.305	1.376	1.638	2.298	3.067	1.765	1.732	1.621
	" Cab.....	—	—	—	—	—	—	—	86	24	718
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.057
SOMMA'	Imp. Ext.....	4.036.757	4.899.842	5.283.561	3.301.044	2.410.254	1.751.780	1.751.789	1.494.153	2.556.266	3.063.806
	" Cab.....	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	1.138.470
	Exp. Ext.....	1.183.258	1.207.573	1.280.101	1.206.697	1.680.536	1.739.520	1.842.808	1.553.686	1.694.548	1.902.988
	" Cab.....	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	Incompleto	825.438
	Somma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.930.702

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Entradas de navios nacionaes e estrangeiros, á vela e a vapor, inclusive viagens repetidas de longo curso e cabotagem

		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917		1918		1919		1920	
		Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.
MANAOS	Nac.	1.247	357.030	1.246	394.460	1.139	372.907	862	256.446	864	244.112	927	240.001	907	236.844	758	200.430	742	190.751	692	171.761
	Ext.	170	387.393	151	367.993	137	340.715	79	197.106	52	123.026	48	110.694	27	48.294	2	3.993	25	62.547	26	69.712
	Tot.	1.417	744.423	1.397	762.453	1.276	713.622	941	453.552	916	367.138	975	350.695	934	285.138	760	204.423	767	253.298	718	241.473
BELEM	Nac.	648	532.532	618	542.244	597	505.289	405	342.350	398	362.030	453	362.626	484	360.114	411	360.257	388	330.154	391	309.124
	Ext.	385	937.946	335	841.497	287	734.742	177	450.034	128	308.515	132	277.268	119	183.389	69	64.324	135	300.569	181	410.142
	Tot.	1.033	1.470.478	953	1.383.741	884	1.240.031	582	792.384	526	671.445	585	639.894	603	543.503	480	424.581	523	630.723	572	725.226
S. LUIZ	Nac.	191	289.671	182	257.091	191	253.298	153	209.974	149	191.399	158	201.293	157	185.234	146	192.481	147	193.229	182	237.686
	Ext.	64	116.823	69	113.839	60	110.040	38	76.339	31	42.845	18	28.200	20	36.025	14	16.162	19	34.645	38	74.765
	Tot.	255	406.494	251	370.930	251	363.338	191	286.313	180	234.244	176	229.493	177	221.259	160	208.643	166	227.875	220	312.451
FORTALEZA	Nac.	362	435.109	378	470.357	364	438.025	269	331.376	267	294.924	292	244.121	319	261.789	355	384.015	349	371.233	347	333.116
	Ext.	63	127.974	68	133.201	76	153.906	54	115.884	32	71.009	31	70.621	21	42.989	7	13.671	34	77.901	50	114.041
	Tot.	425	563.083	446	603.558	440	591.931	323	447.180	319	365.933	323	314.742	340	304.778	362	397.686	374	449.134	397	447.157
