



MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM 1949

APRESENTADO AO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E
OBRAS PÚBLICAS, GAL. JOÃO VALDETARO DE AMCRIM MELLO
PELO DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL
DE PORTOS, RIOS E CANAIS, ENGENHEIRO CIVIL
CLOVIS DE MACEDO CÔRTEZ

387.11101
2-2

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — BRASIL — 1954

52 4. J. 955

ÍNDICE

Introdução		5
Legislação Geral		8
Registro das atividades levadas a efeito durante o ano de 1949:		
Estado do Amazonas e Territórios do Acre, Rio Branco e Guaporé	(1.º DPRC)	33
Estados do Pará e de Goiás e Território do Amapá	(2.º DPRC)	36
Estados do Maranhão e Piauí	(3.º DPRC)	40
Estado do Ceará	(4.º DPRC)	46
Estado do Rio Grande do Norte	(5.º DPRC)	52
Estado da Paraíba	(6.º DPRC)	56
Estado de Pernambuco e RNeA	(7.º DPRC)	60
Estado de Alagoas	(8.º DPRC)	65
Estado de Sergipe (Anexo ao 11.º DPRC)	(9.º DPRC)	68
Alto, Médio e Baixo São Francisco e seus afluentes (Anexo ao 11.º DPRC)	(10.º DPRC)	70
Estado da Bahia	(11.º DPRC)	72
Estado do Espírito Santo	(12.º DPRC)	80
Distrito Federal	(13.º DPRC)	84
Região Sul de Aparelhagem (RSA)	(13.º DPRC)	91
Estado do Rio de Janeiro e de Minas Gerais	(14.º DPRC)	93
Estado de São Paulo	(15.º DPRC)	97
Estado do Paraná	(16.º DPRC)	104
Estado de Santa Catarina	(17.º DPRC)	108
Estado do Rio Grande do Sul	(18.º DPRC)	119
Estado de Mato Grosso e Território de Ponta Porã	(19.º DPRC)	132
Comissão de Estudos e Obras dos Rios Tocantins e Araguaia		136
XVII Congresso Internacional de Navegação		138
Portos e Rios do Brasil		144
Relação dos trabalhos apresentados ao XVII Congresso Internacional de Navegação		163



INTRODUÇÃO

Senhor Ministro,

Tenho a honra de apresentar a Vossa Excelência o relatório das atividades do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais durante o ano de 1949, que me coube dirigir, por honrosa prova de confiança do Governo.

Na conformidade das normas gerais adotadas para a elaboração de relatórios de serviços das diversas Repartições, são focalizadas em capítulos especiais as várias realizações deste Departamento no campo de suas atribuições, durante o ano de que se trata, consignando-se também os resultados verificados na exploração comercial dos nossos portos, seja diretamente pelo Governo da União, seja por intermédio dos Estados e entidades privadas, como concessionários.

Ainda nesse ano, as atividades deste Departamento não se processaram como seria de desejar, devido à falta de técnicos, sobretudo engenheiros, de que se ressentio, mas, sim de acordo com as disponibilidades financeiras e pessoal de que se pode dispor.

A despeito disso, porém, contando com a colaboração e boa vontade de seus abnegados funcionários, cuja dedicação ao trabalho é de justiça ressaltar, prosseguiu-se na execução do programa traçado.

Assim é que o reaparelhamento e as obras de ampliação dos portos prosse-

guiram satisfatoriamente, sobressaindo pelo seu vulto e importância as obras e aquisições feitas nos portos do Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, São Francisco e Itajaí.

No pôrto do Rio de Janeiro concluiu-se a construção de 1330 metros de cais no Cajú, faltando apenas as obras complementares e deu-se início à construção do monumental "pier" da praça Mauá, destinado à atracação de grandes transatlânticos.

Esse "pier" deverá ficar concluído em 1951.

Além disso, prosseguiram as obras da "Vila Portuária Presidente Dutra" que abrigará cerca de 1000 famílias. Será a maior obra de assistência social levada a efeito num pôrto brasileiro.

No pôrto de Santos, prosseguiram as obras de ampliação do cais do Saboó, e foi feita a aquisição de uma cámbrea flutuante de 150 toneladas de capacidade e de um trem de dragagem composto de uma draga de alcatruzes com rendimento de 500 m³ e de 4 batelões de transporte auto-propulsores, além de guindastes e de aparelhamento complementar.

... Em Paranaguá, prosseguiram as obras de ampliação do cais e as do parque de madeiras.

Em São Francisco, tiveram grande andamento as obras da construção do primeiro trecho de cais, que já está em vias de conclusão.

No pôrto de Itajaí ficou concluída a construção de 233 metros de cais para 6 metros de profundidade e se iniciaram as obras complementares.

Nos demais portos executaram-se obras e fizeram-se serviços de menor monta.

Com os recursos auferidos à conta da taxa de emergência criada pelo Decreto-lei n.º 8311, de 6 de dezembro de 1945 e com os saídos apurados na respectiva exploração, realizaram-se obras e fizeram-se aquisições nos portos organizados que, de 1946 a 1949, montaram a cêrca de Cr\$ 453.000.000,00.

Para a execução do programa de dragagem de que necessitam os nossos portos, foi promulgada a Lei n.º 831, de 23 de setembro de 1949, que autoriza o Poder Executivo a abrir o crédito especial de até Cr\$ 300.000.000,00, sendo Cr\$ 200.000.000,00 para a dragagem pròpriamente dita e Cr\$ 100.000.000,00 para melhoramento dos portos salineiros de Macau e Areia Branca, no Rio Grande do Norte.

Esse crédito, que terá a vigência de 5 anos para ser aplicado em parcelas anuais iguais, permitirá que se inicie e se execute uma parte da vultosa dragagem tão necessária à melhoria do acesso à maioria de nossos portos.

Estão sendo ultimadas as providências indispensáveis à abertura do crédito de Cr\$ 40.000.000,00, correspondente à primeira parcela do crédito autorizado pela citada lei e para cuja aplicação já foi aberta, julgada e aprovada a respectiva concorrência pública.

Independentemente disso, êste Departamento prosseguiu nas obras de recuperação do seu antigo aparelhamento flutuante, especialmente o de dragagem.

Infelizmente, porém, não pôde ainda êsse ano fazer aquisição de novas dragas apropriadas a operar em mar agitado.

Com os recursos de que dispunha limitou-se a adquirir pequenas dragas fluviais e drag-lines.

O progama de melhormento das condições de navegabilidade dos rios, prosseguiu na conformidade dos recursos disponíveis, merecendo, porém, especial destaque o estudo, já iniciado, para o melhoramento dos rios Tocantins e Araguaia, que são as mais importantes vias fluviais do centro-norte do país.

Percorrendo regiões fracamente povoadas, mas de grandes possibilidades econômicas, o seu melhoramento será de grande repercussão para a economia nacional, facilitando enormemente os transportes entre o planalto central e o litoral.

As obras de acostagem dos pequenos portos marginais do rio São Francisco, bem como a construção da barragem eclusada do braço do Sobradinho e dos estaleiros da ilha do Fôgo, prosseguiram normalmente.

Outro assunto que vem merecendo atenção dêste Departamento é a instalação de um laboratório de ensaios sôbre modelos reduzidos, cujo edifício sêde, situado na Ponta do Cajú, nesta Capital, já está em vias de conclusão.

Os laboratórios da espécie, largamente espalhados em todos os países, constituem modernamente um dos mais preciosos colaboradores do engenheiro hidráulico.

A técnica dêstes laboratórios é complexa, exigindo muita experiência, paciência e grande espírito de observação, pelo que se torna necessário formar uma equipe que preencha tais predicados.

E é isso que cogita de preparar êste Departamento, pondo, se possível, em

1951 o seu laboratório em funcionamento,

Os primeiros portos programados para ser ensaiados são os de Mocuripe, Imbituba, Aracajú, Ilhéos, Macau e Areia Branca.

Em 1949 realizaram-se dois importantes congressos. Um, nesta Capital — O Primeiro Congresso Pan-Americano de Engenharia e, outro — XVII^o Congresso Internacional de Navegação, reunido em Lisboa.

Este Departamento fez-se representar em cada um dêles por uma delegação de engenheiros, alguns dos quais apre-

sentaram interessantes e úteis contribuições.

A atuação da delegação brasileira ao XVII^o Congresso Internacional de Navegação está descrita pormenorizadamente no anexo dêste relatório.

Ao apresentar o presente relatório a V. Excia. aprez-me agradecer o apoio sempre dispensado à minha administração, bem como ressaltar a dedicação, operosidade e eficiente colaboração de todos os funcionários dêste Departamento, sem o que nada poderia ter feito.

Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1950.

LEGISLAÇÃO GERAL

DECRETOS

N.º 26.239, de 26 de janeiro de 1949 — altera a alínea *b* do parágrafo 2.º do artigo 174 do Regulamento para as Capitânicas dos Portos, aprovado pelo Decreto n.º 5.798, de 11 de junho de 1940 (*Diário Oficial* de 28 de janeiro de 1949).

N.º 26.327, de 9 de fevereiro de 1949 — altera o Regimento do Instituto Tecnológico e dá outras providências (*Diário Oficial* de 11 de fevereiro de 1949).

N.º 26.401, de 24 de fevereiro de 1949 — regulamenta dispositivos legais sobre execução de penas, medidas de segurança e medidas processuais cautelares no Distrito Federal. (*Diário Oficial* de 26 de fevereiro de 1949, retificado no de 3 de março de 1949)

N.º 26.549, de 4 de abril de 1949 — isenta o regime de licença prévia de importação de que trata a Lei número 262, de 23 de fevereiro de 1948, os bens e instrumentos de trabalho de imigrantes (*Diário Oficial* de 6 de abril de 1949).

N.º 26.669, de 12 de maio de 1949 — inclui no regime de licença prévia, de que trata a Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948, a importação de banha. (*Diário Oficial* de 16 de maio de 1949).

N.º 26.906, de 15 de julho de 1949 — inclui no regime de licença prévia, de que trata a Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948, a importação de alhos (*Diário Oficial* de 19 de julho de 1949).

N.º 26.911, de 20 de julho de 1949 — inclui no regime de licença prévia, de que trata a Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948, importação de cebôlas (*Diário Oficial* de 23 de julho de 1949).

N.º 26.914, de 20 de julho de 1949 — aprova o Regulamento do VI Recenseamento Geral do Brasil (*Diário Oficial* de 23 de julho de 1949, retificado no de 9 de agosto de 1949).

N.º 27.188, de 16 de setembro de 1949 — inclui no regime de licença prévia, de que trata a Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948, a importação de aveia (*Diário Oficial* de 19 de setembro de 1949).

N.º 27.218, de 23 de setembro de 1949 — inclui no regime de licença prévia, de que trata a Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948, a importação de açúcar e de arroz. (*Diário Oficial*, de 26 de setembro de 1949).

N.º 27.496, de 24 de novembro de 1949 — institui a Hora de Verão (*Diário Oficial* de 26 de novembro de 1949).

N.º 27.541, de 3 de dezembro de 1949 — aprova o Regulamento para execução do regime de licença prévia, de que trata a Lei n.º 842, de 4 de outubro de 1949. (*Diário Oficial* de 5 de dezembro de 1949, retificado no de 7 de dezembro de 1949).

N.º 27.583, de 14 de dezembro de 1949 — aprova o Regulamento para a Salvaguarda das Informações que interessam à Segurança Nacional (*Diário Oficial* de 12 de janeiro de 1950).

LEIS

N.º 623, de 19 de fevereiro de 1949 — torna embargáveis as decisões das Turmas do Supremo Tribunal Federal, quando diverjam entre si, ou de decisão tomada pelo Tribunal Pleno. (*Diário Oficial* de 24 de fevereiro de 1949).

N.º 662, de 6 de abril de 1949 — declara feriados nacionais os dias 1.º de janeiro, 1.º de maio, 7 de setembro, 15 de novembro e 25 de dezembro (*Diário Oficial* de 13 de abril de 1949).

N.º 752, de 30 de junho de 1949 — prorroga a vigência da Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948. (*Diário Oficial* de 1 de julho de 1949).

N.º 765, de 14 de julho de 1949 — dispõe sobre o registro civil de nascimento. (*Diário Oficial* de 21 de julho de 1949).

N.º 781, de 17 de agosto de 1949 — institui o Dia Nacional de Ação de Graças. (*Diário Oficial* de 18 de agosto de 1949).

N.º 799, de 1 de setembro de 1949 — modifica o art. 295 do Código de Processo Penal. (*Diário Oficial* de 3 de setembro de 1949).

N.º 810, de 6 de setembro de 1949 — define o ano civil. (*Diário Oficial* de 16 de setembro de 1949).

N.º 818, de 18 de setembro de 1949 — regula a aquisição, a perda e a requisição da nacionalidade, e a perda dos direitos políticos. (*Diário Oficial* de 19 de setembro de 1949, retificado no de 24 de setembro de 1949).

N.º 837, de 26 de setembro de 1949 — dá nova redação ao art. 27 do Decreto-lei n.º 9.609, de 29 de agosto de 1946, que regula a locação de prédios urbanos. (*Diário Oficial* de 29 de setembro de 1949).

N.º 842, de 4 de outubro de 1949 — prorroga o prazo da Lei n.º 262, de 23 de fevereiro de 1948, que subordinou ao regime de licença prévia o intercâmbio de importação e exportação com o exterior. (*Diário Oficial* de 5 de outubro de 1949, retificado no de 15 de outubro de 1949).

N.º 854, de 10 de outubro de 1949 — dispõe sobre a contribuição de melhoria prevista no art. 30 da Constituição. (*Diário Oficial* de 15 de outubro de 1949, retificado no de 17 de outubro de 1949).

N.º 864, de 13 de outubro de 1949 — dispõe sobre prorrogação de prazo judicial para desocupação de imóvel. (*Diário Oficial* de 20 de outubro de 1949).

N.º 869, de 16 de outubro de 1949 — extingue o período adicional ao exercício financeiro e dá outras providências. (*Diário Oficial* de 20 de outubro de 1949).

N.º 881, de 20 de outubro de 1949 — autoriza a abertura de créditos especiais para auxiliar regiões flageladas por calamidade pública. (*Diário Oficial* 26 outubro de 1949).

N.º 883, de 21 de outubro de 1949 — dispõe sobre o reconhecimento de

calamidade pública. *Diário Oficial* de 26 de outubro de 1949).

N.º 891, de 24 de outubro de 1949 — Permite a recuperação de título da Dívida Pública ao portador. (*Diário Oficial* de 28 de outubro de 1949).

N.º 931, de 25 de novembro de 1949 —fixa a taxa de educação e saúde e dá outras providências. (*Diário Oficial* de 1 de dezembro de 1949).

N.º 937, de 30 de novembro de 1949 modifica a redação do art. 35 da Lei n.º 498, de 28 de novembro de 1948 (*Diário Oficial* de 6 de dezembro de 1949).

N.º 960, de 8 de dezembro de 1949 — dispõe sobre a execução dos serviços de aero-levantamento no território nacional. (*Diário Oficial* de 15 de dezembro de 1949).

CIRCULARES

N.º 7, de 10 de agosto de 1949 — PR — recomendações sobre pagamento de despesas no exterior. (*Diário Oficial* de 11 de agosto de 1949).

N.º 28, de 11 de agosto de 1949 — MF — declara que somente poderão permitir a assinatura de termo de responsabilidade por falta de fatura consular, no forma do art. 50 do Decreto n.º 22.717, de 16 de maio de 1933, aos importadores que fizerem prova de estarem habilitados com a licença prévia (*Diário Oficial* de 17 de agosto de 1949).

DG-13, de 18 de agosto de 1949 — MF — recomenda observância da Instrução de Serviços DG-24, de 1.º de dezembro de 1944, ao Diretor da Fazenda Nacional, sobre devolução de selos fora de circulação, dilacerados ou

sem aplicação que transcreve. (*Diário Oficial* de 20 de agosto de 1949).

N.º 2, de 8 de março de 1949 — PR — 6.259-49 — modifica os itens III e IV das normas a que se refere a Circular n.º 11, de 26 de agosto de 1947 (*Diário Oficial* de 9 de março de 1949).

LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA

PORTARIA

N.º 156, de 14 de fevereiro de 1949, do MVOP — designando Comissão para estudar a situação da carga e descarga do sal em vários portos do país e propôr a solução adequada. (*Diário Oficial* de 17 de fevereiro de 1949).

N.º 356, de 16 de março de 1949, do MVOP — designando Comissão para estudar e propôr normas gerais para embalagem de mercadorias e aposição de marcas, contramarcas e números. (*Diário Oficial* de 4 de abril de 1949, retificado no de 28 de abril de 1949).

N.º 407, de 4 de maio de 1949, do MVOP — Constituindo Comissão para estudar a conveniência em ser ou não mantida a prioridade de atracação aos portos nacionais, concedida ao Loide Brasileiro pelo Decreto-lei número 347-38 (*Diário Oficial* de 9 de maio de 1949).

N.º 418, de 9 de maio de 1949, do MVOP — Constituindo Comissão para rever o projeto de regulamento para a repressão ao furto de cargas nos transportes efetuados pela navegação de cabotagem e bem assim de rever as disposições da Portaria n.º 740-48. (*Diário Oficial* de 16 de maio de 1949).

N.º 490, de 28 de maio de 1949, do MVOP — incumbindo a Comissão constituída pela Portaria n.º 407, do

corrente ano, de rever, também, as disposições da Portaria n.º 56-46 (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

N.º 671, de 22 de julho de 1949, do MVOP — revogando as Portarias números 298, de 17 de maio de 1940, 229 e 412, de 27 de março e 7 de julho de 1941, respectivamente, que determinaram o aumento de 50% nas taxas de estiva e desestiva da mercadoria de comércio internacional. (*Diário Oficial* de 25 de julho de 1949).

N.º 722, de 6 de agosto de 1949, do MVOP — revogando a Portaria número 56-46 e estabelecendo instruções para atracação de navios nacionais ou estrangeiros nos portos organizados. (*Diário Oficial* de 8 de agosto de 1949).

N.º 745, de 17 de agosto de 1949 do MVOP — suspendendo os efeitos da Portaria n.º 671, de 22 de julho de 1949. (*Diário Oficial* de 18 de agosto de 1949).

N.º 886, de 29 de setembro de 1949, do MVOP — declarando que o pagamento do aumento de 50% nas taxas de estiva e desestiva das mercadorias de comércio internacional, é devido no período compreendido entre as portarias ns. 671 e 745 do corrente ano. (*Diário Oficial* de 1 de outubro de 1949).

N.º 951, de 24 de outubro de 1949, do MVOP — baixando instruções quanto à cobrança, pelas administrações dos portos organizados, de diferença de taxas encontradas na revisão dos despachos de mercadorias. (*Diário Oficial* de 27 de outubro de 1949).

AUTARQUIAS

DECRETO

N.º 26.299, de 31 de janeiro de 1949 — dispõe sobre o período de trabalho

nas repartições públicas e autarquias federais. (*Diário Oficial* de 2 de fevereiro de 1949).

CIRCULAR

N.º 40, de 18 de abril de 1949, do M. F., — determinando às repartições subordinadas, que observem a Lei n.º 455, de 27 de outubro de 1948. (*Diário Oficial* de 22 de abril de 1949).

INFLAMÁVEIS

PORTARIAS

N.º 39, de 24 de janeiro de 1949, do MVOP — aprovando projeto e orçamento, referente à construção pela Shell Mex Brasil Limited, de um aparelhamento para inflamáveis no pôrto de Bahia (*Diário Oficial* de 27 de janeiro de 1949, retif. no de 29 de janeiro de 1949 e 1 de fevereiro de 1949).

N.º 126, de 10 de fevereiro de 1949, do MVOP — aprovando regulamento para fornecimento e consumo de hidrocarboretos liquefeitos sob pressão (*Diário Oficial* de 14 de fevereiro de 1949).

N.º 343, de 7 de abril de 1949, do MVOP — aprovando os termos do contrato, projeto e orçamento, referentes à construção e tanques para depósito de óleo combustível, na Alamoá, pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 26 de abril de 1949, retif no de 24 abril de 1949).

N.º 630, de 6 de julho de 1949, do MVOP — aprovando projeto e orçamento referentes à construção de um tanque metálico na ilha de Barnabé. (*Diário Oficial* de 28 de julho de 1949).

N.º 662, de 18 de julho de 1949, do MVOP — aprovando projeto e orçamento para a construção de um depósito de inflamáveis no pôrto de Paranaguá (*Diário Oficial* de 9 agosto de 1949, retif no de 12 de agosto de 1949).

N.º 702, de 29 de julho de 1949, do MVOP — aprovando justificação de despesas relativas à construção dos tanques para depósito de óleo combustível na Alamoia, no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 8 de agosto de 1949).

DECRETOS

N.º 27.364, de 26 de outubro de 1949 — aprova projeto e orçamento para a construção do eleoduto Santos — São Paulo. (*Diário Oficial* de 5 de novembro de 1949).

N.º 27.619, de 23 de dezembro de 1949 — declara de utilidade pública, para desapropriação pela Estrada de Ferro Santos a Jundiá, as áreas imprescindíveis à construção do sistema de oleodutos Santos-São Paulo, de Concessão do Conselho Nacional do Petróleo, àquela Estrada. (*Diário Oficial* de 26 de dezembro de 1949).

LEI

N.º 858, de 12 de outubro de 1949 — concede isenção de direitos para material importado pela Companhia Hidro-Elétrica de São Francisco. (*Diário Oficial* de 15 de outubro de 1949).

CARVÃO

DECRETOS

N.º 26.980, de 28 de julho de 1949 — autoriza o Departamento Autônomo do Carvão Mineral a pesquisar Carvão Mineral no município de Bagé, Estado do Rio Grande do Sul. (*Diário Oficial* de 6 de agosto de 1949).

N.º 27.322, de 18 de outubro de 1949 — cria sôbre-cota destinada a compensar o ônus resultante da aplicação da Lei n.º 605, de 5 de janeiro de

1949, na produção dos carvões do Rio Grande do Sul. (*Diário Oficial* de 19 de outubro de 1949).

CIRCULAR

N.º 4, de 7 de junho de 1949, da S. P. R. — recomenda providências no sentido de aumentar gradativamente o consumo do carvão nacional. (*Diário Oficial* de 7 de julho de 1949).

IMPOSTO ADICIONAL DE 10%

LEI

N.º 537, de 14 de dezembro de 1948 — estima a Receita e fixa a Despesa da União para o exercício financeiro de 1949. (*Diário Oficial* de 20 de dezembro de 1948).

IMPOSTO ADICIONAL DE 10%

Sôbre os direitos de importação para o consumo consignado em favor na forma do Decreto-lei n.º 2.619, de 24 de setembro de 1940 Cr\$ 89.032,00 (Verba 3 — Consignação I — Sub-Consignação 30 — 34 a) (Suplemento do *Diário Oficial* de 20 de dezembro de 1948).

LEGISLAÇÃO CONCERNENTE AOS PORTOS

PÔRTO DE MANAUS

LEI

N.º 881, de 20 de outubro de 1949 — autoriza a abertura de créditos especiais para auxiliar regiões flageladas por calamidade pública. (*Diário Oficial* de 26 de outubro de 1949).

PORTARIAS

N.º 40, de 23 de maio de 1949 — do MTIC., designando comissão para

estudar as reivindicações dos portuários de Manaus. (*Diário Oficial* de 28 de maio de 1949).

N.º 764, de 22 de agosto de 1949 — MVOP — autorizando a Concessionária do porto a cobrar o adicional de 38%, em substituição ao de 16% constante da Portaria n.º 11, de 10 de janeiro de 1947, sobre as taxas aprovadas pela Portaria n.º 672, de 23 de julho de 1946, exceto as de capatazias e transporte de gêneros de primeira necessidade. (*Diário Oficial* 24 de agosto de 1949).

N.º 907, de 7 de outubro de 1949 — do MVOP — reunindo, em caráter transitório, o 2.º D. P. R. C. ao 1.º D. P. R. C., ficando mantidos os Chefes de Seção e de Turma. (*Diário Oficial* de 8 de outubro de 1949).

N.º 935, de 18 de outubro de 1949 — do MVOP — tornando sem efeito a Portaria n.º 907, de 7 de outubro de 1949, que reuniu os Distritos de Fiscalização dos Portos de Manaus e Pará. (*Diário Oficial* de 19 de outubro de 1949).

N.º 951, de 24 de outubro de 1949, do MVOP — baixa instruções quanto à cobrança pelas administrações dos portos organizados, de diferenças de taxas encontradas na revisão dos despachos de mercadorias. (*Diário Oficial* de 27 outubro de 1949).

DESPACHOS

De 25 de agosto de 1949, do MVOP — deferindo pedido de Miranda Correia Comp. estabelecidos em Manaus, sobre cobranças de taxas por serviços portuários. (*Diário Oficial* de 26 de agosto de 1949).

De 10 de novembro de 1949, do MVOP — indeferindo solicitação da

Manaus Harbour Ltd., Concessionária de obras do porto de Manaus. (*Diário Oficial* de 18 de novembro de 1949).

OFÍCIOS

N.º 4.297, de 6 de setembro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — comunicando aprovação requerimento de Miranda Correia & Companhia, apenas quanto a isenção de pagamento da taxa de emergência. (Proc. 7.535-49).

N.º 5.166, de 8 de novembro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 31 do mês anterior, aprovara a tomada de contas do porto de Manaus, relativa ao ano de 1948. (Proc. 9.466-49).

PÔRTO DO PARÁ

DECRETOS

N.º 26.236, de 20 de janeiro de 1949 — fixa vencimentos e salários dos dirigentes e servidores dos Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará e dá outras providências. (*Diário Oficial* de 22 de janeiro de 1949).

N.º 26.732, de 1 de junho de 1949 — dá nova denominação à Companhia dos Portos do Estado do Pará. (*Diário Oficial* de 3 de junho de 1949).

LEIS

N.º 841, de 29 de setembro de 1949 — concede isenção de direitos para material importado pela firma Booth & Cia., London, Ltd. (*Diário Oficial* de 3 de outubro de 1949).

N.º 881, de 20 de outubro de 1949 — autoriza a abertura de créditos especiais para auxiliar regiões flageladas por calamidade pública. (*Diário Oficial* de 26 de outubro de 1949).

PORTARIAS

N.º 907, de 7 de outubro de 1949, do MVOP — reunindo em caráter transitório, o 2.º DPRC ao 1.º DPRC, ficando mantidos os Chefes de Seção e de Turma. (*Diário Oficial* de 8 de outubro de 1949).

PORTARIAS

N.º 935, de 18 de outubro de 1949, do MVOP — tornando sem efeito a Portaria n.º 907, de 7 de outubro de 1949. (*Diário Oficial* de 19 de outubro de 1949).

N.º 951, de 24 de outubro de 1949, do MVOP — baixa instruções quanto à cobrança, pelas administrações dos portos organizados, de diferenças de taxas encontradas na revisão dos despachos de mercadorias (*Diário Oficial* de 27 de outubro de 1949).

N.º 1.054, de 1 de dezembro de 1949, do MVOP — delegando poderes ao Engenheiro Chefe do 2.º D.P.R.C. para requisitar isenção de direitos (*Diário Oficial* de 5 de dezembro de 1949).

DESPACHOS

De 5 de fevereiro de 1949, do MVOP — dando vista do processo administrativo referente à indenização, à Companhia "Port of Pará". (*Diário Oficial* de 8 de fevereiro de 1949).

De 6 de outubro de 1949, do MVOP — indeferindo solicitação da Sociedade Anônima Bitar Irmãos (*Diário Oficial* de 8 de outubro de 1949).

PÔRTO DE SÃO LUÍS

PORTARIAS

N.º 908, de 3 de novembro de 1949, do MVOP — dispensando o Chefe do

3.º D. P. R. C. (*Diário Oficial* de 7 de novembro de 1949).

N.º 1.026, de 18 de novembro de 1949, do MVOP — delegando poderes ao Chefe substituto do 3.º DPRC. (*Diário Oficial* de 21 de novembro de 1949).

PÔRTO DE FORTALEZA

CONTRATOS

Convênio entre o Governo Federal e o Governo do Estado do Ceará, para execução de dragagem e obras complementares do pôrto de Mucuripe. (*Diário Oficial* de 5 de maio de 1949).

Térmo aditivo ao convênio assinado entre o Governo Federal e o do Estado do Ceará, para execução de dragagem, atêrro e obras complementares do pôrto de Mucuripe. (*Diário Oficial* de 9 de agosto de 1949).

Térmo aditivo ao de ajuste que entre si fazem o D. N. P. R. C. e a Companhia Nacional de Construções Civis Hidráulicas, de propriedade dêsse Departamento em Fortaleza, Estado do Ceará. (*Diário Oficial* de 20 de agosto de 1949).

Térmo de acôrdo celebrado entre o MVOP e o Estado do Ceará para o emprêgo da contribuição a que se refere a Lei n.º 316, de 31 de julho de 1948. (*Diário Oficial* de 4 de outubro de 1949).

Térmo aditivo ao do ajuste assinado entre o D. N. P. R. C. e a Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, para reparação da draga "Paraíba" de propriedade dêste Departamento, em Fortaleza. (*Diário Oficial* de 5 de novembro de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 10, de 15 de janeiro de 1949, Aviso n.º 24, de 8 de janeiro de 1949, do MVOP — Requisitando o pagamento de Cr\$ 2.997.050,00, a Wálter Sá & Cia. Ltda., por serviços executados no pôrto de Mucuripe. O Tribunal de Contas ordenou o registro da aludida despesa. (*Diário Oficial* de 5 de novembro de 1949).

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 490, de 9 de janeiro de 1949, do MVOP — Sôbre a distribuição do crédito de Cr\$ Cr\$ 1.500.000,00 à Delegacia Fiscal no Estado do Ceará, à disposição do 4.º Distrito de Portos, Rios e Canais. O Tribunal ordenou o registro da aludida distribuição de crédito, à disposição indicada. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

Ata n.º 68, de 7 de junho de 1949, Aviso n.º 518, de 17 de maio de 1949, do MVOP — Acompanhado de cópias do convênio de 12 de abril de 1949, para execução de dragagem, atêrro e obras complementares, no pôrto de Mucuripe — O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 4 de agosto de 1949).

Ata n.º 71, de 14 de junho de 1949, Aviso n.º 511, de 16 de maio de 1949, do MVOP — Referente à reparação da draga Paraíba — O Tribunal converteu o julgamento em diligência (*Diário Oficial* de 8 de agosto de 1949).

Ata n.º 88, de 22 de julho de 1949, Aviso n.º 518, de 17 de maio de 1949, do MVOP — Referente a dragagem, atêrro e obras complementares do pôrto de Mucuripe. O Tribunal mandou reiterar a diligência ordenada na sessão

de 1 de junho de 1949. (*Diário Oficial* de 23 de agosto de 1949).

Ata n.º 106, de 2 de setembro de 1949, Aviso n.º 1.062, de 26 de agosto de 1949, do MVOP — Referente a execução de dragagem, atêrro e obras complementares do pôrto de Mucuripe. O Tribunal ordenou o registro do convênio de 12 de abril de 1949 e têrmo aditivo de 8 de agosto de 1949. (*Diário Oficial* de 14 de novembro de 1949).

Ata n.º 116, de 30 de setembro de 1949, Aviso n.º 1.124, de 6 de setembro de 1949 do MVOP — Referente à reparação da draga Paraíba. O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 9 de dezembro de 1949).

OFÍCIO

N.º 5.665, de 13 de dezembro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 5 do mesmo mês, aprovara a tomada de contas do pôrto de Fortaleza, relativa ao ano de 1948. (Processo 10.482-49).

PÔRTO DE NATAL

PORTARIAS

N.º 693, de 26 de julho de 1949, do MVOP — Delegando competência ao Eng.º Luís Wolfson para, nos impedimentos do Eng.º Roberto S. Never, Chefe do 5.º D. P. R. C., empenhar despesas, requisitar pagamentos etc. (*Diário Oficial* de 28 de julho de 1949).

N.º 951, de 24 de outubro de 1949, do MVOP — Baixando instruções quanto à cobrança, pelas administrações dos portos organizados, de diferenças de taxas encontradas na revisão dos

despachos de mercadorias. (*Diário Oficial* de 27 de outubro de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 162, de 31 de dezembro de 1948, Avisos ns. 747, 1.400, 1.556 e 2.178, de 20 de maio, de 30 de agosto, 17 de setembro e 30 de dezembro de 1948, respectivamente, do MVOP — Referentes a construção de um armazém no porto de Natal. O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 19 de janeiro de 1949).

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 140, de 12 de janeiro de 1949, do MVOP — Referente à prorrogação de prazo para a construção do edifício e instalação da aparelhagem de um frigorífico no porto de Natal. O Tribunal mandou anotar a aludida prorrogação de prazo. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

Ata n.º 67, de 3 de junho de 1949, Avisos ns. 747, 1.400, 1.556, 2.178 e 457, de 20 de maio, de 30 de agosto, de 17 de setembro de 1948 e de 4 de maio de 1949, do MVOP — Referentes à construção de armazém no porto de Natal. O Tribunal recusou registro do contrato. (*Diário Oficial* 5 de agosto de 1949).

PÔRTO DE CABEDELO

PORTARIAS

N.º 68, de 31 de janeiro de 1949, do MVOP — Aprovando novas tarifas para o porto. (*Diário Oficial* de 4 de abril de 1949, retificado no de 9 de abril de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 491, de 9 de fevereiro

de 1949, do MVOP — Referente à distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro da aludida distribuição. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

OFÍCIO

N.º 3.721, de 1 de agosto de 1949, do Diretor da D. O. do M. V. O. P. — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 28 do mesmo mês, aprovara a tomada de contas do Porto, referente ao ano de 1948. (Processo n.º 6.282-49).

PÔRTO DE RECIFE

PORTARIAS

N.º 75, de 2 de fevereiro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento referentes à reconstrução de 300 metros de extensão do cais para 10 metros. (*Diário Oficial* de 3 de fevereiro de 1949, retificado ns. de 9 e 14 de fevereiro de 1949).

N.º 326, de 2 de abril de 1949, do MVOP — Autorizando o concessionário do porto, a adquirir da Panair do Brasil S. A. uma estação para atracação de Hidro-aviões e outras para embarque de passageiros. (*Diário Oficial* de 6 de setembro de 1949).

N.º 893, de 30 de setembro de 1949, do MVOP — Designando comissão para examinar obras no porto. (*Diário Oficial* de 3 de outubro de 1949).

N.º 987, de 3 de novembro de 1949, do MVOP — Dispensando Décio Fonseca da função de Chefe do DPRC — 7. (*Diário Oficial* de 7 de novembro de 1949).

N.º 989, de 3 de novembro de 1949, do MVOP — Designando Lourival de Almeida Castro, Chefe do 7.º D.P.R.C.

(*Diário Oficial* de 7 de novembro de 1949).

N.º 1.038, de 22 de novembro de 1949, do MVOP — Delegando competência ao Chefe do 7.º D.P.R.C., para empenhar despesas e requisitar pagamentos e adiantamentos. (*Diário Oficial* de 24 de novembro de 1949).

CONTRATOS

Térmo de Ajuste que entre si fazem o D. N. P. R. C. e a firma Estacas Franki Ltda. para construção do cais de 10 metros. (*Diário Oficial* de 31 de março de 1949, retificado no de 6 de abril de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 141, de 23 de novembro de 1948, Aviso de 8 de novembro de 1948, do MVOP — Sobre o término de ajuste celebrado com a firma J. P. Ferreira. O Tribunal ordenou o registro do aludido término. (*Diário Oficial* de 6 de novembro de 1949).

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 492, de 9 de fevereiro de 1949, do MVOP — Referente a distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro da aludida distribuição. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

Ata n.º 58, de 17 de maio de 1949, Avisos ns. 388 e 400 de 16 de abril e 4 de maio de 1949, respectivamente, relativo ao término de ajuste celebrado entre o DNPRC e a firma Estacas Frank Ltda. O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 27 de julho de 1949).

Ata n.º 74, de 21 de junho de 1949, Avisos n.º 460 de 4 de maio de 1940. O Tribunal mandou reiterar a diligência ordenada em sessão de 17 de maio

de 1949. (*Diário Oficial* de 10 de agosto de 1949).

Ata n.º 122, de 11 de outubro de 1949, Avisos ns. 388, 460 e 924, de 16 de abril, de 4 de maio e de 4 de agosto de 1949, respectivamente, relativos ao término de ajuste entre o DNPRC e a Estacas Franki Ltda. O Tribunal mandou reiterar a diligência. (*Diário Oficial* de 12 de dezembro de 1949).

PÔRTO DE MACEIÓ

DECRETOS LEGISLATIVOS

N.º 30, de 6 de setembro de 1949 — Autorizando o Tribunal de Contas a registrar o Térmo do Contrato celebrado entre o DNPRC e a firma construtora Industrial Limitada, para a construção das obras do pórtico de Penedo, Estado de Alagoas. (*Diário Oficial* de 10 de setembro de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 162, de 31 de dezembro de 1948, Aviso n.º 2.180, de 30 de dezembro de 1948, do MVOP — Relativo ao contrato celebrado entre o DNPRC e a firma construtora Industrial Ltda. (*Diário Oficial* de 19 de janeiro de 1949).

Ata n.º 17, de 8 de fevereiro de 1948, Aviso n.º 2.180, de 30 de dezembro de 1948, do MVOP — Relativo ao contrato celebrado entre o DNPRC e a firma Construtora Industrial Ltda. O Tribunal mandou encaminhar o processo ao Congresso Nacional. (*Diário Oficial* de 21 de abril de 1949).

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 493, de 9 de fevereiro de 1949, do MVOP — Referente à distribuição do crédito. O Tribunal ordenou o registro da aludida distribuição de crédito. (*Diário Oficial* de 3 de maio de 1949).

OFÍCIO

N.º 4.680, de 30 de setembro de 1949, do Diretor da D. O. do MVPO — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 23 do mesmo mês, aprovava a tomada de contas do pôrto de Maceió, referente ao ano de 1948. (Processo n.º 8.245-49).

PÔRTO DE ARACAJÚ

DECRETOS

N.º 26.513, de 28 de março de 1949 — aprova cláusula de convênio entre a União e o Estado de Sergipe, para execução de obras no pôrto de Aracajú. (*Diário Oficial* de 22 de abril de 1949).

CONTRATOS

Térmo de Ajuste entre o Governo Federal e Paul W. Branning, para execução dos serviços de dragagem da barra do pôrto. (*Diário Oficial* de 22 abril de 1949).

Convênio — entre o Governo Federal e o Governo do Estado de Sergipe para o prosseguimento das obras de construção do Pôrto. (*Diário Oficial* de 3 de maio de 1949).

Térmo de Ajuste — entre o Governo do Estado de Sergipe e a Cia. Nacional de Construções Cívís e Hidráulicas, para rescisão amigável do contrato de 24 de outubro de 1938. (*Diário Oficial* de 11 de maio de 1949).

Térmo Aditivo — ao convênio assinado entre o Governo Federal e o do Estado de Sergipe. (*Diário Oficial* de 5 de agosto de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 146, de 30 de novembro de 1948, Aviso n.º 1.673, de 29 de setem-

bro de 1948, do MVOP — Relativo ao término de ajuste entre o Governo Federal e Paul W. Branning. O Tribunal recusou registro ao término em causa (*Diário Oficial* de 10 de janeiro de 1949).

Ata n.º 5, de 11 de janeiro de 1949, Aviso n.º 1.673, de 29 de setembro de 1948 — relativo ao término de ajuste celebrado com Paul W. Branning. O Tribunal resolveu mandar encaminhar o processo ao Congresso Nacional. (*Diário Oficial* de 7 de fevereiro de 1949).

Ata n.º 17, de 8 de dezembro de 1949, Aviso n.º 2.175, de 29 de dezembro de 1948, do MVOP — relativo ao contrato celebrado entre o DNPRC e a Sociedade Construtora de Obras Públicas Ltda. O Tribunal mandou encaminhar ao Congresso Nacional. (*Diário Oficial* de 21 de abril de 1949).

Ata n.º 58, de 17 de maio de 1949, Aviso n.º 386, de 16 de abril de 1949 — Referente ao término de ajuste assinado entre o Governo Federal e Paul W. Branning. O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 27 de julho de 1949).

Ata n.º 70, de 10 de junho de 1949, Aviso n.º 525, de 21 de maio de 1949, do MVOP — Sobre o convênio firmado entre o Governo Federal e o do Estado de Sergipe. O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 6 de agosto de 1949).

Ata n.º 89, de 26 de julho de 1949, Avisos ns. 386 e 652, de 16 de abril e 13 de junho — Referente ao contrato celebrado com Paul W. Branning. O Tribunal desprezou a diligência no sentido de serem ouvidos o M. F. e a C. M. M. (*Diário Oficial* de 24 de agosto de 1949).

Ata n.º 106, de 2 de setembro de 1949, Aviso n.º 386 e Aviso n.º 652, do MVOP — Referente ao contrato celebrado com Paul W. Branning. O Tribunal ordenou o registro do aludido contrato. (*Diário Oficial* de 14 de novembro de 1949).

OFÍCIO

N.º 5.336, de 22 de novembro de 1949, do Diretor da D. O., do MVOP — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 11 do mesmo mês, aprovava a tomada de contas do porto de Aracajú, relativa ao período de 1942 a 1948. (Processo n.º 9.802-49).

PÔRTO DE SALVADOR

PORTARIAS

N.º 39, de 24 de janeiro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento referente à construção, pela Shell Mex Brasil Limited, de um aparelhamento para inflamáveis no porto da Bahia. (*Diário Oficial* de 27 de janeiro de 1949, retificado no de 29 de janeiro de 1949 e 1 de fevereiro de 1949).

N.º 64, de 31 de janeiro de 1949, do MVOP — Dispensando o Eng.º Paulo Peltier de Queiroz da função de Chefe do 11.º D. P. R. C. (*Diário Oficial* de 1 de fevereiro de 1949).

N.º 65, de 31 de janeiro de 1949, do MVOP — Designando o Eng. Aníbal de Araújo Lima, Chefe do 11.º DPRC. (*Diário Oficial* de 1 de fevereiro de 1949).

N.º 165, de 15 de fevereiro de 1949, do MVOP — Constituindo comissão para avaliar terreno no porto de Salvador. (*Diário Oficial* de 18 de fevereiro de 1949).

N.º 288, de 22 de março de 1949, do MVOP — Autorizando cobrança de

um adicional de 12% sobre as tarifas do porto. (*Diário Oficial* de 28 de março de 1949, retificado no de 30 de março de 1949).

N.º 20, de 18 de março de 1949, do M. T. I. C. — Designando comissão para estudar as bases da nova Convenção de Trabalho Coletivo. (*Diário Oficial* de 26 de março de 1949).

N.º 803, de 1 de setembro de 1949, do MVOP — Incluindo taxas na tarifa em vigor no porto da Bahia. (*Diário Oficial* de 2 de setembro de 1949). (Retificado no de 5 de setembro de 1949).

N.º 992, de 7 de novembro de 1949, do MVOP — Acrescentando taxa na tabela M, da tarifa em vigor no porto. (*Diário Oficial* de 11 de novembro de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 494, de 9 de janeiro de 1949, do MVOP — Sobre distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro da distribuição. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

Ata n.º 58, de 17 de maio de 1949, Ofício n.º 3.177, de 25 de março de 1949, do MVOP — Relativo a tomada de contas da Cia. Docas da Bahia. O Tribunal mandou arquivar o processo. (*Diário Oficial* de 27 de julho de 1949).

DESPACHO

De 3 de março de 1949, do MVOP — Autorizando aprovação de nova tarifa para o porto. (*Diário Oficial* de 8 de março de 1949).

De 19 de abril de 1949, do MVOP — Indeferindo requerimento da Cia Docas da Bahia referente a relação-

-programa do pôrto. (*Diário Oficial* de 22 de abril de 1949).

De 21 de outubro de 1949, do MVOP — Deferindo requerimento da Cia. Docas da Bahia sôbre inclusão na tabela M da taxa de 1%. (*Diário Oficial* de 25 de outubro de 1949).

OFÍCIOS

N.º 3.778, de 2 agôsto de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 9 do mês anterior, aprovara as prestações de contas dos 2.º e 3.º trimestres de 1948, relativos aos melhoramentos entre o mercado douro e a Jequitaiá. (Processo 5.814-49).

N.º 3.822, de 4 de agôsto de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 29 do mês anterior, aprovara a tomada de contas do 4.º trimestre de 1948, relativa aos melhoramentos entre o mercado douro e a Jequitáia. (Processo n.º 6.472-49).

N.º 3.818, de 4 de agôsto de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Presidente da República autorizara a Cia. Docas da Bahia a realizar uma operação de crédito no valor de Cr\$ 3.000.000,00, para custear a execução de melhoramentos na Avenida Jequitáia. (Processo n.º 6.471-49).

PÔRTO DE VITÓRIA

PORTARIA

N.º 599, de 30 de junho de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para a construção de um cais de proteção na cidade de Conceição Barra. (*Diário Oficial* de 2 de julho de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata 19, de 11 de fevereiro de 1949, Ofício s/n., de 13 de dezembro de 1948, do MVOP — Sôbre a tomada de contas do Concessionário do Pôrto de Vitória, relativa ao exercício de 1947 (*Diário Oficial* de 3 de maio de 1949).

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 495, de 9 de janeiro de 1949, do MVOP — Sôbre distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

OFÍCCIO

N.º 3.784, de 3 de agôsto de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 26 do mês anterior, aprovara a tomada de contas do pôrto de Vitória, referente ao ano de 1948. (Processo n.º 6.407-49).

PORTOS NÃO ORGANIZADOS DO ESTADO DA BAHIA

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 4, de 7 de janeiro de 1949, do MVOP — Sôbre contrato para construção do pôrto de Propriá. O Tribunal resolveu recusar o registro ao aludido contrato. (*Diário Oficial* de 5 de fevereiro de 1949).

Ata n.º 150, de 10 de dezembro de 1948, Aviso n.º 1.671, de 29 de setembro de 1948, do MVOP — Sôbre contrato celebrado com a Prefeitura Municipal de Itacaré, para conservação e exploração de obras portuárias construídas pelo Governo Federal. O Tribunal converteu o julgamento em diligência, para reiterar a decisão ante-

rior. (*Diário Oficial* de 13 de junho de 1949).

Ata n.º 162, de 31 de dezembro de 1948, Aviso n.º 2.179, de 30 de dezembro de 1948, do MVOP — Relativo ao termo de contrato celebrado entre o D. N. P. R. C. e a firma Construtora Industrial Ltda., para a construção das obras do pôrto de Curaçá. O Tribunal recusou registro ao aludido contrato. (*Diário Oficial* de 19 de janeiro de 1949).

Ata n.º 12, de 21 de janeiro de 1949, Aviso n.º 1.671, de 29 de setembro de 1948, do MVOP — Relativo ao termo de contrato celebrado com a Prefeitura Municipal de Itacaré. O Tribunal mandou reiterar a diligência anterior. (*Diário Oficial* de 23 de março de 1949).

Ata n.º 67, de 3 de junho de 1949, Aviso n.º 1.671, de 29 de setembro de 1948, do MVOP — Concernente ao termo de contrato celebrado com a Prefeitura Municipal de Itacaré. O Tribunal reiterou a diligência anterior. (*Diário Oficial* de 5 de agosto de 1949).

Ata n.º 103, de 26 de agosto de 1949, Avisc, n.º 1.671, de 29 de setembro de 1948, do MVOP — Sobre o contrato celebrado com a Prefeitura Municipal de Itacaré. O Tribunal mandou encaminhar o processo ao Congresso Nacional. (*Diário Oficial* de 4 de novembro de 1949).

DECRETO

N.º 27.244, de 27 de setembro de 1949 — Aprova projeto e orçamento para execução das obras do pôrto de Caravelas e fixa os prazos para o início e conclusão das mesmas. (*Diário Oficial* de 29 de setembro de 1949).

PÔRTO DE ILHÉUS

DECRETO

N.º 26.996, de 2 de agosto de 1949 — Aprova excesso de despesa. (*Diário Oficial* de 4 de agosto de 1949).

PORTARIAS

N.º 551, de 13 de junho de 1949, do MVOP — Autorizando cobrança de adicional de 12% sobre a tarifa portuária vigente no pôrto de Ilheus. (*Diário Oficial* de 21 de junho de 1949).

N.º 586, de 27 de junho de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento, para a execução de obras no pôrto. (*Diário Oficial* de 2 de junho de 1949).

N.º 62, de 20 de julho de 1949, do MTIC — Designando comissão para estudar e dar parecer sobre o memorial apresentado pelo Sindicato dos Trabalhadores nos serviços Portuários, relativos ao aumento de salário. (*Diário Oficial* de 27 de julho de 1949).

N.º 708, de 30 de julho de 1949, do MVOP — Concedendo permissão para instalação de transmissores. (*Diário Oficial* de 4 de agosto de 1949).

N.º 1.151, de 29 de dezembro de 1949, do MVOP — Autorizando cobrança de adicional de 35% sobre as tarifas do Pôrto. (*Diário Oficial* de 30 de dezembro de 1949, ret. no de 14 de janeiro de 1950).

DESPACHOS

De 3 de junho de 1949, do MVOP — Aprovando uma sobre-taxa de 12% sobre a tarifa vigente no Pôrto. (*Diário Oficial* 6 de junho de 1949).

De 11 de julho de 1949, do DNPRC — Autorizando prorrogação de licença

concedida para armazenar produtos de petróleo em armazéns do Pôrto, até 31 de dezembro de 1949. (*Diário Oficial* de 15 de julho de 1949).

De 14 de outubro de 1949, do MVOP — Referente a instalações de transmissores no pôrto de Ilhéus. (*Diário Oficial* de 15 de outubro de 1949).

De 9 de setembro de 1949, do MTIC — Acôrdo sôbre aumento de salários dos Portuários de Ilhéus. (*Diário Oficial* de 14 de setembro de 1949).

OFÍCIO

N.º 37.78 — de 2 de agosto de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Senhor Ministro, por despacho de 26 do mesmo mês, aprovava a tomada de contas da Companhia Industrial de Ilhéus Sociedade Anônima, relativa ao ano de 1948. (Proc. 6.390-49).

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

DECRETOS

N.º 26.495 — de 22 de março de 1949 — Fixa vencimentos e salários dos dirigentes e servidores da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro e dá outras providências. (*Diário Oficial* de 22 de março de 1949).

N.º 26.589, de 13 de abril de 1949 — Autoriza a permuta do domínio útil de imóveis da União, situados nesta Capital. (*Diário Oficial* de 18 de abril de 1949).

N.º 26.874, de 12 de julho de 1949 — Autoriza a Shell Brasil Limited a aforar o terreno de acrescido de marinha que menciona, situado nesta Capital. (*Diário Oficial* de 10 de agosto de 1949).

26.877, de 12 de julho de 1949 — Autoriza estrangeiro a adquirir o domínio útil do terreno de acrescido de marinha situado nesta Capital. (*Diário Oficial* de 15 de outubro de 1949).

N.º 27.145, de 6 de setembro de 1949 — Aprova projeto para urbanização da Praça Mauá, no Distrito Federal. (*Diário Oficial* de 9 de setembro de 1949).

N.º 27.545, de 6 de dezembro de 1949 — Autoriza a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro a operar em armazéns gerais e aprova o respectivo regulamento interno. (*Diário Oficial* de 26 de dezembro de 1949).

LEI

N.º 660, de 2 de abril de 1949 — Concede isenção de direitos de importação e demais taxas aduaneiras para o carvão que a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro importa para os seus serviços. (*Diário Oficial* de 6 de abril de 1949).

PORTARIAS

N.º 30, de 19 de janeiro de 1949, do MVOP — Constituindo comissão para rever normas de trabalho, taxas e salários operários portuários. (*Diário Oficial* de 21 de janeiro de 1949, retificado no de 25 de janeiro de 1949).

N.º 33, de 19 de janeiro de 1949, do MVOP — Aprovando minuta de contrato e autorizando a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro a realizar com o IAPM empréstimo de Cr\$ 40.000.000,00 para custear a construção da Vila Portuária Presidente Dutra. (*Diário Oficial* de 31 de janeiro de 1949).

N.º 67, de 31 de janeiro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para a construção de um pier na

Praça Mauá. (*Diário de Oficial* de 8 de fevereiro de 1949)..

N.º 96, de 5 de fevereiro de 1949, do MVOP — Delegando competência ao Chefe do DPRC-13 para empenhar despesas e requisitar pagamentos. (*Diário Oficial* de 8 de fevereiro de 1949).

N.º 316, de 30 de março de 1949, do MVOP — Aprovando tabela C — capatazias, em substituição a que se refere a Portaria n.º 922-47. (*Diário Oficial* de 5 de abril de 1949, retificado nos de 9 e 11 de abril de 1949).

N.º 462, de 20 de maio de 1949, do MVOP — Acrescentando itens na tabela C — capatazias e na tabela D — armazenagem interna. (*Diário Oficial* de 27 de maio de 1949, retificado no de 31 de maio de 1949).

N.º 529, de 9 de junho de 1949, do MVOP — Autorizando aumento de taxas na tabela G-4 da tarifa em vigor (*Diário Oficial* de 17 de junho de 1949, retificado no de 21 de junho de 1949).

N.º 737, de 12 de agosto de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para a construção de um edifício na ponta do Cajú, (*Diário Oficial* de 16 de agosto de 1949).

N.º 773, de 24 de agosto de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para a construção de banheiros e vestiários no cais do Pôrto do Rio de Janeiro. (*Diário Oficial* de 13 de setembro de 1949).

N.º 808, de 1 de setembro de 1949, do MVOP — Acrescentando taxa na tarifa em vigor no Pôrto do Rio de Janeiro. (*Diário Oficial* de 6 de setembro de 1949, retificado no de 9 de setembro de 1949).

N.º 809, de 1 de setembro de 1949, do MVOP — Dispensando represen-

tante do Ministério da Fazenda da comissão constante da Portaria número 30-49. (*Diário Oficial* de 6 de setembro de 1949).

N.º 810, de 1 de setembro de 1949, do MVOP — Designando representante do Ministério da Fazenda para integrar a comissão constante da Portaria n.º 30-49. (*Diário Oficial* de 6 de setembro de 1949).

N.º 850, de 14 de setembro de 1949, do MVOP — Aprovando aumento nas tarifas para passagens da Cia. Cantareira e Viação Fluminense. (*Diário Oficial* de 15 de setembro de 1949).

N.º 866, de 20 de setembro de 1949, do MVOP — Delegando competência ao Chefe do 13.º DPRC. (*Diário Oficial* de 22 de setembro de 1949).

N.º 917, de 10 de outubro de 1949, do MVOP — Designando substituto do Chefe do 13.º DPRC. (*Diário Oficial* de 12 de outubro de 1949).

N.º 930, de 13 de outubro de 1949, do MVOP — Autorizando aumento nas tarifas para passagens da Frota Carioca. (*Diário Oficial* de 15 de outubro de 1949).

N.º 952, de 24 de outubro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para construção de uma cantina no pátio da Divisão de Conservação e Obras no Pôrto do Rio de Janeiro. (*Diário Oficial* de 9 de novembro de 1950).

N.º 956, de 25 de outubro de 1949, do MVOP — Autorizando a Administração do pôrto, fazer diversas instalações. (*Diário Oficial* de 9 de novembro de 1949).

N.º 1.011, de 11 de novembro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para a construção da faixa interna da Avenida Rio de Ja-

neiro. (*Diário Oficial* de 21 de novembro de 1949).

N.º 1.094, de 14 de dezembro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para construção de linhas férreas no cais do Cajú. (*Diário Oficial* de 30 de dezembro de 1949).

N.º 1.098, de 16 de dezembro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para construção de edifício no pôrto do Rio de Janeiro. (*Diário Oficial* de 30 de dezembro de 1949).

N.º 1.144, de 28 de dezembro de 1949, do MVOP — Aprovando tarifas para o pôrto. (*Diário Oficial* de 16 de janeiro de 1950, retificado no de 25 de janeiro de 1950).

N.º 1.148, de 23 de dezembro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para a construção das redes de energia elétrica no cais do Cajú. (*Diário Oficial* de 10 de janeiro de 1950, retificado no de 14 de janeiro de 1950).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 149, de 7 de dezembro de 1948 — Aviso n.º 1.901, de 12 de novembro de 1948, do MVOP — Sobre pagamento à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, correspondente à taxa de 10%. O Tribunal ordenou o registro da despesa. (*Diário Oficial* de 12 de janeiro de 1949).

Ata n.º 160, de 30 de dezembro de 1948, Aviso n.º 1.978, de 30 de novembro de 1948, do MVOP — Sobre pagamento à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro. O Tribunal ordenou o registro da despesa. (*Diário Oficial* de 3 de fevereiro de 1949).

Ata n.º 3, de 13 de janeiro de 1949 — Avisos ns. 1.921 e 1.926, de 18 e 19 de novembro de 1948, respecti-

vamente, sobre o pagamento à Cia. Siderúrgica Nacional e a Cocite Irmão & Cia. Ltda. O Tribunal ordenou o registro das despesas. (*Diário Oficial* de 15 de março de 1949).

DESPACHOS

De 22 de dezembro de 1948, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Indeferindo requerimento de S. Fridmam, sobre redução de taxa de armazenagem. (*Diário Oficial* de 4 de janeiro de 1949).

De 22 de janeiro de 1949, do MVPO — Indeferindo recurso da "Estacas Franki Limitada", referente a construção do pier. (*Diário Oficial* de 25 de janeiro de 1949).

De 22 de janeiro de 1949, do MVOP — Indeferindo recurso de "Braithwaite & Company Engineers Ltda. (*Diário Oficial* de 31 de janeiro de 1949).

De 9 de abril de 1949, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Deferindo requerimento da Shell Mex Brasil Limited. (*Diário Oficial* de 12 de abril de 1949).

De 28 de julho de 1949, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Deferindo requerimento da Standard Oil Company of Brazil. (*Diário Oficial* de 1 de agosto de 1949).

De 20 de agosto de 1949, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Deferindo requerimento da Scandia Comércio e Indústria Limitada. (*Diário Oficial* de 24 de agosto de 1949).

De 10 de agosto de 1949, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Deferindo requerimento Guido Hanning. (*Diário Oficial* de 12 de agosto de 1949).

De 15 de setembro de 1949, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Deferindo requerimento da Standard Oil Company of Brazil. (*Diário Oficial* de 21 de setembro de 1949).

De 20 de setembro de 1949, do MVOP — Indeferindo memorial de Servidores da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro. (*Diário Oficial* de 27 de setembro de 1949).

De 23 de setembro de 1949, do MVOP — Mandando arquivar requerimento encaminhado pela Associação dos Ex-Combatentes do Brasil. (*Diário Oficial* de 27 de setembro de 1949).

De 5 de outubro de 1949, do MVOP — Deferindo requerimento da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro. (*Diário Oficial* de 8 de outubro de 1949).

De 10 de outubro de 1949, do MVOP — Aprovando requerimento da firma Fernandes Silveira. (*Diário Oficial* de 5 de novembro de 1949).

De 11 de novembro de 1949, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Aprovando requerimento da The Caloric Company. (*Diário Oficial* de 17 de novembro de 1949).

OFÍCIOS

N.º 4.228 — de 2 de setembro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Presidente da República, por despacho exarado na Exposição de motivos do DASP., aprovara a gestão financeira da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, relativa ao exercício de 1942. (Processo n.º 7.317-49).

N.º 4.782 — de 10 de outubro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Presidente

da República, por despacho exarado na exposição de motivos do DASP, aprovara o relatório da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, relativo ao exercício de 1947. (Processo número 8.544-49).

N.º 4.979, de 24 de outubro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 10 do mesmo mês, aprovara parecer do Consultor Jurídico, referente a taxa instituída pela Portaria n.º 433, de 14 de abril de 1944 (Proc. 8.991-49).

N.º 5.183, de 9 de novembro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Presidente da República, por despacho de 27 do mês anterior, exarado na exposição de motivos do DASP, aprovara o orçamento da APRJ, para o corrente exercício. (Proc. 9.467-49).

PÔRTO DE NITERÓI

FORTARIAS

N.º 461, de 20 de maio de 1949, do MVOP — Delegando competência ao substituto do Chefe do 14.º DPRC, para empenhar despesas, requisitar pagamento, etc. (*Diário Oficial* de 23 de maio de 1949).

N.º 912, de 7 de outubro de 1949, do MVOP — Designando funcionário para exercer a função de Chefe do 14.º DPRC. (*Diário Oficial* de 10 de outubro de 1949).

N.º 913, de 7 de outubro de 1949, do MVOP — Dispensando funcionário da função de Chefe do 14.º DPRC. (*Diário Oficial* de 10 de outubro de 1949).

N.º 1.037, de 22 de novembro de 1949, do MVOP — Delegando compe-

tência ao Chefe do 14.º DPRC, para empenhar despesas, etc. (*Diário Oficial* de 24 de novembro de 1949).

DESPACHOS

De 22 de fevereiro de 1949, do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais — Aprovando requerimento da The Coal Company Limited. (*Diário Oficial* de 4 de março de 1949).

De 10 de outubro de 1949, do MVOP — Aprovando requerimento da firma Fernandes Silveira. (*Diário Oficial* de 10 de novembro de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949, Ofício n.º 496, de 9 de janeiro de 1949, do MVOP — Referente à distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro da distribuição. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

OFÍCIO

N.º 4.979, de 24 de outubro de 1949, do Diretor da D. O. do MVOP — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 10 do mesmo mês, aprovara parecer do Consultor Jurídico, referente a taxa instituída pela portaria n.º 433, de 14 de abril de 1944. (Proc. 8.991-49).

PÔRTO DE SANTOS

DECRETOS

N.º 26.823, de 28 de junho de 1949, altera a classificação de despesa de que trata o parágrafo único do Decreto n.º 8.346, de 8 de dezembro de 1941. (Art. único) (*Diário Oficial* de 30 de junho de 1949).

N.º 27.364, de 26 de outubro de 1949 — Aprova projeto e orçamento

para a construção do oleoduto Santos-São Paulo. (*Diário Oficial* de 5 de novembro de 1949).

N.º 27.578, de 13 de dezembro de 1949 — Aprova projeto e orçamento para construção da Sub-estação 10-A, no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 24 de dezembro de 1949, retificado no de 30 de dezembro de 1949).

N.º 27.607, de 20 de dezembro de 1949 — Suspende o funcionamento da "Associação Beneficente dos Empregados da Companhia Docas de Santos" sediada em Santos, Estado de São Paulo. (*Diário Oficial* de 20 de dezembro de 1949).

N.º 27.619, de 23 de dezembro de 1949 — Declara de utilidade pública, para desapropriação pela Estrada de Ferro Santos à Jundiáí, as áreas imprescindíveis à construção do Sistema de Oleodutos Santos-São Paulo, de concessão do Conselho Nacional do Petróleo, àquela Estrada. (*Diário Oficial* de 26 de dezembro de 1949).

PORTARIAS

N.º 94, de 5 de fevereiro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento, para as obras do edifício de carpintaria da Ilha de Barnabé, no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 14 de fevereiro de 1949).

N.º 104, de 7 de fevereiro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento para a construção do aumento e reforma do edifício da Sub-estação elétrica n.º 9, no Valongo. (*Diário Oficial* de 14 de fevereiro de 1949).

N.º 205, de 25 de fevereiro de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento referentes à construção de um muro divisório ao longo da linha da Estrada de Ferro Santos à Jundiáí.

(*Diário Oficial* de 26 de fevereiro de 1949).

N.º 206, de 25 de fevereiro de 1949, do MVOP — Autorizando a Cia. Docas de Santos, a ajustar com o Banco do Brasil S. A., uma operação de crédito na importância de Cr\$ 55.000.000,00. (*Diário Oficial* de 26 de fevereiro de 1949).

N.º 279, de 19 de março de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento, referentes à construção de dois vagões. (*Diário Oficial* de 24 de março de 1949).

N.º 343, de 7 de abril de 1949, do MVOP — Aprovando os termos do contrato, projeto e orçamento, referentes à construção de tanques para depósito de óleo combustíveis, na Alamoia, pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 26 de abril de 1949, retificado no de 29 de abril de 1949).

N.º 409, de 5 de maio de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento referentes à aquisição de guindaste para movimentação de mercadoria no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 11 de maio de 1949).

N.º 419, de 10 de maio de 1949, do MVOP — Aprovando projeto e orçamento referentes à construção de um vestiário no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 19 de maio de 1949).

N.º 39, de 23 de maio de 1949, MTIC — Designando comissão para estudar as reivindicações dos portuários de Santos. (*Diário Oficial* de 28 de maio de 1949).

N.º 505, de 1 de junho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento referentes à construção de um armazém no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 3 de junho de 1949, retificado no de 7 de junho de 1949).

N.º 134, de 3 de junho de 1949, do M. F. — Expedindo instruções, relativas ao transporte de café com destino aos portos de exportação. (*Diário Oficial* de 4 de junho de 1949).

N.º 589, de 28 de junho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando orçamento referente à aquisição de 10 tratores destinados a manobras no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 6 de julho de 1949).

N.º 630, de 6 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento referentes à construção de um tanque metálico na Ilha de Barnabé. (*Diário Oficial* de 28 de julho de 1949).

N.º 678, de 25 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando orçamento para a aquisição de 10 cavalos mecânicos para o pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 30 de julho de 1949).

N.º 688, de 25 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando orçamento relativo ao lançamento entre a Ilha de Barnabé e Alamoia, de um alimentador de energia elétrica. (*Diário Oficial* de 30 de julho de 1949).

N.º 702, de 29 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando justificativa de despesas relativas à construção dos tanques para depósito de óleo combustível na Alamoia, no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 8 de agosto de 1949).

N.º 747, de 17 de agosto de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando novas tabelas de taxas da tarifa portuária para o pôrto. (*Diário Oficial* de 22 de agosto de 1949, retificado no de 1 de setembro de 1949).

N.º 822, de 6 de setembro de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando especificações e orçamentos relativos ao lan-

çamento de cabos alimentadores de energia elétrica, das Sub-estações do Saboó, no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 15 de setembro de 1949).

N.º 826, de 6 de setembro de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando especificações e orçamentos relativos ao lançamento de cabos alimentadores de energia elétrica no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 15 de maio de 1949).

N.º 825, de 29 de setembro de 1949, do M. V. O. P. — Retificando o item 15 da Tabela H — das tarifas portuárias. (*Diário Oficial* de 1 de outubro de 1949).

N.º 906, de 6 de outubro de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para construção de dois grupos sanitários dentro dos armazéns 26 e 4, no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 15 de outubro de 1949).

N.º 955, de 24 de outubro de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para construção de muro de fechamento de terreno, na cidade de Santos. (*Diário Oficial* de 5 de maio de 1949).

N.º 970, de 27 de outubro de 1949, do M. V. O. P. — Retificando o item 6 da tabela C — das tarifas portuárias. (*Diário Oficial* de 1 de novembro de 1949).

N.º 1.069, de 7 de dezembro de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para o calçamento junto ao armazém XVIII, no pôrto de Santos. (*Diário Oficial* de 24 de dezembro, retificado no de 27 de dezembro de 1949).

DESPACHO

De 7 de fevereiro de 1949, do Ministério da Viação e Obras Públicas — Indeferindo requerimento da Junta Governativa do Sindicato dos Operários nos Serviços Portuários de Santos. (*Diário Oficial* de 18 de fevereiro de 1949).

PÔRTO PARANAGUÁ

DECRETO

N.º 26.398, de 23 de fevereiro de 1949 — Autoriza a novação do contrato de concessão do pôrto do Paranaguá, celebrado com o Estado do Paraná, assim como a concessão do pôrto de Antonina no mesmo Estado. (*Diário Oficial* de 17 de março de 1949, retificado no de 31 de março de 1949).

PORTARIAS

N.º 197, de 24 de fevereiro de 1949, do M. V. O. P. — Delegando competência ao Chefe substituto do 16.º DPRC, para empenhar despesas, requisitar pagamentos e adiantamentos. (*Diário Oficial* de 28 de fevereiro de 1949).

N.º 615, de 4 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando contrato de 11 de dezembro de 1948, referente a empréstimo. (*Diário Oficial* de 2 de dezembro de 1949).

N.º 662, de 18 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para a construção de um depósito de inflamáveis no pôrto de Paranaguá. (*Diário Oficial* de 9 de agosto de 1949, retificado no de 12 de agosto de 1949).

CONTRATO

Têrmo de Contrato celebrado com o govêrno do Estado do Paraná para a novação do contrato de concessão do Pôrto de Paranaguá, assim como de concessão das obras de melhoramento e exploração do Pôrto de Antonina. (*Diário Oficial* de 7 de abril de 1949, retificado no de 11 e 13 de abril de 1949).

DESPACHO

De 9 de junho de 1949, do M.V.O.P. — Indeferindo requerimento da Paraná Companhia de Seguros Gerais. (*Diário Oficial* de 14 de junho de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 30, de 11 de março de 1949, Ofício n.º 498, de 9 de fevereiro de 1949, do M. V. O. P. — Solicitando distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro da distribuição. (*Diário Oficial* de 6 de junho de 1949).

Ata n.º 64, de 30 de maio de 1949 — Aviso n.º 402, de 20 de abril de 1949, do M. V. O. P. — Referente ao contrato celebrado com o govêrno do Estado do Paraná. O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 1 de agosto de 1949).

Ata n.º 80, de 5 de julho de 1949, Aviso n.º 402, de 20 de abril de 1949, do M. V. O. P. — Referente ao contrato celebrado com o govêrno do Estado do Paraná. O Tribunal mandou reiterar a diligência ordenada em 27 de maio de 1949. (*Diário Oficial* de 16 de agosto de 1949).

Ata n.º 97, de 12 de agosto de 1949, Aviso n.º 895, de 29 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Sobre o contrato celebrado com o govêrno do Estado do Paraná. O Tribunal ordenou o registro do contrato de 4 de abril de 1949. (*Diário Oficial* de 3 de outubro de 1949).

OFÍCIO

N.º 3.780, de 3 de agosto de 1949, do Diretor da D. O. do M. V. O. P. — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 26 do mês anterior, aprovara a tomada de contas do pôrto de Paranaguá, relativa ao ano de 1949. (Processos n.º 6.406-49).

PORTOS DO ESTADO DE SANTA CATARINA

DECRETOS

N.º 26.389, de 23 de fevereiro de 1949 — Aprova novo orçamento para construção de obras do cais acostável do pôrto de Itajaí. (*Diário Oficial* de 25 de fevereiro de 1949).

N.º 27.428, de 16 de novembro de 1949 — Altera, sem aumento de despesas, a Tabela Numérica Especial de Mensalistas da Administração do Pôrto de Laguna e dá outras providências. (*Diário Oficial* de 18 de novembro de 1949).

N.º 27.573, de 12 de dezembro de 1949 — Aprova novo orçamento para execução de melhoramentos do canal de navegação entre São Francisco e Joinville, no Estado de Santa Catarina. (*Diário Oficial* de 14 de dezembro de 1949).

PORTARIAS

N.º 218, de 2 de março de 1949, do M. V. O. P. — Dispensando Engenheiro da função de Chefe do 17.º D. P. R. C., (*Diário Oficial* de 4 de março de 1949).

N.º 219, de 2 de março de 1949, do M. V. O. P. — Designando Engenheiro para exercer a função de Chefe do 17.º D. P. R. C. (*Diário Oficial* de 4 de março de 1949).

N.º 286, de 22 de março de 1949, do M. V. O. P. — Tornando sem efeito a Portaria n.º 219, de 2 de março de 1949. (*Diário Oficial* de 24 de março de 1949).

N.º 290, de 22 de março de 1949, do M. V. O. P. — Tornando sem efeito a Portaria n.º 218, de 2 de março de 1949. (*Diário Oficial* de 24 de março de 1949).

N.º 378, de 20 de abril de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento referentes à dragagem do canal de acesso e do pôrto de Florianópolis. (*Diário Oficial* de 23 de abril de 1949, retificado no de 28 de abril de 1949).

N.º 666, de 20 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Delegando competência ao Chefe substituto do 17.º D. P. R. C. (*Diário Oficial* de 21 de julho de 1949).

N.º 752, de 22 de agosto de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para a consolidação da margem direita do Rio Itajaí, no pôrto de Blumenau. (*Diário Oficial* de 24 de agosto de 1949).

N.º 754, de 22 de agosto de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para construção de um trecho do cais n.º 1 do pôrto de São Fran-

cisco do Sul. (*Diário Oficial* de 20 de outubro de 1949).

N.º 1.036, de 22 de novembro de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para instalações na pedreira de Ataláia, em Itajaí. (*Diário Oficial* de 24 de novembro de 1949).

CONTRATOS

Térmo Aditivo ao de Ajuste assinado em 27 de abril de 1944 entre o Governo Federal e a Cobrasil. (*Diário Oficial* de 3 de maio de 1949).

Térmo de Contrato celebrado com o Estado de Santa Catarina, para arrendamento da Estrada de Ferro Santa Catarina, bem como suas seções rodoviárias e de navegação fluvial. (*Diário Oficial* de 10 de outubro de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 149, de 7 de dezembro de 1948, Aviso n.º 1.889, de 1948, sôbre 1948, Aviso n.º 1.889, de 1948, sôbre o término de ajuste e aditivo celebrados com afirma H. Cintra. O Tribunal ordenou o registro do término de ajuste e seu término aditivo. (*Diário Oficial* de 12 de janeiro de 1949).

Ata n.º 30 de 11 de março de 1949, Ofício n.º 499, de 9 de fevereiro de 1949, solicitando distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro da distribuição. (*Diário Oficial* de 6 de junho de 1949).

Ata n.º 40, de 5 de abril de 1949, Aviso n.º 261, de 18 de março de 1949, do M. V. O. P. — Referente ao término aditivo ao de ajuste assinado em 27 de abril de 1944. O Tribunal recusou o registro. (*Diário Oficial* de 4 de julho de 1949).

Ata n.º 57, de 13 de maio de 1949. Aviso n.º 261, de 18 de março de 1949, do M. V. O. P. — Referente ao termo aditivo ao de ajuste assinado em 27 de abril de 1944. O Tribunal encaminhou o contrato ao Congresso Nacional. (*Diário Oficial* de 27 de julho de 1949).

Ata n.º 74, de 21 de junho de 1949. Ofícios ns. 2.216, 5.984, 6.387, 8.467 e 3.562, respectivamente, de 9 de dezembro de 1947, 26 de maio, 3 de junho, 12 de julho de 1948 e 31 de março de 1949, concernentes ao termo de acôrdo celebrado em 18 de novembro de 1947, entre o Govêrno da União e a Cia. Docas de Imbituba. O Tribunal mandou reiterar a diligência ordenada em 10 de maio de 1949. (*Diário Oficial* de 10 de agosto de 1949).

Ata n.º 77, de 28 de junho de 1949. Aviso n.º 523, de maio de 1949, do M. V. O. P. — Pedido de reconsideração, referente ao termo aditivo ao de ajuste assinado em 27 de abril de 1944. O Tribunal deixou de conhecer o pedido de reconsideração e mandou encaminhar ao Congresso Nacional. (*Diário Oficial* de 12 de agosto de 1949).

DESPACHO

De 15 de setembro de 1949, do M. V. O. P. — Deferindo requerimento da Cia. Docas de Imbituba, com sede no Estado de Santa Catarina. (*Diário Oficial* de 16 de setembro de 1949).

OFÍCIOS

N.º 3.720, de 1 de agosto de 1949, do Diretor da D. O. do M.V.O.P. — Comunicando que o Sr. Ministro, por despacho de 22 do mês anterior, aprovava a tomada de contas do pôrto

de Imbituba, relativa ao ano de 1948. (Processo n.º 6.281-49).

PORTOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

DECRETO

N.º 27.322, de 18 de outubro de 1949 — Cria sôbre-cota destinada a compensar o ônus resultante da aplicação da Lei n.º 605, de 5 de janeiro de 1949, na produção dos carvões do Rio Grande do Sul. (*Diário Oficial* de 19 de outubro de 1949).

PORTARIAS

N.º 482, de 23 de maio de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento referentes à construção no pôrto do Rio Grande, de um depósito de locomotivas (*Diário Oficial* de 28 de maio de 1949).

N.º 685, de 25 de julho de 1949, do M. V. O. P. — Aprovando projeto e orçamento para a dragagem do canal de acesso e bacia de evolução do pôrto de Santa Vitória do Palmar. (*Diário Oficial* de 27 de julho de 1949).

ATOS DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 25, de 25 de fevereiro de 1949. Ofício n.º 500, de 9 de fevereiro de 1949, do M. V. O. P. — Solicitando distribuição de crédito. O Tribunal ordenou o registro da distribuição. (*Diário Oficial* de 31 de maio de 1949).

Ata n.º 74, de 21 de junho de 1949. Aviso n.º 284, de 24 de março de 1949, do M. V. O. P. — Referente ao termo de ajuste celebrado com a Cia. Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas. O Tribunal mandou rei-

terá a diligência ordenada em seção de 26 de abril de 1949. (*Diário Oficial* de 10 de agosto de 1949).

OFÍCIOS

N.º 691, de 23 de fevereiro de 1949, do Diretor da D.O. do M.V.O.P. — Comunicando que o sr. Ministro, por despacho de 10 do mesmo mês, aprovara a reconsideração das glosas ao orçamento das obras do pôrto de Pelotas na importância de Cr\$ 36.452.60. (Proc. 1.703-49).

N.º 3.824, de 4 de agosto de 1949, do Diretor da D.O. do M.V.O.P. — Comunicando que o sr. Ministro, por despacho de 29 do mês anterior, aprovara a tomada de contas dos portos do Rio Grande do Sul, referente ao ano de 1947. (Proc. 6.473-49).

PÔRTO DE CORUMBÁ

PORTARIAS

N.º 373, de 20 de abril de 1949, do M.V.O.P. — Designando Engenheiro para exercer as funções de Chefe do 19.º D.P.R.C. (*Diário Oficial* de 22 de abril de 1949 ret. no de 28 de abril de 1949).

N.º 404 de 3 de maio de 1949, do M.V.O.P. — Delegando competência ao Chefe do 19.º D.P.R.C., para empenhar despesas, requisitar pagamentos

e adiantamentos. (*Diário Oficial* de 5 de maio de 1949).

CONTRATOS

Térmo de Ajuste que entre si fazem o D. N. P. R. C. e a firma construtora Leão Ribeiro S. A., para execução dos serviços de atêrro do terraplano do cais do pôrto de Corumbá. (*Diário Oficial* de 12 de agosto de 1949, retif. no de 22 de agosto de 1949).

Térmo de Acórdo celebrado entre o M. V. O. P. e o Estado de Mato Grosso, para o emprêgo da contribuição a que se refere a Lei 316 de 31 de julho de 1948. (*Diário Oficial* de 27 de outubro de 1949, ret. no de 31 de outubro de 1949).

Térmo Aditivo ao de ajuste assinado entre o D. N. P. R. C. e a firma Construtora Leão Ribeiro S. A. (*Diário Oficial* de 24 de novembro de 1949).

ATO DO TRIBUNAL DE CONTAS

Ata n.º 116, de 30 de setembro de 1949, Aviso n.º 1103, de 1 de setembro de 1949, do M. V. O. P. — Relativo ao térmo de ajuste assinado entre o D.N.P.R.C. e a firma Construtora Leão Ribeiro S. A. O Tribunal converteu o julgamento em diligência. (*Diário Oficial* de 9 de dezembro de 1949).

REGISTRO DAS ATIVIDADES LEVADAS A EFEITO DURANTE O ANO DE 1949

ESTADO DO AMAZONAS E TERRITÓRIOS DO ACRE, RIO BRANCO E GUAPORÉ.

Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (1.º D.P.R.C.)

O 1.º Distrito de Portos, Rios e Canais (1.º D. P. R. C.) tem a seu cargo a superintendência dos serviços de portos, rios e canais do Estado do Amazonas e Territórios do Acre, Rio Branco e Guaporé.

As atividades dêste Distrito, durante o ano de 1949, consistiram na fiscalização do contrato da "Manaus Harbour Cia. Limitada", concessionária do pôrto de Manaus e na execução de serviços de limpeza e desobstrução de paranás e igarapés no Município de Manaus, trabalhos que além de trazer benefícios à navegação fluvial, propiciarão maiores facilidades ao abastecimento da capital amazonense.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal.....	287.715,80	282.915,80	4.800,00
Material.....	348.000,00	348.000,00	—
Obras.....	1.100.000,00	1.099.924,40	75,60

PÔRTO DE MANAUS

I — CONTRATO

O pôrto de Manaus continua entregue, sob regme de concessão, à "Manaus Harbour Limited" que sucedeu à firma B. Rymkiewicz & Cia., mediante terno de transferência assinado em 25 de agosto de 1900.

Salvo modificações em planos de obras e prazos para sua execução, introduzidas pelos decretos ns. 8.541, de

1911, 10.883, de 1914 e 14.940 de 1921, o contrato primitivo, outorgado à citada firma, *ex-vi* do decreto número 3.725, de 1 de agosto de 1900 permanece inalterado.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Manaus conta com as seguintes instalações:

Cais: flutuante com 1.311 metros de extensão acostável, para 7 e 12

metros de profundidade em águas mínimas. Existe também uma muralha com 605 metros de extensão, que oferece atracação somente nos períodos das grandes enchentes;

Armazens — 17 e mais um galpão provisório para as emergências, com um total de área de 19.529,80m²;

Pátios — cobertos e não cobertos, com uma área total de 6.731 m²;

Guindastes — 15, sendo 13 elétricos de 3 toneladas e 2 a vapor de 5 e 7 toneladas;

Cábrea — 1 de 30 toneladas;

Pontões — 2, para armazenamento de inflamáveis, sendo um com capacidade de 1.588 toneladas e outro com capacidade de 1.300 toneladas;

Elevadores elétricos — 2, para movimentação de mercadorias e com capacidade de 3 toneladas cada um;

Tratores para manobras — 8;

Carros elétricos — 6, com plataforma para 3 toneladas de carga;

Carros-reboques — 20, com plataforma para 3 toneladas de carga;

Vagonetes — 80, com capacidade de 3 toneladas;

Carros — (rebocados por tratores): 10, com plataforma para 3 toneladas de carga;

Linhas férreas — bitola de 1 metro, com a extensão aproximada de 4.000 metros;

Alvarengas — 30, sendo 26 de ferro e 5 de madeira, com a capacidade total de 2.902 toneladas;

Flutuantes — 9, empregados nos serviços de carga e descarga das embarcações, com capacidade total de 570 toneladas;

Rebocadores — 2, com potência de 70 e 16 H. P.;

Draga — 1, auto-transportadora, de caçambas, com o rendimento horário de 25m³, em areia, e com tanques de capacidade total de 50m³;

Usina termo-elétrica — 1, com 4 geradores de capacidade total de 287, 5 kw;

Aparelhagem contra incêndio — 20, aparelhos "sprinklers" sendo 16 de 2,1/2 galões e 4 de 4 galões.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TcP.)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TcE)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	135 727	164.825	29.098	47.278	49.834	2.556
Internacional.....	11.460	11.820	360	18.931	21.433	2.502
TOTAL.....	147 187	176 645	29.458	66 209	71.267	5.058

Pelo exame do quadro acima verifica-se que houve, em 1949, no pôrto de Manáus, aumento no movimento

geral de mercadorias, comparado com o ano anterior, tanto no comércio internacional como no de cabotagem.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	795	721	— 74	184.474	218.882	34.408
Estrangeira.....	36	31	— 5	161.915	163.246	3.431
TOTAL.....	831	752	— 79	346.389	384.228	37.839

Pelo quadro acima, vê-se que houve, em 1949, no pôrto de Manáus, decréscimo no movimento de navios nacionais e estrangeiros, porém um sensível aumento na tonelagem total de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Manáus foi de 189 toneladas por metro, ou seja, de 20% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta d'êste impôsto, no ano de 1949, foi de CrS 348.461,00. Houve, pois, um decréscimo de CrS 20.135,10 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Manaus atingiu, em 1949, a CrS 8.712.323,80, verificando-se assim um aumento de CrS 1.103.357,00 sôbre a renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949 foi arrecadada, no pôrto de Manáus, por conta dessa taxa, a importância de CrS 1.272.670,10, verificando-se assim um acréscimo de CrS 187.149,00 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do pôrto de Manáus continua entregue, sob o regime de concessão, à “Manaus Harbour Limited”, tendo os respectivos serviços decorridos normalmente e apresetado no ano de 1949 a maior renda já verificada desde o início da exploração.

b) TOMADA DE CONTAS — Procedeu-se, em 1949, à tomada de contas à “Manaus Harbour Limited”, relativa ao ano de 1948, tendo a mesma merecido a aprovação de V. Excia. com os seguintes resultados:

	Cr\$
Capital total do pôrto.....	20.985.024,50
Capital compensado	4.137.606,00
Capital especial	120.932,90
Valor do estoque do almoxarifado	898.865,20
Total da renda bruta	7.608.966,80
Receita a arrecadar	226.305,50
Despesas de exploração.....	5.560.732,30
Renda líquida	2.048.234,50
Percentagem da renda líquida sôbre o capital	9,76 %
Taxa de emergência	1.194.639,10

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1949 foram realizadas, pelo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (1.º DPRC), observações do nível das águas

do rio Negro, tendo-se verificado a cota máxima de 28,32 m, em 18 de junho e a cota mínima de 20,08m em 3 de novembro do referido ano. Nos cais flutuantes "ABC" e "DK", destinados respectivamente aos navios de procedência do estrangeiro e de grande cabotagem, verificaram-se a maior profundidade de 31,19 m em junho e a menor profundidade de 19,18 em dezembro; e no flutuante "L", destinado à atracação de pequenas embarcações fluviais, verificaram-se a maior profundidade de 17,55 m em junho e a menor profundidade de 9,54 m em dezembro.