NATAL	Nac.	347	249.123	368	282.238	379	256.830	364	224.726	372	220.396	396	244.262	439	254.941	467	338.302	583	337.067	654	345.817
	Ext.	25	50.538	36	71.008	49	100.803	36	78.960	10	22.745	13	30.824	6	10.894	1	525	10	22.438	22	45.166
	Tot.	372	299.661	404	353.246	428	357.633	400	303.686	382	243.141	409	275.086	445	265.835	468	338.827	593	359.505	676	390.983
CABEDELLO	Nac.	329	260.645	309	279.955	342	281.564	274	261.085	289	261.335	288	243.323	273	247.646	299	269.231	294	276.588	348	324.990
	Ext.	61	128.705	52	101.704	56	121.517	50	115.511	21	47.086	23	49.727	19	31.962	10	6.592	15	34.463	36	81.552
	Tot.	390	389.350	361	381.659	398	403.081	324	376.596	310	308.421	311	292.950	292	279.608	309	275.823	309	311.051	384	406.542
RECIFE	Nac.	491	568.365	775	669.122	868	659.800	703	570.973	787	604.117	803	604.897	920	650.529	936	764.179	894	800.793	852	750.471
	Ext.	446	1.239.142	448	1.315.094	495	1.460.910	438	1.389.932	317	974.881	266	682.018	251	449.342	169	222.079	315	748.260	422	1.364.205
	Tot.	937	1.807.507	1.223	1.984.216	1.363	2.120.710	1.141	1.960.805	1.104	1.578.998	1.069	1.286.915	1.171	1.099.871	1.105	986.258	1.209	1.549.059	1.274	2.114.676
ARACAJU	Nac.	208	81.641	221	93.464	246	106.734	201	92.899	186	87.294	192	80.179	169	76.235	194	83.939	195	77.119	231	85.128
	Ext.	13	13.680	18	21.811	17	28.171	7	13.908	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tot.	221	95.321	239	115.275	263	130.905	208	106.807	186	87.294	192	80.179	169	76.235	194	83.939	195	77.119	231	85.128
BAHIA	Nac.	526	556.367	672	669.202	731	732.073	592	618.180	568	592.461	563	585.126	562	588.927	556	644.016	635	698.073	645	677.585
	Ext.	594	1.785.262	646	2.019.292	675	2.254.988	533	1.874.264	397	1.437.803	341	1.141.133	226	669.523	200	420.642	289	856.621	480	1.606.407
	Tot.	1.120	2.341.629	1.318	2.688.494	1.406	2.987.061	1.125	2.492.444	965	2.030.264	904	1.726.259	788	1.258.450	756	1.064.658	924	1.554.694	1.125	2.283.992
VICTORIA	Nac.	560	330.781	736	425.630	773	471.031	665	402.532	695	390.160	744	439.648	762	423.946	700	379.052	701	378.287	693	434.828
	Ext.	100	216.190	99	228.458	128	326.943	104	274.209	45	107.856	34	76.605	31	70.040	11	23.577	36	96.057	49	136.527
	Tot.	660	546.971	835	654.088	901	797.974	769	676.741	740	498.016	778	516.253	793	493.986	711	402.629	737	474.344	742	571.355

(Continúa)

VISTO.

(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

(Continuação do quadro 16)

Entradas de navios nacionaes e estrangeiros, à vela e a vapor, inclusive viagens repetidas de longo curso e cabotagem

		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917		1918		1919		1920	
		Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.
RIO DE JANEIRO	Nac.	1.263	795.806	1.395	994.216	1.494	1.017.262	1.302	896.205	1.392	908.616	1.310	869.301	1.275	930.378	1.421	1.122.700	1.358	1.049.037	1.418	1.110.843
	Ext.	1.708	5.090.361	2.043	6.237.223	2.315	7.441.034	1.540	5.523.598	1.316	4.112.901	1.131	3.477.306	715	2.136.702	1.002	2.742.361	1.193	3.638.929	2.032	7.107.660
	Tot.	2.971	5.886.167	3.438	7.231.439	3.809	8.458.296	2.842	6.419.803	2.708	5.021.517	2.441	4.346.697	1.990	3.067.080	2.423	3.865.061	2.551	4.687.966	3.450	8.218.503
SANTOS	Nac.	579	477.821	631	510.716	643	524.384	610	537.730	598	526.337	585	518.366	700	616.449	771	774.442	839	740.809	876	749.336
	Ext.	1.055	3.308.075	1.130	3.718.600	1.296	4.423.993	1.042	3.803.387	799	2.645.941	683	2.131.857	477	1.417.360	376	960.558	665	1.995.335	928	3.357.785
	Tot.	1.634	3.785.896	1.761	4.229.316	1.939	4.948.377	1.652	4.341.117	1.397	3.172.278	1.268	2.650.223	1.177	2.033.809	1.147	1.735.000	1.504	2.736.144	1.804	4.107.121
PARANAGUA'	Nac.	404	311.782	445	356.045	482	433.220	478	389.967	454	342.043	518	390.559	533	416.943	552	447.629	601	488.092	608	435.362
	Ext.	132	179.312	144	221.615	126	200.761	106	146.534	104	82.321	134	93.754	64	61.126	98	39.142	87	70.466	82	113.887
	Tot.	536	491.094	589	577.660	608	633.981	584	536.501	558	424.364	652	484.313	597	478.069	650	486.771	688	508.558	690	549.249
ITAJAHY	Nac.	347	138.782	560	164.239	450	153.934	427	129.846	395	131.461	390	119.894	399	132.041	419	164.401	301	149.273	442	146.612
	Ext.	4	7.198	4	4.258	11	14.121	8	7.326	3	787	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tot.	351	145.980	564	168.497	470	168.055	435	137.172	398	132.248	390	119.894	399	132.041	419	164.401	301	149.273	442	146.612
FLORIANOPOLIS	Nac.	445	225.296	520	249.830	593	286.028	584	296.915	640	347.396	521	254.680	536	259.029	549	284.360	544	263.440	1.037	300.060
	Ext.	59	55.383	57	51.761	43	55.954	39	52.699	28	24.810	16	28.457	7	7.756	12	6.624	8	8.710	22	46.652
	Tot.	504	280.679	577	301.591	636	341.982	623	349.614	677	372.206	537	283.137	543	266.785	561	290.984	552	272.150	1.059	346.712
LAGUNA	Nac.	193	18.261	215	20.144	192	23.316	186	30.722	210	54.108	165	20.329	221	21.279	173	15.773	225	18.731	229	24.770
	Ext.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	121	—	—
	Tot.	193	18.261	215	20.144	192	23.316	186	30.722	210	54.108	165	20.329	221	21.279	173	15.773	226	18.852	229	24.770
R. GRANDE DO SUL	Nac.	310	269.877	344	307.558	354	331.445	301	279.133	296	260.400	260	235.439	326	281.216	371	377.031	349	346.454	362	356.027
	Ext.	239	285.761	223	308.933	247	372.766	188	249.522	100	107.477	90	80.705	57	56.058	67	62.830	107	170.923	199	400.848
	Tot.	549	555.638	567	616.491	601	704.211	489	528.655	396	367.877	350	323.144	383	337.274	438	439.861	456	517.377	561	818.875
CORUMBA'	Nac.	44	15.234	69	24.187	67	22.573	39	14.226	19	5.042	7	3.185	20	5.069	8	2.532	24	7.038	11	4.911
	Ext.	79	20.601	84	19.036	94	24.927	73	22.569	82	23.406	59	19.610	61	23.702	70	23.702	37	9.885	31	10.645
	Tot.	123	35.235	153	43.223	161	47.510	112	36.795	101	29.348	66	22.795	81	28.940	78	26.234	61	16.923	42	15.556
SOMMA	Nac.	8.494	5.914.123	9.684	6.710.698	8.884	6.866.273	8.415	5.784.895	7.617	5.725.461	8.582	5.657.239	8.991	5.838.609	8.880	6.875.790	9.248	6.565.168	10.018	6.795.437
	Ext.	4.741	13.949.744	5.607	15.775.923	7.142	18.166.941	4.512	14.492.902	4.465	10.333.379	3.009	8.315.759	2.112	5.354.731	2.305	4.535.762	2.978	8.228.877	4.598	15.005.994
	Tot.	13.235	19.863.867	15.291	22.486.621	16.026	25.033.214	12.927	20.277.887	12.082	16.058.840	11.591	13.972.998	11.103	11.193.340	11.191	11.411.552	12.226	14.794.045	14.616	21.801.431

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Sahidas de navios nacionaes e estrangeiros, a vapor e á vela, inclusive viagens repetidas de longo curso e cabotagem