OBRAS — Pelo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (1.º DPRC) foram executados, durante o ano de 1949, os seguintes trabalhos:

a) procedeu-se, em estreita colaboração com a Capitania de Portos do Amazonas e Acre e com a Polícia Marítima, a remoção de um grande número de casas flutuantes localizadas nos igarapés de Cachoeira Grande e Cachoeirinha que limitam a cidade de Manaus, as quais vêm servindo de moradia e de entreposto de mercadorias, dificultando consideravelmente a navegação das pequenas embarcações que nêles procuram abrigo dos temporais que assolam a cidade em várias épocas do ano;

b) prosseguiram os trabalhos de limpeza e desobstrução do furo do "Correnteza" que tem 10 quilômetros de curso e liga a próspera zona do "Autaz-Miri" ao paraná do "Careiro", realizando-se os seguintes serviços: roçagem, broca, encoivramento e queima, 48.000 m²; destocamento, 20.000m²; retirada de troncos do leito, 280; escavações na boca Norte, 9.000 m³; abertura de canais de drenagem, 1.500m³;

c) em continuação aos serviços anteriormente executados no furo do "Paracuúba", foram realizados mais os seguintes: escavações na boca sul, 2.360 m³; roçagem 10.000 m²; retirada de troncos do leito, 8;

d) executou-se um completo serviço de roçagem, destocamento e desobstrução do paraná do "Curarizinho", que permitirá franca navegação de pequenos motores e lanchas na próxima enchente, podendo-se resumir os respectivos trabalhos no seguinte: roçagem, 50.000 m²; destocamento, 25.000 m²; retirada de troncos do leito, 60;

e) a pequena vazante impediu que se realizassem serviços de maior envergadura no paraná do "Autaz-Miri", limitando-se o Distrito a conservar os trabalhos feitos anteriormente, removendo 182.000 m² de tapagens que nêle se formam em tôdas as enchentes;

f) nos paranás "Preto", "Caraipé" e "Pacatuba" os serviços executados foram também de limpeza e desobstrução, consistindo na remoção de 396.500m² de tapagens e 83 troncos de árvores.

ESTADOS DO PARÁ E DE GOIÁS E TERRITÓRIO DO AMAPÁ

Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais (2.º DPRC)

As atividades dêste Departamento nos Estados do Pará e Goiás e Território do Amapá são exercidas por intermédio do Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais (2.º DPRC), sediado na cidade de Belém do Pará, e que teve a seu cargo, durante o ano de 1949, além de execução de estudos e de obras em alguns portos e diversos rios do Estado do Pará, a fiscalização dos servi-



Vista geral do Porto de Manaus





Flutuante das Torres "A-B-C"



Plano inclinado do Flutuante "L"



Ponte flutuante "Roadway"



Navio atracado à muralha de cais



Desmonte de uma pequena ilha na boca do "Correnteza" no Amazonas



Abertura de canais de drenagem no "Correnteza"



Limpeza e alargamento do Curarizinho



Rebaixamento da bôca sul do Paracuúba



QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM DIVERSAS ZONAS DO MUNICÍPIO DE MANAUS DURANTE O ANO DE 1949 PELO 1º D.P.R.C.

NATUREZA DO SERVIÇO	FURO DO CORRENTEZA (1)		FURO DO PARACUÍBA (2)		PARANÁ DO CURARIZINHO (3)		PARANÁ DO AUTAZ-MIRI (4)		PARANÁ PRETO (5)		PARANÁ DO CARAHIPIÉ (6)		FURO DO PACATUBA (7)		TOTAL	
	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³
ESCAVAÇÃO		9.000		2.360												11.360
CANAIS DE DRENAGEM		15.000														15.000
DESTOCAMENTO	20000				25000										45000	
REMOÇÃO DE TRONCOS	280		8		60						47		36		431	
REMOÇÃO DE TAPACENS							182000			117500			240000		548500	
LIMPEZA GERAL	48000		10000		50000										108000	

1º DISTRITO DE PORTOS, RIOS E CANAIS



QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM DIVERSAS ZONAS DO MUNICÍPIO DE MANAUS DURANTE O ANO DE 1949 PELO 1º D.P.R.C.

NATUREZA DO SERVIÇO	FURO DO CORRENTEZA (1)		FURO DO PARACUUBA (2)		PARANÁ DO CUPARIZINHO (3)		PARANÁ DO AUTAZ-MIRI (4)		PARANÁ PRETO (5)		PARANÁ DO CARAÍPÉ (6)		FURO DO PACATUBA (7)		TOTAL	
	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³	ÁREA m ²	VOLUME m ³
ESCAVAÇÃO		9.000		2.360												11.360
CANALS DE DRENAGEM		1.500														1.500
DESTOCAMENTO	20.000				25.000										45.000	
REMOÇÃO DE TRONCOS	280		8		60						47		36		431	
REMOÇÃO DE TAPACENS							18.200		11.750		9.000		24.000		54.850	
LIMPEZA GERAL	48.000		10.000		50.000										108.000	

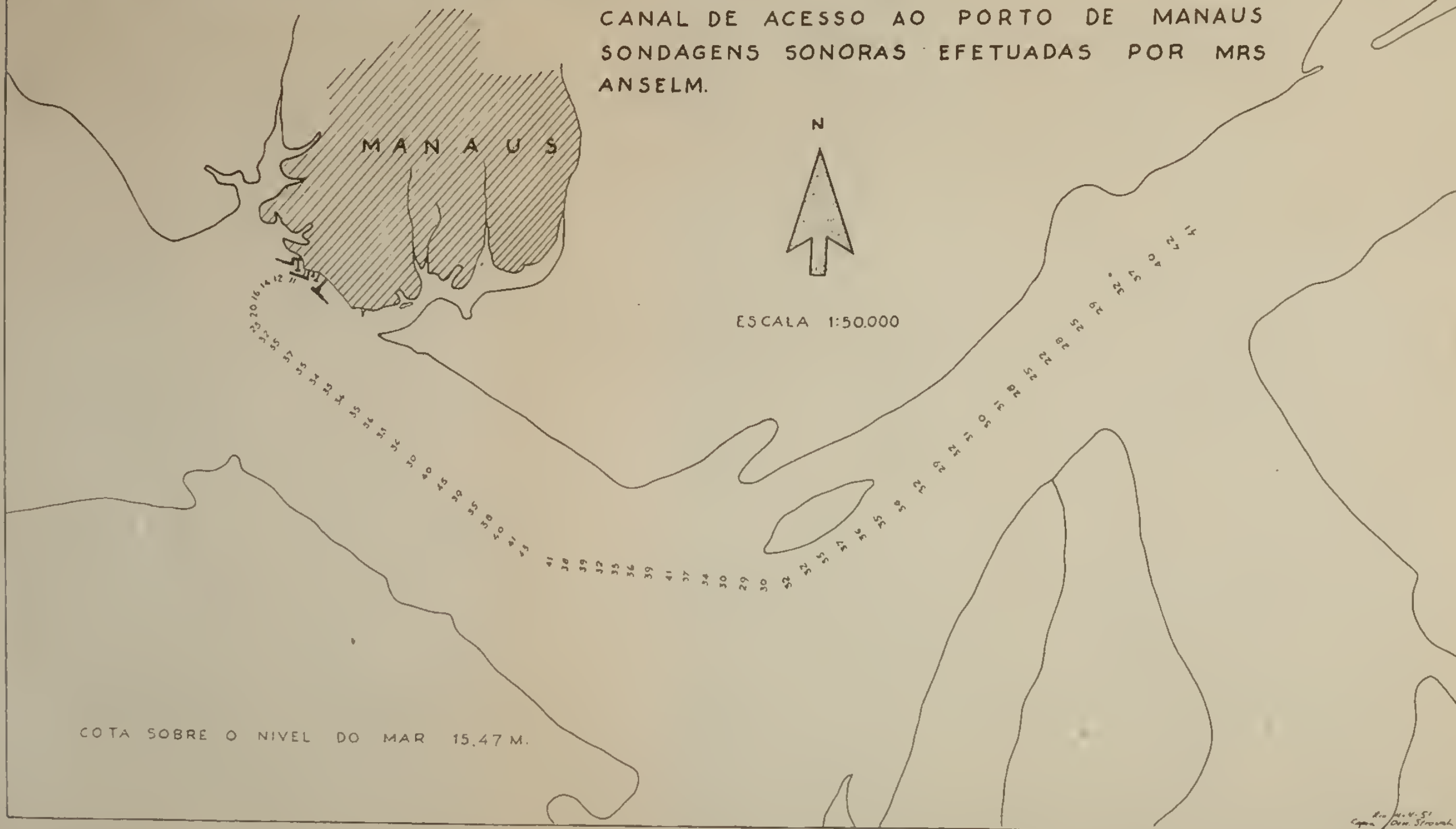
DAS *Atas do Conselho Municipal*

O DE MANAUS
ADAS POR MRS

41
42
40
37
32
29
25
28
22
2

1.º DISTRITO DE PORTOS, RIOS E CANAIS

CANAL DE ACESSO AO PORTO DE MANAUS
SONDAGENS SONORAS EFETUADAS POR MRS
ANSELM.



COTA SOBRE O NIVEL DO MAR 15,47 M.

Rev. M. H. S.
Copia / Div. S. Naval

ços de exploração comercial do pôrto da capital do mesmo Estado, junto aos "Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Pôrto do Pará" (SNAPP), entidade autônoma, criada pelo Decreto-lei n.º 2.154, de 27 de

abril de 1940, a qual, de conformidade com disposições do citado diploma, se tem rígido, naquilo que lhe é aplicável, pelos regulamentos do Lloyd Brasileiro e da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal.....	457.570,00	441.400,00	16.170,00
Material.....	8.600,00	8.459,60	140,40
Obras.....	5.150.000,00	5.150.000,00	—

PÔRTO DE BELÉM

I — ADMINISTRAÇÃO

Os serviços de administração do pôrto de Belém e, bem assim, os de navegação dos rios da Amazônia, continuaram, ainda durante o ano de 1949, a cargo dos "Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Pôrto do Pará" (SNAPP), sob a fiscalização legal, técnica e contábil de uma Delegação de Contrôlo, criada pelo Decreto-lei n.º 5.224, de 25 de janeiro de 1943, da qual é membro o Chefe do Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais dêste Departamento e cujas funções se restringem ao exame das contas e balançetes mensais, apresentando o relatório anual, findo o exercício, ao Tribunal de Contas que, de conformidade com preceito constitucional, julgará da gestão daquela entidade autárquica.

Na forma de sua organização, compõe-se a SNAPP de quatro Superintendências diretamente subordinadas ao Diretor Geral — a Comercial, a de Navegação, a Portuária e a de Diques e Oficinas — sendo de nctar que a primeira cuida, entre outras coisas, da

expansão e melhoria dos serviços portuários e a terceiros trata, apenas, da exploração dos citados serviços, aplicando a respectiva receita, exclusivamente, no custeio dos mesmos e em melhoramentos do pôrto.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Conta o pôrto de Belém com as seguintes instalações:

Cais — com 1.860 metros de extensão acostável, para 5 e 8 metros de profundidade, em águas mínimas;

Armazéns — 15, sendo 12 na faixa do cais, com a área útil total de 34.100 metros quadrados, e 3 externos, com a área útil de 6.000 metros quadrados;

Armazéns para inflamáveis — 3, em Miramar, com capacidade para 25.000 volumes;

Guindastes elétricos — 13, para 1,5 e 5 toneladas;

Guindastes a vapor — 9, para 1,5 a 30 toneladas;

Pontes rolantes — 58, manuais, com capacidade para 1,5 toneladas, montadas no interior dos armazéns;

Tanques para combustíveis líquidos — 35, em Miramar, com capacidade para 73.289.000 litros;

Diques flutuantes — 2, “Afonso Pena” e “Lauro Müller”, de 1.700 toneladas cada um;

Carreiras — 3, para 800 toneladas, operadas por uma mortona;

Linhas férreas — na extensão de 5.780 metros;

Locomotivas — 5, com a potência de 20 C. V.

Cábreas — 2, para 20 toneladas

“Plants” de gasolina — 3, operados por empresas particulares distribuidoras de inflamáveis, em virtude de contratos com os SNAPP. Essas instalações, além

dos tanques a granel, dispõem do necessário aparelhamento para o enchimento de tambores, enlatamento e encaixotamento dos produtos depositados nos referidos tanques.

Continuam entregues ao Banco da Borracha o armazém 9 e metade do 11.

Estão em prosseguimento as obras constantes da relação — programa, que são custeadas pela “taxa de emergência”.

Não houve serviços de dragagem no ano de 1949.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIA — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	227.554	221.714	— 5.840	151.710	153.767	2.057
Internacional.....	177.698	156.487	—21.211	57.340	71.864	14.524
TOTAL.....	405.252	378.201	—27.051	209.050	225.631	16.581

Do confronto dos números acima, verifica-se que decresceu, em 1949, a importação de mercadorias no pôrto

de Belém, tendo, por outro lado, aumentado a exportação.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	557	562	5	464.773	424.046	— 40.727
Estrangeira.....	232	222	— 10	784.119	775.486	— 8.633
TOTAL.....	789	784	— 5	1.248.892	1.199.532	— 49.360

Comparando-se os dados referentes ao movimento de navios no ano de 1949 com os do ano anterior, verifica-se que, embora tenha aumentado o número de navios brasileiros, houve regular decréscimo na respectiva tonelagem de registro, verificando-se também decréscimo no número de navios estrangeiros e na respectiva tonelagem.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Belém foi de 324 toneladas por metro, ou seja, de 30% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros* — A importância arrecadada por conta desse imposto em 1949, no pôrto de Belém, foi de Cr\$ 1.306.722,30. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 1.966.161,00 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Belém atingiu, em 1949, a Cr\$ 20.002.767,70, verificando-se assim um aumento de Cr\$ 3.144.141,00 sobre a renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949 foi arrecadada, no pôrto de Belém, por conta dessa taxa, a importância de Cr\$ 2.870.574,00 verificando-se assim um pequeno decréscimo de Cr\$ 71.604,90 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL.

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do pôrto de Belém, é feita pelos "Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Pôrto do Pará" (S.N.A.P.P.), entidade que atravessa, atualmente, grandes dificuldades em virtude, principalmente, do material de que dispõe, insuficiente e em precário

estado de conservação, em consequência de seu longo uso.

A frota da S.N.A.P.P. continua em más condições e o aparelhamento portuário, obsoleto, carecendo de uma radical transformação que só lentamente se concretizará, mediante aplicação da renda instituída pelo Decreto-lei número 8.311, de 6 de dezembro de 1945, que criou a taxa de emergência e de acôrdo com a relação-programa aprovada pelo antecessor de V. Excia.

b) TARIFAS PORTUÁRIAS — As tarifas portuárias atualmente em vigor no pôrto de Belém, são as aprovadas pela portaria ministerial n.º 1.118 de 29 de dezembro de 1948.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante a ano de 1949 foram realizados, pelo Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais, observações hidrográficas e meteorológicas na cidade de Belém; em Santana, na fôz do rio Arari; em Arariuna e Tuiuiú, no rio Arari; e em Cametá.

O resultado dessas observações pode ser reunido como se segue. Em Belém, a maior altura de maré registrada foi de 3,85 metros, no dia 14 de abril e a menor de 0,18 metro no dia 12 de junho, verificando-se também a pressão atmosférica máxima de 760,6 milímetros, em janeiro, e a mínima de 752,8 milímetros, em novembro, e, bem assim, a temperatura máxima de 34,º,3, em agosto e a mínima de 23,º,8, em janeiro. Em Santana, a maior maré foi de 3,70 metros, no dia 16 de março e a menor de 0,20 metro, em 17 de fevereiro. Em Arariuna, a maior altura de maré foi de 3,74 metros, em 11 de maio, e a menor de 0,72 metro, em 1 de dezembro, verificando-se a chuva máxima mensal de 568,3 milímetros, em maio. Em

Tuiuiú, a maior altura de maré foi de 3,76 metros, em 5 de maio, e a menor de 0,15 metro, em 28 de dezembro, verificando-se ainda a chuva máxima mensal de 617,7 milímetros, em fevereiro. Em Cametá, a maior altura de maré foi de 3,80 metros, em 24 de maio e a menor de 0,00 metro, em 16 de janeiro, verificando-se, também, a direção predominante dos ventos N. E.

OBRAS — Pelo Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais (2.º D. P. R. C.) foram executados, durante o ano de 1949, as seguintes obras:

a) em Cametá, foi construído um cais, numa extensão de 162 metros, ao longo do litoral da cidade, entre as travessas José Bonifácio e 7 de setembro, ligando a extremidade do cais construído em 1948, todo êle de alvenaria de pedra, com 5 metros, em média, de altura, tendo 2 metros de largura na base e 0,60 metro no coroamento; procedeu-se ao aterro entre a muralha e o litoral, num volume de 5.000 metros cúbicos;

b) no Igarapé-Miri, foram feitos o nivelamento, levantamento e sondagens, bem como a roçagem e destocamento, numa largura média de 10 metros, em ambas as margens e em toda a extensão do canal, ou seja, 1.190 metros;

c) no pôrto de Santarém, houve apenas aquisição do material para as obras: pedra e cimento, em valor de Cr\$ 350.000,00;

d) no pôrto da Cidade da Vigia, procedeu-se à construção de 198 metros de cais de alvenaria de pedra, com rejuntamento de argamasa, apresentando a obra um volume de 619 metros cúbicos;

e) no pôrto de Sanilópolis, com a verba de Cr\$ 500.000,00, foram adqui-

ridos os materiais necessários para o início das obras de defesa do mesmo pôrto e contratados os respectivos serviços;

f) na ilha de Marajó foi conservada a parte já limpa dos rios Genipapocú e Tartarugas, prosseguindo-se na limpeza, roçagem e arrancamento dos anigais e touceiras que obstruem os mesmos;

g) no igarapé Peixe-Boi, procedeu-se à limpeza, roçagem derrubada de árvores de certo porte, queima, encoivamento de ambas as margens, numa largura de 10 metros livres para cada lado e retirada de todos os paus do leito, desde a fóz do rio Mocoões até as cabeceiras do igarapé, numa extensão de 17 quilômetros;

h) na vala do Ucuúba, prosseguiu-se na limpeza anterior, com bom resultado para o livre escoamento das águas;

i) no rio Mocoões, afluente do rio Anajás, no trecho entre a fóz do igarapé Peixe-Boi e o igarapé do Francês, numa extensão aproximada de 35 quilômetros, procedeu-se à limpeza de seu leito, retirando-se os balseiros, paus submersos e galhos cortados de árvores pendentes e taboaias que dificultavam a navegação.

ESTADOS DO MARANHÃO E PIAUÍ

Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais (3.º D. P. R. C.)

Os serviços a cargo dêste Departamento nos Estado do Maranhão e Piauí são exercidos pelo Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais (3.º D. P. R. C.), que teve a seu cargo, durante o exercício de 1949, a execução de melhoramentos de diversos rios dos referidos Estados, reconstrução do cais

de Sagração, em São Luis, construção de novo trecho de cais em Teresina, reparação do material pertencente ao mesmo Distrito, bem como os serviços

de fixação de dunas em Luis Correia e a coleta de dados estatísticos nos portos de São Luis, Tutóia, Luis Correia e Parnaíba.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal.....	1.162.480,00	914.477,70	248.002,30
Materiais.....	40.000,00	39.989,10	10,90
Obras.....	6.474.320,00	6.204.385,80	269.934,20

PÔRTO DE SÃO LUÍS

I — CONTRATO

O pôrto de São Luis permaneceu, em 1949, livre de qualquer situação contratual, desde que foi rescindida, pelo Decreto n.º 16.108, de 31 de julho de 1923, a concessão outorgada ao

Estado do Maranhão, em 1918, para a construção das obras de melhoramentos desse pôrto.

II — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Registraram-se os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	114.959	111.399	— 3.560	45.226	48.268	3.042
Internacional.....	9.513	19.278	9.765	45.999	18.650	— 27.349
TOTAL.....	124.472	130.677	6.205	91.225	66.918	— 24.307

Pelos dados acima, verifica-se que houve, em 1949, em comparação com o ano anterior, pequeno aumento geral

na importação e sensível decréscimo na exportação.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Registraram-se os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	1.120	1.158	38	500.665	369.677	130.988
Estrangeira.....	95	58	— 37	265.525	174.747	90.778
TOTAL.....	1.215	1.216	1	766.190	544.424	— 221.766

Verifica-se pelos dados expostos que em 1949 foi bem maior o número de navios nacionais que visitaram o pôrto de São Luiz, comparado com o do ano anterior, não obstante ter sido menor em 1949 a tonelagem de registro dêsses navios. Verifica-se ainda nêsse ano um decréscimo no número de navios estrangeiros e na respectiva tonelagem.

c) RECEITA — *Taxa de 10% sobre a importação do exterior* — A importância arrecadada por conta dêste impôsto, em 1949, no pôrto de São Luiz, atingiu a Cr\$ 272.192,10, verificando-se um decréscimo de Cr\$ 12.965,20 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

III — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Foram realizados os estudos necessários no igarapé do Defunto, afluente do rio Aurá, no Estado do Maranhão, elaborado o respectivo projeto, com o fim de melhorar as condições de embarque e desembarque de cargas no pequeno pôrto que serve ao município de Peri-Mirim.

OBRAS — Pelo Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais (3.º D.P.R.C.) foram executados, no Estado do Maranhão, durante o ano de 1949, as seguintes obras:

a) procedeu-se à construção da barragem de argila e dos dois diques do mesmo material, com 600 e 2.150 metros de extensão, respectivamente, no igarapé do Defunto, tendo sido aplicada nêsses trabalhos a dotação orçamentária de Cr\$ 900.000,00;

b) no rio Mearim, prosseguiram os trabalhos de desobstrução de seu leito e de limpeza de suas margens, tendo sido beneficiado o referido rio numa extensão de 270 quilômetros;

c) no rio Itapecurú, os trabalhos de desobstrução e limpeza parcial das margens, foram executados ainda no trecho compreendido entre as cidades de Colinas e Caxias, numa extensão de 10 quilômetros aproximadamente, procedendo-se também aos trabalhos de reparos e reforma de uma velha rampa existente na cidade de Codó;

d) no igarapé do Jacaré, em frente à cidade de Alcântara, foi construída uma rampa de alvenaria de pedra, numa extensão de 58 metros por 3,20 metros de largura, em continuação ao trecho existente de 22 metros e, no pôrto daquela localidade, foram feitos mais 17 metros de cais de proteção, em alvenaria de pedra e reparados 200 metros de cais em ruínas;

e) no rio Grajaú, estreito, de reduzida profundidade na estiagem e tendo margens geralmente baixas, foram executados serviços de desobstrução na sua fôz, no rio Mearim para montante, até o igarapé das Arrais, numa extensão de 20 quilômetros, aproximadamente; foram removidos 782 troncos de árvores, num volume total de 402 metros cúbicos; também procedeu-se à limpeza do igarapé, seu afluente, que dá acesso ao povoado denominado Japão;

f) no rio Maracú ou canal Gibiú, na cidade de Caxias (Barro Vermelho), foi construída uma escadaria de embarque e desembarque, como início dos serviços previstos para aquela localidade;

g) prosseguiram os trabalhos de reconstrução do cais de Sagração, levando-se a efeito o rejuntamento da muralha do cais, em uma extensão de 490 metros, aproximadamente; a construção do muro de parapeitos, em dois trechos, de 50 e 10 metros, respectivamente, junto à rampa das Palmeiras e um

terceiro trecho de 60 metros, ao lado da rampa de Palácio, inclusive os seus revestimentos; a pavimentação da Avenida 5 de julho, marginal ao cais; a construção do passeio da citada avenida beira mar; a terraplanagem, confecção e assentamento de meio fio e construção de passeio e refúgio, no trecho entre o edifício do Tesouro do Estado e a rampa de Palácio, contíguo a um dos parapeitos construídos;

h) foram feitos serviços de replantio nos claros existentes na área dunosa da Ponta d'Areia, fixada anteriormente, bem como reparos gerais na cerca limitadora dessa área;

i) todos os botes e canoas empregados nos serviços do Terceiro Distrito de

Portos, Rios e Canais (3.º D.P.R.C.) foram consertados e encontram-se em estado regular; a draga "Gomes de Souza", além dos reparos recebidos será submetida a outros nas máquinas e pintura geral; a lancha "Fausto de Souza", já bastante velha, porém tem tido o seu casco conservado mas o motor muito gasto e com mau funcionamento.

PORTOS DE TUTOIA, LUIZ
CORREIA E PARNAÍBA

I — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Registraram-se os seguintes dados:

1. Pôrto de Tutoia

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	8.529	8.175	— 354	9.221	12.916	3.695
Internacional.....	1.384	2.271	887	17.481	17.955	474
TOTAL.....	9.913	10.446	533	26.702	30.871	4.169

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os do ano anterior, verifica-se que embora tenha havido um decréscimo de importação no comér-

cio de cabotagem, registrou-se um aumento geral de tonelagem movimentada, no pôrto de Tutoia.

2. Pôrto de Luiz Correia

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	414	375	— 39	1.571	1.170	— 401
Internacional.....	1.189	987	— 202	5.964	9.861	3.897
TOTAL.....	1.603	1.362	— 241	7.535	11.031	3.496

Pela comparação dos dados referentes a 1949 com os relativos ao ano anterior, verifica-se ter sido maior em 1949 o movimento geral da mercadoria,

não obstante terem sido menores a importação em geral e exportação por cabotagem.

3. *Pôrto de Parnaíba :*

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem..... Interregional.....	2 835	3 695	860	651	510	— 141
TOTAL.....	2 835	3 695	860	651	510	— 141

Pelos dados acima nota-se que houve sensível aumento na importação e pequeno decréscimo na exportação.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

1. *Pôrto de Luis Correia:*

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	121	94	27	2.062	1.552	— 510
Estrangeira.....	15	20	5	37 290	54 660	17.370
TOTAL.....	136	114	22	39 352	56.212	16.860

Comparando-se os dados referentes ao mesmo ano de 1949 com os do anterior, verifica-se que houve em 1949 um menor número de navios nacionais que visitaram o pôrto de Luis Correia

e menor tonelagem de registro, enquanto que houve um maior número de navios estrangeiros e maior tonelagem correspondente, nêsse mesmo ano.

2 *Pôrto de Tutoia*

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	204	211	7	164.077	108.290	— 55.787
Estrangeira.....	42	51	9	101.422	140.040	38.608
TOTAL.....	246	262	16	265.509	248.330	— 17.179

Pelos dados acima verifica-se que embora tenha sido maior o número de navios nacionais que visitaram, em 1949, o pôrto de Tutoia, foi menor a respectiva tonelage m do registro, ve-

rificando-se ainda um maior número de navios estrangeiros e maior tonelage m de registro.

3. Pôrto de Parnaíba :

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	228	280	52	6.735	6.342	393
Estrangeira.....	—	—	—	—	—	—
TOTAL.....	228	280	52	6.735	6.342	393

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os do ano anterior, verifica-se que houve em 1949 um maior número de navios nacionais que visitaram o pôrto de Parnaíba, enquanto que a respectiva tonelage m de registro foi bem menor.

c) RECEITA — Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação:

1. Pôrto de Tutoia — A importância arrecadada por conta do imposto adicional de 10% no pôrto de Tutoia, atingiu, em 1949, a..... Cr\$ 156.273,20, tendo pois havido um acréscimo de Cr\$ 100.671,70 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

2. Pôrto de Luis Correia — A importância arrecadada por conta do imposto adicional de 10%, no pôrto de Luis Correia, atingiu em 1949, a.... Cr\$ 30.615,50, verificando-se, assim, um decréscimo de Cr\$ 18.325,00 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

II — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1949, no Estado do Piauí, o Terceiro Dis-

trito de Portos, Rios e Canais (3.º D. P.R.C.) procedeu ao levantamento batimétrico do ancoradouro, barra e canal de acesso do pôrto de Luis Correia, pelo qual verificou não ter havido modificação sensível nas respectivas profundidades e, bem assim, na orientação do referido canal. Como medida preliminar a melhoria da ligação Luis Correia a Parnaíba, foram dadas pelo mesmo Distrito as providências para o derrocamento de pedras no rio Igaracú, em frente à localidade denominada Testa Branca.

OBRAS — Durante o ano de 1949, foram executadas, no Estado do Piauí, as seguintes obras:

a) no rio Parnaiba, no trecho compreendido entre a cidade de União e o lugar denominado Poções, procedeu-se aos serviços de limpeza e desobstrução, tendo-se retirado do leito vários troncos de árvores, caídos no decorrer da estação chuvosa, bem como, galhadas e balseiros que causaram sérios obstáculos à navegação; no trecho compreendido entre a fôz do Gurgueia e a cidade maranhense de Nova Iorque, foram atacados serviços de melhora-

mento de algumas passagens encachoeiradas do rio, assim discriminadas: derrocagem de uma grande pedra no remanso do "Comboeiro" que vinha, de há muito, prejudicando a navegação, não sendo entretanto possível destruí-la completamente; alargamento do canal do rio, também por derrocagem, no remanso denominado "Canto Escuro"; prosseguimento da reconstrução do dique da cachoeira da "Boa Esperança", com o afundamento de mais duas barcas e um bote, de pedra, num total de 300 metros cúbicos;

b) na via Tutoia, a fim de melhorar as condições de navegabilidade do rio Igaracú, foi feita a dragagem no trecho em frente ao bairro Corôa, numa extensão de 350 metros, aproveitando-se o material dragado, num volume total de 16.000m³, para aterro da área destinada às instalações da Residência do D.P.R.C. — 3, em Parnaíba; foi efetuada a limpeza do igarapé do Guirindó, numa extensão aproximada de 8 quilômetros, com a retirada de vários troncos de mangue caídos no leito, bem como, o destocamento parcial das respectivas margens; procedeu-se também, à desobstrução do rio Barro Duro, numa extensão de 10 quilômetros, a fim de torná-lo franco à navegação comum do rio Parnaíba, no trecho compreendido entre a Vila do Barro Duro e o pôrto de Bom Jardim;

c) foi concluída a construção dos prédios destinados à sede da Residência, e suas oficinas; nêles já se acham instalados o escritório, almoxarifado e demais dependências, tendo sido a respectiva área toda murada levando sua testada, margem do rio Igaracú, uma ccrтина de estacas e placas, de concreto armado, numa extensão de

270 metros; foi iniciada, também, a proteção da margem do referido rio, no trecho em frente ao bairro Tucurus, com a cravação das estacas de concreto armado, numa extensão de 140 metros;

d) em Teresina, à margem do rio Parnaíba, foram construídos mais 70 metros de cais, em alvenaria de pedra, em prolongamento ao trecho de 130 metros, concluído no ano anterior, tendo sido dispendida na obra a quantia de Cr\$ 500.000,00;

e) mantidas as fixações anteriores, foram executados 7.000 metros de cercas para formação de 1.700 metros de antedunas, na faixa litorânea da Ilha Grande de Santa Isabel e procedeu-se aos reparos nas cercas de arame farpado que protegem as áreas dunosas nêses serviços a importância de... Cr\$ 40.000,00.

ESTADO DO CEARÁ

Quarto Distrito de Portos, Rios e Canais (4.º D.P.R.C.)

As atividades dêste Departamento, no Estado do Ceará, são exercidas por intermédio do Quarto Distrito de Portos, Rios e Canais (4.º D. P. R. C.), sediado na cidade de Fortaleza, e que teve seu cargo, durante o exercício de 1949, a fiscalização e execução das obras da construção do pôrto de Mucuripe, próximo à cidade de Fortaleza, execução dos serviços de defesa da praia de Iracema, bem como a fiscalização, conservação e fixação de dunas em Mucuripe, Camocim e Aracati, e coleta de dados estatísticos nos diversos portos do Estado.



Remoção, pela draga "Gomes de Souza", de troncos de árvore do leito do rio Mearim



Serviços de limpeza das margens do rio Grajaú



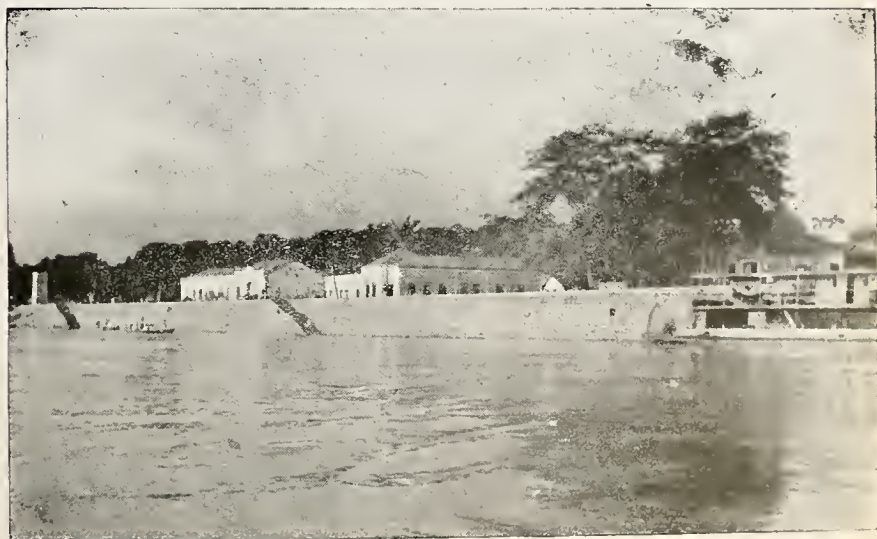
Dique de argila em Peri-Mirim



Rampa de Cajari em construção



Pavimentação da área contígua ao cáis de Teresina



Cáis de Teresina

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal.....	1.200.410,80	1.131.261,10	69.149,70
Material.....	31.200,00	31.106,80	93,20
Obras.....	1.480.000,00	1.479.764,40	235.60
Serviços e encargos.....	107.650,00	83.653,20	23.996,80

PÔRTO DE MUCURIBE

I — CONTRATO

A concessão para construção e posterior exploração do pôrto do Ceará foi dada, de acôrdo com o Decreto número 23.606, de 20 de dezembro de 1933, ao Estado do Ceará, tendo sido o respectivo Têrmo assinado em 15 de fevereiro de 1934.

As obras, localizadas inicialmente em frente à cidade de Fortaleza, foram contratadas com a Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas, de acôrdo com o resultado da concorrência pública havida em novembro de 1936, tendo sido o respectivo contrato entre essa Companhia e o Estado do Ceará firmado em 2 de março de 1938.

Posteriormente foi voltada a preferência para a construção do pôrto na enseada de Mucuripe, tendo o respectivo projeto sido aprovado pelo Decreto n.º 544, de 7 de julho de 1938, com o orçamento global de..... Cr\$ 38.896.260,00 sendo firmado a 13 de julho do mesmo ano um Têrmo Aditivo ao contrato de 2 de março, para execução dessas obras.

Foi mais tarde considerado de interesse do Govêrno da União o prolongamento do quebra-mar de Mucuripe, tendo sido aprovados pelo Decreto n.º 8.429, de 21 de dezembro de

1945, o projeto e respectivo orçamento, continuando, porém, o Estado do Ceará como concessionário.

Pelo Decreto-lei n.º 8.428, de 21 de dezembro de 1945, foram aprovados o projeto e orçamento para execução das obras de defesa da praia de Iracema, que vinham sendo levadas a efeito pelo Estado do Ceará e que, dêsse modo, passaram à conta do Govêrno Federal.

Como auxílio para a execução dessas obras e de conformidade com a legislação portuária, transferiu o Govêrno Federal, ao Estado do Ceará, a renda proveniente da exploração da antiga taxa de 2% ouro sôbre os direitos da importação, desde o início de sua aplicação até 23 de novembro de 1933, bem como o produto da taxa adicional de 10%, que substituiu a primeira.

Até fins de 1947, havia sido entregue ao Estado do Ceará concessionário do pôrto, a importância total de... Cr\$ 33.063.922,00 proveniente das arrecadações da referida taxa, feitas até 31 de dezembro de 1946.

Tendo sido incluído no orçamento da União de 1946, um crédito de... Cr\$ 5.000.000,00, destinado às obras do pôrto de Mucuripe, foi o mesmo aplicado integralmente nos serviços do aterro do terrapleno do respectivo cais e conclusão do enrocamento lateral de fechamento do mesmo terrapleno.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÃO
PORTUÁRIAS

Acham-se ainda em vias de conclusão as obras de construção do cais de Mucuripe, com 424.00 metros de extensão, para profundidade de 8 metros.

Guindastes — 5, sendo todos a vapor. de duas e meia, seis e dez toneladas;

Todo o serviço de carga e descarga, bem como o de passageiros, que era realizado anteriormente pelo viaduto Moreira da Rocha, passou a ser feito pelo cais de Mucuripe.

Instalações para inflamáveis — em virtude do assoreamento que já atingiu o pôsto de atracação na parte interna do molhe, passaram os petroleiros a fazer os seus serviços de descarga na extremidade leste do cais, para onde também foi mudado o pipe-line.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	61 605	91 495	29.888	38 571	55.602	17.031
Internacional	51 735	28 471	23 264	84 036	28 990	55.046
TOTAL	113 340	119.966	6 624	122.607	84.592	38.015

Pelos dados acima, verifica-se que decresceu, em 1949, o comércio internacional no pôrto de Fortaleza, tendo,

por outro lado, aumentado o comércio de cabotagem.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	612	636	24	114.793	658.235	156.508
Estrangeira.....	188	149	39	333 116	462 938	170.178
TOTAL.....	800	785	15	1.447.909	1.121.223	326.686

Verifica-se, pelos dados acima, que, muito embora tenha aumentado em 1949, a freqüência de navios nacionais no pôrto de Fortaleza, foi bem menor a sua tonelagem de registro. Verifica-

se, ainda, por outro lado, que diminuiu o movimento de navios estrangeiros tanto no número como na tonelagem de registro.

c) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros* — A importância arrecadada em 1949, por conta desse imposto, no porto de Fortaleza, atingiu a Cr\$ 1.382.512,60, verificando-se, assim, um decréscimo de Cr\$ 119.075,40 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — O Estado do Ceará, na qualidade de concessionário do porto, transferiu o serviço de embarque e desembarque para a enseada de Mucuripe, tendo em vista a portaria n.º 1.924, de 19 de novembro de 1948, deste Ministério.

Sucedeu, porém, que, dois dias após o início da exploração, foi a mesma suspensa, visto o Estado não dispor de elementos para tal fim.

b) TOMADA DE CONTAS — Procedeu-se, em 1949, à tomada de contas ao Estado do Ceará, concessionário do porto de Fortaleza, relativa ao ano de 1948, a qual foi aprovada por Vossa Excelência por despacho de 5 de dezembro de 1949.

E' o seguinte o resumo da referida tomada de contas :

	Cr\$
Capital reconhecido até 31-12-48	28.439.126,80
Contribuição do Governo Federal (entrega produto imposto adic. 10%)	36.194.773,70
Instalações, material e aparelhamento de propriedade do Governo Federal	4.387.371,10
Saldo em poder do Estado em 31-12-48	12.143.018,00

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1949, foi feito, em prosseguimento aos estudos dos anos anteriores, o levantamento sistemático das plantas do porto de

Mucuripe, com o fim de acompanhar o assoreamento que se vem produzindo ao longo do quebra-mar construído e na enseada daquêle porto. Assim, se procedeu, mensalmente, ao levantamento hidrográfico da zona junto ao quebra mar e dos perfis dos viadutos Moreira da Rocha e Lucas Bicalho e do quebramar Hawkshaw, e, bem assim, ao levantamento dos perfis dos espigões construídos na praia de Iracema, acompanhado dos estudos de correntes e vagas.

OBRAS — Durante o ano de 1949 foram executados pelo Quarto distrito de Portos, Rios e Canais (4.º DPRC) os seguintes serviços:

a) em cumprimento ao "têrmo de ajuste" assinado entre este Departamento e a firma Walter Sá & Cia., esta firma executou o aterro do terraplino do cais, com areia de dunas, num volume de 357.142 m³, ao preço total de Cr\$ 4.999.988,00;

b) em prosseguimento aos trabalhos de defesa da praia, foram construídos três espigões na praia do Meireles, com montantes de trilhos de estrada de ferro, em virtude da impraticabilidade da cravação dos de madeira que não resistiram ao choque das vagas;

c) foram restaurados 280 metros do enrocamento de proteção à praia, empregando-se nesse serviço 947 metros cúbicos de pedra, e construído um novo trecho de enrocamento, no qual foram colocados 1.240 metros cúbicos de pedra;

d) no serviço de fixação de dunas, o Distrito construiu, por administração, no porto de Camocim, 3.600 metros de cerca de arame farpado e fez o replantio numa área de 4.120 m²; no porto de Aracati, 620 metros de cerca e replantio de 4.920 m²; na barra do

rio Ceará, 320 metros de cêrca e replantio de 4.120 m²; e sôbre as dunas do Pecem, 30.970 metros de cêrca e plantio de 19.200 m²;

e) reparada a draga "Paraíba" pelo Distrito, foi feita a dragagem junto ao cais de inflamáveis com o que se restabeleceu a acostagem dos petroleiros de tipo médio, interrompida desde o ano anterior pelo avanço do banco de areia formado no lado interno do molhe, que junto ao referido cais atingiu a cota positiva de 2 metros, sendo que o volume dragado foi de 54.000 metros cúbicos;

f) na restauração da ponta do quebra-mar, foram empregados 3.500 toneladas de pedra, tendo sido, também, regularizada a plataforma do quebra-

mar, numa extensão de 600 metros e substituídos os trilhos da linha férrea, numa extensão de 1.000 metros;

g) os trabalhos de conservação das embarcações existentes no Distrito, foram de reparos gerais em uma baleeira de ferro, com a substituição de tôdas as chapas abaixo da linha d'água e adaptação do novo motor do centro, e de reparos no rebocador "Cândido Graffrée", com a revisão completa em seu motor e substituição de várias peças. .

PÔRTO DE CAMOCIM

I — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	1.813	1.700	- 113	7.710	16.302	8.592
Internacional	—	—	—	17.220	3.045	- 14.175
TOTAL	1.813	1.700	113	24.930	19.347	- 5.583

Pelos dados acima, verifica-se que houve, em 1949, no pôrto de Camocim, diminuição geral no movimento de mercadorias, não obstante tenha havido

aumento na exportação de cabotagem.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguinte dados:

	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	128	111	- 17	26.874	30.446	3.572
Estrangeira	15	7	- 8	42.770	16.904	- 25.866
TOTAL	143	118	- 25	69.644	47.350	- 22.294

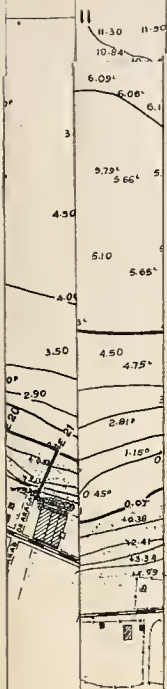


Pôrto de Mucuripe — Terraplano junto ao cáis



Fortaleza — Defesa da praia de Iracema





PESSE

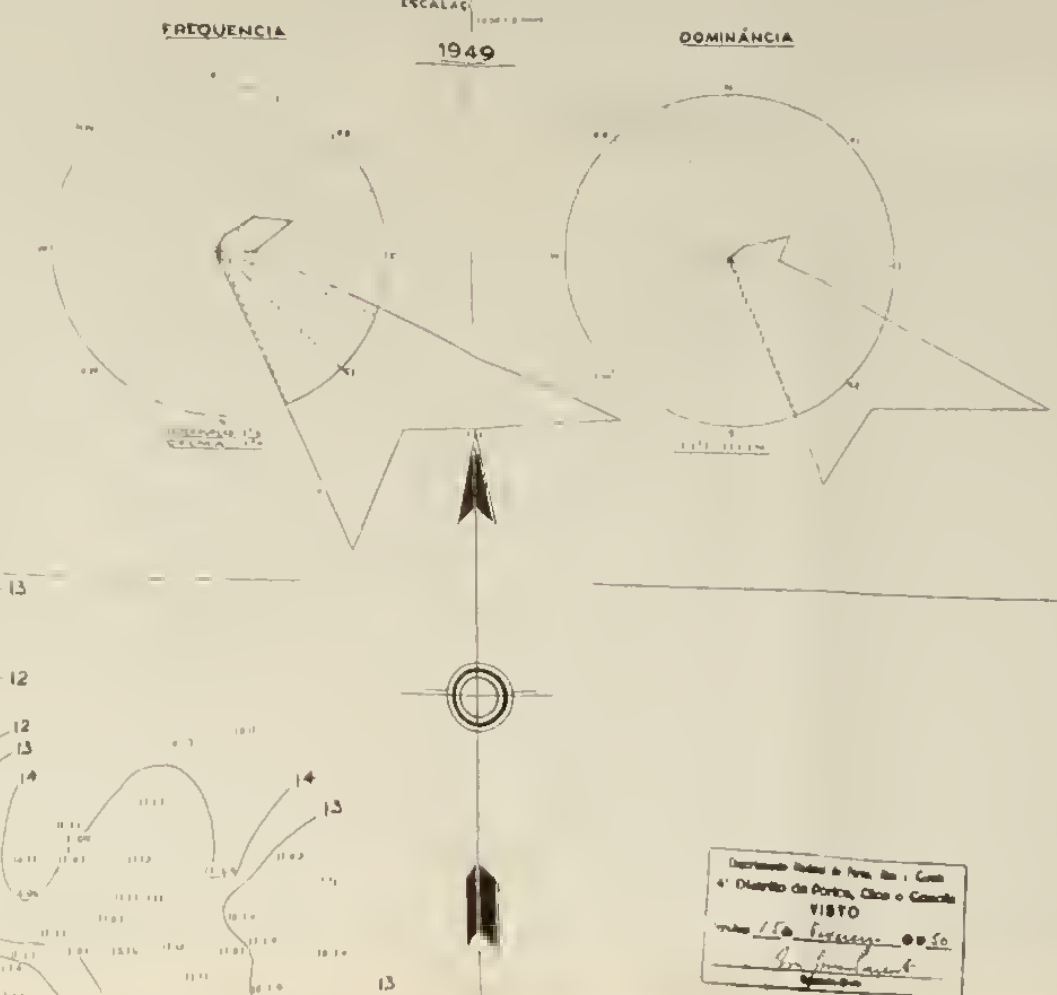
- O. LIMA
- J. C. MEL
- A. RODRIG
- M. C. DIAS
- A. FARIA
- J. WILSON

C. P. P.

D.N.P.R.C.
4º DISTRITO
PORTO DE MUCURIBE
PLANTA TOPO-HIDROGRÁFICA
DEZEMBRO 1949 JANEIRO 1950
 II ESCALA - 1:5.000



ANEMOGRAMAS



Desenhado por: J. P. de A. Costa
 e: J. P. de A. Costa, C. de O. e C. de O.
VISTO
 por: J. P. de A. Costa, C. de O. e C. de O.
 J. P. de A. Costa

MINISTÉRIO
 DA
 AERONÁUTICA

PESSOAL
 O. E. L. M. A.
 M. E. M. O.
 A. D. E. F. E. S.
 M. E. D. A. S.
 A. F. M. A. S.
 J. M. S. M. A.

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os do ano anterior verifica-se que decresceu, em 1949, no pôrto de Camocim, a frequência de navios brasileiros, tendo contudo, aumentado a sua tonelagem de registro. Verificou-se, ainda, diminuição na frequência de navios estrangeiros, a par de um decréscimo na sua tonelagem de registro.

II — OBRAS

Durante o ano de 1949 foi feito, pelo Quarto Distrito de Portos, Rios

e Canais, no pôrto de Camocim, o replantio de dunas numa área de 4.120 metros quadrados, tendo sido construídos para proteção das mesmas, 3.600 metros de cercas de arame farpado.

PÔRTO DE ARACATÍ

I — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON.)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON.)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	1.209	2.573	1.364	19.249	18.565	— 684
Internacional.....	—	—	—	—	—	—
TOTAL.....	1.209	2.573	1.364	19.249	18.565	— 684

Comparando-se o movimento de mercadorias, no pôrto de Aracatí em 1949 com o do anterior, verifica-se que houve aumento na importação, registrando-se, por outro lado, um decréscimo na exportação.

Ainda não houve em 1949 movimento de mercadorias com o exterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUAHTIDADE		DIF.	TOHELAGEM		DIF
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	93	71	— 22	118.198	90.191	— 28.007
Estrangeira.....	—	—	—	—	—	—
TOTAL.....	93	71	— 22	118.198	90.191	— 28.007

Pelos dados expostos observa-se que decresceu, em 1949, não só o número de navios nacionais que frequentaram

o pôrto de Aracatí, como foi menor a respectiva tonelagem de registro. Ainda, durante o ano de 1949, não foi o refe-

rído pôrto frequentado por navios estrangeiros.

11 — OBRAS

Como serviço de fixação de dunas, no pôrto de Aracatí, foram construídos 620 metros de cerca de arame farpado e feito o replantio de uma área de 4.920 metros quadrados. Na barra do rio Ccará foi feito o replantio de 4.120 metros quadrados e construída cerca de arame farpado numa extensão de 320 metros.

Tendo as dunas do Pecem aumentado consideravelmente, a ponto de atingir a Vila e soterrar a Igreja, foi determinada a sua fixação, a qual foi iniciada em fevereiro do ano passado tendo sido construídos 30.970 metros de cerca e feito o replantio de uma área de 19.200 metros quadrados.

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

Quinto Distrito de Portos, Rios e Canais (5.º DPRC)

As atividades dêste Departamento no Estado do Rio Grande do Norte são exercidas pelo Quinto Distrito de Portos, Rios e Canais (5.º DPRC), com sede na cidade de Natal e que teve a seu cargo, durante o ano de 1949, a exploração comercial do pôrto de Natal, feita por intermédio da Administração do Pôrto de Natal, subordinada ao referido Distrito, a execução de estudos hidrográficos no mencionado pôrto, a aquisição de várias máquinas operatrizes para as oficinas do mesmo Distrito e, bem assim, de batelões para os transportes de pedra, a conservação das barragens de areia em Macau, a conclusão da abertura do canal "Furado das Conchas", conservação das obras fixas construídas em Cunhaú, o prosseguimento das obras da barra e canal de acesso ao pôrto de Natal, e conservação das dunas fixadas em diferentes zonas daquêlê Estado.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VENDA	DISTRIBUIDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Pessoal.....	3.244.967,10	3.229.640,70	35.326,40
Material.....	757.500,00	757.398,70	101,30
Obras.....	3.110.000,00	3.109.149,90	850,10
Serviços e encargos.....	268.900,00	256.150,00	12.750,00

PÔRTO DE NATAL

I — ADMINISTRAÇÃO

A administração e exploração comercial do pôrto de Natal é feita diretamente pelo Governo Federal, de

acôrdo com o disposto no Decreto número 21.995, de 21 de outubro de 1932, por intermédio da Administração do Pôrto de Natal, cujos serviços se regem pelo Regulamento baixado pelo mesmo decreto, sendo que o cargo de

Administrador (A.P.N. — D.N.P.R.C.) consta da tabela aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.869, de 1.º de outubro de 1943 e as demais funções dos respectivos servidores são as integrantes da tabela criada pelo Decreto n.º 13.561, de 1.º de outubro de 1943.

Embora o Administrador do Pôrto seja nomeado por decreto do Presidente da República, fica êle subordinado, pela organização dos serviços, ao Chefe do Quinto Distrito de Portos, Rios e Canais.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Natal dispõe das seguintes instalações:

Cais — de tubulões de concreto armado, com 400 metros de extensão, para 8 metros de profundidade em águas mínimas;

Armazéns — 2, com área útil de 830 metros quadrados;

Pátios cobertos — 2, com área útil de 830 metros quadrados;

Guindastes — 4, a vapor, com capacidade de 1 a 5 toneladas;

Linhas férreas — uma extensão de 1.864 metros, de bitola única de 1 metro;

Locomotiva a vapor — 1, com a potência de 30 H. P.;

Vagões — pranchas — 4;

Cábrea — 1, para 30 toneladas (retirada do serviço);

Rebocadores — 3, com as potências de 35 a 400 H. P.;

Instalações especiais de combustíveis líquidos — Consistem em uma ponte acostável, à jusante do pôrto, onde os navios têm acesso e recalcam, através de tubulações subterrâneas, para os tanques dos quais 4 são da "Standard Oil Company of Brazil" e 2 do Ministério da Marinha, com uma capacidade total de 19.076 metros cúbicos;

Armazém frigorífico — 1, não está, porém, ainda em funcionamento;

Empilhadeira mecânicas — 3, sendo 2 com capacidade de 1.000 libras e 1 com a de 4.000 libras;

Carro-guindaste — 1, com a capacidade de 9.000 libras;

Batelões — 5, sendo 2 de pequena capacidade e 3, de capacidade, respectivamente, de 60, 24 e 55 toneladas.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
	Cábotagem..	22.661		32.036	9.375	
Internacional.	9.129	21.023	11.894	9.702	9.177	— 525
TOTAL...	31.790	53.059	21.269	33.924	31.975	— 1.949

Pelos dados acima verifica-se que houve, em 1949, no pôrto de Natal, aumento sensível no movimento de importação e pequeno decréscimo no movimento de exportação, feito o con-

fronto com o movimento do ano anterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	256	249	- 7	673.967	791.172	117.205
Estrangeira	47	50	3	268.818	289.650	11.832
TOTAL	303	309	- 4	942.785	1.071.852	129.067

Verifica-se, pelos dados acima, que, muito embora tenha diminuído em 1949 a frequência de navios nacionais no pôrto de Natal, foi bem maior a sua tonelagem de registro. Verifica-se, ainda, por outro lado, que aumentou o movimento de navios estrangeiros, tanto no número como na tonelagem de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Natal foi de 212 toneladas por metro, ou seja, de 20% de sua capacidade.

d) RECEITA — Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação — A importância arrecadada em 1949, por conta desse imposto, no pôrto de Natal, atingiu a Cr\$ 207.654,20. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 54.446,50 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Natal atingiu em 1949 a Cr\$ 1.093.643,50, verificando-se, assim, um decréscimo de Cr\$ 16.105,60 em relação à renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949 foi arrecadada no pôrto de Natal, por conta dessa taxa, a importância de Cr\$ 437.977,80, verificando-se assim um acréscimo de ... Cr\$ 64.451,20 sobre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do pôrto de Natal, continuou, em 1949, sendo feita diretamente pelo Governo Federal, por intermédio da Administração do Pôrto de Natal, processando-se os respectivos serviços de modo satisfatório.

Perduraram ainda as mesmas deficiências relativamente à falta de aparelhamento para as operações de carga e descarga das mercadorias, as quais devem ser supridas pela aquisição de nova aparelhagem, por conta da taxa emergência, criada pelo Decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945.

A relação-programa para o reaparelhamento do pôrto de Natal foi aprovada pelos avisos de números 1.696 e 1.430, respectivamente, de 13 de de-

zembro de 1946 e 1 de setembro de 1948. Não será, porém, suficiente a renda proveniente dessa taxa, dentro dos próximos anos, para permitir, por compra direta, a aquisição de todo o aparelhamento constante da citada relação-programa.

A situação econômica do pôrto de Natal continuou dentro do regime deficitário que se vem observando há vários anos. Verificou-se em 1949, pequena diminuição da receita portuária, a despeito do aumento de 19.320 toneladas verificado no movimento de mercadorias pelas instalações do pôrto.

A grande despesa responsável pelo "deficit" que se vem verificando nestes últimos anos, permanece em sua quase totalidade em virtude dos aumentos concedidos aos vencimentos dos funcionários e extranumerários da União, em dezembro de 1945, agravados com o último aumento concedido pela Lei n.º 488, de 1.º de outubro de 1948 e que, pelo sistema de exploração, vem refletir diretamente na economia do pôrto.

A revisão, entretanto das tarifas dêsse pôrto, elaborada pela respectiva Administração, já se acha em estudos na Divisão competente dêste Departamento.

b) MOVIMENTO FINANCEIRO — Foi o seguinte, o movimento financeiro do pôrto de Natal durante o exercício de 1949:

	Cr\$
Renda bruta arrecadada ...	1.093.643,50
Despesas de custeio e conservação	1.867.318,21
Deficit verificado na exploração do pôrto	773.674,71

c) TARIFAS PORTUÁRIAS — Durante o ano de 1949, estiveram ainda em vigor as tarifas aprovadas pela portaria

ministerial n.º 503, de 18 de maio de 1943, com as modificações introduzidas pelas Portarias ns. 1.229 e 227, respectivamente, de 21 de outubro de 1943 e 29 de fevereiro de 1944.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1949, foram realizados pelo Quinto Distrito de Portos, Rios e Canais, estudos hidrográficos, com utilização do ecobatímetro, do pôrto de Natal, no trecho do estuário do rio Potengi, desde 500 metros a montante das instalações da Base Naval, até 1.500 metros além da linha de recife que delimita a barra, estendendo-se dois quilômetros ao sul e um ao norte em mar aberto.

Foram observadas as correntezas de enchente e vasante nas sizígias e em marés de quarto crescente, com flutuações livres, com uma profundidade de 1 metro para o filame de cruzeta, registrando-se as máximas velocidades, de de 1,55 m/segundo na enchente de cheia; e de 1,53 m/segundo na vasante de cheia.

Do estudo comparativo das profundidades encontradas, com as de 1946, constata-se uma estabilidade em tôda a extensão do trecho levantado, verificando-se, entretanto, um avanço bem acentuado do banco do Cuscús, situado entre a Baixinha e a Ponta do Picão. Frequentemente navios, calando de 22 a 23 pés e de comprimento entre 140 e 150 metros, têm arrastado a quilha, quando procuram alçar a Baixinha em demanda da Barra.

Preconisa, assim, o Distrito o prosseguimento do guia-corrente da Redinha, de modo que a correnteza, sem ultrapassar ao limite de velocidade previsto para a navegação se fazer sem

perigo, provoque uma maior profundidade do canal nesse ponto.

Foram feitas, ainda, observações de marés e meteorológicas.

OBRAS — Durante o ano de 1949, foram realizados os seguintes serviços e obras:

a) em prosseguimento à execução do projeto de melhoramento das condições de acesso ao pôrto de Natal, foram colocados 2.300 metros cúbicos de pedra granítica, de até 100 quilos, nos espigões números 8 e 9;

b) conservação das dunas fixadas em Natal, Areia Branca e municípios de Baixa Verde, Ceará-Mirim, Nizia Floresta e Canguaretama, pelo replantio de áreas, construção e reparo de cercas, tendo sido gastos Cr\$ 60.000,00 nos respectivos serviços;

c) no pôrto de Cunhaú, foram conservadas as obras fixas já existentes e feitos reparos em tôdas as novas instalações do referido pôrto;

d) ficou concluída a abertura do canal Furado das Conchas, facilitando de muito a navegação das embarcações que trafegam no rio das Conchas em demanda do Oceano;

e) prosseguimento no plano de reequipar as oficinas, dotando-as de aparelhamentos modernos, foram adquiridas várias máquinas operatrizes na importância de Cr\$ 557.290,00;

f) conservação das barragens de areia, construídas em Macau, nos rios Arrombado e Arrombadinho, para melhoramento das condições de acesso ao respectivo pôrto.

ESTADO DA PARAÍBA

Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais (6.º DPRC)

O Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais (6.º DPRC), com sede na cidade de Cabedelo, teve a seu cargo, durante o ano de 1949, a fiscalização do contrato de exploração comercial do mesmo pôrto, do qual é concessionário o Estado da Paraíba, a construção das obras do cais do Sanhauá e das obras de defesa das praias Formosa e Camalaú, os serviços de sondagem e limpeza das margens dos rios Paraíba, Ribeira e Porto Velho, bem como os de observações hidrográficas e meteorológicas no pôrto de Cabedelo.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Pessoal.....	872.670,00	857.666,80	15.003,20
Material.....	10.300,00	10.024,89	275,20
Serv. e encargos.....	450.000,00	251.581,30	198.418,70
Obras.....	820.000,00	819.972,50	27,50

PÔRTO DE CABEDELÓ

I — CONTRATO

O Estado da Paraíba é o concessionário do pôrto de Cabedelo, de acôrdo com a novação do contrato autorizada pelo Decreto-lei n.º 3.197, de 14 de abril de 1941, tendo sido o respectivo Têrmo assinado em 31 de maio do mesmo ano.

De acôrdo com êste contrato, a execução dos serviços de dragagem na barra e canal de acesso ao pôrto passaram a ser atribuição do Governo Federal.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Cabedelo dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 400 metros de extensão para profundidade de 8 metros em águas mínimas;

Armazéns — 3, sendo 2 internos e 1 externo, com a área total de 4.400 metros quadrados;

Guindastes — 5, todos elétricos e de pórtico, sendo um de 5 toneladas e 4 de 1,5 toneladas;

Pontes rolantes — 5, instaladas nos armazéns, sendo 4 elétricas e de 1,5 toneladas e uma manual de 1 tonelada;

Linhas férreas — 2.320 metros, de 1 metro de bitola.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados em 1949, os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON)		DEF.	EXPORTAÇÃO (TON)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	28.931	41.857	12.926	67.495	80.936	13.441
Internacional.....	5.691	3.878	1.813	68.588	50.272	18.316
TOTAL.....	34.622	45.735	14.739	136.083	131.208	4.875

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os referentes ao ano de 1948, verifica-se ter aumentado, no pôrto de Cabedelo, o comércio de cabotagem e decrescido o comércio internacional, quer no sentido da exportação,

quer no sentido da importação.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados, no pôrto de Cabedelo, os seguintes dados referentes ao movimento de navios:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira...	310	360	50	566 627	531 394	— 35.233
Estrangeira	91	92	1	204.797	263 637	— 31 199
TOTAL...	401	452	51	861.424	795.001	— 66.423

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os do ano de 1948, verifica-se que embora tenha havido aumento no movimento de navios nacionais e estrangeiros que frequentaram o pôrto de Cabedelo, decresceram as respectivas toneladas de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Cabedelo foi de 442 toneladas por metro, ou seja, de 40%.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta desse imposto em 1949, no pôrto de Cabedelo, foi de Cr\$ 254.581,30. Houve, assim, um decréscimo de Cr\$ 32.676,60 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Cabedelo foi de Cr\$ 4.018.085,10, verificando-se um aumento de Cr\$ 1.110.377,70 sôbre a renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949 foi arrecadada a importância de Cr\$ 1.018.308,50, verificando-se assim um acréscimo de Cr\$ 86.940,00 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do pôrto de Cabedelo continuou, durante o ano de 1949, a cargo do Estado da Paraíba, seu concessionário, tendo-se os serviços processado normalmente.

Tem crescido o movimento de mercadorias no pôrto, tornando-se assim cada vez mais premente a necessidade de melhorar as profundidades do canal de acesso e do encoradouro daquele pôrto, cujos serviços têm sido protelados em virtude da inexistência no Brasil de uma draga apropriada para operar em mar agitado.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 foi realizada a tomada de contas do pôrto de Cabedelo, referente ao ano de 1948, tendo sido a mesma aprovada por despacho ministerial de 22 de agosto de 1949.

E' o seguinte o resumo da referida tomada de contas:

	Cr\$
Capital do pôrto apurado até 31-12-48	11.428.691,90
Valor do estoque do almoxarifado	322.747,50
Total da renda bruta	2.907.807,40
Despesa da exploração ...	2.632.460,90
Renda líquida	275.346,50
Percentagem da renda líquida sôbre o capital	2,41%
Fundo de obras novas	4.819.048,10



Paraíba — Cais construído no rio Sanhauá



Paraíba — Praia de Camaláu — espigão em construção



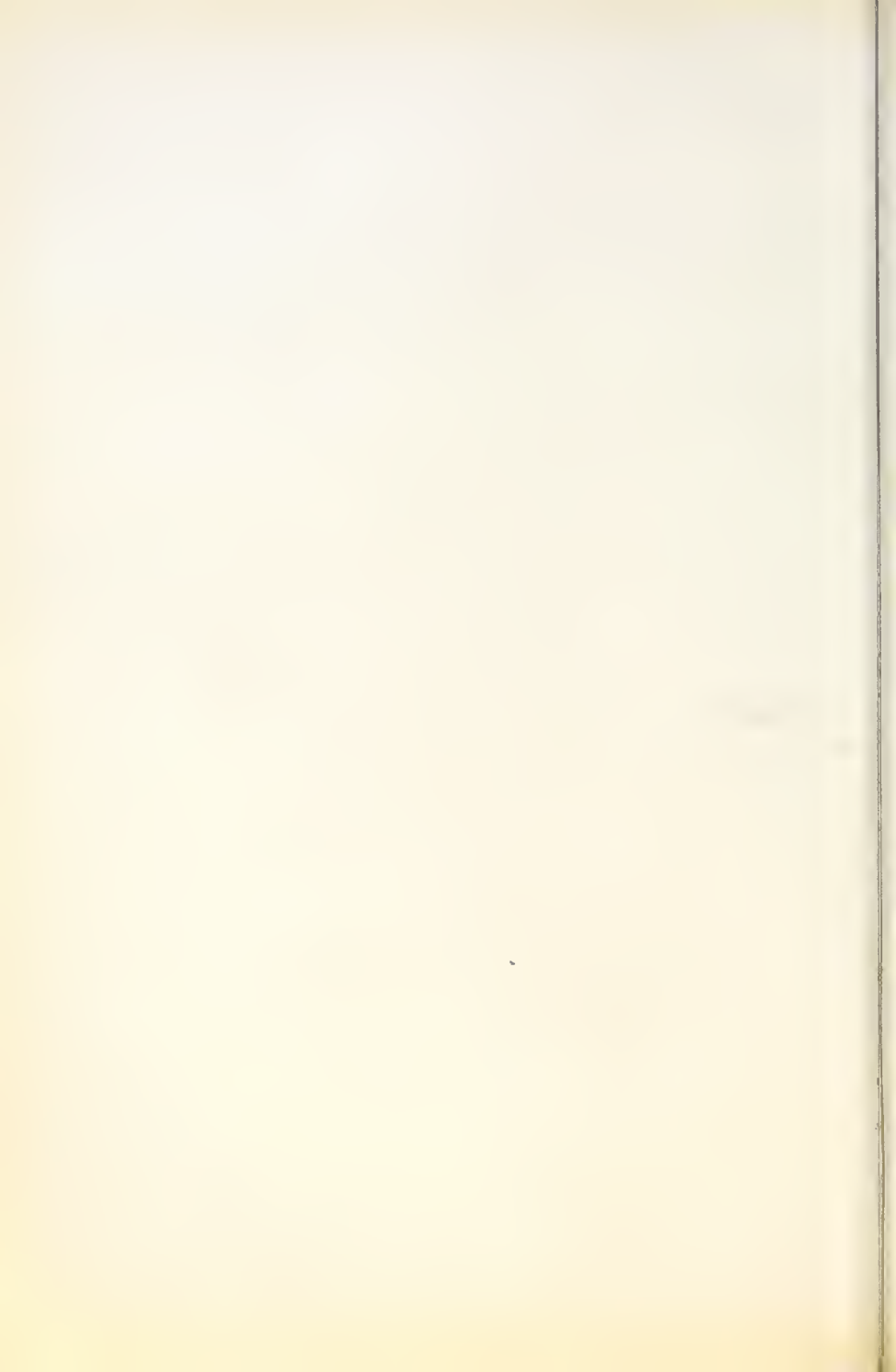
Um trecho da Praia Formosa, vendo-se o avanço da praia com a construção dos espições



Praia Formosa — Espição do pontal de "Ponta do Mato", cheio de areia pelo lado sul, protegido com enrocamento pelo lado norte



Praia Formosa — Lado sul de um espigão de "ponta do Mato", vendo-se a elevação do atêro



ESTUDOS — Foram realizados, em 1949, pelo Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais, os seguintes estudos no pôrto de Cabedelo:

a) Serviços de sondagem no rio Paraíba, desde a sua fóz até a praia do Jacaré e nos rios Forte Velho e Ribeira, abrangendo uma área total de 25.920.800 metros quadrados. Para execução desses serviços, foram reconstruídos 13 pontos auxiliares de sondagem, ligados à rêde de triangulação do pôrto.

b) Serviços de sondagem do rio Sanhauá, abrangendo uma área de 155.000 metros quadrados, tendo sido construído um mangrulho e reconstruídos 5 outros que servem de pontos auxiliares para os serviços de sondagem.

c) Tiveram também prosseguimento as observações hidrográficas e meteorológicas que, de rotina, se fazem no pôrto de Cabedelo.

Como resultado dos estudos procedidos, verifica-se que o calado máximo permitido no canal de acesso ao pôrto de Cabedelo, em maré de sizígia equinoxial, continua a ser de 6 metros enquanto que no ancoradouro as profundidades variam de 5 a 8 metros.

No rio Sanhauá, no canal de acesso próximo à confluência com o rio Paraíba, as profundidades variam de 1 a 2,50 metros, encontrando-se no trecho fronteiro à cidade de João Pessoa, profundidades de 0,50 a 1,30 metros.

Em Mamanguape, nas barras Velha e Nova, são encontradas profundidades de 2,50 metros, sendo que nas proximidades do Distrito as profundidades se reduzem para 1,20 metros.

OBRAS — Pelo Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais, foram reiniciados os trabalhos de construção do cais do Sanhauá, tendo sido concluídos 261 m de muro gradil divisório da Great Western e o aterro na mesma extensão. Foram também reiniciados os trabalhos de defesa das praias Formosa e Camalaú, procedendo-se à reparação de todos os espíões e construção de outros. Prosseguiu-se com os trabalhos de limpeza das margens dos rios Paraíba, Forte Velho e Ribeira.

PÔRTO DE JOÃO PESSOA

I — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	6.852	10.064	3.212	6.733	14.023	7.290
Internacional.....	—	—	—	—	—	—
TOTAL.....	6.852	10.064	3.212	6.733	14.023	7.290

Pelos dados acima pode-se notar o aumento que teve o movimento de mercadorias no pôrto de João Pessoa, em

1949, em comparação com o movimento do ano anterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.	189	282	93	8.565	15.328	6.763
Estrangeira.						
TOTAL	189	282	93	8.565	15.328	6.763

Pelos dados expostos, observa-se que, em 1949, foi maior a freqüência de navios nacionais no pôrto de João Pessoa e, bem assim, a respectiva tonelage de registro, em relação ao ano anterior.

ESTADO DE PERNAMBUCO

Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (7.º DPRC)

REGIÃO NORDESTE DE APARELHAGEM (RNEA)

As atividades dêste Departamento no Estado de Pernambuco são exercidas por intermédio do Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (7.º DPRC) sediado em Recife, que teve a seu cargo, em 1949, a fiscalização do contrato de

concessão do pôrto de Recife, de que é concessionário o Estado de Pernambuco, o levantamento topográfico do pôrto, as observações meteorológicas e hidrográficas, os trabalhos de conservação do canal de Goiana, e, bem assim, os serviços de reparação das carreiras de 800 e 1.500 toneladas, de várias embarcações pertencentes ao Departamento como botes e as lanchas "Goiana" e Silva Couto", os trabalhos de reparos de diversas casas pertencentes à Região Nordeste de Aparelhagem (RNEA), anexada ao Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais, em caráter transitório, por Portaria ministerial n.º 276, de 2 de abril de 1947, e, finalmente, os trabalhos de ampliação das respectivas oficinas e montagem da estação de rádio-telegráfica destinada aos serviços exclusivos daquele Distrito.

BALANÇO DAS VERBAS

(Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais e Região Nordeste de
Aparelhagem)

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Pessoal.....	3.360.820,00	3.227.335,90	133.484,10
Material.....	1.673.740,00	1.672.981,30	758,70
Imposto adic. de 10%.....	6.100.000,00	5.566.119,30	533.880,70
Salário-família.....	187.850,00	192.200,00	—
Obr. s.....	8.550.000,00	549.541,10	8.000.458,90
Anexo 4 (Plano Salte).....	500.000,00	499.615,80	384,20

PÔRTO DE RECIFE

I — CONTRATO

De acôrdo com o Decreto n.º 1.995, de 1 de outubro de 1937, foi novada a concessão outorgada anteriormente ao Estado de Pernambuco, para a realização de obras novas, aparelhamento adicional e exploração do tráfego do pôrto de Recife, tendo o respectivo termo de contrato sido assinado em 4 de março de 1938.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES
PORTUÁRIAS

O pôrto de Recife dispõe das seguintes instalações:

Cais — 2.590 metros de extensão acostável, para profundidades de 8 e 10 metros e 364 metros de cais, para a profundidade de 4,50 metros, destinado a embarcação de pequena tonelagem;

Armazém — 19, sendo 15 internos e 4 externos, inclusive um frigorífico, um de bagagem e dois externos de emergência construídos pelo Govêrno Federal, com a área total de 44.154,00

m2, além da área de 7.137 m2 dos pátios entre os armazéns;

Pontes rolantes — 48, com capacidade de 1,5 toneladas, montadas no interior do armazém;

Auto-empilhadeiras — 13;

Guindastes — 51, sendo 46 elétricos com capacidade de 1,5 a 20 toneladas, 4 a vapor e um auto-guindaste, com capacidade de 2,5 a 8 toneladas ;

Tratores — 3;

Titan — 1;

Locomotivas — 9, a vapor;

Vagões — 38;

Linhas férreas — com 54.724 metros de extensão, para a bitola de 1 metro;

Instalações para combustíveis líquidos — 42 tanques, com capacidade total de 57.416.000 litros pertencentes a companhias particulares.

Carregador mecânico de trigo — 1, com capacidade horária média de 50 toneladas.

Silos para trigo — pertencentes à firma "Grandes Moinhos do Brasil S/A.", com capacidade de armazenar 16.000 toneladas de trigo;

Hidrantes — 60;

Bombas móveis — 10;

Rebocadores — 5, com potência de 80, 220, 350, 500 e 1.350 H. P., dos quais estão em reparo, dois;

Cábrea — 1, com capacidade para 60 toneladas.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON.)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON.)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	341.263	392.160	50.897	383.654	443.915	60.261
Internacional	465.356	538.220	72.864	390.193	78.178	- 312.015
TOTAL	806.619	930.380	123.761	773.847	522.093	- 251.754

Pelo confronto dos dados referentes ao ano de 1949 com os referentes ao ano anterior, do pôrto de Recife, verifica-se ter aumentado o movimento de importação por cabotagem e decresci-

do consideravelmente o de exportação do comércio internacional.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	1.229	1.200	- 29	1.983.807	1.868.165	- 115.642
Estrangeira	487	422	- 65	1.662.076	1.366.811	- 295.265
TOTAL	1.716	1.622	- 94	3.645.883	3.234.976	- 410.907

O pôrto de Recife registrou em 1949, em comparação com o seu movimento do ano anterior, decréscimo geral, quer no número de navios que freqüentaram o pôrto quer na respectiva tonelagem de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Recife foi de 491 toneladas por metro, ou seja, de 50% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta desse impôsto em 1949, no pôrto de Recife, foi de Cr\$ 5.566.119,30. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 703.835,90 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Recife, em 1949, atingiu a Cr\$ 46.812.354,90,

verificando-se, assim, um apreciável decréscimo de CrS 3.214.611,00 em relação à renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949 foi arrecadada, no pôrto de Recife, por conta dessa taxa a importância de CrS 6.652.468,20, verificando-se, assim, um pequeno decréscimo de CrS 154.578,00, em relação ao ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) *SITUAÇÃO* — A exploração comercial do pôrto de Recife continuou, durante o ano de 1949, a ser feita pelo Estado de Pernambuco, de conformidade com o disposto no Decreto número 1.995, de 1.º de outubro de 1937, e respectivo termo de contrato, assinado em 4 de março de 1938, processando-se os serviços em condições bastante precárias.

Decorre essa situação das más condições de conservação em que se encontra o aparelhamento terrestre e marítimo do pôrto, em virtude das rendas normais das Docas serem quase totalmente absorvidas no pagamento do pessoal admitido sem nenhuma preocupação com as necessidades do serviço e as possibilidades financeiras da respectiva administração. Não fôsse a receita, com a aplicação especial, proveniente da arrecadação da taxa de emergência, com a qual vêm sendo custeados os serviços de dragagem do pôrto e os reparos de embarcações e de guindastes, ainda mais se agravariam as condições do pôrto.

b) *TOMADAS DE CONTAS* — Proce-
deu-se, em 1949, à tomada de contas ao Estado de Pernambuco, concessionário do pôrto de Recife, relativa ao ano de 1948, tendo a mesma merecido

a aprovação de V. Excia., com os seguintes resultados:

	Cr\$
Capital suprido pelo Governo Federal	185.164.131,60
Capital suprido pelo Concessionário	26.274.873,10
Capital especial (taxa de emergência)	4.509.758,70
Valor dos materiais do Almo-xarifado	4.549.168,50
Total das despesas de explo-	
Total da renda bruta	50.026.965,90
Total da renda bruta	50.026.065,90
Receita a arrecadar	6.315.265,50
"Deficit"	343.951,00
Fundo de Obras Novas	21.137.848,90

c) *TARIFAS* — Vigoraram, no ano findo, as tarifas aprovadas pela Portaria n.º 1.073. deste Ministério, de 6 de dezembro de 1946, com as modificações introduzidas pelas portarias números 163, de 19 de fevereiro de 1947, e 334, de 5 de abril de 1948.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Foram executados em 1949, pelo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais, no pôrto de Recife, os seguintes estudos:

a) iniciados em 1948, prosseguiram, com regularidade, os trabalhos de campo para o levantamento de nova planta do pôrto, tendo sido lançada a rede de triangulação e feita a sondagem na bacia de evolução correspondente ao cais de 10 e 8 metros, em que se verificou, pela planta obtida, um assoreamento total de 1.642.690 metros cúbicos,

b) observações hidrográficas e meteorológicas.

OBRAS — Durante o ano de 1949, foram executados, pelo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (7.º DPRC), serviços de dragagem no canal de Goiana, havendo sido dragados e trans-

portados 6.000 metros cúbicos de material. Houve, também, roçagem das margens do citado canal, numa extensão de 2.840 metros, reparos do lagado, numa extensão de 1.162 metros, e reparos da estrada ao longo do canal, numa extensão de 1.200 metros.

O galpão que abriga a caldeira e as máquinas da carreira de 800 toneladas, foi reparado e teve um aumento de área de 112 metros quadrados. Os carros dessa carreira foram conservados, sendo substituídas algumas vigas de madeira.

Foram concluídos os trabalhos de montagem das máquinas da carreira de 1.500 toneladas, tendo sido para isso necessários trabalhos de fundação para o guincho e para o bloco de ancoragem do cadernal. A substituição de grande número de vigas da carreira, assim como o assentamento de trilhos e a construção de carros de ferro, em substituição aos de madeira, está sendo feita pela Administração do Porto, visto que essa entidade vai precisar da carreira para fazer reparos em diversas das suas embarcações.

Intenso foi o movimento de reparo de embarcações no ano de 1949. Assim, 5 botes tiveram mudança de táboas, calafetagem, emassamento e pintura; uma canoa passou por reparos gerais; a lancha Goiana teve a sua reconstrução terminada; a lancha "Silva Couto" foi calafetada, emassada, pintada e envernizada, recebendo uma nova bateria e um jôgo completo de ferramentas; o rebocador "Santo Antônio" está com a sua reconstrução quase concluída, faltando apenas a ligação dos encanamentos da caldeira e máquina, a montagem de aparelhos de comando, trabalhos de acabamento

no convés e a pintura geral do casco; a draga "Olinda" teve substituídas as chapas do fundo e do costado, e as cantoneiras e vigas dos cavernames, sofrendo também reparos as máquinas acessórias.

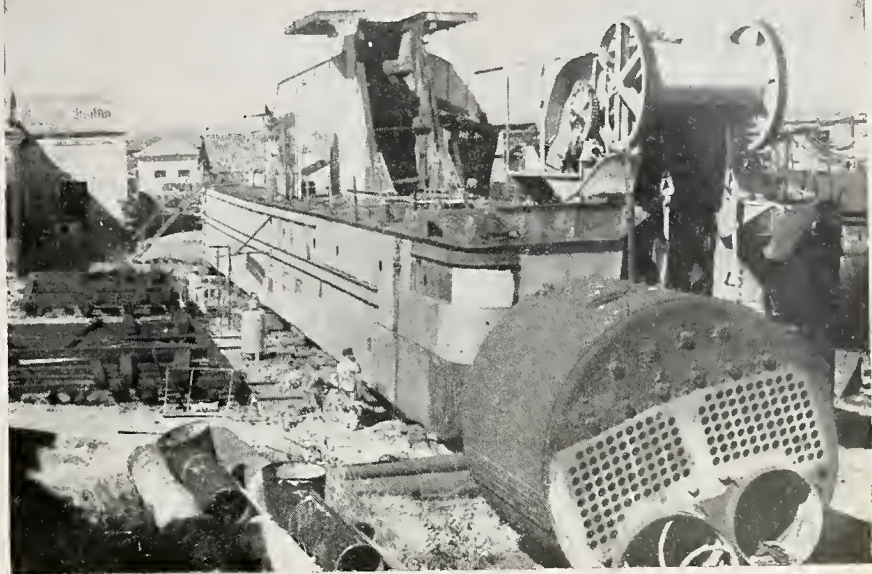
Diversos reparos foram executados no prédio das oficinas, nas duas locomotivas que movimentam a árvore de transmissão e em algumas máquinas operatrizes. Foi melhorada a carpintaria com a montagem de uma serra de fita "Walco", uma tupia "Walco", um desengrosso e uma máquina mixta, tendo sido adquiridas mais as seguintes máquinas: um tórno mecânico "Wilson", com avanços automáticos; uma máquina de amolar navalhas de desengrosso "Nohoma", um engenho mecânico para madeira "Mae"; um desempenho "Vaermano"; e uma máquina de furar ferro "Eorep" com o respectivo jôgo de brocas até 1". Todas essas máquinas estão acompanhadas de motor elétrico, trifásico, com chave de partida e proteção.

Foram reparadas diversas casas, em número de cinco, pertencentes à Região Nordeste de Aparelhagem, tendo sido montada numa de suas dependências a estação de rádio-telegrafia.

Pelo Estado de Pernambuco, concessionário do porto de Recife, foram feitos, em 1949, os seguintes serviços e obras:

a) reparo geral do areeiro "Borja Castro", ainda não concluído, compreendendo reconstrução do casco, substituição da caldeira e reparo dos motores e guinchos;

b) reconstrução total do casco do rebocador "Cabedelo", restando os serviços de montagem da nova caldeira e a conclusão do reparo geral das máquinas e montagem das mesmas;



Recife — A draga "Olinda" em reparos



Recife — O armazém n.º 8, reconstruído



Recife — O armazém n.º 7, em ruína



Recife — Trecho do cãis de 10 metros, avariado

c) pequenos reparos nas embarcações em tráfego — draga “Barão de Mauá”, areeiros “Beta” e “Espadon”, rebocadores “Fortaleza”, “4 de outubro” e “Recife”, cábrea n.º 2 e outras embarcações menores;

d) reparação em diversos trechos das linhas do pôrto, com mudança de dormentes e trilhos, e reparos em cinco locomotivas;

e) reparos nas partes mecânica e elétrica de nove guindastes, recebendo, diversos outros, pintura e serviços de reparos gerais, inclusive o “Titan” e diversas pontes rolantes, nos cais de 8 e 10 metros;

f) reconstrução do armazém n.º 8, ficando concluído o galpão entre os armazéns 8 e 9; serviços gerais de conservação de diversos armazéns do pôrto, estando já contratada a reconstrução do armazém n.º 7;

g) na usina eletrógena, montagem de dois transformadores e do respectivo quadro de controle, rede nova de 4 linhas de cobre em toda a extensão das Docas, reparos e instalações elétricas novas em diversos armazéns, substituição de corrente para alternada nos armazéns ns. 15, 16 e 17, reparo geral da máquina n.º 2, substituição de diversas peças nas máquinas ns. 2, 4 e 5, reparo em duas bombas centrífugas e ajustamento dos bronzes nas máquinas ns. 3, 4 e 5;

h) no armazém frigorífico, reparo geral de coberta danificada pelo incêndio ocorridos em princípios de 1949, reparo dos compressores ns. 1 e 2, substituição do condensador, do reparador de óleo, dos motores das câmaras e bombas de refrigeração e de corrente

contínua para alternada, montagem de e instalação para 6.600/13,200 volts e instalação de um quadro de controle;

i) no cais de 10 metros, foi reparado um trecho de 15 metros de extensão, em frente ao armazém n.º 3 com a substituição dos blocos de concreto atacados pela águas do mar, tendo sido iniciada a reparação de um outro trecho de cais, de 12 metros, inclusive a colocação de novos bolards e restauração da galeria que corre ao longo do cais;

j) foram concluídos todos os serviços de alveteria, concreto armado, revestimento interno e externo, pintura e caiação, dos prédios das oficinas do Pina, restando apenas o assentamento de azulejos nos gabinetes sanitários;

l) finalmente, os serviços de dragagem de conservação do pôrto, tendo o Estado concessionário dispendido a importância de Cr\$ 4.607.263,80; o volume dragado atingiu a 734.615 m³, sendo o material, na quasi totalidade, constituído de lodo, foi lançado em alto mar, em profundidades superiores a 14 metros.