		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917		1918		1919		1920	
		Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.
MANAOS	Nac.	1.262	361.864	1.240	394.867	1.147	374.831	854	253.400	864	246.093	932	241.253	903	236.143	754	199.730	749	192.352	606	171.939
	Ext.	172	391.385	151	368.469	138	343.462	79	197.106	52	123.026	48	110.694	28	48.818	2	3.993	25	62.547	35	66.905
	Tot.	1.434	753.249	1.391	763.336	1.285	718.293	933	450.506	916	369.119	980	351.947	931	284.961	756	203.723	774	254.899	721	238.844
BELEM	Nac.	640	531.808	627	540.549	604	509.688	410	343.744	394	362.227	457	360.850	478	362.456	423	374.082	393	330.776	396	314.268
	Ext.	387	939.763	335	841.540	288	738.423	176	444.658	128	308.515	131	276.744	115	179.140	62	60.269	144	304.442	191	420.573
	Tot.	1.027	1.471.571	962	1.382.089	892	1.248.111	586	788.402	522	670.742	588	637.594	593	541.596	485	434.351	537	635.218	587	734.841
S. LUIZ	Nac.	191	289.671	182	257.091	191	253.298	153	209.974	149	191.399	158	201.293	156	185.583	148	192.809	147	193.229	182	237.686
	Ext.	62	115.043	68	113.206	63	111.578	37	75.692	31	42.845	18	28.200	20	36.025	14	16.162	17	30.459	38	75.751
	Tot.	253	404.714	250	370.297	254	364.876	190	285.636	180	234.244	176	229.493	176	221.608	162	208.971	162	208.971	220	313.437
FORTALEZA	Nac.	362	435.109	378	470.357	364	438.025	269	331.376	287	294.924	292	244.121	319	261.789	355	384.015	340	371.233	347	333.116
	Ext.	62	126.828	68	132.849	79	155.406	53	115.517	33	72.296	31	70.021	21	42.989	7	13.671	34	77.901	50	114.041
	Tot.	424	561.937	446	603.204	443	593.431	322	446.893	320	367.220	323	314.742	340	304.778	362	397.686	374	449.134	397	447.157
NATAL	Nac.	347	249.123	368	282.238	379	256.830	364	224.726	372	220.396	396	244.262	439	254.941	467	338.302	583	337.067	654	345.817
	Ext.	25	50.538	36	71.008	49	100.893	36	78.960	10	22.745	13	30.824	6	10.894	1	525	10	22.438	22	45.166
	Tot.	372	299.661	404	353.246	428	357.633	400	303.686	382	243.141	409	275.086	445	265.835	468	338.827	593	359.505	676	390.983
CABEDELO	Nac.	329	260.645	309	279.955	342	281.564	274	261.085	289	261.335	288	243.323	274	250.958	299	269.231	294	276.588	348	324.090
	Ext.	61	128.705	52	101.704	56	121.517	48	109.827	21	47.086	23	49.627	19	31.962	10	0.592	15	34.463	36	81.552
	Tot.	390	389.350	361	381.659	398	403.081	322	370.912	310	308.421	311	292.950	293	282.920	309	275.823	309	311.051	384	406.542
RECIFE	Nac.	492	569.151	777	670.396	870	661.435	701	568.304	788	606.451	802	603.321	928	680.335	936	775.064	898	802.666	852	749.123
	Ext.	455	1.241.199	447	1.316.928	499	1.465.061	425	1.338.442	311	972.549	262	609.905	254	459.816	176	230.412	315	747.046	412	1.341.708
	Tot.	947	1.810.350	1.224	1.987.324	1.369	2.126.496	1.126	1.906.746	1.099	1.579.000	1.064	1.273.226	1.182	1.140.151	4.112	1.005.476	1.213	1.549.712	1.264	2.090.891
ARACAJU'	Nac.	208	81.641	221	93.464	246	102.734	201	92.809	186	87.294	192	80.179	169	76.235	194	83.939	195	77.119	231	85.128
	Ext.	13	13.680	17	19.433	14	27.475	11	16.982	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tot.	221	95.321	238	112.897	260	130.209	212	109.881	186	87.294	192	80.179	169	76.235	194	83.939	195	77.119	231	85.128
BAHIA	Nac.	520	555.184	676	671.286	729	732.909	592	617.919	569	592.992	563	585.126	586	599.565	557	648.728	629	696.908	651	682.053
	Ext.	596	1.788.569	639	2.010.644	681	2.258.668	531	1.860.137	392	1.437.099	347	1.144.806	221	667.123	203	420.906	300	862.921	479	1.604.111
	Tot.	1.116	2.343.753	1.315	2.681.930	1.410	2.991.577	1.123	2.478.056	961	2.030.091	910	1.729.932	787	1.266.688	760	1.069.634	929	1.559.829	1.130	2.286.164
VICTORIA	Nac.	566	330.781	736	425.630	773	471.031	665	402.532	605	390.160	744	439.648	761	423.404	701	379.594	701	378.287	692	430.742
	Ext.	100	216.199	98	227.094	128	326.012	104	274.209	45	107.856	33	75.369	33	71.276	9	17.517	36	96.057	49	136.527
	Tot.	666	546.971	834	652.724	901	797.943	769	676.741	740	498.016	777	515.017	794	494.680	710	397.111	737	474.344	741	567.269

(Continúa)

VISTO.

(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

(Continuação do quadro 17)

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Saídas de navios nacionais e estrangeiros, a vapor e à vela, inclusive viagens repetidas de longo curso e cabotagem

		1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917		1918		1919		1920	
		Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.	Quant.	Ts. Reg.
RIO DE JANEIRO.	Nac.	1.268	794.628	1.389	990.377	1.486	1.010.742	1.308	905.740	1.380	887.093	1.303	860.724	1.287	932.746	1.414	1.120.895	1.356	1.050.519	1.379	1.073.944
	Ext.	1.713	5.112.353	2.022	6.198.182	2.313	7.448.709	1.656	5.520.593	1.318	4.126.827	1.135	3.481.535	702	2.097.795	1.000	2.707.025	1.210	3.654.585	2.014	7.056.841
	Tot.	2.981	5.906.981	3.411	7.188.559	3.799	8.459.451	2.964	6.426.333	2.698	5.013.920	2.438	4.342.259	1.989	3.030.541	2.414	3.887.920	1.356	4.905.104	3.393	8.130.785
SANTOS	Nac.	578	477.792	628	507.057	647	526.224	610	536.898	599	531.720	589	518.218	699	616.059	773	784.277	840	739.808	872	747.678
	Ext.	1.050	3.295.267	1.120	3.694.533	1.306	4.976.945	1.044	3.816.292	798	2.645.406	682	2.133.521	479	1.421.336	370	961.386	657	1.961.525	910	3.297.755
	Tot.	1.628	3.773.059	1.748	4.201.590	1.953	5.503.179	1.654	4.353.190	1.397	3.177.126	1.271	2.651.739	1.178	2.037.395	1.143	1.745.663	1.497	2.701.333	1.782	4.045.633
PARANAGUA'	Nac.	404	311.782	445	356.045	482	433.220	478	389.067	452	339.803	520	392.794	533	416.943	552	447.629	601	438.092	608	435.302
	Ext.	132	179.312	145	218.390	124	196.971	108	150.773	101	79.641	134	94.896	60	58.186	102	42.916	86	70.007	81	109.615
	Tot.	536	491.094	590	574.434	606	630.191	586	540.740	553	419.444	654	487.690	593	475.129	654	490.545	687	508.159	689	544.977
ITAJAHY	Nac.	347	138.782	500	164.239	459	153.934	427	129.846	390	130.991	395	120.364	399	132.041	419	164.401	391	149.273	442	146.612
	Ext.	4	7.198	4	4.258	11	14.121	8	7.326	3	787	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Tot.	351	145.980	504	168.497	470	168.058	435	137.172	393	131.778	395	120.364	399	132.041	419	164.401	391	149.273	442	146.612
FLORIANOPOLIS	Nac.	435	225.296	520	249.830	593	286.028	584	296.915	645	347.123	525	264.953	536	259.029	549	284.360	544	263.440	1.038	300.060
	Ext.	59	55.362	57	51.556	44	56.879	38	49.033	28	24.810	16	28.457	7	7.756	11	6.503	9	8.831	21	43.853
	Tot.	494	280.658	577	301.386	637	342.907	622	345.948	673	371.933	541	293.410	543	266.785	560	290.863	553	272.271	1.059	343.913
LAGUNA	Nac.	193	18.261	215	20.144	192	23.316	186	30.722	219	54.108	165	20.329	221	21.279	173	15.773	225	18.731	229	24.770
	Ext.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	121	—	—
	Tot.	193	18.261	215	20.144	192	23.316	186	30.722	219	54.108	165	20.329	221	21.279	173	15.773	226	18.852	229	24.770
R. GRANDE DO SUL	Nac.	307	266.244	340	310.565	351	326.879	303	281.916	298	260.948	267	242.242	328	281.273	306	378.638	352	345.825	301	354.030
	Ext.	230	286.407	228	309.401	245	358.474	195	200.648	99	105.981	80	87.235	62	60.939	86	61.430	105	166.926	203	467.225
	Tot.	546	552.651	574	619.966	596	685.353	498	542.564	397	366.929	356	329.477	390	342.212	452	440.068	457	512.751	504	822.055
CORUMBA'	Nac.	44	15.234	69	24.187	67	22.573	30	14.226	19	5.942	7	3.185	20	5.069	8	2.532	24	7.038	11	4.011
	Ext.	79	20.001	85	19.393	94	24.937	73	22.569	82	23.406	59	19.610	61	23.871	70	23.702	37	9.885	31	10.645
	Tot.	123	35.235	154	43.580	161	47.510	112	36.795	101	29.348	66	22.795	81	28.940	78	26.234	61	16.923	42	15.556
SOMMA	Nac.	8.493	6.012.996	9.688	6.707.277	9.922	6.865.261	8.418	5.892.189	8.495	5.811.004	8.595	5.666.285	9.023	6.005.848	9.088	6.543.999	9.266	6.668.971	9.989	6.769.429
	Ext.	5.209	13.867.800	5.570	15.699.593	6.132	18.726.354	4.522	14.230.923	3.552	10.138.875	3.011	8.301.944	2.680	5.207.926	2.123	4.933.000	2.996	8.095.356	4.562	14.867.128
	Tot.	13.702	19.880.796	15.258	22.406.870	16.054	25.591.625	12.940	20.230.923	12.047	15.949.879	11.606	13.968.229	11.103	11.213.774	11.211	11.477.008	12.262	14.764.327	14.551	21.636.557

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1920.