ESTADO DE ALAGOAS

Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (8.º DPRC)

As atividades dêste Departamento no Estado de Alagoas são exercidas por intermédio do Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (8.º DP..R.C.). com séde na cidade de Maceió, que teve a seu cargo, no exercício de 1949, a fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Maceió, do qual é concessionário o Estado de Alagoas, a execução da dragagem do canal navegá-

vel das lagoas Mundaú e Manguaba e os trabalhos de desobstrução dos rios navegáveis de São Miguel, Mandaú, Santo Antônio, Camaragibe e Mangua-

ba, bem como dos rios afluentes do Coruripe, Correnteza, Gravatá, Novo e Estiva e dos riachos Pratagi, Jacuipe, Marceneiro, Getituba e outros.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA		DISPENDIDA		SALDO	
	Cr\$		Cr\$		Cr\$	
Pessoal.....	228	600,00	223.800,00		4.800,00	
Material....	8.550,00		8.525,40		24,60	
Obras e equip. .	1.010.000,00		1.006.998,20		3.001,80	

PÔRTO DE MACEIÓ

I — CONTRATO

A concessão para execução das obras de melhoramento e exploração comercial do pôrto de Maceó foi dada ao Estado de Alagoas, de acôrdo com o Decreto n.º 23.459, de 16 de novembro de 1933, tendo sido o respectivo contrato assinado em 30 do mesmo mês e ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Maceió conta com as seguintes instalações:

Cais — de estacas pranchas de aço, com 440 metros de extensão acostável,

para fprofundidade de 8 metros em águas mínimas;

Armazéns — 4 sedo 2 intenros, com a área de 3.162 m2, e 2 externos com a área de 3.267 m2;

Guindastes — 3, a vapor, sendo 1 com capacidade de 10 toneladas e 2 com a de 2,5 toneladas;

Locomotivas — 3, a vapor, de 100 H. P. .;

Vagões — 34, sendo 17 de 20 toneladas e 17 de 12 toneladas;

Linhas férreas — com 3.880 metros de extensão, para bitola de 1 metro;

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON.)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON.)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
	Abotagem.....	45.026		52.481	7.463	
Internacional.....	6.048	7.834	1.786	63.139	16.185	- 46.951
TOTAL.....	51.074	60.323	9.249	178.794	74.513	-104.281

RIO MANGUABA - MUNICIPIO DE PORTO CALVO



Rio Manguaba — Município de Pôrto Calvo

RIO MANGUABA - MUNICIPIO DE PORTO CALVO



Alagoas — Trechos do rio Manguaba



Rio Sto. Antônio — Município S. Luiz de Quitunde



Alagoas — Trechos do rio Santo Antônio



Rio Camaragibe — Município de Passo de Camaragibe



Alagoas — Trechos do rio Camaragibe



Rio Mundaú — Município de Rio Largo



Alagoas — Trechos do rio Mundaú



Alagoas — Drega "Barão de Tefé" na laçoa Mundaú



Alagoas — Trecho do rio São Miguel



Enchente em Pirapora — 1949



Enchente em Pirapora — 1949

Pelos dados acima verifica-se que houve, em 1949, no pôrto de Maceió, aumento no movimento de importação e decréscimo sensível no movimento de

exportação, feito o confronto com o movimento do ano anterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	792	635	— 157	874.700	759.640	— 115.060
Estrangeira.....	67	47	— 20	251.962	186.631	— 65.331
TOTAL.....	859	682	— 177	1.126.662	946.271	— 180.391

Pelos dados acima verifica-se que decresceu muito, em 1949, em comparação com o ano anterior, o movimento de navios tanto nacionais como estrangeiros, no pôrto de Maceió, não somente no número mas também na respectiva tonelagem de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Maceió foi de 306 toneladas por metro, ou seja, de 30% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta desse imposto, em 1949, no pôrto de Maceió, foi de Cr\$ 255.218,70. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 7.765,00 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Maceió, em 1949, atingiu a Cr\$ 6.985.862,60, verificando-se, assim, um aumento de Cr\$ 104.354,00 sobre a renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o exercício de 1949 foi arrecadada, no pôrto de Maceió, por conta dessa taxa,

a importância de Cr\$ 1.060.726,70; verifica-se, assim, um decréscimo de Cr\$ 77.726,20 em relação ao exercício anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL.

a) SITUAÇÃO — Durante o ano de 1949, a exploração comercial do pôrto de Maceió continuou a ser exercida pelo Estado de Alagoas, seu concessionário, tendo os respectivos serviços decorrido de modo satisfatório.

Releva assinalar as chuvas torrenciais caídas naquêle ano, que provocaram grandes cheias, sobretudo dos rios Reginaldo e Salgadinho, na Capital, cujas águas transbordaram e invadiram a cidade, arrastando, na sua caudal, pontes e várias casas e palhoças que marginaavam o seu leito, impossibilitando o tráfego em muitos bairros. O próprio cais não oferecia segurança aos navios atracados, que tiveram seus cabos e amarras partidos, indo fundear ao largo. No interior do Estado também ocorreram enchentes de grandes proporções, causando avultados prejuízos, mormente nos municípios de Fernão Velho, Conceição do Paraíba. São

José da Lage, União dos Palmares, Murici, Camaragibe, Atalaia, Pôrto Real do Colégio e Manguaba.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 foi feita ao Estado de Alagoas, concessionário do pôrto de Maceió, a tomada de contas relativa ao ano de 1948, tendo a mesma merecido a aprovação de V. Excia. com os seguintes resultados:

	Cr\$
Capital reconhecido em 31 de dezembro de 1948.	20.048.911,50
Capital compensado	317.944,10
Valor dos materiais do Al-moxarifado	457.373,10
Total da renda bruta	6.881.508,60
Despesas de exploração ...	5.375.239,50
Renda líquida	1.506.269,10
Porcentagem da renda líquida sem o capital ...	7,49%

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (8.º D. P. R. C.), os seguintes estudos foram realizados em 1949, no pôrto de Maceió: observações hidrográficas e meteorológicas.

OBRAS — Foram executados, em 1949, pelo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (8.º D. P. R. C.), os seguintes serviços de melhoramentos:

a) nas lagoas de Manguaba e Mundaú, continuaram os serviços de dragagem com regularidade, apesar do estado precário da draga, tendo sido repassado um trecho de 750 metros de canal;

b) além dos serviços de desobstrução dos rios navegáveis tais como o São Miguel, numa extensão de 54 quilômetros, o Mundaú, numa extensão de 12 quilômetros, o Santo Antônio em 22 quilômetros, o Camaragibe, numa extensão de 35 quilômetros, o Distrito

procedeu à retirada de madeira e limpeza em geral dos rios afluentes do Coruripe, Correnteza, Gravatá, Novo e Estiva; riacho Pratagi, do Jacuipe, na vila de Jacutinga, no município de Pôrto Calvo; Marceneiro, Getituba e outras menores afluentes do Santo Antônio no município de São Luís de Quitunde.

ESTADO DE SERGIPE

Nono Distrito de Portos, Rios e Canais (9.º D.P.R.C.)

(Anexado ao Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais

(11.º D. P. R. C.)

Em virtude da anexação, em caráter transitório, do Nono Distrito de Portos, Rios e Canais, determinada por portaria ministerial n.º 724, de 7 de agosto de 1946, as atividades dêste Departamento, no Estado de Sergipe, são exercidas por intermédio da Residência dêsse último Distrito, com séde na cidade de Aracajú.

Continuando paralizadas as obras de construção do pôrto de Aracajú, cuja concessão foi dada ao Estado de Sergipe, os serviços a cargo da Residência limitaram-se à coleta de dados estatísticos do pôrto, limpeza das margens dos rios Japarutuba e Pomonga e dragagem do canal dêsse último curso d'água.

BALANÇO DAS VERBAS

As verbas de pessoal, material e obras, distribuídos ao Nono Distrito de Portos, Rios e Canais, se acham englobadas às do Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais.

PÔRTO DE ARACAJÚ

I — CONTRATO

de 16 de novembro de 1933, tendo sido o respectivo termo de contrato assinado em 23 de dezembro do mesmo ano.

A concessão para a realização das obras do aparelhamento do pôrto de Aracajú, foi outorgada ao Estado de Sergipe, ex-vi do Decreto n.º 23.460,

II — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON.)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON.)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	19.645	27.895	8.250	52.357	44.598	— 7.759
Internacional.....	—	2.812	2.812	136	565	429
TOTAL.....	19.645	30.707	11.062	52.493	45.163	— 7.336

Pelos dados acima verifica-se que houve no pôrto de Aracajú, em 1949, aumento no movimento geral de importação e no de exportação para o exterior, e, por outro lado, decréscimo no movimento de exportação por cabotagem, tomando-se como base o movimento do ano anterior.

O movimento do pôrto de Aracajú, em virtude das condições difíceis de acesso e pela deficiência de profundidade na barra, continua sendo prejudicado.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Registraram-se os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	310	344	34	53.773	58.827	5.054
Estrangeira.....	—	—	—	—	—	—
TOTAL.....	310	344	34	53.773	58.827	5.054

Pelos dados acima verifica-se ter havido aumento no movimento de navios nacionais e respectiva tonelagem, no pôrto de Aracajú, em 1949, em comparação com o ano anterior, não tendo havido nos dois anos em

apreço, movimento de navios estrangeiros.

c) RECEITA — Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos aduaneiros — A importância dêsse imposto no pôrto

de Aracajú, no exercício de 1949, foi de Cr\$ 1.056,10 que, comparada com a do exercício anterior, apresenta um acréscimo de Cr\$ 339,00.

III — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 foi feita a tomada de contas ao Governo do Estado de Sergipe, na qualidade de concessionário do pôrto de Aracajú, relativa ao período de 1942 a 1948, tendo a mesma sido aprovada por V. Excia. com os seguintes resultados:

	Cr\$
a) contribuição (impôsto adicional 10%)	3.969.390,50
b) capital total invertido	2 197.160,00
c) saldo em poder do Estado	1.772.230,50

IV — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1949, não foram feitos estudos no pôrto de Aracajú.

OBRAS — Durante o ano de 1949 foram realizados, pela Residência com séde na cidade de Aracajú, os seguintes trabalhos:

a) prosseguimento da limpeza das margens do rio Japarutuba, num total de 958.679,20 metros quadrados;

b) prosseguimento da limpeza das margens do rio Pomonga, num total de 52.619,80 metros quadrados;

c) dragagem do canal de Pomonga, numa extensão de 370 metros.

ALTO, MÉDIO E BAIXO SÃO FRANCISCO E SEUS AFLUENTES

Décimo Distrito de Portos, Rios e Canais (10.º DPRC)

(Anexado ao Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais)

As atividades dêste Departamento no Alto e Médio São Francisco eram exercidas por intermédio do Décimo Distrito de Portos, Rios e Canais, sediado na cidade de Salvador.

A partir de 1947, foi êste Distrito também anexado ao Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (11.º DPRC), com sede na mesma cidade de Salvador, tendo sido os respectivos serviços distribuídos por cinco Residências sediadas nas cidades ribeirinhas do São Francisco, Pirapora, Carinhanha, Barra, Juazeiro e Propriá.

BALANÇO DAS VERBAS

As verbas de pessoal, material e obras, distribuídas ao Décimo Distrito de Portos, Rios e Canais, se acham englobadas nas do Décimo Primeiro Distrito de Portos Rios e Canais.

I — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o exercício de 1949, foram executados pelas respectivas Residências, os seguintes estudos:

Pela Residência de Carinhanha foi realizado o estudo de "Pôrto Novo" no rio Corrente.

Pela Residência de Barra foram feitos os seguintes trabalhos: levantamentos topo-hidrográficos do rio Grande na faixa escolhida para implantação da

barragem, nivelamento de precisão do referido eixo e secção transversal ao rio; escolha do eixo definitivo da ponte sobre o rio Grande ligando Barreiras a Barreirinhas; execução de sondagem geológica no Pôrto de Barreiras; estudo completo do pôrto de Nupeba, compreendendo levantamento das margens, nivelamento longitudinal com secções transversais, sondagens batimétricas e estudos de correntes; levantamento topo-hidrográfico do pôrto de Jupaguá, para projeto de obras de acesso e, finalmente, reconhecimento do rio Preto, para estudos das condições de navegabilidade e meios auxiliares de transporte.

Pela Residência de Juazeiro foram executados os seguintes estudos: levantamento da ilha do Fôgo, após a cheia de 1949, com estudos de correntes e sondagens batimétricas, para projeto da nova curva de concordância da muralha ruidá; locação dos diques de contenção, contra a inundação das partes baixas de Juazeiro; prosseguimento da sondagem com ecobatímetro, sendo completadas 34 fôlhas de planta Aero-fotogramétrica do São Francisco e, finalmente, levantamento batimétrico do pôrto de Remanso, para comprovação das causas que provocaram o desmoronamento da muralha de proteção.

Pela Residência de Propriá foi realizado o estudo topo-hidrográfico de São Brás, compreendendo o levantamento de todo São Francisco, numa extensão de 6.200 metros, sendo feito o levantamento complementar do pôrto de Penedo, para projeto do prolongamento e enraizamento do cais de jusante.

OBRAS — Durante o exercício de 1949, foram executados pelas respectivas Residências, os seguintes trabalhos:

Pela Residência de Pirapora — construção do cais do pôrto de Pirapora: 63.560 m³ de alvenaria e concreto e 22.833 m³ de aterro; construção do molhe de acesso do pôrto de São Romão: 882.335 m³ de alvenaria e 7.962 m³ de aterro; construção do cais do pôrto de Januária: 2.269 m³ de alvenaria e 6.841 m³ de aterro.

Pela Residência de Carinhanha — construção do pôrto de Lapa: 3.312 m³ de alvenaria e 2.060 m³ de aterro; construção do pôrto de Piratinga: 488 m³ de alvenaria e concreto e 2.599 m³ de aterro; construção do pôrto de Santa Maria da Vitória: 950 m³ de alvenaria e 20.174 m³ de aterro.

Pela Residência de Barra — pôrto de Xique-Xique: foi restaurado o aterro do cais de jusante, que tinha sofrido ligeiro abatimento com as chuvas dos anos anteriores; pôrto de Barra: foi prolongado o cais de jusante, numa extensão de 20 metros, recolocado o aterro do mesmo, construindo um pequeno muro de barragem para evitar o flanqueamento do aterro e executado o calçamento de uma rampa existente. pôrto de Barreiras: está em andamento a construção da balaustrada desse pôrto, numa extensão de 475 metros, devendo ficar dotada de iluminação elétrica e passeio de mozaico com 2 metros de largura, tendo sido também reparadas as duas rampas existentes. Nos citados portos foram executados os seguintes volumes de obras: 1.427 m³ de alvenaria, 6.143 m³ de aterro e 475 ml. de balaustrada.

Pela Residência de Juazeiro — construção do pôrto de Curaçá: 450m³ de alvenaria e 15.597m³ de aterro; pôrto de Juazeiro: prosseguimento da construção dos diques de contenção

contra as inundações das partes baixas da cidade, sendo executados os seguintes volumes de obras: 14.983m³ de escavação, 25.809m³ de material aplicado nas barragens e 5.000m² de revestimento de talude; pôrto de Petrolina: 40.000m³ de aterro; pôrto de Casa Nova: 78.154m³ de aterro; pôrto de Santo Sé: 45m³ de alvenaria de pedra, empregados na reconstrução do pontilhão; reconstrução da muralha da Ilha do fogo, em que foram empregados 2.436m³ de alvenaria de pedra, 2.191m³ de pedra no enrocamento e 5.219m³ de aterro; eclusa Presidente Dutra: como trabalhos preparatórios para a sua construção, foram feitos o revestimento do coroamento dos molhes de acesso, o aterro do patamar num volume de 1.071m³, a cravação das estacas-pranchas, num total de 602, o enrocamento da margem do rio como proteção contra as cheias, o reforço ao cimbramento executado em 1948 com 4.300 metros de vigas de madeira e 2.600 parafusos; reconstrução da muralha do pôrto de Remanso, em que se fizeram 1.019 m³ de demolição, 1.226 m³ de escavação, 925 m³ de aterro e 100 m³ de enrocamento, tendo-se empregado 1.142 m³ de alvenaria de pedra; dragagem de 1.005 m³ de cascalho do banco formado no portão "2 de julho" na corredeira do Sobradinho; limpeza de margens e desobstrução do leito do São Francisco e seus afluentes do trecho médio, em uma extensão total de 149.250 metros.

Pela Residência de Própria — pôrto de Penedo: além da construção em continuação às obras do cais, foi iniciado a construção da rampa de jusante, tendo sido aplicados 2.050 m³ de alvenaria de fundação e 2.164 m³ de alvenaria de elevação; pôrto de Pro-

priá: ficou concluída a primeira etapa, com a construção de 429 metros de cais, tendo sido efetuados 996 m³ de alvenaria de fundação, 1.540 m³ de alvenaria de elevação e 4.500 m³ de aterro.

ESTADO DA BAIÁ

Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (11.º D.P.R.C.)

(A que foram anexados o Nono e o Décimo Distrito de Portos, Rios e Canais)

Excluída a zona dos serviços abrangida pelo Décimo Distrito de Portos, Rios e Canais (10.º D.P.R.C.), os empreendimentos a cargo dêste Departamento, no Estado da Baía, eram executados pelo Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (11.º D.P.R.C.), também com séde na cidade de Salvador.

Com a anexação a êsse Distrito dos serviços a cargo do Nono e Décimo Distrito de Portos, Rios e Canais, ficaram as atribuições dessa dependência do Departamento grandemente ampliadas estendendo-se ao Estado do Sergipe e às regiões do Vale do rio São Francisco, nos Estados de Minas Gerais, Pernambuco e Alagoas.

Conservada nêste Relatório a distribuição dos serviços pelos setores antes existentes, já foram apreciados os trabalhos executados por êste Departamento, em 1949, no Estado de Sergipe, a cargo do Nono Distrito de Portos, Rios e Canais, bem como os realizados ao longo do rio São Francisco, a cargo do Décimo Distrito de Portos, Rios e Canais.

No que diz respeito propriamente às atribuições do Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (11.º

D.P.R.C.), ficaram a seu cargo não somente a fiscalização dos contratos dos portos de Salvador e Ilheus, dados em concessão, respectivamente, à Companhia Cessionária das Docas da

Baía e à Companhia Industrial de Ilheus, como também a execução de estudos e obras de melhoramento de vários portos e rios do Sul do Estado da Bahia.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Pessoal.....	1.566.879,30	1.414.063,10	152.816,20
Material.....	1.047.070,40	1.032.078,00	14.992,40
Obras.....	9.865.000,00	9.865.000,00	—

PÔRTO DE SALVADOR

I — CONTRATO

A concessão do pôrto de Salvador continua entregue à Companhia Cessionária das Docas da Baía, ex-vi dos Decretos ns. 14.417 e 18.855, respectivamente, de 16 de outubro de 1920 e 25 de julho de 1929, sendo que por este último ato foram aprovadas novas cláusulas em aditamento ao contrato relativo ao pôrto, a que se referia o primeiro Decreto, pelas quais se obrigava a citada companhia a fazer as desapropriações necessárias aos melhoramentos da Avenida Jequitiaia e executar as respectivas obras.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Salvador dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 1.480 metros de extensão, sendo 345 metros para 10 metros de profundidade, 960 metros para 8 metros de profundidade e 175 metros

para 2,20 metros de profundidade, além de 100 metros de cais, ao norte do pôrto atual, para 10 metros de profundidade, para carvão e minério;

Armazéns — 10, com a área total de 19.600 metros quadrados;

Pátios cobertos — 5, com a área total de 2.656 metros quadrados;

Pátios descobertos — 5, com a área total de 3.344 metros quadrados;

Guindastes — 34, elétricos, sendo 30 de pórtico e 4 simples, dos quais 16 de 11/2 toneladas, 16 de 3 toneladas e 2 de 5 toneladas;

Pontes rolantes — 18, de 2 toneladas, montadas no interior dos armazéns;

Cábrea — 1, para 120 toneladas;

Linhas férreas — com 8.099 metros de extensão, sendo 3.603 metros de linhas internas e 4.493 metros de linhas externas, tôdas de bitola de 1 metro;

Silos para trigo — 23, com capacidade total de 8.380 toneladas;

Tanques para combustíveis líquidos

— 24, com capacidade total de 43.809 metros cúbicos.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cubotagem	211.041	235.195	21.154	107.610	122.301	14.691
Internacional	182.962	214.099	31.137	115.771	137.901	22.130
TOTAL.	397.003	449.294	52.291	223.381	260.202	36.821

Pelos dados expostos, verifica-se que houve, no ano de 1949, em comparação com o ano anterior, sensível aumento,

tanto no movimento de importação como no de exportação.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	3.479	3.416	-63	1.798.536	1.743.889	-54.647
Estrangeira	411	462	51	1.488.333	1.743.532	255.199
TOTAL	3.890	3.878	-12	3.277.879	3.847.421	209.542

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1948 com os de 1949, verifica-se que houve, neste último ano, menores número e tonelagem de navios nacionais e maiores frequência e tonelagem de navios estrangeiros.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais de Salvador foi de 504 toneladas por metro, ou seja, 50% de sua capacidade.

d) RECEITA — Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação

— A importação arrecadada por conta desse imposto em 1949, no porto de Salvador, foi de Cr\$ 2.261.505,00. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 262.967,70 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do porto de Salvador, em 1949, atingiu a Cr\$ 31.533.727,40, verificando-se, assim, um apreciável aumento de Cr\$ 2.849.929,20 sobre a renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o exercício de 1949, foi arrecadada, no

pôrto de Salvador, por conta dessa taxa a importância de Cr\$ 3.139.444,50 verificando-se assim um acréscimo de Cr\$ 269.502,70 sobre o total arrecadado no ano anterior.

Além dessas taxas, a Companhia Cessionária das Docas da Bahia arrecadou, em 1949, a importância de Cr\$ 2.046.322,70, correspondente a adicional de 12% sobre as taxas portuárias, autorizado pela portaria ministerial n.º 288, de 22 de março de 1949, para atender ao pagamento das despesas decorrentes da Lei n.º 605, de 5 de janeiro de 1949, que instituiu o repouso semanal remunerado. Foi arrecadada, também, pela Companhia Cessionária das Docas da Bahia, a importância de Cr\$ 2.760.244,70, proveniente da taxa adicional de 10% sobre as taxas portuárias, de acordo com a cláusula XVI aprovada pelo Decreto n.º 18.855, de 25 de julho de 1929, destinando-se o respectivo produto ao custeio das obras da Avenida Jequitaitaia.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — O pôrto de Salvador é explorado comercialmente pela Companhia Cessionária das Docas da Bahia, de acordo com a concessão que lhe foi outorgada pelo Governo da União, nos termos dos Decretos ns. 14.417 e 18.855, respectivamente, de 16 de outubro de 1920 e 25 de julho de 1929.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 foram feitas pelo Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais, sete tomadas de contas à Companhia Cessionária das Docas da Bahia, concessionária do pôrto de Salvador.

Dessas tomadas de contas, uma se refere aos serviços de exploração comercial do pôrto de Salvador, em 1948, e seis se referem ao prolongamento da Avenida Jequitaitaia, sendo três correspondentes aos três últimos trimestres de 1948 e as restantes aos três primeiros trimestres de 1949.

E' o seguinte o resumo das referidas tomadas de contas:

1. Tomada de contas feita à Companhia Cessionária das Docas da Bahia, em 29 de abril de 1949, relativa à exploração do pôrto de Salvador durante o ano de 1948:

	Cr\$
Capital total do pôrto ...	155.074.351,60
Capital compensado	7.762.753,90
Valor do estoque do almoxarifado ..	1.831.680,00
Total da renda bruta	28.683.798,20
Despesas de exploração ...	20.123.300,40
Renda líquida	8.559.997,80
Porcentagem da renda líquida s/o capital	5,52%
Saldo devedor proveniente da taxa 2% ouro recebido em excesso pela concessionária ..	7.388.624,80

2. Tomada de contas feita à Companhia Cessionária das Docas da Bahia, referente aos serviços da Avenida Jequitaitaia, realizada em 10 de março de 1949, relativa ao segundo trimestre de 1948:

Receita no 2.º trimestre de 1948 ..	2.378.633,30
Despesa no 2.º trimestre de 1948 ..	1.230.943,70
Saldo para o trimestre seguinte ..	1.147.689,60
Despesa total até 30 de junho de 1948	23.597.373,90

3. Tomada de contas feita à Companhia Cessionária das Docas da Bahia,

referente aos serviços da Avenida Jequitaiá, realizada em 18 de março de 1949, relativa ao 3.º trimestre de 1948:

	Cr\$
Receita no 3.º trimestre de 1948	1.790.229,30
Despesa no 3.º trimestre de 1948	1.648.322,40
Saldo para o trimestre seguinte	741.906,90
Despesa total, até 30 de setembro de 1948	24.645.696,30

4. Tomada de contas feita à Companhia Cessionária das Docas da Baía, referente aos serviços da Avenida Jequitaiá, realizada em 30 de março de 1949, relativa ao 4.º trimestre de 1948:

	Cr\$
Receita no 4.º trimestre de 1948	1.387.063,20
Despesa no 4.º trimestre de 1948	918.133,80
Saldo para o trimestre seguinte	468.929,40
Despesa total, até 31 de dezembro de 1948	25.563.830,10

5. Tomada de contas feita à Companhia Cessionária das Docas da Baía, referente aos serviços da Avenida Jequitaiá, realizada em 22 de agosto de 1949, relativa ao 1.º trimestre de 1949:

	Cr\$
Receita no 1.º trimestre de 1949	1.076.547,50
Despesa no 1.º trimestre de 1949	671.104,40
Saldo para o trimestre seguinte	405.443,10
Despesa total, até 31 de março de 1949	26.234.934,50

6. Tomada de contas feita à Companhia Cessionária das Docas da Baía, referente aos serviços da Avenida Je-

quitaiá, realizada em 29 de agosto de 1949, relativa ao 2.º trimestre de 1949:

	Cr\$
Receita no 2.º trimestre de 1949	1.124.085,70
Despesa no 2.º trimestre de 1949	286.242,10
Saldo para o trimestre seguinte	837.843,60
Despesa total até 30 de junho de 1949	26.521.176,60

7. Tomada de contas feita à Companhia Cessionária das Docas da Baía, referente aos serviços da Avenida Jequitaiá, realizada em 9 de dezembro de 1949, relativa ao 3.º trimestre de 1949:

	Cr\$
Receita no 3.º trimestre de 1949	1.554.228,60
Despesa no 3.º trimestre de 1949	87.353,60
Saldo para o trimestre seguinte	1.466.875,00
Despesa total, até 30 de setembro de 1949	26.608.530,20

c) TARIFAS PORTUÁRIAS — As taxas portuárias em vigor no porto de Salvador, no exercício de 1949, foram as aprovadas pela portaria ministerial número 40, de 15 de janeiro de 1947, acrescidas de 10% de conformidade com a autorização constante da portaria n.º 809, de 1 de novembro de 1947. Foi também autorizado, pela portaria n.º 288, de 22 de março de 1949, o adicional de 12% sobre as taxas portuárias para atender ao pagamento do repouso semanal remunerado.

V — ESTUDOS E OBRAS

Além das observações hidrográficas e meteorológicas que foram realizadas, de rotina, no porto de Salvador, foram levados a efeito pelo Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais, em

vários portos e rios do sul do Estado da Baía, os seguintes estudos e obras:

Pôrto de Ubaitaba — Levantamento semi-cadastral da cidade na faixa fronteira do rio e nivelamento de todo o barranco desde a cota da máxima cheia até a cota mínima de estiagem do rio.

Pôrto de Belmonte — Dadas as condições desfavoráveis em que se encontra o trecho do ponto "H", situado pouco a montante do enraizamento do cais dessa cidade, foi procedido um estudo minucioso daquele trecho, pelo qual se concluiu da necessidade da construção do espigão "E-7", último da série prevista no projeto. Tiveram prosseguimento as obras de defesa da cidade, prolongando-se os espigões "E-3" e "E-6", respectivamente, de 6,10 e 3,30 metros, elevando-se o coroamento dos mesmos para a cota de 4,10 metros restaurando-se os enrocamentos dos espigões "E-4" e "E-5" e da muralha do ponto "H".

Pôrto de Pôrto Seguro — Tiveram prosseguimento pela Cia. Construtora Industrial Limitada, as obras de cais de saneamento da cidade, de acôrdo com o projeto aprovado, tendo sido construídos uma rampa de acesso e 81 metros lineares de cais, que adicionados aos anteriormente executados perfazem um total de 405,70 metros. Há ainda por executar 795,30 metros de cais e 3 rampas de acesso.

Pôrto de Canavieiras — Ficou concluída a construção da ponte desse pôrto em agosto de 1949.

Pôrto de Taperoá — As obras desse pôrto ficaram concluídas em dezembro de 1949, constando de cais, ponte de atracação, pátio para manobras, armazéns, estrada de acesso e aterro.

Pôrto de Ituberá — Tiveram início, em setembro de 1949, os trabalhos de construção do pôrto, ficando concluído, no fim do ano, todo o serviço de alvenaria de pedra, respaldada e cintada a alvenaria de tijolo do armazém, fundidas 111 estacas e iniciada a respectiva cravação.

Canal de Passuí — Foi todo limpo numa extensão de 4.000 metros, o qual liga a bacia do Pardo à do Jequitinhonha.

Rio Ubú — A limpeza desse rio, num total de 17.000 metros, concorreu para o salvamento de centenas de milhares de cacauzeiros, tendo a desobstrução atingido a lagoa do Maia.

Rio Salsa — Limpeza de 28.600 metros.

Rio Jundiá — Limpeza numa extensão de 4.600 metros, tendo os trabalhos começado na foz e terminado no pôrto de José Franco.

Rio Pardo — Serviços iniciados em Negrinhas tendo chegado até as imediações da barragem do rio Cipó.

Rio Paraguaçu — Foram dragados 14.500 m³. Malgrado o pequeno volume de dragagem, as condições de navegabilidade melhoraram bastante nos locais em que era necessária essa limpeza do leito do rio.

Durante o exercício de 1949, êsse Distrito fiscalizou a execução das seguintes obras, realizadas pela Companhia Cessionária das Docas da Baía:

a) Por conta do capital do pôrto — 8 dependências para volumes violados nos armazéns; 10 escritórios nos armazéns; novo almoxarifado; 26 argolas para atracação de navios (confeção e colocação); 2 caixas para tomada d'água no cais de 10 metros; 1 vál-

vula para água no cais de 10 metros; restauração do encanamento d'água (geral); limpeza e pintura dos armazéns; asfaltamento do cais, inclusive pátio, 2.591 m²; obras no escritório central; esgoto geral; limpezas e reparos; restauração das calhas dos armazéns ns. 2, 3, 4, 5 e 6; limpeza e encanamento d'água 965 metros; refôrço da galeria de esgoto em frente à Chefia do Tráfego; e dragagem de 112.500 metros cúbicos.

b) Por conta da taxa de emergência — reconstrução de linhas para guindastes, 965 metros; instalação de 27 caixas de tomada de corrente; 2 locomotivas Diesel.

c) Por conta da taxa adicional de 10% sobre as taxas portuárias, em obras da Avenida Jequitiaia — corte em terra 2.745 m³; transporte de terra por caminhão 2.598 m³; passeios 2.262 m²; meios-fios 540 ml; 3 caixas coletoras dos esgotos; alvenaria para orlas 24,800 m³; muro de alvenaria de pedra 50,800 m³; calçamento a paralelepípedos com base de concreto 3.212 m²; canalização de manilhas 29,50 ml.

A Companhia Cessionária das Docas da Bahia continuou fazendo a dragagem do porto, razão pela qual não se procedeu ao levantamento da planta batimétrica do ancoradouro e canais de acesso.

A título de informação, seguem-se os dados sobre as condições de profundidade dos vários portos do Estado da Baía:

Caravelas — 320 milhas ao sul da capital, barra de areia tendo vários canais, sendo o principal o de SE: profundidade na barra 1,50 metro e no ancoradouro 6 metros;

Canavieiras — 180 milhas ao Sul da Capital, na fóz do rio Pardo: profundidade mínima na barra 1,80 metros e no ancoradouro 6 metros;

Alcobaça — 310 milhas ao Sul da Capital: profundidade mínima na barra 1,20 metros e no ancoradouro 4,50 metros;

Pôrto Seguro — 240 milhas ao Sul da Capital, na fóz do rio Burahem: barra 1,20 metros entre recifes profundidade mínima 2,40 metros;

Belmonte — 190 milhas ao Sul da Capital, na fóz do rio Jequitinhonha: profundidade mínima na barra 1,20 metros cujo canal é mutável de acôrdo com os ventos reinantes, e no ancoradouro é de 2,40 metros;

Una — 150 milhas ao Sul da Capital: profundidade mínima na barra 1,50 metros;

Morro de São Paulo — 28 milhas ao Sul da Capital: barra franca e muito funda, não havendo dados precisos sobre sua profundidade — serve à Valença, Taperoá e Cairú;

Serinhaem — barra entre recifes, profundidade mínima 1,80 metros, servindo à Camamú e Maraú;

Rio de Contas — 90 milhas ao Sul da Capital: profundidade mínima 1,80 metros;

Prado — profundidade mínima na barra 0,90 m. e no ancoradouro 3,6 metros;

Santa Cruz — profundidade mínima na barra 2 metros e no ancoradouro 3,20 metros;

Camamú — profundidade mínima na barra 9,60 metros e no ancoradouro 4 metros.



Enchente em São Francisco — 1949



Enchente em São Francisco — 1949



Pôrto de Pirapora



Pôrto de São Romão



Pôrto de Januária



Juazeiro — Bahia — Inundação de 1949



Juazeiro — Bahia — Inundação de 1949



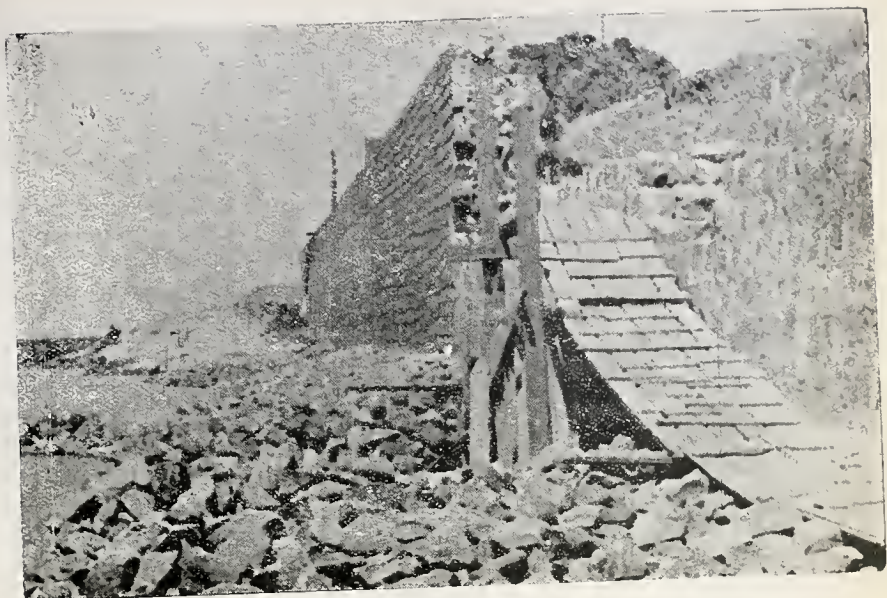
Pôrto de Remanso — Aspectos da cheia de 1949



Eclusa "Presidente Dutra"



Pôrto de Curaçá



Ilha do Fogo — Restauração da muralha atingida pela cheia de 1949



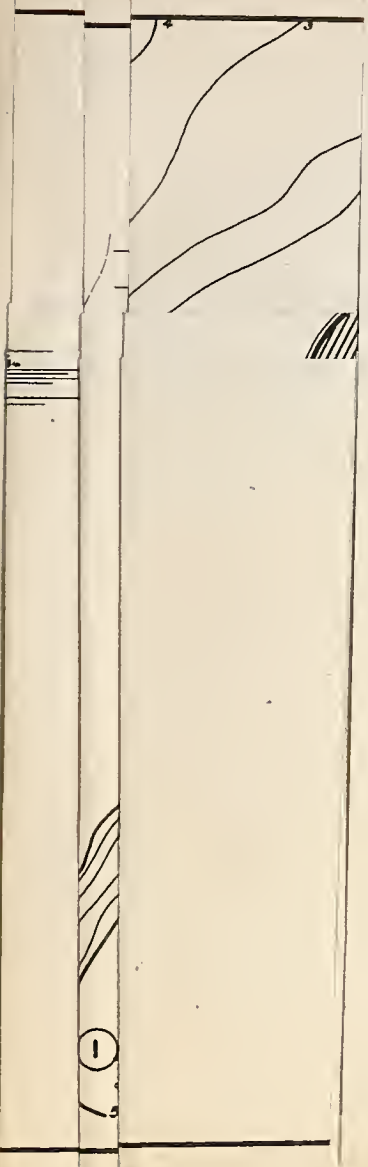
Propriá — cáis



Cais de Peredo, vendo-se o local de situação da futura rampa de atracação



Pôrto de Belmonte — Espigão "E-6" visto de montante





M.V.O.P. - D.N.P.R.C.
 112º DISTRITO DE PORTOS, RIOS E CANAIS
PÔRTO DE ITUBERÁ
 PLANO DAS NOVAS INSTALAÇÕES
 ESCALA: 0 20 40 60 80 100 m.

PÔRTO DE ILHEUS

O pôrto de Ilhéus é de concessão da Companhia Industrial de Ilhéus S. A., cujo contrato foi aprovado pelo Decreto n.º 166, de 15 de maio de 1935, tendo o respectivo termo sido celebrado a 13 de junho dêsse mesmo ano.

I — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Ilhéus dispõe das seguintes instalações:

Pontes de atracação — 3, sendo duas de madeira e uma de concreto armado, com a extensão de 145 metros, para uma profundidade de 2,30 metros;

Armazéns — 4, com a área útil de 3.722 metros quadrados.

II — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Registraram-se os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	56.040	46.702	-9.338	23.082	28.625	5.543
Internacional.....	2.451	2.323	-128	46.152	98.360	52.208
TOTAL.....	58.491	49.025	-9.466	69.234	126.985	57.751

Pelos dados expostos verifica-se que houve, no pôrto de Ilhéus, no ano de 1949, decréscimo no movimento de importação e aumento apreciável no movimento de exportação, em compa-

ração com o movimento de 1948, resultando, bem assim, maior movimento geral de mercadorias em 1949.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	699	640	-59	135.774	140.739	4.965
Estrangeira.....	81	134	53	200.396	560.978	360.582
TOTAL.....	780	774	-6	336.170	701.717	365.547

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os do ano de 1948, verifica-se que aumentou a tonelagem

total de registro dos navios que visitaram o pôrto de Ilhéus, tanto nacionais como estrangeiros, embora tenha de-

crescido o número de navios nacionais.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Ilhéus foi de 1.213 toneladas por metro, ou seja, de 120% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Taxas portuárias* — A renda bruta da exploração do pôrto de Ilhéus, em 1949, atingiu a Cr\$ 5.496.691,50, verificando-se, assim, um sensível aumento de Cr\$ 1.582.586,30, sobre a renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o exercício de 1949, foi arrecadada, no pôrto de Ilhéus, por contá dessa taxa a importância de Cr\$ 940.851,00, verificando-se assim um acréscimo de Cr\$ 269.777,00 sobre o total arrecadado no exercício anterior.

III — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — O pôrto de Ilhéus é explorado pela Companhia Industrial de Ilhéus S. A., de acôrdo com o contrato a que se refere o Decreto n.º 166, de 15 de maio de 1935. Em 1949, os serviços de exploração comercial do pôrto se processaram com regularidade, tendo a companhia concessionária prosseguido na construção das respectiva instalações, cujas obras foram aprovadas pelos Decretos números 24.880 e 26.996, respectivamente de 27 de abril de 1948 e 2 de agosto de 1949.

b) TOMADA DE CONTAS — No exercício de 1949, foi feita à Companhia Industrial de Ilhéus a tomada de contas dos serviços do pôrto de Ilhéus, rela-

tiva ao ano de 1948, pela qual ficou apurado:

Capital reconhecido até 31 de dezembro de 1948	6.553.185,70
Capital compensado	302.171,60
Valor do estoque do almoxarifado	4.247.616,60
Total da renda bruta	3.914.105,20
Despesas da exploração	3.724.616,90
Renda líquida	189.488,30
Porcentagem da renda líquida s/o capital	2,89%

c) TARIFAS PORTUÁRIAS — Continuaram em vigor no pôrto de Ilhéus, no ano de 1949, as tarifas portuárias aprovadas pelas Portarias n.º 607, de 21 de junho de 1946; n.º 640, de 10 de julho de 1946; n.º 522 de 11 de junho de 1948 e mais a de n.º 551, de 13 de junho de 1949 que criou a taxa de 12% para pagamento do repouso semanal remunerado.

IV — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Décimo Primeiro Distrito de Portos, Rios e Canais (11.º DPRC), foram feitas, apenas as observações de marés e meteorológicas.

OBRAS — Durante o ano de 1949, tiveram prosseguimento as obras do pôrto de Ilhéus, aprovadas pelos Decretos ns. 24.880 e 26.996, respectivamente, de 27 de abril de 1948 e 2 de agosto de 1949, tendo a companhia concessionária dispendido a importância de Cr\$ 7.286.142,70, ainda a ser apurada em tomada de contas regular

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Décimo Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais (12.º DPRC)

As atividades dêste Departamento no Estado do Espírito Santo são exercidas por intermédio do Décimo Segundo

Distrito de Portos, Rios e Canais (12.º DPRC) sediado na cidade de Vitória, que teve a seu cargo, durante o ano de 1949, a fiscalização do contrato de concessão do pôrto de Vitória, outor-

gado àquele Estado, a realização de estudos e obras no pôrto de Conceição da Barra, e a execução de melhoramentos nos rios Itapemirim, São Mateus, Angelim, São Domingos e Itaúna.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal.....	325.220,00	311.370,00	13.850,00
Material.....	97.960,00	97.894,30	65,70
Obras.....	1.050.000,00	1.036.646,80	13.353,20
Serv. e Encargo.....	160.000,00	52.853,20	107.146,80

PÔRTO DE VITÓRIA

I — CONTRATO

O Estado do Espírito Santo é o concessionário do pôrto de Vitória, de acôrdo com o contrato de novação estabelecido pelo Decreto-lei n.º 3.039, de 10 de fevereiro de 1941, tendo o respectivo têrmo sido celebrado a 4 de agôsto do mesmo ano, o qual passou a vigorar só a partir de 9 do seguinte mês de setembro, data de seu registro pelo Tribunal de Contas.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Vitória conta com as seguintes instalações:

Cais — com 930 metros de extensão, para 4,50 metros e 8 metros em águas mínimas;

Armazéns — 4, com área total de 8.281 metros quadrados;

Guindastes — 11, sendo 9 elétricos de 11/2, 3 e 5 toneladas e 2 a vapor, de 5 e 10 toneladas;

Pontes rolantes — 8, de 11/2 toneladas;

Cábrea — 1, para 80 toneladas;

Linhas férreas — internas, com a extensão de 1.760 metros e externas, com a extensão de 3.471 metros, tôdas de bitola de 1 metro;

Cais de minério — com 110 metros de extensão para 10 metros de profundidade, provido de um silo com 47.000 toneladas de capacidade, dispondo, também, de 2 transportadoras mecânicas para carregamento dos navios, tendo cada uma a capacidade de carga de 400 toneladas por hora.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
	fabotagem	67.643		82.231	14.588	
Internacional	11.893	13.717	1.824	536.403	574.146	37.743
TOTAL	79.536	95.948	16.412	591.466	642.447	50.981

Pela comparação dos dados relativos ao ano de 1949, com os do ano anterior, verifica-se que houve, no pôrto de Vitória, aumento apreciável tanto no

movimento de importação como no de exportação.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
	Brasileira	617		614	- 13	
Estrangeira	213	229	16	736.285	789.113	52.828
TOTAL	830	843	2	1.209.621	1.257.422	47.801

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os de 1948, verifica-se que houve um pequeno decréscimo na freqüência de navios nacionais e respectiva tonelage de registro, enquanto que aumentou o movimento de navios estrangeiros, não só o seu número como também sua tonelage total de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949, o aproveitamento do cais do pôrto de Vitória foi de 291 toneladas por metro, ou seja de 30%. No cais especial de minério, o aproveitamento foi de 4.249 toneladas por metro.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta desse imposto, em 1949, no pôrto de Vitória, foi de Cr\$ 53.107,10. Houve, pois, um considerável decréscimo de Cr\$ 106.873,40 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Vitória, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 16.047.162,10, verificando-se, assim, um apreciável aumento de Cr\$ 2.674.871,60 sobre a renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o exercício de 1949, a partir do mês de



Estado do Espírito Santo — vista do canal do Mangue, no rio Itapemirim



Estado do Espírito Santo — vista do canal do Meio, no rio Itapemirim



Estado do Espírito Santo — um trecho do rio Angelim, completamente desobstruído



Estado do Espírito Santo — um trecho do rio São Domingos, desobstruído



Estado do Espírito Santo — trecho da vala do rio Itaúna, já desobstruído

junho, foi arrecadada, no pôrto de Vitória, por conta dessa taxa a importância de Cr\$ 817.608,50.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

SITUAÇÃO — O pôrto de Vitória é de concessão do Estado do Espírito Santo, tendo a exploração comercial do mesmo sido feita por intermédio da Administração do Pôrto de Vitória, subordinada à Secretaria da Agricultura e Viação daquêle Estado. Os serviços portuários, tanto os do cais comercial como os do cais de minério, se processaram com tôda a regularidade durante o exercício de 1949.

b) **TOMADA DE CONTAS** — Durante o ano de 1949 foi feita a tomada de contas do pôrto de Vitória, relativa ao ano de 1948, tendo a mesma merecido a aprovação de V. Excia. com os seguintes resultados:

	Cr\$
Capital total do pôrto em 31 de dezembro de 1948	43.627.122,30
Valor do estoque do Almo-xarifado	931.357,40
Total da renda bruta	13.372.290,50
Total das despesas de ex-ploração	16.009.732,50
Deficit no período	2.637.442,00

c) **TARIFAS POTUÁRIAS** — As taxas portuárias que vigoraram, durante o ano de 1949, no pôrto de Vitória, foram as aprovadas pela portaria ministerial n.º 34, de 14 de janeiro de 1946, tendo o Estado concessionário já submetido à apreciação do Governô Federal novas taxas para o referido pôrto.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Foram realizados, em 1949, pelo Décimo Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais, os seguintes estudos:

a) no pôrto de Vitória, além das observações de marés e meteorológicas,

foi feito um levantamento do local denominado "Pedra Branca", em que se acha instalado o Marégrafo pertencente ao Distrito e, bem assim, o nivelamento para o transporte do RN para a entrada principal do mesmo Marégrafo e para um vértice da triangulação, na extremidade do cais, em frente à administração do Pôrto; para derimir uma dúvida surgida com o encalhe do navio canadense "Argovan", procedeu o Distrito à localização do mesmo em planta, verificando que o citado navio se havia desviado para a margem esquerda do canal de acesso, não havendo pois nenhum fundamento na reclamação da Companhia do referido navio e da Praticagem da Barra, sôbre a pouca profundidade que apresentava o mesmo canal;

b) no município de Linhares, foi levantada a secção transversal do rio Doce, no local da futura ponte, apresentando a mesma secção um comprimento de 578,50, de barranco a barranco e profundidades que oscilam de 1,20 a 8 metros, referidas ao nível d'água do dia;

c) no pôrto de Conceição da Barra, foi feito um levantamento topo-hidrográfico, tendo a triangulação sido lançada no estuário do rio São Mateus de maneira a permitir os estudos se estenderem até 4.000 metros do rio 1.000 metros na parte marítima e 2.250 metros de zona litorânea, sendo que na parte marítima as sondagens hidrográficas atingiram a isobata de 9 metros.

OBRAS — Foram realizadas em 1949 pelo Décimo Segundo Distrito de Portos, Rios e Canais, as seguintes obras:

a) no rio Itapemirim, conservação do único dique-espigão existente, com aumento de sua altura em virtude dos danos causados no mesmo pela última

enchente do rio, em cujos trabalhos foram empregados cêrca de 300 m3 de pedras jogadas; serviços de escavação manual para conservação do canal do Mangue, o qual fica sempre bastantê obstruído por ocasião das grandes enchentes do rio Itapemirim, deixando assim de atenuar a erosão que se vem produzindo na margem esquerda do mesmo rio; serviços de escavação manual para alargamento do canal do Meio e aprofundamento de seu leito antigo, tendo sido retirados de ambos os canais citados 2.981 m3 de areia, lama e raízes de mangue;

b) no rio Angelim, afluente do São Mateus, foram executados trabalhos de desobstrução do seu leito e limpeza das margens, numa extensão de 7.200 metros, e, em outros trechos do rio, num total de 11.850 metros, foram feitos os mesmos serviços, com destocamento, desmatação e corte de galhadas;

c) no rio São Domingos, afluente também do São Mateus, foram efetuados serviços de limpeza e desobstrução, com desmatação de galhadas, perfazendo uma extensão total de 6.450 metros;

d) no rio Itauna, foram executados trabalhos de escavação em areia e mangue, para alargamento de uma vala existente no mesmo rio, a qual foi aberta para comunicação dêste ao rio São Mateus e ficou com a largura de 3 metros, tendo sido retirados 4.130 m3 de material, incluída a desmatação de suas margens;

e) em Conceição da Barra, foram executados mais 57,50 metros de muralha de cais para defesa da margem esquerda do rio São Mateus, em cujos trabalhos está sendo empregada alvenaria ciclópica, ao traço de 1:4:8 com a face externa revestida de pedras apa-

relhadas e base de lajotas, tudo de acôrdo com o projeto aprovado;

f) no pôrto de Vitória, foram feitos pelo Distrito pequenos trabalhos de reparo da rampa de seus abrigos na ilha do Príncipe.

Durante o ano de 1949, o Estado concessionário não executou nenhuma obra no pôrto de Vitória.

DISTRITO FEDERAL

Décima Terceiro Distrito de Portos Rios e Canais (13.º DPRC) (Região Sul de Aparelhagem — RSA)

As atividades dêste Departamento no Distrito Federal são exercidas por intermédio do Décimo Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais (13.º DPRC) que, além da fiscalização junto à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro (A. P. R. J.), tanto na parte de exploração comercial como na de obras de ampliação de suas instalações, teve a seu cargo o levantamento da planta hidrográfica do pôrto desde o canal de acesso até a Ponta do Cajú, as observações de marés e meteorológicas, a coleta de dados estatísticos sôbre o movimento do pôrto e aproveitamento de suas instalações, a conservação do material flutuante e terrestre pertencentes ao Departamento, as obras de ampliação de seu edificio-sede e as de construção do almoxarifado e do edificio do Laboratório de Ensaios Hidrotécnicos.

Pela portaria ministerial n.º 275, de 2 de abril de 1947, com base no artigo 59 e seu parágrafo único, do Regulamento dêste Departamento, foram anexados, em caráter transitório, aos serviços do Décimo Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais, os da Região Sul de Aparelhagem.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Obras.....	250.000,00	235.253,00	14.747,00

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

I — ORGANIZAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Os serviços de exploração comercial, conservação e melhoramento do pôrto do Rio de Janeiro estão a cargo da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro (APRJ), entidade autárquica instituída pela Lei n.º 190, de 16 de janeiro de 1936.

A referida entidade foi reorganizada pelo Decreto-lei n.º 3.189, de 14 de abril de 1941, ficando então a respectiva administração sob a fiscalização legal, técnica e contábil dêste Departamento e, especialmente, de uma Delegação de Contrôlê, composta de um engenheiro dêste Departamento, um contador da Contadoria Geral da República e um funcionário do corpo instrutivo do Tribunal de Contas. Segundo dispõe a Lei n.º 830, de 23 de setembro de 1949, passou para êste último representante a direção dos trabalhos da citada Delegação, competindo-lhe, ainda, orientá-la na aplicação das leis fiscais e de contabilidade pública.

O Regimento da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro e o Regulamento de seus serviços, foram baixados, respectivamente, com os Decretos ns 7.935, de 25 de setembro de 1941, e 8.680, de 5 de fevereiro de 1942.

Durante o ano de 1949, continuou à testa da Superintendência da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro o ilustre engenheiro Fernando Viriato de

Miranda Carvalho, nomeado para o cargo por Decreto de 17 de janeiro de 1947.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES
PORTUÁRIAS

O pôrto do Rio de Janeiro dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 4.876 metros de extensão para profundidade de 8 a 10,50 metros;

Armazéns internos — 21, com área total de 68.450 metros quadrados;

armazéns externos — 68 coxias, com área total de 34.000 metros quadrados;

Estação de passageiros — 2, sendo uma destinada à navegação de longo curso e outra à navegação de cabotagem;

Armazéns frigorífico — 1, com capacidade para 400.000 caixas de frutas;

Pátio para volumes de grande pêso, dispondo de aparelhamento para movimentação de carga — com área total de 16.128 m²;

Depósito de madeiras e materiais — com área total de 31.476 m²;

Depósito de São Cristóvão — com área total de 22.000 m²;

Pátios internos cobertos — 7, com área total de 39.015 m²;

Pátio interno descoberto — com área total de 56.476 m²;

Guindastes elétricos — 105, de 15 a 6 toneladas;

Guindastes fixos — 5, de 2 a 4 toneladas;

Guindastes diesel de pórtico — 15, de 3 toneladas;

Guindastes sôbre rodas — 8, de 2 toneladas;

Pontes rolantes — 152, de 1,5 toneladas;

Locomotivas a vapor — 13, de 60 a 450 H. P., para bitolas de 1 e 1.60 metros;

Locomotivas diesel-elétricas — 8 de 300 a 500 H. P., para bitola de 1,60 metros;

Locomotivas diesel — 1, de 150 H. P., para bitola de 1,60 metros;

Vagões — 227, sendo 148 de 30 toneladas e 79 de 40 toneladas;

Carregadores mecânicos para trigo — 6, com capacidade de 400 toneladas por hora;

Hidrantes — 69, distribuídos ao longo do cais e com descarga de 30 toneladas d'água por hora e por hidrante;

Cábrea — 1, para 107 toneladas com raio de ação de 12,95 metros e altura do gato de 21,33 metros, ou para 40 toneladas com raio de ação de 30 metros; e altura do gato de 24,41 metros;

Rebocadores — no prôto operam 31 rebocadores de 20 a 1.700 H.P., todos pertencentes a companhias particulares;

Chatas — no pôrto operam 266 chatas, sendo 146 fechadas, de 50 a 200 toneladas, e 120 abertas, de 50 a 600 toneladas. tôdas pertencentes a emprêzas particulares;

Diques — existem no pôrto 8 diques principais, todos pertencentes a emprêzas particulares e ao Ministério da Marinha;

Linhas férreas — numa extensão de 47.426 metros, de bitola de 1 a 1,60 metros, sendo 27.339 metros de linhas internas, e 20.087 metros de linhas externas.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	1.866.964	1.991.825	124.861	760.812	665.952	-94.860
Internacional	3.055.579	2.967.909	-87.670	876.421	755.585	-120.836
TOTAL	4.922.543	4.959.734	37.191	1.637.233	1.421.537	-215.696

Pelo confronto dos dados do ano de 1949 com os do ano anterior, verifica-se que houve decréscimo no movimento geral de exportação e no de importa-

ção do exterior e, por outro lado, um pequeno aumento no movimento de importação por cabotagem, resultando, porém, um decréscimo no movimento

total de mercadorias no pôrto do Rio de Janeiro.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	2.936	3.083	147	3.237.069	3.114.256	—122.813
Estrangeira.....	1.862	1.925	63	6.853.883	7.227.951	374.068
TOTAL.....	4.798	5.008	210	10.090.952	10.342.207	251.255

Pelo confronto dos dados referentes ao ano de 1949 com os referentes ao ano anterior, verifica-se que houve aumento no movimento de navios no pôrto, tanto de nacionais como de estrangeiros, registrando-se porém decréscimo somente na tonelage dos navios nacionais.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto do Rio de Janeiro foi de 1.308 toneladas por metro, ou seja, de 130% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta desse imposto em 1949, no pôrto do Rio de Janeiro, foi de Cr\$ 61.803.021,50. Houve, pois, um aumento de Cr\$ 2.245.528,40 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — renda bruta da exploração do pôrto do Rio de Janeiro, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 264.324.756,00, verificando-se, assim, um considerável decréscimo de Cr\$ 58.284.381,20 em relação à renda do ano anterior.

Taxa de emergência — Durante o exercício de 1949 foi arrecadada, no pôrto do Rio de Janeiro, por conta

dessa taxa a importância de Cr\$ 32.343.623,90, verificando-se, assim, um decréscimo de Cr\$ 1.679.988,40 em relação ao total arrecadado no exercício anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUACÃO — Manteve, no ano em relato, o pôrto do Rio de Janeiro o seu ritmo de trabalho fecundo, produtivo, que se observa em todos os setores de suas atividades. O programa de realizações foi seguido sem interrupções, tendo sido inaugurado o prolongamento do cais do Cajú, numa extensão de 1.330 metros; iniciadas as obras do "pier", na praça Mauá; concluído o primeiro bloco residencial da Vila Portuária; montado e pôsto em serviço o novo aparelhamento chegado, que constituiu uma parte de toda a aparelhagem encomendada pela Administração do Pôrto.

Como se verifica, o programa traçado está sendo executado plenamente.

As instalações do pôrto se encontram em muito bom estado de conservação, sendo que os respectivos serviços de exploração se processaram com perfeita regularidade.

b) **DELEGAÇÃO DE CONTROLE** — A fiscalização legal e contábil da A.P.R.J. é feita por intermédio de uma Delegação de Controle, da qual é presidente o representante do Tribunal de Contas, fazendo parte da mesma, ainda, o engenheiro Chefe do Décimo Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais e um contador da Contadoria Geral da República. Cabe ao Tribunal de Contas, de acôrdo com o disposto no artigo 86, item II, da Lei n.º 830, de 23 de setembro de 1949, o julgamento das tomadas de contas anuais a que está sujeita aquela Administração.

O orçamento industrial para 1949 foi aprovado por despacho de 27 de outubro do mesmo ano, do Exmo. Senhor Presidente da República, consideradas as observações contidas na Exposição do DASP de n.º 859, de 17 daquele mês, introduzindo ligeiras modificações na proposta orçamentária da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, a qual passou a figurar com os seguintes valores:

	Cr\$
Receita estimada	436.282.429,00
Despesa estimada	402.398.823,00
Lucro econômico previsto..	33.883.606,00

O resultado financeiro do exercício de 1949, efetivamente verificado, foi o seguinte:

	Cr\$
Receita arrecadada	262.421.795,10
Despesa realizada	235.712.214,60
Saldo do exercício	26.709.580,50

Por despacho de 25 de junho de 1949, o Exmo. Sr. Presidente da República aprovou a gestão administrativa de 1943, de acôrdo com a Exposição n.º 483, de 21 de junho de 1949, do Departamento Administrativo do Serviço Público.

c) **TARIFAS PORTUÁRIAS** — Ao iniciar-se o ano de 1949, a tarifa que vigorava para o pôrto do Rio de Janeiro era a aprovada pela Portaria n.º 922, de 26 de dezembro de 1947, com as modificações introduzidas pelas Portarias ns. 316, de 31 de fevereiro, 350, de 9 de abril, 747, de 1 de setembro e 968, de 16 de novembro, tôdas do ano de 1948, tendo a mesma tarifa ainda sofrido, no decorrer do exercício de 1949, outras modificações, as constantes das Portarias de números 316, de 30 de março, 462, de 20 de maio, 529, de 9 de junho e 808, de 1 de setembro, tôdas do mesmo ano de 1949. Foi dada, pelo Decreto número 27.545, de 6 de dezembro de 1949, autorização à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro para operar em armazéns gerais, de acôrdo com o regulamento baixado com o citado Decreto.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Além das observações de marés e meteorológicas que habitualmente são feitas no pôrto do Rio de Janeiro, foram executados, em 1949, pelo Décimo Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais, os seguintes estudos:

a) Levantamento da planta do pôrto, com sondagens das seções normais ao cais, desde a Praça Mauá até a extremidade do cais do Cajú, tendo essas seções um espaçamento de 25 metros e uma extensão de 250 metros;

b) foram realizadas sondagens hidrográficas em frente à ilha Comprida;

c) foi feita a localização da proa do navio "Madalena", naufragado à entrada da barra;

OBRAS — Durante o ano de 1949, o Décimo Terceiro Distrito de Portos.

Rios e Canais teve a seu cargo a execução das seguintes obras:

a) prosseguimento da construção do edifício-sede do Laboratório de Ensaios Hidrotécnicos, achando-se já prontos todos os canais de retorno, o chapim da área de circulação e cêrca de 60% do revestimento externo, faltando ainda a cobertura da área de experiências, portas, passeio, escada, a instalação hidráulica para as caixas superiores e arremates gerais;

b) as obras de acréscimo do 4.º pavimento do edifício-sede dêste Departamento, tendo ficado concluídos os pilares, as lages de cobertura e a alvenaria de tijolo das paredes do restaurante;

c) as obras de construção do edifício do Almoarifado, na Ponta do Cajú, nos terrenos das Oficinas do mesmo Distrito, tendo ficado concretados os respectivos pilares e vigas e concluída a alvenaria;

Durante o ano de 1949, o referido Distrito exerceu a fiscalização das seguintes obras a cargo da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro:

a) Estação de Expurgo — no dia 7 de abril foi oficialmente inaugurada a Estação de Expurgo que já se encontra em exploração pela A. P. R. J., até a sua passagem para o Ministério da Agricultura;

b) instalações de pontes rolantes nos pátios — no decorrer do ano em relato, ficaram concluídas as instalações nos pátios entre os armazéns 2-3, 14-15 e 15-16;

c) armazém 22 — êste armazém foi inaugurado no ano de 1949, achando-se já em tráfego;

d) armazém de bagagem aérea — ficou concluído no ano em relato o ar-

mazém de bagagem aérea, com dependências para a Administração do Pôrto, Alfândega e Guarda de Valores;

e) novo pavimento no edifício da A. P. R. J. — no decorrer do ano de 1949, ficaram concluídas as obras do novo pavimento do edifício da A.P.R.J.;

f) vila Portuária — os trabalhos preparativos para a construção da Vila Portuária, tiveram início em maio de 1948, tendo sido executados, no ano em relato, os seguintes serviços: 3.459 metros cúbicos de desmonte em terra, 3.557 metros cúbicos de desmonte em rocha, 2.267 metros cúbicos de aterro, 905 metros cúbicos de alvenaria de pedra, 87 metros cúbicos de concreto ciclópico, 5.907 metros cúbicos de escavação em molêdo e outros trabalhos menores, como de remoção de terra, abertura de valas, galeria de águas pluviais etc.; a pedreira produziu, no ano de 1949, 3.070 metros cúbicos de pó de pedra, pedra britada e pedra para alvenaria; as édificações da Vila Portuária estavam, ao terminar o ano, na seguinte situação:

Bloco 1 — estrutura, alvenaria, instalações elétricas, hidráulicas e de esgôto e esquadrias, concluídas;

Bloco 2 — a primeira metade, com a estrutura e instalação elétrica concluída; alvenaria 70% prontas; instalação hidráulica e esgôto primário, 50% prontos; — a segunda metade, ficou com 80% das fundações prontas;

Bloco 6 — ficou com 30% das fundações prontas;

Bloco 7 — estrutura, alvenaria, revestimento interno, instalações elétricas, hidráulicas e de esgotos primário e pluvial, e cobertura, concluídos;

Bloco 23 — acha-se apenas com 30% de sua construção pronta;

g) "Pier" — feita a concorrência pública, pela Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, para a construção do "Pier" da Praça Mauá, foi entregue a obra à firma Christiani e Nielsen Engenheiros Construtores S. A., tendo sido aprovados o respectivo projeto e orçamento na importância de Cr\$ 86.975.500,00, por portaria ministerial de n.º 67, de 31 de janeiro de 1949. Os serviços de dragagem para a construção do "Pier", tiveram início em 15 de abril de 1949, atingindo, até o fim do mesmo ano, o volume de 155.479 metros cúbicos que aos preços unitários de Cr\$ 13,00 e Cr\$ 18,00, respectivamente, para cotas de 10 e 12 metros, e descontada a retenção de 20%, importaram em Cr\$ 1.630.575,10. Concluídos os trabalhos de preparação do canteiro, na praça Mauá, foi dado início à obra em 7 de abril de 1949, tendo sido executadas, no decorrer do ano, a armação de 507 estacas de 0,40 x 0,40 e 386 estacas de 0,60 x 0,40, respectivamente, com os comprimentos totais de 10.716 e 7.771 metros; a concretagem de 490 estacas de 0,40 x 0,40 e 364 estacas de 0,60 x 0,40, respectivamente com os comprimentos totais de 10.313 e 7.319 metros; a cravação de 272 estacas de 0,40 x 0,40 e 163 estacas de 0,60 x 0,40, respectivamente, com os comprimentos totais de 5.717 e 3.215 metros. Todo o concreto utilizado na obra foi acompanhado de corpos de prova ensaiados no Instituto Nacional de Tecnologia, em número de 182, que demonstraram estarem tôdas as peças dentro das exigências contratuais. Além das provas com cimento comum, foram ensaiados corpos com cimento de pega rápida, utilizado nas emendas das estacas de concreto. Foram feitos ainda ensaios com os vergalhões de aço e as pedras

a serem utilizadas nas obras. Efetuou-se a prova de carga com uma estaca, com o fim de verificar as fórmulas de cravação pelas quais vem sendo controlada a capacidade de carga das estacas. Em virtude das novas sondagens geológicas, foram modificadas 126 armações de pranchas e 55 de estacas, com os acréscimos respectivos de 351 e 261 metros, tendo ainda sido emendadas, na concretagem, 48 estacas com mais 196 metros de comprimento. A companhia construtora já recebeu, pelos trabalhos realizados, da Administração do Pôrto, a quantia de Cr\$ 14.399.942,10;

h) cais do Cajú — iniciados os serviços em setembro de 1947, o cais do Cajú ficou concluído em 1949, tendo sido executados os seguintes serviços e obras: dragagem do canal de acesso e da cava, 1.002.584 metros cúbicos de lodo, dos quais 293.538 metros cúbicos no ano em relato; aterro hidráulico, 1.464.114 metros cúbicos de areia, dos quais 947.561 metros cúbicos no ano de 1949; capeamento em concreto, construído, numa extensão de 150 metros para o trecho de 8 metros e 1.178 metros para o trecho de 6 metros, dos quais foram executados no ano em relato 955 metros; aterro do morro do Cemitério do Cajú e de outros locais, para o terrapleno do cais, 867.804 metros cúbicos, dos quais 389.122 foram executados no ano de 1949; cortina metálica, tipo Larsen, constou de 2.545 estacas das quais foram cravas, no ano em relato, 914; a ancoragem, tanto da cortina metálica, como dos cabeços de amarração, foi feita por meio de tirantes de aço, tendo sido empregados nesses trabalhos 1.277 tirantes e 1.184 placas; dispõe o cais de 54 cabeços, 14 escadas de



Canteiro para fundição das estacas e pranchas de concreto para o "Pier"



Molde de madeira da laje do "Pier", indicando as aberturas para execução do enrocamento



Construção do Laboratório de Hidráulica, no Cajú



Construção do Almoarifado do D.P.R.C. — 13

IF
PFC

R 80,00

47,575

33,625

ri
gi
co
Ca
pe
ex
co
P

D.N.P.R.C.

PORTO DO RIO DE JANEIRO PROJETO DO PIER EM EXECUÇÃO



ESCALA 1:600

marinheiro, 6 bocas de lobo, 2.314 metros de galeria para escoamento das águas pluviais, com tubos de concreto de 1 metro de diâmetro, 12 guindastes, 1.550 metros de linhas férreas de bitola larga e 2.255 metros de bitola mixta;

i) armazéns — iniciadas em 26 de julho de 1949 as obras de construção dos armazéns 25 e 26, foram cravadas, no decorrer do ano, 166 estacas e concretado o piso do primeiro pavimento numa área de 1.975 metros quadrados, para o primeiro dos citados armazéns; e, apenas, cravadas 179 estacas, para o segundo daquêles armazéns.

j) avenida Rio de Janeiro — Da avenida Rio de Janeiro projetada, foi executada apenas uma via e, bem assim, a reparação da faixa do cais por meio de muro tipo "Sano", achando-se concluídos 1.200 metros de extensão das referidas obras.

As obras do cais do Cajú foram orçadas em Cr\$ 145.735.333,80, tendo a Administração do Pôrto do Rio de Janeiro efetuado pagamentos, por conta das mesmas, até 31 de dezembro de 1949, na importância de Cr\$ 111.091.666,10.

REGIÃO SUL DE APARELHAGEM
(RSA)

A Região Sul de Aparelhagem (RSA), com sede nesta Capital, tem a seu cargo a manutenção de todo o instrumental técnico e aparelhagem fluante e terrestre de propriedade dêste Departamento, existentes nos Estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grosso e o Distrito Federal, cabendo-lhe ainda promover a sua reparação, conservação e distribuição pelos vários órgãos de serviço.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Obras...	500.000,00	130.471,70	69.528,30

I — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES

No exercício de 1949, como nos anteriores, a aparelhagem a cargo da Região Sul de Aparelhagem teve a sua conservação feita pelas Oficinas do Cajú, e as grandes obras de reparação, por estaleiros particulares.

Segue-se a relação da aparelhagem existente no Distrito Federal:

Draga Afonso Pena — esta draga continua cedida à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, para os ser-

viços da construção do "Pier" Mauá, apresentando bom estado de conservação;

Draga Sandmaster — depois dos grandes reparos por que passou essa draga, foi entregue por ordem de Vossa Excia. em caráter transitório, à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, para auxiliar o aterro na ilha das Enxadas, a pedido do Ministério da Marinha, tendo as respectivas despesas corrido por conta daquela Secretaria de Estado;

Draga Bahia — esta draga foi entregue, mediante t ermo,   Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, para o aterro no cais do Caj , onde trabalhou cêrca de 2 anos. Está em vias de ser restituída ao Departamento, o seu estado de conservação   m u, carecendo de obras de reparo que se elevarão aproximadamente a Cr\$ 5.000.000,00, parte das quais correrá por conta daquela entidade:

Batelão Visconde de Mauá — entregue   Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, para os serviços de obras novas, encontra-se, atualmente, no serviço de dragagem do "Pier Mauá", apresentando-se em bom estado de conservação;

Rebocador Toledo Lisboa — reconstruído nas Oficinas do Caj , foi também cedido   Administração do Pôrto do Rio de Janeiro para as obras do prolongamento do pôrto, estando em boas condições de conservação;

Chata Iguaba — cedida, mediante t ermo,   Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, onde continua prestando serviços;

Cábrea Vitor — em bom estado de funcionamento e conservação;

Lancha R dio — cujo casco se acha imprestável, convindo ser dada baixa a fim de ser desmontada;

Chata Piatan — cujo casco se acha imprestável, convindo ser dada baixa;

Lancha ecobatímetro — casco completamente inutilizado, convindo ser dada baixa a fim de ser desmontada;

Lancha Espírito Santo — depois de ligeiros reparos e da substitui o de seu motor por um novo de marca "Universal", se encontra em boas condições empregada no serviço de sondagem;

Bote "Gino" — em obras de reparo;

Botes São José e Fur o da Praia — depois de reparo geral, se acham em serviço.

A Região Sul de Aparelhagem dispõe de uma grande área de terreno na Ponta do Caj , nesta Capital, onde estão instaladas as suas oficinas e almoxarifado, cujos prédios se acham em bom estado de conservação. Ao lado das oficinas existe uma pequena carreira, onde são realizados em s co pequenos serviços de conservação e reparos nas embarcações de pequena tonelagem, sendo que os serviços de maior vulto são geralmente contratados com estaleiros particulares.

Nas cidades de Paranaguá, Itajaí, Florianópolis e Rio Grande, possuem os respectivos Distritos de Portos, Rios e Canais oficinas e carreiras próprias, estando diretamente entregues aos mesmos os serviços de manuten o do material.

II — SERVIÇOS EXECUTADOS

No decorrer do ano em relato, foram terminadas as obras de reparos por que passou a draga Sandmaster, nos estaleiros da Ilha do Viana, sob a fiscaliza o da Região Sul de Aparelhagem, tendo sido a referida draga cedida provis riamente   Administração do Pôrto do Rio de Janeiro para os serviços de prolongamento do cais.

Diretamente pelo 13.  D. P. R. C., ao qual está anexada a Região Sul de Aparelhagem, foram executadas obras, nas oficinas, num total de Cr\$ 720.197,00, compreendidos material e mão de obra, no rebocador Toledo Lisboa, lancha Espírito Santo, três botes, adapta o do auto-socorro, a constru o do muro de sustenta o do

aterro no local da carreira, a pavimentação da garage das lanchas e o prolongamento de sua cobertura, bem como as obras realizadas nas residências das oficinas e outros serviços na Administração Central e na garage da mesma.

ESTADOS DO RIO DE JANEIRO E DE MINAS GERAIS

Décimo Quarto Distrito de Portos, Rios e Canais (14.º DPRC)

As atribuições dêste Departamento nos Estados do Rio de Janeiro e de

Minas Gerais, afetas ao Décimo Quarto Distrito de Portos, Rios e Canais (14.º DPRC) consistiram, durante o exercício de 1949, na fiscalização da exploração comercial dos portos de Niterói e Angra dos Reis, em estudos e obras de melhoramentos do rio Paraíba do Sul, no trecho compreendido entre a sua fóz e a cidade de São João da Barra, na execução de sondagens geológicas e levantamento topo-hidrográfico de um trecho da enseada de Jacuacanga, em que o Ministério da Marinha vai construir um estaleiro para navios de guerra e mercantes.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Material de construção.....	21.500,00	21.459,20	40,80
Diversas despesas.....	36.600,00	36.542,60	57,40
Obras e Equipamento.....	4.215.000,00	4.214.962,20	37,80

PÓRTO DE NITERÓI

I — CONTRATO

O pôrto de Niterói continua sob o regime de concessão ao Govêrno do Estado do Rio de Janeiro, na forma do Decreto n.º 16.962, de 24 de junho de 1925 e do Têrmo de Contrato assinado em 20 de julho e devidamente registrado pelo Tribunal de Contas em 23 de setembro do mesmo ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Niterói dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 435 metros de extensão, para profundidade de 8 metros e 1.015

metros de extensão, para profundidade de 2 metros;

Armazéns — 2, com área total de 3.412 metros quadrados;

guindastes — 3, sendo 2 elétricos de 1,5 e 5 toneladas, e 1 diesel-elétrico, de 5 toneladas, montado sôbre pneus;

Pontes rolantes — 4, de 1,5 toneladas, cada uma;

Hidrantes — 11, de 2,5 polegadas, com descarga de 12.000 litros por hora;

Linhas férreas — com 2.200 metros de extensão, de 1 metro de bitola;

Depósito de combustível líquido —
1. para distribuição de gasolina e óleo
combustível da "The Texas Company".

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Registraram-se os seguintes dados:

COMERCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	250.932	263.176	15.244	180.597	526.073	45.497
Internacional	—	—	—	3.400	—	3.400
TOTAL	250.932	266.176	15.244	483.994	526.073	42.079

Pelo quadro acima observa-se que não houve, em 1949 movimento de mercadorias estrangeiras no pôrto, registrando-se apenas aumento tanto no

movimento de importação como no de exportação de mercadorias nacionais.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	—	461	461	—	72.918	72.918
Estrangeira	—	—	—	—	—	—
TOTAL	—	461	461	—	72.918	72.918

Pelo quadro acima observa-se que não houve, em 1948, nenhum movimento de navios no pôrto de Niterói, verificando-se, porém em 1949, um regular movimento de embarcações com uma apreciável tonelagem de registro.

c) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação:* — A importância arrecadada por conta desse imposto em 1949, no pôrto de Niterói, foi de Cr\$ 140,30. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 539,80 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Niterói, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 2.240.904,70, verificando-se, assim, um decréscimo de Cr\$ 6.887,20 em relação à renda do exercício anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — Os serviços de exploração comercial do pôrto de Niterói realizaram-se normalmente, durante o ano em relato, tendo sido aumentado o movimento de mercadorias, embora ainda bastante reduzido.

b) TOMADA DE CONTAS — A última tomada de contas do pôrto de Niterói, aprovada, refere-se ao ano de 1929, achando-se, ainda, em estudo neste Departamento, para serem submetidos à aprovação de V. Excia., os resultados da tomada de contas do mesmo pôrto, referente ao decênio de 1930 a 1939.

c) TARIFA PORTUÁRIA — Continuou em vigor, em 1949, a tarifa aprovada pela portaria ministerial n.º 716, de 20 de agosto de 1948.

PÔRTO DE ANGRA DOS REIS

I — CONTRATO

O Governo da União contratou a construção e a exploração comercial do pôrto de Angra dos Reis, em bases similares às do pôrto de Niterói, de acôrdo com a autorização legislativa n.º 4.902, de 31 de dezembro de 1924, tendo o respectivo contrato sido aprovado pelo Decreto n.º 16.916, de 24 de junho de 1925 e registrado pelo Tribunal de Contas em 25 de setembro do mesmo ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Angra dos Reis dispõe das seguintes instalações:

Cais — 300 metros de extensão, para a profundidade de 8 metros em águas mínimas;

Armazéns — 2, com a área total de 3.000 metros quadrados;

Guindastes — 4 elétricos, sendo 3 de 15 toneladas e um de 5 toneladas;

Pontes rolantes — 2, elétricas, de 1,5 toneladas cada uma;

Linhas férreas — com 1.000 metros de extensão, de bitola de 1 metro;

Silo para trigo — 1, com capacidade de 4.250 toneladas, construído pelo Moinho Fluminense S. A.;

Hidrantes — 8, instalados ao longo do cais com capacidade de descarga de 8 mil litros por hora.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados ou seguintes dados:

	IMPORTAÇÃO Ton.		EXPORTAÇÃO Ton.		DIF.	
	1948	1949	1948	1949		
Cabotagem.....	25.920	36.572	10.652	3.092	12.093	9.001
Internacional.....	5.876	18.492	12.616	11.778	16.492	1.714
TOTAL.....	31.796	55.064	23.268	14.870	28.585	13.715

Pela comparação dos dados relativos ao ano de 1949, com os do ano anterior, verifica-se que houve, no pôrto de Angra dos Reis, aumento sensível tanto

no movimento de importação como no de exportação.

b) MOVIMENTOS DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes números:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	172	302	130	162.464	218.554	56.090
Estrangeira	36	58	22	129.726	210.391	80.665
TOTAL	208	360	162	292.190	428.945	136.755

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os do ano de 1948, verifica-se que houve aumento apreciável no movimento de navios que frequentaram o pôrto de Angra dos Reis, tanto nacionais como estrangeiros, observando-se também uma maior tonelagem de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Angra dos Reis foi de 278 toneladas por metro, ou seja, de 30% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta desse imposto em 1949, no pôrto de Angra dos Reis, foi de Cr\$ 4.250,20. Houve, pois, um acréscimo de Cr\$ 1.110,80 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Angra dos Reis, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 2.151.933,40, verificando-se, assim, um aumento de Cr\$ 932.582,00 sôbre a renda do exercício anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — Os serviços de exploração comercial do pôrto de Angra dos Reis se realizaram com tôda regularidade.

b) TOMADA DE CONTAS — A última tomada de contas aprovada refere-se ao período de 1 de novembro de 1934 a 31 de dezembro de 1939. A realização da tomada de contas referente aos anos posteriores a 1939 está ainda na dependência da aprovação da tomada de contas do pôrto de Niterói, na qual se propõe a redução da respectiva conta de capital, de valor do aparelhamento cedido ao de Angra dos Reis, o qual passará então para a conta de capital desse último pôrto.

c) TARIFA PORTUÁRIA — Continuou em vigor no ano de 1949, no pôrto de Angra dos Reis, a tarifa aprovada pela portaria ministerial n.º 716, de 20 de agosto de 1948.

PÔRTO DE CABO FRIO

No decorrer do ano de 1949, não foram realizados estudos ou obras no pôrto de Cabo Frio.

Com dados coletados na Delegacia das Capitânicas dos Portos e Coletoria das Rendas Federais, vem o Distrito fazendo a estatística desse pôrto, apenas no que se refere a embarcações e mercadorias exportadas, registrando-se o seguinte movimento, em 1949:

Exportação por grande cabotagem 57.860t.
Embarcações. 322 com 56 t. reg.

BAÍA DE JACUACANGA

Visando o Ministério da Marinha levar a efeito a construção de um estaleiro, tanto para navios mercantes como de guerra, e tendo sido escolhido para esse fim, por aquela Secretaria de Estado, um trecho da enseada de Jacuacanga, foram realizados, pelo 14.º DPRC os necessários estudos compreendendo as sondagens geológicas e o levantamento topo-hidrográfico do local.

PÔRTO DE SÃO JOÃO DA BARRA

Prosseguiram normalmente as obras que o Distrito está executando em São João da Barra, para a regularização do rio Paraíba do Sul, entre a cidade e a barra, citando-se os seguintes trabalhos:

a) conservação dos espigões executados nos exercícios anteriores: E-8, E-12, E-13, E-15, E-17 e E-19 e do guia-corrente G C-4;

b) continuação dos espigões E-8 e E-12, na margem esquerda, tendo os novos trechos construídos atingido as extensões de 580 e 250 metros, respectivamente;

c) efetuou-se o levantamento topohidrográfico de todo o trecho do rio, entre a cidade e a barra, extendendo-se, ainda, as sondagens hidrográficas pelo mar a dentro até ser atingida a batimétrica de -8 metros;

d) foi, também, iniciado o estudo do canal de Gargaú, tendo sido os trabalhos interrompidos pela cheia do rio, quando já completada a extensão de 3 quilômetros de serviço.

ESTADO DE SÃO PAULO

Décimo Quinto Distrito de Portos, Rios e Canais (15.º DPRC)

As atividades dêste Departamento no Estado de São Paulo, são exercidas por intermédio do Décimo Quinto Distrito de Pôrtos Rios e Canais (15.º DPRC), sediado na cidade de Santos, o qual teve a seu cargo a fiscalização dos contratos de concessão dos portos de Santos e São Sebastião, outorgados, respectivamente, à Companhia Docas de Santos e ao Estado de São Paulo, não tendo, porém, êste último pôrto ainda entrado em exploração comercial durante o ano em relato.

BALANÇO DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal.....	492.370,00	481.326,80	11.043,20
Material.....	39.500,00	38.152,50	347,50
Obras.....	92.000,00	89.148,30	2.851,70

PÔRTO DE SANTOS

I — CONTRATO

A concessão para a execução das obras de melhoramento e exploração

comercial do pôrto de Santos, foi outorgada, inicialmente, pelo Decreto número 9.979, de 12 de junho de 1888, a José Pinto de Oliveira e outros, que, posteriormente, se constituíram na Em-

prêsa Construtora das Obras de Melhoramentos do Pôrto de Santos, para a qual foi transferida a mesma concessão, por Decreto n.º 966, de 7 de novembro de 1890, tendo-se, depois, a citada empresa transformado, por sua vez, na atual Companhia Docas de Santos, mediante assinatura de termo de aditamento ao respectivo contrato, em 14 de novembro de 1892 na Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

No decorrer do período de concessão, de 1888 a 1949, o contrato do pôrto de Santos sofreu, por duas vêzes, alterações profundas em suas cláusulas, sendo, na primeira, as introduzidas pelo Decreto n.º 7.578, de 4 de outubro de 1909, em que foram fixadas as quotas representativas respectivamente, das despesas e da renda líquida; e, na segunda vez, as modificações trazidas pelo Decreto n.º 24.599, de 6 de julho de 1934, pelo qual se regem as atuais concessões dos portos, mandando apurar às despesas efetivamente realizadas e estabelecer os fundos de compensação do capital invertido.

Em 1946, pelo Decreto-lei n.º 9.406, de 27 de junho, foi estendida à concessionária do pôrto de Santos a percepção do impôsto adicional de 10% sôbre os direitos aduaneiros, para atender ao aumento de salários, levando-se para o fundo de obras novas o excedente da renda líquida sôbre os 10% do capital do pôrto, sendo que o respectivo termo aditivo foi assinado em 25 de julho do mesmo ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Santos dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 5.224,20 metros de extensão, sendo 1.305,31 metros em

frente aos armazens 12 a 15 e 20 a 23, de estacaria de concreto armado, para profundidade de 11 metros em águas mínimas; 601,15 metros, dos quais 301,15 metros na ilha Barnabé e 300 metros no Saboó, ambos também de estacaria de cimento armado, para profundidade de 10 metros; . . 1.438,89 metros, de alvenaria de blocos, para profundidade de 8 metros; e 1.878,85 metros, também de alvenaria de blocos, para profundidade de 7 metros. Os cais de Saboó e da Mor-tona, com as extensões previstas de 770 metros e 300 metros, estão em vias de conclusão;

Armazéns — 59, sendo 36 internos (alfandegados) e 23 externos (não alfandegados), respectivamente, com as áreas úteis de 113.119 e 172.977 metros quadrados;

Armazéns frigoríficos — 1, com a área útil de 3.285 m² e capacidade para 9.200 m³;

Silo para trigo — 1, com capacidade total de 12.000 toneladas;

Pontes rolantes — 125, sendo 4 com a capacidade de 2,5 toneladas, 120 com a de 1,5 toneladas e uma com a de 0,5 tonelada;

Guindastes — 189, sendo 106 elétricos, 31 hidráulicos, 30 de motor-diesel, 17 a gasolina e 5 a vapor; dos quais são 2 de 30 toneladas, 1 de 25 toneladas, 1 de 18,5 toneladas, 1 de 14 toneladas, 6 de 9 toneladas, 15 de 8 toneladas, 24 de 6 toneladas, 12 de 5 toneladas, 24 de 4,5 toneladas, 46 de 3 toneladas, 1 de 2 toneladas, 50 de 1,5 toneladas, 5 de 1 tonelada e 1 de 0,6 tonelada. Além dêsses guindastes, já se acha concluída a montagem de 47 guindastes elétricos, faltan-

do apenas a sua distribuição ao longo do cais;

Empilhadeiras a gasolina — 53, das quais 42 são de 0,9 tonelada e 11 de 2,7 toneladas de capacidade;

Carrinhos elétricos — 70, com a capacidade de 2 toneladas cada um;

Carregadores mecânicos de café — 6, com a capacidade horária de 2.000 sacos, cada um;

Carregadores mecânicos de trigo — 6, dos quais 4 têm a capacidade horária de 60 toneladas e 2 têm a de 120 toneladas;

Tanques para combustível líquido— 47, com a capacidade total de 180.270 toneladas;

Tanques para gás propana — 14, com a capacidade de 952 toneladas;

Oleoduto — com a extensão de .. 2.800 metros, de Saboó a Alamoia, e capacidade de 700 toneladas por hora;

Hidrantes — 156, espaçados de 30 metros;

Linhas férreas — com a extensão total de 104.870 metros, em bitola de 0,80, 1 e 1,60 metros;

Locomotivas — 37, sendo 29 a vapor e 8 diesel-elétricas, com potências de 15 a 300 H. P.;

Vagões — 405, sendo 317 para bitola de 1,60 metros e 88 para bitola de 0,80 metro;

Autos-caminhões — 21;

Cavalos-mecânicos — 34;

Reboques — 104;

Tratores — 27;

Rebocadores — 3 sendo 1 com a potência de 1.200 H. P. e 2 com a de 250 H. P.;

Cábrea — 1, com a capacidade de 80 toneladas;

Dragas — 2, com a capacidade de 336 m³/hora;

Batelões — 8, com a capacidade de 250 m³, cada um;

Batelões s/locomoção — 6;

Lanchas — 6;

Chatas — 14, sendo 12 de aço e 2 de madeira;

Barca d'água — 1, com capacidade de 500 toneladas;

Batelão para óleo — 1, com capacidade de 100 toneladas;

Flutuantes para atracação de navios — 12.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMERCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	714.124	779.774	65.650	288.717	315.604	26.887
Internacional.....	2.617.913	2.913.841	295.928	1.353.615	1.189.549	164.066
TOTAL.....	3.332.037	3.693.615	361.578	1.642.332	1.505.153	137.179

Pelos dados acima verifica-se que houve, em 1949, tomando-se por base o movimento do ano anterior, um decréscimo na tonelagem de mercadorias exportadas para o exterior, enquanto que se registraram aumento apreciável

na tonelagem de mercadorias importadas do exterior e pequenos aumentos na mercadoria importada e exportada por cabotagem.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Registraram-se os seguintes dados :

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	2 028	2 007	- 21	2 077.591	2 211 190	133.599
Estrangeira	1.572	1 818	246	6 916.441	8.066.863	1 150.422
TOTAL.....	3.600	3.825	225	8.994 032	10 278 053	1 284 021

Pelo quadro acima verifica-se que embora tenha havido pequeno decréscimo no número de navios nacionais que visitaram o pôrto de Santos no ano de 1949, observa-se uma maior tonelagem de registro d'esses navios. Verifica-se, por outro lado, que houve um considerável aumento não só no número de navios estrangeiros, como também na respectiva tonelagem de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Santos foi de 995 toneladas por metro, ou seja, 100% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta d'esse impôsto em 1949, no pôrto de Santos, foi de Cr\$ 75.782.009,50. Houve, pois, um aumento de Cr\$ 2.865.492,00 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Santos, no exercício de 1949, atingiu a

Cr\$ 335.355.659,50, verificando-se, assim, um aumento de Cr\$ 4.436.253,30 sôbre a renda do exercício anterior.

Taxa de emergência — Durante o exercício de 1949, foi arrecadada, no pôrto de Santos, por conta dessa taxa, a importância de Cr\$ 25.260.934,40, verificando-se assim um acréscimo de Cr\$ 224.404,10 sôbre o total arrecadado no exercício anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do pôrto de Santos continuou a cargo da Companhia Docas de Santos durante o ano de 1949.

Êsse ano foi de poucas chuvas, relativamente, de modo que esta circunstância e mais a de haver caído sensivelmente o movimento de navios estrangeiros, fizeram com que desaparecesse a fila de navios ao largo, a espera de cais para atracar.

Nestes últimos 18 anos foi o de menor chuva anual, pois, enquanto a variação havia sido de 1.532 a 2.921

milímetros, o ano de 1949 apresentou somente 984 milímetros.

Com o movimento anormal de vapores com carga estrangeira verificado depois de terminada a última grande guerra, tomou a Companhia Docas a providência de alfandegar 4 dos armazéns destinados à cabotagem.

Durante o ano de 1949, tendo diminuído êsse movimento de navios estrangeiros, conservando-se o mesmo o movimento dos navios nacionais, ocorreram algumas esperas ao largo, por parte destes últimos.

Mas, já nos últimos meses do ano, foi desalfandegado o armazém 9, um dos 4 já referidos e, dentro de pouco tempo deverá ser desalfandegado também o armazém 10, pelo que é de se esperar fique completamente regularizada a atracação dos navios nacionais.

A tonelagem total sobre o cais, pronta para ser entregue, ainda se conservou em 110.00 toneladas, que é grande e somente explicável pela retensão de mercadorias importadas.

A queda verificada no número de navios estrangeiros e na tonelagem transportada tem explicação nas restrições impostas pelo Governo relativamente às importações.

Quanto a certas dificuldades sofridas pelos exportadores de madeiras e de bananas foram devidas a restrições impostas por governos estrangeiros.

A melhoria relativa dos serviços portuários decorreram de várias circunstâncias.

Assim, a Companhia Docas e as Estradas de Ferro continuaram a por em serviço o seu novo aparelhamento, tendo sido também o movimento pela Via Anchieta um grande auxílio.

O movimento por essa estrada de rodagem foi tão importante que che-

gou a ameaçar o transporte de combustíveis líquidos efetuado pela Estrada de Ferro Santos-Jundiá. Em agosto transitaram por ela 89.654 veículos, elevando-se a taxa de pedágio cobrada a Cr\$ 1.534.850,00.

Durante o ano esteve precário o serviço de dragagem contratual. A Companhia lutou com a falta de dragas.

Para a melhoria dos serviços já estão encomendadas na Holanda uma draga nova e três lameiros modernos.

Houve um deficit anual de 178.000 m3. Continuou a reclamação contra a falta de profundidade junto a vários trechos de cais e contra a fraca eficiência dos guindastes hidráulicos. Para êstes está por pouco a solução, pois os novos guindastes elétricos deverão entrar logo em serviço; para o caso da falta de profundidade, somente a construção de novos trechos de cais solucionará a questão, visto que os trechos antigos foram construídos apenas para 7 metros, em águas mínimas.

Ainda sem solução permanecem as reclamações sobre os serviços de capatazias e de conferência de carga. À Companhia Docas não foi possível fornecer os competentes recibos, com a prestesa requerida e, quanto aos serviços de capatazias continuam a ser pagos por salário, quando somente o pagamento por unidade ou tonelagem poderia melhorar a situação.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 foram feitas à Companhia Docas de Santos as tomadas de contas relativas aos anos de 1947 e 1948, tendo sido os respectivos processos encaminhados a êste Departamento.

c) **TARIFA PORTUÁRIAS** — Foi aprovada a nova tarifa portuária pela portaria ministerial n.º 747, de 17 de agosto do ano em relato, tendo a mesma entrado em vigor em 22 da-quele mês.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1949 prosseguiram as observações de marés e meteorológicas no pôrto de Santos, com a elaboração dos respectivos quadros mensais.

OBRAS — Durante o ano de 1949, nenhuma obra foi diretamente executada pelo Décimo Quinto Distrito de Portos, Rios e Canais, ficando a seu cargo, apenas, a fiscalização das que foram realizadas pela Companhia Docas de Santos, as quais podem ser assim resumidas:

1, tiveram prosseguimento as obras do cais de Saboó, em prolongamento ao trecho de 150 metros já concluído, sendo que ficou pronto o trecho 19 e, bem assim, o respectivo aterro, para o qual foram transportados 304.244 m³ de material no ano em relato;

2, durante o primeiro semestre do ano, ficaram concluídas as obras de construção de 330 metros de cais, entre a Mortona e o canal da Bacia do Macaco, restando apenas a execução de serviços complementares, como redes de energia elétrica e de água potável, drenagem, linhas férreas e calçamento;

3, ficaram concluídas as instalações para gás liquefeito no cais de Saboó, destinadas a Standard Oil Co. of Brazil e Cia. Ultragás S. A.;

4, a construção do armazém XVIII foi terminada em outubro do ano em

relato, sendo o mesmo utilizado imediatamente;

5, durante o ano continuaram a ser executados diversos serviços auxiliares, da rede telefônica, constando de assentamento de dutos e obras complementares entre o Centro Telefônico e o Escritório do Tráfego, entre o armazém XII e a Inspeção Geral e entre os armazéns 1 e 12, 10 e 23, 11 e 24 e 12 e 25;

6, na rede geral de distribuição de luz e força, foram realizados, durante o ano, serviços auxiliares, constando do lançamento de novos cabos de força e de instalação de aparelhagem no interior das sub-estações;

7, o aterro para o primeiro grupo de casas econômicas, em Jabaquara, ficou praticamente concluído, o qual atingiu a um volume de 34.465 m³.

8, os grupos sanitários dos armazéns IV e XVIII ficaram terminados em agosto do ano em relato;

9, além das linhas do cais do Saboó e da Mortona, foram ainda realizados os serviços para a ligação do galpão de reparação de vagões junto aos silos e ligação para o depósito do Almoxarifado em Jabaquara, com o assentamento de vários desvios;

10, para o depósito de explosivos entre Saboó e Alemoa, foram feitos os seguintes serviços: diversas roçadas no mangue, aterro, assentamento de linha férrea de 1,60 metro, implantação de postes de concreto para os cabos de energia elétrica e cravação de estacas de concreto armado;

11, durante o ano foram cravadas as estacas de concreto armado das fundações da Sub-Estação "B", no cais do Saboó;

12, o muro de fechamento no terreno contíguo ao imóvel de n.º 49 da rua Dr. Manuel Tourinho e o calçamento a paralelepípedos junto ao armazém XVIII ficaram concluídos no segundo semestre do ano em relato;

13, na ilha Barnabé, ficaram com a construção quasi concluída os tanques GO-8, GO-9, GZ-10, GA-1 e GA-2;

14, acha-se quasi terminada a montagem dos 47 novos guindastes elétricos, dos quais 16 são para 6 toneladas, 29 para 1,5 toneladas; e 2 para 3 toneladas.

15, procedeu, ainda, a Companhia Docas de Santos a serviços de reparação nos cais de Santos e da ilha Barnabé; nos armazéns internos ns. 25 e 27; nos armazéns externos ns. I até IV, VII-A e VIII até XXV; nos armazéns do "contorno" (1.º e 2.º grupos); nos armazéns para inflamáveis na Alemoa e na ilha Barnabé; em várias dependências do armazém Frigorífico e nos vários edifícios para escritório, almoxarifado, oficinas e residências.

PÔRTO DE SÃO SEBASTIÃO

I — CONTRATO

A concessão para execução das obras do pôrto de São Sebastião, bem como a sua exploração comercial, foi dada, inicialmente, ao Estado de São Paulo, de acôrdo com o Decreto n.º 17.957, de 21 de outubro de 1927, o qual foi revalidado pelo Decreto n.º 23.820, de 2 de fevereiro de 1934, tendo sido o respectivo têrmo de Contrato assinado em 27 de setembro dêsse ano, de conformidade com as cláusulas aprovadas pelo Decreto n.º 24.729, de 13 de julho do mesmo ano.

a) SITUAÇÃO — Ainda durante o ano de 1949 não foi iniciada a exploração comercial do pôrto de São Sebastião, não obstante já ter sido a isso autorizado o Estado concessionário pelo aviso ministerial sob o n.º 1.041, de 19 de abril de 1943.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 foi feita ao Estado de São Paulo, na qualidade de concessionário do pôrto de São Sebastião, a tomada de contas relativa ao ano de 1948, na qual se apurou que não se tendo realizado naquêlo ano nenhuma obra ou aquisição de aparelhamento, continuava o mesmo capital do pôrto de Cr\$ 16.225.284,70, reconhecido anteriormente;

c) TARIFAS PORTUÁRIAS — A tarifa para o pôrto de São Sebastião foi aprovada pela portaria ministerial de número 90, de 1 de fevereiro de 1943, não tendo, porém, nunca sido aplicada porque o concessionário não se dispôs, até agora, a aparelhar o pôrto para iniciar a sua exploração comercial.

III — OBRAS

A construção do pôrto de São Sebastião se processou de acôrdo com o projeto aprovado pelo Decreto n.º 689, de 15 de maio de 1936, tendo ficado concluído em meados do ano de 1942.

Durante o ano de 1949, permaneceram sem alteração os serviços de reparos que foram feitos anteriormente no cais. Só o tempo permitirá um juízo seguro sôbre o assunto, principalmente quando o pôrto, devidamente aparelhado, entrar em funcionamento na movimentação de mercadorias pelas respectivas instalações.

ESTADO DO PARANÁ

Décimo Sexto Distrito de Pôrtos, Rios e Canais (16.º DPRC)

As atividades dêste Departamento no Estado o Paraná são exercidas por intermédio do Décimo Sexto Distrito de Pôrtos, Rios e Canais (16.º DPRC), sediado em Paranaguá, que teve a seu

cargo não sòmente a fiscalização do contrato de concessão dos portos de Paranaguá e Antonina, de que é concessionário o Estado do Paraná, como também a execução dos serviços de melhoramentos do rio Iguazú, em seu curso médio, compreendido entre Pôrto Amazonas, no município do mesmo nome, e a cidade de São Mateus do Sul, abrangendo uma extensão de 155 quilômetros.

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal	682.240,00	634.947,80	47.292,20
Material	159.200,00	149.674,40	9.525,60
Serv. e Encarg.	800.000,00	661.549,40	138.450,60
Obras	2.078.000,00	1.904.991,00	173.009,00

PÔRTO DE PARANAGUÁ

I — CONTRATO

De acôrdo com o Decreto n.º 26.398, de 23 de fevereiro de 1949, foi autorizada a novação do contrato de concessão do pôrto de Paranaguá, celebrado com o Estado do Paraná ex-vi do Decreto n.º 22.021, de 27 de outubro de 1932, tendo sido, pelo primeiro citado Decreto, também outorgada concessão, ao mesmo Estado, das obras de melhoramento e exploração comercial do pôrto de Antonina.

Assinado o respectivo têrmo de contrato em 4 de abril de 1949, foi o mesmo registrado pelo Tribunal de Contas em data de 12 de agosto daquêl ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Ô pôrto do Paranaguá dispõe das seguintes instalações :

Cais — de estacas pranchas de concreto armado, com 500 metros de ex-

tensão, para profundidades de 5 e 8 metros em águas mínimas;

Armazéns — 14, sendo 3 internos, com área total de 6.000 metros quadrados, e 11 externos, com área total de 21.748 metros quadrados;

Guindastes — 6, sendo 3 elétricos, com capacidade de 1,5 e 5 toneladas, e 3 a vapor, com capacidade de 4 e 6 toneladas;

Cábrea — 1, flutnante, com capacidade de 30 toneladas;

Locomotivas — 6, sendo 3 a vapor, com potência de 60, 80, 100 H. P. e 3 diesel-elétricas, com potência de 150 H. P., cada uma;

Vagões — 105, com capacidade de 12 a 28 toneladas;

Balança para pesar vagões — 1, com capacidade para 40 toneladas;

Tratores — 3, com potências de 30, 50 e 70 H. P.;

Guindastes rolantes Hyter — 1, com potência de 35 H. P. e capacidade para 4,8 toneladas;

Empilhadeira rolante Hyter — 1, com potência de 60 H. P. e capacidade para 8,6 toneladas;

Linhas férreas — com 8.984 metros de extensão, de bitoal 1 metro;

Instalações de inflamáveis — ponte de concreto armado, com 146 metros de extensão, para profundidade de 8

metros em águas mínimas e 8 tanques com a capacidade total de 36.271.896 litros.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados :

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	94.008	87.784	— 6.224	67.584	75.077	7.493
Internacional.....	25.344	48.402	23.058	139.909	174.243	34.334
TOTAL.....	119.352	136.186	6.834	207.493	249.320	41.827

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949, com os referentes ao ano anterior, verifica-se que houve, no pôrto de Paranaguá, pequeno decréscimo no movimento de importação por cabotagem e maior aumento não só de

importação do exterior como no de exportação em geral, resultando um maior movimento de mercadorias em 1949 que em 1948.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Registraram-se os seguintes dados :

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	702	775	73	391.149	383.872	— 7.277
Estrangeira.....	252	330	78	696.241	916.887	220.646
TOTAL.....	954	1.105	151	1.087.390	1.300.759	213.369

Pelos dados acima verifica-se que houve sensível aumento no movimento de navios no pôrto de Paranaguá, tanto no número de navios nacionais como estrangeiros, registrando-se, porém, um ligeiro decréscimo na tonelage dos navios nacionais.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Paranaguá foi de 771 toneladas por metro, ou seja, 80% de sua capacidade.

d) RECEITA — Impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importa-

ção — A importância arrecadada por conta desse imposto, em 1949, no porto de Paranaguá, foi de Cr\$ 661.549,40. Houve, pois, um decréscimo de . . . Cr\$ 184.504,10 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do porto de Paranaguá, no exercício de 1949, atingiu a . . . Cr\$ 11.386.004,60, verificando-se assim, um aumento de Cr\$ 2.019.648,90 sobre a renda do exercício anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949, foi arrecadada, no porto de Paranaguá, por conta dessa taxa, a importância de Cr\$ 1.822.292,60, verificando-se, assim, um acréscimo de . . Cr\$ 456.185,60 sobre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) *SITUAÇÃO* — A exploração comercial do porto de Paranaguá, durante o exercício de 1949, processou-se satisfatoriamente, cujos serviços permaneceram a cargo do Governo do Estado do Paraná, através da Administração do Porto de Paranaguá, que se tornou autônoma, em virtude do Decreto-lei número 686, de 11 de julho de 1947, expedido pelo Governo do mesmo Estado.

b) *TOMADA DE CONTAS* — Durante o ano de 1949 foi feita ao Estado do Paraná, concessionário do porto de Paranaguá a tomada de contas relativa ao ano de 1948, tendo a mesma merecido a aprovação do V. Excia. com os seguintes resultados :

	Cr\$
Capital do porto até 31 de dezembro de 1948	16.964.695,50
Capital compensado	408.380,40
Capital especial	2.484.118,60
Estoque do Almoarifado	362.541,70
Renda bruta	9.366.355,70
Despesas da exploração	9.985.601,20
Deficit	619.245,50

c) *TARIFAS PORTUÁRIAS* — Vigoraram durante o ano de 1949 as taxas constantes da tarifa portuária, autorizada por despacho ministerial datado de 29 de março de 1948.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Além das observações de marés e meteorológicas que, de rotina, são realizadas no porto de Paranaguá, foram levadas a efeito, pelo Décimo Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais, os seguintes estudos :

1, estudos complementares topo-hidrográficos do porto da Fós do Iguacú, na cidade e município do mesmo nome, à margem do rio Paraná;

2, levantamento topo-hidrográfico, na baía de Antonina, no local denominado de "Ponta do Felix", tendo por objetivo conhecer melhor suas condições para implantação das futuras obras portuárias;

3, com relação aos "Serviços do rio Iguacú", foram realizados os seguintes estudos :

a) prosseguimento dos estudos do reservatório de compensação de descarga, continuando a parte de desenho dos trechos levantados;

b) sondagens comparativas dos trechos já regularizados, tendo-se executado uma sondagem geral para esse fim, no trecho compreendido entre os quilômetros 0 e 5;

c) levantamento do trecho entre os quilômetros 72 e 80;

d) levantamento prévio da zona onde provavelmente será localizada a primeira barragem, próximo ao quilômetro 32, tendo sido executadas 11 perfurações com uma profundidade total



Paraná — Rio Iguaçu — Serviço de desobstrução do leito



Paraná — Rio Iguaçu — Mostrando as embarcações utilizadas no serviço de desobstrução



Paraná -- Rio Iguaçu — Trecho entre os quilômetros 3 e 4, regularizado com espigões



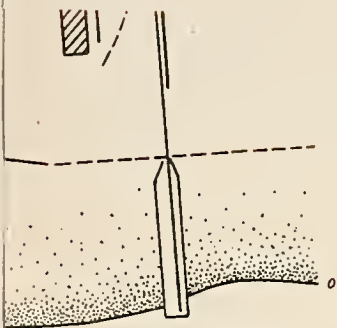
Paraná — Rio Iguaçu — Trecho entre os quilômetros 10 e 11



Paraná — Rio Iguacú — Quilômetro 9 — Trecho já regularizado



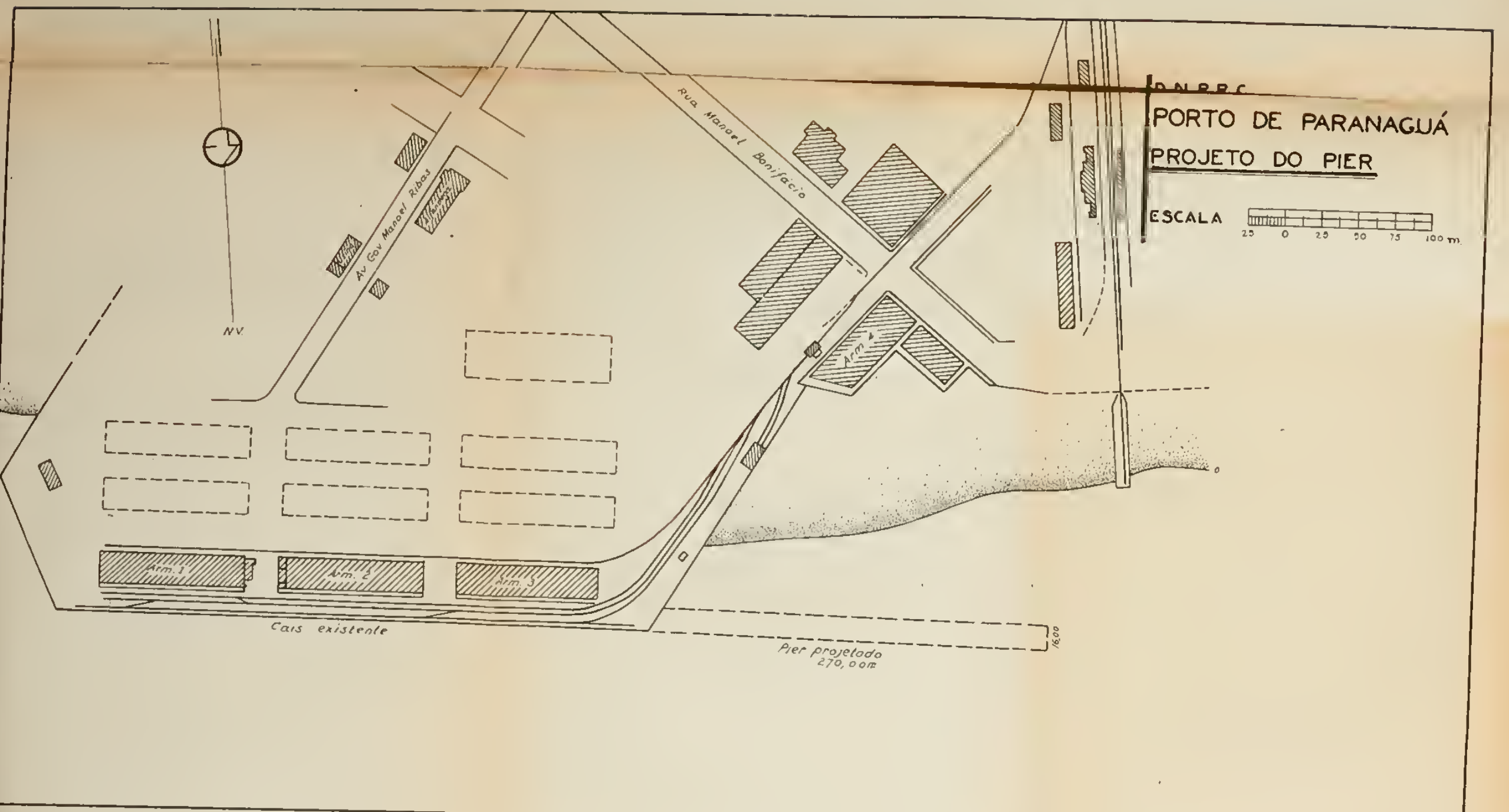
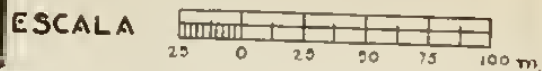
Paraná -- Rio Iguacú — Quilômetro 32 — Assinalado pelo flutuante o local que está sendo estudado para a primeira barragem móvel



16,00

Rio, Outubro 950
E. PIRACURUCA →

DALPRC
PORTO DE PARANAGUÁ
PROJETO DO PIER



Rio, Outubro 1950
E. PIACURUCA

de 125 metros, em que se empregou uma sonda rotativa;

e) iniciada a elaboração do projeto de regularização do trecho de rio, entre os quilômetros 26 e 40;

f) foram realizados os trabalhos de rotina de medições de descarga, leitura das escalas flúvio-pluviométricas e observações meteorológicas diversas, tendo sido feitas 12 medições de descarga, distribuídas pelos postos de São José dos Pinhais, Guajuvira, João Eugênio, Engenheiro Bley, Pôrto Amazonas e Vila Palmira;

OBRAS — Foram realizadas, pelo Décimo Sexto Distrito de Portos, Rios e Canais, as seguintes obras :

1, no trecho compreendido entre os quilômetros 0 e 5, foram atacadas as obras de 74 espigões, dos quais ficaram concluídos 42, tendo sido empregados nossas obras 163 estacas e 2.069 metros cúbicos de pedra;

2, na conservação das margens desmatadas, prosseguiu o serviço entre os quilômetros 13 e 17, 20 e 25 e 68 e 81, tendo sido desmatados 17.050 metros de margens com uma faixa de 10 metros de largura em média; no ser-de desobstrução do leito, nos mesmos trechos de desmatção, foram retirados do rio 300 troncos grandes, 1.205 troncos médios e 3.262 troncos pequenos, além de grande quantidade de galharia de porte e miudezas;

3, na dragagem auxiliar, nada foi feito devido ao atraso da verba, tendo sido adquirido apenas um motor a óleo cru, destinado a movimentar a bomba do aparelho de dragagem;

4, o serviço de conservação e reparação do material flutuante e terrestre foi feito normalmente pelas oficinas es-

pecializadas pertencentes aos "Serviços do rio Iguaçu", tendo sido adquiridos 2 novas casas flutuantes, 2 botes de gaviete, 3 balsas, 1 lancha de transporte motorizada e diversas baterias e embarcações menores.

As obras realizadas pelo Estado concessionário podem ser resumidas da seguinte forma:

A Administração do Pôrto de Paranaguá, em data de 5 de maio de 1948, contratou com a firma Estacas Frank Ltda. a construção do prolongamento do cais, numa extensão de 270 metros, cujos projeto e orçamento na importância de Cr\$ 12.057.659,00 foram aprovados por portaria ministerial número 171, de 18 de fevereiro do mesmo ano, compreendendo tal construção o cais, na extensão referida, constituído por duas cortinas de estacas-pranchas de aço, mutuamente ancoradas, à distância de 16 metros, uma da outra, por intermédio de tirante de aço, convenientemente espaçados, e os serviços complementares, como os de aterro da ensecadeira, enrocamento de drenagem, superestrutura de concreto armado, cabeços de amarração, cantaria e outros.

As obras que constituem objeto do mencionado contrato, ficaram concluídas no mês de dezembro de 1949.

PÔRTO DE ANTONINA

I — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES

O pôrto de Antonina, dado também em concessão ao Estado do Paraná, de conformidade com o Decreto n.º 26.398, de 23 de fevereiro de 1949, se encontra na mesma situação anterior, dispondo, como instalações portuárias, apenas, de

trapiches pertencentes a firmas particulares e explorados por estas sem quaisquer compromissos contratuais.

II — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados :

COMERCIO	IMPORTAÇÕES (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÕES (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	34 896	60 367	25.471	46.536	71 986	25.450
Internacional	5 277	8 000	2 723	62 158	62.158	3 474
TOTAL	40 173	68 367	28.194	108.694	137.618	28 924

Pela comparação dos dados relativos ao ano de 1949, com os do ano anterior, verifica-se que houve, no pôrto de Antonina, aumento regular, notadamente no comércio por cabotagem,

tanto no movimento de importação como no de exportação.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Registraram-se os seguintes dados :

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	432	500	68	160 910	207.729	46.819
Estrangeira	46	55	7	64 378	79 168	14 790
TOTAL	478	553	75	225.288	286.897	61 609

Pelos dados acima, verifica-se um regular aumento no movimento de navios, nacionais e estrangeiros, no pôrto de Antonina, em 1949, em comparação com o ano anterior, tanto no número de navios como na tonelagem total de registro.

c) RECEITA — Impôto adicional de 10% sôbre os direitos aduaneiros — A exemplo dos anos anteriores, não houve arrecadação do impôto adicional de 10% sôbre os direitos aduaneiros, no exercicio de 1949.

ESTADO DE SANTA CATARINA
Décimo Sétimo Distrito de Portos,
Rios e Canais (17.º DPRC)

As atividades dêste Departamento no Estado de Santa Catarina são exercidas por intermédio do Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (17.º DPRC), com sede na cidade de Florianópolis, o qual teve a seu cargo, em 1949, a exploração comercial do pôrto de Laguna e a fiscalização dos contratos de concessão dos portos de São Francisco do Sul e Imbituba, o primeiro

ainda em construção e o segundo em exploração organizada e com obras de ampliação. Além dessas atribuições, coube a êste Distrito a fiscalização das obras de construção do pôrto de Itajaí, da dragagem do canal de São Francisco a Joinville e do serviço de aterro da Prainha. Diretamente pelo Décimo Sétimo Distrito foram executadas pequenas obras de melhoramentos em portos e rios, conservação das obras fixas dos portos de Itajaí e Laguna, ser-

viços de estaleiro e reparação de embarcações em Itajaí, reparação da draga Maranhão, funcionamento e manutenção da barragem móvel "Belfor Vieira", no rio Itajaí d'Oeste, desobstrução e limpeza de vários rios navegáveis, pavimentação de uma área adjacente às instalações portuárias de Laguna e, ainda, estudos em diversos portos, rios e canais, destacando-se, o da defesa da margem direita do rio Itajaí Açú, em Blumenau.

BALANÇOS DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
<i>Distrito de Portos, Rios e Canais</i>			
Pessoal.....	1.351.721,00	1.333.945,50	17.775,50
Material.....	3.180.920,00	3.169.917,50	11.002,50
Serviços e encargos.....	200.000,00	200.000,00	—
Obras.....	18.620.000,00	13.063.548,90	5.556.451,10
<i>Adm. do Pôrto de Laguna</i>			
Pessoal.....	4.855.370,00	4.621.909,10	233.460,90

PÔRTO DE FLORIANÓPOLIS

I — CONTRATO

O pôrto de Florianópolis, situado na capital do Estado de Santa Catarina, não é um pôrto de concessão, nem dis-

põe de instalações adequadas para ser organizada a respectiva exploração comercial.

II — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
	Cabotagem.....	30.587		31.924	1.337	
Internacional.....	1.440	1.505	65	20.306	17.557	— 2.749
TOTAL.....	32.027	33.429	1.402	59.700	64.154	4.454

Pelos elementos acima verifica-se que houve, em 1949, aumento geral no movimento do pôrto, com um pequeno

decréscimo na exportação para o exterior.

b) MOVIMENTOS DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE:		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	342	347	5	86.328	80.471	— 5.857
Estrangeira	14	30	16	14.982	58.307	43.325
TOTAL	356	377	21	101.310	138.778	37.468

Pelos números acima verifica-se que houve, em 1949, em comparação com o ano anterior, pequeno aumento na quantidade de navios nacionais e estrangeiros e na tonelagem total e pequeno decréscimo na tonelagem dos navios nacionais.

c) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação* — A renda arrecadada no pôrto de Florianópolis por conta dêste imposto, durante o ano de 1949, subiu a Cr\$ 67.738,80, havendo, pois, um apreciável aumento de Cr\$ 35.559,50, sobre a renda do ano anterior.

III — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Foram executadas, nesse pôrto, pelo Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (17.º DPRC), no ano de 1949, observações hidrográficas e meteorológicas.

OBRAS — Além dos trabalhos de reparação e conservação do material existente nessa dependência dêste Departamento, foi por êsse Distrito fiscalizada a execução dos serviços de aterro da Prainha contratados, por Cláudio De Vincenzi, conforme termo de ajuste de 22 de dezembro de 1948 e aditivo de

8 de março de 1949, ambos registrados pelo Tribunal de Contas em sessão de 1 de abril de 1949. Nesses serviços foram colocados, 57.500 metros cúbicos de terra, escavados por meio de equipamento mecânico e transportados em caminhões ao preço de Cr\$ 20,00 elevando-se a 433,930 metros cúbicos o volume total de aterro, desde 1942, quando foram reiniciados os respectivos trabalhos.

PÔRTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

I — CONTRATO

O Estado de Santa Catarina é concessionário da exploração comercial e construção dos melhoramentos do pôrto de São Francisco do Sul, de acôrdo com o Decreto n.º 6.912, de 1.º de março de 1941.

O projeto e orçamento das obras foram aprovados pelo Decreto n.º 16.046, de 10 de julho de 1944, sendo a sua execução entregue, pelo Estado concessionário, à Companhia Construtora Nacional S. A.

Pela portaria ministerial n.º 754, de 22 de agosto do corrente ano, foram aprovados projeto e orçamento, modifi-

cando o tipo de estrutura de 120 metros lineares de cais do projeto e orçamento já aprovados pelo decreto acima mencionado.

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO		DIF.	EXPORTAÇÃO		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	40.842	26.103	— 14.739	115.561	120.411	— 4.850
Internacional	12.675	19.925	7.250	123.508	82.704	-- 40.804
TOTAL	53.517	46.028	— 7.489	239.069	203.115	-- 35.954

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949 com os do ano anterior, verifica-se que houve decréscimo no movimento geral do pôrto, não obstante se tenha registrado pequeno au-

mento na importação do exterior e exportação por cabotagem.

b) MOVIMENTOS DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	834	794	— 40	303.340	202.396	-- 100.944
Estrangeira	122	120	— 2	297.430	287.715	-- 9.715
TOTAL	956	914	— 42	600.770	490.111	-- 110.659

Pelo exame do quadro acima verifica-se que houve, em 1949, em comparação com o ano anterior, um decréscimo na tonelage de registro e no número de navios, tanto nacionais como estrangeiros.

c) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros* — A renda total arrecada por conta desse imposto, em 1949, no pôrto de São Francisco do Sul, elevou-se a Cr\$ 437.353,60, tendo havido um decréscimo de Cr\$ 83.821,50 em comparação com a renda do ano anterior.

Taxas portuárias — Não houve renda de taxas portuárias no ano de 1949, por não se achar ainda o pôrto de São Francisco do Sul em exploração comercial.

III — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) Situação — Por se encontrar ainda em construção, o pôrto de São Francisco não entrou em exploração comercial.

b) Tomada de Contas — Durante o ano de 1949, foram solicitadas provi-

dências junto ao Estado de Santa Catarina, concessionário do pôrto de São Francisco do Sul, no sentido de ser realizada a primeira tomada de contas que deverá abranger o período de 1 de abril de 1941, data do início de vigência do atual contrato de concessão, até 31 de dezembro de 1949.

ESTUDOS — Pelo Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (17.º DPRC) foram realizadas em 1949, no pôrto de São Francisco do Sul, observações hidrográficas e meteorológicas.

OBRAS — Durante o ano de 1949 não foram realizadas obras por êsse Distrito, ficando a seu cargo apenas a fiscalização das que estão sendo executadas pela Companhia Construtora Nacional Sociedade Anônima, contratante das obras de acostagem, por conta do Estado concessionário. Foram colocados 18.546 metros cúbicos de aterro, com o que se eleva a 123.800 metros cúbicos o volume total colocado desde 1945, confeccionadas 16 estacas pranchas de concreto armado para constituição da cortina e cravadas 132, elevando-se assim a 968 o número total dessas estacas já cravadas. Foram cravadas

43 estacas para cavaletes, atingindo desde o início da obra o total de 475. Foram, ainda, executados . . . 601.200 metros cúbicos de concreto armado da estrutura, com 63.515 kg de armação aplicada; 2 cabeços de armação e argolas e 88 metros lineares de corcamento de cantaria.

O custo das obras executadas e pagas em 1949, inclusive reajustamento de preços, elevou-se a Cr\$ 2.320.625,10, totalizando as despesas desde 1945, quando elas tiveram início, Cr\$ 21.906.728,00.

PÔRTO DE ITAJAÍ

Estiveram a cargo do Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (17.º DPRC) nesse pôrto, a fiscalização das obras de construção do cais, a execução das obras de reparos em diversas embarcações e as de conservação das obras fixas de melhoramento dêsse pôrto.

I — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO		DIF.	EXPORTAÇÃO		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
cabotagem ..	51.321	38.096	— 13.225	74.389	95.411	21.022
Internacional ..	2.622	4.119	1.497	52.524	43.447	— 9.077
TOTAL ..	53.943	42.215	— 11.728	126.913	138.858	11.945

Pelo quadro acima, verifica-se que houve, em 1949, em comparação com o ano anterior, praticamente, a mesma tonelagem movimentada, sendo para

mais no movimento de exportação e para menos no de importação.

b) MOVIMENTOS DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	497	577	80	137.277	202.618	65.341
Estrangeira.....	59	79	20	90.804	139.764	39.960
TOTAL.....	556	656	100	228.081	333.382	105.301

Pelo exame do quadro acima, verifica-se que o movimento de navios, em 1949, foi bem maior que no ano anterior, tanto no número de unidades, como na tonelagem de registro.

c) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros* — No ano de 1949, a renda total arrecadada por conta desse imposto, no pôrto de Itajaí, foi de Cr\$ 147.606,50, tendo havido um decréscimo de Cr\$ 43.057,80, em comparação com o total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — Tendo em vista as precárias instalações dos trapiches de madeira e a afluência sempre crescente de navios ao pôrto, de tamanhos regulares estrangeiros, foi permitida, a título provisório, a utilização das instalações do cais acostável, recentemente concluídas. As taxas dessa utilização foram cobradas e recolhidas, como renda extraordinária, à Mesa de Rendas da Alfândega de Itajaí, mediante guias fornecidas pelo Distrito, montando as mesmas, no ano de 1949, à importância de Cr\$ 162.739,60.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Itajaí, ainda em construção, já dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 233,60 metros de extensão, para profundidade de 6 metros em águas mínimas;

armazém — 1, com 2.000 metros quadrados de área útil.

III — ESTUDOS E OBRAS

a) ESTUDOS — Pelo Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (17.º DPRC), foram registradas, em 1949, observações hidrográficas e meteorológicas. As plantas da barra e canal de acesso levantadas em 1949, em comparação com as do ano anterior, revelam uma pequena diminuição de profundidades na barra, não alterando, entretanto, as condições de navegabilidade do canal.

b) OBRAS — As obras de construção do pôrto de Itajaí, constantes do projeto e orçamento aprovados pelo Decreto n.º 13.558 de 30 de setembro de 1943, entregues por contrato, à Companhia de Mineração e Metalurgia do Brasil — COBRASIL —, conforme termo aditivo assinado em 27 de abril de 1944, já foram concluídas, dispondo aquêle pôrto de 233,60 metros lineares de cais acostável e de um armazém com 2.000 metros quadrados de área útil.

Pelo Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais, foram realizados trabalhos de conservação nas obras fixas de melhoramento da barra e canal de acesso ao pôrto e no material flutu-

ante, pertencente à repartição. Iniciou-se, ainda, a confecção de blocos de concreto ciclópico com cêrca de 25 toneladas, destinados à defesa do cabeço do Molhe Sul.

Desapropriação de bens imóveis e benfeitorias — Durante o ano de 1949, foi desapropriada parte dos imóveis e benfeitorias, necessários ao prolongamento do cais acostável e urbanização da zona portuária, tendo a desapropriação compreendido a dos imóveis e benfeitorias de propriedade da firma "Usina de Açúcar Adelaide S. A."

PÔRTO DE IMBITUBA

I — CONTRATO

Pelo têrmo de contrato assinado em 6 de novembro de 1942, de acôrdo com o Decreto n.º 7.842, de 13 de setembro de 1941, foram entregues, em concessão, à Companhia Docas de Imbituba, a execução das obras e a exploração comercial do pôrto.

De acôrdo com o contrato passaram a fazer parte da concessão do cais as respectivas instalações para embarque de carvão, os guindastes do pôrto, os armazéns e depósitos, a usina elétrica e demais instalações portuárias existentes na ocasião da concessão.

— APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Estas instalações foram, de conformidade com o Decreto-lei n.º 7.024, de 6 de novembro de 1944, consideradas de interesse para a economia nacional e incorporadas ao Patrimônio da União.

Pelo Decreto-lei n.º 9.521, de 26 de julho de 1946, foi a Companhia Docas de Imbituba, desincorporada do Patrimônio Nacional.

O pôrto de Imbituba dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 100 metros de extensão, para profundidade de 8 metros;

armazéns — 24, com área total de 8.982 metros quadrados;

caixa de embarque de carvão — 1, com capacidade de 3.000 toneladas;

guindastes — 12, de diversos tipos, com capacidade variando entre 1,20 e 20 toneladas;

linhas férreas — 7.570 metros de extensão, de bitola de 1 metro;

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (TON)		DIF.	EXPORTAÇÃO (TON)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	3.002	1.298	— 1.704	425.696	384.932	— 40.764
Internacional.....	—	—	—	1.922	—	— 1.922
TOTAL.....	3.002	1.298	— 1.704	427.618	384.932	— 42.686

Pelo quadro acima verifica-se que houve regular decréscimo de mercadorias movimentadas, em comparação com

o ano anterior, especialmente na exportação por cabotagem.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS —

Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	161	133	— 28	223.064	271.463	48.399
Estrangeira.....	5	11	6	7.288	15.738	8.450
TOTAL.....	166	144	— 22	230.352	287.201	56.849

Pelo quadro acima verifica-se que houve, em 1949 em comparação com o ano anterior, aumento de navios estrangeiros e da tonelagem total de registro, tendo decrescido a quantidade de navios nacionais.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do porto de Imbituba foi de 3.862 toneladas por metro (cais com aparelhamento especial para embarque de carvão mineral).

d) RECEITA — *Taxas portuárias* — A renda bruta da exploração do porto de Imbituba, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 8.275.558,50, verificando-se, assim, um considerável decréscimo de Cr\$ 3.152.355,10 em relação à renda do exercício anterior.

Taxas de emergência — Durante o ano de 1949, foi arrecadada, no porto de Imbituba, por conta dessa taxa, a importância de Cr\$ 1.737.697,50, verificando-se, assim, um decréscimo de Cr\$ 425.581,90 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do porto de Imbituba está dada em concessão à Companhia Docas de Imbituba.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 foi feita à Companhia Docas de Imbituba a tomada de contas do porto de Imbituba, relativa ao ano de 1948, tendo a mesma merecido a aprovação com os seguintes resultados:

	Cr\$
Capital total do porto até 31 de dezembro 1948...	18.181.182,10
Valor do estoque do Almo-xarifado	1.862.967,50
Total da renda bruta.....	11.427.913,60
Despesa da exploração.....	9.964.343,70
Renda líquida	1.463.569,90
Porcentagem da renda líquida s/o capital.....	8,04 %

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Prosseguem com regularidade as observações hidrográficas, provenientes do marágrafo instalado no porto de Imbituba pelos engenheiros do "American Geodetic Survey".

OBRAS — Durante o ano de 1949 só foram certificadas obras realizadas an-

teriormente à aprovação da relação programa, a que se refere o Aviso Ministerial, n.º 407, de 31 de março de 1947, para o biênio 1947-1948, alterada pelo Aviso n.º 1.603, de 2 de julho de 1948.

Essas obras certificadas, que obedecem ao projeto e orçamento aprovados pelo Decreto n.º 14.059, de 24 de novembro de 1943, foram executadas pela Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, sob a fiscalização do Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais, constando as mesmas de 26.832,740 metros cúbicos de enrocamento, num valor total de Cr\$ 1.878.291,80.

PÔRTO DE LAGUNA

1 — ADMINISTRAÇÃO

Continua a exploração comercial do pôrto de Laguna a ser feita diretamente pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, constituindo a sua administração uma dependência do Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais (17.º DPRC).

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Laguna dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 300 metros de extensão, para 8 metros de profundidade em águas mínimas;

armazéns — 2, sendo 1 interno, com 1.600 metros quadrados de área útil e 1 externo, com 392 m² de área útil;

carvoeiras — 3, com capacidade de 10.000 toneladas, cada uma;

guindastes — 4, elétricos, sendo 2 de 5 tons. e 2 de 8 tons;

usina termo-elétrica — 1, composta de 2 grupos geradores de 350 KW, cada um;

pátio para volumes de grande peso — 1, com 4.500 m²;

linhas férreas — 6.260 metros de extensão, sendo 1.260 metros de linhas internas e 5.000 de linhas externas, tôdas com bitolas de 1 metro;

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	20.136	19.064	-1.072	167.442	155.246	-12.202
Internacional.....	—	—	—	2.113	—	-2.113
TOTAL.....	20.136	19.064	-1.072	169.561	155.246	-14.315

Pela observação do quadro acima, verifica-se que houve em 1949 diminuição tanto na exportação, como na importação, em comparação com o movi-

mento de mercadorias do ano anterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	334	321	—13	119.732	108.763	—10.969
Estrangeira.....	—	—	—	—	—	—
TOTAL.....	334	321	—13	119.732	108.763	—10.969

Verifica-se que o movimento de navios e a tonelage de registro, em 1949, foi bem menor que em 1948.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Laguna foi de 581 toneladas por metro, ou seja, de 60% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Taxas portuárias* — A renda bruta da exploração do pôrto de Laguna, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 3.780.319,90, verificando-se assim, um decréscimo de Cr\$ 304.756,90 em relação à renda do exercício anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do pôrto de Laguna era autárquica, desde 1943 até 28 de fevereiro de 1946.

De 1.º de março de 1946 até 31 de dezembro de 1949, passou a constituir uma dependência do 17.º Distrito de Portos, Rios e Canais, em virtude do Decreto-lei n.º 8.848, de 24 de janeiro de 1946.

Os serviços estão se processando com regularidade.

b) TARIFAS PORTUÁRIAS — Continuaram em vigor, durante o ano de 1949, as tarifas portuárias aprovadas

pela Portaria Ministerial n.º 60, de 20 de janeiro de 1947.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Pelo Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais, foram realizados em 1949, no pôrto de Laguna, observações hidrográficas e meteorológicas.

As plantas hidrográficas da barra, levantadas em 1949 em comparação com as do ano anterior, mostram que houve diminuição de profundidades sobre o banco da barra.

OBRAS — Foram executados por êste Distrito, em 1949, os seguintes trabalhos:

a) Conservação dos molhes, espigões e guias correntes do pôrto, que constituem as obras de melhoramento, bem como, a manutenção das matérias pertencentes a êsse serviço.

b) Prosseguiram com regular atividade os serviços de fixação de dunas e conservação daquelas existentes no Compo de Fóra, bastante prejudicados com a tardia distribuição de verba. Antes do início da plantação foram preparados e implantados 8.031 metros de fachina e reformados 1.837 metros foram plantados 10.004 mudas de variadas plantas; espalhados 32.351 caixões de barro sobre as dunas; cons-

truídas 2.839 esteiras de junco na antíduna da praia do Gi, com 8.517 metros de comprimento e transportados para cobertura de dunas e estradas na zona de trabalho, 176 caminhões num volume total de 528 metros cúbicos.

As despesas com êsses serviços atingiram a Cr\$ 450.000,00, total da verba distribuída.

c) Pavimentação da área ocupada pelas instalações portuárias — Êsses serviços foram executados pela Empresa de Melhoramentos e Obras e tiveram início a 30 de agosto. Foram realizados 4.790 metros quadrados a paralelepípedos; 1.340 metros lineares de meio-fios; 200 metros lineares de galerias de águas pluviais e 20 caixas de ralo.

As despesas com êsses trabalhos importaram em Cr\$ 448.440,00.

ESTUDOS E OBRAS EM VÁRIOS RIOS DO ESTADO

I — ESTUDOS EM DIVERSOS PORTOS E RIOS DO ESTADO

Foram feitos levantamentos topohidrográficos nos portos de Itajaí e Laguna, no rio Paratí, canal São Francisco a Joinville e na cidade de Blumenau. Projetou-se um trapiche de concreto armado para ser construído em Imaruí, bem como a ampliação do pôrto carvoeiro de Laguna, a urbanização e drenagem da área a ser conquistada na Prainha, pôrto de Florianópolis, e um abrigo para embarcações, em prolongamento ao cais da Prainha. Estudaram-se diversas variantes para a locação de projeto aprovado de defesa da margem direita do rio Itajaí-Açú, em Blumenau.

II — MELHORAMENTO DO CANAL SÃO FRANCISCO A JOINVILLE

Pelo Decreto n.º 22.749, de 10 de março de 1947, foram aprovados o projeto e orçamento para melhoramentos do canal de São Francisco a Joinville, alterado pelo Decreto n.º 27.573, de 12 de dezembro de 1949.

Durante o ano de 1949 a dragagem desse canal sob a fiscalização do Décimo Sétimo Distrito de Portos, Rios e Canais, foi executada pela firma individual H. Cintra que a contratou, conforme termo de ajuste de 23 de outubro de 1948, registrado pelo Tribunal de Contas em sessão de 7 de dezembro do mesmo ano, tendo, com as duas dragas de sucção "Araponga" e "Araçuã" e duas draglines alcançado uma produção de 151.196,576 metros cúbicos, com uma despesa total de Cr\$ 1.890.126,40.

III — MELHORAMENTO DAS CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE DOS RIOS DO ESTADO, INCLUSIVE CANAL LAGUNA-ARARANHUÁ

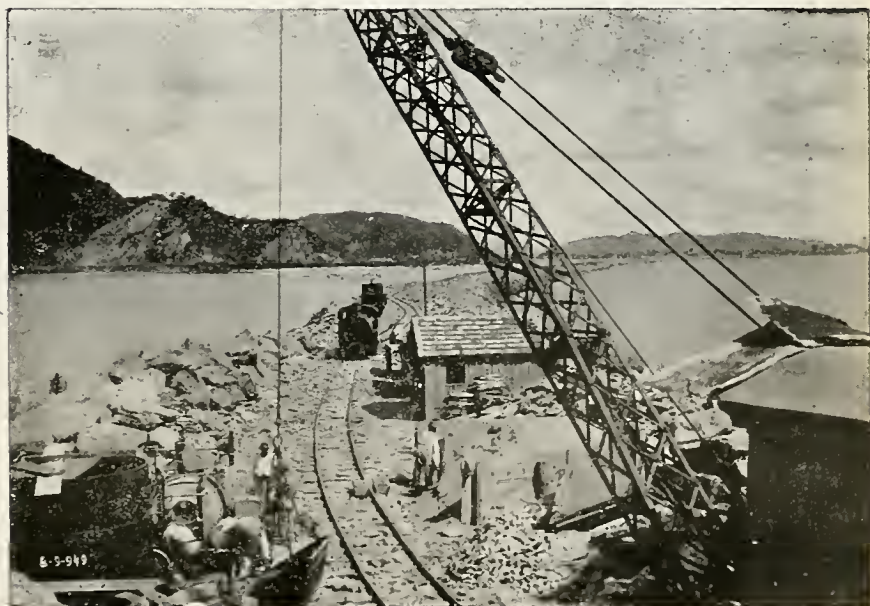
Efetuaram-se no ano de 1949 desobstruções e limpezas nos rios Araçatuba e Forquilha, situados nos municípios de Laguna e Imaruí, facilitando, assim, a navegação dos inúmeros barcos que por êles transitam, transportando mercadorias de variadas espécies.

Foi feita ainda, dragagem nos rios Sambaquí, Lageado, Caverá e na Sanga da Madeira, localizados nos municípios de Laguna, Tubarão e Araranhuá.

Além desses trabalhos, deu-se início às obras de defesa das margens do rio Itajaí-Açú, na cidade Blumenau, adquirindo-se material para construção de galpões e 363 tubos de concreto, para a canalização do rio dos Padres.



Pôrto de Itajaí — blocos de 25 toneladas lançados no cabeço do molhe Sul



Itajaí — Defesa do cabeço do molhe Sul



15-11-49

Pôrto de Itajaí — câis acostável — navios "Marmawren" (americano) e "Delius" (inglês)



Santa Catarina — Rio Araçatuba, serviço de desobstrução



Santa Catarina — Fixação de dunas, Laguna



Santa Catarina — Dragagem do rio Lageado



Santa Catarina — Draga de sucção na tóz do rio Sambaquí, em Ribeirão Pequeno



Santa Catarina — Trecho do rio Araçatuba obstruído



Santa Catarina — O mesmo trecho desobstruído

Devido à falta de equipamento apropriado, em condições de trabalho e em virtude de maior urgência dos serviços no rio Itajaí, não foi atacada a dragagem no canal Laguna-Araranguá.

Com a realização dos trabalhos acima mencionados dispendeu-se a importância de Cr\$ 1.700.000,00, total da verba distribuída.

Com êsses trabalhos dispendeu-se a importância de Cr\$ 900.000,00 total da verba distribuída.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Décimo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (18.º DPRC)

As atividades dêste Departamento, no Estado do Rio Grande do Sul, são exercidas por intermédio do Décimo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (18.º DPRC), com sede na cidade de Pôrto Alegre e que teve a seu cargo, durante o ano de 1949, a fiscalização do contrato de concessão, outorgado ao mesmo Estado, dos portos de Pôrto Alegre, Rio Grande e Pelotas e execução das obras de construção e dragagem do pôrto de Santa Vitória do Palmar, melhoramento dos rios Jaguarão e Jacuí e dragagem do Sangradouro da Lagoa Mirim, cabendo, ainda, ao mesmo Distrito, a coleta de dados estatísticos no pôrto de São Borja.

IV — PEQUENAS OBRAS DE MELHORAMENTOS EM PORTOS E RIOS DO ESTADO

Adquiriram-se 2.306 toneladas de enrocamento de pedra para prosseguimento de um molhe que em continuação ao cais da Prainha servirá de abrigo às embarcações na baía sul do pôrto de Florianópolis, atualmente desabrigada, quando sopra forte vento do sul.

Executaram-se, ainda, 22 estacas de concreto armado para prolongamento de um trapiche a ser feito no pôrto de Imaruí, situado na lagoa do mesmo nome destinado a atracação de pequenas embarcações.

BALANÇOS DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA	DISPENDIDA	SALDO
	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Pessoal.....	1 056.985,70	1.038.261,80	18 723,90
Material.....	950.189,39	656.272,39	293 917,00
Serv. e Encargos.....	6.320.000,00	6.320.000,00	—
Obras.....	10.460.000,00	6.096.548,10	4 363.451,90

PÔRTO DE PÔRTO ALEGRE

I — CONTRATO

De acôrdo com o determinado no Decreto n.º 24.617, de 9 de julho de 1934, foi a 17 do mesmo mês, assinado o têrmo de contrato para a novação das concessões outorgadas anteriormente ao

Estado do Rio Grande do Sul, reunindo-se em uma concessão única as dos portos de Pôrto Alegre, Rio Grande e Pelotas, compreendendo a autorização para a realização de obras e de serviços de balizamento, por conta do Governo Federal, do canal marítimo da Barra do Rio Grande e dos canais de

navegação da Lagoa dos Patos, mediante a entrega ao Estado do produto do imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação, arrecadado nos três citados portos.

Esse contrato foi registrado em 13 de agosto de 1934, sofrendo posteriormente modificações em virtude do Decreto-lei n.º 511, de 23 de junho de 1938, pelo qual foi mandado incluir as despesas das obras de proteção à Base de aviação, à conta do referido imposto adicional de 10%; do Decreto-lei número 1.166, de 20 de março de 1939, autorizando a realização, por conta do Governo Federal, do balisamento dos canais da Lagoa Mirim e do rio Jaguarão; e do Decreto-lei n.º 6.029, de 24 de novembro de 1943, dispondo sobre o acervo das obras da barra do Rio Grande e, bem assim, sobre o do pôrto de Pelotas, tais como a pedreira do Capão do Leão e a da Monte Bonito e os respectivos ramais de linhas férreas.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto de Pôrto Alegre dispõe das seguintes instalações:

Cais — com 2.893,63 metros de extensão, dos quais 1.612,13 metros para

profundidades de 4 a 5,50 metros e 1.281,50 metros para profundidades de 2 a 3 metros;

Armazéns — 17, com 23.608,90 metros quadrados de área útil;

Pátios e plataformas — 14.206,10 metros quadrados de área útil;

Frigorífico — 1, com a área Ktil de 3.250 metros quadrados;

Guindastes — 22, sendo 1 de 6 toneladas, 5 de 5 toneladas, 2 de 4,5 toneladas, 17 de 2,5 toneladas e 7 de 1,5 toneladas;

Linhas férreas — com 6.919 metros de extensão, com bitola de 1 metro;

Cábrea — 1, com capacidade para 30 toneladas;

Rebocadores — 3, com as potências de 150, 180 e 250 H. P.;

Lancha — 1, com a potência de 80 H. P.;

Hidrantes — espaçamento de 80 metros, descarga vicária, por hidrante, 25 metros cúbicos.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)			EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	1.353.590	1.444.423	60.833	564.725	562.985	— 1.740
Internacional.....	111.340	174.481	63.141	214.312	121.664	— 92.648
TOTAL.....	1.494.930	1.618.904	123.974	779.037	684.649	— 94.388

Pelos dados expostos verifica-se que o movimento de importação no pôrto de Pôrto Alegre foi maior em 1949 que no ano anterior, tanto no comércio de cabotagem como no internacional. Registrou-se, por outro lado, decréscimo

na exportação, especialmente na de comércio internacional, resultando, no entanto, maior em 1949 o movimento total do pôrto.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Registraram-se os seguintes dados :

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira.....	11.755	11.634	— 121	1.195.758	1.298.488	93.730
Estrangeira.....	237	251	14	414.328	431.419	17.091
TOTAL.....	11.992	11.885	— 107	1.610.086	1.729.907	110.821

Pelo quadro acima verifica-se que decresceu, em 1949, o número de navios nacionais que visitaram o pôrto de Pôrto Alegre, em comparação com o ano anterior, tendo-se, por outro lado, registrado um pequeno aumento no número de navios estrangeiros. Verificou-se, além disso, regular aumento total na tonelagem de registro, especialmente na dos navios nacionais.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949 o aproveitamento do cais do pôrto de Pôrto Alegre foi de 796 toneladas por metro, ou seja, de 80% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação* — A importncia arrecadada por conta desse imposto, em 1949, no pôrto de Pôrto Alegre, foi de CrS 5.401.644,70. Houve, pois, um aumento de CrS 321.786,90 sobre o total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Pôrto Alegre, no exercício de 1949, atingiu a

CrS 33.803.628,00, verificando-se, assim, um decréscimo de CrS 4.113.125,60 em relação à renda do exercício anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949, foi arrecadada, no pôrto de Pôrto Alegre, por conta dessa taxa, a importância de CrS 4.633.495,60, verificando-se assim um decréscimo de CrS 711.055,10 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — Conservou-se, ainda este ano, o movimento bastante elevado no pôrto da capital, apesar das medidas restritivas de importação, tendo aumentado o número de navios estrangeiros, na maioria argentinos, em geral de pequena tonelagem. Houve assim, em certa ocasião, falta de cais para atracação, devido à chegada simultânea de navios, não ultrapassando, em tempo algum, a espera em mais de 5 dias. Com a utilização do cais de saneamento, em construção pelo De-

partamento Nacional de Obras de Saneamento, será resolvida totalmente essa situação, embora no ano de 1950 talvez possa ser posta em exploração apenas um pequeno trecho, devido ao grande volume de aterro (cêrca de . . 5.000.000 m³) a ser feito.

Concluído o edifício da Administração do Pôrto, está sendo utilizado, parcialmente, visto que foi cedido um dos pavimentos do edifício à Secretaria do Interior do Estado, com a devida autorização dêste Ministério. Foi montado um grupo condensador de amônia no Frigorífico do pôrto, refeita grande parte das instalações e pinturas do edifício e realizadas as obras normais de conservação dos armazéns e de tôda a aparelhagem de cais.

b) TOMADA DE CONTAS — A tomada de contas referente ao ano de 1948 não foi feita, pelo atrazo havido na entrega da documentação pelo cessionário, para exame pelo Décimo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais. Assim, sômente em princípios do ano de 1950, poderã ser concluída a referida tomada de contas, esperando-se, no entanto que a relativa ao ano de 1949 possa ser efetuada no prazo legal.

c) TARIFAS PORTUÁRIAS — Vigoraram, durante o ano de 1949, no pôrto do Pôrto Alegre, as tarifas portuárias aprovadas pela portaria ministerial n.º 972, de 4 de novembro de 1946, com as alterações constantes da Portaria n.º 125 de 7 de fevereiro de 1947.

PÔRTO DO RIO GRANDE

I — CONTRATO

A concessão para execução de melhoramentos e exploração do pôrto do Rio Grande e mais as concessões dos

portos de Pôrto Alegre e Pelotas constituem hoje uma concessão única, outorgada ao Estado do Rio Grande do Sul, ex-vi do Decreto n.º 24.617, de 9 de julho de 1934, tendo o respectivo têrmo de contrato sido registrado, pelo Tribunal de Contas, em 13 de agosto do mesmo ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O pôrto do Rio Grande dispõe das seguintes instalações:

Novo Pôrto

Cais — com 1.770 metros de extensão para profundidades de 2 a 8 metros;

Armazéns — 13, com 45.396 m² de área inclusive pátios e plataformas e 42.463 m² de área útil;

Entrepasto frigorífico — 1, com 1.100 m² de área total e 800 m² de área útil;

Parque carvoeiro — 1, com área útil de 13.200 m²;

Guindastes — 31, sendo 4 de 5 toneladas e 27 de 2,5 toneladas;

Pontes rolantes — 22, de 2 toneladas, cada uma;

Linhas férreas — 12.600 metros de extensão, com bitola de 1 metro;

Locomotivas — 5;

Vagões — 66, de 25 de toneladas;

Hidrantes — espaçamento 120 metros, descarga horária 30 e 60 toneladas por hidrante;

Transbordadores de carvão — 2, sendo um de 100 e outro de 50 toneladas por hora;

Rebocadores — 6, sendo 1 de 150 H. P., 1 de 200 H. P., 1 de 250 H. P., 2 de 300 H. P., e 1 de 700 H. P.;

Lanchas — 2, sendo uma de 60 H.P. e outra de 40 H.P.;

Barca d'água — 1, de 40 metros cúbicos;

Caminhões — 5;

Tratores — 2;

Auto-empilhadores — 10, sendo 8 com capacidade para 4.000 libras e 2 com capacidade para 7.500 libras, cada um.

Antigo Pôrto

Cais — com 638, 20 metros de extensão para profundidade de 4.20 metros;

Armazéns — 5, com a área total de 8.014,70 metros quadrados, inclusive

pátios e plataformas e com a área útil de 7.110 metros quadrados;

Guindastes — 8, sendo 1 de 5 toneladas e 7 de 25 toneladas;

Linhas férreas — 1.500 metros de extensão, com bitola de 1 metro;

Hidrantes — espaçamento, 60 metros; descarga horária 30 e 60 toneladas, por hidrante.

III — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados, (novo e velho portos):

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
	Cabotagem.....	225.068		176.690	-18.378	
Internacional.....	180.231	339.445	159.214	212.731	58.721	-154.010
TOTAL.....	405.299	516.135	110.836	413.545	463.565	50.020

Comparando-se o movimento de mercadorias de 1949 com o do ano anterior, verifica-se um decréscimo na importação por cabotagem e na exportação para o exterior, registrando-se, por outro lado, aumento na importação do exterior e importação por cabo-

tagem. No total resultou ser maior o movimento geral de mercadorias em 1948 que no ano anterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados (no novo o antigo portos):

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
	Brasileira.....	2.253		2.011	- 242	
Estrangeira.....	674	627	- 47	1.412.353	1.432.367	20.014
TOTAL.....	2.927	2.638	- 289	2.828.858	2.761.854	- 67.004

Durante o ano de 1949 verificou-se, na pôrto do Rio Grande, decréscimo no movimento de navios, tanto nacionais como estrangeiros. Quanto à tonelagem de registro, houve decréscimo na de navios nacionais e pequeno aumento na de navios estrangeiros.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS — No ano de 1949, o aproveitamento do cais do pôrto do Rio Grande foi de 406 toneladas por metro, ou seja, 40% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importância arrecadada por conta dêsse imposto, em 1949, no pôrto do Rio Grande, foi de Cr\$ 1.095.957,40. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 30.852,00 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto do Rio Grande, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 20.589.993,90, verificando-se, assim, um sensível decréscimo de Cr\$ 4.753.033,30 em relação à renda em relação à renda de exercício anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949, foi arrecadada, no pôrto do Rio Grande, por conta dessa taxa, a importância de Cr\$ 3.171.385,60, verificando-se assim um acréscimo de Cr\$ 202.370,30 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — A exploração comercial do pôrto do Rio Grande continuou a ser exercida, durante o ano de 1949, pelo Estado do Rio Grande do Sul, seu concessionário, tendo os respectivos serviços decorridos de modo satisfatório.

Como obras novas realizadas no pôrto do Rio Grande há a assinalar as seguintes:

1. Consolidação da plataforma do molhe de Leste, do PK-3.765,52 ao PK-4.206, numa extensão de 406,05 metros, correspondendo a 2.054 metros quadrados, em que foram consumidos 159.591 Kg de cimento, 404.038 metros cúbicos de areia grossa, 5,800 toneladas de pedra britada.

2. Prosseguimento da construção do cais de saneamento, onde foram empregadas 1.289,800 toneladas de pedra, cravadas 20 estacas de concreto armado, fundados 198,82 metros quadrados de lage de concreto armado, assentados 6 cabeças de amarração e 132 metros lineares de cobertura.

Como obras de conservação, foram executados os seguintes serviços:

1. Dragagens na bacia do Novo Pôrto e no canal de acesso 651,830 metros cúbicos.

2. Fixação de dunas:

a) Lado Leste — Foram plantadas 105.915 varas de cedro, 670 mudas de acácia trinervis e construídos 187 metros de cêrca com junco.

b) São José do Norte — Foram construídos 483 metros de cêrca com cana de milho sêca e junco, 518 metros de cêrca com cana de milho sêca, 1.636 metros de cêrca com junco; foram plantadas 500 mudas de plátanos, 15 estacas de amoreira, 116 estacas de plátanos de jardim, 184 estacas de aroeira branca, 885 estacas de ligustris papônica, 1.035 mudas de álamos, 60 mudas de cinamomo, 72.819 mudas de eucaliptos, 21.901 mudas de acácia trinervis e 2.298 mudas de transparentes.

3. Conservação do molhe de Oeste em que foram empregadas 255.300 toneladas de pedra miuda, 524,500 toneladas de pedra de segunda categoria, 1.330,200 toneladas de pedra de terceira categoria, em reforço do cabeço e taludes; e 79,900 toneladas de argila e cascalho, do PK—0,865 ao PK—0,975, à entrada do mesmo molhe.

4. Conservação do molhe de Leste, em que foram empregadas, em reparação de sua plataforma, do PK—3,930 ao PK—4,090, 649,400 toneladas de pedra miuda.

5. Conservação das linhas férreas:

a) Do molhe Leste ao cocuruto — em que foram substituídos 1.565 dormentes de lei e 62 trilhos de 37 Kg/m com diversos comprimentos e empregadas 432,700 toneladas de cinza.

b) Do molhe de Oeste à rua 24 de maio — em que foram substituídos 1.825 dormentes de lei e 30 trilhos de 30 e 37Kg/m de diversos comprimentos, e empregadas 862,200 toneladas de argila e cascalho, bem como 1.110.400 toneladas de cinza.

6. Serviço de revestimento — na margem Oeste do Canal do Norte, do PK—6,050 ao PK—8,150, em que foram empregadas 871,900 toneladas de pedra miuda, e no trecho novo, em prosseguimento do desvio que passa em frente das casas da 4.^a Velha da Barra, foram empregadas 4.288,100 toneladas de pedra miuda.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o exercício de 1949 não se realizou tomada de contas, sendo que a relativa ao ano de 1948 deixou de ser efetuada, em virtude de atraso havido na entrega da documentação respectiva, por parte do Estado concessionário.

c) TAXAS PORTUÁRIAS — Continuaram em vigor, durante o exercício de 1949, as tarifas portuárias referentes aos três portos da concessão, aprovadas pela portaria ministerial número 972, de 4 de novembro de 1946 e, bem assim, as alterações constantes da portaria n.º 125, de 7 de fevereiro de 1947.

PORTO DE PELotas

I — CONTRATO.

ê A concessão para a construção e exploração do pôrto de Pelotas e mais as concessões dos portos do Rio Grande e Pôrto Alegre, constituem hoje uma concessão única, outorgada ao Estado do Rio Grande do Sul, ex-vi do Decreto n.º 24.617, de 9 de julho de 1934, cujo termo de contrato foi registrado pelo Tribunal de Contas em 13 de agosto do mesmo ano.

II — APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES

O pôrto de Pelotas dispõe das seguintes instalações:

Cais — dos 440 metros de extensão, para 6 metros de profundidade, apenas 260 metros são utilizáveis, em virtude dos vários desmantelamentos que se têm verificado nos respectivos caixões;

Trapiches — 2, com uma extensão acostável de 134,40 metros;

Armazéns — 5, sendo 2 de concreto armado, 1 de alvenaria e 2 de madeira, com uma área útil total de 10.884,99 metros quadrados;

Pátio coberto 1, com 340 metros quadrados;

Guindastes — 3, com capacidade de 5 toneladas, cada um, sôbre rodado

pneumático. O mau estado da estrutura do cais não permite o emprêgo de guindastes elétricos ou a vapor.

Empilhadores — 6, com a capacidade de 1.820 quilogramas de carga, cada um;

Linhas férreas — em virtude do mau estado do cais, grande parte das linhas férreas foi retirada.

II — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem	253 046	259 922	6 876	127 824	124 242	—3.582
Internacional	503	15.787	15 284	230	523	293
TOTAL	253.549	275.709	22.160	128.054	121.765	—3.289

Pelos dados expostos verifica-se que o movimento de importação no pôrto de Pelotas foi maior em 1949 que no ano anterior, tanto no comércio de cabotagem como no internacional e, bem assim, na exportação para o exterior. Registrou-se, por outro lado,

pequeno decréscimo na exportação por cabotagem, resultando, no total, ser ainda maior o movimento geral de mercadorias em 1949 que no ano anterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	876	829	—47	558.660	562.772	4.112
Estrangeira	—	20	20	—	7.400	7.400
TOTAL	876	849	—7	558.660	570.172	11.512

Pelo quadro acima verifica-se que, muito embora tivesse decrescido o número de navios brasileiros que visitaram o pôrto de Pelotas em 1949, em comparação com o ano anterior, houve um pequeno aumento na respectiva to-

nelagem de registro. Já no movimento de navios estrangeiros, verificou-se aumento, tanto no número como na tonelagem de registro.

c) APROVEITAMENTO DO CAIS —
No ano de 1949, o aproveitamento do

cais do pôrto de Pelotas foi de 1.015 toneladas por metro, ou seja, de 100% de sua capacidade.

d) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sôbre os direitos de importação* — A importação arrecadada por conta desse imposto em 1949, no pôrto de Pelotas, foi de Cr\$ 54.202,40. Houve, pois, um aumento de Cr\$ 10.408,60 sôbre o total arrecadado no ano anterior:

Taxas portuárias — A renda bruta da exploração do pôrto de Pelotas, no exercício de 1949, atingiu a Cr\$ 4.851.863,10, verificando-se, assim, um acréscimo de Cr\$ 19.186,80 sôbre a renda do exercício anterior.

Taxa de emergência — Durante o ano de 1949 foi arrecadada, no pôrto de Pelotas, por conta dessa taxa, a importância de Cr\$ 866.713,10, verificando-se, assim, um pequeno acréscimo de Cr\$ 4.668,50 sôbre o total arrecadado no ano anterior.

IV — EXPLORAÇÃO COMERCIAL

a) SITUAÇÃO — Dadas as condições de ruina do cais de Pelotas, numa extensão de 180 metros, as operações de carga e descarga de mercadorias continuam a ser feitas no trecho restante de 260 metros. Parte do movimento portuário se faz através dos trapiches "São Francisco" e "São Pedro", que juntos permitem a atracação numa extensão de 134,40 metros.

Não se produziram, felizmente, novos acidentes com a muralha acostável. O caixão n.º 10, em fins de novembro, começou a apresentar alguns sinais característicos de desagregação, porém pouco acentuados, não mostrando

de imediato a possibilidade de um acidente grave. Os caixões ns. 8, 11 e 12 acidentados e recuperados com pontes provisórias de madeira, continuaram a ser utilizados para as operações portuárias.

As obras de construção de um novo cais vêm sendo retardadas pelo Estado concessionário, ocasionando assim sérios prejuízos à sua própria administração, visto que as precárias instalações daquêle pôrto de há muito se mostram insuficientes para atender o movimento crescente de mercadorias.

Como obras novas, nada há pois a registrar.

Como obras de conservação, cabe assinalar apenas os serviços de dragagem, realizados pelo concessionário nos canais da Sétia, Feitoria e Barra do São Gonçalo, num total de 791.100 metros cúbicos e a colocação de uma bóia de luz branca nas proximidades da Ponta Alegre, achando-se o balizamento das lagoas Mirim e dos Patos em perfeito funcionamento e bom estado de conservação.

b) TOMADA DE CONTAS — Durante o ano de 1949 não se realizou tomada de contas, sendo que a relativa ao ano de 1948 deixou de ser efetuada em virtude do atraso havido na entrega da documentação respectiva por parte do Estado concessionário.

c) TARIFFAS PORTUÁRIAS — Continuaram em vigor, durante o exercício de 1949, as tarifas portuárias referentes aos três portos da concessão, aprovadas pela portaria ministerial número 972, de 4 de novembro de 1946, com as alterações constantes da portaria n.º 125, de 7 de fevereiro de 1947.

SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO E BALIZAMENTO DOS CANAIS INTERIORES

A — CONTRATO

A concessão outorgada ao Estado do Rio Grande do Sul inclui também a autorização para que o mesmo realize obras e serviços de conservação e balizamento por conta do Governo Federal, do canal da barra do Rio Grande, dos canais de navegação das Lagoas dos Patos e Mirim, do rio Jaguarão e dos canais de acesso aos portos de Pelotas e Pôrto Alegre, mediante entrega do produto do imposto adicional de 10% sobre os direitos de importação, arrecadados nos portos da concessão.

B — OBRAS E SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO

OBRAS — Em maio do ano em relato, teve início a abertura dos canais do pôrto da capital, visando permitir o acesso até o rio Caí, para uma profundidade de 4,50 metros, tendo sido abertos os canais do Chico Inglez, Saco do Jacaré, ilha do Oliveira e ilha do Serafim, num volume total de 46.228 metros cúbicos. Foi dragado ainda na barra do rio Caí o volume de 69.335 metros cúbicos.

O balizamento foi acrescido de um sinal luminoso, com luz encarnada na Lagoa Mirim, no banco da Ponta Alegre, na linha de navegação para Jaguarão e Santa Vitória.

SERVIÇOS DE CONSERVAÇÃO — Foram executados pelo Estado concessionário os serviços de dragagem dos canais da Sétia, Feitoria e Barra do São Gonçalo, todos da zona sul, num volume de 815.580 metros cúbicos.

V — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Durante o ano de 1949, foram executados, pelo Décimo Oitavo

Distrito de Portos, Rios e Canais (18.º DPRC) os seguintes estudos:

a) Observações maregráficas, hidrográficas e meteorológicas — foram feitas observações de marés no pôrto de Rio Grande com aparelhos instalados no Novo Pôrto e na Quarta Secção da Barra, tendo sido registradas, no primeiro pôrto, a maré máxima de 0,94 metro e a mínima de — 0,50 metro e, no segundo, a máxima de 1,21 metros e a mínima de —0,25 metro; foram também realizadas, com regularidade, observações de altura d'água nos portos de Pôrto Alegre, Pelotas, São Borja, Santa Vitória, São Jerônimo e Jaguarão, tendo sido registradas, no pôrto de Pôrto Alegre, a altura máxima de 1,70 metros e a mínima de —0,06 metro e, no pôrto de Pelotas, a máxima de 1,90 metros e a mínima de 1,18 metros; foram feitas, também, observações meteorológicas, nos três principais portos sendo que, em Rio Grande, registraram-se a pressão atmosférica máxima de 778 milímetros de mercúrio e a mínima de 749,5 milímetros de mercúrio, a temperatura máxima de 37,5°C e a mínima de 5°C, a altura de chuvas de 1.423,5 m/m em 66 dias; em Pôrto Alegre, a pressão máxima de 775,7 m/m e a mínima de 747,5 m/m, a temperatura máxima de 40°C e a mínima de 2,5° C, a altura de chuvas de 1.159,6 m/m em 110 dias; em Pelotas, a pressão máxima de 772,9 m/m e a mínima de 747 m/m, a temperatura máxima de 40° C e a mínima de —0,6° C e a altura de chuvas de 979,7 m/m em 117 dias de chuva.

b) Projeto e orçamento modificando a estrutura do cais de Santa Vitória do Palmar — foi elaborado o projeto modificando a muralha do cais em cortina de estacas pranchas de concreto arma-

do, visando-se com isso apressar a finalização dessa obra que vem sofrendo percalços de tôda sorte, com rendimento baixo e conseqüente aumento de seu custo.

c) Perfis de sondagens geológicas no rio Jacuí — foi realizada uma sondagem geológica, em Cachoeira do Sul, no local denominado Cachoeira do Fandango, como estudo preliminar para a construção de uma barragem-ponte, com a finalidade principal de ampliar a navegação à montante de Cachoeira do Sul, sendo que os estudos correlatos se acham afetos aos serviços hidrográficos do Estado, tais como, a determinação de declividade, nivelamento das margens, etc., findo os quais, ter-se-ão elementos para elaboração do respectivo projeto.

d) Sondagens geológicas no rio Guaíba, em frente ao cais — a fim de completar os elementos do ante-projeto em ampliação do cais do pôrto de Pôrto Alegre, foram iniciadas, em dezembro de 1949, em tôda a frente do cais em exploração, no alinhamento projetado para o novo cais, as sondagens geológicas, tendo sido feitos naquêlê mês apenas 4 furos.

e) Estudos de salinidade do rio São Gonçalo e Lagoa Mirim — dos estudos realizados constatou-se que a maior concentração salina diária foi de 28,15 gr/1, no dia 11 de fevereiro, no fundo, e de 13,32 gr/1, em 23 de fevereiro, nas camadas superficiais, relevando salientar que a falta de observações e de análises, anteriores a êsses estudos, não permite avaliar com mais segurança o fenômeno das salinidades, parecendo, entretanto, que as chuvas, níveis das águas e os ventos são as causas principais que dão lugar a êsse fenômeno.