Oscar M. de Oliveira, Engenheiro.

VISTO.
(a) Manoel da Silva Couto
Chefe da 3ª Secção

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Verbas concedidas pelo Congresso nas leis orçamentarias

PORTOS	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	TOTAL
ADMINISTRAÇÃO GERAL:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	401:700\$000	416:100\$000	417:600\$000	419:400\$000	419:400\$000	419:400\$000	2.493:600\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	27:900\$000	29:850\$000	29:850\$000	29:850\$000	29:900\$000	46:990\$000	194:340\$000
Mat. e diversos	—	—	—	—	—	40:000\$000	48:000\$000	48:000\$000	48:000\$000	76:000\$000	120:000\$000	380:000\$000
Somma	—	—	—	—	—	469:600\$000	493:950\$000	495:450\$000	497:250\$000	525:300\$000	586:390\$000	3.067:940\$000
PORTO DE MANAOS:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:464\$000	40:460\$000	242:764\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7:300\$000	7:300\$000
Mat. e diversos	25:000\$000	25:000\$000	25:000\$000	55:000\$000	40:000\$000	9:540\$000	9:540\$000	9:540\$000	9:540\$000	11:536\$000	11:500\$000	231:196\$000
Somma	25:000\$000	25:000\$000	25:000\$000	55:000\$000	40:000\$000	50:000\$000	50:000\$000	50:000\$000	50:000\$000	52:000\$000	59:260\$000	481:260\$000
PORTO DO PARAÍ:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:464\$000	40:460\$000	242:764\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10:950\$000	10:950\$000
Mat. e diversos	160:000\$000	160:000\$000	200:000\$000	250:000\$000	170:000\$000	14:540\$000	24:540\$000	44:540\$000	44:540\$000	77:116\$000	51:000\$000	1.196.276\$000
Somma	160:000\$000	160:000\$000	200:000\$000	250:000\$000	170:000\$000	55:000\$000	65:000\$000	85:000\$000	85:000\$000	117:580\$000	102:410\$000	1.449:990\$000
PORTO DO MARANHÃO:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	—	—	46:200\$000	46:200\$000	18:000\$000	32:000\$000	142:400\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.680:600\$000
Mat. e diversos	300:000\$000	100:000\$000	300:000\$000	300:000\$000	147:000\$000	140:000\$000	120:000\$000	130:800\$000	130:800\$000	—	—	1.811:000\$000
Somma	300:000\$000	100:000\$000	300:000\$000	300:000\$000	147:000\$000	140:000\$000	120:000\$000	177:000\$000	177:000\$000	18:000\$000	32:000\$000	1.811:000\$000
PORTO DE AMARRAÇÃO:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	—	—	9:600\$000	9:600\$000	9:600\$000	21:600\$000	50:400\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	962:600\$000
Mat. e diversos	—	—	258:000\$000	300:000\$000	49:000\$000	60:000\$000	30:000\$000	25:400\$000	25:400\$000	47:400\$000	167:400\$000	1.013:000\$000
Somma	—	—	258:000\$000	300:000\$000	49:000\$000	60:000\$000	30:000\$000	35:000\$000	35:000\$000	57:000\$000	189:000\$000	1.013:000\$000
PORTO DO CEARÁ:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	—	—	32:400\$000	32:400\$000	32:400\$000	44:900\$900	142:100\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	742:400\$000
Mat. e diversos	300:000\$000	300:000\$000	200:000\$000	300:000\$000	143:000\$000	90:000\$000	60:000\$000	37:600\$000	37:600\$000	150:000\$000	123:600\$000	1.884:500\$000
Somma	300:000\$000	300:000\$000	200:000\$000	300:000\$000	143:000\$000	90:000\$000	60:000\$000	70:000\$000	70:000\$000	183:000\$000	168:500\$000	1.884:500\$000
PORTOS DE NATAL:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	—	—	45:000\$000	45:000\$000	45:000\$000	49:000\$000	184:000\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.314:500\$000
Mat. e diversos	386:000\$000	386:000\$000	160:000\$000	386:000\$000	127:000\$000	140:000\$000	130:000\$000	95:000\$000	125:000\$000	175:000\$000	204:500\$000	2.498:500\$000
Somma	386:000\$000	386:000\$000	160:000\$000	386:000\$000	127:000\$000	140:000\$000	130:000\$000	140:000\$000	170:000\$000	220:000\$000	253:500\$000	2.498:500\$000