OBRAS — Não obstante as sérias dificuldades com que lutou na obtenção de mão de obra e aquisição de material, criadas pelo considerável atrazo na distribuição de verbas, o Décimo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais executou durante o exercício de 1949 as seguintes obras:

a) Prosseguimento da construção do pôrto e estrada de Santa Vitória do Palmar — Para aproveitar em parte a verba distribuída, foram adquiridos, no fim do exercício, 7.000 sacos de cimento e 30 toneladas de ferro redondo, para estoque, a fim de iniciar o ano de 1950 em plena produção, sendo que, no ano em relato, foram realizados os trabalhos assim resumidos: no cais *de atracação* — colocação das cobertinas de capeamento, em mais 99 metros lineares e os bollards correspondentes; no *molhe de abrigo* — foram descarregados 919 metros cúbicos de pedra, atingindo o mesmo um avançamento total de 400 metros lineares e um volume total de pedra de 1.747 metros cúbicos; *material para as obras* — foram descarregados 31 batelões com 555 metros cúbicos de areia, 570 metros cúbicos de pedra britada, 919 metros cúbicos de pedra bruta, 12.000 sacos de cimento, além de combustíveis, madeiras, etc.; na *estrada de acesso ao pôrto* — foi feito apenas o serviços de conservação; na *estação de desembarque* — foram pintadas tôdas as esquadrias; no *canal de acesso ao pôrto* — sòmente em dezembro, após o transporte da draga "7 de Setembro", da canalização flutuante e todo o seu parque de dragagem, é que tiveram início os respectivos serviços, cujo rendimento, muito reduzido no começo, devido à natureza do fundo resistente, tende a melhorar; *estrada de acesso à cidade* — foi construído o pontilhão em

concreto armado, do Passo do Colchão, com o vão de 6 metros, tendo sido, ainda, concretados 498 metros mais, da faixa, inclusive os 99 metros nas imediações do pontilhão, restando, pois, 953 metros para a sua conclusão.

b) Melhoramentos do rio Jaguarão — Em resumo foram realizados os seguintes serviços: *regularização do rio* — foram aumentados os comprimentos dos espigões 8 e 9, ante os resultados das sondagens, tendo sido colocados 160 metros cúbicos de pedra nos mesmos e 470 metros cúbicos no guia corrente, o qual já se acha com o desenvolvimento de 65 metros; foi dragado o canal do Cascalho com a draga de sucção Arroio Grande, numa extensão de 414 metros e largura de 25 metros, na cota de 1,70 metros, atingindo um volume total de 2.971 metros cúbicos de areia grossa; *produção da pedra* — explorada diretamente pelo Décimo Oitavo Distrito de Portos, Rios e Canais (18.º DPRC), a pedra produziu 1.354 metros cúbicos de pedra bruta e 824,500 metros cúbicos de cascalho, num volume total de 2.178 metros cúbicos, dos quais saíram 630 metros cúbicos para as obras do rio Jaguarão, 158 metros cúbicos para a Prefeitura Municipal e 909 metros cúbicos para as obras de Santa Vitória, tendo o britador, por sua vez, produzido 916 metros cúbicos de pedra britada; *terrapleno do cais* — foram transportados 3.428 metros cúbicos de material de aterro.

c) Regularização do rio Jacuí — As obras de regularização do rio Jacuí, apesar dos percalços, foram as que tiveram maior desenvolvimento, sendo dada por terminada a construção do guia corrente e espigões, na confluência do Jacuí-Taquarí, e, bem assim, as

obras da barragem de pedra n.º 1, constantes do projeto de regularização do trecho entre São Jerônimo e Pôrto Alegre. Os serviços realizados podem ser resumidos como se segue: *derrocagem do ilhéu fronteiro a São Jerônimo* — com os furos para a dinamite, numa profundidade total de 996,60 metros, o volume de pedra extraído foi de .. 2.731.200 metros cúbicos, ou seja, cêrca de 80% mais que no ano anterior, sendo que o volume extraído desde o início das obras alcança o total de .. 15.355.200 metros cúbicos; *guia corrente* — na reparação de trechos abatidos foram empregados 316,600 metros cúbicos de pedra; *espigões* — na construção dos espigões 5 e 6 foram empregados 36,800 metros cúbicos e 347.300 metros cúbicos de pedra, respectivamente; *barragem de pedra n.º 1* — no braço à esquerda da ilha da Paciência, foram empregados 894.500 metros cúbicos de pedra, estando esta obra quase finalizada; *guia confluência, no Taquarí* — em serviço de reparação de trechos abatidos foram utilizados 839 metros cúbicos de pedra bruta e cascalho; *dragagem de canais* — foi iniciada em dezembro, a dragagem dos canais do Jacuí, começando-se pelo denominado de Dona Antônia, froteiro a Charqueada, pôrto mineiro. O volume dragado, sendo muito pequeno, pois, os serviços acessórios de locação, armação da canária e flutuantes no local duraram praticamente todo o mês, não se acha computado no presente relatório. A produção da draga Rio Grande do Sul é ótima.

d) Redragagem do Sangradouro — Continuou no ano em relato o serviço de dragagem do Canal do Sangradouro da Lagoa Mirim entre os PK-4,010 e PK-6,405, que correspondiam ao trecho crítico. Os serviços decorreram com



Rio Jacuí — Sondagem geológica em “Cachoeira do Fandango”



Pôrto Alegre — Sondagem geológica em frente ao cais



Santa Vitória do Palmar — Trabalhos de fundação do cãis



Santa Vitória do Palmar — Trecho do cãis concluído



Santa Vitoria do Palmar — Construção da estrada de acesso à cidade



Rio Jaguarão — Atêro do cãs novo



Confluência dos rios Jacuí e Taquari — Obras de regularização

melhor rendimento que no ano anterior, não se chegando, porém, a atingir um nível satisfatório de rendimento de produção da draga "7 de Setembro", por motivos diversos. Esta draga é de construção antiga e com caldeiras calculadas para utilização de carvão de alto teor calorífico não sendo possível obter uma produção de vapor compatível com o que requerem a máquina principal e acessórias, devido ao uso de carvão nacional, que apesar de ser de boa qualidade, produz cerca de 5.000 calorías menos que o estrangeiro. Assim foram dragados 2.395 metros de canal, na cota mínima de -2,50 metros, pois, devido ao baixo nível das águas e para evitar o encalhe da draga, foi levada para 3,20 metros. O volume dragado foi de 83.700 metros cúbicos que somados aos do ano anterior dão o total de 117.700 metros cúbicos. A draga concluiu o serviço no dia 19 de agosto, voltando a Pelotas para sofrer vários reparos de máquina e adaptação de uma pequena caldeira auxiliar, para os guinchos. Como se vê, apesar do rendimento baixo, relativamente, o resultado alcançado pode ser considerado bom, tendo em vista o preço do metro cúbico dragado, de Cr\$ 8,85, no ano em relato.

Damos, a seguir, um resumo do estado de conservação em que se encontram as embarcações empregadas nos serviços acima discriminados:

Draga Rio Grande do Sul — Foram terminadas no exercício tôdas as obras de reparação, entrando a mesma em serviço no rio Jacuí. Foram confeccionados 12 pares de flutuantes, 5 guinchos manuais, reparada tôda a instalação elétrica, sendo a referida embarcação devidamente equipada com todo material de máquina e convés. — A *Draga Mirim* sofreu todos os reparos

de que necessitava e está em condições normais de serviço. — A *Draga 7 de Setembro* sofreu, durante o ano, vários reparos e ajustagens, principalmente de máquina, com a retificação dos êmbolos e colocação de novas molas. Foi instalada uma pequena caldeira auxiliar para movimentação dos guinchos, devido à pequena capacidade, relativamente, de vapor das caldeiras principais, calculadas para o uso de carvão de alto poder calorífico. Está em serviço na dragagem do canal de acesso ao pôrto de Santa Vitória do Palmar. O rebocador *Santa Vitória* está atualmente na carreira, sofrendo grandes reparos de máquina e casco. Êste serviço demorará cerca de 2 meses. O rebocador *Jaguarão* foi reparado no início do ano, tendo tido obras de máquina e convés, estando atualmente em tráfego o rebocador Iguacu. Em tráfego — *lancha Vasco da Gama* está sendo adaptada para receber um motor Diesel GMM. *Lancha Tiradentes* teve o motor revisado e reformado o tunel do eixo da hélice. Pintura e conserto de várias partes do casco. *Lancha Pelotas*, em bom estado de funcionamento. As demais embarcações. Bate-lhões DPRC-1 e DPRC-2, Chatas Jacuí, Marajó, Agudo e Taim, Lanchas Cristóvão Colombo, Jaime Couto, Engenheiro Malaval, Vossio Brígido e Engenheiro Ávila da Silveira, estão em boas condições de conservação, tendo sido feitos os serviços normais de pintura e reparos.

PÔRTO DE SÃO BORJA

Êste pôrto não é de concessão, nem se acha em exploração organizada, constando as respectivas instalações, ora entregues ao Ministério da Fazenda, de uma rampa acostável sôbre o rio

Uruguai, do edifício da Administração, atualmente ocupado pela Mesa de Rendadas e de uma estrada de acesso, de concreto, ligando o pôrto à cidade de São Borja. O estado da rampa acostável e da estrada é precaríssimo, carecendo de providências imediatas, por parte daquele Ministério, sob pena de

ser inutilizada grande parte das obras, em consequência do abatimento do aterro e da lage de revestimento.

1 — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS —
Foram registrados os seguintes dados:

COMERCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem . . .	3.899	3.612	-287	54.351	39.934	-14.417
Internacional.	3.036		3.956	16.411	7.358	-9.053
TOTAL	6.955	3.612	-3.343	70.762	47.292	-23.470

Comparando-se os dados referentes ao ano de 1949, com os referentes ao ano anterior, verifica-se que houve, no pôrto de São Borja, regular decréscimo no movimento geral de mercadorias,

principalmente no de exportação por cabotagem.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Re-
gistraram-se os seguintes dados :

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	625	676	51	7.427	7.951	527
Estrangeira	52	58	6	258	353	95
TOTAL	677	734	57	7.685	8.307	622

Pelos dados acima verifica-se que foi maior, em 1949, em relação ao ano anterior, o número de navios, nacionais ou estrangeiros, que visitaram o pôrto de São Borja e, bem assim, as respectivas tonelagens de registro.

ESTADO DE MATO GROSSO

Décimo Nono Distrito de Portos, Rios e Canais (19.º DPRC)

As atividades dêste Departamento, no Estado de Mato Grosso, são exercidas por intermédio do Décimo Nono

Distrito de Portos, Rios e Canais (19.º DPRC), com sede em Corumbá, que teve a seu cargo, durante o ano de 1949, a fiscalização da construção do pôrto de Corumbá, cujas obras foram adjudicadas em parte à firma B. Dutra & Cia. Ltda., tendo, ainda, o mesmo Distrito coligido os dados estatísticos e meteorológicos do referido pôrto e ad-

quirido o equipamento necessário aos estudos do rio Cuiabá e levantamento topográfico, com elaboração dos respectivos projetos, para instalação de acostagem do pôrto da Manga, à margem esquerda do rio Paraguai, em Corumbá, cujos trabalhos haviam sido interrompidos para esse mesmo exercício.

BALANÇOS DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal.....	138.513,40	107.373,40	31.140,00
Material.....	21.500,00	16.892,40	4.607,60
Serv. e encargos.....	4.800,00	3.690,00	1.200,00
Obras.....	820.000,00	77.415,00	742.585,00

PÔRTO DE CORUMBÁ

I — CONTRATO

Uma parte da construção das obras do pôrto de Corumbá foi entregue à firma B. Dutra & Cia. Ltda., mediante termo de ajuste assinado a 14 de junho de 1948, e a outra, à firma Construtora Leão Ribeiro S. A., mediante, igualmente, termo de ajuste, lavrado em 5 de agosto de 1949, sendo que, com a primeira ficaria a construção do cais propriamente dito, fundado em pilares de concreto armado, e dos enrocamentos de alívio e laterais, na importância de Cr\$ 6.000.000,00; com a segunda, a execução dos serviços de

aterro do terrapleno do cais e conclusão do dique de enrocamento para fechamento lateral do mesmo terrapleno, cujas despesas correriam à conta da importância já empenhada de Cr\$ 1.720.000,00.

Todas as obras dos contratos em apreço serão entretanto, executadas de conformidade com o projeto e orçamento respectivo no valor de Cr\$ 16.982.437,60, aprovados pelo Decreto n.º 24.139, de 29 de novembro de 1947.

II — ESTATÍSTICA

a) MOVIMENTO DE MERCADORIAS — Foram registrados os seguintes dados:

COMÉRCIO	IMPORTAÇÃO (Ton)		DIF.	EXPORTAÇÃO (Ton)		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Cabotagem.....	—	—	—	272	166	—106
Interacional.....	3.415	4.550	1.135	2.827	1.984	—843
TOTAL.....	3.415	4.550	1.135	3.099	2.150	—949

Comparando-se os dados de 1949 com os do ano anterior, verifica-se que, no pôrto de Corumbá, houve decréscimo no movimento de exportação, tanto de cabotagem como do comércio

internacional e um pequeno aumento na importação do exterior.

b) MOVIMENTO DE NAVIOS — Foram registrados os seguintes dados:

NACIONALIDADE	QUANTIDADE		DIF.	TONELAGEM		DIF.
	1948	1949		1948	1949	
Brasileira	532	514	-18	52 873	51 662	-1 211
Estrangeira		1	1		217	217
TOTAL	532	515	17	52 873	51 879	994

Pelos dados acima, verifica-se que em 1949, no pôrto de Corumbá, houve decréscimo no movimento de navios nacionais e respectiva na tonelage m de registro e, por outro lado, houve pequeno aumento no movimento de navios estrangeiros e respectiva tonelage m de registro.

c) RECEITA — *Imposto adicional de 10% sobre os direitos aduaneiros* — A importância arrecadada por conta desse imposto em 1949, no pôrto de Corumbá, foi de Cr\$ 10.532,40. Houve, pois, um decréscimo de Cr\$ 17.593,80 em relação ao total arrecadado no ano anterior.

III — ESTUDOS E OBRAS

ESTUDOS — Segundo observações feitas pelo Sexto Distrito Naval, sediado em Ladário, as alturas das águas do rio Paraguai, durante o ano de 1949, foram de 5,320 metros, da maior enchente, e de 0,460 metro, da maior estiagem, ocorridas, respectivamente, a 6 de junho e 28 de novembro; sendo de assinalar que a maior cheia verifi-

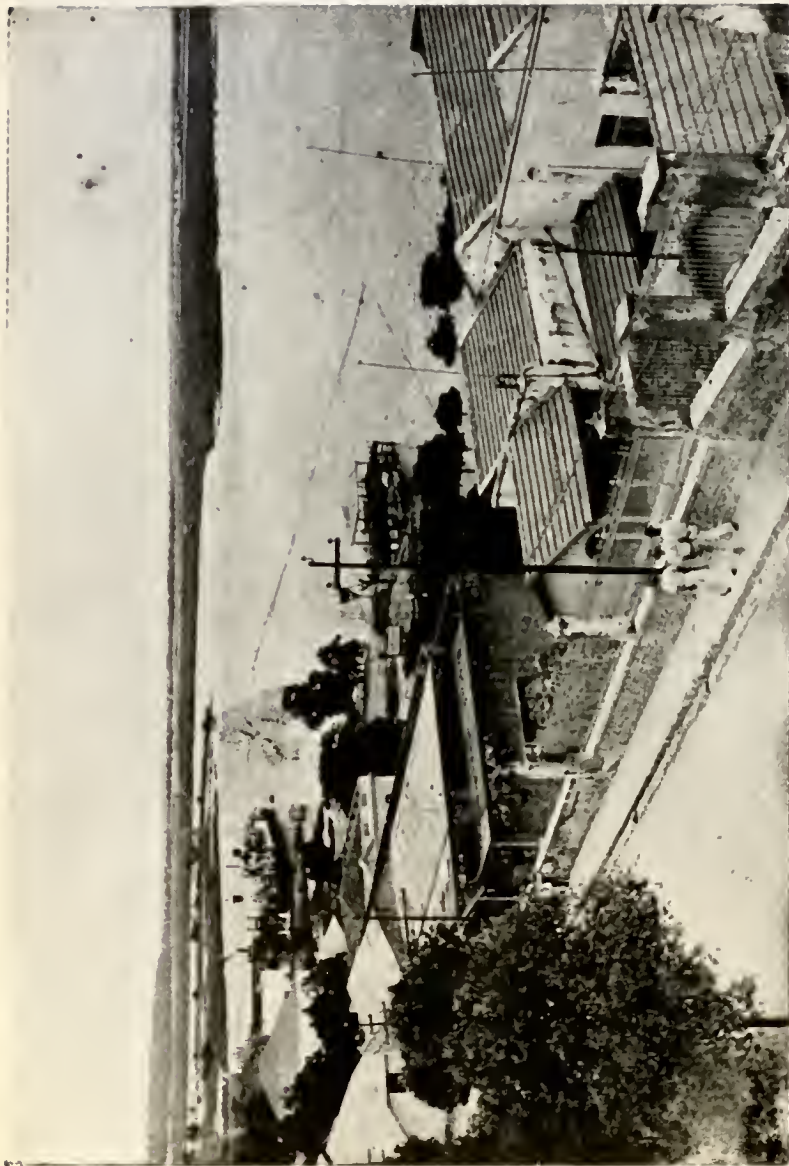
cada naquê le rio, a partir de 1.900, foi de 6,665 metros, ocorrida em 20 de maio de 1905 e a maior estiagem foi de 0,50 metro, ocorrida em 20 de outubro de 1941.

Conforme observações feitas pelo Pôrto de Meteorologia de Cuiabá — do Ministério da Agricultura — as alturas máximas e mínimas das águas do rio Cuiabá, durante o ano de 1949, foram de 7,95 metros e 0,34 metro, a máxima e mínima, respectivamente, registradas em 1.º de fevereiro e 27 de setembro, sendo de assinalar que, a partir de 1933, a maior enchente verificada foi de 9,57 metros, no dia 10 de março de 1942 e a maior estiagem verificada foi de 0,16 metro, nos dias 16 a 19 de outubro de 1938.

Seguem-se as profundidades em pés dos passos, no rio Paraguai, desde a foz do rio Apa até Corumbá, observadas em uma das viagens entre os dias 19 e 23 de março de 1949, do navio mercante "Argentina" do Serviço de Navegação da Bacia do Prata: Palma Chica, 15 pés; Laguna Criminosa, 15



Corumbá — Vistas do assentamento dos caixões de concreto armado no alinhamento do caís



Corumbá — Vista do local em que está sendo construído o cais

pés; Cambá Nupá, 13 pés; Curuzú Cancha, 12 pés; Algodual, 15 pés; Sombrero e Pôrto Novo, mais de 22 pés; Santa Fé, 15 pés; Biguás e Rebojo Grande, mais de 22 pés; Rio Verde, 18 pés; Coimbra e Piuva inferior, 14 pés; Abrigo, 16 pés; Albuquerque, mais de 22 pés; Tiracatinga inferior, 19 pés; Formigueiro, Rabicho, Limoeiro e Corumbá, mais de 22 pés; tendo êsse trecho de rio oferecido, durante o ano, boas condições de navegabilidade.

Dados meteorológicos — Corumbá: temperaturas, máxima 39°4 e mínima 13°8; pressões, máxima 761 e mínima 741,5 milímetros de mercúrio; ventos reinantes, sendo primeira direção predominante, Sul, com a média anual de 2,3 m/s e a segunda direção predominante, Norte, com a média anual de 1,4 m/s.

OBRAS — A firma B. Dutra & Cia, Ltda., contratante de parte das obras do pôrto de Corumbá, executou, durante o ano de 1949, os seguintes trabalhos: a) instalação dos serviços; b) concretagem de 90 caixões para constituir os pilares do cais; c) concretagem de 87 vigas-caixões; d) implantação de 9 pilares (27 caixões); e) execução de 1.827 metros cúbicos de enrocamento de fechamento; f) serviços complementares compreendendo construção de uma carreira para o lançamento das peças pre-moldadas, construção, aquisição e adaptação de embarcações para os transportes, aparelhagem para a execução dos serviços, etc. O valor dos trabalhos realizados é de Cr\$ 2.748.160,30, correspondendo a cerca de 50% dos serviços adjudicados àquela firma construtora.

COMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DOS RIOS TOCANTIS E ARAGUAIS

I — FINALIDADE DA COMISSÃO

A Comissão de Estudos e Obras dos Rios Tocantins e Araguaia foi constituída por portaria n.º 104, de 12 de dezembro de 1947, da Diretoria Geral d'êste Departamento, com o fim principal de efetuar os estudos necessários para o melhoramento das condições de navegabilidade d'esses rios e de seus afluentes e para o planejamento da ligação da bacia do Tocantins às do São São Francisco e do Parnaíba, devendo, para isso, a mesma Comissão proceder a estudos detalhados de cada um dos obstáculos que dificultam a navegação, tais como corredeiras, travessões, rápidos, pedrais, etc., e executar, conforme o caso, a derrrocagem ou remoção das rochas isoladas e perigosas à navegação; abertura de canais nos travessões com as respectivas secções estudadas de forma que não acarretem um abaixamento sensível no nível das águas a montante; estabelecimento de serviços permanentes de sirga das em-

barcações nas passagens difíceis baliamento e quaisquer outros serviços que facilitem a transposição d'esses acidentes. Foram cometidos ainda, outros encargos à referida Comissão, como os estudos das condições da navegação existente, nos quais deve a mesma indicar os defeitos e as medidas necessárias a uma melhor organização; os estudos e execução de obras portuárias modestas junto às principais localidades; e a obtenção de dados geodésicos, hidrográficos, meteorológicos e geológicos existentes sôbre a região dos rios Tocantins e Araguaia, bem como dados estatísticos referentes à navegação, produção, população, possibilidades econômicas, etc.

II — SERVIÇO REALIZADOS

Antes de relatar os serviços realizados durante o ano de 1949, releva salientar as dificuldades com que continua lutando a Comissão para levar a t'ermo os seus trabalhos; são elas oriundas da escassez de transportes e em boa parte,

BALANÇOS DAS VERBAS

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUIDA Cr\$	DISPENDIDA Cr\$	SALDO Cr\$
Pessoal	(global)	399.245,40	—
Material	(global)	1.690.754,69	—
TOTAL	2.000.000,00	2.000.000,00	—



Rio Tocantins — quilômetro 80 — Corredeira do Tropeço Grande



Rio Tocantins — quilômetro 270 — Carreira Comprida — Canal do Inferno



Rio Tocantins — quilômetro 400 — Corredeira dos mares



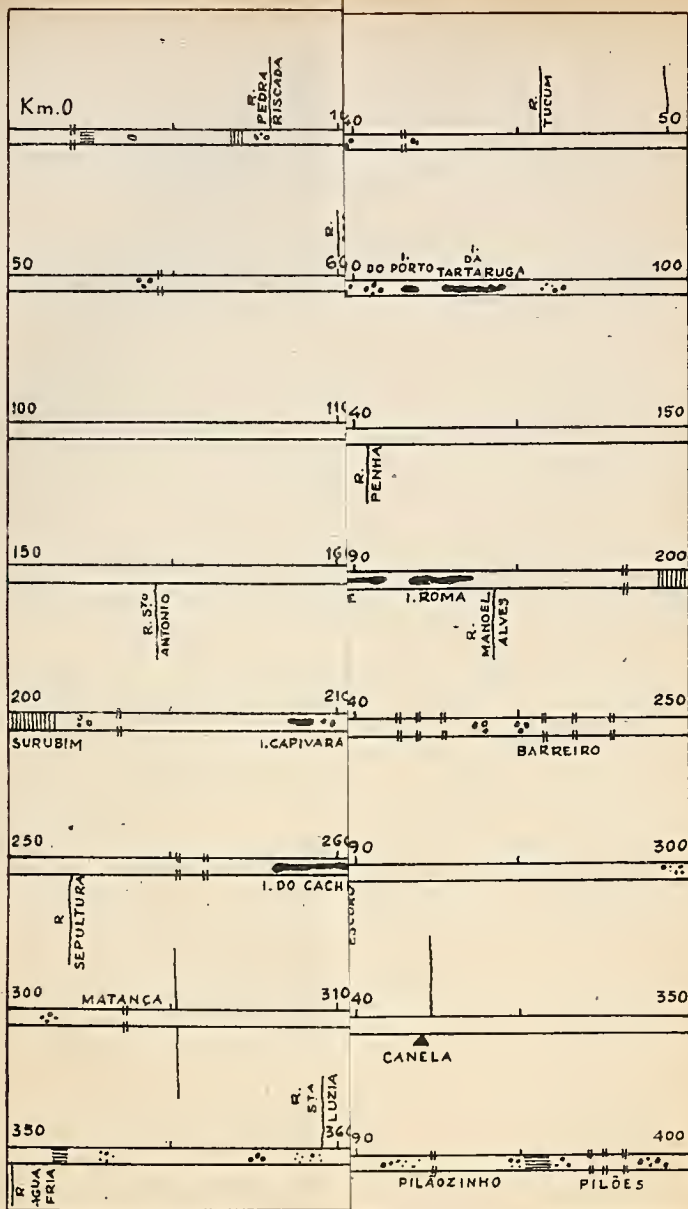
Rio Tocantins — Quilômetro 410 — Funil Grande



Rio Tocantins — Quilômetro 1.100 — Vista de Itaçuatins

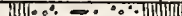


Rio Tocantins — Quilômetro 1.570 — Corredeira da Itabóca, canal Capitariquara



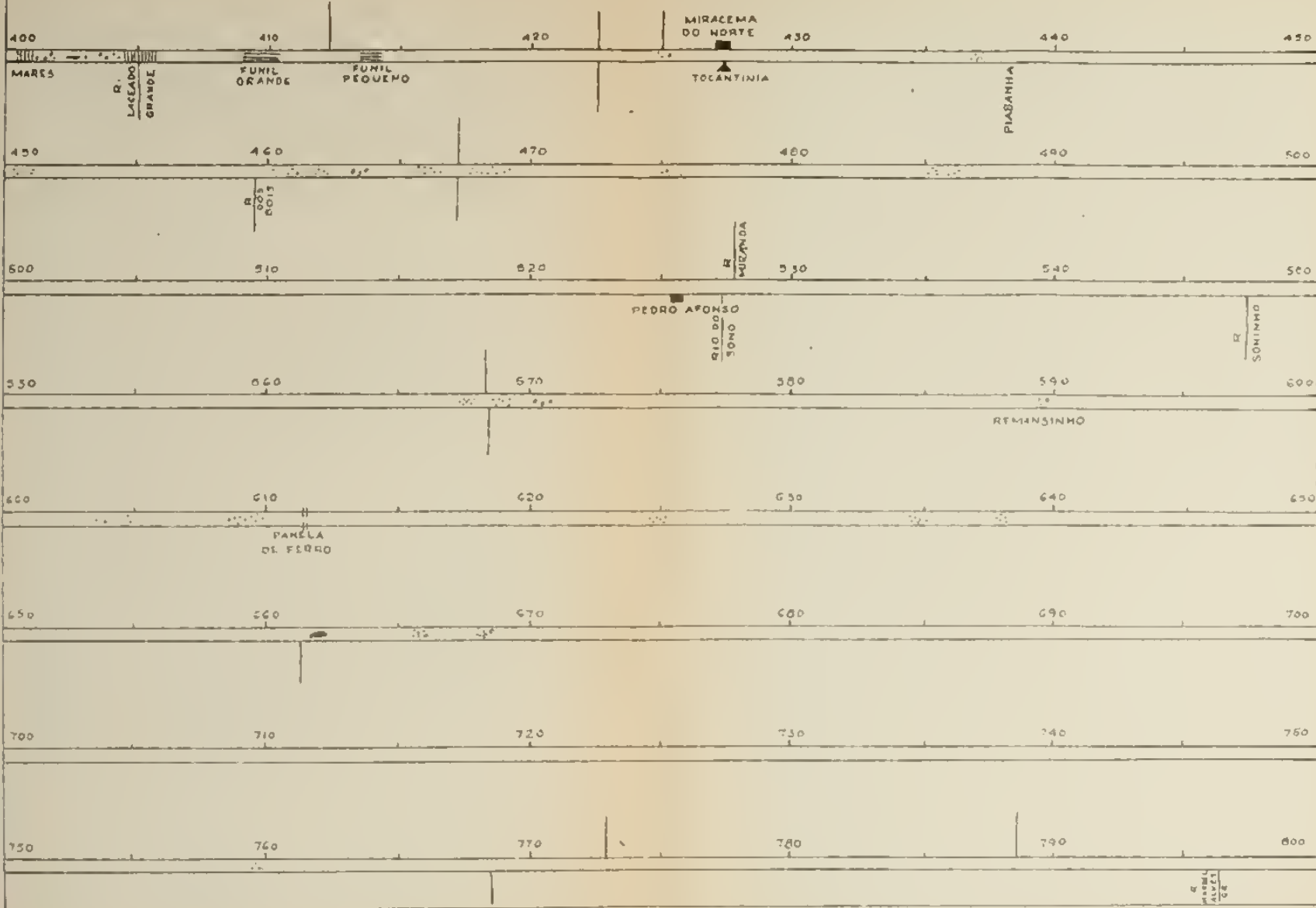
COMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DOS RIOS TOCANTINS E ARAGUAIA
 ESQUEMA DO RECONHECIMENTO DO RIO TOCANTINS
 Km. 0 NA CONFLUÊNCIA DOS RIOS MARANHÃO E PARANÁ

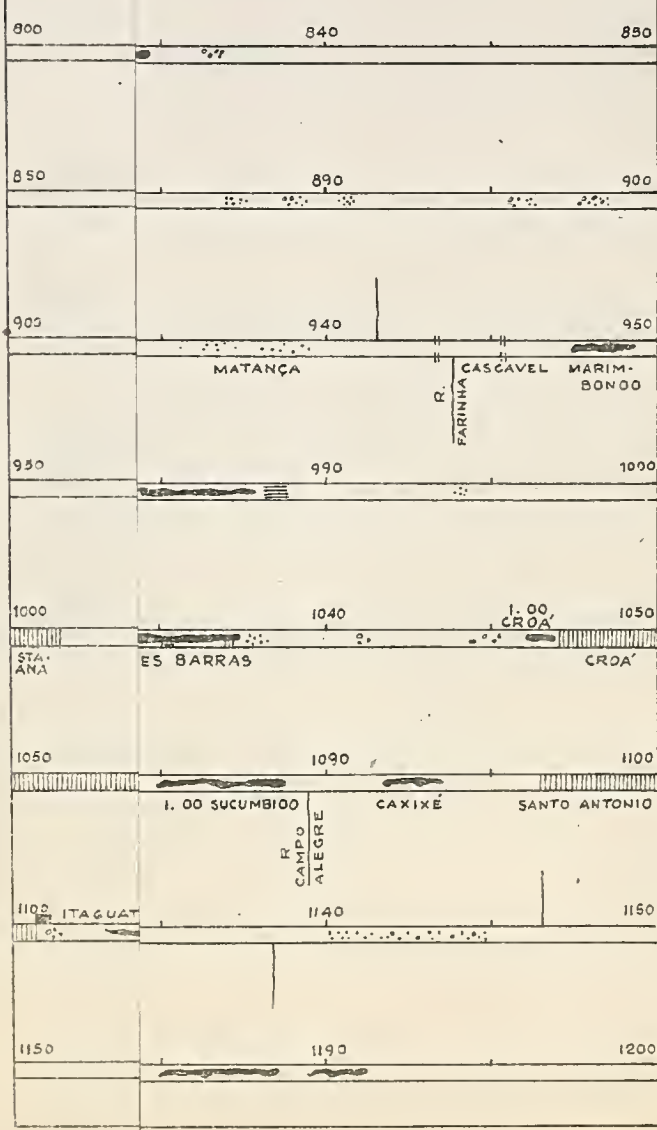


		2
400	440	450
		
MARES		
R. LAGEADO GRANDE		
450	490	500
500	540	550
550	590	600
	SINHO	
600	640	650
650	690	700
700	740	750
750	790	800
		R. MARBEL ALVES GR.

RIO TOCANTINS

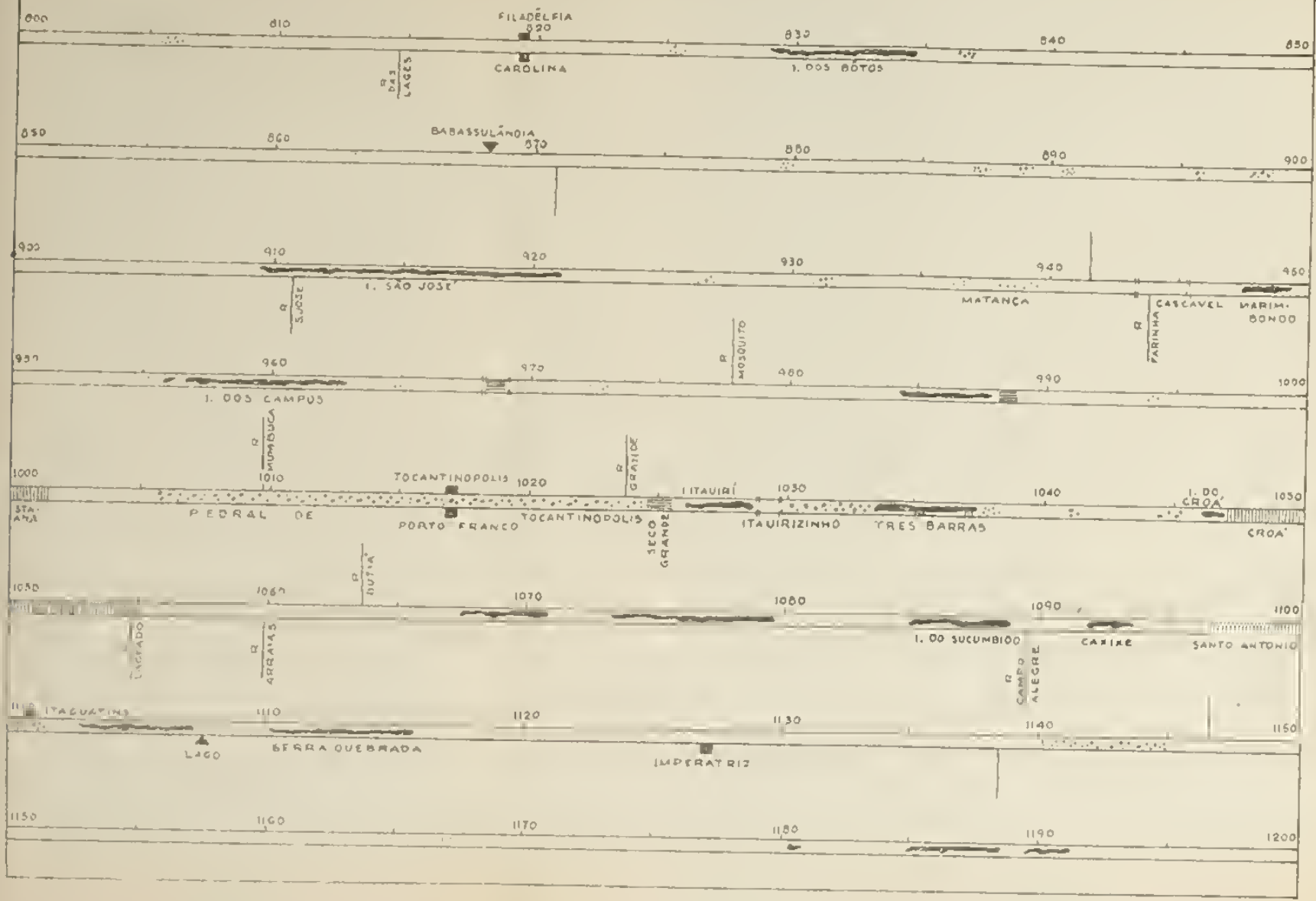
2





RIO TOCANTINS

3



1200

1240

1250

1250 S. SEBASTIÃO

1290

1300

SUMAUMINHA

1300

1340

1350

RIO ARAGUAIA

OIABAL

1350

SÃO JOÃO

1390

1400

MÃE MARIA

1400

1440

1450

1450

SUMAUMA

1490

1500

PRAQUEQUARA IPIXUNINHA

1500

1540

1550

1550

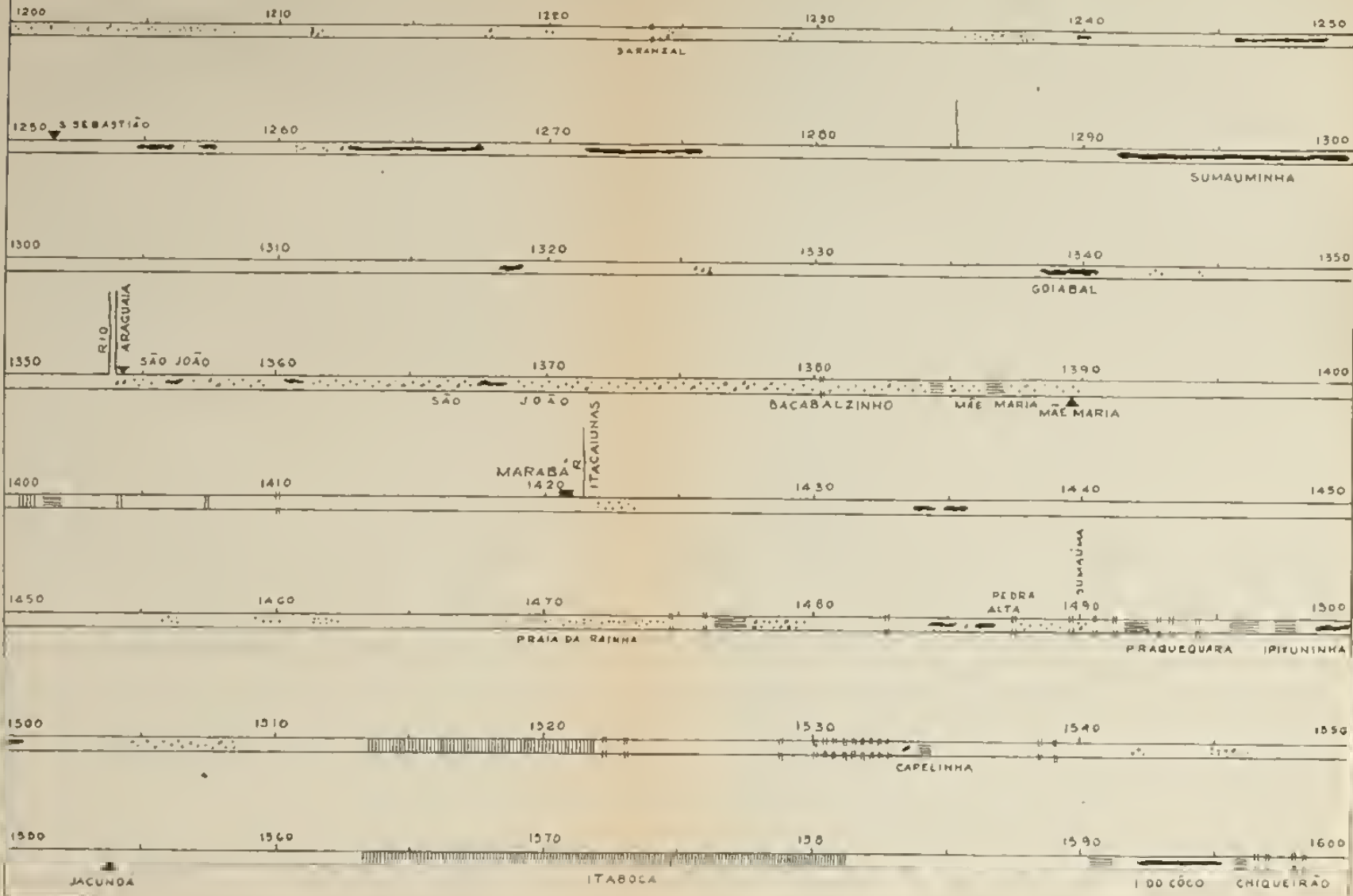
1590

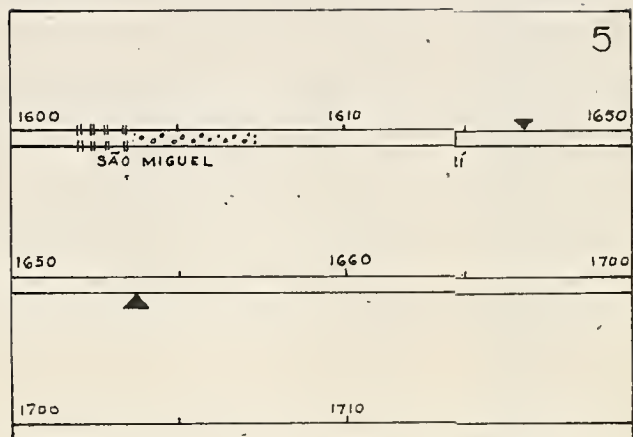
1600

JACUNDÁ

I. DO CÔCO CHIQUEIRÃO

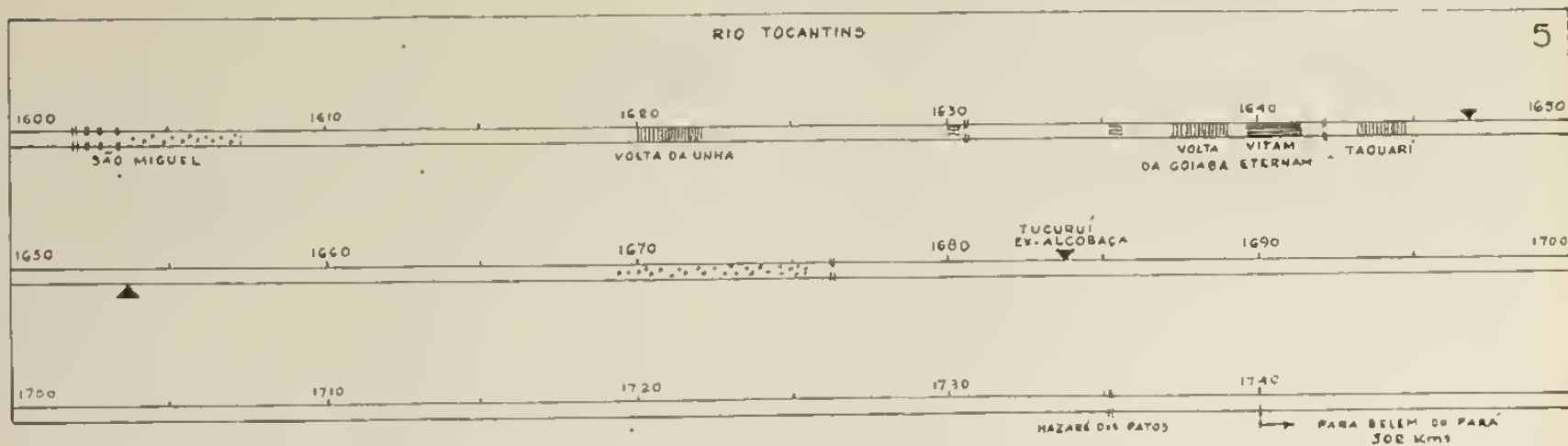
RIO TOCANTINS





M DO PARA
Kms.

VISTO
(assin) *Rubens Reis*
ENG. CHEFE



VISTO
 (orig) Rubens Reis
 ENG. CHEFE

ESCALA LONG 1:200 000
 CONVENÇÕES

- | | | | |
|--|------------|--|---------------|
| | CORREDEIRA | | PEDRAS MORTAS |
| | RÁPIDO | | BAIXO |
| | TRAVESSÃO | | POVOAÇÃO |
| | ILHA | | CIDADE |

das características da própria região onde opera, na qual não existe a mais rudimentar indústria para servir de apoio ou fonte de fornecimento de materiais, mesmo os de beneficiamento mais elementar.

Nestas condições, impõe-se o aparelhamento mais completo possível de oficinas nas sedes das Residências ou em local mais apropriado, de forma a ficarem elas habilitadas, não só a reparar e construir, como também a produzir ou preparar material para o seu uso.

Atendendo em parte a esta imposição, foi instalada a oficina de Pôrto Nacional, tendo sido construídos um galpão para estaleiro e quatro (4) galpões fechados nos quais já se acham montados um torno mecânico, uma máquina de furar, elétrica, um grupo gerador para solda elétrica, uma serra circular e máquinas auxiliares de pequeno porte, todas elas acionadas por um motor Diesel de 20 H. P., conjugado a gerador elétrico.

A instalação daquela oficina permitiu o início das atividades da carpintaria naval que está efetuando a construção das embarcações de serviço; já tendo concluído 4 baterias grandes, 3 botes reforçados, 1 bote de gaviete, com capacidade para 8 toneladas e diversas embarcações menores. Esses trabalhos foram facilitados também pela construção do plano inclinado e acionado por guincho de mão destinado à elevação da madeiras desde o rio até a serraria.

Ao par das instalações desses serviços, cuidou a Comissão do estabelecimento dos estudos do Tocantins, para o que foram feitos diversos reconhecimentos, entre a cidade de Peixe e a de Itaguatins. (V. Esquema do rio Tocantins — 1.740 km). Nos trechos

críticos e para melhor orientação dos estudos definitivos, foram realizados levantamentos expeditos. Baseados nesses reconhecimentos foram iniciados as medições de descarga do rio.

Em resumo, foram os seguintes os trabalhos levados a efeito durante o ano de 1949:

Setor Campo — Estudos: 27.210 metros de picada; 14.875 metros de poligonal; 11.940 metros de nivelamento; 50.270 metros de secções transversais, altimétricas; 18.200 metros de secções batimétricas; 54 medições de descarga de rio; sendo que pelo escritório técnico foram feitos diversos cálculos analíticos e de cadernetas de campo, desenho de levantamento expedito da cachoeira de Santo Antônio, gráficos de reconhecimento geral do rio Tocantins, gráficos parciais do mesmo rio, desenho de mapas da bacia do Tocantins, desenho e projeto da estrada de rodagem Itaguatins-Descarreto.

Setor Campo — Obras: desobstrução do leito do rio: 21 troncos, 46 galharias e 5 pedras soltas; limpeza de margem: 3.820 metros de margem direita e 1.345 metros de margem esquerda.

Setor Aparelhamento: a) Oficinas — reparação e conservação de motores elétricos, motores de popa, máquinas, geradores, etc.; confecção de móveis e utensílios. b) Material Flutuante: construção de 3 botes reforçados, 4 baterias grandes e 1 bote de gaviete; reparação de 1 lancha, 3 canoas e do material em serviço. c) Equipamento Terrestre: reparação de guinchos manuais. d) Imóveis: construção de 4 galpões fechados para as oficinas e um galpão para estaleiro; adaptação de paredes no escritório, almoxarifado, alojamento e consultório médico; e) Carreiras: construção de um plano inclinado para movimentação de cargas.

XVII CONGRESSO INTERNACIONAL DE NAVEGAÇÃO

REALIZADO EM LISBOA, DE 10 A 24 DE SETEMBRO DE 1949

Em setembro de 1949 realizou-se em Lisboa o XVII Congresso Internacional de Navegação, promovido pela "Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation" e sob o patrocínio do Governo de Portugal, ao qual compareceram delegados de 16 nações, entre as quais o Brasil, representado por uma delegação integrada pelos seguintes engenheiros:

Clóvis de Macedo Côrtes, Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, como representante desse Departamento e Chefe da Delegação;

Procópio de Melo Carvalho, engenheiro Chefe do Décimo Terceiro Distrito de Portos, Rios e Canais, representando a Administração do Porto do Rio de Janeiro;

Maurício Joppert da Silva, professor catedrático da cadeira de Portos de Mar da Escola Nacional de Engenharia, representando o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

Antônio Leite Garcia, presidente da Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil (Cubrasil), representando a mesma Companhia.

Faziam, também, parte da delegação mais os seguintes engenheiros que deixaram de comparecer ao Congresso por motivos supervenientes:

Frederico César Burlamaqui, delegado permanente do Brasil junto à "Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation", e ex-Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais;

Ismael Coelho de Sousa, representante da Companhia Docas de Santos;

Edmond d'Oliveira, representante da Companhia Docas da Bahia.

Os congressos de navegação são promovidos pela "Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation" e realizam-se periodicamente em países diferentes, com caráter de rodízio. Têm eles por objetivos discutir os problemas atinentes à concessão de maiores facilidades à navegação sobre água, isto é, marítima, fluvial e lacustre; têm, pois, um caráter essencialmente técnico.

Os trabalhos do XVII Congresso se processaram dentro de um elevado espírito de cooperação e na maior cordialidade.

O temário organizado compunha-se de duas Seções uma relativa à navegação interior e outra à navegação marítima. A Primeira Seção abrangia 3 questões e 3 comunicações e, a Segunda Seção 2 questões e 4 comunicações, cujo histórico se verá adiante.

Foram apresentados ao Congresso trabalhos, compreendendo teses, memórias e comunicações, cuja relação consta do anexo III.

As conclusões, recomendações e votos aprovados pelo plenário do Congresso constam do anexo IV.

Um dos assuntos amplamente debatidos foi o de ensaios sôbre modelos reduzidos, em laboratórios de hidráulica experimental, dos projetos de obras elaborados para o melhoramento de portos, abertura dos canais, melhoramento e aproveitamento de rios, etc.

A delegação brasileira teve a oportunidade de visitar vários laboratórios da espécie.

Devido o próximo Congresso (XVIII) realizar-se em meados de 1953, a delegação do Brasil apresentou uma sugestão no sentido de que o mesmo viesse a ter lugar no Rio de Janeiro, e que foi acolhida com simpatia geral dos delegados das demais nações participantes.

O assunto, porém, só poderia ser resolvido pelo "Bureau Permanente" da Associação, em sua reunião de junho de 1950, em Bruxelas.

Infelizmente, porém, nessa reunião, foi escolhida a Itália, onde deverá, assim, ter lugar o XVIII Congresso Internacional de Navegação.

O Chefe da delegação brasileira apresentou ao referido Congresso uma memória intitulada "Portos e Rios do Brasil", constante do anexo II.

Cópia

Ofício G-142, de 22 de novembro de 1949.

Do Diretor Geral do Dep. Nacional de Portos, Rios e Canais.

Ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas

Assunto — Representação do Brasil no XVII Congresso Internacional de Navegação, reunido em Lisboa, em setembro de 1949.

Senhor Ministro,

Atendendo ao convite feito pelo Governo de Portugal para que o Brasil participasse do XVII Congresso Internacional de Navegação, promovido pela "Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation", da qual é, aliás, país aderente, e que teria lugar, como teve, em Lisboa, em setembro último, sob o patrocínio daquelle Governô, houve por bem Vossa Excia. propor a Sua Excelência o Senhor Presidente da República, a designação de uma delegação integrada por engenheiros do quadro dêste Ministério e de emprêsas concessionárias ou construtoras de portos, o que foi aceito com a designação dos seguintes engenheiros:

Clovis de Macedo Côrtes, Diretor Geral do Departamento Nacional de Pôrto, Rios e Canais, signatário do presente;

Procópio de Mello Carvalho, Chefe do 13.º Distrito de Portos, Rios e Canais, como representante da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro;

Maurício Joppert da Silva, professor de Portos de Mar da Escola Nacional de Engenharia;

Antônio Leite Garcia, presidente da Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil (Cobrasil), como representante da mesma;

Ismael Coelho de Souza, como representante da Companhia Docas de Santos;

Edmond d'Oliveira, como representante da Companhia Docas da Bahia;

Frederico Cezar Burlamaqui, delegado permanente do Brasil junto a "Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation".

2. Dos sete delegados acima só puderam seguir e tomar parte no Congresso os quatro primeiros, deixando os demais de o fazer por motivos supervenientes.

3. A sessão solene de abertura dos trabalhos do Congresso teve lugar no Palácio da Assembléia Nacional, no

dia 10 de setembro, sob a presidência do Marechal Carmona, Presidente da República de Portugal, com a presença dos delegados de 16 nações participantes, entre as quais o Brasil e o Chile, da América do Sul.

4. As sessões ordinárias tiveram início no dia 12 para exame e discussão das teses e memórias apresentadas, de acordo com o temário previamente organizado e que se compunha de questões e comunicações, distribuídas em duas seções principais, como segue:

Seção I — Navegação Interior

1.^a questão — aceleração dos transportes sobre vias de navegação interior;

2.^a questão — meios de franquear grandes alturas de queda;

3.^a questão — papel dos reservatórios de acumulação (estabelecidos nos voles principais ou secundários) na regularização das descargas de vias d'água em corrente livre ou canalizadas, na atenuação das enchentes; casos de utilização de energia; estudos em modelos.

1.^a comunicação — novas concepções em matéria da construção de eclusas;

2.^a comunicação — proteção de margens e dos fundos das vias navegáveis interiores e marítimas, assim como de canais de derivação;

3.^a comunicação — valor, sob o ponto de vista econômico, das grandes vias de navegação interior e meios particulares de desenvolver o seu tráfego.

Seção II — Navegação Marítima

1.^a questão — melhoramento de embocaduras de vias d'água naturais e artificiais, inclusive embocaduras de pequenas dimensões, seja em mar sem maré, seja em mar de maré;

Melhoramento das partes fluvio-marítimas;

Observações e resultados recentes. Novos métodos de realização;

Comparação de resultados obtidos com os fornecidos pelos ensaios sobre modelos ou pelo cálculo;

2.^a questão — instalação ótima para carga, descarga e armazenamento de produtos de petróleo nos portos; aparelhagem mecânica correspondente;

Meios de isolamento entre estas instalações (inclusive refinarias) e o resto do porto; outros meios especiais para reduzir os riscos de incêndio e outros;

Localização mais conveniente para os depósitos e para as refinarias de petróleo;

Equipamento para a distribuição de produtos de petróleo no interior do país;

Ensinamentos resultante da guerra.

1.^a comunicação — obras de defesa em plena costa para limitar as erosões; seu modo de ação; ensaios de laboratório;

2.^a comunicação — constatações recentes, precauções novas a tomar para evitar a decomposição de argamassas e concretos em água do mar;

3.^a comunicação — travessia de uma via terrestre com um canal ou uma via d'água marítima;

4.^a comunicação — penetração da agitação nos portos; meios de prevê-la e de combatê-la; ensaios de laboratório.

5. Como se vê, os assuntos tratados são da mais alta importância e de particular interesse para o nosso país, especialmente os referentes à navegação marítima.

6. Infelizmente, dada a exiguidade de tempo, não nos foi possível apresentar nenhuma tese ou memória referentes ao temário. Assim, limitamo-nos a apresentar um trabalho sucinto sobre a situação e o regime legal de nossos portos e rios e as nossas atuais realizações neste setor, conforme anexo n.º 1, e a colaborar na medida do possível, com os demais delegados de outras nações.

7. Despertou-nos um particular interesse, a questão de ensaios reduzidos, pois, atualmente, quase nada mais se executa na Europa sem ensaios prévios de laboratórios oficiais e mesmo particulares, para o estudo e exame das questões de hidráulica fluvial e marítima.

8. Os trabalhos do Congresso, cuja organização e condução foram sempre

primorosos, decorreram sempre em um ambiente da maior cordialidade, e com a mais alta superioridade de vistas, exclusivamente com o objetivo de tirar-se o melhor proveito das observações, estudos e resultados de obras executadas pelas diversas nações participantes, e à vista das teses e comunicações apresentadas.

9. A sessão de encerramento dos trabalhos teve lugar no Instituto Superior Técnico de Lisboa, sob a presidência do representante do Sr. Ministro de Obras Públicas, na qual coube-me a honra de falar em primeiro lugar em nome da nossa delegação.

10. Tendo em vista que o próximo Congresso (XVIII) deverá realizar-se em meados de 1953, a delegação brasileira, com simpatia geral, apresentou sugestão, conforme anexo n.º 2, no sentido de que o mesmo viesse a ter lugar no Rio de Janeiro, assunto que será resolvido pelo "Bureau Permanente" da "Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation", em Bruxelas, em julho do ano próximo. Se se concretizar a nossa proposta, será o primeiro Congresso da espécie a realizar-se na América do Sul. Para a nossa proposta pedimos a aprovação e o apoio de V. Excia.,

11. A fim de retribuir a generosa acolhida que a delegação brasileira teve por parte da Comissão local organizadora do Congresso e da delegação portuguesa, resolvemos oferecer-lhes um almôço, ao qual compareceram o Embaixador do Brasil e o Ministro de Obras Públicas de Portugal. Nessa ocasião, êste último convidou a delegação brasileira a visitar, após o encerramento dos trabalhos do Congresso as grandes obras de captação de energia hidráulica e de irrigação que estão sendo levadas

a efeito no Vale do Sado, com um vulto sem precedente na história de Portugal.

12. Encerrados os trabalhos, tomamos parte no programa organizado para excursões e visitas às obras executadas ou em execução em portos e praias de Portugal. Tivemos, assim, ensejo de visitar os portos de Lisboa, Sesimbra, Setúbal, Aveiro, Douro, Leixões, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo, bem como os trabalhos da "Via e Barra" do Aveiro e as obras de defesa da praia do Espinho.

13. Entre essas obras sobressaem pelas dificuldades e pelo seu vulto, as de abrigo ao pôrto de Leixões e as de defesa contra a erosão da praia da costa do Espinho. As primeiras, isto é, as de abrigo do pôrto de Leixões foram precedidas de ensaios sôbre modelos reduzidos, feitos pelo laboratório de Louzanne, em consequência dos quais resultou uma economia de cerca de 50% sôbre o custo estimado para as obras projetadas, enquanto os ensaios absorveram, apenas, 0,7% do custo das mesmas obras.

14. Visitamos, também, o laboratório de ensaios de Lisboa, ainda em fase de organização, mas que já vem prestando serviços, sob a orientação de técnicos experimentados do grande laboratório privado de Grenoble, na França.

15. Terminada a nossa missão junto ao XVII Congresso Internacional de Navegação e, tendo em vista a autorização de V. Excia., dada ao signatário do presente e ao engenheiro Procópio de Melo Carvalho, deixamos Portugal, prosseguindo a viagem a outros países da Europa, com o fim de visitar as obras de reconstrução de alguns portos danificados pela Guerra, bem como estalei-

ros de construções navais e laboratórios de ensaios sobre modelos reduzidos.

16. Tivemos, assim, oportunidade de visitar as obras de reconstrução dos portos de Rouen, Havre e Nantes, na França; Antuérpia, na Bélgica; Rotterdam e Amsterdam, na Holanda; Londres e Glasgow, na Inglaterra; bem como estaleiros navais em Nantes, Rotterdam, Amsterdam, Glasgow e Gosport e os laboratórios hidráulicos de Madrid, na Espanha; Chatou e Maison-Alford, na França e Delft, na Holanda; colhendo nessas visitas preciosos ensinamentos, informações e dados que nos poderão ser muito úteis.

17. Durante nossa viagem, ao chegarmos à França, fomos surpreendidos com um convite do "Board of Trade", através da Embaixada Britânica em Paris, para visitar a Inglaterra, como hóspedes oficiais do Governo, ao qual não podíamos, evidentemente, deixar de corresponder.

18. Ali fomos atenciosamente recebidos, tendo, então, tido oportunidade de visitar estaleiros navais em Glasgow e Gosport, onde estão sendo construídas quatro embarcações para o Serviço de Navegação da Bacia do Prata.

19. Em Amsterdam tivemos, também, ocasião de visitar os estaleiros "Smulders" que estão construindo para a Companhia Docas de Santos um trem de dragagem, composto de uma draga de alcatruzes e quatro batelões lameiros, bem como uma cábrea flutuante para 150 toneladas.

20. Eis, Senhor Ministro, em resumo, nossa atuação quer na representação do Brasil ao XVII Congresso Internacional de Navegação quer na visita à França, Bélgica, Holanda e Inglaterra.

21. Tendo em vista o caráter dado pelo "Board of Trade" à nossa visita à Inglaterra, permitimo-nos, data vênica, encarecer a V. Excia. a conveniência de agradecer, por via diplomática, as atenções de que fomos alvo, como agentes do nosso Governo.

22. Agradecendo mais uma vez a indicação de nossos nomes para integrar a Delegação brasileira junto ao XVII Congresso Internacional de Navegação, aproveitamos o ensejo para renovar os nossos protestos da mais alta consideração e profundo respeito. — *Clovis de Macedo Côrtes*, Diretor Geral.

Cópia

Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação — Delegação permanente portuguesa.

R. S. Mamede (Aç. Caldas), 23 — Lisboa — Telef. 29384.

A l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation.

Bruxelles

SUGGESTION

Considerant qu'il n'a pas encore été réalisé aucun Congrès de Navigation dans l'Amerique du Sud;

Considerant que la ville de Rio de Janeiro offre surtout dans l'hiver des parfaites conditions de clima et de temperature pour la realisation d'une assemblée de cette nature;

Considerant qu'il existe au Brésil des importants travaux et problèmes du plus haut intérêt a la technique portuaire, tels comme des ports déjà construits ou en construction dans des plages de sable et en plein mer, d'autres, d'accès difficile, ayant forcé à la

realisation des grands travaux de protection etc., et d'amélioration dans des fleuves et ouverture de canaux, et, finalement;

Considerant qu'il sera donnée ainsi l'opportunité aux Congressistes européens d'avoir un contact plus direct avec des ingénieurs sud-américains;

La Delegation du Brésil, soussignée, a le plaisir de présenter la suggestion, pour que

le XVIII^e Congrès International de Navigation soit réalisé à la ville de Rio de Janeiro, en preference aux mois de Juillet, Aout ou Septembre.

Lisbonne le 19s Septembre 1949. — *Ingénieur Clovis Macedo Côrtes*, — *Ingénieur Maurício Joppert da Silva*. — *Ingénieur Procópio Mello Carvalho*. — *Ingénieur Antonio Leite Garcia*.

PORTOS E RIOS DO BRASIL

I — INTRODUÇÃO

O Brasil, país de vasta extensão territorial, com 8.511.189 km², possui uma orla marítima que se estende do rio Oiapoque, ao norte, ao arrião Chui, ao sul, entre os quais medeiam cerca de 38° de latitude, ou seja, 4.209 km, enquanto o desenvolvimento do litoral é de cerca de 9.060 km.

Ao longo de toda essa costa não há grandes acidentes geográficos; todavia, encontra-se, do norte para o sul, o formidável estuário do rio Amazonas, com cerca de 300 km de largura; a baía de Todos os Santos, no Estado da Bahia, com cerca de 1.012 km², e que é a maior do Brasil; a de Guanabara, uma das mais belas do mundo, com 412 km²; a de Paranaguá, no Estado do Paraná, com 677 km²; e a de São Francisco do Sul, ou de Babitonga, no Estado de Santa Catarina, com 108 km².

A partir do cabo de Santa Marta, em Santa Catarina, para o sul, a configuração da costa até então acidentada, muda bruscamente, surgindo uma vasta região lagunar, compreendendo uma série de lagoas, pequenas ou grandes, entre as quais se destacam as dos Patos e Mirim, com 9.970 e 3.740 km², respectivamente, no Estado do Rio Grande do Sul.

A costa nordeste é pobre em portos, feneceando os rios em embocaduras com bancos e baixios; a costa sueste, ao contrário, possui aspecto variado e bons portos.

As marés se propagam ao longo da costa, sensivelmente, do sul para o norte, e a sua amplitude cresce, também, no mesmo sentido, até a baía de São Marcos, no Estado do Maranhão, decrescendo daí para o norte, desde o mínimo de 0,74 m. no Rio Grande do Sul, até o máximo de 7,80 m. em São Luís do Maranhão, para decrescer a 6,83 m. em Belém do Pará.

A influência dos agentes meteorológicos sobre a maré, ao contrário, aumenta do norte para o sul, e passa a preponderar sobre os fatores astronômicos, da ilha de Santa Catarina para o sul.

As ações físicas e químicas das águas, tanto do mar, como dos rios, são muito ativas no Brasil.

Consideráveis volumes de aluviões fluviais e marítimos depositam-se nos portos, assoreando-os e exigindo um serviço intensivo de drapagem periódica ou permanente para combatê-los.

As seções costeiras compreendidas entre os Estados de Sergipe e Maranhão, ao norte, e de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, ao sul, são orladas de dunas, exigindo um intenso trabalho de fixação, por meio do plantio de espécies vegetais adequadas.

Ao longo da costa existem mais de 130 portos naturais, dos quais cerca de 47 marítimos, e os restantes fluvio-marítimos.

De todos êles, porém, apenas cerca de 50 são de maior importância.

Diante de tão avultado número de portos, fácil é compreender a impossibilidade de proceder-se a obras de melhoramentos de que todos carecem, pela vultosa despesa que isso acarretaria, sem uma utilidade imediata para a sua grande maioria, devido ao seu reduzido movimento comercial.

O Governo do Brasil, por isso, vem procurando melhorar e organizar gradativamente os mais importantes para o comércio e para a navegação e que possam concorrer para o desenvolvimento econômico do país.

Assim é que, atualmente, o Brasil já conta com 19 portos em exploração comercial organizada, com 2 outros — São Sebastião, em São Paulo e Itajaí, em Santa Catarina, — já em fase de poderem ser organizados, além de se acharem outros em construção como os de Mucuripe, em Fortaleza, no Ceará, São Francisco do Sul, em Santa Catarina, Santa

Vitória do Palmar, na lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul e Corumbá à margem direita do rio Paraguai, em Mato Grosso. Além disso, acham-se em execução pequenas obras de melhoramento de outros portos de menor importância comercial.

II — REGIME LEGAL DOS PORTOS

Nem todos os portos brasileiros estão ainda em exploração comercial organizada.

São considerados "portos organizados", pela legislação brasileira, os que têm sido melhorados ou aparelhados para atender às necessidades da navegação e a movimentação e guarda de mercadorias e cujo tráfico se realizza sob a direção de uma "administração do porto", a quem cabe a execução dos "serviços portuários" e a conservação e ampliação das respectivas instalações.

Atualmente, os portos que se encontram nesse regime são os seguintes, em número de 19: Manaus, Belém, Natal, Cabedelo, Recife, Maceió, Salvador, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre.

Os portos ainda não organizados, isto é, os não aparelhados com instalações adequadas para acostagem de navios, são explorados em livre concorrência pelos armadores e comerciantes.

A exploração dos portos organizados é feita com o caráter de monopólio, seja diretamente pelo Governo, seja por sua delegação outorgada, mediante concessão ou arrendamento, a entidades públicas ou privadas, sempre por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas.

O melhoramento e o aparelhamento dos portos podem ser feitos pelo Governo ou por outras entidades com capitais próprios, mediante concessão.

A concessão e exploração dos portos organizados são reguladas pelo Decreto n.º 24.599, de 6 de julho de 1934, que consolidou, atualizou e ampliou toda a legislação até então existente sobre o assunto, e que resumimos em seguida:

O prazo da concessão é fixado de acordo com as dificuldades de execução das obras de melhoramento, podendo ser de até 70 anos.

As obras a executar devem ser sempre previamente aprovadas pelo Governo.

O capital de primeiro estabelecimento investido em obras e o custeio da exploração são retribuídos por taxas portuárias aprovadas pelo Governo, e que são uniformes, quanto à espécie, para todos os portos, mas que variam quanto à incidência ou valor para cada porto, a fim de atender às necessidades financeiras de cada um.

O capital empregado é, cada ano, reconhecido pelo Governo em moeda brasileira, mediante tomadas de contas regulares a que procedem seus agentes, assistidos pelos representantes dos concessionários, na conformidade das instruções aprovadas pelo Decreto número 17.788, de 8 de fevereiro de 1945.

O capital de primeiro estabelecimento deverá estar totalmente amortizado no fim do prazo da concessão, quando as obras executadas à sua conta deverão reverter, sem qualquer ônus, ao Governo.

As ampliações que se tornarem necessárias na vigência da concessão serão feitas à conta de capitais adicionais, encerrados cada decênio e que serão restituídos pelo Governo no "quantum" não amortizado, no fim do prazo da concessão, com a correspondente reversão das obras.

Esse regime oferece, entre outras, as seguintes vantagens:

- a) aproveitamento máximo da capacidade das instalações portuárias;
- b) garantia de financiamento do capital, estimulando o melhoramento dos portos;
- c) maiores facilidades para a arrecadação de impostos e taxas aduaneiras e fiscalização da defesa sanitária e social.

A utilização das instalações portuárias é, por sua vez, regulada pelo Decreto n.º 24.511, de 29 de junho de 1934, cujos pontos principais são a obrigatoriedade da sua utilização e o tratamento sem preferência para todos os que delas se servem.

Os diferentes serviços prestados pelas administrações dos portos, com exceção dos de armazenagem, são definidos e regidos pelo Decreto n.º 24.508, também de 29 de junho de 1934, que ao mesmo tempo estabelece normas gerais para a sua retribuição, que é feita mediante a aplicação de taxas portuárias fixadas para cada porto, em uma tarifa previamente aprovada pelo Governo.

O serviço de armazenagem é regulado pelo Decreto-lei n.º 8.439, de 24 de dezembro de

1945, que fixa, também, as bases de sua remuneração.

Não obstante ser a exploração comercial dos portos sujeita ao controle direto e imediato do Ministério da Viação e Obras Públicas, outros Ministérios interferem, também, com suas atribuições específicas, claramente definidas no Decreto n.º 24.447, de 22 de junho de 1934.

Esse é, em resumo, o regime legal a que estão sujeitos os portos brasileiros.

III — RÊDE FLUVIAL BRASILEIRA

O Brasil é dotado de uma extensa rêde fluvial, que corta o seu território em todos os sentidos, e que se tornará um meio de transporte importantíssimo quando se completarem os respectivos melhoramentos, já programados aliás, e se puder executar a ligação entre as suas principais bacias hidrográficas.

A maior parte dessa rêde é navegável durante todo o ano, embora a navegação se processe com algumas dificuldades, em certos trechos de rios, na época das estiagens, devido a obstáculos existentes nos leitos respectivos.

As condições naturais de navegabilidade dos rios que formam essa rêde, não são, porém, uniformes, como é óbvio; variam de um para outro rio, e de uma secção para outra do mesmo rio.

Decorre, daí, a necessidade de ter-se de adotar embarcações de características diferentes para cada secção do rio, cujas condições são próximamente as mesmas, ou então, de ter-se de sujeitar as mercadorias a baldeações em determinados locais, sobretudo nas grandes estiagens, ou, ainda, a reduzir, nessas ocasiões, a utilização da capacidade das embarcações, medidas essas sempre onerosas.

Além das restrições inerentes ao regime próprio dos rios, a navegação encontra ainda outros obstáculos naturais, tais como:

a) passagens difíceis, com pequenas profundidades durante as estiagens, em trechos descontínuos, denominados pelos navegantes "passos" ou "altos fundos";

b) "corredeiras" ou "rápidos", trechos em que devido à maior declividade do leito dos rios, aumenta a velocidade das águas;

c) sinuosidade, por vêzes muito pronunciada, do talvegue;

d) pequena largura do canal de navegação;

e) margens mal definidas, quando baixas, durante as enchentes;

f) curvas muito fechadas, ou de pequeno raio;

g) pedras soltas, isoladas ou restingas de pedra;

h) margens erodíveis;

i) cascos naufragados ou aerolitos, nas proximidades das rotas de navegação;

j) troncos submersos;

k) "camalotes", "água-pés" ou "baronezas" e troncos flutuantes na época das enchentes;

l) "neblina" ou "cerração" nos meses de inverno.

Por outro lado, a ainda baixa densidade demográfica e, conseqüentemente, a reduzida produção e consumo dos pequenos núcleos de população marginais exigem a continuidade da navegação, mas não permitem, em geral, como seria de desejar, a utilização de embarcações de maior tonelagem, mesmo que as condições de navegabilidade das respectivas vias fluviais o permitam, o que tornaria, evidentemente, o transporte mais barato.

Dentro dessa realidade, e tendo em vista que a rêde hidrográfica brasileira tem cêrca de 38.000 quilômetros navegáveis, compreende-se facilmente quão grandes são as dificuldades que se encontram para a solução econômica do problema da navegação interior.

A despeito de tudo, porém, o Govêrno do Brasil está empenhado na realização do programa já esboçado para o melhoramento das condições de navegabilidade de rios e para a abertura de canais.

Esse melhoramento, que será progressivo e sistemático, consiste, em linhas gerais, na limpeza e desobstrução do leito, derrocamento de parceris, fixação de margens, dragagem de altos fundos, balizamento, obras fixas de regularização, aparelhamento dos portos marginais e, finalmente, canalização, quando fôr o caso.

Concomitantemente, com as primeiras etapas do melhoramento, procede-se às observações necessárias ao estudo do régimen de cada rio, ao levantamento topo-hidrográfico dos respectivos cursos e, quando aconselhável, ao levantamento aero-fotogramétrico das bacias hidráulicas e hidrográficas, bem como aos estudos complementares para o futuro apro-

veitamento integral de cada curso d'água, e aos trabalhos de defesa contra as inundações e saneamento das regiões habitadas.

A quasi totalidade dos rios navegáveis é trafegada, embora precariamente, salvo algumas exceções, por navios de pequeno porte, movidos a vapor ou a motor, com rodas de propulsão laterais ou de pôpa, e também com hélices.

A navegação desses rios se iniciou com embarcações adaptadas às condições naturais de cada um, e de modo muito primitivo.

O Governo do Brasil está também muito empenhado na renovação e modernização de sua frota mercante fluvial, substituindo as embarcações obsoletas por outras dotadas de maiores velocidades, de mais conforto para tripulantes e passageiros, e de menor custeio, com o fim de baratear o custo dos transportes e encurtar, no tempo, as distâncias.

O Plano Geral de Viação Nacional foi recentemente revisto e meticulosamente estudado, incluindo-se nele, pela primeira vez, o sistema fluvial e procurando-se articulá-lo com os demais meios de transporte.

É a primeira vez que se cogita, assim, de uma política d'água no Brasil. Assim, é de esperar que dentro de poucos anos o Brasil venha a ter uma navegação interior eficiente e à altura das exigências do incremento da sua economia interna.

O mapa anexo demonstra claramente a vastidão da rêde fluvial brasileira, cuja importância não é preciso encarecer.

IV — ATIVIDADES DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

O melhoramento dos portos e vias navegáveis brasileiras está a cargo do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, órgão diretamente subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, e vem merecendo do Governo da União uma atenção muito especial, pela sua incontestável importância na economia dos transportes.

Se por um lado o melhoramento de alguns portos, como os de Manáus, Belém, Vitória, Rio de Janeiro e Santos, consistiu apenas na execução de obras de acostagem e de armazenamento, na instalação de aparelhagem e dragagem dos respectivos canais de acesso e encoradouros, em outros, foram necessários meticulosos estudos e prolongadas observações para conhecimento do regímen das águas, de

modo a que se pudesse levar a bom termo as obras de melhoramento de suas barras e canais de acesso.

Entre estes últimos salientam-se, pelos resultados obtidos com as obras realizadas, para a abertura de suas barras, os do Rio Grande, Laguna e Itajaí

Em outros, ainda, o problema apresentou-se diferente, exigindo obras de abrigo, tais como os de Recife e Salvador.

Mais recentemente iniciou-se a construção do pôrto de Mucuripe, em Fortaleza, Ceará, situado em enseada arenosa e aberta, diretamente exposta à ação das vagas e sujeita ao arrasto litorâneo que se processa constante e ininterruptamente num só sentido, de leste para oeste, pela ação das correntes e dos ventos, exigindo, assim, a construção de um quebra-mar com a dupla finalidade de abrigar a enseada e de defendê-la contra o assoreamento.

Este é, no momento, o pôrto de mais difícil execução que se está construindo no Brasil e cujo projeto foi amplamente discutido nos meios técnicos brasileiros, divergindo as opiniões quanto ao sucesso das obras, tais as dificuldades que o problema apresenta, o qual pende, ainda, de solução final.

Existem ainda, outros portos cujo melhoramento é tecnicamente difícil dentro de condições econômicas razoáveis; entre estes salientam-se os de Macáú e Areia Branca, no Estado do Rio Grande do Norte, e que são os maiores exportadores de sal do Brasil.

Efetivamente, trata-se de portos situados em costa arenosa de pequena declividade e em embocadura de rios, cujo deflúvio nas estiagens é muito reduzido, apresentando, assim, profundidades escassas, e onde as isobatas de 7 e 8 m. acham-se a 6 e 8 km. respectivamente do litoral.

Tudo leva a crer que os canais de acesso que aí fossem abertos, por dragagem, não se conservariam, sem a execução de vultosas obras fixas. Se considerarmos, ainda, o fato de haver construção, verifica-se que o vulto de tais obras está em flagrante desproporção com o movimento atual e com o desenvolvimento que esses portos possam ter nos próximos anos.

A rêde hidrográfica brasileira, por sua vez, como dissemos, estende-se através de regiões na sua maioria de baixa densidade demográfica e, portanto, de reduzida produção e consumo; o seu melhoramento, porém, é da mais

alta importância para o desenvolvimento da economia nacional.

Como se vê o melhoramento de portos e vias navegáveis constitui um problema de grande envergadura, que não pode ser resolvido com soluções simplistas e por um só Governo; é, ao contrário, trabalho para mais de uma geração.

À vista disso, tornou-se necessário estabelecer uma escala de prioridades para a execução desses melhoramentos, enquadrando-a dentro das possibilidades financeiras do país.

Com esse objetivo, o Governo da União determinou que fossem elaborados programas das necessidades imediatas para execução em curto prazo. E, assim procedendo, foram primeiramente organizadas as relações-programas para ampliação e reaparelhamento dos portos organizados ou já em exploração co-

mercial, seja a cargo do próprio Governo da União, seja de concessionários, empresas privadas ou Governos Estaduais, as quais exigirão para o seu integral cumprimento recursos que montam a cerca de Cr\$ 1.758.000.000,00.

Foram, também, programados a construção de novos portos, o melhoramento de vias navegáveis, a dragagem dos ancoradouros, canais de acesso e barras dos portos, a aquisição de nova frota de dragagem e da demais aparelhagem indispensável à consecução daqueles objetivos.

As vias fluviais foram, pela primeira vez, como dissemos, incluídas no Plano Geral de Viação Nacional.

Estabeleceu-se, destarte, as diretrizes gerais de uma política portuária e de vias d'água.

Os programas elaborados constam dos quadros anexos e que assim se resumem:

	Cr\$
I — Portos organizados a ampliar e reaparelhar	1.757.662.819,20
II — Portos a completar, ampliar ou aparelhar pelo Governo da União	207.000.000,00
III — Portos dados em concessão a concluir, ampliar, aparelhar ou a construir	723.000.000,00
IV — Portos a construir	1.113.600.000,00
V — Portos fluviais a construir	77.000.000,00
VI — Instalações rudimentares em portos	110.000.000,00
VII — Dragagem a executar	684.300.000,00
VIII — Melhoramento das condições de navegabilidade da rede fluvial	275.500.000,00
IX — Aparelhamento	411.100.000,00
X — Fixação de dunas	18.000.000,00
Total	5.377.162.819,20

Entre os problemas mais urgentes, evidentemente, sobressai, pela sua importância, o do melhoramento dos portos. Um porto só é eficiente quando oferece boas condições de acesso e de abrigo às embarcações que o demandam, e quando permite operações com rapidez e segurança, o que vale dizer, quando está bem aparelhado.

Ora, como durante a última guerra tornou-se praticamente impossível a renovação do aparelhamento portuário e até a sua própria conservação, pelas dificuldades de aquisição de materiais no mercado externo, a sua situação, ao terminar a guerra era por demais precária, não podendo mais suportar qualquer sobrecarga que lhe fosse exigida.

Sobrevindo, em seguida, como era de esperar, uma importação massiva para suprir as necessidades do comércio e da indústria, cujos estoques se achavam grandemente desfalcados situação essa ainda agravada pela greve dos marítimos então deflagrada nos Estados Unidos, passaram os navios a chegar aos portos como que em comboios, não sendo possível operá-los com a rapidez desejada, ocasionando, assim, a mais grave crise de congestionamento de que há notícia entre nós, e que teve de ser enfrentada pelo Governo. Essa situação de longa espera dos navios nos portos durante dias e semanas seguidas, provocou reclamações e críticas de toda espécie contra a administração pública. Felizmente,

porém, com as providências urgentes tomadas pelo Governo, tanto de caráter administrativo, como técnico, a crise foi debelada.

Antes mesmo, porém, que ocorresse essa crise, isto é, cerca de um ano antes de terminar a guerra, já o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais vinha se preocupando seriamente com a situação precária em que se encontravam os portos nacionais, tomando para isso as medidas preliminares que se faziam necessárias para a recuperação e reparação geral das instalações, bem como para o seu reaparelhamento e ampliação quando fosse o caso, para que os mesmos pudessem não só enfrentar o surto de desenvolvimento que era de se esperar no após guerra, com a retomada do comércio internacional, como para melhor atender às exigências sempre crescentes da navegação e do comércio.

Dessas providências resultaram os planejamentos parciais, ditos relações-programas, a que já nos referimos anteriormente. Tendo em vista, entretanto que, para a execução desses programas, os concessionários respectivos não dispunham de recursos, teve o Governo necessidade de autorizar a cobrança de uma taxa especial, aplicável às mercadorias movimentadas pelas instalações portuárias, em cuja arrecadação pudessem os concessionários garantir o financiamento das operações de crédito que se tornassem necessárias àquele fim. A referida taxa especial, denominada taxa de emergência, pelo seu caráter, foi assim criada pelo decreto-lei n.º 8.311, de 6 de dezembro de 1945 e regulada pela Portaria 1.090, de 20 desse mesmo mês e ano, do Ministério da Viação e Obras Públicas.

Além disso, outras medidas foram tomadas pelo Governo, tornando, assim, possível a execução dos melhoramentos programados, os quais constam de obras, serviços e aquisições que a seguir resumiremos para que se tenha uma idéia do que já se fez e do que se está fazendo nos portos brasileiros, depois da última guerra.

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

Obras e serviços em execução e aparelhamento adquirido

1. Construção de 1.330 metros de cais em estacas pranchas de aço, com placas de ancoragem, para 6 e 8 metros de profundidade, com as respectivas obras complementares destinadas à pequena cabotagem e à movimen-

tação de combustíveis líquidos. Com este novo cais, construído em prolongamento ao existente em São Cristóvão, poder-se-á liberar uma extensão equivalente de cais para mercaderias de longo curso e grande cabotagem.

Esta obra, da qual uma parte já está sendo utilizada, deverá ficar concluída até fins do corrente ano.

2. Construção de um "pier" em concreto armado, na Praça Mauá, próximo ao centro comercial, no coração da cidade, com 400 metros de extensão, 83 de largura e 14 de profundidade, onde poderão atracar os maiores transatlânticos do mundo. Nesse "pier" serão construídos 2 grandes armazéns de 3 pavimentos cada um, sendo os dois primeiros pavimentos para mercadorias e o terceiro para passageiros. O "pier" será provido de linhas férreas, e tanto êle como os armazéns serão equipados com o mais moderno aparelhamento a fim de que os navios possam operar com maior rendimento e os passageiros embarcar e desembarcar rapidamente e com toda a segurança. Além disso, nos pisos destinados a passageiros, êstes encontrarão aí tôdas as facilidades alfandegárias, serviço telefônico, correios, telégrafos, bureau de informações etc.

Essa obra, já em franco desenvolvimento, deverá ficar concluída em 1951.

3. Construção de um armazém de dois pavimentos, com 6.000 m² de área, no citado cais de São Cristóvão, já quase concluído.

4. Instalações para combustíveis líquidos, ainda a executar.

5. Construção de um silo para sal a granel, com capacidade para 50.000 toneladas, a ser iniciado no corrente ano.

6. Construção de edifícios com cerca de 1.000 apartamentos para residência de operários, situados a cerca de 700 metros das instalações portuárias. Os dois primeiros blocos de 225 apartamentos já se acham iniciados.

Trata-se de obra de grande alcance social.

7. Construção de uma estação com cerca de 9.000 m² para expurgo de cereais, seja por processo químico seja elétrico, com o emprêgo de ondas curtas.

Essa estação já está concluída, devendo brevemente começar a funcionar.

8. Remodelação das oficinas.

9. Cobertura de pátios.

10. Construção de mais um andar no armazém de bagagem.

11. Dragagem da bacia de evolução dos novos cais.

12. Dragagem de conservação da bacia de evolução dos cais existentes.

13. Aquisição de 38 guindastes elétricos de pórtico, com 20 metros de raio de ação.

14. Idem, de 15 guindastes de pórtico equipados com motor Diesel com capacidade para 5 toneladas.

15. Idem, de 10 guindastes a motor, sobre rodas de pneumáticos com capacidade para 5 toneladas.

16. Idem, de 38 pontes rolantes de 2 toneladas.

17. Idem, de uma cábrea flutuante para 107 toneladas.

18. Idem, de 9 locomotivas de bitola de 1,60 m. e 2 de bitola de 1,00 m.

19. Idem, de 2 locomotivas a vapor.

20. Idem, de 150 vagões plataformas de 1,60 de bitola e 50 toneladas de capacidade, sendo 50 especiais para minério.

21. Idem, de aparelhamento mecânico, tais como tratores, empilhadeiras, carregadores de madeira, etc.

Tôdas essas aquisições estão feitas e grande parte do material já em serviço.

PORTO DE SANTOS

1. Construção de 17,10 m. de cais, em concreto armado, entre Saboó e o Valongo, para 11 metros de profundidade e obras complementares. Dêste total já se acham concluídos 750 metros.

2. Construção de 330 m. de cais em estacas-pranchas de aço para 5 m. de profundidade, destinados à pequena cabotagem, já concluídos.

3. Ampliação das instalações de combustíveis líquidos, na ilha de Barnabé, com a construção de 19 novos tanques.

4. Instalação de 24 tanques para gás liquefeito no cais de Saboó.

5. Construção de 2 armazéns externos.

6. Aquisição de 47 guindastes de pórtico, elétricos.

7. Idem de 27 guindastes sobre lagartas.

8. Idem de 22 guindastes sobre rodas com pneumáticos.

9. Idem de 9 locomotivas Diesel-elétricas.

10. Idem de 100 vagões plataformas.

11. Idem de 30 cavalos mecânicos e 90 rebouques.

12. Idem de 76 empilhadeiras.

13. Idem de 100 carrinhos elétricos.

14. Idem de 20 tratores.

15. Aquisição de uma draga de alcatruzes com capacidade para 500 m3 horários.

16. Idem de 4 lameiros com capacidade para 500 m3 cada um.

17. Idem de 17 chatas de 250 toneladas cada uma.

18. Idem de uma cábrea flutuante para 150 toneladas de capacidade.

19. Remodelação das oficinas.

20. Construção de sub-estações elétricas e vestiários para o pessoal.

PORTO DE SALVADOR — BAHIA

1. Construção de uma estação de passageiros, ainda por iniciar.

2. Cobertura de pátios, já concluída.

3. Calçamento da faixa do cais, em franco andamento.

4. Remodelação das oficinas.

5. Aquisição de 12 guindastes elétricos de pórtico, já em funcionamento.

6. Idem de um rebocador, já operando.

PORTO DE PARANAGUÁ

1. Construção de 270 metros de cais em estacas-pranchas de aço, para 8 m. de profundidade, já em vias de conclusão.

2. Construção de um parque para madeiras.

3. Aquisição de 3 locomotivas Diesel, para bitola de 1,00 m.

Além das obras e aquisição de maior vulto, acima citadas, outras, também, acham-se em plena execução em outros portos, como abaixo discriminaremos.