(Continúa)

(Continuação do quadro 18)

INSPECTORIA FEDERAL DE PORTOS, RIOS E CANAES

Verbas concedidas pelo Congresso nas leis orçamentarias

PORTOS	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	TOTAL
PORTO DE CABEDELLO:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	—	—	49:800\$000	49:800\$000	49:800\$000	52:300\$000	201:700\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mat. e diversos	375:000\$000	377:000\$000	377:000\$000	377:000\$000	276:000\$000	120:000\$000	90:000\$000	60:200\$000	60:200\$000	170:200\$000	285:000\$000	2.567:600\$000
Somma	375:000\$000	377:000\$000	377:000\$000	377:000\$000	276:000\$000	120:000\$000	90:000\$000	110:000\$000	110:000\$000	220:000\$000	337:300\$000	2.769:300\$000
PORTO DE RECIFE:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:464\$000	145:260\$000	347:564\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	136:800\$000	154:800\$000	159:600\$000	159:600\$000	159:600\$000	15:753\$000	786:150\$000
Mat. e diversos	—	—	—	—	—	994:800\$000	905:740\$000	1.105:744\$000	1.105:740\$000	1.105:170\$000	725:000\$000	5.942:764\$000
Somma	—	—	—	—	—	1.172:060\$000	1.101:000\$000	1.305:804\$000	1.305:800\$000	1.305:804\$000	886:010\$000	7.076:478\$000
PORTO DE ARACAJU:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	—	—	19:200\$000	19:200\$000	19:200\$000	14:200\$000	71:800\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mat. e diversos	—	—	91:791\$000	308:208\$285	102:040\$000	70:000\$000	30:000\$000	15:800\$000	15:800\$000	20:800\$000	22:300\$000	676:740\$000
Somma	—	—	91:791\$000	308:208\$285	102:040\$000	70:000\$000	30:000\$000	35:000\$000	35:000\$000	40:000\$000	36:500\$000	748:540\$000
PORTO DA BAHIA:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:464\$000	79:660\$000	281:984\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	52:200\$000	52:200\$000	52:200\$000	52:200\$000	52:200\$000	10:950\$000	271:950\$000
Mat. e diversos	—	—	728:641\$196	450:000\$000	366:000\$000	64:800\$000	57:340\$000	72:340\$000	64:800\$000	67:776\$000	54:000\$000	1.925:697\$196
Somma	—	—	728:641\$196	450:000\$000	366:000\$000	157:460\$000	150:000\$000	165:000\$000	157:460\$000	160:440\$000	144:610\$000	2.479:611\$196
PORTO DA VICTORIA:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	40:460\$000	—	42:160\$000	204:000\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	10:200\$000	10:200\$000	10:200\$000	10:200\$000	—	—	40:800\$000
Mat. e diversos	15:000\$000	15:000\$000	157:800\$000	120:000\$000	110:000\$000	18:000\$000	18:000\$000	18:340\$000	18:340\$000	—	21:000\$000	511:480\$000
Somma	15:000\$000	15:000\$000	157:800\$000	120:000\$000	110:000\$000	68:660\$000	68:660\$000	69:000\$000	69:000\$000	—	63:160\$000	756:280\$000
PORTO DO RIO DE JANEIRO:												
Pes. do quadro	—	—	—	—	—	159:000\$000	159:000\$000	159:050\$000	159:050\$000	159:060\$000	159:050\$000	954:260\$000
Pes. fóra do quadro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10:950\$000	10:950\$000
Mat. e diversos	—	—	—	—	—	1.313:000\$000	660:000\$000	760:000\$000	760:000\$000	760:000\$000	670:000\$000	4.923:000\$000
Somma	—	—	—	—	—	1.472:000\$000	819:050\$000	919:050\$000	919:050\$000	919:060\$000	840:000\$000	5.888:210\$000

(Continúa)