Assim, em Santa Catarina, prosseguiram com toda a intensidade as obras do cais do porto de São Francisco, a cargo do Governo do Estado, seu concessionário, e as do porto de Itajaí, a cargo do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, sendo que as dêste último porto, constantes de 233,60 metros de

cais de atracação, aterro, dragagem, calçamento e metade do primeiro armazém com a área de 2.000 m², linhas de guindastes, etc., já se acham concluídas, devendo ser entregues

No pôrto carvoeiro de Imbituba, a cargo do concessionário, foi feita, em princípios deste ano, a dragagem da bacia de evolução com a draga "Maranhão", de propriedade do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais ficando o mesmo capacitado para receber navios até 8 metros de calado.

Em Laguna está sendo feita com aquela mesma draga, e por conta do Governo da União, a dragagem da bacia de evolução cujo volume é estimado em 680.000 metros cúbicos, dos quais 440.000 m³ já foram dragados.

O Governo da União está, também, construindo o pôrto de Santa Vitória do Palmar, no extremo sul da lagoa Mirim e a respectiva estrada de acesso à cidade. Iniciadas as obras em 1943, foram executados, até 1945, o aterro de acesso ao pôrto, 200 metros da ponte em concreto, 90 metros de muralha de cais e 1.720 m³ de aterro entre os muros, construção da estação de desembarque e 1.550 metros de estrada concretada. De 1946 até agora, foram executados mais 70 metros de muralha, enrocamento de proteção do aterro e da estação de desembarque, respaldo e colocação do capeamento no trecho de muralha já construído, conclusão do aterro entre os muros e concretagem de mais 1.680 metros da estrada de acesso à cidade. As obras deste pôrto deverão ficar concluídas até fins de 1950.

No pôrto de Natal construiu-se um frigorífico para carne, frutas, leite e derivados devendo também construir-se um armazém para mercadorias.

No que diz respeito ao melhoramento das condições de navegabilidade dos rios, estão sendo levados a efeito serviços de desobstrução dos igarapés da zona agro-pecuária de Janauacá e Alfredo Sá, nas imediações de Manaus; dos rios da ilha de Marajó e do lago Arari, na ilha do mesmo nome, com o objetivo de recuperar suas ubérrimas terras, defendendo-as dos desastrosos efeitos das cheias, por um lado e das secas por outro.

Proseguem, igualmente, os serviços de melhoramentos dos rios Meirim, Grajaú, Itapicurú e outros, no Estado do Maranhão, do Parnaíba, no Piauí, do Furado das Conchas e Cunhaú, no Rio Grande do Norte, do canal de Goiana, em Pernambuco, — das lagoas de

Manguaba e Mundaú e dos rios Coruipé, Camaragibe e Pratagi, em Alagoas, dos rios Japarutaba e Pomonga, em Sergipe, dos rios Paraguaçu, Jequitinhonha, Pardo, Salsa, Jucurucú, Ubú e canal do Pêso, na Bahia, de Itapemirim, no Espírito Santo, da barra do Paraíba do Sul, no Estado do Rio de Janeiro, do rio Iguacú, no Paraná, dos rios Itajaí do Oeste, Ana Matias, Forquilha, Araçatuba, Lageado e Congonhas, em Santa Catarina, dos rios Jacuí e Jaguarão, no Rio Grande do Sul.

Indiscutivelmente, porém, o serviço de maior envergadura a que se procede no momento é o de aproveitamento do rio São Francisco, chamado rio da unidade nacional, e que serve a cinco Estados e onde o Governo da União invertiu até 1945, por intermédio do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais Cr\$ 7.328.948,70 e de 1946 até agora cerca de Cr\$ 67.000.000,00. As obras em execução neste rio que estão orçadas em Cr\$ 156.913.478,90, constam do melhoramento das suas condições de navegabilidade instalações de acostagem e proteção de margens dos 27 portos seguintes: Juazeiro, Petrolina, Casa-Nova, Sento-Sé, Remanso, Pilão Arcado, Xique-Xique, Barra, Barreiras, Ibotirama (ex-Bom Jardim), Paratinga (ex-Rio Branco), Carinhanha, Manga, Januária, São Francisco, Pirapora, Penedo, Propriá, Curoçá, Lapa, Santa Maria da Vitória, São Remão, Parapitinga, Piassabuçu, Traipús, Ibipetuba, Fogo e de uma barragem eclusada no braço do Sobradinho.

Além disso, estão sendo iniciados os estudos para o melhoramento do rio Tocantins, importante artéria fluvial do centro norte do país. A par desses melhoramentos estão sendo feitas instalações rudimentares de acostagem e de proteção de margens nos portos de Cametá, Santarém, Terezina, Maragogipe, Canoeiras, Belmonte, Valença, Tapercá, Ituberá, Pôrto Seguro, bem como de defesa contra a erosão do mar nas praias de Iracema, em Fortaleza e de Camalaú e Formosa, na Paraíba.

Outro problema da maior significação e de relevância para a economia nacional é o da dragagem das barras, canais de acesso e ancoradouros dos principais portos, de modo a franqueá-los a navios de maior porte e em melhores condições. O assunto vem coostituindo uma das preocupações máximas do Governo do Brasil fazendo parte do vasto programa já traçado para o melhoramento dos portos.

Para se ter uma idéia do vulto dos serviços, basta atentar para a estimativa do volume a dragar, que ascende a cerca de 45.000.000 metros cúbicos, exigindo para a sua execução um dispêndio de cerca de Cr\$ 680.000.000,00, além da aquisição da aparelhagem necessária para êsse fim e sua posterior conservação.

A última guerra veio obrigar a se reduzir e até mesmo determinar a suspensão dêsses serviços em muitos portos do mundo, pela impossibilidade da renovação da aparelhagem. No Brasil, então, o problema se tornou ainda mais grave não só porque a sua reduzida aparelhagem, além de obsoleta, estava a carecer de grandes e custosas reparações, como porque tem, também, a defrontar com a dragagem de barras de pouca profundidade a em mar agitado, o que exige dragas com características especiais e de alto custo.

Não obstante as dificuldades apontadas, vem, porém, o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, diretamente ou por intermédio de terceiros, executando os serviços de dragagem de maior necessidade e urgência, com o aparelhamento existente no Brasil, ao mesmo tempo que está procurando adquirir nova e mais moderna aparelhagem.

Com a execução dos melhoramentos planejados, os principais portos do Brasil ficarão não só em condições de melhor atender à navegação e ao comércio a que servem, como colocados, dentro da respectiva categoria, entre os melhores do mundo.

V — MOVIMENTO PORTUÁRIO

Pelo exame dos quadros estatísticos anexos constata-se o apreciável aumento de movimentação de mercadorias nos portos brasileiros nos últimos anos.

Efetivamente, a tonelage movimentada passou de 15.000.000 em 1939 para 18.200.000 em 1945, 20.095.000 em 1946, 21.301.000 em 1947 e 22.450.000 em 1948.

O mesmo, porém, não se deu com o movimento de embarcações, pois a freqüência nos portos passou de 43.278 navios com 46.938.000 toneladas de registro em 1939, para 40.260 em 1945, 45.013 em 1946, 41.956 em 1947 e 43.169 em 1948, respectivamente com 16.226.500, 24.172.000, 30.055.000 e 42.800.000 toneladas de registro.

A receita bruta da exploração, porém, aumentou progressivamente de acôrdo com o aumento da tonelage movimentada. Assim, passou de Cr\$ 162.098.901,50 em 1939 para Cr\$ 343.517.525,20 em 1945, Cr\$ 508.022.157,40 em 1946, Cr\$ 721.757.703,30 em 1947 e Cr\$ 741.262.867,40 em 1948.

VI — ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

A exploração comercial dos portos é regulada, como dissemos, pelo Decreto número 24.599, de 6 de julho de 1934, que estabelece a forma de contribuição de todos quantos se utilizam das instalações portuárias e fixa o limite máximo percentual da renda líquida auferida.

Para a organização administrativa há plena liberdade; cada concessionário adota o regime que mais lhe convém.

Assim, quando os concessionários são empresas privadas, como os dos portos de Manaus, Salvador, Ilhéus, Santos e Imbituba, mantêm êles a organização mais conveniente a cada um, como qualquer outra empresa concessionária de serviços públicos.

Quando, porém, é o próprio Governo da União que se encarrega da sua exploração, dois são os regimens adotados: o da repartição pública comum, como o dos portos de Natal e Laguna, e o autárquico, em que é assegurada à administração portuária independência financeira e administrativa, como o dos portos de Belém e do Rio de Janeiro.

Os Governos de Estados, quando concessionários de portos, seguem a mesma orientação do Governo da União. Assim, os portos de Cabedelo, Recife e Paranaguá estão sob regime autárquico, enquanto os de Maceió, Vitória, Niterói, Angra dos Reis, Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre sob o de repartição pública.

O regime autárquico oferece indiscutivelmente muito maiores vantagens que o de repartição pública, pelas facilidades outorgadas ao administrador, e a prova está na Administração do Porto do Rio de Janeiro, que se acha em magnífica situação financeira, a despeito das vultosas obras que está empreendendo com os seus próprios recursos.

A remuneração do trabalho é feita, seja pelo regime de salário, seja pelo de produção.

As administrações de portos, presentemente, só fazem os serviços terrestres, embora estejam

legalmente autorizadas a fazer, também, os de estiva e desestiva das embarcações.

Este último serviço é feito pelos sindicatos respectivos ou por empresas estivadoras particulares, ou ainda pelos próprios armadores.

O Brasil utiliza nos serviços portuários cerca de 25.000 homens, excluída a estiva.

VII — CAUSAS PRINCIPAIS DO BAIXO RENDIMENTO DE CERTOS PORTOS E MEIOS PARA MELHORÁ-LO

O rendimento das operações portuárias, como é sabido, é função de muitos fatores, tais como: aparelhamento disponível, natureza, marcas e embalagem das mercadorias, tipo do navio que as transporta, modo de estivar, quantidade de volumes a carregar ou a descarregar, seu destino, se para armazéns, se para veículos, etc.

Para as mercadorias a granel, sólidas ou líquidas, com carregamentos completos, pode-se obter um alto rendimento desde que se disponha de instalações especializadas.

Para a carga geral, porém, a situação é completamente diferente.

Segundo a experiência brasileira, três pontos dificultam extraordinariamente o desembarque, conferência e a entrega de mercadorias nos portos:

- a) embalagem inadequada;
- b) marcação deficiente e por vezes confusa dos volumes;
- c) estiva e desestiva desordenadas.

O assunto já tem sido focalizado insistentemente pelo Brasil, até em reuniões internacionais, como por exemplo na reunião da "The American Association of Port Authorities", havida no Canadá em 1948 e mais recentemente no 1.º Congresso Panamericano de Engenharia, realizado em julho último no Rio de Janeiro, em ambas através de comunicações feitas pelo Engenheiro F. V. de Miranda Carvalho, Superintendente da Administração do Porto do Rio de Janeiro.

O assunto é de tal importância, não só para os portos, como para os armadores, que merece ser examinado em seus detalhes pelos exportadores e pelos próprios armadores.

Com embalagens adequadas, volumes clara e rigorosamente marcados e uma estiva e desestiva ordenadas, o trabalho dos portos será muito facilitado, o rendimento das operações melhorará, e, conseqüentemente, os armado-

res terão a vantagem de estadias mais reduzidas nos portos.

Além disso, com a correção desses três fatores, o roubo e a avaria das mercadorias serão evidentemente reduzidos.

Releva notar que as falhas apontadas dizem respeito quase que exclusivamente às mercadorias de procedência norte-americana e aos vinhos de procedência européia.

Ainda há um outro ponto que merece ser ventilado amplamente, embora não tenha relação com o rendimento das operações: é o furto de mercadorias.

Um dos fatores que, ao nosso ver, concorre muito para a dificuldade da apuração do roubo e, portanto, da sua redução, é a ausência de responsáveis pela guarda das mesmas a bordo das embarcações.

Efetivamente, havia antigamente os chamados fiéis de porão, que eram os responsáveis pelas faltas verificadas nos mesmos.

Atualmente, porém, os navios ao atracarem a um porto passam a responsabilidade da carga e descarga das mercadorias às agências respectivas e só no fim da viagem é que vão apurar as ocorrências.

Ora, é fácil compreender quão difícil é apurar qual foi o porto em que se verificou um desvio de mercadorias, após uma viagem de 6 ou 8 escalas.

Este é uma fato para o qual pedimos a atenção, sobretudo dos armadores.

VIII — LEGISLAÇÃO TRABALHISTA E ASSISTÊNCIA SOCIAL

As relações entre empregados e empregadores é regulada pela "Consolidação das Leis do Trabalho", aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943.

O que mais interessa aos portos e à navegação, consta do Título III — Capítulo I — dessa Consolidação.

As autoridades portuárias, não se preocupam exclusivamente com o melhoramento das instalações.

A assistência aos operários e às suas famílias vem merecendo, também, a sua melhor atenção.

Medidas especiais de prevenção contra acidentes no trabalho são adotadas, tais como uso de sapato, de botas de borracha, de luvas, de óculos, de abrigos para frigoríficos, etc.

Ao longo dos cais são previstos vestiários para pessoal, onde cada operário dispõe de armário individual para guarda de seus objetos e roupas de uso, além de instalações completas de higiene.

Nos escritórios e armazéns a iluminação e ventilação são cuidadosamente estudadas, tudo com o fim de se dar ao pessoal conforto e higiene.

Os problemas de alimentação e residência são igualmente objeto de constante preocupação.

Há, também, um serviço de assistência médica bem organizado que atende aos operários e suas famílias.

A Administração de Porto do Rio de Janeiro há já vários anos vem reservando 10% de sua receita líquida para o fundo especial de assistência social, e presentemente está construindo a "Vila Portuária General Dutra", composta de edifícios de apartamentos para solteiros, casais sem filhos e com filhos.

Outros portos vêm tomando iniciativas.

IX — CONCLUSÃO

Procuramos neste trabalho resumir o que se tem feito, se está fazendo e se pretende fazer,

no Brasil, para o melhoramento dos portos e vias navegáveis.

O que ficou dito demonstra que no Brasil, se trabalha silenciosamente, mas com dedicação e que seus engenheiros portuários estudam e acompanham de perto todo o progresso técnico da sua especialidade.

Demonstra, igualmente, que no Brasil os seus problemas internos são minuciosamente estudados, nada deixando a desejar em relação ao que se procede em países de maior desenvolvimento e de maiores recursos.

Ainda agora está o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais cogitando da instalação de um laboratório de hidráulica experimental, a fim de estudar, em modelo reduzido, os projetos elaborados para o melhoramento de portos e vias d'água.

Forçoso é reconhecer, porém, que imensas são as dificuldades a vencer, maiores, certamente, que em outros países dotados de mais recursos, mas, a despeito de tudo, os brasileiros trabalham com fé nos destinos do Brasil.

Rio de Janeiro, em agosto de 1949. —
Clóvis de Macedo Côrtes, Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

ESTATÍSTICA

I — RESUMO DAS RELAÇÕES-PROGRAMAS APROVADAS PARA OS PORTOS ORGANIZADOS

PORTOS	OBRAS E SERVIÇOS	AQUISIÇÕES	TOTALS
Manáus.....	4.205.000,00	6.006.000,00	10.211.000,00
Belém.....	17.850.000,00	9.930.000,00	27.780.000,00
Natal.....	—	11.040.000,00	11.040.000,00
Cabedelo.....	2.800.000,00	3.220.000,00	6.020.000,00
Recife.....	51.987.164,00	29.633.776,00	81.620.940,00
Maceió.....	5.513.550,00	4.450.000,00	9.963.550,00
Salvador.....	1.353.930,50	20.506.185,63	21.860.116,10
Ilhéus.....	—	22.000.000,00	22.000.000,00
Vitória.....	51.825.000,00	39.760.000,00	91.585.000,00
	(não aprovada)	(não aprovada)	(não aprovada)
Niterói.....	8.220.000,00	3.100.000,00	11.320.000,00
Angra dos Reis.....	400.000,00	1.200.000,00	1.600.000,00
	(não aprovada)	(não aprovada)	(não aprovada)
Rio de Janeiro.....	345.417.000,00	90.901.000,00	435.508.000,00
Santos.....	295.230.000,00	193.930.000,00	489.160.000,00
	(aprovada)	(aprovada)	(aprovada)
	243.300.000,00	83.800.000,00	327.100.000,00
	(não aprovada)	(não aprovada)	(não aprovada)
Paranaguá.....	25.590.000,00	22.150.000,00	47.740.000,00
Imbituba.....	14.244.893,00	2.654.000,00	16.898.893,00
Laguna.....	6.200.000,00	16.550.000,00	22.750.000,00
	(não aprovada)	(não aprovada)	(não aprovada)
Pôrto Alegre.....	11.323.000,00	27.932.320,00	39.255.320,00
Pelotas.....	—	700.000,00	700.000,00
Rio Grande.....	47.455.000,00	36.095.000,00	83.550.000,00
	1.132.914.537,50	621.748.281,60	1.757.662.819,10

III — PORTOS DADOS EM CONCESSÃO A CONCLUIR, AMPLIAR, APARELHAR OU A CONSTRUIR

ESTADOS	PORTOS	UTILIZAÇÃO	ACESSO	CUSTO ESTIMATIVO EM C\$		
				OBRAS DE ACOSTAGEM	APARELHAMENTO	TOTAL
Ceará	Mucuripe	Carga geral	40.000.000,00	25.000.000,00	15.000.000,00	80.000.000,00
Pernambuco	Recife	Carga geral	—	40.000.000,00	10.000.000,00	50.000.000,00
Alagoas	Maceió	Carga geral	—	20.000.000,00	15.000.000,00	35.000.000,00
Bahia	Caravelas	Carga geral	5.000.000,00	20.000.000,00	15.000.000,00	40.000.000,00
	Ilhéus	Carga geral	—	30.000.000,00	10.000.000,00	40.000.000,00
	Salvador	Carga geral	—	40.000.000,00	10.000.000,00	50.000.000,00
Sergipe	Araçáji	Carga geral	20.000.000,00	20.000.000,00	40.000.000,00	60.000.000,00
Espírito Santo	Vitória	Mimério	20.000.000,00	45.000.000,00	20.000.000,00	110.000.000,00
Paraná	Paranaguá	Carga geral e madeira	—	25.000.000,00	20.000.000,00	45.000.000,00
	Antonina	Carga geral e madeira	3.000.000,00	8.000.000,00	7.000.000,00	18.000.000,00
Santa Catarina	São Francisco	Carga geral e madeira	—	40.000.000,00	20.000.000,00	60.000.000,00
Rio Grande do Sul	Porto Alegre	Carga geral e cereais	10.000.000,00	60.000.000,00	20.000.000,00	90.000.000,00
	Pelotas	Carga geral e cereais	—	30.000.000,00	15.000.000,00	45.000.000,00
						723.000.0000,00

IV — PORTOS A CONSTRUIR

ESTADOS OU TERRITÓRIOS	PORTOS	UTILIZAÇÃO	CUSTO ESTIMATIVO EM C\$			
			ACCESSE	OBRAS DE ACOSTAGEM	APARELHAMENTO	TOTAL
Amapá	Macapá	Carga geral	20.000.000,00	20.000.000,00	6.000.000,00	26.000.000,00
Maranhão	Itaqui	Carga geral e ol. vov.		49.000.000,00	15.000.000,00	75.000.000,00
Piauí	Luiz Corrêa ex-Amar- rajão	Carga geral e babaçu	40.000.000,00	15.000.000,00	5.000.000,00	60.000.000,00
Ceará	Camocim	Carga geral	20.000.000,00	15.000.000,00	5.000.000,00	40.000.000,00
R. G. do Norte	Areia Branca	Sal e geral	50.000.000,00	15.000.000,00	12.000.000,00	77.000.000,00
Bahia	Maceu	Sal e geral	50.000.000,00	15.000.000,00	12.000.000,00	77.000.000,00
Espírito Santo	Marau	Carga geral	5.000.000,00	20.000.000,00	15.000.000,00	40.000.000,00
	Aracruz	Minério	150.000.000,00	150.000.000,00	100.000.000,00	400.000.000,00
Rio de Janeiro	São Mateus	Madeira	20.000.000,00	8.000.000,00	7.000.000,00	35.000.000,00
	Forno	Sal e soda	15.000.000,00	18.000.000,00	12.000.000,00	45.000.000,00
São Paulo	Itararussá	Min. e carvão	48.600.000,00	75.000.000,00	42.000.000,00	165.600.000,00
Santa Catarina	Cananica	Carga geral	20.000.000,00	15.000.000,00	5.000.000,00	40.000.000,00
	Florianópolis	Carga geral	—	20.000.000,00	10.000.000,00	30.000.000,00
						1.113.600.000,00

V — PORTOS FLUVIAIS A CONSTRUIR

ESTADOS OU TERRITÓRIOS	PORTOS	UTILIZAÇÃO	CUSTO ESTIMATIVO EM Cr\$		
			OBRAS DE PROTEÇÃO E ACOSTAGEM	APARELHAMENTO	TOTAL
Guaporé.....	Porto Velho.....	Carga geral.....	5.000.000,00	5.000.000,00	10.000.000,00
Mato Grosso.....	Cuiabá.....	Carga geral.....	7.000.000,00	3.000.000,00	10.000.000,00
	Corumbá.....	Carga geral.....	17.000.000,00	8.000.000,00	25.000.000,00
	S. Luiz de Cáceres.....	Carga geral.....	4.000.000,00	3.000.000,00	7.000.000,00
	Porto Murinho.....	Carga geral.....	4.000.000,00	3.000.000,00	7.000.000,00
Rio de Janeiro.....	São João da Barra.....	Carga geral.....	6.000.000,00	4.000.000,00	10.000.000,00
Paraná.....	Foz do Iguaçu.....	Carga geral.....	4.000.000,00	4.000.000,00	8.000.000,00
					77.000.000,00

VI — INSTALAÇÕES RUDIMENTARES EM PORTOS

	OBRAS DE MELHORAMENTO	APARELHAGEM	TOTAL
Melhoramento das condições de acesso, proteção de margens, instalações rudimentares de acostagem e aparelhamento dos seguintes portos: Rio Branco, Boa Vista, Caracaf, Boca do Acre, Coarf, Enruupapé, Itacotiára, Pariutins, Óbidos, Santarém, Cameté, Tucuruí, (ex-Alcobaça), — Monte Alegre, Soure, Breves, Alenquer, Barra do Grajaú, Floriano, Paruaíba, João Pessoa, Santo Amaro, São Félix, Cachoira, Nazareth, Valença, Taperoá, Ituberá — (ex-Santarém), — Itacaré, Una, Cauveiras, Belmonte, Porto Seguro, Prado, Alcobaça, Tibiriçá, Porto do Amazonas, São Mateus, Guaiara, Porto Nacional, Pedro Afonso, Uouceição do Araguaia, São José do Tocantins, Jupia, Manga, Porto Joffre, Jaguarão, Herculanica, Joinville e outros	70 000.000,00	40.000.000,00	110 000 000,00

VII — VOLUMES A DRAGAS NOS PORTOS

Belém (-10,00 m)	2.500.000 m3
São Luís do Maranhão (-5,50 m)	1.800.000 m3
Luís Correia (ex-Amarracão) (-5,00 m)	1.000.000 m3
Camocim (-5,00 m)	1.200.000 m3
Mucuripe (-8,00 m)	700.000 m3
Areia Branca (-6,00 m)	1.000.000 m3
Macáú (-5,00 m)	900.000 m3
Natal (-8,00 m)	600.000 m3
Cabedelo (-8,00 m)	1.300.000 m3
Recife (-10,00 m)	2.000.000 m3
Maceió (-8,00 m)	150.000 m3
Aracajú (-8,00 m)	800.000 m3
Ihéus (inicial) (-8,00 m)	2.000.000 m3
Santa Cruz (Aracruz) (-12,00 m)	4.500.000 m3
Vitória (-10,00 m)	1.500.000 m3
Rio de Janeiro (-10,00 m)	1.200.000 m3
Niterói (-8,00 m)	450.000 m3
Itacurussá (-12,00 m)	2.700.000 m3
Angra dos Reis (-8,00 m)	150.000 m3
São Sebastião (-8,00 m)	200.000 m3
Santos (-11,00 m)	6.500.000 m3
Paranaguá (-8,00 m)	900.000 m3
Antonina (-6,00 m)	270.000 m3
São Francisco (-8,00 m)	1.600.000 m3
Itajaí (-6,00 m)	800.000 m3

Florianópolis (-4,50 m)	1.800.000 m3
Laguna (-7,00 m)	1.000.000 m3
Rio Grande (10,00 m)	1.000.000 m3
Pelotas (-6,00 m)	600.000 m3
Porto Alegre (-6,00 m)	1.500.000 m3
Canais interiores das lagoas dos Patos e Mirim (-6,00 m)	3.000.000 m3
Total	45.620.000 m3

Custo Provável:

Cr\$

45.620.000 m3 a

Cr\$ 15,00 = 684.300.000,00

VIII — MELHORAMENTO DAS CONDIÇÕES DE NAVEGABILIDADE DA REDE FLUVIAL.

Rios da Amazônia	10.000.000,00
Rios e Canais do Maranhão	8.000.000,00
Rio Paruaíba	20.000.000,00
Rio Cunhaú e outros do R. G. do Norte	3.000.000,00
Via Cabedelo-João Pessoa	5.000.000,00
Canal de Goiana (Pernambuco)	3.500.000,00
Rios de Alagoas	6.000.000,00

Rios e Canais de Sergipe ..	10.000.000,00	Outros rios de Santa Catarina	6.000.000,00
Rio Paraguaçu — trecho inferior	15.000.000,00	Rio Jacuí	15.000.000,00
Outros rios da Bahia (Contas, Pardo e Jequitinhonha)	15.000.000,00	Outros rios do Rio Grande do Sul	6.000.000,00
Rios do Espírito Santo ..	10.000.000,00	Rio Uruguai	5.000.000,00
Rio Paraíba do Sul	15.000.000,00	Rio Paraguai e afluentes ..	10.000.000,00
Lagoa de Araruama	2.500.000,00	Rios Tocantins e Araguaia	20.000.000,00
Rio Tieté	10.000.000,00	Início da ligação das bacias do Jacuí ao Ibicuí ..	8.000.000,00
Rio Paraná e afluentes ...	6.000.000,00	Estudos preliminares para o melhoramento dos rios, inclusive levantamento aero-fotogramétrico ...	30.000.000,00
Rio Iguaçu e afluentes ...	12.500.000,00		
Abertura do canal do Varadouro	12.000.000,00		
Canal Laguna-Araranguá ..	12.000.000,00	Total	275.500.000,00

IX — APARELHAMENTO

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	PREÇO DE UNIDADE	CUSTO TOTAL
Dragas de alto mar.....	2 un.	40.000.000,00	80.000.000,00
Idem, de sucção e recalque..	4 "	15.000.000,00	60.000.000,00
Idem, de alcatruzes.....	2 "	15.000.000,00	30.000.000,00
Idem, fluviais.....	20 "	3.000.000,00	60.000.000,00
Derrocadeira.....	1 "	15.000.000,00	15.000.000,00
Batelões de fundo falso, auto-propulsores.	6 "	7.000.000,00	42.000.000,00
Idem, s/propulsão.....	4 "	3.500.000,00	14.000.000,00
Conjuntos bomba-motor (booster).....	4 "	3.000.000,00	12.000.000,00
Cábreas para 100 toneladas.....	2 "	10.000.000,00	20.000.000,00
Drag-lines.....	12 "	600.000,00	7.200.000,00
Tubulação de recalque, terrestre e flutuante e de diversos diâmetros.....	15.000 mt	600,00	9.000.000,00
Rebocador de alto mar de 1.200 HP.....	1 un.	7.000.000,00	7.000.000,00
Navio-tanque.....	1 "	15.000.000,00	15.000.000,00
Barcas-tanques.....	4 "	2.000.000,00	8.000.000,00
Lanchas.....	10 "	200.000,00	2.000.000,00
Rebocadores de 100 a 200 HP.....	4 "	1.000.000,00	4.000.000,00
Harbor master.....	15 "	200.000,00	3.000.000,00
Aparelhos de escafandro.....	10 "	30.000,00	300.000,00
Sondas geológicas.....	10 "	100.000,00	1.000.000,00
Caminhões.....	20 "	80.000,00	1.600.000,00
Equipamento para estaleiros.....	—	—	20.000.000,00
TOTAL.....			Cr\$ 411.100.000,00

X — FIXAÇÃO DE DUNAS

	Aracati	1.000.000,00
	Areia Branca	2.500.000,00
	Macáú	2.500.000,00
	Sergipe	4.000.000,00
	Laguna	3.500.000,00
	Total	18.000.000,00

	Cr\$	
Luis Correia (ex-Amarrasão)	1.500.000,00	
Camocim	1.000.000,00	
Pecém	500.000,00	
Fortaleza	1.500.000,00	

CAPITAIS INVERTIDOS NOS PORTOS DE CONCESSÃO E NOS ADMINISTRADOS PELA UNIÃO

PORTOS	REGIME	CAPITAL INVER TIDO	ANO DA APURAÇÃO	OBSERVAÇÕES
Manáns	Concessão a particular	20.585.024,50	1946	Tomada de contas aprovada.
Belém	Administração Federal (autarquia)	307.013.948,60	1939	Valor resultante da conversão do capital ouro da antiga Companhia "Port of Pará".
Fortaleza	Concessão do Estado do Ceará	26.363.067,40	1947	Tomada de contas aprovada.
Natal	Administração Federal (D.N.P.R.C.)	21.179.150,54	1944	Dados extraídos do relatório anual. A importância inclui os bens pertencentes ao 5.º D.P.R.C.
Cubedelo	Concessão ao Estado da Paraíba	11.428.691,90	1947	Tomada de contas aprovada.
Recife	Concessão ao Estado de Pernambuco	208.815.184,70	1947	Tomada de contas aprovada.
Maceió	Concessão ao Estado do Alagoas	20.048.911,45	1946	Tomada de contas aprovada.
Araçajú	Concessão ao Estado de Sergipe	2.197.160,00	1941	Tomada de contas aprovada.
Salvador	Concessão a particular	155.074.351,60	1948	Tomada de contas pendente de aprovação.
Ilhéus	Concessão a particular	6.553.185,70	1948	Tomada de contas pendente de aprovação.
Vitória	Concessão ao Estado do Espírito Santo	43.627.122,30	1947	Tomada de contas aprovada.
Niterói	Concessão ao Estado do Rio de Janeiro	20.857.159,20	1929	Tomada de contas aprovada.
Rio de Janeiro	Administração Federal (autarquia)	529.088.283,70	1948	Dados extraídos do relatório anual.
Angra dos Reis	Concessão ao Estado do Rio de Janeiro	6.526.264,63	1940	Tomada de contas pendente de aprovação.
São Sebastião	Concessão ao Estado de São Paulo	16.225.284,70	1947	Tomada de contas aprovada.
Santos	Concessão a particular	274.928.402,80	1946	Tomada de contas aprovada.
Paranaguá	Concessão ao Estado do Paraná	16.964.695,50	1947	Tomada de contas aprovada.
Imbituba	Concessão a particular	18.181.182,10	1947	Tomada de contas aprovada.
Laguna	Administração Federal (D.N.P.R.C.)	53.731.167,60	1945	Avaliação ditada procedida pelo D.P.R.C. 17.º e aprovada pela diretoria central
Rio Grande	Concessão ao Estado do Rio Grande do Sul	143.016.846,00	1917	Tomada de contas pendente de aprovação.
Pelotas	Concessão ao Estado do Rio Grande do Sul	5.911.223,50	1947	Tomada de contas pendente de aprovação.
Porto Alegre	Concessão ao Estado do Rio Grande do Sul	58.220.135,40	1947	Tomada de contas pendente de aprovação.

NÚMERO DE ORDEM	PRO DE ÓLEOS		FORNECEDORES DE CARVÃO NÚM.	CABREAS		REBOCADORES		OBSERVAÇÕES
	NTO	DESCARGA t		NÚM.	PODER t	NÚM.	POTENCIA H P.	
1		—	—	1	30	3	30 a 70	Organizado
2		—	—	2	20	5	240 a 600	Organizado
3		—	—	—	—	—	—	
4		—	—	—	—	—	—	
5		—	—	—	—	—	—	
6		—	—	—	—	—	—	
7		—	—	—	—	—	—	
8		—	—	—	—	—	—	
9		—	—	—	—	—	—	
10		—	—	1	30	3	25 a 400	Organizado
11		—	—	—	—	1	250	Organizado
12		—	—	—	—	—	—	
13		—	3	1	60	5	80 a 1.350	Organizado
14		—	—	—	—	—	—	Organizado
15		—	—	—	—	—	—	
16	56	50 a 300	—	1	120	3	150 a 700	Organizado
17		—	—	—	—	—	—	Organizado
18		—	—	1	80	1	75	Organizado
19	00	200 a 400	—	1	107	31	20 a 1.700	Organizado
20		—	—	—	—	—	—	Organizado
21		—	—	—	—	—	—	Organizado
22	31	90 a 300	—	1	80	3	250 a 1.200	Organizado
23	65	250 mil litros	—	1	30	1	—	Organizado
24		—	—	—	—	—	—	
25		—	—	—	—	—	—	Cais em execução
26		—	—	—	—	—	—	Cais em execução
27		—	—	—	—	—	—	
28		—	—	—	—	—	—	
29		—	—	—	—	—	—	Organizado
30		—	—	1	30	3	150 a 250	Organizado
31		—	—	—	—	3	150 a 300	Organizado
32		—	—	1	90	6	150 a 700	Organizado
33		—	—	—	—	—	—	
34		—	—	—	—	—	—	

1948.

QUADRO II

O C O M E R C I A L

NÚM RO	EXPORTAÇÃO (em tons.)				TOTAL DA IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO	RENDA BRUTA DAS TAXAS	IMPOSTO ADI- CIONAL DE 10% SOBRE A IMPORTAÇÃO
	Longo curso	Grande ca- botagem	Pequena ca- botagem	Total			
	18.931 56.340	19.005 114.767	28.183 36.943	65.209 208.050	213.396 613.302	7.530.833,70 16.858.626,70	368.596,10 3.272.933,30
	45.939 17.481 5.964 —	45.226 9.211 23 651	— — 1.548 —	91.225 26.692 7.535 651	215.697 36.605 9.139 3.486	— — — —	285.157,30 55.601,50 48.940,30 —
	17.220 84.036 —	7.231 38.430 19.248	476 141 —	24.930 122.607 19.248	26.743 235.947 20.457	— — —	— 1.501.783,70 —
	9.702 68.588 — — 390.193 63.136	23.940 67.287 6.733 — 354.883 115.569	282 208 — — 28.771 89	33.924 136.083 6.733 — 773.847 178.794	65.714 170.705 13.585 — 1.580.466 229.868	1.109.749,10 2.576.402,30 — — 51.883.147,90 6.529.835,20	253.100,70 287.327,00 — — 6.269.955,20 263.087,10
	136 115.772 46.151	52.357 71.166 10.931	— 36.423 12.152	52.493 223.381 69.234	72.138 620.384 127.725	— 28.683.798,20 3.960.105,20	717,10 2.562.829,80 —
	535.403 876.421 3.400 11.778	54.678 644.900 479.648 2.599	385 115.912 946 493	501.466 1.637.233 483.994 14.870	671.002 6.559.776 734.025 46.666	10.423.322,40 263.051.614,10 2.217.111,80 1.216.212,00	159.980,50 59.557.493,10 680,10 —
	353.615 139.909 62.158 123.508 59.524 20.303 1.922 2.113 214.312 230 212.731 16.410	283.892 67.581 46.536 110.539 69.717 38.443 425.696 161.694 375.603 91.199 127.300 —	1.825 — — 5.021 315 950 — 5.754 189.122 36.625 73.514 54.390	1.642.332 207.493 108.694 239.068 129.556 59.899 427.618 169.561 779.037 128.054 413.545 70.800	4.974.369 326.845 148.867 292.586 169.435 91.726 430.620 189.697 2.273.967 381.603 818.841 77.756	258.092.878,70 6.940.908,00 — — — — 8.070.758,20 4.085.076,80 37.916.753,60 4.832.876,30 25.343.027,20 —	72.916.527,50 859.360,40 — 298.331,50 190.664,30 32.279,30 — — 5.079.857,80 43.793,80 1.126.809,40 —
	2.827	—	272	3.099	6.514	—	28.126,20
	1.577.216	3.939.799	630.740	9.147.755	22.450.555	741.262.867,40	155.463.033,20

MOVIMENTO ESTATÍSTICO DOS PORTOS DO BRASIL NO ANO DE 1948.

Quinta 11

NÚMERO DO ANEXO	PORTOS	MOVIMENTO MERCANTIL							MOVIMENTO COMERCIAL										TOTAL DO MOVIMENTO COMERCIAL	DEPOSITO ADICIONAL DE 10% CONTRA EXPORTAÇÃO
		Longo curso	Grande curso	Pequeno curso	Total	Longo curso	Grande curso	Pequeno curso	Total	Longo curso	Grande curso	Pequeno curso	Total	Longo curso	Grande curso	Pequeno curso	Total	DIÁRIO DE EXPORTAÇÃO		
NOITE																				
1	Manóia	39	19	15	811	161.015	91.613	20.825	316.881	21.160	51.123	72.605	147.187	18.931	19.033	28.185	66.109	218.306	7.510.833,70	198.606,10
2	Belfm	272	251	269	783	815.28	163.278	70.308	1.218.847	177.699	116.108	111.085	405.252	55.119	111.207	30.613	298.630	613.302	16.858.676,70	3.272.633,30
NORDESTE																				
NORDESTE OCEANICO																				
1	São Luís	23	211	23	1.215	215.575	1.3975	31.623	760.180	9.513	52.270	62.681	121.152	15.019	15.221	-	111.225	215.007	-	285.157,30
1	Palmas	7	308	9	246	101.152	101.151	2.133	261.691	1.481	8.574	-	8.013	17.181	9.211	-	28.602	70.605	-	55.601,50
3	Luzitânia	15	3	110	116	17.243	51	1.511	30.452	1.190	411	-	1.601	5.960	25	1.518	7.535	9.159	-	48.910,50
6	Paralló		58		298		6.765		6.715		2.838		2.838		651		651	1.186		-
NORDESTE INTERIORE																				
7	Lambaré	16	11	11	11	12.770	21.399	4.968	19.914	-	1.519	261	1.813	17.270	7.231	176	21.970	26.713	-	-
8	Lafayette	288	132	281	890	673.119	741.993	72.800	1.117.109	51.733	61.217	388	113.310	81.076	18.130	111	127.607	235.917	-	1.591.783,70
9	Aracaty		6	1	91		115.724		118.298		1.167	12	1.299	19.218	-	10.215	30.187	-	-	
10	Natal	17	110	10	101	2.8.818	623.838	12	912.253	9.130	22.520	140	31.700	9.702	23.910	282	33.921	65.734	1.103.749,10	253.100,70
11	Palmeira	108	273	21	111	352.770	507.110	1.021	811.121	5.099	38.372	358	11.672	48.588	67.287	208	130.083	170.765	2.376.404,30	287.327,00
12	João Pessoa		183		183		8.555		8.555		6.832		6.832		6.783		6.783	-	-	
11	Recife	68	148		149	1.072.807	1.071.029		3.015.883	105.356	213.762	107.201	505.019	199.164	151.883	28.771	773.817	1.650.460	51.883.117,90	0.209.955,20
14	Maracá	67	31	13	803	251.062	870.551	1.149	1.140.667	6.048	11.695	10.121	51.074	61.130	115.509	89	178.104	229.898	6.629.535,20	263.057,10
LESTE																				
LESTE ATLÂNTICO																				
16	Ilha de Itaipé		10		110		53.773		53.774		19.322	321	19.015	136	72.357	-	62.103	72.138	-	717,10
16	Santos	121	310	316	1.823	1.941.111	1.121.370	213.962	3.257.871	182.052	158.331	57.710	307.001	115.772	71.166	35.121	223.381	620.381	28.683.798,20	2.502.820,80
17	Ribeira	81	376	21	781	210.190	67.810	67.861	316.170	2.151	21.727	31.313	58.191	16.151	10.031	12.152	60.234	127.725	3.000.103,20	-
LESTE INTERIORE																				
18	Vitoria	21	107	77	811	812.132	155.981	11.249	1.219.621	11.843	65.287	2.176	79.518	516.491	51.078	385	591.108	671.102	10.423.322,40	150.680,20
18	Rio de Janeiro	1861	2.570	133	1.248	7.141.661	2.571.811	21.431	10.013.952	1.031.579	1.467.155	791.691	1.922.313	870.121	611.000	115.012	1.617.233	6.559.776	263.051.611,10	69.557.493,10
20	Niterói										218.170	2.761	250.931	3.100	170.018	916	181.991	731.025	2.217.111,80	680,10
21	Angra dos Reis	13	80	79	118	169.169	121.280	11.711	267.101	5.856	24.872	3.811	31.706	11.778	2.500	11.670	10.656	1.210.212,00	-	
SUDESTE																				
3	Santos	28	1.521	101	1.913	7.125.057	1.167.024	8.781	8.011.012	2.647.913	708.476	5.818	1.131.637	1.751.016	281.892	1.825	1.012.332	1.974.109	48.032.878,70	71.916.527,30
4	Petrópolis	21	121		141	121.151	187.929		1.07.310		91.018		110.352	139.909	67.981		207.103	320.815	9.010.905,00	859.300,40
21	Aracatuba	13	179		178	72.569	157.018		223.288	5.277	31.800		10.173	62.158	10.530		108.691	148.807	-	
7	São Francisco	143	610	501	1.456	178.208	174.733	31.281	631.779	12.675	15.118	5.703	53.518	121.508	110.530	5.021	249.088	202.586	-	208.331,50
26	Itajaú	29	191	1	221	93.811	131.075	1.247	223.081	2.622	30.158	729	31.876	50.521	69.717	315	129.650	169.436	-	190.604,30
6	Itirapetina	15	271		286	18.218	970.032	6.189	1.011.310	1.110	25.013	5.581	32.027	20.305	38.113	650	39.699	91.726	-	32.379,30
8	Itaipava	3	161		164	7.438	233.021		231.152		3.002		1.022	125.690		127.618	430.620	8.070.158,20	-	
9	Itaipava		161	9	170		118.641	1.011	119.732		18.895	1.330	20.136	2.113	161.001	5.761	169.501	169.697	4.083.076,80	-
3	Pôrto Alegre	451	377	11.419	11.912	579.111	25.382	195.253	1.010.66	111.310	367.070	1.015.011	1.191.910	211.312	375.604	184.122	770.037	2.273.067	37.016.753,60	3.079.857,80
11	Pôrto Alegre		318	188	876	189.313	69.117	69.117	558.699	501	77.188	125.858	253.519	230	91.192	36.625	125.051	381.601	4.832.070,30	13.701,80
1	Rio Grande	206	816	1.115	2.927	1.127.016	1.159.801	191.912	2.828.858	180.211	78.710	110.209	105.293	212.731	127.300	73.511	113.615	978.811	25.313.027,20	1.120.809,40
1	São Dorja	3		627	630		298	7.125	7.685	3.057		6.958	10.110		51.300		77.750		-	
CENTRO-OESTE																				
4	Poranga		19	2	21	9.249		13.153	32.873	3.115	-	-	3.415	2.827	272	3.030	6.614	-	-	28.120,20
TOTAL																				
		2.561	14.251	21.66	15.160	25.001.320	15.169.747	1.198.107	17.791.813	6.601.781	1.213.525	2.127.490	13.305.830	1.577.216	3.939.700	100.740	9.147.155	22.450.655	741.262.867,40	185.463.933,20

OS ANOS DE 1947 E 1948

QUADRO VII

NÚMERO DE ORDEM	PORTO	DIFERENÇA DA IMPORTAÇÃO (.)		RECEITA TOTAL (..)		
			Diferença	1947	1948	Diferença
NORTE						
1	Manáus.....	10	- 105.771,00	—	—	—
2	Belém.....	30	+ 1.366.495,30	—	—	—
NORDESE						
NORDESTE OCU						
3	São Luiz.....	30	+ 27.583,50	—	—	—
4	Tutóia.....	50	- 38.958,60	—	—	—
5	Luiz Corrêa.....	50	29.644,90	—	—	—
	Parnaíba.....		—	—	—	—
NORDESTE OR						
7	Camocim.....		—	—	—	—
8	Fortaleza.....	70	- 127.480,00	1.629.263,70	1.501.783,70	- 127.480,00
9	Aracati.....		—	—	—	—
10	Natal.....	70	- 76.072,40	—	—	—
11	Cabedelo.....	00	- 164.217,10	2.398.430,80	2.863.729,30	+ 465.298,50
12	João Pessoa.....		—	—	—	—
13	Recife.....	20	- 276.544,30	44.980.033,00	58.153.103,10	+ 13.173.070,10
14	Maceió.....	10	+ 7.013,20	5.507.510,70	6.792.922,30	+ 1.285.411,60
LESTE						
LESTE SETENT						
15	Aracajú.....	10	- 298,40	1.015,50	717,10	- 298,40
16	Salvador.....	80	- 194.759,70	29.281.797,40	31.246.628,00	+ 1.964.830,60
17	Ilhéus.....		—	—	—	—
LESTE MERID						
18	Vitória.....	50	+ 8.487,00	8.987.813,10	10.583.302,90	+ 1.595.489,80
19	Rio de Janeiro.....	10	- 13.164.743,00	330.783.513,00	322.609.137,20	- 8.174.375,80
20	Niterói.....	10	+ 272,70	1.644.890,90	2.247.791,90	+ 602.901,00
21	Angra dos Reis.....		- 14.884,40	1.132.545,30	1.216.212,00	- 516.333,30
SUL						
22	Santos.....	50	- 3.116.264,50	3.584.323,50	330.519.406,20	- 14.527.917,30
23	Paranaguá.....	40	+ 81.711,70	7.182.092,60	7.800.268,10	+ 618.175,80
24	Antonina.....		—	—	—	—
25	São Francisco.....	50	+ 192.940,00	311.882,50	521.275,10	+ 209.392,60
26	Itajaí.....	30	+ 15.902,70	—	—	—
27	Florianópolis.....	30	+ 549,90	—	—	—
28	Imbituba.....		—	—	—	—
29	Laguna.....		—	—	—	—
30	Porto Alegre.....	80	- 941.040,10	40.334.276,30	42.996.611,40	+ 2.662.335,10
31	Pelotas.....	80	- 19.149,00	4.409.407,60	4.876.470,10	+ 467.062,50
32	Rio Grande.....	40	- 132.312,50	24.916.023,30	26.499.836,60	+ 1.583.813,30
33	São Borja.....		—	—	—	—
CENTRO-O						
34	Corumbá.....	20	- 5.317,20	—	—	—
	TOTAIS.....	20	- 16.707.211,30	849.947.879,20	850.799.195,30	+ 851.316,10

(.) Dados fornecidos pelas De

(..) Só figuram nessas colunas
O porto de São Francisco.

QUADRO COMPARATIVO DA RECEITA DOS PORTOS NOS ANOS DE 1947 E 1948

QUADRO XIII

CLASSIFICACAO ORDINA	DISTRITOS	RECEITA DO DEPARTAMENTO DA EXPANSÃO			IMPOSTO ORDINARIO DE PORTOS (RECEITA DE EXPANSÃO)			RECEITA TOTAL		
		1947	1948	Diferença	1947	1948	Diferença	1947	1948	Diferença
NORTE										
1	Macau	8.466.700,10	7.730.831,70	- 835.868,40	171.367,10	368.996,10	+ 197.629,00	8.638.567,20	8.100.033,40	- 538.533,80
2	Belém	15.790.801,20	16.858.626,50	+ 1.067.825,30	1.998.118,00	3.272.933,30	+ 1.274.815,30	17.789.427,70	18.379.980,90	+ 590.553,20
NORDESTE										
SUBREGIÃO DE BRASÍLIA										
1	São Lourenço	—	—	—	257.573,80	285.157,30	+ 27.583,50	—	—	—
2	Luziânia	—	—	—	93.560,10	55.601,50	- 37.958,60	—	—	—
3	Itambé	—	—	—	29.295,10	18.910,50	- 10.384,60	—	—	—
SUBREGIÃO DE RECIFE										
7	Canoas	—	—	—	1.329.213,70	1.501.783,70	+ 172.570,00	1.679.263,70	1.901.783,70	+ 222.520,00
8	Joaquim Nabuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Agua Preta	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Natal	1.029.619,50	1.109.739,10	+ 80.119,60	329.173,10	251.100,70	- 78.072,40	1.358.792,60	1.361.839,80	+ 32,20
11	Caravelas	1.916.850,70	2.379.102,30	+ 462.251,60	151.531,10	287.327,00	+ 135.795,90	2.078.701,40	2.666.166,30	+ 587.464,90
12	João Pessoa	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Recife	38.131.533,50	31.881.147,00	- 6.250.386,50	0.510.199,50	0.269.955,20	- 240.244,30	38.541.673,00	32.151.102,20	- 6.390.570,80
14	Maracá	5.261.416,80	6.529.835,70	+ 1.268.418,90	256.653,90	263.082,30	+ 6.428,40	5.517.870,70	6.792.918,00	+ 1.275.047,30
LESTE										
BASE OPERACIONAL										
16	Aracaju	—	—	—	1.015,50	717,10	+ 298,40	1.015,50	717,10	+ 298,40
10	Sabão	29.521.216,00	28.681.798,20	- 839.417,80	2.757.589,70	2.592.829,83	- 164.759,87	29.281.797,10	28.274.628,03	- 1.007.169,07
17	Ilheus	3.927.210,20	3.066.107,20	- 861.103,00	407.134,00	—	—	3.330.076,20	3.066.107,20	- 263.969,00
RESTO DA SUBREGIÃO										
18	Alagoas	8.839.119,60	10.121.922,10	+ 1.282.802,50	151.193,50	159.980,50	+ 8.787,00	8.990.313,10	10.281.902,60	+ 1.291.589,50
19	Rio de Janeiro	258.091.270,00	261.661.033,10	+ 3.569.763,10	22.722.930,10	22.557.195,10	- 165.735,00	261.611.003,10	264.218.190,20	+ 2.607.187,10
20	Niterói	1.111.481,50	2.237.111,80	+ 1.125.630,30	101,10	980,10	+ 779,00	1.112.662,60	2.237.991,90	+ 1.125.329,30
21	Aracá de São Paulo	1.657.660,00	1.210.232,00	- 447.428,00	71.881,10	—	—	1.386.279,10	1.210.232,00	- 176.047,10
SUL										
22	Santos	299.834.411,50	258.002.878,70	- 417.831.532,80	76.032.702,00	72.016.127,50	- 4.016.574,50	223.801.709,50	230.019.006,20	+ 6.217.296,70
23	Paraguari	6.011.113,90	6.011.908,00	+ 796,10	777.618,70	859.369,10	+ 81.750,40	6.788.727,80	7.871.277,10	+ 1.082.549,30
24	Araruama	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	São Paulo	—	—	—	105.391,50	298.331,50	+ 192.940,00	311.882,50	521.275,10	+ 209.392,60
26	Ilheus	—	—	—	174.761,10	190.661,30	+ 15.900,20	—	—	—
27	Itambé	—	—	—	31.729,10	32.279,30	+ 550,20	—	—	—
28	Itamaracá	7.717.361,70	8.079.758,20	+ 362.396,50	—	—	—	—	—	—
29	Luziânia	1.011.262,30	1.085.070,80	+ 73.808,50	—	—	—	—	—	—
30	João Pessoa	31.319.738,40	37.026.751,60	+ 5.707.013,20	0.029.891,00	5.079.857,80	+ 4.949.966,80	36.349.629,40	42.106.609,40	+ 5.756.980,00
31	São Paulo	1.340.521,80	1.839.650,80	+ 499.129,00	12.947,80	41.795,80	+ 28.848,00	1.353.469,60	1.881.446,60	+ 527.977,00
32	Itamaracá	21.656.901,10	25.393.027,20	+ 3.736.126,10	1.299.121,00	1.129.879,40	- 169.241,60	22.956.022,10	26.522.906,60	+ 3.566.884,50
CENTRO-OESTE										
33	Corumbá	—	—	—	33.113,10	28.129,20	- 4.983,90	—	—	—
TOTAL										
		121.757.709,30	741.262.867,40	+ 619.505.158,10	172.171.143,50	155.163.933,20	- 16.907.210,30	813.915.859,25	896.426.800,60	+ 82.510.941,35

Dados levantados pelo Departamento de Portos.

1. 1.000 ligadas em 1947 a colônia de portos que não estavam no imposto de 1947, como sendo complementar. O porto de São Lourenço não foi usado o posto de desembarque desse imposto em todos os portos do Estado de Santa Catarina.

CENIO 1939-1948

	M O V I M E R C I A L				RENTA BRUTA DAS TAXAS	IMPOSTO ADI CIONAL DE 10% SOBRE A IMPORTAÇÃO	
	NAVIOS ENTRADOS		EXPORTAÇÃO (EM TONS.)				
	Longo curso	cabota gem	Cabotagem	Total			
1939 ...	6.782	36.496	2.963.839	7.039.193	15.409.195	162.638.901,50	98.427.531,10
1940 ...	4.953	35.583	3.190.561	6.330.195	15.694.758	160.153.460,10	80.710.871,90
1941 ...	4.186	35.983	3.267.563	6.666.598	15.910.531	166.692.164,50	67.242.126,90
1942 ...	3.039	33.336	3.611.044	6.310.355	14.728.404	161.438.302,60	44.016.786,90
1943 ...	3.251	35.954	3.788.231	6.408.759	15.444.588	185.130.676,40	41.245.498,00
1944 ...	3.206	36.745	4.311.336	6.903.259	17.410.838	276.069.467,00	63.689.565,90
1945 ...	3.333	36.927	4.271.936	7.247.861	18.200.232	343.517.525,20	69.219.942,50
1946 ...	4.929	40.084	4.437.364	8.120.040	20.094.373	508.022.157,50	163.127.263,30
1947 ...	5.825	36.131	4.258.860	7.850.677	21.305.239	721.757.702,30	172.171.144,50
1948 ...	7.530	35.639	4.570.539	9.147.755	22.450.555	741.262.867,40	155.463.933,20



RELAÇÃO DOS TRABALHOS APRESENTADOS AO XVII CONGRESSO INTERNACIONAL DE NAVEGAÇÃO

PRIMEIRA SEÇÃO — NAVEGAÇÃO INTERIOR

1.^a Questão — Aceleração dos transportes sobre as vias de navegação interior.

1. Importance de l'accélération des transports en regard au taux du fret et du rôle particulier de la Navigation intérieure par L. Charbonnier.

2. Amélioration de la rotation technique et économique des bateaux par M. Boereboom et autres.

3. Rapport par Angel Fernandez y Fernandez.

4. Importance of Acceleration of Transportation by Frederick Rademacher and others.

5. Importance de l'accélération des transports en regard au taux du fret et au rôle particulier de la Navigation intérieure par P. Deymie.

6. Paper by C. A. Wilson.

7. Paper by C. M. March.

8. Importance de l'accélération des transports en tenant compte des prix du fret et des fonctions particulières de la navigation intérieure par Ostillo Gorio.

9. Acceleration des transports sur les voies de navigation intérieure par Joh. T. Haurath et autres.

10. Rapport par N. Jaquet et A. Schaller.

11. Accélération du transport sur les voies navigables intérieures au moyen des remorques mues par câbles aériens, conduits au dessus de la voie de l'eau, aménagement dit téléphérique de bateaux par František Hamer.

12. Emplacement de l'écluse par rapport au barrage par Jaroslav Cabelka.

2.^a Questão — Meios de franquear grandes alturas de quedas.

1. Rapport de H. N. F. Santilman.

2. Paper by C. I. Gruirm and Ray Mackenzie.

3. Apport par Kirchner.

4. Paper by C. F. Egélie and A. Eggink.

5. Ecluses pneumatiques par T. Tillinger.

6. Constructions et porjets d'ouvrages de navigation aux biefs à grande hauteur de la Větava moyenne en amont de Prague par Wlademir Hileck et autres.

3.^a Questão — Papel reservatórios de acumulação (construídos nos vales principais ou em um vale lateral) na regularização das descargas das vias d'água em corrente livre ou canalizadas, para atenuação das cheias; caso de utilização de energia; estudos sobre modelos.

1. Paper by Gordon R. Young.

2. Rôle des réservoirs d'accumulation dans la régularisation des débits et dans l'atténuation des crues par Coquand et Cuf.

3. Rapport par Mario Giandotti et autres.

4. Le Régime d'une rivière sous l'effet de débits variables par F. Volker et J. Chonfeld.

5. Rapport par Alberto Abecasis Manzanares.

6. The Navigability of The River Elbe (Labe) in Czechoslovakie and the Possibility of its Improvement by Storage Reservoirs, by Alois Bratranek.

Primeira Comunicação — Novas concepções em matéria de construção de eclusas.

1. Quelques données sur les grandes ecluses du Canal Albert par Alf. Bigls et Edg Vuylstake.

2. Dispositifs de l'ecluse de Wijnegem (près d'Anvers) sur le Canal Albert par A. Brackmen.

3. Rapport par F. Rodugnes Perez.

4. Paper by Ph. B. Fleming and J. O. Ackerman.

5. Design of Flexible Anchored Sheet Pile Bulk Reads by Tschebotarioff.

6. Ecluses de la Region du Nord par Parmentier et autres.

7. Paper by H. U. Clark.

8. Rapport par Pietro Brunelli et autres.

9. Rapport par J. P. Josephis Jitta et autres.

10. The latest development in Swedish lock construction by H. Janson.

11. Regulation Works for preventing flow of salt water from the Baltic sea into the Vecke Frard by Nilsson-Hiort.

12. Some viens on the section of steel sheet piling by Paul Leindoifer.

13. Projets de barrages hidrostatiques comme portes d'ecluses a sas par F. Jennar.

14. Exame hidrotechnique des ecluses a sas, a chute petite et moyenne, avec remplissage au dessous de la porte a bascule par J. Cabelka.

15. Measuring soil deformation caused by the pressure of the seepage by Z. Bayant.

Segunda Comunicaçao — Protecção das margens e do fundo das vias navegáveis, interiores e marítimas, assim como dos canais de escoamento.

1. La protection des berges du canal Albert par A. Bijls.

2. Rapport sur les preires du canal de Suez par Max Mahon.

3. Paper by H. D. Vogel.

4. Rapport par F. Bean et F. Dumas.

5. Rapport par J. B. Schijf.

6. Rapport par M. Cestarhaus et R. Muller.

Terceira Comunicaçao — Valor, sob o ponto de vista econômico, das grandes vias de navegação interior e meios de desenvolver o tráfego das mesmas.

1. Rapport par M. A. Delmer.

2. Economic value of extensive systems of inland water-ways and specific methods of developing commerce by C. L. Hall.

3. Rapport par H. Houpeurt et F. Bea

4. Rapport par E. Mellini et Umberto Bajocchi.

5. Rapport par J. Hansath et autres.

6. Rapport par A. Schaller et a J. Rejniler.

SEGUNDA SEÇÃO — NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

1ª Questão — Melhoramento de estuários, das vias d'agua naturais e artificiais, compreendendo os estuários de pequenas dimensões em mares com ou sem marés.

1. Essais sur modèle réduit pour l'étude d'un projet d'amélioration de l'Escant en aval du nouveau pont de Termonde par L. Bonnet et J. Lamoeu.

2. Deux estuaires de petites dimensions par Alvares Valderrama.

3. Paper by P. W. Thompson.

4. Rapport par R. Gilbert et P. Durepaire.

5. Paper by L. Leighton.

6. Paper by O. Elsdén.

7. Paper by E. C. Shankland.

8. Rapport par L. Greco et autres.

9. Aperçu des méthodes pour la détermination de marés dans les embouchures et les fleuves à marée neerlandais par Dronkers et J. Van Veen.

10. Rapport par Duart Abecassis.

2ª Questão — Melhores instalações para carga, descarga e armazenagem de produtos de petróleo nos portos; aparelhagem mecânica correspondente.

1. Installations for storage of oil in the Port of Copenhagen by J. G. Rode.

2. Paper by F. S. Besson.

3. Rapport par Callet et autres.

4. Paper by T. A. Owles.

5. Paper by P. de H. Hall.

6. Rapport par A. Camanzi et L. Fermi.

7. Paper by de Roo de le Faille and C. J. Tuiju.

8. Paper by H. Jansson.

9. Paper by C. F. Westrell.

Primeira Comunicaçao — Obras de defesa em plena costa para limitar as erosões; seu modo de ação. Ensaios de laboratórios.

1. Rapport par J. Verschave et G. Iwaenepoel.

2. Etude Generale de defense des cotes par L. D. Vera et autres.
3. Paper by F. F. Frech
4. Rapport par A. Grange.
5. Paper by C. H. Dobbie.
6. Paper by J. Duvivier.
7. Rapport par M. Visintini et autres.
8. Rapport para J. W. Thierry et J. H. Van der Burgt.
9. Ouwrages de defense pour eviter la destruction de la Ville d'Espinho par Vieira Campos et H. Schreck.

Segunda Comunicação — Constatações recentes e novas precauções a tomar contra a decomposição de argamassas e ataques do concreto na água do mar.

1. Rapport par F. Campus et J. Verschève.
2. Rapport par M. E. Fernandez.
3. Paper by F. H. Fay.
4. Rapport par R. Dubisay et H. Lafuma.
5. Rapport par L. Greco et autres.
6. Paper by F. J. Nelbusteyn and Van der Burgh.
7. Etat actuel des mortiers et betons des ouvrages portuaires portugaises par Manuel Rocha et autres.
8. Paper by T. Hultin.

Terceira Comunicação — Crusamentos de uma via terrestre com outra d'água.

1. Roadbridges crossing the harbour in Copenhagen by J. G. Rode.
2. Rapport par F. R. Perez.
3. Paper by G. B. Pillsbury.
4. Rapport par E. Nand et J. Prompam.
5. Paper by David Anderson.
6. Fixation du tirant d'air minimum par A. Agostini et G. Strangoli.
7. Rapport par J. P. Van Bruggen et W. J. H. Harmsen.
8. Determination of minimum head-room by K. A. Froman.

Quarta Comunicação — Penetração da agitação nos portos; meios de prevê-la e de combatê-la. Ensaio de laboratório.

1. Essais sur modèles réduits pour l'étude de la pénétration de la houle dans la rade de Zeebrugge et dans l'entrée du port d'Ostende (Belgique) par L. Bonnet et J. Lamcen.

2. Rapport par Jorge Lira Orrege et R. Santander.

3. Protection des ports par R. Iribarren Cavanells et Casto Nogalo y Olano.
4. Design of rubble-mound breakwaters by H. Eptein and F. C. Tyrell.
5. Rapport par M. Lavras.
6. Paper by J. Allen.
7. Some fundamental problems in harbour development and the special value of model analysis in limiting wave action and swell by W. Halcrow.

8. Paper by A. Camanzi et H. Tenschl.
9. Rapport par J. Thyse et J. B. Schijf.
10. Le port de Leixões (Portugal) par Carlos K. Abecasis.

XVII CONGRESSO INTERNACIONAL DE NAVEGAÇÃO

Foram as seguintes as conclusões aprovadas pelo XVII Congresso Internacional de Navegação, para as questões discutidas, e os votos emitidos e recomendações feitas pelas respectivas seções do Congresso, em face das comunicações examinadas:

I SEÇÃO,

NAVEGAÇÃO INTERIOR

1.ª QUESTÃO

Aceleração dos transportes sobre vias de navegação interior.

1. Importância da aceleração dos transportes à vista dos fretes e do papel particular da navegação interior.

2. Medidas a tomar para acelerar os transportes:

a) Medidas concernentes à construção e exploração das vias navegáveis e dos portos interiores (por exemplo: balisamento e rebocagem);

b) Medidas concernentes à construção técnica das embarcações e das máquinas de propulsão;

c) Medidas concernentes à exploração comercial de navegação. Organização dos serviços de pessoal e de material;

d) Classificação das vias navegáveis, sob o ponto de vista da circulação de embarcações de dimensões uniformes;

e) Possibilidade de uniformisar internacionalmente as medidas precedentes; nos di-

versos países, cujas sedes de navegação se comunicam entre si.

Ensinaamentos resultantes da guerra.

Conclusões

1. A navegação interior não pode continuar a ter um papel ativo importante na organização moderna dos transportes se ela não se esforçar para abreviar as demoras a que está freqüentemente sujeita. O interesse destes transportes sendo seu baixo custo, essa aceleração não deve, todavia, ser feita por meios que redundem em aumento muito grande das despesas de exploração.

2. A aceleração dos transportes por água é condicionada, de um lado, pela supressão ou redução das perdas de tempo de origens diversas que se somam tôdas ao longo do transporte, notadamente quando se procura frete, na carga, no princípio e no fim de cada dia de viagem, passagem em aumento obras ou pontos difíceis da via navegável, e na descarga.

Os serviços de exploração, os encarregados da construção e conservação das vias navegáveis e dos portos, assim como os armadores e tripulantes devem se esforçar para fazer desaparecer ou atenuar tais perdas de tempo.

Importa, em particular, que sejam prosseguidas com tenacidade os trabalhos de modernização das vias navegáveis, cujo melhoramento ou mesmo conservação têm sido freqüentemente descurados, e que sejam construídas novas vias, cujo interesse econômico tenha sido reconhecido.

3. O aumento de velocidade própria das embarcações intervem indiscutivelmente na aceleração dos transportes. A motorização, a instalação de tração elétrica, e o aperfeiçoamento dos rebocadores devem ser prosseguidos paralelamente, para atingir aquêlê objetivo.

2.^a QUESTÃO

Meios de transportar as grandes alturas de queda.

1. Comparação sob o ponto de vista técnico e econômico, das diversas soluções possíveis, no que concerne à construção e ao consumo d'água. Obras executadas e projetadas.

2. Resultados da exploração.

Conclusões

1. Para as diferenças de nível não excessivas, os ascensores e os planos inclinados são recomendáveis e preferíveis às eclusas, senão quando se trata de transport fortes declividades ou de economisar água.

2. Nos locais onde o desnível é considerável em uma pequena extensão, sobretudo quando as disponibilidades de água são restritas, é provável que os ascensores ou os planos inclinados sejam mais econômicos e permitam, no caso de tráfico intenso, ganhar tempo nas passagens.

3. Quando a escolha for limitada aos ascensores e aos planos inclinados, os primeiros podem ser preferíveis no caso de embarcações de maior tonelagem.

4. Obtem-se grande economia de água no caso de utilização de ascensores ou de planos inclinados, mesmo quando seja necessário usá-los como contrapeso.

3.^a QUESTÃO

Papel dos reservatórios de acumulação (construídos no vale principal ou em um vale lateral), na regularização das descargas das vias d'água em corrente livre ou canalizadas, para atenuação das cheias; casos de utilização de energia; estudos sôbre modelos.

Conclusões

1. No melhoramento de uma bacia fluvial, deve-se tomar em consideração tôdas as utilizações economicamente possíveis das águas que caem sôbre a sua superfície (energia, agricultura, navegação, alimentação, piscicultura, esporte e turismo) e, também, a maneira mais conveniente de se defender dos efeitos prejudiciais dessas águas (inundações, erosões e assoreamentos).

Para atender a êstes desiderata é-se geralmente conduzido a construir reservatórios para fins múltiplos que permitam controlar a descarga.

2. A concepção e exploração de um sistema de reservatórios da espécie, são delicadas, porque os fins visados são, às vêzes, contraditórios. A exploração de um reservatório deve ser feita de acôrdo com um plano bem estudado. É preciso muní-lo de comportas profundas de grande descarga e de um vertedor superficial de segurança.

2.ª COMUNICAÇÃO

(Comuns a 1.ª e 2.ª Seções)

3. A eficiência do reservatório na luta contra as inundações diminui à medida que a distância entre sua localização e os lugares a proteger aumenta. Qualquer melhoramento para a previsão de cheias contribui para o perfeccionamento da exploração. Os ensaios sobre modelos podem dar indicações úteis sobre as cheias.

Os melhoramentos tendentes a uma proteção quase absoluta contra as inundações exigem capacidades de armazenamento consideráveis.

A prática corrente nos Estados Unidos visa realizar a máxima capacidade de armazenar este máximo, compara-se os benefícios resultantes da atenuação mais ou menos fortes das cheias, com as despesas de estabelecimento mais ou menos elevadas dos reservatórios.

1.ª COMUNICAÇÃO

Novas concepções em matéria de construção de eclusas:

a) Modo de fundação, com o emprêgo de encaixadeiras (tipo de estacas pranchas), da congelação, do abaixamento de nível do lençol freático, de estacas (em madeira ou concreto armado), de poços escavados à céu aberto, de caixões de ar comprimido, etc.;

b) Construção dos muros laterais e soleiras, recorrendo-se a obras monolíticas e a sapatas, condições de estabilidade (tendo em vista, sobretudo), as variações importantes de nível d'água e a natureza do terreno);

c) Portas e seu mecanismo de comando, enchimento, esvasiamento (tendo em conta a água excedente de montante), aquedutos, comportas de contrôle com seu mecanismo de comando, estações de bombeamento no caso de alimentação artificial (modo de construção e de cálculo);

d) Partes constitutivas das eclusas para assegurar seu esvasiamento total ou parcial e sua estabilidade em qualquer circunstância;

e) Medidas tomadas contra as infiltrações e fugas devidas às subpressões resultantes das condições locais.

Ensinaamentos resultantes da guerra.

Não foi emitido nenhum voto nem recomendação a respeito.

Proteção do canal (margens e fundo) das vias navegáveis, interiores e marítimas, assim como dos canais de escoamento.

Influência:

a) da forma e da grandeza da seção transversal;

b) da forma, velocidade e modo de propulsão das embarcações;

c) da velocidade das correntes, especialmente das ondas de translação.

Comparação, sob o ponto de vista econômico, entre uma sólida proteção do canal e um acréscimo da seção transversal.

Votos expressos:

a) Conveniência de prosseguir as investigações teóricas e experimentais indicadas na tese holandesa, especialmente no que concerne à influência do modo de propulsão e da forma da embarcação, e das dimensões das ondas produzidas e da distribuição das velocidades das correntes de retorno na seção transversal livre, distribuição essa de grande importância para estudo da erosão;

b) Estudo, na realidade e no laboratório, dos efeitos e da potência erosiva do movimento turbilionario provocado pelas hélices das embarcações auto-propulsoras ou auto-motoras, principalmente na ocasião da partida e da influência da profundidade dos canais na modificação dos efeitos desas potência erosiva.

No laboratório da Zurich já tem sido feitos ensaios sobre estes problemas, para o estudo da proteção do leito móvel do Reino.

c) Estudos das dimensões mais convenientes das risbermas submersas dos canais navegáveis e de sua posição em relação ao nível livre d'água, assim como dos efeitos de destruição dessas risbermas e dos empedrados imersos e emersos.

d) Importância de um bom engastamento para a tensão das cortinas de estacas pranchas e necessidade de uma proteção suficiente da base imersa dos taludes e respectivos revestimentos.

e) Influência predominante, nos cursos d'água naturais navegáveis, de um bom traçado em planta e em perfil, assim como de uma fraca declividade das margens, para a locação de diques longitudinais em terra, limitando o leito das cheias, os quais devem ser

suficientemente afastados dos leitos menor e médio.

3.^a COMUNICAÇÃO

Valor, sob o ponto de vista econômico, das grandes vias de navegação interior e meios particulares de desenvolver o respectivo tráfego:

a) Possibilidade e resultados da tradução em algarismos do valor, sob o ponto de vista econômico, das grandes vias de navegação interior, tendo em conta o tráfego, assim como as outras funções desses cursos d'água, além dos transportes (captação d'água, exploração de energia, proteção contra as enchentes, etc.);

b) Batelão auto-motor para mercadorias; suas dimensões e seu equipamento, sua utilização nos canais e rios; resultados experimentais e econômicos;

c) Tráfego de mercadorias de grande valor;

d) Tráfego de batelões-cisternas;

e) Tráfego de batelões com "containers" etc.;

Para esta comunicação não houve votos nem recomendações.

II — SEÇÃO

NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

1a. QUESTÃO

Melhoramento dos estuários das vias d'água naturais e artificiais, compreendendo os estuários de pequenas dimensões, em mares com ou sem marés.

Melhoramento das partes fluvio-marítimas. Observações e resultados recentes. Novos métodos de realização. Comparação dos resultados obtidos com os fornecidos por ensaios sobre modelos ou pelo cálculo.

Conclusões

1. Todo projeto de melhoramento de um estuário deve ser precedido de estudo, tão completo quanto possível, dos fatores que podem intervir em sua modificação, da análise de sua evolução hidrográfica, e de experiências que possam permitir a previsão da maneira como estes fatores obedecerão as tentativas de melhoramento; os meios experimentais constam, em escala natural, de ensaios de dragagem e, em escala de laboratório, de ensaios sobre modelos reduzidos.

Recomenda-se tomar especialmente em consideração os principais fatores seguintes: — regime das marés e das correntes; descarga líquida e sólida de montante e de jusante natureza e origem dos materiais encontrados no fundo, regime das vagas e dos ventos em qualquer tempo, recorrendo-se, se necessário, para os fazer sobressair, à aerofotogrametria.

2. Pode-se indicar as seguintes regras, sem lhes atribuir um caráter absoluto, para o melhoramento dos estuários, cujos casos mais complexos, para fixar, em uma primeira aproximação, o projeto que deverá ser submetido a experiências:

a) O melhoramento da fóz e da barra, aproveitando principalmente a corrente fluvial permanente e as correntes temporárias das cheias (êstes sendo aplicáveis às fozes nos mares sem marés, aos deltas e aos pequenos estuários de maré com capacidades de armazenamento reduzidas).

Recorrer-se-á:

1.^o A obras destinadas a concentrar a corrente e a defender a fóz contra a marcha dos aluviões ao longo do litoral, obras essas constituídas por molhes paralelos prolongados até a barra e orientados segundo a direção predominante da corrente litorânea;

2.^o A dragagem quando as obras fixas não satisfizerem.

b) O melhoramento da fóz e da barra utilizando principalmente as correntes de maré (estas sendo aplicáveis aos estuários sujeitos à maré).

Estabelecer-se-á no estuário até a vizinhança da barra, um canal principal aberto por dragagem e, se necessário, defendido por diques apresentando o mínimo de saliência sobre o fundo, diques êsses retilíneos ou de grande raio; o canal principal deverá permitir a concordância das ações das correntes de enchente e de vasante, ou, pelo menos, concentrar a corrente de jusante, tendo em conta, por sua direção, a orientação do curso fluvio-marítimo de montante e a do canal através da barra.

Abrir-se-á por dragagem um canal na barra, tanto quanto possível retilíneo, em harmonia com a direção da vaga dominante e com a do canal do estuário e de uma direção tão próxima quanto possível das correntes de enchente e de jusante, sobretudo destas últimas.

Quando fôr necessário e economicamente possível, construir-se-ão obras para defender o estuário contra o assoreamento.

Nos estuários de grandes dimensões, as dragagens, desde que sejam executadas por dragas possantes para produzir um efeito massiço, podem, conforme os resultados já obtidos, oferecer por si só, em certos casos, uma solução ao problema do seu melhoramento.

Nos médios e pequenos estuários, muito expostos ao mar, submetidos a um intenso transporte de materiais e onde o assoreamento não é grande, e pouco ativo para a conservação do estuário, um sistema de dois molhes convergentes, traçados de modo a constituírem um fraco obstáculo ao caminhamento dos aluviões, pode ser aconselhado.

Nos pequenos estuários, pouco expostos, o emprêgo de molhes paralelos, conjugados com a ação das "chasses" naturais ou artificiais, parece mais conveniente.

c) Melhoramento de embocaduras lagunares submetidas ou não a marés.

Se o jôgo da maré e das correntes não for suficiente para manter a desobstrução, dever-se-á geralmente recorrer, concomitante com as dragagens, a obras fixas tais como molhes paralelos ou convergentes, combinados, se necessário, com molhes paralelos baixos.

Poder-se-á, igualmente, se inspirar nestas disposições em certos estuários examinados na última alínea do parágrafo b, resultado do que existe na natureza nos casos intermediários entre as diversas categorias de fozes consideradas.

3. O melhoramento da parte fluvio-marítima, com o duplo objetivo do melhoramento das condições de navegabilidade do rio e a conservação natural da fôz, deve obedecer a preocupação da facilidade da propagação da maré, de aumentar a amplitude da onda derivada e de utilizar a energia de jusante para conservar naturalmente as profundidades.

Nos traçados em planta, usar-se-á prudentemente o efeito da margem e ter-se-á em conta a dissipação da energia resultante, e que um curso muito estreito, mesmo proporcionado a calibragem atual do estuário não deixa margem para melhoramentos futuros.

4) Para melhor justificar um projeto, recomenda-se controlar os princípios de base que forem admitidos com as indicações fornecidas pelos ensaios sobre modelos.

Quando um problema a elucidar se aco-moda, por sua natureza, a um modelo de fundo fixo, como é o caso do estudo da propagação da maré, a experiência mostra que excelentes resultados quantitativos podem ser

obtidos, mesmo em modelos de grande distorção.

Na mesma hipótese, pode-se recorrer, igualmente, com confiança, aos métodos de cálculo da propagação da onda.

Quando o estudo comporta, como fator principal, o movimento de materiais de fundo, recomenda-se reduzir a distorção do modelo para um valor tão pequeno quanto possível e não atribuir aos resultados senão um valor qualitativo.

2.^a QUESTÃO

Melhores instalações para carga, descarga e armazenamento de produtos de petróleo nos portos; aparelhagem mecânica correspondente.

Medidas de isolamento entre essas instalações (inclusive refinárias) e o resto do porto; outras medidas especiais para reduzir os riscos de incêndio e outros.

Localizações mais favoráveis para o armazenamento e para as refinarias nos portos.

Melhoramentos para a distribuição dos produtos de petróleo no interior do país.

Ensinamentos resultantes da guerra.

Primeira conclusão

O domínio da primeira parte da 2.^a questão é, às vêzes, difícil de limitar, porque as soluções propostas revelam disciplinas diversas (economia geral do país, técnicas particulares ao petróleo, estrutura comercial das manipulações, natureza e topografia do solo), as quais devem ser objeto de estudos particulares que permitam atingir o melhor resultado possível, aproximando-se das condições ideais que se desejam obter, à vista do estado atual da técnica do petróleo.

a) *Porto de petróleo* — Êste deve ser exclusivamente destinado ao tráfego de petroleiros, ou, se for situado nas imediações de um porto comercial existente, compor-se-á de docas especiais, isoladas e, se possível, afastadas das outras zonas de atividade comercial.

Estas docas devem possuir todos os meios de abrigo e de acostagem necessárias aos navios, oferecer profundidades suficientes para que os navios com carga completa, não arrisquem tocar o fundo, mesmo em maré baixa, dispor de meios de segurança e aparelhagem adequados às operações de manipulação, marítimas ou fluviais, dos produtos importados ou exportados, permitir a manobra dos navios que os frequentam, de modo que os movimentos e operações sejam conduzidos com rapidez e

eficiência. A ampliação das obras portuárias deverá ficar em perfeita concordância com o crescimento do tráfego e o aumento da capacidade dos navios-cisternas, que evoluem sem cessar. As características dos duques d'alba ou dos cais de acostagem devem ser estabelecidas em função da quantidade das dimensões dos navios em operação.

Deve-se prever a recepção de navios-cisternas de 180 a 200 metros de comprimento e 10 a 11 metros de calado.

Quando as docas se comunicam com o fundeadouro de um porto comercial, é conveniente que o porto petroleiro possa ser isolado para evitar que os incêndios se propaguem.

Parece conveniente reservar uma zona isolada para onde possa ser transportado um navio acidentado, afastada do porto petroleiro, dos canais de navegação e dos ancoradouros.

b) *Canalizações* — Cada amarração de navio deverá ser servida, pelo menos, por 5 grupos de canalizações, destinadas aos diferentes produtos do petróleo importado (petróleo bruto, óleos pesados, gaz-oils, óleo Diesel e gasolina). No caso em que diversas empresas de petróleo explorem o mesmo porto, a sede das canalizações será explorada em comum até a casa central de bombas (quando o bombeamento não for feito pelo navio), ou até a casa central das válvulas de distribuição de cada empresa.

c) *Tanques* — Por medida de economia, os tanques, em geral cilíndricos, são construídos com chapas de aço acima do solo. Sua capacidade unitária tende a aumentar, sobretudo quando não se dispõe de muito espaço.

Para melhor segurança, é conveniente reparti-los em dois grupos, pelo menos, conforme o grau de inflamação dos produtos a armazenar.

Em cada grupo, os tanques isolados ou agrupados, serão separados por muros de retenção formando bacias individuais. A capacidade de cada bacia deve ser pelo menos igual ao maior dos dois volumes abaixo:

50% de capacidade total dos tanques contidos na bacia.

75% da capacidade do maior tanque.

Esses volumes se referem unicamente aos produtos brancos refinados K1 e K2 e podem ser reduzidos no caso de armazenamento de produtos K3 e aumentados no caso de produtos brutos.

Em certos casos, pode-se recomendar o emprego de tanques em concreto simples ou armado (devidamente protegidos internamente contra a corrosão) enterrados ou semi-enter-

rados; suas formas serão adaptadas à natureza do terreno (rocha, terrenos aquíferos, etc.).

d) *Refinarias* — Não é conveniente, por motivos de segurança, colocar estas usinas no interior dos portos de petróleo, mas, de preferência em zonas tão planas quanto possível e à distância não excessivas do porto e dos reservatórios que devam receber os produtos a elas destinados ou os produtos refinados pelas mesmas.

Chamar-se-á, em geral, refinaria ao conjunto composto do porto petroleiro, dos reservatórios ou tanques e da usina propriamente dita, ou, em um sentido mais restrito, a usina e os reservatórios dos produtos refinados.

Dever-se-á escolher sua situação, tendo em vista a dos grandes centros consumidores e a distância de habitações existentes, devido aos riscos e a insalubridade.

e) *Instalações e equipamento mecânico* — As instalações serão dotadas do equipamento mecânico necessário a todas as operações de manipulação de petróleo, tais como estação central de bombeamento, aquecimento e dispositivos de reaquecimento das canalizações, reservatórios e rede de distribuição d'água sob pressão e ar comprimido, meios fixos e móveis de luta contra incêndios, terrestres ou flutuantes, rede de abastecimento dos navios em viveres e materiais de consumo, etc.

Estes diversos equipamentos serão colocados em locais nitidamente distintos (sem, todavia, ser muito afastados uns dos outros) a fim de evitar uma concentração excessiva.

f) *Edifícios (Habitação do pessoal e imóveis destinados a assistência social)* — Sempre que possível os imóveis deverão ser implantados na parte externa das zonas complementares de proteção com exceção das que forem necessárias à exploração técnica das instalações (laboratórios, escritórios locais etc.).

As habitações do pessoal e os locais postos à disposição da tripulação dos navios (salas de recreação, dormitórios, refeitórios) devem ser colocados fora do perímetro exterior das instalações, não só por motivos de segurança, como para que o pessoal não viva no mesmo ambiente de trabalho e não sofra os efeitos das emanações de gás de petróleo, que podem com o tempo, influir em sua saúde.

Segunda Conclusão

As medidas de isolamento, de proteção e de defesa contra todos os riscos, especialmente os

de incêndio que põem em perigo as instalações petrolíferas, marítimas e terrestres, são numerosas e diversas.

Pode-se preconisar a adoção das seguintes medidas, no que concerne essencialmente aos produtos K1 e K2, dando-lhes o necessário desenvolvimento à sua eficiência:

a) Construção de cortinas destinadas a separar uns dos outros os ancoradouros ou docas especiais para operações de petróleo e os isolar dos planos d'água utilizados para acostagem ou ancoradouro dos navios de comércio ou outros aparelhos flutuantes, especialmente quando se trata da carga de produtos de petróleo mais perigosos.

b) Construção de barragens de isolamento flutuante, que completem o fechamento de um pôrto ou doca de petróleo, sobretudo quando existem correntes fluviais ou de marés no exterior.

c) Limpeza dos planos d'água poluídos por fugas resultantes das operações de manipulação ou outras causas.

Esta limpeza reduz os riscos de incêndio, evita a poluição das águas do pôrto, das obras marginais e permite, por outro lado, a recuperação (aliás não rendáveis, em geral) de quantidades apreciáveis de óleo.

d) Afastamento das instalações terrestres e dos cais de acostagem (precaução especial contra o fogo). Se os reservatórios são de grande capacidade (superiores a 20.000 metros cúbicos), é conveniente, quando possível, manter uma distância da ordem de 75 metros entre o reservatório mais próximo e a aresta do cais, a fim de evitar que os incêndios possam atingir os navios que estiverem atracados.

Os planos d'água do pôrto utilizados pela navegação devem ser protegidos contra as fugas de grandes volumes de óleo em fogo (solos permeáveis da zona de proteção, com declividade fraca ou nula para as águas do pôrto, fossas de cintura, etc.).

e) Respeito rigoroso às medidas de precaução regulamentares contra os riscos de incêndio no que concerne às instalações elétricas de luz e força, aos fogos nus, às facilidades de acesso a tôdas as instalações para poder combater os incêndios, ao fechamento de tôdas as zonas perigosas e das zonas complementares de proteção, à limpeza, sobre toda a superfície das instalações, de produtos facilmente inflamáveis (papel, trapos, ervas

sêcas, etc.), às instalações de carga e descarga, etc.

f) Alertamento do espírito do pessoal (que é freqüentemente o causador involuntário dos incêndios) da noção do risco, fazendo ressaltar os perigos que podem resultar, para êle mesmo e para as instalações, pela sua negligência ou desatenção.

g) Acumulação de todos os meios de luta contra o fogo e mais particularmente, grandes quantidades d'água sob pressão e numerosos extintores portáteis. Utilização das instalações de produção massiva de espuma, as quais não são, todavia, obrigatórias senão nas refinarias.

h) Proteção contra explosões: — êste perigo é em geral raro, porque as proporções exigidas para que a explosão de uma mistura de gás inflamável e de ar tenha lugar sob a influência de uma temperatura anormal ou ao contacto de um ponto quente são raramente atingidas na prática.

Os perigos de explosão são mais freqüentes nos espaços fechados, vasos e não desgaseificados (reservatórios e cisternas de navios que foram parcial ou totalmente esvaziados). Os navios devem ser totalmente desgaseificados fora das instalações de operação.

O tipo de reservatório será escolhido tendo em vista a redução ao mínimo, dos riscos de explosão (compensação hidráulica, cobertura flutuante, reservatórios esféricos de alta ou média pressão, gasômetro-tampão ligados às fazes gasosas de todos os reservatórios de cobertura rígida, etc.). Estas soluções reduzem os riscos de explosão e apresentam, por outro lado, a vantagem comercial de diminuir as perdas por evaporação.

Não existem regras internacionais que fixam as precauções a tomar nos portos de petróleo, relativas às refinarias, reservatórios e navios-cisternas; as regras aplicadas em cada país e mesmo em cada pôrto, apresentam uma grande diversidade.

Sugere-se, assim, que as medidas de segurança comumente adotadas, sejam devidamente codificadas por um "bureau" internacional com a participação da Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação.

Terceira Conclusão

A escolha dos locais mais favoráveis para implantação de reservatórios e refinarias, seja nas proximidades dos portos de petróleo, seja

no interior do país, ultrapassa o quadro da segunda questão deste Congresso. Os fatores que intervêm nessa escolha são múltiplos; não se tratará aqui senão das instalações situadas perto dos portos.

gerais do país, a fim de facilitar o transporte dos produtos refinados, seja por via marítima, seja por via terrestre.

Quarta Conclusão

1 Instalações de armazenamento

a) As condições topográficas e a natureza do solo de construção podem determinar a escolha do melhor lugar. Um terreno rochoso oferece uma boa fundação, mas torna quasi impraticável a construção de reservatórios enterrados; além disso, não se encontra os materiais (terra ou areia) necessários à construção de bacias de retenção em torno dos reservatórios.

b) Implantam-se geralmente os reservatórios nas proximidades das instalações petrolíferas marítimas, respeitando as distâncias determinadas pelos regulamentos ou consagradas pela experiência, tomando todas as medidas para evitar as fugas e os riscos de incêndio e, mais particularmente procurando os meios necessários para que as fugas não possam atingir os planos d'água dos cais de acostagem ou ancoradouros dos navios de petróleo ou de outros navios.

c) E' conveniente reservar-se espaço para futura ampliação da capacidade das instalações de armazenagem e dos diversos produtos de consumo, procurando facilidades de acesso dos diversos meios de transporte, pelos quais os produtos petrolíferos serão expedidos para o interior do país.

d) Recomenda-se particularmente a separação dos reservatórios destinados a produtos mais inflamáveis, daqueles onde são armazenados produtos que são menos, porque as medidas de precaução são diferentes e muito menos severas para estes últimos.

2. Refinarias

a) As condições de implantação das refinarias são as mesmas que para os depósitos nas zonas portuárias: terreno naturalmente plano ou convenientemente preparado, à pequena distância das instalações marítimas; espaço livre para futuro desenvolvimento, obras anexas necessárias a seu funcionamento e instalações para o pessoal.

b) As refinarias deverão ter uma rede privada de vias férreas e de estradas de rodagem, ligadas às redes do porto e às redes

As instalações para o transporte dos produtos petrolíferos para o interior do país não podem apresentar um caráter rígido, nem ser concebidas para um único meio de transporte, porque o custo desses diferentes meios pode variar de uma época para outra.

Por consequência:

a) E' conveniente prever instalações que deem acesso aos meios clássicos de transporte terrestres, fluviais e marítimos, os quais poderão ser utilizados de fato, ou entre os quais se poderá escolher, segundo seu preço de custo unitário: "pipelines", vagons-tanques, caminhões-tanques, batelões-cisternas e embarcações costeiras.

b) O transporte por via d'água, inclusive a cabotagem marítima, se impõe quando se pode fazer com uma velocidade aceitável por embarcações apropriadas à descarga das instalações e os depósitos a servir, sobretudo considerando a comodidade dos transbordos e as pequenas perdas por evaporação.

c) Os "pipe-lines" não são recomendáveis senão para o transporte de grandes massas de produtos de fraca viscosidade à temperatura ordinária.

As perdas aí são ínfimas, comparadas com as dos outros meios de transporte. Este sistema apresenta diversas dificuldades de exploração, sobretudo no que concerne à contaminação dos produtos, por outros de natureza diferente. Todavia essa contaminação não interessa senão uma pequena fração dos carregamentos aos diferentes produtos, uma vez que estes transportes têm um caráter massivo, como é geralmente o caso na saída das refinarias.

As despesas de primeiro estabelecimento são muito elevadas em comparação com as da exploração; conseqüentemente o resultado econômico deste meio de transporte é largamente influenciado pelo coeficiente de utilização da capacidade do "pipe-line".

d) O transporte por caminhão é, particularmente, conveniente à distribuição para o interior, na saída das instalações fluviais ou marítimas, sobretudo porque permite a entrega direta na casa do cliente.

Para distâncias grandes, o transporte ferroviário pode ser mais econômico.

Quinta Conclusão

O esforço de guerra dependeu, em grande parte, do abastecimento de hidrocarburetos; as instalações de petróleo constituem sempre um objetivo de interesse militar importante.

Salvo raras exceções, as medidas de defesa passiva durante o último conflito mundial, revelaram-se, em numerosos casos, insuficientes por si mesmas para preservar as instalações de ataques, sobretudo aéreos.

a) Um dos meios de segurança, em matéria de estocagem, consiste em construir reservatórios subterrâneos; acontece, porém, que as despesas com a construção de tais reservatórios são tão elevadas que não podem ser suportadas pelo comércio.

b) Quando novos portos de petróleo vão ser construídos devem ser situados, se possível, fora das zonas portuárias ou dos centros habitados e de grande densidade de população e fora da influência das correntes marítimas ou fluviais, capazes de carrear os líquidos escoados para outras zonas portuárias.

c) As descargas em "pipe-lines" flutuantes são recomendáveis em tempo de guerra, devido à grande mobilidade que dão aos navios em caso de êle ataque.

d) Uma medida judiciosa consiste em prever no interior de cada grande instalação uma dispersão suficiente dos reservatórios e das instalações. Razões de ordem militar ou comercial poderão aconselhar estabelecer instalações em diferentes partes do país, ao em vez de concentrá-las em um único lugar.

e) Não se deve esquecer que o desenvolvimento da fabricação do petróleo sintético pode conduzir a modificar as condições e prescrições a que devem satisfazer os portos de petróleo.

1.^a COMUNICAÇÃO

Obras de defesa em plena costa para reduzir as erosões; seu modo de ação.

Ensaio de laboratório.

Votos — Os problemas de defesa das costas podem ser útilmente estudados com o auxílio de ensaios sobre modelos, sobretudo para os tipos de obras de defesa e para as circunstâncias do regime de uma costa não obstante

a dificuldade, assás grande, da reprodução de uma seção do litoral apresentando uniformidade sob o ponto de vista hidrográfico), associando-se os técnicos dos laboratórios de ensaios aos observadores de campo.

É recomendável que tais ensaios sejam feitos sempre que a importância das obras de defesa os justifiquem.

2.^a COMUNICAÇÃO

Constatações recentes e novas precauções a tomar, à vista da decomposição das argamasas e concretos em contacto com a água do mar.

Recomendações

Após a discussão da segunda comunicação, a Seção resume a maior parte das constatações e recomendações resultantes do interessante relatório geral, sob a forma seguinte:

a) O risco da decomposição das argamasas e concretos diminui à medida que aumenta sua compacidade e impermeabilidade.

b) O risco é menor à medida que diminui a percentagem da cal do cimento ou que se aumenta seu índice de hidraulicidade.

c) O comportamento do concreto é melhor quando não entra em contacto com a água do mar, senão depois de completada a sua cura.

d) A temperatura e a percentagem de sais da água salgada têm uma enorme influência sobre o comportamento das obras marítimas, porque o ataque é mais rápido em altas temperaturas, com percentagens mais elevadas.

e) O gelo e o degelo têm influência sobre o comportamento das obras marítimas.

f) Os fatores químicos, físicos e mecânicos estão intimamente ligados, porque o bom comportamento do concreto não depende unicamente da boa qualidade do cimento, mas, também, da dosagem, da granulometria e de uma cuidadosa manipulação.

g) Os cimentos aluminosos que têm dado lugar a desgostos, tanto em água do mar como em água doce, não devem ser empregados, senão com muito grande circumspecção.

As precauções geralmente admitidas para os trabalhos marítimos são:

a) Severo contróle na recepção dos materiais constituintes do concreto, assim como sobre a qualidade e compacidade deste (en-

saos de resistência a compressão e à flexão).

b) Dosagem rica, boa granulometria, cuidado na execução dos trabalhos, de modo a obter um agregado compacto e estanque.

c) Dosagem mais rica nas zonas sujeitas ao regime de marés e nas partes situadas imediatamente acima.

d) Nas obras de concreto armado, as dosagens devem ser mais ricas que nos concretos simples e a camada de recobrimento das armaduras deve ser tão espessa quanto possível. (Não é preciso todavia ficar aquém de 4 a 8 centímetros).

e) Redução da quantidade d'água de amassamento pela adição de certos produtos destinados a plastificar o concreto.

f) Empregar formas sólidas, por exemplo metálicas, vibrar o concreto ou as formas, conforme o caso, para obter uma melhor compactação e impermeabilidade.

g) Para obras que necessitam de grandes quantidades de concreto, deve-se escolher cimentos que desprendam pouco calor e fazer ensaios de contração, em pasta pura, argamassa e concreto e, finalmente, adotar dispositivos construtivos especiais.

Votos — A Seção emite os seguintes votos:

a) Generalização das pesquisas de laboratório, a fim de melhorar praticamente a reatividade das pozzolanas e escórias dos altos fornos.

b) Observação constante e exata durante a construção de obras marítimas, sobretudo nas que se empregam aglomerados especiais.

c) Utilidade de fazer pesquisas de laboratório para avaliar a influência da reação eventual cimento agregado, na decomposição dos concretos sujeitos a ação d'água do mar.

d) Utilidade de estabelecer métodos para as análises e a determinação da reatividade das pozzolanas.

e) Prosseguimento mais sistemáticos dos ensaios compostos de concreto feito com água do mar e com água doce.

f) Estudos nos trabalhos marítimos dos concretos plastificados pelos modernos processos.

g) Realização de ensaios sistemáticos de permeabilidade e de porosidade.

Cruzamento de uma via terrestre com um canal ou uma via marítima.

1) Fixação da altura livre mínima.

2) Comparação das despesas de estabelecimento e de exploração para uma ponte elevada, uma ponte móvel, um tunel, uma ponte transportadora e uma embarcação, tendo em conta as restrições impostas, respectivamente ao tráfego terrestre e marítimo.

Ensinaamentos resultantes da guerra.

Tendo em conta as indicações constantes das teses e as observações apresentadas em seção, as conclusões do Relator Geral podem ser resumidas como segue:

1. *Altura livre mínima* — Não é fácil de fixar "a priori" qual seja a altura livre mínima para as pontes que franqueiam os portos ou as vias marítimas navegáveis; ela depende fundamentalmente das condições locais, das características dos portos aos quais são destinadas e a natureza da navegação que as utiliza. Acontece que, nas investigações feitas para o cruzamento de um determinada pórtor por uma via terrestre, os órgãos especializados, consultados a respeito sobre a altura livre, a reservar, nem sempre estão de acôrdo quanto ao valor a admitir.

Como é preciso, porém, sugerir número, parece razoável, nas circunstâncias atuais, admitir 70 metros para os portos de grande tráfego marítimo e terrestre, freqüentados pelos maiores navios do mundo.

E', no fundo, a mesma tendência manifestada no XVI.º Congresso de Navegação.

Para outros portos, porém, de menor importância, freqüentados pela maior parte da marinha mercante, com exclusão dos grandes transatlânticos, pode-se admitir menor altura livre, a determinar em cada caso.

Assim é que, nos portos de pesca e de cabotagem, essa altura poderia ser aproximadamente de 20 metros. Nos portos que têm um tráfego importante de aparelhos flutuantes, as pontes móveis, quando fechadas, devem se possível, ter uma altura livre de 10 metros.

Todos êsses algarismos devem, entretanto, ser corrigidos e fixados definitivamente, depois de um minucioso estudo econômico feito para cada caso em particular.

2. Comparação das despesas de estabelecimento e de exploração para uma ponte ele-

vada, uma ponte móvel, um túnel, uma ponte transportadora e uma embarcação, tendo em vista as restrições importantes, respectivamente, ao tráfego terrestre e marítimo.

O estudo econômico comparativo desse custo varia de um para outro caso. Entretanto, nota-se que, de um modo geral, o custo total diminui na seguinte ordem:

- 1.º Túneis.
- 2.º Pontes elevadas.
- 3.º Pontes móveis.

Parece que se pode concluir, também, que no caso de pontes móveis, as basculantes de duas partes são mais vantajosas; vêm depois as basculantes de uma só parte; as levadiças e, em último lugar, as giratórias.

Quanto ao custo e manutenção das pontes transportadoras e as barcas, acreditamos que elas não podem ser comparadas aos túneis, nem às pontes, segundo as diferentes características da exploração que possuem e as facilidades reduzidas que oferecem para o escoamento do tráfego.

3. Ensinamentos de guerra — Consta-se a precariedade das passagens por barcas.

Parece que se pode concluir que as grandes pontes e os túneis são obras de menor vulnerabilidade aos efeitos de guerra.

No caso de pontes penseis, conviria que os cabos e os pilares fossem largamente dimensionados para resistir a qualquer tentativa de destruição por explosivos no contacto com a terra.

MOVIMENTO COMERCIAL

NÚMERO DE ORDEM	PO	EXPORTAÇÃO (em tons.)				TOTAL DA IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO	
		Total	Longo curso	Grande cabotagem	Pequena cabotagem		
	NORDESTE						
1	Manaus.....	176.645	21.433	24.132	25.681	71.206	247.911
2	Belém.....	388.210	71.864	109.635	44.132	225.631	613.841
	NORDESTE						
3	São Luiz.....	130.677	18.650	48.268	—	66.918	197.595
4	Tutóia.....	10.446	17.955	12.916	—	30.871	41.317
5	Luiz Corrêa....	1.362	9.861	—	1.170	11.031	12.393
6	Parnaíba.....	3.693	—	510	—	510	4.205
	NORDESTE						
7	Camocim.....	1.700	3.045	16.230	72	19.347	21.047
8	Fortaleza.....	119.964	28.990	55.593	9	84.592	204.056
9	Aracati.....	2.573	—	18.565	—	18.565	21.138
10	Natal.....	53.059	9.177	22.416	382	31.975	85.034
11	Cabedelo.....	46.235	50.273	80.613	232	131.208	177.443
12	João Pessoa....	10.064	—	14.023	—	14.023	24.087
13	Recife.....	930.379	78.178	433.174	10.741	522.033	1.452.472
14	Maceió.....	60.323	16.185	158.153	173	174.513	234.836
	LESTE						
15	Aracajú.....	27.898	565	44.598	—	45.163	73.061
16	Salvador.....	449.294	137.901	83.856	38.445	260.202	709.496
17	Ilhéus.....	49.025	98.360	12.254	16.371	126.985	176.010
	LESTE						
18	Vitória.....	95.947	574.146	68.015	286	642.447	738.394
19	Rio de Janeiro	4.959.734	755.585	574.656	91.293	1.421.537	6.381.271
20	Niterói.....	266.176	—	525.768	305	526.073	792.249
21	Angra dos Reis	55.064	16.492	10.353	1.740	28.585	83.649
	SANTAS						
22	Santos.....	3.693.615	1.189.549	314.998	606	1.505.153	5.198.768
23	Paranaguá.....	136.186	174.243	75.077	—	249.320	385.506
24	Antonina.....	68.367	65.632	71.986	—	137.918	205.985
25	São Francisco..	46.028	82.704	117.588	3.023	203.115	249.143
26	Itajaí.....	42.215	43.447	95.354	57	138.858	181.073
27	Florianópolis..	33.429	17.557	45.965	632	64.154	97.583
28	Imbituba.....	1.298	—	384.932	—	384.932	386.230
29	Laguna.....	19.064	—	150.163	5.083	155.246	174.310
30	Porto Alegre..	1.618.904	121.664	369.565	193.420	684.649	2.303.553
31	Pelotas.....	275.709	523	88.763	35.479	124.765	490.474
32	Rio Grande....	516.135	58.721	180.409	224.435	463.565	979.700
33	São Brás.....	3.612	7.358	—	30.984	38.342	41.954
	CENTRO						
34	Corumbá.....	4.550	1.984	—	166	2.150	6.700
	SOMÁ TOTAL	14.297.582	3.672.011	4.208.353	725.008	8.005.402	22.902.984

MOVIMENTO GERAL DOS PORTOS EM 1949

NÚMERO DE DIAS	NOME DO PORTO	MOVIMENTO MARÍTIMO								MOVIMENTO COMERCIAL								TOTAL DA IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
		NÚMERO DE NAVIOS				TONELAGEM EM TONELADAS				IMPORTAÇÃO EM TONELADAS				EXPORTAÇÃO EM TONELADAS				
		Longo curso	Grande cabotagem	Pequena cabotagem	Total	Longo curso	Grande cabotagem	Pequena cabotagem	Total	Longo curso	Grande cabotagem	Pequena cabotagem	Total	Longo curso	Grande cabotagem	Pequena cabotagem	Total	
NORTE																		
1	Mãóã	31	28	091	752	165 340	138 191	80 391	383 228	11 820	18 037	90 188	176 045	21 133	21 132	20 091	71 206	217 911
2	Belfm	231	235	318	781	801 071	117 833	71 603	1 009 532	156 187	121 520	110 203	388 210	71 861	101 635	14 132	215 631	1 019 841
NORDESTE																		
NORDESTE OCEANICAL																		
3	São Lou	08	107	091	1 210	171 347	111 515	28 162	311 024	10 278	23 121	58 240	130 677	18 050	48 268	--	66 918	107 595
4	Tutúa	51	72	179	212	140 040	101 378	1 032	248 330	2 271	8 175	1 032	10 440	17 055	12 910	--	30 871	11 317
5	Luz Coroa	70	2	62	114	54 070	--	1 132	56 212	--	375	--	1 302	9 801	--	1 170	11 031	12 303
6	Parnaíba	--	250	--	250	--	6 312	--	6 312	--	3 095	--	--	--	310	--	310	1 265
NORDESTE ORIENTAL																		
7	Camocim	7	11	100	118	10 004	25 220	5 241	47 350	--	1 516	154	1 700	1 015	16 210	72	19 347	21 047
8	Portaleza	149	250	380	785	467 038	623 350	32 020	1 121 223	28 171	80 552	911	110 904	28 990	35 563	9	81 292	1 048 856
9	Aracali	--	31	40	71	--	88 105	--	88 105	--	2 373	--	2 373	--	18 565	--	18 565	21 138
10	Natal	50	248	1	299	280 180	791 164	8	1 071 832	21 023	31 917	119	21 059	9 177	22 416	892	31 975	55 034
11	Caldeirão	94	314	14	422	270 855	524 110	2 517	795 061	3 875	41 680	971	46 535	30 273	80 613	132	131 298	171 443
12	João Pessoa	--	272	10	282	--	13 830	480	14 310	--	5 894	200	10 004	--	14 023	--	14 023	24 087
13	Recife	512	1 110	1 622	1 622	1 715 110	1 160 257	--	3 274 970	338 220	297 487	94 722	930 370	78 178	433 174	10 741	522 033	1 452 472
14	Maricó	47	432	203	682	150 631	750 064	3 570	910 271	7 834	48 121	4 368	90 323	16 185	158 155	173	174 313	254 836
LESTE																		
LESTE METROPOLITANA																		
15	Aracajú	--	344	--	344	--	38 827	--	38 827	3	27 788	107	27 895	565	14 598	--	45 103	73 061
16	Salvador	547	067	2 174	3 878	2 011 521	1 202 818	270 052	3 187 391	214 099	172 017	63 178	448 294	187 901	82 856	38 145	200 292	709 196
17	Ilhéus	131	162	478	771	590 978	70 650	70 080	761 717	2 321	21 012	25 001	19 025	95 300	12 251	16 371	120 981	176 010
LESTE MEDITERRANEA																		
18	Viçosa	207	110	120	437	103 290	315 117	11 775	1 217 132	13 747	28 080	3 250	95 947	374 119	68 015	280	642 417	738 304
19	Rio de Janeiro	2 126	2 630	240	5 006	7 842 802	2 168 089	33 310	10 042 207	2 967 900	1 598 031	3 03 104	4 050 734	755 285	574 656	91 293	1 421 537	6 881 271
20	Niterói	--	225	230	455	101	18 317	21 601	72 918	--	205 798	478	260 176	--	565 768	305	620 073	702 240
21	Angra dos Reis	70	188	113	369	211 517	190 530	11 898	428 915	48 102	20 390	6 973	65 061	10 492	111 253	1 710	28 585	83 619
SUL																		
22	Salvador	1 031	1 851	11	3 893	8 607 778	1 161 914	5 111	10 278 073	2 013 841	715 107	1 305	3 693 645	1 189 519	311 298	1 095	1 505 153	5 198 708
23	Parnaíba	311	761	1	1 073	940 820	350 930	1 309 779	1 899 779	18 402	87 781	--	136 185	171 243	78 077	--	210 320	355 586
24	Antonina	37	190	--	227	30 133	196 701	--	226 834	8 000	90 307	--	98 307	65 032	--	--	133 018	205 985
25	São Francisco	152	011	178	341	292 999	119 358	17 754	410 111	10 925	24 107	1 090	16 028	82 704	117 588	3 025	203 115	249 143
26	Piauí	79	327	--	406	150 764	292 618	--	443 382	1 110	17 015	--	18 125	--	45 351	--	138 858	181 073
27	Luz de Fátima	30	275	72	377	98 307	69 568	10 870	138 778	1 905	20 637	5 717	43 129	--	45 945	032	61 151	96 851
28	Indiáuba	11	133	--	144	15 738	271 033	--	287 201	--	1 295	--	1 298	--	381 032	--	484 032	380 290
29	Legião	--	315	6	321	--	108 171	110	108 171	--	17 081	--	19 081	--	155 216	5 083	174 310	174 310
30	Porto Alegre	227	391	11 209	11 827	174 010	623 289	172 708	1 270 907	171 181	299 227	1 111 196	1 018 081	121 061	309 265	103 420	684 010	2 363 651
31	Pelotas	27	104	--	131	7 190	200 070	107 702	570 172	15 787	67 741	--	192 178	275 709	88 703	35 459	124 585	130 474
32	Rio Grande	081	741	1 213	2 035	1 581 375	900 045	100 131	2 701 851	130 443	65 589	111 101	516 135	58 721	180 400	221 453	463 565	970 700
33	São Braz	58	--	--	58	323	--	7 051	330 307	--	3 012	--	--	7 438	--	--	39 312	11 934
CENTRO-OESTE																		
34	Corumbá	11	--	501	512	8 915	--	47 901	56 816	1 550	--	--	4 500	1 984	--	150	2 150	6 700
TOTAL		8 003	14 088	21 212	43 303	25 197 237	14 443 105	1 506 820	11 147 780	7 576 867	1 137 017	2 323 098	14 297 582	3 072 011	4 218 353	750 008	8 005 402	22 902 984

TONELAGEM DE REGISTRO

NÚMERO DE ORDEM	TONELAGEM DE REGISTRO							TOTAL GERAL
	al	GRANDE CABOTAGEM			PEQUENA CABOTAGEM			
		A motor	A vela	Total	A motor	A vela	Total	
1	M5.346	138.491	—	138.491	80.391	—	80.391	384.228
2	B4.076	314.008	3.845	317.853	77.603	—	77.603	1.199.532
3	S4.747	341.515	—	341.515	12.332	15.830	28.162	544.421
4	T0.040	104.358	—	104.358	2.904	1.128	3.932	248.330
5	L4.660	340	80	420	—	1.132	1.132	56.212
6	P	269	6073	6.342	—	—	—	6.342
7	Q6.904	25.220	—	25.220	—	5.226	5.226	47.350
8	F2.938	625.359	—	625.359	—	32.926	32.926	1.121.223
9	A	88.405	—	88.405	—	1.786	1.786	90.191
10	N0.680	789.708	1.456	791.164	—	8	8	1.071.852
11	C0.955	518.759	2.740	521.499	240	2.307	2.547	795.001
12	J-	—	14.839	14.839	—	489	489	15.328
13	R5.719	1.463.439	35.818	1.499.257	—	—	—	3.234.976
14	M6.631	754.426	1.638	756.064	—	3.576	3.576	946.271
15	A-	45.909	12.918	58.827	—	—	—	58.827
16	S14.521	1.202.848	—	1.202.848	199.758	70.291	270.052	3.487.421
17	IE0.978	68.491	2.168	70.659	62.759	7.321	70.080	701.717
18	VD3.220	339.447	—	339.447	14.755	—	14.755	1.257.422
19	R42.802	2.466.089	—	2.466.089	33.316	—	33.316	10.342.207
20	N-	48.31	—	48.317	24.601	—	24.601	72.918
21	A14.517	199.530	—	199.530	14.898	—	14.898	428.945
22	S07.778	1.664.934	—	1.664.934	5.341	—	5.341	10.278.053
23	P49.820	350.939	—	350.939	—	—	—	1.300.759
24	A90.133	196.764	—	196.764	—	—	—	286.897
25	S92.999	149.302	56	149.358	47.708	46	47.754	490.111
26	IG0.764	202.618	—	202.618	—	—	—	333.382
27	F58.307	69.598	—	69.598	10.873	—	10.873	138.778
28	Id5.738	271.463	—	271.463	—	—	—	287.201
29	L-	108.123	—	108.123	640	—	640	108.763
30	P24.919	623.280	—	623.280	472.708	—	472.708	1.720.907
31	P 7.400	500.070	—	500.070	62.702	—	62.702	570.172
32	R81.375	990.045	—	990.045	127.262	63.172	190.434	2.761.854
33	S 353	—	—	—	2.401	3.553	7.954	8.307
34	C 8.915	—	—	—	42.964	—	42.964	51.879
	97.235	14.662.064	81.631	14.743.695	1.296.056	210.794	1.506.850	44.447.780

MOVIMENTO DE EMBARCAÇÕES NO ANO DE 1949

QUADRO III

NÚMERO DE UNIDADE	PORTOS	NÚMERO DE EMBARCAÇÕES									TONELAGEM DE REGISTRO											
		LONGO CURSO			GRANDE CABOTAGEM			PEQUENA CABOTAGEM			TOTAL GERAL	LONGO CURSO			GRANDE CABOTAGEM			PEQUENA CABOTAGEM			TOTAL GERAL	
		NACIONAIS	ESTRAN- GEIROS	TOTAL	A MOTOR	A VELA	TOTAL	A MOTOR	A VELA	TOTAL		NACIONAIS	Estrangeiros	Total	A motor	A vela	Total	A motor	A vela	Total		
NOITE																						
1	Mauão		31	31	28	—	28	693	—	693	752	—	165 340	165 340	138 491	—	138 491	80 391	—	80 391	381 228	
2	Belém	0	222	221	124	111	235	318	—	318	784	28 090	775 490	804 070	314 008	3 815	317 823	77 603	—	77 603	1 099 532	
NORDESTE																						
NORDESTE OCIDENTAL																						
3	São Luís		58	58	167	—	167	214	747	961	1 215	—	174 747	174 747	341 515	—	341 515	12 332	15 810	28 102	341 421	
4	Tucuruí		51	51	71	—	71	96	43	139	262	—	140 040	140 040	104 358	—	104 358	2 401	1 124	3 037	215 430	
5	Luziária		20	20	1	—	1	—	—	—	114	—	51 090	51 090	340	80	120	1 132	1 132	1 132	26 212	
6	Parauapebas		—	—	17	263	280	—	—	—	280	—	—	—	—	269	1073	6 312	—	—	6 312	
NORDESTE ORIENTAL																						
7	Canoelão		7	7	11	—	11	—	100	100	118	—	16 904	16 904	25 220	—	25 220	—	5 216	5 220	47 350	
8	Portaleira		149	149	250	—	250	—	350	350	785	—	462 038	462 038	625 359	—	625 359	32 926	32 926	32 926	1 121 213	
9	Aracá		—	—	31	—	31	—	40	40	71	—	—	—	88 405	—	88 405	1 780	—	1 780	90 191	
10	Natal		60	60	226	22	248	—	1	1	209	—	280 680	280 680	789 708	1 450	791 158	—	8	8	1 071 852	
11	Caldeirão	2	92	94	207	17	224	2	42	44	452	7 348	203 607	270 955	518 759	2 710	521 469	—	210	2 307	795 061	
12	João Pessoa		—	—	272	—	272	—	10	10	282	—	—	—	—	14 839	—	—	—	489	15 328	
13	Beçim	90	422	512	690	450	1 140	—	—	—	1 622	368 008	1 360 811	1 728 719	1 403 439	35 818	1 439 257	—	—	—	3 234 076	
14	Maceió		47	47	370	62	432	—	—	—	432	—	186 031	186 031	754 120	1 638	755 758	—	3 576	—	916 271	
LESTE																						
LESTE SERTANEJENSE																						
15	Atacajá		—	—	145	109	254	—	—	—	254	—	—	—	45 900	12 915	58 815	—	—	—	58 815	
16	Salvador	85	402	547	657	—	1 083	1 591	2 674	3 878	270 959	1 743 532	2 014 521	1 202 819	—	1 202 819	100 738	70 291	270 032	3 487 421		
17	Ilhéus		134	134	138	24	162	318	160	478	774	—	500 978	500 978	68 191	2 105	70 650	62 759	7 321	70 080	701 717	
LESTE MERIDIONAL																						
18	Vitória	38	229	267	446	—	446	120	—	120	833	114 107	789 113	903 220	339 447	—	339 447	14 755	—	14 755	1 267 172	
19	Rio de Janeiro	201	1 925	2 126	2 636	—	2 636	246	—	246	5 005	614 851	7 227 051	7 841 802	2 486 089	—	2 486 089	33 319	—	33 319	10 342 207	
20	Niterói		—	—	225	—	225	236	—	236	401	—	—	—	48 311	—	48 311	24 601	—	24 601	72 918	
21	Angra dos Reis	1	58	59	188	—	188	113	—	113	360	4 120	210 301	214 517	199 530	—	199 530	14 898	—	14 898	428 015	
SUDESTE																						
22	Santos	115	1 818	1 933	1 851	—	1 851	11	—	11	3575	540 015	8 060 803	8 607 178	1 664 934	—	1 664 934	5 311	—	5 311	10 278 053	
23	Itanagará	11	330	341	784	—	784	—	—	—	1 105	32 933	916 887	949 820	350 939	—	350 939	—	—	—	1 300 730	
24	Antonina	4	53	57	496	—	496	—	—	—	553	10 965	79 165	90 133	196 764	—	196 764	—	—	—	256 897	
25	São Francisco	2	120	122	613	—	613	177	—	178	614	5 234	257 710	292 999	149 302	56	149 358	47 708	16	47 754	490 111	
26	Ilha		79	79	577	—	577	—	—	—	666	—	130 764	130 764	202 618	—	202 618	—	—	—	333 382	
27	Florianópolis		30	30	275	—	275	72	—	72	377	—	58 307	58 307	69 595	—	69 595	10 873	—	10 873	134 778	
28	Imbituba		11	11	133	—	133	—	—	—	144	—	15 738	15 738	271 463	—	271 463	—	—	—	287 291	
29	Laguna		—	—	315	—	315	0	—	0	321	—	—	—	108 123	—	108 123	640	—	640	108 763	
30	Porto Alegre	20	251	277	899	—	899	11 209	—	11 209	11 885	103 500	431 419	534 910	623 280	—	623 280	472 708	—	472 708	1 120 907	
31	Belos		29	29	180	15	194	425	—	425	840	—	7 400	7 400	500 070	—	500 070	62 702	—	62 702	579 174	
32	Rio Grande	54	627	681	714	—	714	370	—	1 213	2 038	149 008	1 432 367	1 581 375	900 045	—	900 045	127 262	63 172	190 434	2 761 854	
33	São Jorge		58	58	—	—	—	496	180	676	734	—	353	353	—	—	—	2 601	5 553	7 954	8 107	
CENTRO-OESTE																						
34	Corumbá	10	1	11	—	—	—	504	—	504	515	8 096	217	8 915	—	—	—	42 964	—	42 964	51 870	
TOTAL			648	7 355	8 003	13 221	1 467	14 688	17 242	3 960	21 702	43 893	2 350 222	25 847 013	28 197 235	14 662 064	61 631	14 743 695	1 290 036	210 704	1 500 850	14 447 780

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

MOVIMENTO DE MERCADORIAS, POR PORTOS

Quadro IV

		I M P O R T A Ç Ã O			
PORTOS		LONGO CURSO		GRANDE CADOTAGEM	
		Procedência	Toneladas	Procedência	Toneladas
MANAÚS	Inglaterra		5 651	Pará	24.94
	Estados Unidos		3 256	Distrito Federal	13.41
	Bengica		1 231	Pernambuco	8.052
	Perú		767	São Paulo	6.861
	Suécia		759	Ceará	4.101
Diversos		153	Diversos	11 256	
TOTAL			11.820	TOTAL	68.637
BELÉM	Estados Unidos		79.586	Distrito Federal	23.610
	Inglaterra		10.069	Pernambuco	17.266
	Portugal		216	Amazonas	10.556
	Perú		101	Maranhão	9.779
	Argentina		11	Território do Acre	6.075
	Diversos		66.504	Diversos	54.231
TOTAL			156.487	TOTAL	121.520
SÃO LUIZ	Estados Unidos		13.732	Distrito Federal	17.857
	Inglaterra		4 885	São Paulo	11.308
	Portugal		616	Pará	10.019
	França		6	Pernambuco	5.938
	Noruega		5	Rio Grande do Sul	1.755
	Diversos		4	Diversos	6.276
	TOTAL			19.278	TOTAL
TUTÓIA	Inglaterra		1.398	Distrito Federal	2.845
	Estados Unidos		767	Pernambuco	1.843
	Belgica		100	São Paulo	1.191
	Alemanha		3	Pará	1.178
	Portugal		1	Espírito Santo	446
	Diversos		2	Diversos	672
TOTAL			2.271	TOTAL	8.175
JUIZ CORREA	Inglaterra		800	—	—
	Estados Unidos		177	—	—
	Belgica		9	—	—
	Suécia		1	—	—
	Diversos		—	—	—
	TOTAL			789	Diversos
				TOTAL	375

EDÊNCIA E DESTINO, NO ANO DE 1949

EXPORTAÇÃO				
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Destino	Toneladas	Destino	Toneladas
MANAUS	Estados Unidos.....	15.080	São Paulo.....	11.309
	Inglaterra.....	4.053	Distrito Federal.....	6.148
	Argentina.....	1.376	Pará.....	4.464
	Belgics.....	305	Ceará.....	1.265
	Portugal.....	225	Bahia.....	867
	Diversos.....	394	Diversos.....	99
	TOTAL.....	21.433	TOTAL.....	24.152
BELÉM	Portugal.....	16.146	São Paulo.....	16.865
	Estados Unidos.....	7.806	Amazonas.....	16.776
	Inglaterra.....	1.102	Distrito Federal.....	12.072
	Argentina.....	783	Pernambuco.....	12.018
	Uruguai.....	177	Território do Acre.....	7.863
	Diversos.....	45.856	Diversos.....	44.071
	TOTAL.....	71.864	TOTAL.....	109.635
SÃO LUIZ	Estados Unidos.....	15.766	Distrito Federal.....	21.072
	Venezuela.....	1.107	São Paulo.....	14.260
	México.....	610	Pernambuco.....	6.852
	Belgics.....	500	Ceará.....	3.658
	Alemanha.....	220	Pará.....	633
	Diversos.....	247	Diversos.....	1.798
	TOTAL.....	18.650	TOTAL.....	48.268
TUTÓIA	Estados Unidos.....	16.578	Distrito Federal.....	9.214
	Inglaterra.....	639	São Paulo.....	2.881
	Portugal.....	169	Pernambuco.....	479
	Alemanha.....	86	Pará.....	159
	Austrália.....	41	Maranhão.....	45
	Diversos.....	442	Diversos.....	168
	TOTAL.....	17.955	TOTAL.....	12.916
LUIZ CORREA	Estados Unidos.....	8.949	—	—
	Inglaterra.....	800	—	—
	Alemanha.....	51	—	—
	Holanda.....	32	—	—
	Suiça.....	10	—	—
	Diversos.....	19	—	—
	TOTAL.....	9.861	—	—

(continua)

(Quadro IV — continuação)

		I M P O R T A Ç Ã O			
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		
	Procedência	Toneladas	Procedência	Toneladas	
PARANÁIBA		—	Ceará	2.386	
			Pará	656	
			Paraíba	320	
			Pernambuco	192	
			Maranhão	141	
	TOTAL		TOTAL	3.695	
CAMOCCI			Rio de Janeiro	657	
			Pernambuco	498	
			São Paulo	95	
			Rio Grande do Norte	90	
			Rio Grande do Sul	71	
			Diversos	131	
	TOTAL		TOTAL	1.540	
FORTALEZA	Estados Unidos	25.818	Pernambuco	27.395	
	Inglaterra	2.362	Rio de Janeiro	23.242	
	Belgica	278	São Paulo	12.330	
	Portugal	11	Paraíba	5.360	
	Suíça	1	Rio Grande do Sul	4.990	
	Diversos	1	Diversos	17.220	
	TOTAL	28.471	TOTAL	90.550	
ARACATI			Rio Grande do Norte	1.100	
			Rio de Janeiro	630	
			Paraíba	440	
			Pernambuco	160	
			Rio Grande do Sul	40	
			Diversos	180	
	TOTAL		TOTAL	2.570	
NATAL	Holanda	14.993	Rio de Janeiro	10.370	
	Estados Unidos	4.976	Rio Grande do Sul	6.400	
	Belgica	910	São Paulo	4.400	
	Inglaterra	126	Espírito Santo	2.100	
	Canadá	8	Bahia	2.000	
	Diversos	10	Diversos	6.400	
	TOTAL	21.023	TOTAL	31.900	

EXPORTAÇÃO

PORTOS	EXPORTAÇÃO			
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Destino	Toneladas	Destino	Toneladas
PARNAÍBA	—	—	Ceará.....	212
	—	—	Maranhão.....	94
	—	—	Rio Grande do Norte.....	88
	—	—	Pará.....	86
	—	—	Paraíba.....	30
	TOTAL.....	—	TOTAL.....	510
CAMOCIM	Estados Unidos.....	2.361	Pernambuco.....	3.822
	Holanda.....	664	Rio de Janeiro.....	3.633
	Inglaterra.....	19	São Paulo.....	3.354
	—	—	Rio Grande do Sul.....	3.000
	—	—	Bahia.....	1.110
	—	—	Diversos.....	1.311
	TOTAL.....	3.045	TOTAL.....	16.230
FORTALEZA	Estados Unidos.....	13.324	São Paulo.....	24.118
	Inglaterra.....	7.294	Rio de Janeiro.....	15.412
	Alemanha.....	3.260	Pernambuco.....	4.090
	Dinamarca.....	1.019	Rio Grande do Sul.....	3.138
	Belgica.....	989	Bahia.....	2.169
	Diversos.....	3.104	Diversos.....	6.666
	TOTAL.....	28.990	TOTAL.....	55.593
ARACATI	—	—	São Paulo.....	4.462
	—	—	Rio Grande do Sul.....	4.176
	—	—	Paraná.....	2.060
	—	—	Santa Catharina.....	1.956
	—	—	Bahia.....	1.799
	—	—	Diversos.....	4.121
	—	—	TOTAL.....	18.565
NATAL	Inglaterra.....	4.465	Rio de Janeiro.....	9.710
	Dinamarca.....	2.013	São Paulo.....	7.290
	Estados Unidos.....	1.261	Pará.....	2.645
	Portugal.....	714	Maranhão.....	674
	Chile.....	392	Ceará.....	634
	Diversos.....	392	Diversos.....	1.403
	TOTAL.....	9.177	TOTAL.....	22.416

(continua)

(Quadro IV — continuação)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O			
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Procedên cia	Toneladas	Procedência	Toncladas
CABEDELÓ	Estados Unidos	3 697	Rio de Janeiro.....	14 955
	Belgica....	88	São Paulo.....	8 513
	Inglatera	67	Rio Grande do Sul	7 546
	Holanda .	24	Espírito Santo...	2 506
	Portugal	2	Paraná.....	2 244
			Diversos.....	5 922
	TOTAL	3 878	TOTAL.....	41 686
JOÃO PESSOA			Rio Grande do Norte.....	7 192
			Pernambuco.....	1 352
			Alagoas.....	717
			Ceará.....	531
			Piauí.....	60
		Diversos.....	9	
		TOTAL.....	9 864	
RECIFE	Estados Unidos.....	267 374	Rio de Janeiro.....	92 741
	Venezuela.....	177 170	São Paulo.....	68 622
	Argentina.....	36 107	Rio Grande do Sul.....	49 989
	Inglatera.....	21 510	Pará.....	14 458
	Uruguai.....	5 949	Rio Grande do Norte	13 266
Diversos.....	30 110	Diversos.....	58 361	
	TOTAL...	538 220	TOTAL.....	297 437
MACEIOÛ	Inglatera.....	5 350	Rio de Janeiro.....	13 975
	Estados Unidos	2 267	Bahia.....	8 627
	Noruega.....	197	São Paulo.....	8 138
	Suécia.....	10	Rio Grande do Sul	5 847
	Belgica.....	5	Paraná.....	2 806
Diversos.....	5	Diversos.....	8 728	
	TOTAL...	7 834	TOTAL.....	48 121
ARACAJÛ	—	—	Rio de Janeiro.....	9 085
	—	—	Bahia.....	6 255
	—	—	São Paulo.....	4 402
	—	—	Pernambuco.....	3 516
	—	—	Paraíba.....	1 425
Diversos.....	3	Diversos.....	3 105	
	TOTAL.....	3	TOTAL.....	27 788

E X P O R T A Ç Ã O

PORTOS	E X P O R T A Ç Ã O			
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Destino	Toneladas	Destino	Toneladas
CABEDELO	Estados Unidos.....	25.438	Rio de Janeiro.....	21.179
	Inglaterra.....	9.235	São Paulo.....	18.656
	Alemanha.....	3.616	Rio Grande do Sul.....	17.432
	Japão.....	3.447	Bahia.....	7.517
	Argentina.....	2.172	Pará.....	5.678
	Diversos.....	6.364	Diversos.....	10.151
	TOTAL.....	50.272	TOTAL.....	80.613
JOÃO PESSOA	—	—	Ceará.....	8.513
	—	—	Sergipe.....	2.953
	—	—	Rio Grande do Norte.....	974
	—	—	Alagoas.....	680
	—	—	Bahia.....	450
	—	—	Diversos.....	453
		TOTAL.....	—	14.023
RECIFE	Estados Unidos.....	27.514	São Paulo.....	139.689
	Inglaterra.....	7.344	Rio de Janeiro.....	119.583
	Belgica.....	6.980	Rio Grande do Sul.....	71.699
	França.....	6.673	Ceará.....	22.895
	Índia.....	6.216	Pará.....	17.751
	Diversos.....	23.451	Diversos.....	61.560
	TOTAL.....	78.178	TOTAL.....	433.174
MACEIÓ	Inglaterra.....	10.215	Rio de Janeiro.....	45.403
	Estados Unidos.....	3.597	Rio Grande do Sul.....	43.768
	Uruguai.....	1.581	São Paulo.....	30.270
	Holanda.....	475	Paraná.....	25.024
	Argentina.....	407	Amazonas.....	3.451
	—	—	Diversos.....	10.239
	TOTAL.....	16.185	TOTAL.....	158.155
ARACAJÚ	Inglaterra.....	314	Bahia.....	12.416
	Alemanha.....	160	Rio de Janeiro.....	12.056
	Estados Unidos.....	43	Paraná.....	8.162
	Itália.....	18	Rio Grande do Sul.....	6.211
	Belgica.....	17	Minas Gerais.....	1.797
	Diversos.....	13	Diversos.....	3.956
		TOTAL.....	565	TOTAL.....

(continua)

(Quadro IV — continuação)

I M P O R T A Ç Ã O				
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Procedência	Toneladas	Procedência	Toneladas
SALVADOR	Estados Unidos.....	87.620	Rio de Janeiro.....	72.893
	Inglaterra.....	31.684	São Paulo.....	34.449
	Antilhas Holandesas.....	22.206	Rio Grande do Sul.....	23.028
	Argentina.....	18.717	Pernambuco.....	17.625
	México.....	17.597	Ceará.....	4.291
	Diversos.....	36.275	Diversos.....	19.731
	TOTAL.....	214.099	TOTAL.....	172.017
ILHÉUS	E. Unidos.....	798	D. Federal.....	7.517
	Alemanha.....	681	Sergipe.....	5.357
	Belgica.....	355	São Paulo.....	3.505
	Inglaterra.....	143	Rio G. do Sul.....	1.889
	Argentina.....	113	Pernambuco.....	1.080
	Diversos.....	233	Diversos.....	1.664
	TOTAL.....	2.323	TOTAL.....	21.012
VITÓRIA	E. Unidos.....	13.412	D. Federal.....	45.621
	Holanda.....	198	Rio G. do Sul.....	15.108
	Argentina.....	107	Bahia.....	4.607
	—	—	Pernambuco.....	4.572
	—	—	São Paulo.....	2.954
	—	—	Diversos.....	6.118
	TOTAL.....	13.717	TOTAL.....	78.980
RIO DE JANEIRO	E. Unidos.....	956.741	Santa Catarina.....	552.567
	Ant. Holandezas.....	466.723	Rio G. do Sul.....	381.792
	Argentina.....	335.692	Pernambuco.....	119.469
	Inglaterra.....	192.727	Rio G. do Norte.....	113.997
	Curacao.....	165.479	Paraná.....	109.193
	Diversos.....	850.537	Diversos.....	321.613
	TOTAL.....	2.967.909	TOTAL.....	1.598.631
NITERÓI	—	—	Rio G. do Sul.....	9.995
	—	—	D. Federal.....	9.154
	—	—	Santa Catarina.....	8.090
	—	—	São Paulo.....	3.127
	—	—	Paraná.....	2.729
	—	—	Diversos.....	232.703
	—	—	TOTAL.....	265.798

E X P O R T A Ç Ã O				
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Destino	Toneladas	Destino	Toneladas
SALVADOR	Estados Unidos.....	55.080	Rio de Janeiro.....	31.011
	Belgica.....	13.565	São Paulo.....	19.013
	Argentina.....	11.944	Alagoas.....	8.920
	Holanda.....	11.344	Pernambuco.....	8.735
	Inglaterra.....	10.181	Rio Grande do Sul.....	5.775
	Diversos.....	35.787	Diversos.....	10.402
	TOTAL.....	137.901	TOTAL.....	83.856
ILHÉUS	E. Unidos.....	74.470	D. Federal.....	8.937
	Holanda.....	7.650	São Paulo.....	1.451
	Inglaterra.....	6.846	Sergipe.....	897
	Argentina.....	2.428	Pernambuco.....	567
	Itália.....	1.352	Esprito Santo.....	183
	Diversos.....	5.614	Diversos.....	219
	TOTAL.....	98.360	TOTAL.....	12.254
VITÓRIA	E. Unidos.....	352.886	D. Federal.....	23.770
	Austrália.....	74.186	Pernambuco.....	11.248
	Argentina.....	43.515	Rio G. do Sul.....	9.193
	Belgica.....	37.200	Pará.....	4.867
	França.....	21.601	Ceará.....	3.544
	Diversos.....	44.764	Diversos.....	15.393
	TOTAL.....	574.146	TOTAL.....	68.015
RIO DE JANEIRO	E. Unidos.....	299.200	Rio G. do Sul.....	145.510
	Holanda.....	85.240	Pernambuco.....	76.585
	Argentina.....	75.210	Bahia.....	75.562
	Belgica.....	64.972	Santa Catarina.....	69.011
	Canadá.....	43.271	Paraná.....	39.817
	Diversos.....	187.692	Diversos.....	168.174
	TOTAL.....	755.585	TOTAL.....	574.659
NITERÓI	—	—	Paraná.....	1.765
	—	—	Rio G. do Sul.....	1.531
	—	—	D. Federal.....	863
	—	—	Esprito Santo.....	246
	—	—	São Paulo.....	219
	—	—	Diversos.....	521.141
	—	—	TOTAL.....	525.768

(continua)

(Quadro IV — continuação)

I M P O R T A Ç Ã O				
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Procedência	Toneladas	Procedência	Toneladas
	ANGRA DOS REIS	Argentina.....	9.949	Santa Catarina.....
	E. Unidos	4.492	Paraná.....	4.714
	Canadá.....	3.543	São Paulo.....	3.136
	Chile	508	Rio G. do Norte.....	1.410
	—	—	D. Federal.....	1.045
	—	—	Diversos	1.591
	TOTAL.....	18.492	TOTAL.....	29.599
SANTOS	E. Unidos	1.001.845	Rio G. do Norte.....	180.762
	Ant. Holandezas.....	608.199	Pernambuco.....	154.235
	Argentina.....	275.381	Rio G. do Sul.....	144.233
	Venezuela	239.581	Santa Catarina.....	125.397
	Ant. Inglesas.....	187.620	Ceará.....	35.740
	Diversos.....	601.215	Diversos.....	135.100
	TOTAL.....	2.913.841	TOTAL.....	775.467
PARANAGUÁ	E. Unidos.....	24.931	D. Federal.....	32.017
	Ant. Holandezas.....	7.834	Rio G. do Sul.....	18.955
	Argentina.....	5.663	São Paulo.....	9.207
	Alemanha	4.012	Alagôas.....	6.481
	Belgica.....	3.909	Rio G. do Norte.....	5.755
	Diversos.....	2.053	Diversos.....	15.368
	TOTAL.....	48.402	TOTAL.....	87.783
ANTONINA	Argentina.....	8.000	Rio G. do Norte.....	15.346
	—	—	D. Federal.....	12.318
	—	—	Estado do Rio.....	10.720
	—	—	Pernambuco.....	5.531
	—	—	Santa Catarina	3.786
	—	—	Diversos.....	12.666
	TOTAL.....	8.000	TOTAL.....	60.367
SÃO FRANCISCO	Argentina.....	15.073	Rio.....	13.013
	Belgica.....	2.418	São Paulo.....	3.209
	América do Norte.....	1.925	Estado do Rio.....	2.950
	Suécia.....	457	Paraná.....	2.497
	Alemanha.....	26	Bahia.....	602
	Diversos.....	26	Diversos.....	1.837
	TOTAL.....	19.925	TOTAL.....	24.108

E X P O R T A Ç Ã O				
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Destino	Toneladas	Destino	Toneladas
ANGRA DOS REIS	E. Unidos.....	8.785	São Paulo.....	3.663
	Noruega.....	5.008	D. Federal.....	2.656
	Dinamarca.....	1.235	Santa Catarina.....	1.943
	Suécia.....	517	Rio G. do Sul.....	1.425
	Argentina.....	415	Paraná.....	666
	Diversos.....	532	—	—
	TOTAL.....	16.492	TOTAL.....	10.353
SANTOS	E. Unidos.....	547.116	Pernambuco.....	67.430
	Argentina.....	166.949	Rio G. do Sul.....	58.597
	Inglaterra.....	132.011	Bahia.....	38.325
	Suécia.....	44.687	Santa Catarina.....	17.364
	Dinamarca.....	36.965	Pará.....	14.889
	Diversos.....	261.821	Diversos.....	118.393
	TOTAL.....	1.189.549	TOTAL.....	314.998
PARANAGUÁ	E. Unidos.....	110.868	D. Federal.....	35.024
	Argentina.....	20.481	Santa Catarina.....	11.538
	Uruguai.....	15.620	Rio G. do Sul.....	5.696
	Africa do Sul.....	5.835	Pernambuco.....	5.655
	Chile.....	4.752	Bahia.....	4.314
	Diversos.....	16.686	Diversos.....	12.850
	TOTAL.....	174.242	TOTAL.....	75.077
ANTONINA	Argentina.....	47.639	D. Federal.....	48.410
	Uruguai.....	11.552	São Paulo.....	5.182
	Australia.....	3.923	Pernambuco.....	4.851
	Africa do Sul.....	2.517	Estado do Rio.....	3.351
	—	—	Santa Catarina.....	2.022
	—	—	Diversos.....	8.170
	TOTAL.....	65.631	TOTAL.....	71.986
SÃO FRANCISCO	Argentina.....	50.338	Rio.....	81.287
	África do Sul.....	18.147	São Paulo.....	14.387
	Chile.....	3.458	Pernambuco.....	7.719
	Austrália.....	2.918	Estado do Rio.....	4.773
	Bélgica.....	1.328	Bahia.....	4.369
	Diversos.....	6.515	Diversos.....	4.853
	TOTAL.....	82.704	TOTAL.....	117.388

(continua)

(Quadro IV — continuação)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O			
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Procedência	Toneladas	Procedência	Toneladas
ITAJAI	Estados Unidos	3.568	Rio	24.407
	Suécia	390	São Paulo	5.665
	Suíça	150	Paraná	3.651
	Inglaterra	9	Pernambuco	842
	Bélgica	2	Rio Grande do Sul	803
			Diversos	1.667
	TOTAL	4.119	TOTAL	37.035
FLORIANÓPOLIS	Bélgica	860	Distrito Federal	13.629
	Estados Unidos	637	São Paulo	5.163
	Holanda	8	Rio Grande do Sul	2.268
			Estado do Rio	2.070
			Pernambuco	2.023
			Diversos	1.484
	TOTAL	1.505	TOTAL	26.637
IMBITUBA			Distrito Federal	637
			Estado do Rio	382
			Rio Grande do Sul	231
			Pernambuco	36
			Minas Gerais	10
			Diversos	2
			TOTAL	1.298
LAGUNA			Distrito Federal	6.946
			São Paulo	2.880
			Estado do Rio	2.440
			Rio Grande do Norte	2.273
			Paraná	1.635
			Diversos	1.812
			TOTAL	17.986
PORTO ALEGRE	Argentina	44.087	Distrito Federal	88.456
	Estados Unidos	43.619	Pernambuco	51.452
	Bélgica	34.220	São Paulo	50.405
	Alemanha	16.362	Rio Grande do Norte	37.252
	Inglaterra	9.265	Alagoas	22.765
	Diversos	26.928	Diversos	49.597
	TOTAL	174.481	TOTAL	290.927

E X P O R T A Ç Ã O

PORTOS	E X P O R T A Ç Ã O			
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Destino	Toneladas	Destino	Toneladas
ITAJAÍ	Argentina.....	31.116	Rio.....	75.927
	Estados Unidos.....	9.812	São Paulo.....	6.102
	Inglaterra.....	1.261	Bahia.....	3.882
	África do Sul.....	540	Pernambuco.....	2.878
	Bélgica.....	313	Sergipe.....	1.844
	Diversos.....	405	Diversos.....	4.724
	TOTAL.....	43.447	TOTAL.....	95.354
FLORIANÓPOLIS	Argentina.....	14.289	Distrito Federal.....	36.077
	Estados Unidos.....	2.955	São Paulo.....	7.727
	Bélgica.....	174	Paraná.....	688
	África do Sul.....	56	Estado do Rio.....	528
	Suiça.....	55	Rio Grande do Sul.....	355
	Diversos.....	28	Diversos.....	590
	TOTAL.....	17.557	TOTAL.....	45.965
IMBITUBA	—	—	Distrito Federal.....	350.577
	—	—	São Paulo.....	26.328
	—	—	Estado do Rio.....	3.345
	—	—	Minas Gerais.....	1.882
	—	—	Pernambuco.....	1.850
	—	—	Diversos.....	950
	—	—	TOTAL.....	384.932
LAGUNA	—	—	São Paulo.....	69.482
	—	—	Distrito Federal.....	69.127
	—	—	Estado do Rio.....	15.107
	—	—	Paraná.....	4.156
	—	—	Minas Gerais.....	1.244
	—	—	Diversos.....	50
	—	—	TOTAL.....	150.163
PORTO ALEGRE	Argentina.....	104.721	Distrito Federal.....	193.279
	Austrália.....	2.802	São Paulo.....	74.015
	Holanda.....	2.453	Pernambuco.....	25.823
	Bélgica.....	2.006	Estado do Rio.....	48.943
	Inglaterra.....	1.920	Bahia.....	14.521
	Diversos.....	7.762	Diversos.....	42.984
	TOTAL.....	121.664	TOTAL.....	369.565

(continua)

(Quadro IV — continuação)

PORTOS		I M P O R T A Ç Ã O			
		LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
		Procedência	Toneladas	Procedência	Toneladas
PELOTAS	Argentina.....	14 655	Pernambuco.....	20.191	
	Suécia.....	699	Alagoas.....	10.889	
	África do Sul	10	Distrito Federal..	9.713	
	Portugal.....	8	São Paulo.....	7.438	
	Holanda.....	6	Rio Grande do Norte	4.164	
	Diversos.....	409	Diversos.....	15.349	
	TOTAL.....	15 787	TOTAL.....	67.744	
RIO GRANDE	Venezuela.....	170 529	Rio Grande do Norte	35.246	
	Antilhas Holandesas	60 300	Distrito Federal..	13.794	
	Antilhas Inglesas..	24.551	Pernambuco.....	8.220	
	Noruega.....	16 824	São Paulo.....	2.871	
	Bélgica.....	15 273	Paraíba.....	1.178	
	Diversos.....	51 958	Diversos.....	4.280	
	TOTAL.....	339.447	TOTAL.....	65.589	
SÃO BORDA	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
CORUMBÁ	Estados Unidos.....	4 399	—	—	
	Argentina.....	151	—	—	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	—	—	—	—	
	TOTAL.....	4.550	—	—	

(Quadro IV — conclusão)

E X P O R T A Ç Ã O				
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM	
	Destino	Toneladas	Destino	Toneladas
PELOTAS	Argentina.....	490	Distrito Federal.....	36.820
	Uruguai.....	29	São Paulo.....	26.215
	Inglaterra.....	2	Rio de Janeiro.....	7.739
	—	Pernambuco.....	5.836
	Diversos.....	2	Espírito Santo.....	4.526
			Diversos.....	7.627
	TOTAL.....	523	TOTAL.....	88.763
RIO GRANDE	Inglaterra.....	27.936	Distrito Federal.....	76.988
	Argentina.....	4.496	São Paulo.....	33.766
	Bélgica.....	5.272	Pernambuco.....	17.042
	Grécia.....	4.399	Paraná.....	13.599
	Estados Unidos.....	3.749	Bahia.....	10.733
	Diversos.....	12.869	Diversos.....	28.281
	TOTAL.....	58.721	TOTAL.....	180.409
SÃO BORJA	Argentina.....	7.358	—	—
	—	—	—	—
	—	—	—	—
	—	—	—	—
	—	—	—	—
	TOTAL.....	7.358	—	—
CORUMBA	Argentina.....	1.538	—	—
	Uruguai.....	281	—	—
	Estados Unidos.....	146	—	—
	Itália.....	19	—	—
	—	—	—	—
	TOTAL.....	1.984	—	—

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

Quadro V

PORTOS		I M P O R T A Ç Ã O					
		LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
		Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas
MANAUS	Cimento ...	7.496	Açúcar ...	9.000	Castanha	13.048	
	Maquinárias	358	Farinha	5.744	Borracha	12.583	
	Farinha de trigo	346	Sal	5.360	Madeira	9.347	
	Óleos	324	Óleos	3.422	Juta	3.791	
	Óleo combustível	285	Café	2.776	Peixe	1.660	
Diversos	3.017	Diversos	42.335	Diversos	55.759		
	TOTAL	11.820	TOTAL	68.637	TOTAL	96.188	
BELÉM	Óleo combustível	27.298	Açúcar	17.614	Madeiras	35.677	
	Gasolina de avião	10.708	Sal	11.381	Lenhas	9.102	
	Óleo lubrificante	10.275	Farinha de trigo ..	7.053	Arroz	7.754	
	Carvão	5.491	Café	6.528	Farinha	2.571	
	Ferragens	1.847	Feijão	4.870	Borracha	2.325	
	Diversos	100.868	Diversos	74.074	Diversos	52.771	
	TOTAL	156.487	TOTAL	121.520	TOTAL	110.203	
SÃO LUÍS	Cereais	6.467	Tecidos	8.052	Babaçu	30.046	
	Ferro	6.020	Gasolina	6.507	Cereais	19.109	
	Óleo	1.512	Ferro	4.857	Algodão	3.904	
	Cimento	482	Cereais	4.617	Caroço de algodão ..	1.393	
	Alcool	19	Querosene	3.522	Fibras de malva	546	
	Diversos	4.778	Diversos	25.598	Diversos	3.248	
	TOTAL	19.287	TOTAL	53.153	TOTAL	58.246	
TUTOÍÁ	Cimento	809	Açúcar	1.116	—	—	
	Ferragens	638	Ferragens	1.059	—	—	
	Soda cáustica	534	Alcool	676	—	—	
	—	—	Tecidos	621	—	—	
	—	—	Café	620	—	—	
	Diversos	290	Diversos	4.083	—	—	
	TOTAL	2.271	TOTAL	8.175	TOTAL	—	
LUÍS CORRÊA	Cimento	755	Ferragens	314	—	—	
	Ferragens	80	—	—	—	—	
	Soda cáustica	22	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	Diversos	130	Diversos	61	—	—	
	TOTAL	987	TOTAL	375	TOTAL	—	

POR ESPÉCIES, NO ANO DE 1949

PORTOS	EXPORTAÇÃO					
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas
MANAÚS	Castanha.....	10.685	Borracha crepe.....	8.051	Açúcar.....	2.919
	Madeiras.....	5.789	Juta.....	5.227	Sal.....	2.867
	Timbó.....	966	Madeiras.....	3.504	Vinhos e Espíritos.....	2.410
	Sorva.....	562	Peixe.....	1.790	Farinhas.....	1.372
	Castanhas descascadas.....	525	Borracha.....	1.201	Café.....	805
Diversos.....	2.906	Diversos.....	4.379	Diversos.....	15.308	
TOTAL.....	21.433	TOTAL.....	24.152	TOTAL.....	25.681	
BELÉM	Madeiras.....	23.636	Madeiras.....	21.600	Sal.....	6.090
	Cacau.....	1.135	Arroz.....	6.388	Querozone.....	4.911
	Peles.....	436	Juta.....	3.790	Farinha.....	2.653
	Algodão.....	129	Fibras.....	2.672	Café.....	1.643
	Borrcha.....	94	Farinha de trigo.....	1.884	Sahão.....	1.076
Diversos.....	46.434	Diversos.....	73.295	Diversos.....	27.759	
TOTAL.....	71.864	TOTAL.....	109.635	TOTAL.....	44.132	
SÃO LUIS	Babaçu.....	13.250	Cereais.....	8.059	—	—
	Óleo.....	2.197	Babaçu.....	6.223	—	—
	Tucum.....	1.254	Ferro.....	5.352	—	—
	Cereais.....	870	Algodão.....	4.202	—	—
	Farelo de babaçu.....	500	Tecidos.....	3.822	—	—
Diversos.....	579	Diversos.....	20.610	—	—	
TOTAL.....	18.650	TOTAL.....	48.268	—	—	
TUTOIA	Babaçu.....	4.500	Babaçu.....	10.001	—	—
	Cera de carnaúha.....	4.011	Cereais.....	805	—	—
	Couros.....	228	Algodão.....	392	—	—
	Algodão.....	159	Óleo de côco.....	267	—	—
	—	—	Cera de carnaúha.....	33	—	—
Diversos.....	9.057	Diversos.....	1.418	—	—	
TOTAL.....	17.955	TOTAL.....	12.910	—	—	
LUIS CORRÊA	Babaçu.....	2.000	—	—	Sal.....	1.170
	Cera de carnaúha.....	1.060	—	—	—	—
	Couros.....	72	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	Diversos.....	6.729	—	—	—	—
TOTAL.....	9.861	—	—	TOTAL.....	1.170	

(continua)

(Quadro V — continuação)

		I M P O R T A Ç Ã O					
PORTOS	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM		
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	
	PARNAÍBA	—	—	Açúcar	428	—	—
—		—	Ferragens	17	—	—	
—		—	Alcool	34	—	—	
—		—	—	—	—	—	
—		—	Diversos	3.216	—	—	
—		—	TOTAL	3.695	—	—	
CAMOÇIM	—	—	Bebidas	353	Sal moído	153	
	—	—	Açúcar	289	—	—	
	—	—	Tijolo barro refratário	128	—	—	
	—	—	Farinha de trigo	125	—	—	
	—	—	Papel	56	—	—	
	—	—	Diversos	595	Diversos	1	
—	—	TOTAL	1.546	TOTAL	154		
FORTALEZA	Gasolina	9.763	Gasolina	11.110	Milho	413	
	Farinha de trigo	5.301	Açúcar	10.074	Sal	370	
	Querozene	4.360	Madeirasas	10.017	Farinha de mandioca	27	
	Ferragens	3.573	Ferragens	9.789	Goma de mandioca	26	
	Aut. e acessórios	1.891	Farinha de trigo	7.183	Castanha de caju	20	
	Diversos	3.577	Diversos	42.379	Diversos	85	
TOTAL	28.471	TOTAL	90.552	TOTAL	941		
ARACATI	—	—	Sal grosso	1.100	—	—	
	—	—	Cimento	251	—	—	
	—	—	Açúcar	179	—	—	
	—	—	Açúcar triturado	113	—	—	
	—	—	Bebidas	73	—	—	
	—	—	Diversos	858	—	—	
—	—	TOTAL	2.574	—	—		
NATAL	Gasolina	11.281	Madeirasas	4.618	Sal grosso	50	
	Óleo combustível	4.887	Farinha de trigo	2.957	Sal moído	4	
	Farinha de trigo	2.041	Bebidas	2.933	Couros	11	
	Ferragem	417	Ferragem	2.925	—	—	
	Caminhão	195	Café	1.800	—	—	
	Diversos	2.202	Diversos	4.618	—	—	
TOTAL	21.023	TOTAL	31.917	TOTAL	111		

E X P O R T A Ç Ã O

	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas
PARNAMAIBA	—	—	Cereais.....	230	—	—
	—	—	Babaçu.....	24	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	Diversos.....	256	—	—
	—	—	TOTAL.....	510	—	—
CAMOCIM	Semente de mamona...	1.691	Milho em grão.....	9.351	Farinha de mandioca..	66
	Mamona.....	1.295	Sal grosso.....	4.720	—	—
	Cêra de carnaúba...	59	Goma de mandioca...	855	—	—
	—	—	Torta de mandioca...	625	—	—
	—	—	Farinha de mandioca...	520	—	—
	—	—	Diversos.....	159	Diversos.....	6
	TOTAL.....	3.045	TOTAL.....	16.230	TOTAL.....	72
FORTALEZA	Semente de mamona...	8.387	Milho em grão.....	24.531	Querozene.....	1
	Óleo oiticica.....	6.275	Algodão em pluma....	4.912	—	—
	Torta caroço algodão..	5.064	Sal triturado.....	3.402	—	—
	Cêra de carnaúba.....	3.259	Socata de ferro.....	3.057	—	—
	Óleo de caroço algodão	1.801	—	—	—	—
	Diversos.....	4.206	Diversos.....	17.438	Diversos.....	8
	TOTAL.....	28.990	TOTAL.....	55.593	TOTAL.....	9
ARACATI	—	—	Sal grosso.....	12.956	—	—
	—	—	Sal moído.....	4.651	—	—
	—	—	Art. palha carnaúba..	457	—	—
	—	—	Algodão em pluma....	198	—	—
	—	—	Milho.....	189	—	—
	—	—	Diversos.....	114	—	—
	—	—	TOTAL.....	18.565	—	—
NATAL	Algodão.....	3.493	Algodão.....	12.540	Farinha de trigo.....	160
	Torta de car. algodão..	3.029	M.lho.....	4.073	Açúcar.....	30
	Óleo.....	1.060	Açúcar.....	3.770	Soda cáustica.....	20
	Semente de mamona...	1.024	Ceúos.....	498	Madeiras.....	19
	Ceúos.....	249	Óleo car. algodão....	373	Breu.....	12
	Diversos.....	322	Diversos.....	1.162	Diversos.....	141
	TOTAL.....	9.177	TOTAL.....	22.416	TOTAL.....	352

(continua)

(Quadro V — continuação)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O					
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Tonelada
CABEDELÓ	Ferragem	1.427	Bebidas	5.309	Tecidos	30
	Farinha de trigo	1.101	Madeirasas	5.098	Açúcar	10
	Bacalhau	521	Farinha de trigo	4.972	Óleo	—
	Óleo	351	Ferragem	3.300	—	—
	Diversos	478	Café	2.822	—	—
TOTAL	3.878	TOTAL	41.686	TOTAL	60	
JOÃO PESSOA	—	—	Géssso	3.879	Tijolos	18
	—	—	Sal	3.412	Telhas	—
	—	—	Açúcar	1.394	—	—
	—	—	Arroz	759	—	—
	—	—	Milho	18	—	—
TOTAL	—	TOTAL	9.864	TOTAL	20	
RECIFE	Óleos div. tipos	230.310	Ferragens	36.662	Açúcar	87,9
	Gasolina	82.047	Madeirasas	35.093	Lenha	3,4
	Trigo	46.784	Xarque	32.351	Cal	1,5
	Querosene	39.832	Gêneros alimentícios	28.919	Côco	9
	Carvão coque	30.773	Sal	14.890	Aduho	3
Diversos	108.474	Diversos	149.522	Diversos	4	
TOTAL	538.220	TOTAL	297.437	TOTAL	94,7	
MACEIÓ	Cimento	3.340	Estivas	12.571	Açúcar	2,4
	Ferragens	1.557	Ferragens	7.580	Côcos	1,5
	Bacalhau	793	Farinha de trigo	4.166	Madeirasas	—
	Farinha de trigo	592	Xarque	3.851	Milho	—
	Estivas	318	Madeirasas	3.257	Farelo de algodão	—
Diversos	1.234	Diversos	16.696	Diversos	—	
TOTAL	7.834	TOTAL	48.121	TOTAL	4,1	
ARACAJU	—	—	Farinha de trigo	3.750	Açúcar	—
	—	—	Gasolina	2.590	Côcos	—
	—	—	Algodão	1.279	—	—
	—	—	Querosene	888	—	—
	Diversos	3	Xarque	842	—	—
TOTAL	3	TOTAL	27.788	TOTAL	—	

EXPORTAÇÃO						
LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM		
Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	
CABELO	Fibras agave.....	20.063	Algodão.....	26.948	Óleo.....	115
	Semente de mamona...	13.513	Açúcar.....	22.364	Açúcar.....	78
	Pasta semente algodão...	10.548	Cimento.....	10.952	—	—
	Óleo semente algodão...	1.595	Milho.....	8.568	—	—
	Berilo.....	1.074	Fibras de agave.....	3.251	—	—
	Diversos.....	3.479	Diversos.....	8.530	Diversos.....	130
	TOTAL.....	50.272	TOTAL.....	80.613	TOTAL.....	323
JOÃO PESSOA	—	—	Cimento.....	7.505	—	—
	—	—	Açúcar.....	4.641	—	—
	—	—	Algodão.....	1.204	—	—
	—	—	Alcool.....	327	—	—
	—	—	Diversos.....	346	—	—
	—	—	TOTAL.....	14.023	—	—
RECIFE	Açúcar.....	31.749	Açúcar.....	324.697	Óleo div. tipos.....	4.618
	Bagos de mamona.....	21.441	Gêneros alimentícios...	17.113	Aducos.....	3.798
	Óleo div. tipos.....	7.685	Alcool.....	9.089	Torta caroço algodão...	417
	Fibras diversas.....	3.306	Milho em grão.....	9.081	Cal.....	301
	Algodão.....	2.236	Bebidas.....	6.848	Ferragens.....	256
	Diversos.....	11.761	Diversos.....	66.346	Diversos.....	1.320
	TOTAL.....	78.178	TOTAL.....	433.174	TOTAL.....	10.741
MACEIÓ	Açúcar.....	10.211	Açúcar.....	135.132	Ferragens.....	69
	Bagos de mamona.....	3.055	Cocos.....	5.115	Trilhos.....	65
	Alcool.....	1.581	Milho.....	4.870	Açúcar.....	24
	Farelo de algodão.....	475	Tecidos.....	3.179	Cimento.....	15
	Mamona.....	447	Alcool.....	2.943	—	—
	Diversos.....	436	Diversos.....	6.916	—	—
	TOTAL.....	16.185	TOTAL.....	158.155	TOTAL.....	173
ARACAJU	Couros.....	565	Açúcar.....	22.821	—	—
	—	—	Sai.....	11.312	—	—
	—	—	Cocos.....	3.393	—	—
	—	—	Tecidos.....	1.276	—	—
	—	—	Couros.....	521	—	—
	—	—	Diversos.....	5.275	—	—
	TOTAL.....	565	TOTAL.....	44.598	—	—

(continua)

(Quadro V — continuação)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O					
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas
SALVADOR	Cimento	41.581	Cimento	10.591	Cacau	31.323
	Farinha de trigo	16.907	Xarque	10.128	—	—
	Bacalhau	3.356	Farinha de trigo	6.812	—	—
	Óleo combustível	9.431	Arroz	5.396	—	—
	—	—	Feijão	1.445	—	—
	Diversos	142.824	Diversos	137.645	Diversos	31.855
	TOTAL	214.069	TOTAL	172.017	TOTAL	63.178
ILHEUS	Farinha de trigo	446	Açúcar	2.442	Açúcar	5.021
	Ferragens	341	Bebidas diversas	2.067	Gasolina	4.045
	Bebidas diversas	2	Farinha de trigo	1.297	Querosene	2.284
	—	—	Ferragens	1.140	Farinha de trigo	844
	—	—	Charque	768	Charque	595
	Diversos	1.534	Diversos	13.298	Diversos	12.901
	TOTAL	2.323	TOTAL	21.012	TOTAL	25.690
VITÓRIA	Carvão	5.468	Gasolina	12.816	Madeira	1.633
	Ferragens	5.144	Sal	11.608	Farinha mandioca	954
	Farinha de trigo	473	Arroz	9.387	Areia monazitica	410
	Máquinas motores	407	Trigo	7.229	Café	66
	Material eléctrico	406	Açúcar	4.333	Arroz	59
	Diversos	1.819	Diversos	33.607	Diversos	128
	TOTAL	13.717	TOTAL	78.980	TOTAL	3.250
RIO DE JANEIRO	Óleo combustível	756.518	Carvão	359.031	Mistura	138.081
	Carvão	654.329	Madeiras	333.192	Óleos	75.532
	Gasolina	399.174	Sal	121.003	Areia	57.322
	Trigo	338.722	Açúcar	103.463	Gasolina	44.784
	Cimento	99.307	Arroz	61.619	Cimento	37.844
	Diversos	719.859	Diversos	620.322	Diversos	39.631
	TOTAL	2.967.909	TOTAL	1.598.631	TOTAL	393.194
	NITERÓI	—	—	Madeira	8.592	—
—		—	Produtos petróleo	7.547	—	—
—		—	Óleo	1.122	—	—
—		—	—	—	—	—
—		—	—	—	—	—
—		—	Diversos	248.536	Diversos	371
	TOTAL	—	TOTAL	265.798	TOTAL	371

EXPORTAÇÃO							
LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM			
Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas		
SALVADOR	Madeiras.....	51.149	Fôrinha de mandioca..	9.077	—	—	
	Cacau.....	26.272	Açúcar.....	6.923	—	—	
	Fumo.....	21.824	Milho.....	6.183	—	—	
	Manganês.....	11.502	Couros.....	1.442	—	—	
Manteiga de cacau.....	3.002	Café.....	1.091	—	—		
Diversos.....	24.152	Diversos.....	59.140	Diversos.....	—	38.445	
TOTAL.....	137.901	TOTAL.....	83.856	TOTAL.....	—	38.445	
ILHÉUS	Cacau.....	95.781	Piassava.....	777	Cacau.....	12.762	
	Derivados de cacau.....	2.182	Derivados de cacau.....	751	Derivados de cacau.....	973	
	Piassava.....	20	Cacau.....	635	Cacau.....	107	
	—	—	Couro.....	40	Piassava.....	15	
	Diversos.....	377	Diversos.....	10.051	Diversos.....	2.514	
TOTAL.....	98.360	TOTAL.....	12.254	TOTAL.....	—	16.371	
VITÓRIA	Minério de ferro.....	469.480	Café.....	27.699	—	—	
	Madeira.....	49.290	Madeira.....	19.337	—	—	
	Café.....	47.142	Arame.....	4.500	—	—	
	Ferro gusa.....	3.881	Ferro gusa.....	3.484	—	—	
	Cacau.....	2.449	Areia monazítica.....	445	—	—	
	Diversos.....	1.904	Diversos.....	12.550	Diversos.....	286	
	TOTAL.....	574.146	TOTAL.....	68.015	TOTAL.....	—	286
RIO DE JANEIRO	Café.....	289.738	Café.....	78.718	Óleo combustível.....	37.173	
	Minério de ferro.....	201.876	Açúcar.....	75.821	Carvão.....	27.320	
	Manganéz.....	144.577	Carvão.....	75.642	Alcool.....	4.257	
	Laranjas.....	69.961	Tecidos.....	22.787	Produtos.....	1.437	
	Ferro laminado.....	10.696	Papel.....	22.602	Areia.....	1.125	
	Diversos.....	38.737	Diversos.....	299.086	Diversos.....	19.981	
	TOTAL.....	755.585	TOTAL.....	574.659	TOTAL.....	—	91.293
	NITERÓI	—	—	Sardinha.....	5.035	Cereais.....	3
—		—	Açúcar.....	2.116	—	—	
—		—	Vidro plano.....	889	—	—	
—		—	Óleo.....	30	—	—	
—		—	Diversos.....	517.698	Diversos.....	302	
—		—	TOTAL.....	525.768	TOTAL.....	—	305

(continua)

(Quadro V — continuação)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O						
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM		
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	
ANGRA DOS REIS	Trigo	9.949	Carvão	13.927	Sal	6.000	
	Carvão	7.070	Madeira	10.908	Peixe	68	
	Enxofre	965	Sal	1.416	Açúcar	145	
	Salitre	508	Açúcar	1.300	Sabão	2	
	—	—	Ferro gusa	810	Arroz	2	
—	—	Diversos	1.244	Diversos	9		
	TOTAL	18.492	TOTAL	29.599	TOTAL	6.977	
SANTOS	Óleo combustível	687.519	Sal	176.451	Aduchos	4.290	
	Gasolina	618.099	Açúcar	153.199	Obras de vidros	—	
	Trigo em grão	273.185	Carvão	99.086	Tambores vazios	—	
	Carvão	167.710	Cereais	58.980	Frutas	—	
	Óleo Diesel	116.980	Madeiras	34.381	—	—	
	Diversos	1.050.435	Diversos	253.370	—	—	
	TOTAL	2.913.841	TOTAL	775.467	TOTAL	4.300	
PARANAGUÁ	Gasolina	20.078	Gasolina	36.644	—	—	
	Cimento	7.725	Açúcar	17.094	—	—	
	Trigo em grão	4.701	Sal	7.843	—	—	
	Farinha de trigo	2.801	Óleo	5.953	—	—	
	Ferragens	1.468	Ferragens	4.355	—	—	
	Diversos	11.629	Diversos	15.894	—	—	
		TOTAL	48.402	TOTAL	87.783	TOTAL	—
ANTONINA	Trigo em grão	8.000	Açúcar	23.587	—	—	
	—	—	Sal	20.341	—	—	
	—	—	Gasolina	5.300	—	—	
	—	—	Carvão	3.760	—	—	
	—	—	Óleo	2.087	—	—	
	—	—	Diversos	5.292	—	—	
	TOTAL	8.000	TOTAL	60.367	TOTAL	—	
SÃO FRANCISCO	Trigo em grão	15.073	Gasolina	7.217	Carvão mineral	1.68	
	Cimento	1.200	Açúcar	2.848	Pregos	16	
	Carvão coque	1.101	Sal	2.638	Ferro p/obras	8	
	Cevada	507	Ferro gusa	2.153	Arames	1	
	Máquinas	435	Óleo mineral	1.397	Armarinhos	—	
	Diversos	1.609	Diversos	7.855	Diversos	5	
		TOTAL	19.925	TOTAL	24.108	TOTAL	1.99

EXPORTAÇÃO						
LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM		
Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	
ANGRA DOS REIS	Café.....	15.487	Café.....	3.357	Sal.....	901
	Ferro gusa.....	590	Cbarque.....	1.520	Charque.....	297
	Carbureto.....	415	Madeira.....	1.375	Ferro gusa.....	281
	—	—	Carvão.....	1.373	Peixe.....	57
	—	—	Ferro gusa.....	1.111	Madeira.....	56
	—	—	Diversos.....	1.617	Diversos.....	148
TOTAL.....	16.492	TOTAL.....	10.353	TOTAL.....	1.740	
SANTOS	Café.....	686.557	Carnes.....	34.016	Inflamáveis.....	177
	Bananas.....	164.602	Ferro.....	19.163	Cimento.....	138
	Algodão em rama.....	137.795	Ferragens.....	18.636	Ferragens.....	69
	Mamona.....	24.872	Drogs. prods. qu/m.....	16.176	Arts. cerâmicas.....	51
	Couros/peles.....	22.556	Inflamáveis.....	15.007	Madeirasas.....	41
	Diversos.....	153.167	Diversos.....	212.000	Diversos.....	130
TOTAL.....	1.189.549	TOTAL.....	314.998	TOTAL.....	606	
PARANAGUÁ	Café.....	116.693	Madeira.....	27.105	—	—
	Madeira.....	26.807	Taboinhas p/caixa.....	11.144	—	—
	Herva mate.....	20.499	Batatas.....	4.205	—	—
	Cabos de vassouras.....	1.561	Papel.....	4.124	—	—
	Bananas.....	1.114	Bananas.....	1.677	—	—
	Diversos.....	7.568	Diversos.....	26.822	—	—
TOTAL.....	174.242	TOTAL.....	75.077	TOTAL.....	—	
ANTONINA	Madeira.....	47.382	Madeira.....	38.590	—	—
	Erva mate.....	16.109	Taboinhas p/caixa.....	15.713	—	—
	Cabos de vassouras.....	1.953	Batatas.....	5.447	—	—
	Bananas.....	160	Farinha de trigo.....	2.925	—	—
	—	—	Cabos de vassouras.....	924	—	—
	Diversos.....	27	Diversos.....	8.387	—	—
TOTAL.....	65.631	TOTAL.....	71.980	TOTAL.....	—	
SÃO FRANCISCO	Madeirasas.....	76.121	Madeirasas.....	105.828	Farinha de trigo.....	2.454
	Erva mate.....	5.632	Tam. ferro vasio.....	2.036	Sabão.....	138
	Fumo em fôlha.....	750	Móveis.....	1.567	Farelo de trigo.....	129
	Couros salgados.....	107	Papel.....	919	Café em grão.....	109
	Tapioca.....	29	Feijão.....	806	Arames.....	37
	Diversos.....	65	Diversos.....	6.232	Diversos.....	156
TOTAL.....	82.704	TOTAL.....	117.358	TOTAL.....	3.023	

(continua)

(Quadro V — continuação)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O					
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas
ITAJAI	Cimento	1 208	Madeira	12 657	Açúcar	78
	Celulose	1 197	Sal	4.375	Algodão	15
	Óleo mineral	387	Algodão	3.739	Ferro	
	Máquinas	346	Açúcar	2.660	Cacau em grão	
	Soda cáustica	205	Óleo mineral	2.258	Pregos de ferro... ..	
Diversos	776	Diversos	11.346	Diversos	9	
TOTAL	4 119	TOTAL	37.035	TOTAL	1.06	
FLORIANÓPOLIS	Cimento	774	Gasolina	5.692	Carvão	3.02
	Arames	556	Açúcar	4 615	Farinha de trigo	1.49
	Escavadoras mecânicas	94	Cimento	2.633	Farelo	40
	Máquinas	28	Sal	2.388	Sabão	11
	Canos de ferro	20	Farinha de trigo	1.967	Gasolina	4
	Diversos	33	Diversos	9.342	Diversos	190
	TOTAL	1.505	TOTAL	26.637	TOTAL	5. 8
IMBITUBA	—	—	Cimento	193	—	—
	—	—	Sal	192	—	—
	—	—	Gasolina	188	—	—
	—	—	Ferragens	110	—	—
	—	—	Açúcar	108	—	—
	—	—	Diversos	507	—	—
	TOTAL	—	TOTAL	1.298	TOTAL	—
LAGUNA	—	—	Gasolina	3.647	Farinha de trigo	640
	—	—	Sal	2.989	P egos arame liso	155
	—	—	Açúcar	1.370	Tapióca	82
	—	—	Cimento	1.179	Gasolina	30
	—	—	Óleos	733	Querosene	24
	—	—	Diversos	8.065	Diversos	134
	TOTAL	—	TOTAL	17.980	TOTAL	1.077
PORTO ALEGRE	Cimento	41.975	Açúcar	78.990	Pedra e alicia	228.099
	Trigo em grão	37.382	Sal	40.379	Carvão	232.713
	Obras d metal d ferro	15.880	Gasolina	21.054	Lenha	154.188
	Produtos químicos	14.940	Obras d metal d ferro..	19.666	Gasolina	91.304
	Arames	11.022	Ferro e aço	18.733	Arroz	85.517
	Diversos	53.373	Diversos	121.099	Diversos	352.674
	TOTAL	174.481	TOTAL	299.927	TOTAL	1.144.495

E X P O R T A Ç Ã O

	E X P O R T A Ç Ã O					
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercedarias	Toneladas	Mercedarias	Toneladas	Mercedarias	Toneladas
ITAJAÍ	Madeira.....	32.809	Madeira.....	73.705	Querosene.....	24
	Fécula.....	9.672	Arroz.....	4.293	Açúcar.....	15
	Sagu.....	401	Fécula.....	3.025	Tambores vasilos.....	10
	Tapioca.....	296	Banba.....	2.227	Chapas de ferro.....	4
	Óleo sassafraz.....	193	Papel.....	1.948	Tornos mecânicos.....	8
Diversos.....	76	Diversos.....	10.156	Diversos.....	1	
TOTAL.....	43.447	TOTAL.....	95.354	TOTAL.....	57	
FLORIANOPOLIS	Madeira.....	13.728	Madeira.....	41.063	Pregos.....	318
	Fécula.....	3.524	Tambores vasilos.....	1.834	Ferro.....	121
	Tapióca.....	199	Aroz.....	522	Tapióca.....	81
	Fumo.....	69	Feijão.....	420	Gasolina.....	31
	Café em grão.....	30	Cebolas.....	320	Óleos.....	22
	Diversos.....	7	Diversos.....	1.806	Diversos.....	59
	TOTAL.....	17.557	TOTAL.....	45.965	TOTAL.....	632
IMBITUBA	—	—	Carvão mineral.....	368.337	—	—
	—	—	Farinha mandioca.....	12.764	—	—
	—	—	Crina vegetal.....	986	—	—
	—	—	Feijão.....	789	—	—
	—	—	Fécula.....	584	—	—
	—	—	Diversos.....	1.472	—	—
	TOTAL.....	—	TOTAL.....	384.932	TOTAL.....	—
	LAGUNA	—	—	Carvão mineral.....	126.936	Carvão mineral.....
—		—	Farinha de mandioca.....	12.126	Canos galvanizados.....	17
—		—	Banha de porco.....	2.749	Ferro em vergalhão.....	1
—		—	Feijão.....	2.295	Bebidas.....	1
—		—	Cebolas de cabça.....	1.573	Diversos.....	1
—		—	Diversos.....	4.484	TOTAL.....	5.083
TOTAL.....		—	TOTAL.....	150.163	TOTAL.....	5.083
PORTO ALEGRE	Madeiras.....	105.124	Arroz.....	101.686	Gasolina.....	27.311
	Fumo em fôlba.....	4.167	Vinho.....	47.487	Óleos e tintas.....	11.337
	Obras de madeiras.....	4.103	Madeiras.....	30.458	Açúcar.....	10.370
	Courcs salgados.....	3.212	Farinha de trigo.....	29.407	Sal.....	8.896
	Carnes salgadas.....	4.103	Feijão.....	28.653	Ferragens.....	8.813
	Diversos.....	955	Diversos.....	131.873	Diversos.....	126.643
	TOTAL.....	121.664	TOTAL.....	369.564	TOTAL.....	193.420

(continua)

(Quadro V — continuação)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O					
	LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM	
	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas
PELOTAS	Trigo em grão	14 665	Agúcar	35.815	Carvão de pedra	143.417
	Produtos químicos	428	Sal	7.144	Arroz	21.837
	Obras d. metal d. ferro	167	Alimentos n. esp.	3.409	Bebidas	5.106
	Máquinas	15	Produtos químicos	3.058	Gasolina	4.311
	Alimentos	5	Gasolina	1.894	Farinha de trigo	2.045
	Diversos	507	Diversos	16.424	Diversos	15.462
TOTAL	15.787	TOTAL	67.745	TOTAL	192.178	
RIO GRANDE	Gasolina	142.206	Sel.	35.041	Carvão	62.374
	Óleo lurificante	62.204	Carvão	11.210	Arroz	12.201
	Petróleo em bruto	48.192	Agúcar	8.335	Cebolas	9.283
	Cimento	37.744	Álcool	171	Lenhas	7.213
	Arames de ferro	3.717	Metais	170	Couros salgados	2.286
	Diversos	45.382	Diversos	10.653	Diversos	17.744
TOTAL	339.445	TOTAL	65.589	TOTAL	111.161	
SÃO BORJA	—	—	—	—	Arroz	1.980
	—	—	—	—	Aréia Branca	1.450
	—	—	—	—	Feijão	47
	—	—	—	—	Milho	20
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	Diversos	114
—	—	—	—	TOTAL	3.611	
OORUMÁ	Trilhos de aço	4.136	—	—	—	—
	Barricas de pregos	193	—	—	—	—
	Cloreto de sódio	151	—	—	—	—
	Gasolina	50	—	—	—	—
	Maquinarias	19	—	—	—	—
	Diversos	1	—	—	—	—
TOTAL	4.550	—	—	—	—	

(Quadro V — conclusão)

EXPORTAÇÃO						
LONGO CURSO		GRANDE CABOTAGEM		PEQUENA CABOTAGEM		
Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	Mercadorias	Toneladas	
PELOTAS	Madeiras.....	490	Arroz.....	42.199	Carnes frigorificadas...	6.109
	Fumo preparado.....	26	Cebolas.....	8.245	Alimentos p/animais...	5.032
	Fumo em folha.....	4	Feijão.....	7.854	Alimentos n/esp.....	2.448
	—	—	Lã.....	5.747	Batatas.....	1.478
	—	—	Farinha diversas....	3.841	Material p/const.	1.004
Diversos.....	2	Diversos.....	20.877	Diversos.....	19.408	
TOTAL.....	523	TOTAL.....	88.763	TOTAL.....	35.480	
RIO GRANDE	Feijão.....	20.206	Cereais.....	65.936	Inflamáveis.....	157.047
	Carnes congeladas...	10.930	Cebolas.....	26.047	Óleo lubrificante....	28.075
	Couros curtidos.....	10.789	Cbarque.....	23.028	Carvão.....	8.881
	Conservas.....	5.369	Inflamáveis.....	12.739	Cimento.....	8.574
	Sal.....	4.618	Conservas.....	7.828	Vasilhames.....	1.634
	Diversos.....	6.809	Diversos.....	44.832	Diversos.....	20.224
	TOTAL.....	58.721	TOTAL.....	180.409	TOTAL.....	224.435
SÃO BORJA	Madeiras.....	7.358	—	—	Madeiras.....	30.303
	—	—	—	—	Arroz.....	579
	—	—	—	—	Óleo combustível....	33
	—	—	—	—	Feijão.....	7
	—	—	—	—	Batatas.....	6
	—	—	—	—	Diversos.....	56
TOTAL.....	7.358	—	—	TOTAL.....	30.984	
CORUMBÁ	Ferro gusa.....	1.538	—	—	—	—
	Madeiras.....	280	—	—	—	—
	Couros vacum.....	154	—	—	—	—
	Peles silvestres.....	12	—	—	—	—
	—	—	—	—	Diversos.....	166
	—	—	—	—	—	—
TOTAL.....	1.984	—	—	TOTAL.....	166	

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NOS
(Dados colhidos na Seção de Estatística Econô)

QUADRO VI

ESTADOS OU TERRITÓRIOS	PORTOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO		MOVIMENTO TOTAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	
GIAFORÉ	Gu. jaá Mirim...	464	1.075	3	—	1.542
	Pôrto Velho	1.108	10.871	1	4.598	16.578
ACRE	Abunã.....	105	—	—	—	105
	Antimari.....	48	—	—	—	48
	Brasília.....	399	—	—	919	1.318
	Purús.....	—	813	—	1.306	5.119
	Cruzeiro do Sul.....	—	1.035	—	—	1.035
	Feijó.....	66	—	—	—	66
	Jurupari.....	246	—	—	—	246
	Rio Branco.....	7.553	—	—	2.484	10.037
Tarauacá.....	642	—	—	2.034	2.676	
Xapurí.....	1.727	—	—	319	2.046	
AMAZONAS	Capacetó.....	8	—	—	—	8
	Itacoatira.....	3.378	—	3.081	3.224	9.683
	Parintins.....	2.096	—	—	—	2.096
RIO BRANCO	Bón Vista.....	—	3.705	—	—	3.705
PARÁ	Montenegro.....	1	—	—	—	1
	Óbidos.....	938	—	—	—	938
AMAPÁ	Amapá.....	353	—	—	—	353
	Macapá.....	1.624	—	274	23	1.921
	Oiapoque.....	240	—	—	—	240
CEARÁ	Acarú.....	356	—	—	3.051	3.407
	Chaval.....	7	—	—	12.837	12.844
RIO GRANDE DO NORTE	Areia Branca.....	—	6.313	686	275.635	282.634
	Macáu.....	—	2.475	—	135.861	138.336
ALAGOAS	Penedo.....	—	4.100	—	11.868	15.908
	Pôrto Calvo.....	—	81	—	—	81
SERGIPE	Estância.....	—	345	—	38	383
	Neópolis.....	—	163	—	—	163
	São Cristovão.....	—	8	—	—	8
BAHIA	Abadia.....	—	4	—	—	4
	Alcobaça.....	—	2	—	—	2
	Canavieiras.....	—	607	—	—	607
	Caravelas.....	—	8.103	—	54.215	62.318
	Itararé.....	—	102	—	—	102
	Pôrto Seguro.....	—	74	—	—	74
	Prado.....	—	48	—	—	48
Viçosa.....	—	2	—	—	2	

PEQUENOS PORTOS NO ANO DE 1949
 (Anexa e Financeira do Ministério da Fazenda)

ESTADOS OU TERRITÓRIOS	PORTOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO		MOVIMENTO TOTAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	
ESPIRITO SANTO	Anchieta.....	—	—	—	—	—
	Guarapari.....	—	—	—	—	—
	Itapinitim.....	—	187	—	—	187
	São Matheus.....	—	604	—	20.637	21.241
	Araucruz.....	—	62	—	—	62
RIO DE JANEIRO	Cabo Frio.....	—	288	—	—	288
	Macaé.....	—	102	—	—	102
	Parati.....	—	80	—	—	80
	São João da Barra.....	—	173	—	—	173
SÃO PAULO	Iguape.....	—	23	—	—	23
	São Sebastião.....	—	78	—	—	78
PARANÁ	Fóz do Igussú.....	—	—	1.378	—	1.378
	Guaraquessaba.....	—	233	—	—	233
	Fôrto Mendes.....	—	37	—	—	37
RIO GRANDE DO SUL	Aceguá.....	119	3	—	—	122
	Bagé.....	17	288	—	—	305
	Itaquê.....	2	13	—	—	15
	Jaguarão.....	58	50	—	—	108
	Livramento.....	1.735	556	71.626	2.829	76.746
	Sambaquí.....	36	—	—	—	36
	Quaraí.....	126	90	—	—	216
	Sta. Vitória do Palmar.....	95	132	14	—	241
	Rosário.....	48	—	—	—	48
Uruguaiana.....	3.967	96	36.162	—	40.225	
MATO GROSSO	Bela Vista.....	—	—	72	—	72
	Pôrto Esperança.....	—	—	2.707	—	2.707
	Pôrto Murtinho.....	—	—	89	—	89

**RECEITA DO IMPOSTO DE 10% SÔBRE OS DIREITOS ADUANEIRO
CRIALDO PELO DECRETO N.º 24.343 DE 5-6-1934**

N.º	PORTOS	1934 — 1948	1919	1934 — 1949
NORTE				
1	Manáus.....	3.660.286,40	348.461,00	4.008.747,4
2	Belém.....	16.347.823,40	1.306.772,30	17.651.595,7
NORDESTE				
NORDESTE OCIDENTAL				
3	São Luiz.....	2.477.488,00	272.192,10	2.749.680,1
4	Tutoia.....	865.911,10	156.273,20	1.022.184,3
5	Luiz Corrêa.....	85.822,00	30.615,50	116.437,5
6	Parnaíba.....	—	—	—
NORDESTE ORIENTAL				
7	Camocim.....	—	—	—
8	Fortaleza.....	10.783.090,20	1.382.512,60	12.165.602,8
9	Aracati.....	—	—	—
10	Natal.....	2.247.803,50	207.654,20	2.455.457,7
11	Cabedelo.....	4.280.901,50	254.581,30	4.535.482,8
12	João Pessoa.....	—	—	—
13	Recife.....	53.826.627,90	5.566.119,30	59.392.747,2
14	Maceió.....	2.623.327,90	255.218,70	2.878.546,6
LESTE				
LESTE SETENTRIONAL				
15	Aracajú.....	355.786,60	1.056,10	356.842,70
16	Salvador.....	22.096.617,40	2.261.505,00	24.358.122,40
17	Ilhéus.....	—	—	—
LESTE MERIDIONAL				
18	Vitória.....	798.686,40	53.107,10	851.793,50
19	Rio de Janeiro.....	488.386.121,20	61.803.021,50	550.189.142,70
20	Niterói.....	2.749.992,00	140,30	2.750.132,30
21	Angra dos Reis.....	1.565.883,00	4.250,20	1.570.133,20
SUL				
22	Santos.....	594.873.000,10	75.782.009,50	670.655.009,60
23	Paranaguá.....	5.574.529,20	661.549,40	6.236.078,60
24	Antonina.....	1.602.350,40	—	1.602.350,40
25	São Francisco.....	2.841.100,60	437.353,60	3.278.454,20
26	Itajaí.....	1.325.350,40	147.606,50	1.472.956,90
27	Florianópolis.....	1.610.161,40	67.738,80	1.677.900,20
28	Imbituba.....	—	—	—
29	Laguna.....	—	—	—
30	Porto Alegre.....	41.322.887,90	5.401.644,70	46.724.532,60
31	Pelotas.....	2.598.525,40	54.202,40	2.652.727,80
32	Rio Grande.....	12.265.017,20	1.095.957,40	13.360.974,60
33	São Borja.....	—	—	—
CENTRO OESTE				
34	Corumbá.....	278.646,00	10.532,40	289.178,40
TOTAIS.....		1.277.443.737,10	157.562.075,10	1.435.005.812,20

ARRECADÇÃO DA TAXA DE EMERGÊNCIA CRIADA PELO DECRETO-LEI N.º 7995, DE 24-9-1954

QUADRO VIII

NUM.	P O R T O S	1946 Cr\$	1947 Cr\$	1948 Cr\$	1949 Cr\$	INÍCIO DA ARES- CADAÇÃO
1	Manaus.....	—	230.050,90	1.085.521,10	1.272.670,10	Julho de 1947
2	Belém.....	—	2.721.050,20	2.942.178,90	2.870.574,00	Janeiro de 1947
3	Natal.....	—	288.911,70	373.526,60	437.977,80	Março de 1947
4	Cabedelo.....	—	676.098,20	931.368,50	1.018.308,50	Fevereiro de 1947
5	Recife.....	—	5.220.011,50	6.807.046,20	6.652.468,20	Janeiro de 1947
6	Maceió.....	—	965.035,50	1.138.452,90	1.060.726,70	Janeiro de 1947
7	Salvador.....	2.559.677,80	2.705.069,70	2.869.941,80	3.139.444,50	Fevereiro de 1946
8	Ilhéus.....	—	348.736,70	671.074,90	940.851,90	Julho de 1947
9	Vitória.....	—	—	—	817.608,50	Junho de 1949
10	Rio de Janeiro.....	16.628.637,30	25.990.514,80	34.023.612,30	32.343.623,90	Março de 1946
11	Santos.....	20.883.616,40	25.343.750,10	25.036.530,30	25.260.934,40	Fevereiro de 1946
12	Paranaguá.....	—	1.212.355,60	1.366.107,00	1.822.292,60	Março de 1947
13	Lambituba.....	—	1.891.533,10	2.163.279,40	1.737.697,50	Abril de 1947
14	Porto Alegre.....	—	—	5.344.550,70	4.633.495,60	Janeiro de 1948
15	Rio Grande.....	—	—	2.969.015,30	3.171.385,60	Janeiro de 1948
16	Pelotas.....	—	—	862.044,60	866.713,10	Janeiro de 1948

QUADRO COMPARATIVO DA RECEITA DOS PORTOS, NOS ANOS DE 1948 E 1949

QUAD IX

N.º	PORTOS	RENDA BRUTA DA EXPLORAÇÃO			IMPOSTO ADICIONAL DE 10% SOBRE A IMPORTAÇÃO		
		1948	1949	Diferenças	1948	1949	Diferenças
NORTE							
1	Manaus	7 608 966,80	8 712 323,80	+ 1.103 357,00	308 596,10	348 401,00	— 20.135,10
2	Belém	16 858 626,70	20 002 767,70	+ 3.144 111,00	3.272.933,30	3.306.772,30	—1.900.161,00
NORDESTE							
NORDESTE OCIDENTAL							
3	São Luís	—	—	—	285 157,30	272 192,10	— 12.905,20
4	Tutóia	—	—	—	55 091,50	156.273,20	+ 100.071,70
5	Luís Corrêa	—	—	—	48.940,60	30.015,50	— 18.325,00
6	Parnaíba	—	—	—	—	—	—
NORDESTE ORIENTAL							
7	Camoim	—	—	—	—	—	—
8	Fortaleza	—	—	—	1.501.588,00	1.382.512,00	— 119.075,40
9	Aracati	—	—	—	—	—	—
10	Natal	1 109 719,10	1 093 613,50	— 16 105,60	253.100,70	297.654,20	— 45.440,50
11	Cabedelo	2 907.807,10	1 018.085,10	+ 1 110.277,70	287.257,00	251.581,30	+ 32.070,60
12	João Pessoa	—	—	—	—	—	—
13	Recife	59 026 965,00	46 812 354,90	— 3 211 611,00	0.269.955,20	5 560.119,30	+ 703.835,90
14	Maceió	6 881 598,60	6 985 862,60	+ 104 351,00	292 983,70	255 218,70	— 7.765,00
LESTE							
LESTE SETENTRIONAL							
15	Aracaju	—	—	—	717,10	1.056,10	+ 339,00
16	Salvador	28 983.798,20	31 533.727,10	+ 2 849 929,20	2 521.472,70	2.201.505,00	— 202.007,70
17	Ibica	3 914 195,20	5 496 691,50	+ 1 582.586,30	—	—	—
LESTE MERIDIONAL							
18	Vitória	13 372 290,50	16 017 162,10	+ 2 674 871,60	159.980,50	53 107,10	— 106.873,40
19	Rio de Janeiro	322 609.137,80	261.321.755,00	— 58.284.381,80	59.557.493,10	61.803.021,50	+2.245.528,40
20	Niterói	2 217.791,90	2 210.904,70	— 6 887,20	680,10	140,30	— 537,80
21	Angra dos Reis	1 219 351,10	2.151 933,40	+ 932 582,00	3 139,40	4.250,20	+ 1.110,80
SUL							
22	Santos	330 619 106,20	335.355 659,50	+ 4 436 253,30	72.910.517,50	75 782.009,50	+2.805.492,00
23	Paraguari	9 366 355,70	11 386 004,60	+ 2.019.648,90	810.053,50	001.519,40	— 181.504,10
24	Antonina	—	—	—	—	—	—
25	São Francisco	—	—	—	521.175,10	437.353,60	— 83.821,60
26	Itajaí	—	—	—	190.664,30	147.009,50	— 43.057,80
27	Florianópolis	—	—	—	32 279,30	67.738,80	+ 35.459,50
28	Imbituba	11 427 913,00	8 275 558,50	— 3 152 355,10	—	—	—
29	Laguna	4 085 076,80	3.780.319,90	— 304 756,90	—	—	—
30	Porto Alegre	37 916.753,60	33.503.628,00	— 4.113 125,60	5.079.857,80	5.401.644,70	+ 321.786,00
31	Pelotas	4.832.676,30	4 851 863,10	+ 19 186,80	43.793,80	54.202,40	+ 10.408,60
32	Rio Grande	25 343 027,20	20 599.993,90	— 4.753 033,30	1.126.809,40	1.095.957,40	— 30.852,00
33	São Borja	—	—	—	—	—	—
CENTRO OESTE							
34	Corumbá	—	—	—	28.126,20	10.532,40	— 17.593,80
TOTAIS		851.331.308,90	827.463.210,20	— 53.898.068,70	155.637.874,00	157.502.075,10	+1.921.201,10

Obs. Os dados do presente quadro estão sujeitos a retificações posteriores de acordo com as tomadas de contas.

MOVIMENTO DE ENTRADA DE NAVIOS NO DECENIO DE 1940-1949

QUADRO X

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de regis- tro	Num.	T. de regis- tro	Num.	T. de Regis- tro
MANÁUS	1940	23	58.037	874	307.215	897	365.252
	1941	19	5.303	875	280.056	894	285.359
	1942	34	9.411	841	249.577	875	258.988
	1943	16	2.654	840	238.701	856	241.355
	1944	9	2.312	863	214.196	872	216.508
	1945	7	7.848	802	210.300	809	218.148
	1946	1	300	831	258.887	832	259.187
	1947	36	185.864	757	138.678	793	324.542
	1948	30	161.915	795	184.474	831	346.389
	1949	31	165.346	721	218.882	752	384.228
BELÉM	1940	205	467.047	804	572.340	1.009	1.039.387
	1941	177	304.372	736	549.360	913	853.732
	1942	102	214.206	693	491.304	795	705.510
	1943	116	257.698	604	404.481	720	662.179
	1944	97	231.350	666	387.257	763	618.607
	1945	90	219.731	611	366.043	701	585.774
	1946	141	436.468	570	340.403	711	776.871
	1947	169	531.391	495	319.943	664	851.334
	1948	232	815.286	557	433.606	789	1.248.892
	1949	222	775.486	559	424.046	781	1.199.532
SÃO LUIZ	1940	77	157.076	604	769.868	681	926.944
	1941	46	71.941	623	612.884	669	684.825
	1942	21	26.230	504	358.812	525	385.042
	1943	39	73.907	3.706	275.370	3.745	349.277
	1944	14	20.478	3.809	228.976	3.823	249.454
	1945	26	49.957	3.726	323.292	3.752	373.249
	1946	48	128.150	3.121	320.665	3.169	448.815
	1947	76	214.285	1.557	368.795	1.633	583.080
	1948	95	265.525	1.120	500.605	1.215	766.190
	1949	58	174.747	1.158	369.677	1.216	544.424
TUTÓIA	1940	63	110.856	246	129.592	309	240.448
	1941	43	48.218	254	106.946	297	155.164
	1942	22	32.202	234	71.121	256	103.323
	1943	9	19.977	162	17.113	171	37.090
	1944	6	18.121	46	16.208	52	34.329
	1945	13	35.900	121	28.140	134	64.040
	1946	38	107.686	269	68.107	307	175.793
	1947	37	112.799	230	121.874	267	234.673
	1948	42	101.432	204	164.077	246	265.509
	1949	51	140.040	211	108.290	262	248.330

(continua)

QUADRO X — Continuação

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de registro	Num.	T. de registro	Num.	T. de registro
LUIZ CORRÊA	1940	—	—	45	1 056	45	1.05
	1941	—	—	51	1.490	51	1.49
	1942	—	—	73	2.579	73	2.57
	1943	—	—	75	1 812	75	1.81
	1944	—	—	88	3.252	88	3.25
	1945	—	—	63	2.147	63	2.14
	1946	—	—	87	2 294	87	2.29
	1947	5	13 985	60	2 648	65	16.63
	1948	15	37.290	121	2 062	136	39.35
	1949	20	54.660	94	1 552	114	56.21
PARNAÍBA	1940	—	—	—	—	—	—
	1941	—	—	—	—	—	—
	1942	—	—	—	—	—	—
	1943	—	—	—	—	—	—
	1944	—	—	—	—	—	—
	1945	—	—	—	—	—	—
	1946	—	—	246	6.613	246	6.61
	1947	—	—	266	5.998	266	5.99
	1948	—	—	228	6.735	228	6.73
	1949	—	—	280	6.342	280	6.34
CAMOCIM	1940	23	51.146	112	26.052	135	77.19
	1941	19	23.938	195	29.203	214	53.14
	1942	—	—	143	59.717	143	59.71
	1943	—	—	154	23.423	154	23.42
	1944	—	—	189	13.521	189	13.52
	1945	2	7.481	220	42.921	222	50.40
	1946	18	57.530	278	13.231	296	70.76
	1947	22	78.065	159	13.046	181	91.11
	1948	15	42.770	128	26.874	143	69.64
	1949	7	16.904	111	30.446	118	47.35
FORTALEZA	1940	129	261.893	561	861.075	690	1.122.96
	1941	97	170.468	607	884.519	704	1.054.98
	1942	44	78.590	512	584.559	556	663.14
	1943	34	105.924	475	280.809	509	386.73
	1944	27	88.219	514	223.688	541	311.90
	1945	36	131.920	606	342.107	642	474.02
	1946	109	374.277	596	427.370	705	801.64
	1947	167	602.490	559	497.171	726	1.099.66
	1948	188	633.116	612	814.793	800	1.447.90
	1949	149	462.938	636	658.285	785	1.121.22

(continua)

QUADRO X — Continuação

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de registro	Num.	T. de registro	Num.	T. de registro
ARACATÍ	1940	—	—	59	75.980	59	75.980
	1941	—	—	73	80.015	73	80.015
	1942	—	—	77	52.136	77	52.136
	1943	—	—	90	28.521	90	28.521
	1944	—	—	98	14.057	98	14.057
	1945	—	—	69	20.098	69	20.098
	1946	—	—	78	26.105	78	26.105
	1947	—	—	66	41.578	66	41.578
	1948	—	—	93	118.198	93	118.198
	1949	—	—	71	90.191	71	90.191
NATAL	1940	27	102.246	473	1.242.777	500	1.345.023
	1941	22	58.814	383	1.049.975	405	1.108.789
	1942	15	39.894	327	774.098	342	813.992
	1943	11	34.574	101	357.448	112	392.022
	1944	1	5.200	205	166.891	206	172.091
	1945	2	9.744	254	235.514	256	245.258
	1946	32	161.724	270	382.092	302	543.816
	1947	39	235.765	277	481.028	316	716.793
	1948	47	268.818	256	673.967	303	942.785
	1949	50	280.680	249	791.172	299	1.071.852
CABEDELO	1940	73	184.260	382	675.153	455	859.413
	1941	60	151.399	354	498.922	414	650.321
	1942	20	58.341	253	297.282	273	355.623
	1943	7	18.848	119	80.768	126	99.616
	1944	7	22.089	96	78.706	103	100.795
	1945	7	21.441	191	124.178	198	145.619
	1946	36	124.914	196	239.332	232	364.246
	1947	80	286.937	221	342.574	301	629.511
	1948	108	352.670	293	508.754	401	861.424
	1949	94	270.955	358	524.046	452	795.001
JOÃO PESSOA	1940	—	—	217	11.539	217	11.539
	1941	—	—	217	8.965	217	8.965
	1942	—	—	284	11.908	284	11.908
	1943	—	—	322	12.951	322	12.951
	1944	—	—	393	13.473	393	13.473
	1945	—	—	314	12.626	314	12.626
	1946	—	—	427	20.819	427	20.819
	1947	—	—	271	12.948	271	12.948
	1948	—	—	189	8.565	189	8.565
	1949	—	—	282	15.328	282	15.328

(continua)

QUADRO X — Continuação

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de regis- tro	Num.	T. de regis- tro	Num.	T. de Reg- tro
RECIFE	1940	449	1.394.640	1.316	1.611.307	1.765	3.005.9-
	1941	404	1.087.816	1.331	1.519.816	1.735	2.607.6-
	1942	295	845.627	1.139	1.293.713	1.434	2.139.3-
	1943	201	707.445	929	782.814	1.130	1.490.2-
	1944	182	664.336	796	706.759	978	1.371.0-
	1945	252	876.631	887	760.901	1.139	1.637.5-
	1946	314	1.116.005	1.006	1.004.978	1.320	2.120.9-
	1947	451	1.507.980	1.026	1.225.130	1.477	2.733.1-
	1948	568	1.972.807	1.148	1.673.076	1.716	3.645.8-
	1949	512	1.735.719	1.110	1.499.257	1.622	3.234.9-
MACEIÓ	1940	80	216.599	717	1.181.573	797	1.398.1-
	1941	49	134.786	550	963.698	599	1.098.4-
	1942	5	9.757	455	672.839	460	682.5-
	1943	4	12.972	295	170.080	299	183.0-
	1944	10	20.546	841	95.287	851	115.8-
	1945	14	26.531	702	145.262	716	171.7-
	1946	24	72.357	638	340.502	662	412.8-
	1947	52	174.590	583	499.089	635	674.0-
	1948	67	251.962	792	874.700	859	1.126.6-
	1949	47	186.631	635	759.640	682	946.2-
ARACAJÚ	1940	—	—	418	102.635	418	102.6-
	1941	—	—	437	94.395	437	94.3-
	1942	—	—	300	51.379	300	51.3-
	1943	—	—	319	40.280	319	40.2-
	1944	—	—	251	37.304	251	37.3-
	1945	—	—	294	40.643	294	40.6-
	1946	—	—	377	51.776	377	51.7-
	1947	—	—	295	45.865	295	45.8-
	1948	—	—	310	53.773	310	53.7-
	1949	—	—	344	58.827	344	58.8-
SALVADOR	1940	328	1.114.325	1.724	1.496.589	2.052	2.610.9-
	1941	248	727.842	4.068	1.534.457	4.316	2.262.2-
	1942	129	320.806	3.581	1.175.844	3.710	1.496.6-
	1943	470	1.772.303	3.741	779.873	4.211	2.552.1-
	1944	165	561.818	3.449	556.238	3.614	1.118.0-
	1945	133	419.468	3.514	631.949	3.647	1.051.4-
	1946	278	976.540	4.103	970.629	4.381	1.947.1-
	1947	378	1.308.474	3.931	1.238.924	4.309	2.547.3-
	1948	474	1.694.341	3.416	1.583.538	3.890	3.277.8-
	1949	547	2.014.521	3.331	1.472.900	3.878	3.487.4-

(continua)

QUADRO X — Continuação

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de registro	Num.	T. de registro	Num.	T. de registro
ILHÉUS	1940	20	23.491	492	160.504	512	183.995
	1941	20	22.054	523	162.334	543	184.388
	1942	10	9.257	516	106.591	526	115.848
	1943	7	6.126	758	109.965	765	116.091
	1944	15	15.367	656	75.988	671	91.355
	1945	16	18.592	544	66.551	560	85.143
	1946	40	86.508	703	97.435	743	183.943
	1947	61	148.476	619	109.327	680	257.803
	1948	81	200.396	699	135.774	780	336.170
	1949	134	560.978	640	140.739	774	701.717
VITÓRIA	1940	101	312.813	988	688.018	1.089	1.000.831
	1941	77	231.999	980	552.013	1.057	784.012
	1942	40	128.796	681	263.887	721	392.683
	1943	19	57.676	654	121.023	673	178.699
	1944	29	100.789	793	114.448	822	215.237
	1945	41	134.939	623	111.745	664	246.684
	1946	89	232.690	642	183.917	731	416.607
	1947	140	472.157	535	210.037	675	682.194
	1948	246	842.432	584	367.189	830	1.209.621
	1949	267	903.220	566	354.202	833	1.257.422
RIO DE JANEIRO	1940	1.289	5.029.109	2.422	2.431.922	3.711	7.461.031
	1941	1.055	3.658.390	2.531	2.228.308	3.586	5.886.698
	1942	577	2.082.241	2.431	1.959.417	3.008	4.041.658
	1943	715	2.372.350	2.057	1.431.210	2.772	3.803.560
	1944	784	2.507.768	2.081	1.672.426	2.865	4.180.194
	1945	821	2.379.068	2.003	1.630.811	2.821	4.009.879
	1946	1.266	3.933.579	2.361	2.050.846	3.627	5.984.425
	1947	1.392	4.773.152	2.460	2.163.376	3.852	6.936.528
	1948	2.063	7.494.664	2.735	2.596.288	4.798	10.090.952
	1949	2.126	7.842.802	2.882	2.499.405	5.008	10.342.207
NITERÓI	1940	—	—	—	—	—	—
	1941	—	—	—	—	—	—
	1942	—	—	—	—	—	—
	1943	—	—	—	—	—	—
	1944	—	—	—	—	—	—
	1945	—	—	—	—	—	—
	1946	—	—	—	—	—	—
	1947	—	—	—	—	—	—
	1948	—	—	—	—	—	—
	1949	—	—	—	—	—	—

(continua)

QUADRO X — Continuação

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de registro	Num.	T. de registro	Num.	T. de registro
ANGRA DOS REIS	1940	60	155.326	146	106.706	206	262.032
	1941	40	112.744	106	74.790	146	187.534
	1942	31	77.221	96	49.196	130	126.417
	1943	19	3.395	119	50.590	138	53.985
	1944	—	—	—	—	—	—
	1945	26	39.216	91	13.774	117	52.990
	1946	26	79.868	109	19.964	135	99.832
	1947	48	153.260	101	26.758	149	180.018
	1948	49	160.199	159	131.991	108	292.190
	1949	59	214.517	301	214.428	360	428.945
SANTOS	1910	1.334	5.720.594	1.684	2.261.401	3.018	7.981.995
	1911	1.033	3.920.736	1.601	1.834.160	2.634	5.574.896
	1912	728	1.979.151	1.399	1.338.955	2.127	3.318.106
	1913	587	1.132.023	1.538	854.277	2.125	1.986.300
	1914	678	1.290.392	1.985	987.202	2.663	2.277.594
	1915	693	1.701.558	1.855	895.559	2.548	2.597.117
	1916	959	3.109.385	1.715	1.148.647	2.674	4.258.032
	1917	1.064	3.787.424	1.615	1.399.152	2.679	5.186.576
	1918	1.668	7.327.652	1.932	1.666.380	3.600	8.994.032
	1919	1.933	8.607.778	1.892	1.670.275	3.825	10.278.053
PARANAGUÁ	1910	103	233.228	709	479.685	812	712.913
	1911	145	212.666	578	375.818	723	588.484
	1912	174	132.615	500	281.019	674	413.634
	1913	141	96.186	662	224.456	803	320.642
	1914	156	124.695	601	196.374	757	321.069
	1915	125	110.747	657	184.582	782	295.329
	1916	142	258.062	587	184.159	729	442.221
	1917	168	471.013	669	271.566	837	742.579
	1918	263	729.461	691	357.929	954	1.087.390
	1919	311	949.820	764	350.939	1.105	1.300.759
ANTONINA	1910	42	52.329	528	320.906	570	373.235
	1911	—	—	—	—	—	—
	1912	77	45.291	304	120.011	381	165.302
	1913	59	22.366	334	84.163	393	106.529
	1914	98	57.821	422	64.772	520	122.593
	1915	72	44.545	425	73.692	497	118.237
	1916	36	29.443	522	107.005	558	136.44 ₈
	1917	35	40.470	478	123.989	513	164.45 ₉
	1918	49	72.580	429	152.708	478	225.28 ₈
	1919	57	90.133	496	196.764	553	286.89 ₇

(continua)

QUADRO X — Continuação

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CAROTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de regis- tro	Num.	T. de regis- tro	Num.	T. de Regis- tro
SÃO FRAN- CISCO	1940	75	162.172	789	216.877	864	379.049
	1941	138	122.768	777	252.436	915	375.201
	1942	152	88.494	634	211.734	786	300.228
	1943	145	75.696	544	158.444	689	234.140
	1944	140	88.530	546	159.026	686	247.556
	1945	134	91.863	610	167.445	744	259.308
	1946	104	163.372	632	208.389	736	371.761
	1947	95	204.709	634	149.305	729	354.014
	1948	136	366.708	820	234.062	956	600.770
	1949	122	292.999	792	197.112	914	490.111
ITAJAÍ	1940	—	—	461	161.096	461	161.096
	1941	—	—	473	153.664	473	153.664
	1942	38	10.574	419	97.822	457	108.396
	1943	9	2.312	434	98.357	443	100.669
	1944	25	6.208	414	98.344	439	104.552
	1945	31	9.380	363	87.911	394	97.291
	1946	59	34.257	366	112.246	425	146.503
	1947	47	50.335	430	119.784	477	170.119
	1948	59	90.804	497	137.277	556	228.081
	1949	79	130.764	577	202.618	656	333.382
FLORIANÓPO- LIS	1940	—	—	644	240.028	644	240.028
	1941	—	—	630	236.990	630	236.990
	1942	7	1.797	580	211.590	587	213.387
	1943	—	—	552	211.740	552	211.741
	1944	10	9.363	537	219.734	547	229.097
	1945	10	2.639	544	241.179	554	243.518
	1946	1	800	277	78.769	278	79.569
	1947	4	7.824	289	76.813	293	81.637
	1948	15	18.228	341	83.082	356	104.310
	1949	30	58.307	347	80.471	377	138.778
IMBITUBA	1940	—	—	193	168.651	193	168.651
	1941	—	—	227	188.687	227	188.687
	1942	—	—	227	211.769	227	211.769
	1943	—	—	200	251.875	200	251.875
	1944	—	—	232	311.773	232	311.773
	1945	—	—	209	339.350	209	339.350
	1946	—	—	168	207.610	168	207.610
	1947	—	—	163	288.131	163	288.131
	1948	5	7.288	161	223.061	165	230.352
	1949	11	15.738	133	271.463	141	287.201

(continua)

QUADRO X—Continuação

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de registro	Num.	T. de registro	Num.	T. de registro
LAGUNA	1940	2	588	172	37.907	174	38.495
	1941	44	17.762	299	83.780	343	101.542
	1942	4	784	343	115.346	347	116.130
	1943	—	—	327	100.121	327	160.121
	1944	—	—	333	105.737	333	105.737
	1945	—	—	308	94.402	308	94.402
	1946	—	—	313	116.183	313	116.183
	1947	—	—	322	130.476	322	130.476
	1948	—	—	334	119.732	334	119.732
	1949	—	—	321	108.763	321	108.763
PORTO ALEGRE	1940	66	56.830	14.049	1.314.227	14.115	1.371.057
	1941	80	53.519	12.797	1.094.227	12.877	1.147.746
	1942	77	43.117	11.249	801.906	11.326	845.023
	1943	142	54.940	11.512	667.562	11.654	722.502
	1944	150	59.255	11.240	742.393	11.390	801.648
	1945	202	78.853	12.039	819.499	12.241	898.352
	1946	281	272.788	13.657	893.420	13.938	1.166.208
	1947	309	373.243	12.474	1.018.797	12.783	1.392.040
	1948	251	509.441	11.741	1.100.645	11.992	1.610.086
	1949	277	624.919	11.608	1.095.988	11.885	1.720.907
PELOTAS	1940	31	17.926	1.122	868.418	1.153	886.344
	1941	36	17.297	1.194	692.751	1.230	710.048
	1942	16	7.340	997	318.507	1.013	325.847
	1943	40	13.061	790	338.145	830	351.206
	1944	35	13.659	798	287.889	833	301.548
	1945	38	19.150	976	378.479	1.014	397.629
	1946	11	3.600	926	444.134	937	447.734
	1947	14	4.851	817	489.950	831	494.801
	1948	—	—	876	558.660	876	558.600
	1949	20	7.400	829	562.772	849	570.172
RIO GRANDE	1940	307	753.225	2.184	1.740.294	2.491	2.493.519
	1941	295	386.906	1.930	1.382.458	2.225	1.769.364
	1942	255	310.414	2.055	1.107.649	2.310	1.418.063
	1943	373	324.074	1.567	716.612	1.940	1.040.686
	1944	442	458.400	1.991	841.371	2.433	1.299.771
	1945	481	420.791	1.907	910.305	2.388	1.331.096
	1946	695	1.158.167	1.979	864.367	2.674	2.022.534
	1947	810	1.279.204	2.332	1.102.187	3.142	2.381.391
	1948	696	1.477.057	2.231	1.135.801	2.927	2.828.858
	1949	681	1.581.375	1.957	1.180.479	2.638	2.761.854

(continua)

QUADRO X—Conclusão

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
		Num.	T. de registro	Num.	T. de registro	Num.	T. de registro
SÃO BORJA	1940	—	—	—	—	—	—
	1941	—	—	—	—	—	—
	1942	165	1.179	1.048	11.728	1.213	12.907
	1943	67	307	1.511	18.324	1.578	18.631
	1944	73	312	1.171	14.799	1.244	15.111
	1945	38	146	813	7.455	851	7.601
	1946	122	515	1.534	11.148	1.656	11.663
	1947	116	530	941	7.530	1.057	8.060
	1948	52	258	625	7.427	677	7.685
1949	58	353	676	7.954	734	8.307	
CORUMBÁ	1940	42	9.883	448	57.822	490	67.705
	1941	39	10.408	523	56.154	562	66.562
	1942	30	5.298	517	50.857	547	56.155
	1943	21	3.128	463	60.249	484	63.377
	1944	22	15.938	515	32.615	537	48.553
	1945	23	13.895	584	51.284	607	65.179
	1946	59	14.239	500	46.521	559	60.760
	1947	10	8.382	499	44.253	509	52.635
	1948	10	9.220	522	43.653	532	52.873
1949	11	8.915	504	42.969	515	51.884	

DEC/JCCR/AGA.

EXPORTAÇÃO

IMPORTAÇÃO

ANOS	LONGO CURSO				MOVIMENTO TOTAL				LONGO CURSO				MOVIMENTO TOTAL			
	Toneladas	N.º In- dice 1945	Toneladas	N.º In- dice 1945	Toneladas	N.º In- dice 1945	Toneladas	N.º In- dice 1945	Toneladas	N.º In- dice 1945	Toneladas	N.º In- dice 1945	Toneladas	N.º In- dice 1945		
1940	1.183	113	8.475	91	9.058	93	24.182	85	3.833	30	27.015	68	3.833	30		
1941	1.956	91	19.281	206	40.257	100	29.041	107	4.652	37	43.693	84	4.652	37		
1942	143	14	16.527	177	19.070	107	15.500	157	2.571	30	18.080	45	2.571	30		
1943	227	9	6.924	74	13.015	67	15.385	65	3.213	25	15.598	39	3.213	25		
1944	227	22	13.218	141	13.115	129	18.097	30	8.435	67	16.532	41	8.435	67		
1945	1.017	100	9.364	100	13.373	100	27.251	100	12.664	100	39.015	100	12.664	100		
1946	1.678	160	11.695	123	13.373	128	25.195	92	11.547	79	36.743	92	11.547	79		
1947	980	94	8.325	91	10.505	91	16.380	100	10.058	79	26.438	66	10.058	79		
1948	1.384	132	8.329	97	9.913	95	17.981	64	9.211	64	26.692	67	9.211	64		
1949	2.271	217	8.175	87	10.419	100	17.955	66	12.910	102	30.871	77	12.910	102		
1940	---	---	---	---	---	---	---	---	1.397	72	1.397	72	1.397	72		
1941	---	---	1.181	156	1.184	150	---	---	1.312	67	1.312	67	1.312	67		
1942	---	---	1.159	60	1.159	60	---	---	1.718	88	1.718	88	1.718	88		
1943	---	---	1.692	632	1.692	632	---	---	2.452	126	2.452	126	2.452	126		
1944	---	---	2.663	100	2.663	100	---	---	2.400	123	2.400	123	2.400	123		
1945	---	---	---	---	---	---	---	---	1.952	100	1.952	100	1.952	100		
1946	250	---	---	---	250	98	1.249	---	2.126	109	2.126	109	2.126	109		
1947	1.189	150	---	157	1.603	610	5.061	---	1.982	102	3.241	166	1.982	102		
1948	987	987	375	142	1.362	518	9.891	---	1.571	80	7.535	386	1.571	80		
1949	---	---	---	---	---	---	---	---	1.170	00	11.031	565	1.170	00		
1940	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
1941	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
1942	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
1943	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
1944	---	---	---	---	---	---	---	---	5.141	100	5.141	100	5.141	100		
1945	---	---	---	---	---	---	---	---	302	18	505	18	302	18		
1946	---	---	---	---	---	---	---	---	629	13	651	13	629	13		
1947	---	---	---	---	---	---	---	---	621	13	651	13	621	13		
1948	---	---	---	---	---	---	---	---	510	10	651	10	510	10		
1949	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---		
1940	---	---	6.610	214	6.610	214	10.451	116	7.982	44	18.433	68	7.982	44		
1941	10.716	347	10.716	347	10.716	347	13.171	147	7.075	29	20.246	75	7.075	29		
1942	10.357	616	10.357	616	10.357	616	5.463	61	3.877	22	9.340	35	3.877	22		
1943	2.437	241	2.437	241	2.437	241	---	---	4.485	25	4.485	17	4.485	25		
1944	2.531	82	2.531	82	2.531	82	---	---	6.069	39	6.069	41	6.069	39		
1945	3.085	100	3.085	100	3.085	100	8.984	100	17.950	100	20.637	100	17.950	100		
1946	6.042	106	6.042	106	6.042	106	20.868	232	6.683	38	27.781	103	6.683	38		
1947	2.658	50	2.658	50	2.658	50	23.390	260	7.258	40	30.457	114	7.258	40		
1948	1.840	50	1.840	50	1.840	50	17.220	192	10.321	43	21.930	93	10.321	43		
1949	1.700	55	1.700	55	1.700	55	3.015	33	10.302	90	19.347	71	10.302	90		

(continua)

EXPORTAÇÃO

IMPORTAÇÃO

ANOS	MOVIMENTO TOTAL				MOVIMENTO TOTAL								
	LONGO CURSO		CAROTAGEI		LONGO CURSO		CAROTAGEI						
	Toneladas	N.º In-dice 1945	Toneladas	N.º In-dice 1945	Toneladas	N.º In-dice 1945	Toneladas	N.º In-dice 1945					
PORTON	1940	22.656	98	69.707	90	92.423	92	51.530	129	19.630	81	71.169	111
	1941	13.271	57	91.110	118	104.381	104	91.230	153	21.272	88	82.502	128
	1942	13.375	59	89.738	99	89.738	89	21.289	53	22.250	92	43.553	68
	1943	16.701	58	98.096	127	104.710	104	19.186	48	29.338	121	48.524	75
	1944	18.506	80	60.971	87	85.357	85	32.953	82	24.837	102	57.790	90
	1945	23.165	100	77.249	100	100.113	100	40.087	100	24.302	100	64.389	100
	1946	30.580	158	81.350	105	117.880	117	75.028	187	42.517	134	107.543	167
	1947	43.884	189	51.914	71	98.798	98	85.472	213	28.888	119	114.358	178
	1948	31.735	223	61.605	80	113.340	113	84.036	210	38.571	159	122.007	190
	1949	28.471	124	91.493	185	119.964	120	28.990	72	55.602	229	84.502	131
FORTALEZA	1940	—	—	1.913	276	1.913	276	50	—	5.753	53	5.803	54
	1941	—	—	2.890	417	2.890	417	81	—	6.986	62	6.789	63
	1942	—	—	5.087	821	5.087	821	80	—	12.066	111	12.086	112
	1943	—	—	4.134	598	4.134	598	—	—	7.434	69	7.434	69
	1944	—	—	1.674	242	1.074	242	—	—	10.003	92	10.003	92
	1945	—	—	693	100	693	100	—	—	10.816	100	10.816	100
	1946	—	—	707	102	707	102	—	—	8.345	77	8.345	77
	1947	—	—	965	139	965	139	—	—	10.390	96	10.390	96
	1948	—	—	1.209	174	1.209	174	—	—	19.249	178	19.249	178
	1949	—	—	2.573	371	2.573	371	—	—	18.565	172	18.565	172
ARACATI	1940	2.318	543	22.566	90	25.184	98	12.298	1.196	21.513	132	33.811	195
	1941	11.125	2.309	20.280	105	37.409	146	12.255	1.192	37.003	178	41.258	238
	1942	8.331	1.728	36.439	145	44.770	175	2.503	243	19.718	121	22.221	128
	1943	721	150	41.588	166	42.309	165	625	61	14.192	87	14.817	86
	1944	76	16	28.407	113	28.483	111	151	15	15.851	97	16.105	93
	1945	482	100	25.112	100	25.594	100	1.028	100	26.297	100	17.325	100
	1946	5.439	1.128	34.101	136	39.540	164	2.679	201	26.587	163	29.240	169
	1947	14.020	2.009	26.963	107	40.983	160	8.546	812	17.162	105	25.508	147
	1948	9.129	1.894	22.661	90	31.790	124	9.702	944	24.222	119	33.924	190
	1949	21.023	4.461	32.036	127	53.059	207	9.177	893	22.798	140	31.975	185
NATAL	1940	5.952	128	29.589	83	35.541	88	26.328	571	55.885	149	82.213	195
	1941	9.692	208	27.517	77	37.209	92	17.373	377	86.062	183	98.709	205
	1942	7.922	170	26.488	74	34.410	85	7.580	164	52.571	140	60.131	145
	1943	6.228	134	26.453	74	32.631	81	87	26.046	70	30.054	71	
	1944	7.580	163	27.939	78	35.519	88	11.780	256	33.123	88	44.903	107
	1945	4.654	100	35.782	100	40.436	100	4.699	100	37.472	100	43.081	100
	1946	9.790	210	33.274	93	43.064	107	7.161	153	40.404	108	47.565	113
	1947	10.939	235	31.594	88	42.353	105	66.732	1.448	35.940	96	102.692	244
	1948	5.691	122	28.931	81	34.922	80	68.588	1.488	57.495	180	136.083	323
	1949	3.878	83	41.857	117	40.235	114	50.272	1.090	80.936	216	131.208	312
CARDELO	1940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1941	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1943	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1944	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1945	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1946	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1947	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1948	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1949	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(Continuação)

EXPORTAÇÃO

IMPORTAÇÃO

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO				EXPORTAÇÃO				LONGO CURSO		CAROTAGEM		MOVIMENTO TOTAL			
		LONGO CURSO		CAROTAGEM		LONGO CURSO		CAROTAGEM		Toneladas	N.º fr-dice 1945	Toneladas	N.º fr-dice 1945	Toneladas	N.º fr-dice 1945		
		Toneladas	N.º fr-dice 1945	Toneladas	N.º fr-dice 1945	Toneladas	N.º fr-dice 1945	Toneladas	N.º fr-dice 1945								
JOÃO PESSOA	1940	—	—	7.252	70	7.252	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1941	—	—	6.742	73	6.742	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1942	—	—	7.403	81	7.403	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1943	—	—	8.483	92	8.483	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1944	—	—	10.289	112	10.289	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1945	—	—	9.188	100	9.188	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1946	—	—	11.060	153	14.060	153	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1947	—	—	8.055	94	8.055	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1948	—	—	6.852	75	6.852	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1949	—	—	10.064	110	10.064	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	1940	—	—	348.129	81	187.187	63	535.310	74	92.014	146	436.729	135	528.743	137	330.421	130
	1941	—	—	367.562	86	264.436	89	431.998	87	79.646	126	359.775	143	301.632	91	361.632	91
	1942	—	—	412.602	104	298.481	100	741.033	102	57.855	92	306.677	94	392.238	102	392.238	102
	1943	—	—	422.667	99	281.695	94	704.362	97	62.476	99	329.762	102	469.851	122	469.851	122
	1944	—	—	332.270	78	296.004	99	618.234	85	89.370	142	380.472	118	385.479	100	385.479	100
1945	—	—	427.611	100	298.126	106	726.073	100	63.028	100	322.431	100	364.095	121	364.095	121	
1946	—	—	411.072	96	329.041	110	740.113	102	93.488	148	331.505	115	329.280	102	329.280	102	
1947	—	—	481.968	113	328.941	110	810.900	112	172.877	273	329.280	102	329.280	102	329.280	102	
1948	—	—	495.356	109	341.263	114	805.619	111	300.193	620	383.054	136	371.377	221	371.377	221	
1949	—	—	538.220	128	462.160	134	930.580	128	78.178	124	443.015	138	522.093	155	522.093	155	
1940	—	—	1.672	253	36.409	76	38.181	78	38.869	352	103.710	108	142.681	131	142.681	131	
1941	—	—	3.097	463	27.050	76	35.196	62	35.017	144	105.698	110	81.015	111	81.015	111	
1942	—	—	413	52	35.275	73	42.815	79	19.201	171	65.466	68	64.658	79	64.658	79	
1943	—	—	120	18	47.237	89	47.000	88	20.985	185	82.022	86	83.226	78	83.226	78	
1944	—	—	702	115	48.070	98	48.732	100	11.015	190	95.758	106	121.986	114	121.986	114	
1945	—	—	662	100	42.160	108	40.332	95	3.362	67	85.533	98	106.805	100	106.805	100	
1946	—	—	4.472	629	11.262	86	47.015	97	46.848	424	103.054	121	150.772	141	150.772	141	
1947	—	—	3.843	914	45.025	94	51.071	105	63.136	571	115.658	109	178.704	167	178.704	167	
1948	—	—	7.834	1.183	52.683	109	60.323	130	16.185	147	158.528	144	174.313	163	174.313	163	
1949	—	—	525	5.833	22.705	92	24.310	91	87	—	68.823	183	98.910	483	98.910	483	
1940	—	—	991	11.042	24.537	99	25.534	103	—	—	69.599	185	69.599	185	69.599	185	
1941	—	—	29	322	14.731	59	11.700	60	—	—	45.837	122	45.837	122	45.837	122	
1942	—	—	3	33	11.501	47	11.504	47	—	—	30.051	133	30.051	133	30.051	133	
1943	—	—	—	—	21.555	87	21.555	87	—	—	13.210	115	13.210	115	13.210	115	
1944	—	—	—	—	24.777	100	24.777	100	—	—	37.065	100	37.065	100	37.065	100	
1945	—	—	9	100	19.554	79	20.016	81	—	—	37.117	99	37.117	99	37.117	99	
1946	—	—	102	5.133	17.697	74	18.513	75	—	—	12.391	113	12.391	113	12.391	113	
1947	—	—	846	9.400	19.645	79	19.645	79	—	—	32.337	139	32.337	139	32.337	139	
1948	—	—	—	—	27.895	113	30.707	124	—	—	44.598	121	44.598	121	44.598	121	
1949	—	—	2	812	31.244	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(continua)

ANOS	I M P O R T A Ç Ã O				E X P O R T A Ç Ã O				M O V I M E N T O T O T A L					
	L O N G O C U R S O		C A B O T A G E M		L O N G O C U R S O		C A B O T A G E M		L O N G O C U R S O		C A B O T A G E M		M O V I M E N T O T O T A L	
	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945
1940	71.816	67	253.675	102	325.401	152.262	118	110.106	84	202.368	102	325.401	102	325.401
1941	78.296	73	300.084	121	378.330	203.953	100	138.529	107	344.512	131	378.330	131	378.330
1942	72.591	68	248.373	100	321.134	295.050	102	120.431	93	251.521	98	321.134	98	321.134
1943	164.322	153	277.493	112	411.815	186.551	115	115.611	90	302.192	117	411.815	117	411.815
1944	137.726	128	275.665	111	415.391	353.466	119	140.315	109	293.811	111	415.391	111	415.391
1945	107.275	100	247.989	100	351.964	298.771	100	129.017	100	257.818	100	351.964	100	351.964
1946	113.593	111	273.717	111	393.310	170.636	133	101.628	84	279.584	107	393.310	107	393.310
1947	166.752	155	291.681	83	371.473	111.337	99	102.685	89	217.122	81	371.473	81	371.473
1948	182.062	170	214.041	86	367.063	115.771	90	107.010	83	223.361	87	367.063	87	367.063
1949	214.099	200	235.195	95	439.294	137.501	67	122.301	95	290.202	101	439.294	101	439.294
1940	129	23	33.807	114	33.936	20.815	69	52.151	175	81.966	112	33.936	112	33.936
1941	734	130	37.194	123	37.194	20.647	68	57.119	192	86.766	118	37.194	118	37.194
1942			31.193	103	31.193	14.121	32	42.887	144	57.008	78	31.193	78	31.193
1943	121	21	27.521	93	27.612	8.866	20	81.140	283	93.326	127	27.521	127	27.521
1944	212	38	28.254	95	28.466	29.596	68	49.619	167	73.215	108	28.254	108	28.254
1945	564	100	29.722	100	30.286	43.509	106	29.792	100	73.301	108	30.286	108	30.286
1946	1.364	240	32.085	110	34.039	72.282	112	46.525	156	118.807	162	34.039	162	34.039
1947	2.308	409	47.951	161	50.259	53.455	123	17.005	57	70.460	166	47.951	166	47.951
1948	2.451	335	56.040	189	58.491	40.152	106	23.082	77	69.234	191	56.040	191	56.040
1949	2.333	410	46.702	137	49.025	98.370	229	23.625	96	126.585	173	46.702	173	46.702
1940			54.402	92	54.402	81.106	46	24.173	75	105.279	51	54.402	51	54.402
1941	2.203	36	65.341	110	67.544	142.512	81	162.220	62	162.732	78	65.341	78	65.341
1942			46.236	73	46.236	90.555	51	20.512	63	111.067	53	46.236	53	46.236
1943			11.411	66	41.411	85.618	39	18.968	59	104.562	70	11.411	70	11.411
1944	8.272	212	88.297	149	96.479	148.159	84	30.843	95	179.000	86	88.297	86	88.297
1945	3.906	100	59.277	100	63.183	176.054	100	32.359	100	298.423	100	63.183	100	63.183
1946	11.879	301	65.200	110	77.079	104.760	60	62.964	158	168.724	81	11.879	81	11.879
1947	16.051	422	58.803	99	74.854	269.981	153	62.208	161	322.189	165	58.803	165	58.803
1948	11.893	304	67.643	114	79.536	536.003	305	55.063	170	561.436	284	11.893	284	11.893
1949	13.717	351	82.231	139	95.948	574.146	326	68.301	211	642.447	308	13.717	308	13.717
1940	2.140.323	455	1.436.803	80	3.577.126	777.694	106	518.819	77	1.296.483	92	2.140.323	92	2.140.323
1941	2.101.676	493	1.475.830	92	1.475.830	1.109.117	151	631.368	94	1.740.485	124	1.475.830	124	1.475.830
1942	1.518.103	67	1.459.432	77	2.978.345	801.056	109	651.049	97	1.452.705	103	1.518.103	103	1.518.103
1943	1.763.904	78	1.383.946	86	3.147.850	766.695	104	598.733	89	1.365.428	97	1.763.904	97	1.763.904
1944	1.949.123	86	1.682.087	105	3.631.810	496.696	68	688.756	102	1.185.362	84	1.949.123	84	1.949.123
1945	2.554.926	100	1.606.170	100	3.861.140	733.860	100	673.706	100	1.407.566	100	2.554.926	100	2.554.926
1946	2.420.157	107	1.702.042	107	4.122.199	526.072	72	637.832	95	1.163.904	83	2.420.157	83	2.420.157
1947	3.095.538	13	1.723.152	107	4.818.695	444.358	61	948.273	96	1.692.631	78	3.095.538	78	3.095.538
1948	3.055.579	139	1.866.964	116	4.922.543	876.421	119	760.812	113	1.637.233	116	3.055.579	116	3.055.579
1949	2.967.009	132	1.991.825	124	4.959.734	755.585	103	665.952	99	1.421.537	101	2.967.009	101	2.967.009

RO DE JANEIRO

EXPORTAÇÃO

IMPORTAÇÃO

PORTOS	ANOS	MOVIMENTO TOTAL				MOVIMENTO TOTAL					
		LONGO CURSO		CABOTAGEM		LONGO CURSO		CABOTAGEM			
		Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945	Toneladas	N.º fidejace 1945		
SANTO	1940	—	—	5,017	2	—	—	—	—	189	79
	1941	—	—	2,584	1	—	—	—	—	79	—
	1942	—	—	116,169	42	—	—	—	—	251,170	49
	1943	—	—	137,173	50	—	—	—	—	345,014	67
	1944	—	—	153,480	55	—	—	—	—	331,069	64
	1945	—	—	276,804	100	—	—	—	—	517,028	109
	1946	—	—	293,241	95	—	—	—	—	465,098	90
	1947	—	—	304,770	110	301,770	110	—	—	505,887	98
	1948	—	—	250,932	91	250,932	91	3,400	—	483,994	94
	1949	—	—	206,176	96	206,176	96	—	—	526,073	102
SANTOS	1940	17,704	51	34,136	66	17,361	297	729	99	18,090	275
	1941	10,731	31	30,451	60	17,750	304	1,365	184	19,115	290
	1942	21,830	63	38,195	74	23,637	394	5,523	71	23,360	338
	1943	22,877	66	60,126	118	6,116	105	5,093	768	11,090	170
	1944	36,787	106	79,894	156	9,594	163	1,254	169	10,758	163
	1945	31,694	106	51,357	100	5,845	100	435	100	6,385	100
	1946	7,722	22	30,092	59	11,935	204	335	72	12,470	189
	1947	40,230	118	59,880	117	11,863	203	150	20	12,013	182
	1948	25,920	156	31,796	122	11,778	202	130	418	11,800	226
	1949	18,492	53	55,094	107	16,492	282	12,095	1,634	28,385	431
SANTOS	1940	1,640,764	92	2,299,625	89	1,303,977	106	562,749	85	1,505,746	102
	1941	1,611,124	93	2,241,282	89	1,213,539	90	508,101	90	1,518,150	99
	1942	1,101,496	62	1,691,361	66	934,395	65	332,126	114	1,116,721	75
	1943	1,070,788	60	1,670,297	66	934,395	65	332,126	114	1,116,721	75
	1944	1,271,727	97	2,505,232	102	1,408,169	100	430,182	139	1,536,342	100
	1945	1,774,138	100	2,510,367	115	1,296,712	100	309,761	100	1,536,173	100
	1946	2,171,709	122	3,234,368	140	1,629,155	132	284,709	92	1,904,581	124
	1947	2,854,703	139	3,539,529	140	1,324,770	108	289,811	87	1,501,384	101
	1948	2,617,913	118	3,532,037	132	1,353,635	110	288,717	93	1,642,332	98
	1949	2,313,841	161	3,693,614	147	1,189,549	97	315,694	102	1,505,153	98
SANTOS	1940	1,616	31	53,393	55	116,138	189	15,370	74	161,508	95
	1941	13,825	93	64,170	67	112,325	232	47,101	62	204,126	123
	1942	23,400	38	63,686	67	112,397	183	71,063	68	186,900	110
	1943	3,331	63	59,032	62	94,568	154	100,037	92	194,025	114
	1944	18,316	123	82,612	87	75,250	118	106,832	98	179,102	105
	1945	14,906	100	95,198	100	61,132	100	109,631	130	170,469	100
	1946	16,523	111	107,042	112	98,411	161	109,166	92	198,777	117
	1947	26,479	201	146,111	125	130,376	227	72,679	62	212,058	124
	1948	35,934	170	119,352	125	139,909	228	67,581	62	207,493	122
	1949	48,102	325	138,186	143	174,243	281	75,077	93	240,320	116

E X P O R T A C A O

I M P O R T A C A O

PORTOS	ANOS	LONDA - CURSO		MOVIMENTO TOTAL		LONDA - CURSO		CARGA ACUM.		MOVIMENTO TOTAL		
		Toneladas	N.º de docas 1945	Toneladas	N.º de docas 1945	Toneladas	N.º de docas 1945	Toneladas	N.º de docas 1945	Toneladas	N.º de docas 1945	
ANTONISA	1940	31 150	142	38 336	143	69 546	143	45 659	80 435	114	126 091	
	1941	23 301	107	17 711	66	41 232	85	37 968	62 849	80	100 817	
	1942	18 159	83	15 792	59	33 946	70	23 016	76 067	108	99 083	
	1943	28 390	129	11 456	43	39 736	82	40 272	73 713	103	113 965	
	1945	21 882	100	26 818	100	18 700	100	32 666	70 279	100	103 242	
	1946	8 828	8	29 753	111	31 581	65	32 933	100	103 777	103	108 710
	1947	7 198	33	32 821	122	40 019	82	46 875	63 547	60	110 422	
	1948	2 277	24	31 896	130	40 173	82	62 158	40 526	66	108 094	
	1949	8 0670	37	60 367	225	68 367	100	65 631	71 986	102	137 611	
	1950	13 847	67	21 264	69	35 141	68	75 745	67 689	46	143 434	
SÃO FRANCISCO	1941	14 015	72	25 655	83	40 900	79	42 562	80 366	59	215 367	
	1942	13 359	65	22 016	71	35 581	69	46 622	91 244	64	230 869	
	1943	15 524	75	18 520	60	34 041	66	66 662	94 915	65	191 577	
	1944	19 879	52	19 947	65	30 826	69	88 909	80	137 141		
	1945	29 731	100	39 865	109	61 626	100	110 665	100	116 363		
	1946	2 023	13	48 739	158	51 362	99	135 334	122	153 290		
	1947	11 290	56	46 375	150	57 965	112	103 933	93	108 829		
	1948	12 675	61	40 842	132	53 517	104	123 368	111	115 561		
	1949	19 025	93	36 103	85	46 028	80	82 704	75	129 411		
	1950	1 159	72	24 252	72	25 411	73	1 052	56 117	65	57 169	
ITAJÁ	1941	696	87	29 232	87	29 928	84	66 796	77	70 994		
	1942	127	65	21 951	65	22 078	65	1 282	10	63 683		
	1943	250	53	18 429	53	18 679	53	4 349	35	62 149		
	1944	458	100	23 155	69	23 993	70	9 773	79	72 384		
	1945	3 345	100	35 755	100	33 655	100	12 365	100	86 358		
	1946	5 414	100	114 118	329	114 463	339	37 695	300	97 128		
	1947	2 622	144	33 821	100	39 234	116	55 578	440	90 159		
	1948	4 115	144	51 321	144	53 933	160	52 524	481	143 728		
	1949	1 115	107	38 096	107	12 215	125	43 447	95 411	119	138 828	
	1950	1 543	79	24 455	79	25 998	84	410	10 244	30	10 684	
FLORIANÓPOLIS	1941	1 255	90	28 098	90	28 358	94	3 32	13 822	41	14 214	
	1942	492	74	23 021	74	23 513	76	839	58	15 461		
	1943	2 392	100	22 050	71	22 650	70	2 983	20	20 255		
	1944	2 092	77	24 070	77	24 662	86	1 513	104	25 346		
	1945	2 897	100	31 063	100	31 663	100	1 450	100	35 536		
	1946	2 897	93	28 975	93	28 975	93	255	18	47 675		
	1947	1 511	93	30 587	98	30 282	97	5 439	139	49 427		
	1948	1 440	98	30 587	98	32 027	103	20 306	116	39 394		
	1949	1 305	103	31 924	103	33 429	108	17 537	120	46 597		
	1950	1 305	103	31 924	103	33 429	108	17 537	120	46 597		

(continua)

E X P O R T A Ç Ã O

I M P O R T A Ç Ã O

P O R T O S

ANOS

MOVIMENTO TOTAL

C A R O T A G E M

L O N G O C U R S O

MOVIMENTO TOTAL

C A R O T A G E M

L O N G O C U R S O

MOVIMENTO TOTAL

C A R O T A G E M

L O N G O C U R S O

MOVIMENTO TOTAL

ANOS	I M P O R T A Ç Ã O			E X P O R T A Ç Ã O			MOVIMENTO TOTAL					
	Toneladas	N.º fide- jucios 1945	Toneladas	Toneladas	N.º fide- jucios 1945	Toneladas	Toneladas	N.º fide- jucios 1945	Toneladas	N.º fide- jucios 1945	Toneladas	N.º fide- jucios 1945
1940				8.358	117	8.358	119.704	33	119.704	33	119.704	33
1941			433	6.787	119	6.787	111.361	31	111.361	31	111.361	31
1942				4.181	73	4.181	132.321	83	132.321	83	132.321	83
1943				6.170	122	6.170	308.328	85	308.328	85	308.328	85
1944				6.388	116	6.388	368.322	109	368.322	109	368.322	109
1945				3.703	100	3.703	334.750	100	334.750	100	334.750	100
1946				3.011	68	3.011	338.145	93	338.145	93	338.145	93
1947				2.872	53	2.872	303.793	100	303.793	100	303.793	100
1948				3.002	53	3.002	325.696	117	325.696	117	325.696	117
1949				1.298	24	1.298	381.932	106	381.932	106	381.932	106
1940				9.793	47	10.166	38.311	24	39.116	25	39.116	25
1941				7.792	61	12.702	133.478	85	151.556	96	151.556	96
1942				12.111	58	12.111	171.455	109	171.455	109	171.455	109
1943				17.368	83	17.368	161.549	102	161.549	102	161.549	102
1944				22.851	110	22.851	183.353	116	183.353	116	183.353	116
1945				20.711	100	20.711	158.626	100	158.626	100	158.626	100
1946				20.001	97	20.001	170.672	108	170.672	108	170.672	108
1947				16.663	105	21.663	189.461	119	192.156	124	192.156	124
1948				20.136	97	20.136	157.148	106	169.561	107	169.561	107
1949				19.061	92	19.061	155.246	98	155.246	98	155.246	98
1940				457.410	87	1.068.182	614.804	124	657.513	116	657.513	116
1941				925.421	81	1.916.816	522.729	67	522.729	67	522.729	67
1942				148.030	56	919.551	15.918	59	15.918	59	15.918	59
1943				26.199	69	812.293	123.976	58	123.976	58	123.976	58
1944				65.352	70	871.133	99.113	45	99.113	45	99.113	45
1945				83.508	100	1.092.757	99.156	89	99.156	89	99.156	89
1946				83.330	98	1.188.265	278.498	106	278.498	106	278.498	106
1947				130.975	176	1.301.495	400.587	208	400.587	208	400.587	208
1948				141.319	130	1.317.149	221.312	286	221.312	286	221.312	286
1949				141.181	201	1.414.123	211.312	273	211.312	273	211.312	273
1940				19.208	89	1.618.904	121.663	153	121.663	153	121.663	153
1941				18.139	81	215.617	4.622	358	4.622	358	4.622	358
1942				12.017	5	217.896	91	917	91	917	91	917
1943				17.841	83	261.022	273.639	103	273.639	103	273.639	103
1944				13.639	61	217.259	665.097	100	665.097	100	665.097	100
1945				21.977	100	211.758	533	533	533	533	533	533
1946				1.779	22	212.697	2.112	100	2.112	100	2.112	100
1947				19.245	78	215.076	216.835	850	216.835	850	216.835	850
1948				207	104	116.110	187.153	96	187.153	96	187.153	96
1949				13.787	73	239.972	25.319	26	25.319	26	25.319	26

(continua)

QUADRO Nº 6 (CONTINUAÇÃO)

PORTOS	I M P O R T A Ç Ã O						E X P O R T A Ç Ã O							
	LONGO CURSO			MOVIMENTO TOTAL			LONGO CURSO			MOVIMENTO TOTAL				
	Toneladas	N.º In- dus- tria- 1915	Toneladas	Toneladas	N.º In- dus- tria- 1915	N.º In- dus- tria- 1945	Toneladas	Toneladas	N.º In- dus- tria- 1945	Toneladas	Toneladas	N.º In- dus- tria- 1945		
RIO GRANDE	1910	58.288	105	200.570	54	220.058	61	81.036	65	133.110	65	217.146	66	
	1911	96.108	172	221.528	40	261.866	63	75.473	59	131.373	63	295.846	63	
	1912	22.586	41	263.618	73	316.201	71	112.079	88	128.921	61	211.363	73	
	1913	46.097	83	335.193	90	379.290	89	130.372	102	197.968	98	328.880	100	
	1914	40.816	73	402.518	109	443.331	101	196.328	133	213.557	122	442.882	135	
	1915	55.603	100	370.319	100	425.922	100	127.477	100	200.800	100	328.957	100	
	1916	173.269	312	386.321	101	550.620	131	214.652	168	211.509	126	456.371	139	
	1917	256.315	451	275.136	74	531.863	127	195.626	154	202.369	101	298.108	121	
	1918	180.231	324	225.098	61	403.299	45	212.731	165	200.811	100	413.515	121	
	1919	339.117	651	176.690	38	516.135	121	58.721	46	401.814	201	1.3.365	111	
RIO GRANDE	1940	—	—	1.373	115	1.373	97	30.773	1.968	1.312	3.171	35.085	2.064	
	1941	—	—	1.474	52	7.087	157	12.691	2.721	25.363	10.083	68.537	1.033	
	1942	5.113	731	9.649	254	11.612	228	1.006	391	1.363	988	1.491	115	
	1943	1.963	282	3.835	100	1.302	100	1.301	100	136	100	1.700	100	
	1945	697	100	7.111	187	7.353	163	71.734	4.587	26.011	43.415	130.578	7.633	
	1946	242	72	4.109	116	4.008	109	15.229	1.037	65.792	19.112	83.018	4.883	
	1947	199	72	3.889	102	6.975	135	16.111	1.019	51.391	39.993	70.802	4.165	
	1948	3.056	438	3.612	95	3.612	80	7.358	170	30.983	22.782	58.342	2.211	
	1949	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1940	3.143	26	4.273	172	7.422	31	2.105	83	2.117	1.083	4.352	165	
1941	3.236	30	6.876	276	10.182	71	14.333	365	1.953	819	16.186	587		
1942	3.315	27	5.613	227	8.988	61	16.939	609	7.011	311	17.613	610		
1943	77.889	659	882	36	78.771	327	11.527	587	812	373	15.409	569		
1944	1.203	35	1.293	52	5.106	54	7.176	295	651	290	7.927	287		
1945	12.182	100	2.481	106	11.073	100	2.532	100	226	100	2.538	100		
1946	8.032	65	20.214	81	28.246	193	4.830	191	283	125	5.113	185		
1947	5.327	41	—	—	5.327	36	5.499	219	4.05	197	5.995	217		
1948	3.415	28	—	—	3.415	33	2.827	112	272	120	3.069	112		
1949	1.550	37	—	—	4.550	31	1.984	78	166	73	2.150	78		

APROVEITAMENTO DOS CAIS EM TONELADAS POR METRO, NO DECÊNIO 1940-1949

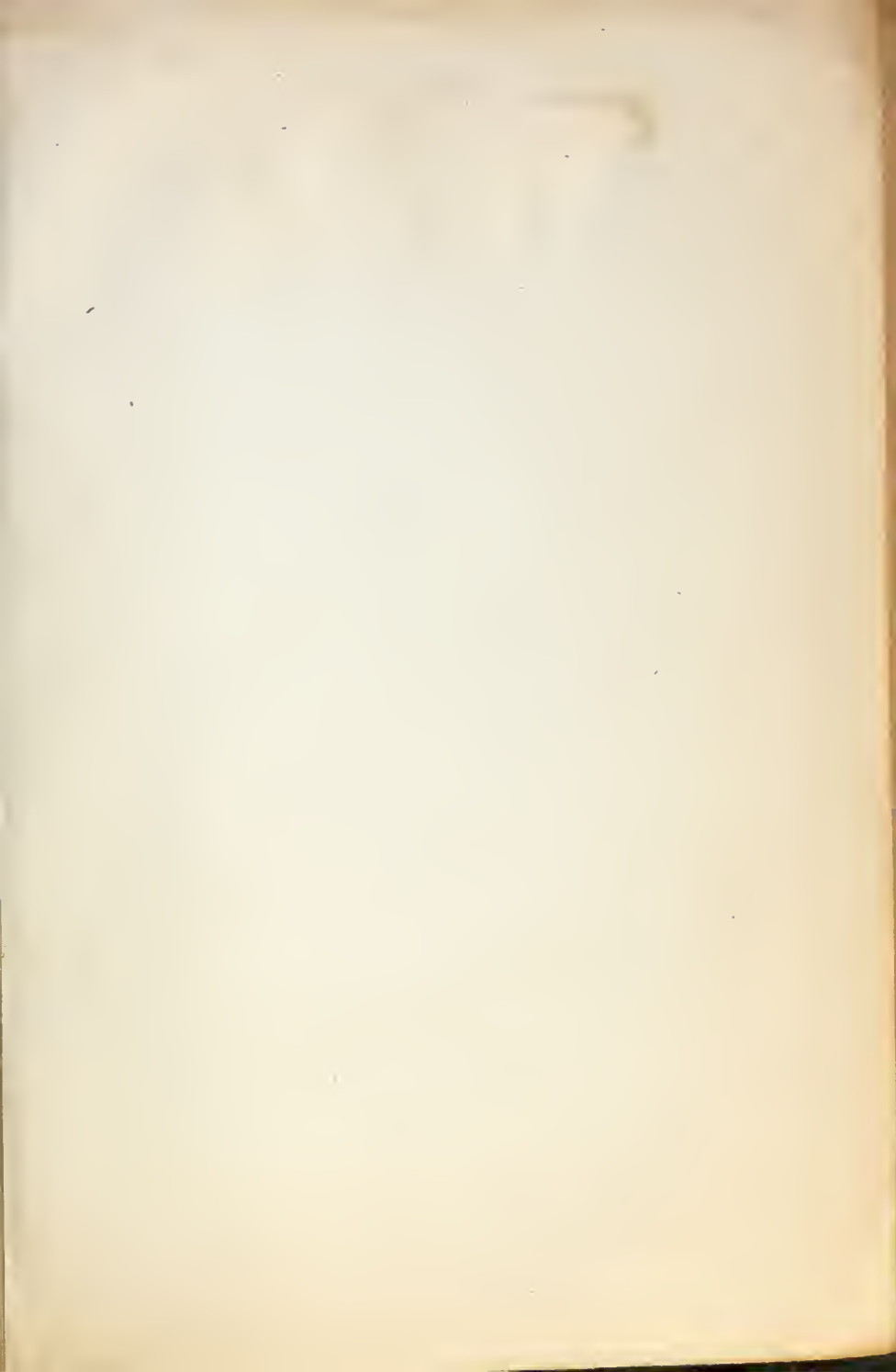
Quanto XII

ANOS	MANAUS		BELEM		NATAL		CABEDELO		RECIFE		MACAEO		SALVADOR	
	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO
1940	212,004	162	343,729	183	36,087	183	117,756	204	1,064,029	380	180,764	411	587,829	397
1941	203,081	125	240,047	280	37,787	280	123,301	408	1,171,418	428	151,741	345	722,842	488
1942	199,297	112	210,828	232	41,376	232	144,664	237	1,102,615	403	155,225	103	572,651	387
1943	230,297	176	188,555	225	44,007	225	62,733	157	1,095,601	401	58,514	130	716,063	484
1944	244,021	180	649,733	102	40,727	102	85,121	201	1,008,085	401	127,662	290	694,245	408
1945	231,872	158	170,015	190	44,621	112	82,517	206	1,111,516	406	129,977	316	603,946	416
1946	246,246	178	108,910	100	33,054	100	90,820	227	1,203,107	441	134,308	283	659,440	388
1947	248,066	180	108,758	220	36,380	220	115,024	363	1,313,000	480	163,087	371	573,660	407
1948	210,803	161	558,305	209	36,537	141	170,705	427	1,563,837	573	212,186	482	602,442	474
1949	271,375	207	530,181	200	67,265	168	177,443	444	1,421,478	520	233,534	531	701,279	474

ANOS	VITORIA (Cais Comerciaes)		VITORIA (Cais de Municipio)		NITEROI		RIO DE JANEIRO		ANGRAS DOS REIS		SANTOS	
	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO
1940	115,892	790	156,936	166	5,356	12	4,109,160	888	18,387	46	3,806,372	729
1941	129,061	855	230,276	248	2,328	6	4,000,114	816	19,101	48	3,759,433	721
1942	88,292	608	157,363	169	5,687	13	3,411,697	722	23,174	59	3,808,089	538
1943	120,360	834	145,698	157	8,663	20	3,448,174	729	81,168	203	2,840,517	517
1944	107,681	742	275,481	290	8,432	19	3,707,601	797	11,063	28	4,101,373	583
1945	103,587	714	170,172	183	20,002	46	4,142,813	823	51,331	128	1,632,463	776
1946	152,845	1,054	204,096	220	31,872	73	3,889,357	876	12,170	31	4,803,396	919
1947	129,721	833	219,084	237	25,647	59	4,273,951	905	11,984	31	3,126,166	662
1948	125,565	806	285,091	307	32,756	75	4,700,454	1,007	45,623	14	1,974,599	652
1949	174,852	1,206	208,915	285	43,074	99	4,755,316	1,011	81,000	208	3,198,706	993

ANOS	PARANAGUA		IMBETIBA		LAGUNA		PORTO ALEGRE		RIO GRANDE (Antigo Porto)		RIO GRANDE (Novo Porto)		PELOTAS	
	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM JANEIRO	MOVIMENTO DE MERCADORIAS EM TONELADAS EM FEVEREIRO
1940	213,900	332	128,065	1,281	49,582	165	1,547,493	535	21,000	33	497,384	237	189,194	329
1941	273,500	424	118,336	1,183	161,257	518	1,170,917	516	19,228	30	117,791	213	167,788	461
1942	250,617	489	196,533	1,065	181,779	616	1,181,089	512	25,589	49	194,481	288	162,579	417
1943	323,076	333	315,298	3,153	178,952	595	1,339,381	469	39,349	62	631,100	368	129,310	331
1944	263,714	409	105,430	1,054	189,078	630	1,175,438	510	15,868	52	796,619	464	107,387	295
1945	265,611	111	393,993	3,694	177,983	593	1,587,945	549	62,097	99	659,281	384	139,389	359
1946	305,829	474	342,182	3,422	192,504	612	1,931,915	658	65,235	192	905,281	527	161,321	443
1947	328,168	509	492,968	1,050	213,814	713	1,959,062	674	67,132	106	847,265	482	157,798	435
1948	326,845	507	387,162	3,875	189,628	632	1,637,890	795	45,232	112	712,979	443	178,555	419
1949	385,506	598	385,230	3,862	171,310	581	1,161,022	491	45,845	72	910,707	539	179,349	419

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — BRASIL — 1954



O livro deve ser devolvido na última data carimbada



Biblioteca do Ministério da Fazenda

52-55

387.10981

R382

Bra il. Dep. nac. de portos rios e canais

AUTOR

Relatorio 1949

TITULO

Deve ser em

NOME DO LEITOR

Deve ser em

João Batista Lourenço 4421
1.º Tenente Silva

52-55

